

Durch Ungarn im Automobil

□□□

Mit einem Geleitwort

Sr. Exzellenz des Grafen Alexander Andrassy

Präsidenten des Királyi Magyar Automobil Club

□□□

Reisebeschreibung
einer Fahrt durch ganz Ungarn

von

Filius



Wien 1914

Verlag von Klasing & Co. G. m. b. H., Berlin W. 9, Linkstraße 38

604673



Geleitwort.

Der schmeichelhaften Bitte, dem Werke „Durch Ungarn im Automobil“ das Geleitwort zu schreiben, komme ich mit größtem Vergnügen nach. Wer nur die ersten Kapitel dieser spannenden Reisebeschreibung durch das Land der Stephanskronen liest, wird finden, daß die Prosa des Verfassers ebenso „schön läuft“ wie sein Motor auf der langen Reise lief. Ich fürchte, das Buch braucht gar nicht eines besonderen Geleitwortes; es wird sicherlich überall gelesen werden, in Ungarn und im automobilistischen Auslande.

Es ist richtig, Ungarn wurde bisher von Touristen gemieden, leider. Sein schlechter Ruf hat es vor dem Fremden besser geschützt als die chinesische Mauer das Reich der Mitte. Wir Ungarn wissen wohl, daß unser Land besser ist als sein Ruf. Nun sehen wir das zum ersten Male bestätigt durch einen Fremden, der mit Feder und Film auf einer großen Reise durch unsere Lande alles Gesehene und Erlebte festhält, und es zu einem Loblied auf Ungarn zusammenfaßt. Es ist ein Loblied, wie könnte es anders sein? Doch ein Loblied, das aus dem Herzen kommt. „Durch Ungarn im Automobil“ hat einen Verfasser, dessen Automobilbrillen nichts vergrößern und nichts verkleinern, nichts beschönigen, und nichts färben. Er beobachtet klar und scharf und beschreibt es dann in so anschaulicher Weise, daß man beim Lesen förmlich den Eindruck hat, mit ihm zu fahren.

Alle diejenigen, die sich bisher vor den ungarischen Straßen gefürchtet haben, werden aus dem Buche ersehen, daß Ungarn nicht nur als kommendes Land der Automobilisten zu betrachten ist, sondern daß es mit seinem ausgedehnten, immer besser werdenden und teilweise ganz vorzüglichen Straßennetz schon eine automobilistische Gegenwart beanspruchen darf.

Silius bereifte 1913 Ungarn, wo nach verheerenden Ueberschwemmungen manche sonst schöne Straße zerstört war. Trotzdem kam er überall durch, und fand zum größten Teil herrliche Fahrbahnen.

Ich bin überzeugt, daß das Buch Silius' anregend auf weitere Kreise wirken wird, und daß in Zukunft mancher fremde Automobilist Ungarn als Reiseziel auffuchen wird. Alles auf dieser Welt steht ja in Wechselwirkung: viel Verkehr, viele Fremde, gute Gasthäuser, gute Verkehrswege, und umgekehrt.

Jedenfalls dürfen wir dem Bahnbrecher automobilistischen Fremdenverkehrs in Ungarn unsere Dankbarkeit nicht versagen.

Alexander G. Andrássy

Das kommende Land



So wendete ich denn den Kühler meines Automobils nach Osten, zur Reise ins Ungarland, nicht gerade mit tröstlichen Ratschlägen versehen.

„Wollen Sie absolut im Sande der Fußta stecken bleiben?“

„Ist es nicht schade um Ihren schönen Wagen?“

„Haben Sie keine Angst, daß die Zigeuner die Kupferrohre unter der Motorhaube wegstehlen?“

Das war so die Reihenfolge der Fragen. Es waren zu wenig Argumente, um einen Plan umzustößeln, mit dem ich schon lange kokettiert habe.

Fußta? Gut, die wollte ich ja gerade kennen lernen.

Angst um den guten Wagen? Auch nicht. Es ist nicht die Straße, die eine Maschine umbringt, man verdirbt sie nur immer selbst.

Und die Zigeuner? Mein Gott, Räuber findet man allerwegen, je zivilisierter ein Land ist, desto mehr — gewöhnlich.

Auch sehe ich gar nicht ein, warum im Leben und im Automobilitismus immer alles hübsch am Schnürchen gehen muß. War nicht die erste Zeit des Automobils, da wir uns noch die Finger an den Glührohren verbrannten, und oft verzweiflungsvoll den Seiten-

I.

sprünge des Sekundärstromes Herr zu werden suchten, die allerschönste, nicht trotz, sondern vielmehr wegen der Schwierigkeiten? Und dann: Die böse Welt gefällt sich in Liebertreibungen.

Jedes Land ist anders. Ich habe auf meinen vielen weiten Reisen noch keines kennen gelernt, das nicht seine besondere Eigenart hätte, die es von einem anderen grundsätzlich unterscheidet. Jedes Land hat auch seine besonderen Schönheiten, und diesen nachzuspüren ist für denjenigen, der mit offenem Blick und empfänglichem Gemüt durch die Welt zieht, ein hoher Genuß.

Das treffendste Urteil über das Automobilfahren in Ungarn und anderwärts hörte ich aus dem Munde einer schönen Frau. Anlässlich der Tatra-Adria-Fahrt im Frühjahr 1913 hatte ich die Ehre, mit der Gräfin Zichy eine Stunde im Vestibül des Grand Hotels in Tatra-Lomniz zu verplaudern. Die Gräfin, eine Engländerin, hat durch ihre Heirat mit dem ungarischen Magnaten Ungarn so gut kennen gelernt wie ihre Heimat. Als Tochter eines Landes verfeinerter Zivilisation vermag sie wohl Vergleiche zu ziehen mit ihrem und einem kommenden Lande. Gräfin Zichy sagte: Wer auf guten, wohlgepflegten Straßen, umgeben von allem



Straße vor Raab.



Altes Schloß bei Hatvan.

komfort und Luxus, Automobilreisen machen will, der gehe nach England oder Frankreich. Wer aber ein Land in seiner ungekünstelten Schönheit und ein Volk in seiner Urwürdigkeit kennen lernen will, der bereise Ungarn.

Und so ist es. Ich habe das Ungarland kennen gelernt, indem ich es durchquerte, und dann in großem Bogen seinen Osten und Norden durchfuhr. Ich sah seine weiten Küsten, seine stillen Dörfer, seine freundlichen Städte, lernte ein Volk in seiner lebenswürdigen Ursprünglichkeit kennen, sah es bei fleißiger Arbeit auf den Feldern und bei fröhlichen Festen, wenn Zimbal und Fiedel zum Tanze lockten. Die Ungarn sind ein ritterliches Volk, sie sind aber auch ein fröhliches Volk. Ein Land mit so viel Sonnenschein kann nur von fröhlichen, lebenswürdigen Menschen bewohnt werden. Die Sonne ist das Leben, und der Sonnenschein eines Landes findet seinen Widerschein im Herzen der Menschen, die es bewohnen. Nur die Freude am Leben vermag die Trachten zu schaffen, die so bunte Farbtöne in die ungarische Landschaft bringen. Und wenn abends die Sonne Abschied nimmt von diesem Lande, dann taucht sie Himmel und Erde in Purpur und Blau und schafft eine Farbenpracht, wie ich sie nur im Lande der Pharaonen gesehen habe.

Ungarn ist ein kommendes Land. Viele Kräfte sind am Werke, um es groß und schön zu machen. Man merkt das allenthalben: Automobilistisch in erster Linie an den vielen guten Straßen und an den vielen neuen Brücken. Das Werk ist noch weit entfernt davon, vollendet zu sein, doch in der ungarischen Nation herrscht ein fester Wille, und wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg.

Wenn ich meine Reise beschreibe, so heißt das nicht, daß ich Ungarn beschreibe. Ich gebe nur die Augenblicksbilder wieder, wie sie sich dem Automobilisten bieten, der auf flüchtigem Pneu die Lande durchheilt, Momentaufnahmen, Film . . .

Nach Budapest.

Geräuschlos ging der Schiebermotor aus der Garage. Er hatte genug zu ziehen; trotz seiner 40HP und obgleich nur drei Personen an der Fahrt teilnahmen. Es war kein Winkeln und kein Eckeln in dem geräumigen Leib der Karosserie, wo nicht irgend etwas verstaubt gewesen wäre. Ein Längsschnitt durch den Wagen hätte ein ähnliches Bild ergeben, wie diejenigen sind, die man gelegentlich in illustrierten Zeitungen von großen Dampfern sieht. Am Heck hing ein großer, schwarzer Koffer, der immer das staunende Entzücken der Hoteldiener ist, weil er eigentlich gar kein Koffer ist, sondern nur der Koffer der Koffer. Das heißt, er ist ein Leberkoffer, aus dessen verstaubtem Gehäuse man die wirklichen Koffer beim Etappenziele tadellos rein herausziehen kann. Unter den Sitzen war ein Depot von Konserven angelegt, und der Raum im Wageninnern war bis auf einen einzigen Sitz mit Koffern und Taschen ausgefüllt. Der eine Sitz im Fond



Rübentransport in Ungarn.

des Wagens war meiner Frau reserviert, und sie schaffte sich hier einen cosy corner, wie dies eben nur eine Frau vermag, selbst wenn sie nur über so alltägliche Objekte wie Koffer und Reisetaschen verfügt. Die Trittbretter waren frei von Gepäck, denn es stört niemandem so sehr wie hier.

Ich war ohne Chauffeur. Doch ein Freund begleitete mich, der grimmige Hagen. In Wirklichkeit heißt er nicht Hagen, und in Wirklichkeit ist er auch nicht grimmig. Es ist ein ungelöstes Problem, warum ein so sanftmütiger Mensch von Freunden so genannt wird. Mit dem schwertgewaltigen Meden aus dem Nibelungenlied hat er nur das gemein, daß er einem gelegentlichen Zechgelage nicht abhold ist, dann wird er grimmig — der Durst nämlich. Urfehde hat er allen Konstrukteuren und Karosiers geschworen. Unter dieser sonst so geschätzten Kategorie von Zeitgenossen ist keiner, der vor keinem kritischen Richterstuhl bestünde. Er weiß ihnen immer die schwersten Vergehen gegen Komfort und Technik nach. Es ist aber der Tadel derer, die zu sehr lieben, und daher die kleinsten Fehler sehen. Er liebt alles Mechanische, und verißt es auch, und deshalb war seine Gesellschaft für die Reise ins Ungewisse besonders schätzenswert.

Natürlich, ins Ungewisse. Wenige Länder sind automobilistisch so „unerforscht“ wie Ungarn. Die Balkanstaaten etwa ausgenommen. Noch fehlen gute Karten, es gibt kein Tourenbuch, und verlässliche Auskünfte erhält man nur im königlich ungarischen Automobilclub. Diesem verdanke ich denn auch die wichtigsten Unterlagen für meine Fahrt, sowie ein Empfehlungsschreiben, das mir die Unterstützung aller Mitgliedere des Club und der ungarischen Behörden sicherte.

Ich konnte also beruhigt reisen. Die Vorbedingungen für eine gelungene Fahrt waren gegeben.

Nach Ungarn! Das ist von Wien gar nicht weit. Wenn man Meitrow glauben darf, beginnt Ungarn schon in Wien hinter dem St. Marxer Schlachthaus. Das ist eine feine Charakteristik dieser Gegend. Ungarns Grenze ist erst in Wolfstal, vierzig Kilometer von Wien. Wir sollten diese Grenze nicht ohne einen Zwischenfall erreichen, der sich in Form eines Pneumatikdefektes einstellte. Das ist in der Zeit der abnehmbaren Felgen nichts, was einer besonderen Registrierung wert wäre. Wenn dies dennoch geschieht, so hat das zwei Gründe. Erstens verschied der Pneumatik genau in dem Augenblick, als der Kilometerzeiger auf die Ziffer dreizehn sprang, woraus abergläubische Gemüter die bedeutungsvollsten Schlüsse ziehen können, was uns auf dieser Reise alles bevorstand. Zweitens aber —

und das ist der eigentliche Grund, warum ich den Zwischenfall erwähne — war es der Pneumatik des linken Vorderrades, der plötzlich luftleer wurde, als ich gerade eine flache, nach außen abfallende Rechtskurve in flotter Fahrt nahm. Es waren also, wie jeder Automobilkenner unschwer erkennen kann, alle Ursachen vorhanden, um ein Automobilunglück herbeizuführen, bei dem „der Automobil-Lenker durch das Plagen eines

Pneumatiks die Herrschaft über die Steuerung verlor“. Ein gepflaster linker Vorderradreifen zieht den Wagen nach links, und das ist bei einer Rechtskurve immer kritisch. Ist die Kurve außerdem noch abfallend, so begünstigt das die Tendenz nach links. Die Schnelligkeit unseres Wagens war überdies größer als sonst auf dieser Fahrt, denn ein anderes Auto, das uns folgte, war offenbar von einem ehrgeizigen Lenker geführt, der alle Anstrengungen machte, möglichst lange in unserem Staub zu fahren. Also die Vorbedingungen für ein Akzident waren vorhanden, ganz abgesehen von der Ziffer dreizehn auf dem Kilometerzeiger. Doch es geschah nichts, als daß meine Passagiere infolge des Stalles des plattenden Reisens erschrafen. Nach zweihundert Meter Auslauf stand unser Auto seitlich am Straßenrand und wenige Augenblicke später saute

vollen Zügen den Becher der Freude und genießen jetzt, da die Glieder nicht mehr so gelenkig und die Lungen nicht mehr so ausdauernd sind, die Freiheit ungebundenen Wanderlebens in abgeklärter und bequemerer Form. Unsere Sportfreude und unser Wandetrieb waren zugleich ein mächtiger Faktor für die Entwicklung zweier Industrien, ohne die heute die Welt undenkbar ist. Wir haben im Spiel kulturelle Arbeit geleistet.

Die Introdution für unsere ungarische Fahrt war glänzend. Ich meine damit die Straße hinter Wolfstal. Gerade, eben und von wunderbarer Oberfläche, forderte sie förmlich zu schneller Fahrt heraus. Aber wir hatten es gar nicht eilig, die „lumpigen“ 250 Kilometer bis Budapest, dem Ziele der Etappe, waren ein Kinderpiel. Die Strecke Wien—Budapest ist gewöhnlich die einzige Straße Ungarns, die der Wiener



Zigeunerlager bei
Preßburg.

AK

unser „Gegner“ mit nicht mißzuverstehender Miene, in der Schadenfreude und Siegesbewußtsein um den Vorrang kämpften, an uns vorüber.

Nachte es sich auch nur um einen eingezwickten Luftschlauch handeln — für die Pneumatiks war dieser erste Defekt nach nur dreizehn Kilometer Fahrt ein böses Omen.

Wolfstal, die Grenze von Ungarn. Jetzt begann eigentlich erst unsere ungarische Reise. Ich freue mich immer, wenn ich nach Wolfstal komme, denn es erinnert mich daran, daß ich hier einmal als stolzer Sieger über ein weißes Zielband gefahren bin. Zur Zeit, da das Radfahren in höchster Blüte stand, gab es ein Tandemrennen quer durch Niederösterreich, von Enns bis Wolfstal. Es gelang mir und meinem Partner, das Rennen zu gewinnen. Zu meinen Gegnern zählte damals auch Herr Stift, einer der Begründer der Automobilfabrik Gräf & Stift. Wer uns damals vorausgesagt hätte, daß es einmal etwas Schnelleres auf der Landstraße geben könnte als unser geliebtes Fahrrad. Zu jener Zeit war der Radfahrer der Beherrscher der Landstraße. Er ist von einem Mächtigeren abgelöst worden, von dem Manne an der Lenkung des Automobils. Wer bedauert es von uns Alten, diese interessante Entwicklung in der Geschichte der Lokomotionsmittel mitgemacht zu haben? Es war nicht nur die Freude am Sport, sondern auch die Freude an dem werdenden, das uns so begeisterte. Wir lernten als Radfahrer in

Automobilist kennen lernt, wenn ihn der Wind einmal nach Ungarn trägt. Weiter fahren die Herrschaften selten. Gewöhnlich reicht ihre Begeisterung für „Trans“ sogar nur bis Preßburg, zu den berühmten Preßburger Mohnbeugeln. Diesen gingen wir bei aller sonstigen Wertschätzung aus dem Wege, weil die Straße nach Budapest wenige Kilometer vor Preßburg im spitzen Winkel abbiegt. Wir wären trotzdem beinahe bei den Mohnbeugeln gelandet, denn wir übersehen — wie dies wahrscheinlich die meisten anderen Automobilisten auch tun — die Abzweigung, bemerkten es indes erst, als wir schon beinahe auf der Preßburger Brücke waren. Also retour zum spitzen Winkel, wo kein Wegweiser seine warnende Hand nach Budapest streckt.

Es war warm geworden, nach einem Sommer des Mißvergnügens eine doppelt erwärmende Tatsache. Man braucht auf der Straße gegen Budapest nicht lange zu fahren, um typisch ungarischen Erscheinungen zu begegnen. Da ist die typische ungarische Dorfstraße, deren erste wir in Bezenye kennen lernten. Die ungarische Dorfstraße ist fast immer sehr breit, die Mitte ist erhöht, und die kleinen, von Bäumen beschatteten Häuschen stehen so weit seitlich von der eigentlichen Fahrbahn, daß kein Kind unerwartet aus einem Hausstor vor die Räder laufen kann. Scharen von weißen und grauen Gänsen liegen in der Sonne, und wenn man sie stört, stürmen sie fauchend mit ausgebreiteten Flügel auf das Auto los. Nach aggressiver sind die halb-

großen zottigen Dorfshunde, deren Hebereifer dadurch gebändigt wird, daß man ihnen mittelst eines Strickes einen wagrecht baumelnden Knüttel vor die Vorderpfoten hängt, der sie wohl am Laufen hindert, aber keineswegs am Klaffen. Eine typisch ungarische Erscheinung ist auch das hinter breitläufigen Kastanienbäumen versteckte Schloß, wie jenes von Eroszvar, wo die Gräfin Loumay residiert. Ungarisch sind auch die Kutschker, die heute noch erkennen lassen, daß die Nation einem Reitervolk entstammt. Im Galopp treiben sie ihre scheuenden Pferde furchtlos an dem Automobil vorbei. Erwähnt sei, daß hier schon jedes Pferd scheut, freilich nicht in dem Maße, wie im Innern Ungarns.

Das Terrain ist eben. Es gibt Leute, die Ungarn überhaupt nur für eine einzige große Ebene halten, die man mit der Vierten von einem Ende bis zum anderen durchlaufen könnte, wenn man nicht — im Sande

Es sah nicht aus wie ein Verbindungsweg zwischen zwei benachbarten großen Hauptstädten. Deshalb war die Straße keineswegs schlecht. Man konnte jedes Tempo fahren.

Aber es blieb nur bis zum Kilometerstein 100 so. Dann wurde die Straße wieder breit und schön. Das ist etwas, woran sich der in Ungarn reisende Automobilist überhaupt gewöhnen muß. An das Wechselvolle in Straße, Landschaft und Bevölkerung. Ungarn ist das Land der Gegensätze, und darum so anziehend für den Fremden. Der Magnat und der Bettler, der glänzende Herrensitze neben dem schmutzigen Dorf, Berge mit ewigem Schnee und unermeßliche Ebenen.

Unsere Fahrt näherte sich wieder der Donau. Schiffmühlen klapperten, ein Dampfer fuhr keuchend bergwärts. Einige junge Damen, die den Sonntag zu einem Spaziergang vor die Ortschaft benützt hatten,



Blick auf Budapest.

(Phot. Erdelyi, Budapest.)

stecken bliebe. Wie wenig beides den Tatsachen entspricht, werde ich noch schildern. Wir fuhren vorläufig auf einer Straße, wo wir uns vor dem Steckenbleiben nicht zu fürchten brauchten. Zum Teil war sie brillant, dann wurde sie etwas schlechter, dann wieder gut. Es wechselte, wie dies ja auch anderwärts der Fall zu sein pflegt. Ein wenig durchgerüttelt wurden wir in Wieselburg, wo das Pflasterergewerbe sich noch in den ersten Stadien der Entwicklung befinden muß. Besonders die Hebergänge verdienen keine lobende Erwähnung. Mehr Freude erlebten wir in Maab; über tadellosen Naphalt rollte unser Wagen, wofür uns freilich der Mautinhaber beim Eingang des Ortes um zwei Kronen leichter machte. Dagegen fand ich einen anderen Mautschranken, der bei einer früheren Fahrt nach Budapest meine Eile auf freier Landstraße gehemmt hatte, nicht wieder. Wohl nicht das einsame Häuschen noch, und als ich vorüberfuhr, sah mich ein Mann vorwurfsvollen Blickes an, als ob er der Krone gedächte, die damals aus meiner Tasche in die seine gewandert war. Doch der hemmende Schranken fehlte. So wird wohl noch manches Hindernis der Touristik in diesem schönen Lande fallen.

Maab ist sportlich besonders dadurch berühmt, daß es hier immer die Wiener Luftschiffer hin verweht. Wir konstatierten, daß die breite Straße plötzlich schmal wurde und so mit Gras verwachsen war, daß nur die zwei Streifen frei waren, auf denen die Räder liefen.

warfen uns Blumen zu, und die Kinder riefen „Elsen“. Liebenswürdiger kann das Entree kaum sein. Und unsere Stimmung wurde noch gehobener, als wir auf eine wunderbar gewalzte Straße kamen, auf der unser Auto nur so dahin huschte. Doch das änderte sich wieder im Handumdrehen, als wir nach Budapest hineinfuhren. Hier schien gerade gründlich Ordnung gemacht zu werden, denn auf der Straße herrschte ein Chaos von Steinen, Sandhaufen und aufgerissenem Erdbreich. Ein ganz schmaler Weg schlängelte sich durch dieses Durcheinander, das in der stark vorge schrittenen Dämmerung nicht gerade leicht erkennbar war. Vor uns fuhr ein Leichenwagen in langsamster Fahrt. Wie jedes Ding sein Gutes hat, so auch hier. Der Leichenwagen war unser Wegweiser und hinderte uns, in irgend eine der vielen Gruben zu fahren.

Vor der Einfahrt nach Budapest gab es noch eine schwierige Frage zu lösen: hatten wir vierzig oder achtzig „Fillér“ Eintrittsgeld, respektive Pflasterzoll zu entrichten? Der eine Beamte war für die höhere, der andere für die niedrigere Quote. Als gute Leiterreicher entschieden wir uns für die höhere, womit die letzten Schwierigkeiten behoben waren.

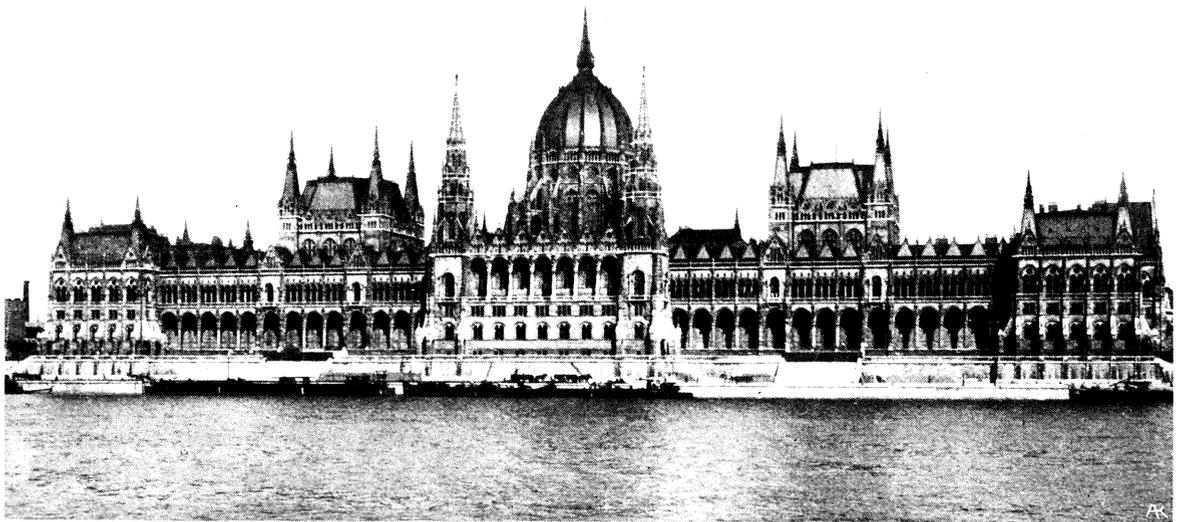
So fuhren wir denn in gemächlichem Tempo ein in die schöne ungarische Metropole, mit ihren fabelhaften Monumentalbauten, ihren breiten Straßen, ihren reichen Kaufläden, ihren schönen Frauen und ihrem großstädtischen Leben. Budapest gilt in Europa

als die letzte Stätte europäischer Kultur nach dem Osten hin. Das ist ein berechtigtes Kompliment für die schöne Stadt, doch möchte ich gleich hinzufügen, daß ich auf meiner Reise noch einige ungarische Vorposten europäischer Kultur kennen lernte, die sich in weit vor-
geschobeneren Stellungen befinden.

Balaton.

Wir konnten nicht anders, wir mußten einen Tag in Budapest verbummeln. Die Stadt ist zu schön. Ich unterließ es nicht, dem Generalsekretär des Királyné Magyar Automobil-Club, Herrn Dr. Madár Szelnar, einen Besuch abzustatten und auf Grund seiner Sach- und Ortskenntnis stellte ich erst definitiv meine Route fest. Mit der chevaleresken Hilfsbereitschaft, die ein

Bevor wir an die Abolvierung dieses umfangreichen Programmes gingen, machten wir noch einen Ausflug an den Plattensee, den Balaton. Es sind 140 Kilometer von Budapest, eine Distanz, die sich inklusive eines Seebades leicht an einem Tage absolvieren läßt. Das „ungarische Meer“ ist wohl eines Besuches wert, denn es ist nicht nur der größte See Ungarns, sondern auch der größte Mitteleuropas. Ich teile die Vorliebe so vieler für alles, was besonders groß, besonders hoch, besonders weit oder besonders schnell ist, daher meine Leidenschaft für das Automobil. Rechnet man dazu noch die Vorliebe für Fogosch, besonders mit Sauce tartare, so habe ich alle Gründe angeführt, die uns nach Siófok, dem Grado der Budapestler, lockten. Wir hatten einen guten Tag für die Fahrt an den See



Das Parlamentsgebäude in Budapest.

(Phot. Gedehji, Budapest.)

typisch ungarischer Zug ist, suchte Dr. Szelnar aus seinem Kartenvorrat eine Anzahl von Landkarten heraus, viel mehr, als ich zu brauchen glaubte. Doch er empfahl mir, so viel Karten als möglich zu nehmen, und auch der zufällig anwesende Graf Teleki war dieser Ansicht. Ein Jahr später hätte ich schon nach dem Kartenwerk reisen können, das der Ungarische Automobil-Club mit großen Kosten herstellen läßt. Man sagte mir auch, daß ich die Güte der ungarischen Straßen nicht nach dem gegenwärtigen Zustande beurteilen dürfe, denn das Land sei von beispiellosen Ueberflutungen heimgesucht worden, so daß alle Straßen überall um ein beträchtliches schlechter seien als sonst.

Die Strecke, die ich auf Grund der Informationen feststellte, war: Budapest, Gödöllő, Hatvan, Miskolcz, Tokaj, Debreczen, Nagybárad, Arad, Temesvár, Versec, Bazsias, Orjova, Lugos, Deva, Hermannstadt, Kronstadt, Giffjereda, Clastopljiza, Szaszregan, Marosvásárhely, Klausenburg, Deés, Marmarosziiget, Munkács, Ungvár, Raibau, Poprad, Zsolna, Trencsén, Preßburg, Wien. Das ergibt etwa 3600 Kilometer. Die Strecke führte durch das Matragebirge, durch die ungarische Tiefebene, über die berühmte Szechenyistraße entlang der Donau, durch das Tal der Maros nach Siebenbürgen und in die Tatra.

ermiicht: Ein Himmel von wunderbarer Bläue, so blau, wie ihn nur Italienreisende sehen, wenn sie Glück haben, eine strahlende Sonne und kein Windhauch.

„It van az ut Siófok felé?“ fragten wir in unserm rasch gelernten Ungarisch einen Bauersmann.

„Wie?“ fragte er.

„It van az ut Siófok felé?“ wiederholten wir.

„Ah, nach Siófok wollen S? Immer links halten, die gerade Straßen.“

„Köszönöm,“ antworteten wir.

„Bitte!“ sagte er.

Vorläufig machte uns also das Ungarische weniger Schwierigkeiten als unser Ungarisch den Ungarn.

Die Straße war gut. Das ist immer eine wichtige Konstatierung. Gespanne begegneten uns in Menge, doch wir konnten ziemlich sorglos vorbeifahren. Die Kutscher hatten ihre Tiere alle „in der Hand“. Wenn anderwärts ein Kutscher, dessen Pferde scheuen, ein Automobil gewahrt, dann steigt er gewöhnlich vom Bock und stellt sich neben seine Pferde. In Ungarn ist es umgekehrt. Der Kutscher, der zufällig neben seinen Pferden steht, springt schleunigst auf den Bock, denn er beherrscht seine Pferde von hier aus mit Zügel und Peitsche besser. Ueberholt man einen ungarischen Kutscher, so drückt er erst den Hut fest auf den Kopf, bevor er zum Zügel greift, um die Pferde zu meistern; er

ist seiner Sache so sicher, daß er fürchtet, ein paar Schritte zurückgehen zu müssen, um eventuell den verlorenen Hut zu holen. Das ist nicht überall so. Wird anderwärts ein Kutscher überrascht, so läßt er Hut und Peitsche fallen und fällt, wenn es leicht möglich ist, auch selbst vom Bock.

In Nehervár Mautschranken. Egy Korona, eine Krone. Gut, hoffentlich ist die Straße dafür auch wenigstens halb so gut wie in Naab, wo es zwei Kronen kostete. Das war eine trügerische Hoffnung. Wir fuhren über die schlechteste Straße, die wir bisher in Ungarn getroffen hatten. Dafür passierten wir mitten im Trixanzug zu einer Kompanie formierte Straßenkehrer.



Ein ungarischer Bauer und eine ungarische Csarda.

(Phot. Erdelji, Budapest, und Phot. Silius.)

die mit Erfolg bemüht waren, die ganze Ortschaft in eine große Staubwolke zu hüllen. Außerhalb des Ortes wurden wir durch eine rennbahnartige Straße entschädigt, auf der wir mit Windeseile dem Balaton entgegen zogen.

Dünenähnliches Terrain, sandig, aber harte Straße, dann wird rechts von uns in blau-violetten Tönen die Seefläche sichtbar. Zehn Kilometer später fahren wir durch Siófok, das in idyllischer Ruhe da liegt. Die Saison ist vorüber.

„Was wollen Sie,“ sagt man uns, „wir haben diesmal doch überhaupt keine Saison gehabt. Es hat nur geregnet.“

Das war im Sommer 1913 auch anderwärts der Fall. Jetzt, im September, war es herrlich.

Der See lädt zum Bade, regungslos ist seine Oberfläche, auf der die ungarische Sonne brüht. Das Wasser ist gelblichweiß und undurchsichtig, und hin und wieder schnellt ein Fisch empor, um eine der vielen Fliegen zu haschen, die durch die heiße Luft summen.

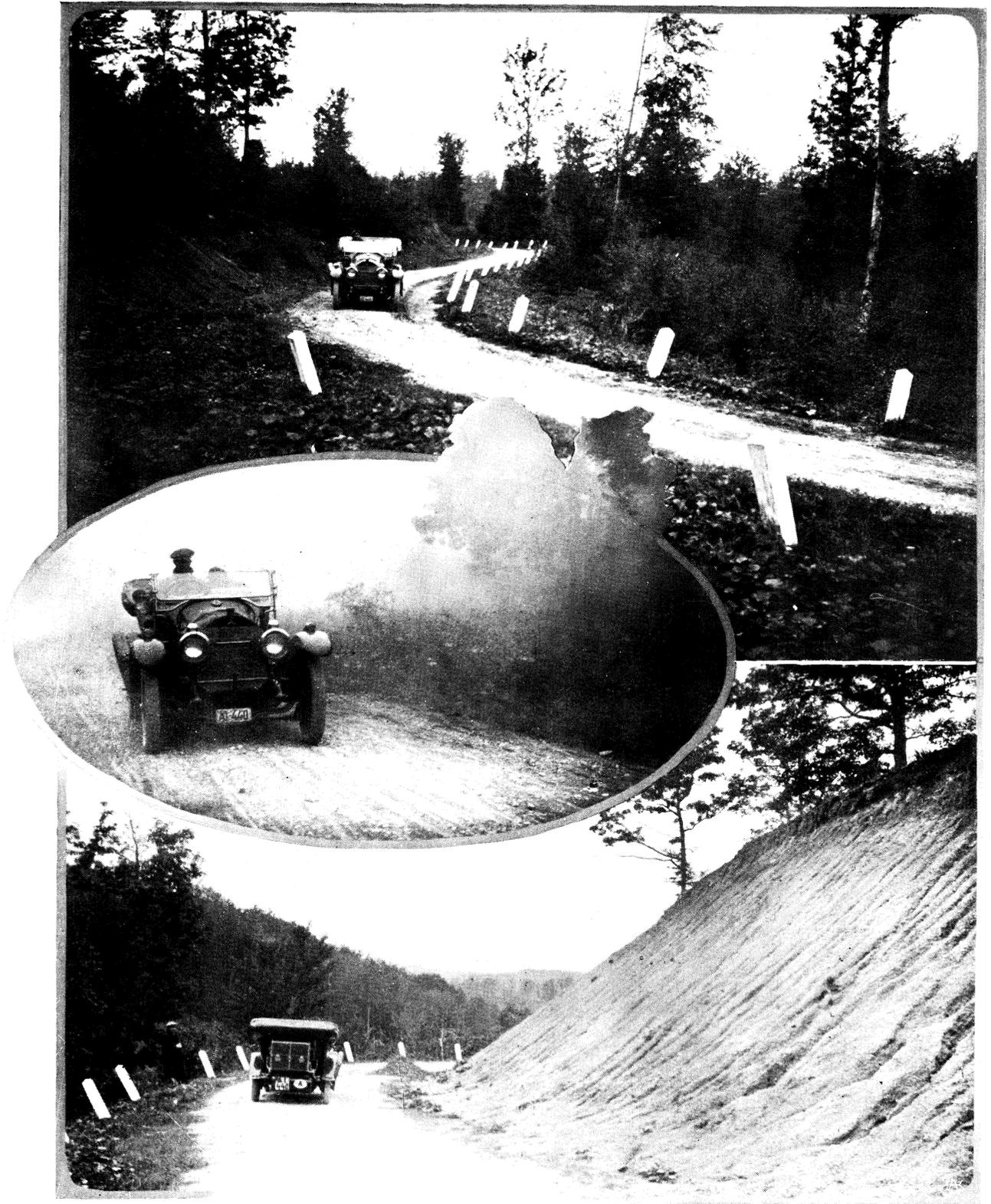
In der Badeanstalt fortiert man die Wäsche, um sie für die kommende Saison zu verstauben. Zwei junge Damen in eng anliegenden Trikots, mit aufgelösten Haaren, liegen faul auf der Plattform vor dem Bade und strecken ihre Glieder wohligh in der Sonne. Man

sieht ihnen das Behagen, aber auch die Neugierde an. Sie sind die einzigen Bade Gäste. Ich rette als Dritter den Erfolg des Tages und gehe hinaus in den See, so weit als möglich. Und es geht sehr weit, denn der Boden des Sees ist eben und senkt sich nur ganz allmählich. Das Ufer scheint schon unglaublich weit und noch immer hat man den weichen Wellstrand unter den Füßen. Dabei plätschert es bald hier, bald dort auf, als ob ein Fisch von riesenhafte Dimensionen seiner Beute nachjagte. Der Fogsich? Wahrscheinlich. „Am Noit“ wäre er mir lieber. Der grimme Hagen hat mich im Stich gelassen. Wasser ist ihm an und für sich ein unheimlichster Stoff und noch dazu in solchen Mengen . . .

Als die Sonne ihre größte Kraft verloren hatte, sattelten wir unsere vierzig Pferde zur Heimreise nach Budapest. Im Galopp ging es dahin, dieselbe Straße zurück. Ich muß an dieser Stelle eine Selbstanzeige machen, denn auf der Rückfahrt „brannte“ ich die Maut in Nehervár. Mein Gewissen meldete sich zwar heftig, als ich unter dem offenen Mautschranken durchfuhr, doch als mein Wagen wieder über die unsagbar elende Straße der Stadt holperte, da kapitulierte mein Gewissen vor dem Argument, daß man für eine solche

Straße nicht zahlen dürfe. Zwei Kronen in Naab für tadellosen Asphalt, meinemwegen! Aber eine Krone für spannentiefe Löcher — da sei Gott biefür, wie man in der Schweiz sagt. Das schon nicht mehr ganz neue Wunder der Technik, das Telephon, scheint man in diesem Orte auch nicht zu kennen, denn wir wurden beim Ausgang des Ortes nicht angehalten. Der Junge bei der Maut trieb zwar mit der Keite am Schranken ein recht verdächtiges Spiel, und es schien mir immerhin möglich, daß er den Schranken gerade vor dem Kühler herabziehen könnte, er wußte aber offenbar nichts von unserem Drevel an dem Stadtsäckel und ließ uns ziehen.

Dann gerieten wir in den Wirbel eines Hochzeitsfestes. Wir fuhren ganz langsam, um die stattlich gekleideten Leute nicht durch den Staub zu belästigen. „Elsen,“ riefen sie, als sie des Automobils ansichtig wurden. Es war ein hübsches Bild, dieser Hochzeitszug. Die ungarischen Schönen hatten Sträußchen im Haar und die Burichen bunte Bänder auf dem Hut. Ich zog die Kamera und brachte damit eine ungeheure Aufregung hervor, alle drängten sich vor das Objektiv. Es nützte mir nichts, weiter zurück zu gehen, sie kamen mir immer näher. Ihre Freude war unbeschreiblich, ihrem naiven Gemüt genügte es, photographiert zu



Drei Bilder aus dem
Matra-Gebirge.

werden, sie verlangten gar nicht einmal ein Bild zu sehen. Wir gratulierten dem Brautpaare, und das in Verbindung mit der photographischen Aufnahme ge-

wann uns vollends die Sympathien. Die Heimfahrt nach Budapest ging schneller von statten als die Hinfahrt an den Plattensee. Bei den Pferden nennt man



Frugales Mittagmahl.

das „Stallfeuer“, beim Automobil ist es die bessere Wegkenntnis des Lenkers.

Es dunkelte, als wir uns Budapest näherten. Diesmal gab es keinen Disput über die Höhe des Pflasterzollens, beide Finanzwächter waren sich darüber einig, daß vierzig Heller genügend seien.

Das Matra-Gebirge.

Am nächsten Morgen vor der Abfahrt in der Garage Gardi große Cholera-Konferenz.

„In Munkacs ist Cholera,“ sagte man uns.

„Auch in Temesvár.“

„Auch in Deva.“

Und — was weiß ich wo noch überall.

Freund Hagen hatte eine riesengroße Karte von Ungarn vor sich ausgebreitet und zeichnete alle Choleraherde mit grünem Meißelsteife ein, bis ihm vor lauter Grün schließlich gelb und blau vor den Augen wurde.

„Sie müssen eben überall durchfahren, wo Cholera ist.“

„Aber wir können doch aus unserer ungarischen Reise keine Non Stop-Fahrt über 3600 Kilometer machen,“ entgegenete er.

„Die Hauptsache ist, daß Sie nirgends Wasser trinken,“ sagte man ihm, und damit war er beruhigt. Wenn es sich nur darum handelte, dann konnte ihm nichts geschehen.

Es war ein frischer Herbstmorgen, als wir in der Richtung nach Gödöllő, dem berühmten Lustschlosse des Königs, aufbrachen. Das Gegenfällliche in diesem Lande trat bei der Ausfahrt wieder lebhaft in die Erscheinung. Da sprengte eine Kavalkade eleganter Reiter und Reiterinnen auf einem Reitweg dahin, neben dem Düngerhaufen lagen und Ziehbrunnen standen. Links sauste eine elektrische Schnellbahn vorüber und vor uns krochen Bauernwagen primitivster Art. Anfänglich fuhren wir auf famosem Klinkerpfaster, bis plötzlich die Schnelligkeit unseres Wagens durch ein paar Luftsprünge gebremst wurde. Das Klinkerpfaster war durch löcherigen Makadam abgelöst worden. Wir überholten Wettgänger in leichter Athletendreh. Hagen, der für athletische Sports nicht viel Verständnis hat, meinte, ob wir die armen Leute nicht mitnehmen sollten; sie müßten große Eile haben und es müßte ihnen etwas

Schreckliches passiert sein, da sie so halb angekleidet aus der Wohnung gestürzt seien.

Wir fuhren mit weißer Vorsicht, denn man hatte uns vor einer schrecklichen Kurve gewarnt, in der schon etwa dreißig Autos geteert sein sollten, so eine Art Automobilistenschreck. Es gab einige Kurven, aber sie waren nicht mehr und nicht weniger gefährlich als anderswo. Die dreißig Lenker, die hier umgeworfen haben, müssen entweder sehr ungeschickt oder sehr unvorsichtig gewesen sein. Wir bahnten uns den Weg durch eine Riesenschweineherde, die uns daran erinnerte, daß wir in einem Lande waren, in welchem der Schweineexport eine volkswirtschaftliche Rolle spielt. Singt doch schon der Zigeunerbaron:

Denn schon von Kindesbeinen

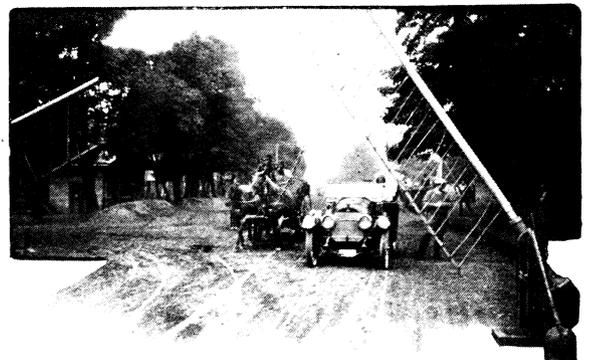
Befaszt' ich mich mit Schweinen.

Mein idealer Lebenszweck

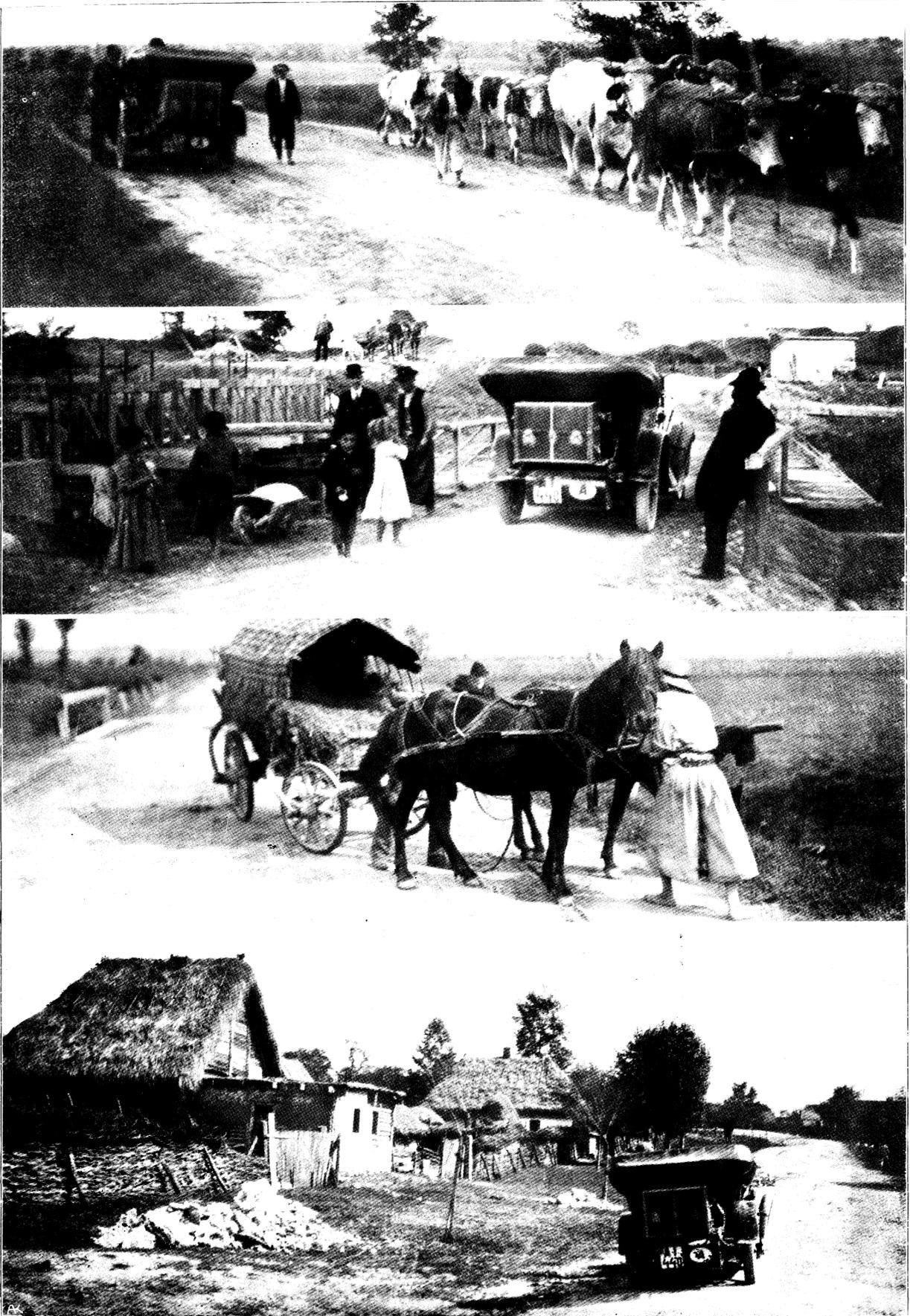
Ist Borstenvieh und Schweinefleisch.

Gödöllő! Wir sahen nicht viel von dem königlichen Lustschloß, denn es liegt abseits der Straße. Da wir wußten, daß Maria Theresia keine Erbauerin ist, so einigten wir uns dahin, daß sich jeder im Geiste ein Schloß in dem Stile der Zeit der großen Kaiserin vorzustellen habe. Es ist gewiß nicht klug, daß man auf Automobilreisen, wo man sein eigener Zugsführer ist, infolge einer Art Trägheitsmoment manches Sehenswerte unbesehen läßt. Aber welcher Automobilist ist darin ganz vorwurfsfrei? Es ist so behaglich im Auto. Man müßte aussteigen, sich erkundigen und wieder einsteigen. Dann rechnet man aus, wo man schon wäre, wenn man den Aufenthalt nicht gehabt hätte, kurzum, wenn einmal die Masse des Autos und die Gedanken der Passagiere gegen ein bestimmtes Ziel zu in Schwung sind, dann ist das wie eine Art Gyroskopwirkung . . .

Eine breite, gerade Straße tat sich vor uns auf. Vorwärts! Geben wir dem Schiebermotor einmal die Zügel frei. Sei, wie das loszog! Nicht sprunghaft, sondern mit konstant steigender Schnelligkeit. Das ist ein prinzipieller Unterschied zwischen Schieber- und Ventilmotor. Läßt man diesen „auf Touren kommen“, so steigt seine Schnelligkeit zuerst konstant. Dann aber flummt, je nach der motorischen Kraft, früher oder später ein Augenblick, wo es ein sogenanntes „Get“ macht. Es ist, als ob der Motor an ein Hindernis gestoßen wäre, über das er nicht hinüber konnte. Höflich mühsam wird diese kritische Grenze überwunden. Anders der Schiebermotor. Seine Schnelligkeit steigt mit wunderbarer Regelmäßigkeit bis zum Maximum. Sehr viel Mühe hatte ich übrigens zu solchen Betrachtungen nicht, denn plötzlich erhob sich ein Eislerücken auf der Straße.



Ungarischer Eisenbahnbrücken.



Bilder aus Ungarn.

Oben: Ochsentrieb. — Zweites Bild: Brückenbau bei Fehervár. — Drittes Bild: Die Pferde werden beim Herannahen des Automobils ausgespannt und ins Feld geführt. — Viertes Bild: Strogedeckte Häuser.

Es hieß mit aller Macht bremsen, und trotzdem machten wir noch einen ganz artigen Luftsprung. Auf solche Ueberraschungen muß man in Ungarn gefaßt sein. Wie lange ist es her, daß sie auch in anderen verkehrsreicheren Ländern zu finden waren! Der königlich Ungarische Automobil-Club ist gegenwärtig mit großem Eifer daran, diese Maulfallen für Automobilisten aus der Welt zu schaffen.

Das Land wurde hügelig, wir überschritten die Wasserscheide zwischen Donau und Theiß.

In Gyöngyös, unserer Mittagsstation, sagte man uns: „Der Speisesaal steht noch im Garten.“ Wir

zone. Anfänglich war der Nebel unbedeutend, dann aber wurde er dichter und dichter, und die uns begegnenden Holzfuhrwerke tauchten erst wenige Meter vor uns aus dem Nebel auf. Es war gut, von Zeit zu Zeit die Kuppe ertönen zu lassen. Die Kutscher antworteten mit scharfem Peitschenknall. Sahen wir nach dieser akustischen Auseinandersetzung die Fuhrwerke aus dem Nebel auftauchen, dann waren die Gespanne schon am Rande der Straße, so daß unsere Fahrbahn vollkommen frei war. Neben den Pferden standen die Lenker, ehrerbietig den Hut in der Hand haltend, bis wir vorüber waren. Zu dem Stocknebel gefellte sich die



Die erste abgerissene Brücke auf unserem Wege.

waren nicht böse darüber. Es war die erste kleine ungarische Provinzstadt, in der wir halt machten. Sie überraschte uns durch verschiedene Dinge: dadurch, daß wir ausgezeichnet zu Mittag aßen, daß die Hauptstraße asphaltiert war und daß große blumengeschmückte Ständer mit Vogel Lampen auf fürsorgliche Stadtväter hindeuteten.

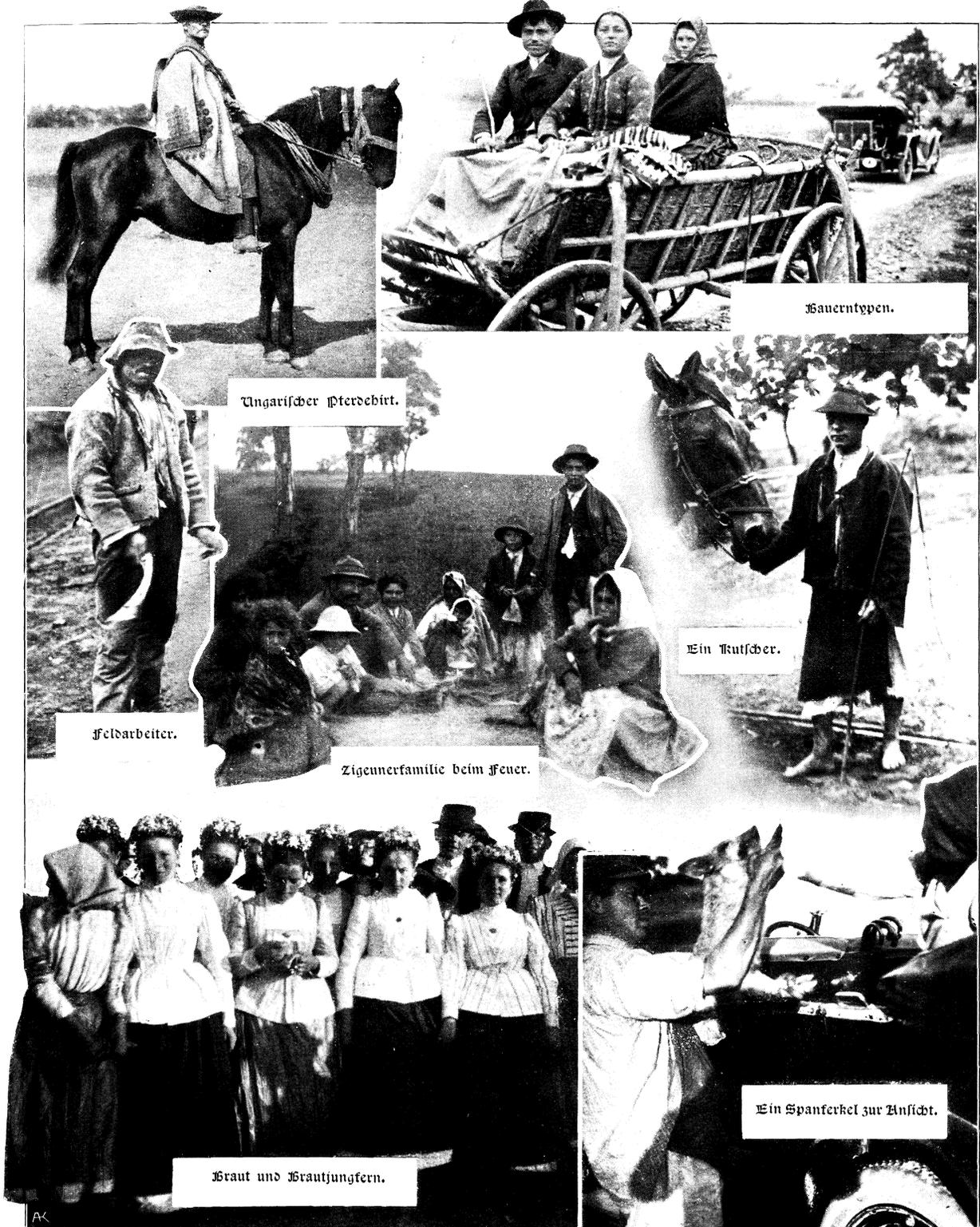
Die breite Heerstraße führt direkt nach Miskolc und wir waren schon auf der Fahrt dorthin, als wir noch rechtzeitig entdeckten, daß die Straße nach dem Matra-Gebirge in Szöngyhöz abzweigt. Also zurück zur Abzweigung. Zum erstenmal in Ungarn kamen wir auf eine wirklich schmale Straße. Es begann zu steigen, und zwar in Serpentinaen, mit Haarnadelkurven. In den Kurven selbst war das Erdrück von dem Regen weggeschwemmt, und die kindskopfgroßen Steine des Unterbaues waren bloßgelegt. Es stieg konstant. Allmählich gelangten wir durch Eichenwälder in die Nebel-

kälte. Wir hüllten uns dichter in unsere Mäntel, die wir in reicher Menge mitgenommen hatten. Es dauerte nicht lange, bis wir die Höhe des Matra-Gebirges erklommen hatten. Dann fiel die Straße wieder, in weiten, gut befahrbaren Kurven, und je weiter wir kamen, desto mehr lichtet sich der Nebel. Die Hagebutten leuchteten wieder brennend rot aus dem Gebüsch, das die Straße begrenzte, und bald gewannen wir wunderhübsche Ausblicke in das Tal. Das Matra-Gebirge schien uns nahezu unbewohnt. Keine Ortschaft liegt auf dem Wege, und als wir die Holzbauern mit ihren Wagen hinter uns hatten, begegnete uns keine lebende Seele mehr. Es ist ein einsamer Winkel Ungarns.

Nach vielen Kurven mündete die schmale Straße wieder auf eine breite, und wir gedachten jetzt in flotterer Fahrt die verlorene Zeit einzubringen. Die Freude war von kurzer Dauer.

Halt! Vigyász! Vorsicht! Eine Brücke war abgerissen. Und weh, sollten wir den Weg durch das Matragebirge in umgekehrter Richtung nochmals machen?

sehr steil und so morastig, daß man bis über die Knöchel in den weichen Schlamm versank. Das sah kritisch aus. Wir hielten Kriegsrat, und die mit der Wieder-



Bauerntypen.

Ungarischer Pferdehirt.

Feldarbeiter.

Zigeunerfamilie beim Feuer.

Ein Kutscher.

Braut und Brautjungfern.

Ein Spanferkel zur Ansicht.

Bilder aus Ungarn.

Man zeigte uns eine schmale Notbrücke. Um sie zu passieren, hieß es in das Bett des Baches hinunter- und an der anderen Seite wieder hinaufzufahren. Das schien aus zwei Gründen schwierig: Die Bachufer waren

herstellung der Brücke beschäftigten Arbeiter warteten mit begreiflicher Neugierde das Ergebnis ab. Zurück? Das wäre ein Weg von etwa achtzig Kilometer gewesen. Und dort, nur zehn Meter vor uns, lag die ge-

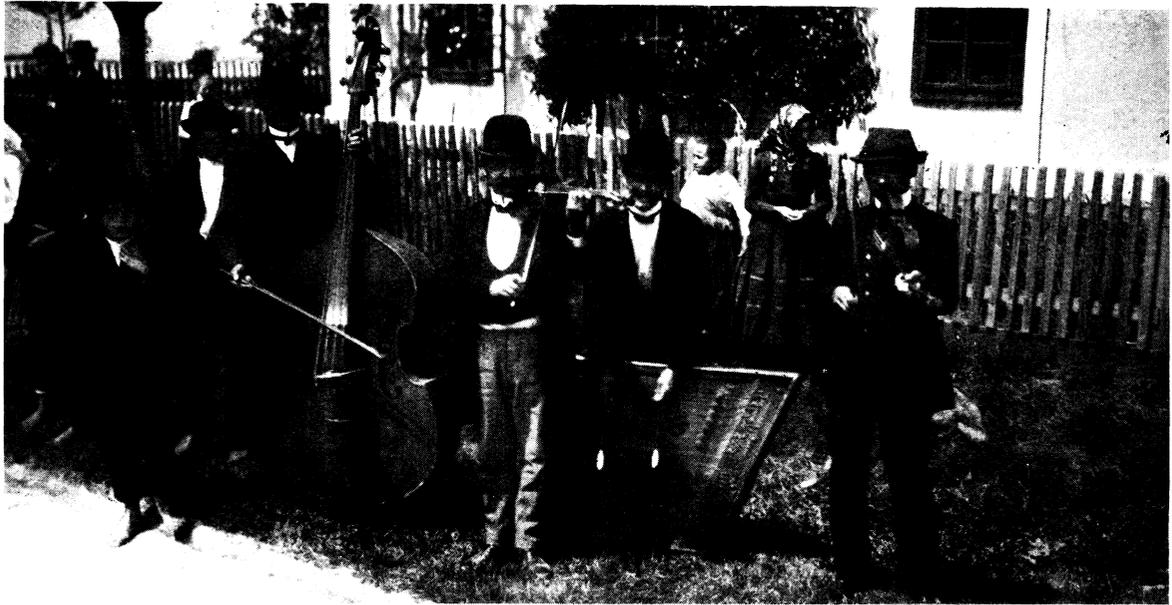
rade schöne Straße. Aber durch die Luft fliegen konnten wir nicht, und über die Notbrücke zu kommen, das schien mehr als fraglich. Wir berieten nicht lange. Vorwärts!

Zuerst fuhren wir in den Straßengraben hinunter, was uns die Möglichkeit gab, sehr interessante Studien über die Verzierung des Chassisrahmens zu machen, wenn von vier Rädern jedes in einem anderen Niveau ist. Dann ging es ein Stück über das Feld und in das Bachbett. Obgleich die Neigung so stark war, daß bei guter Oberfläche das Fahrzeug gewiß nur mühsam mit beiden Bremsen zu halten gewesen wäre, blieb es infolge des Moraites sofort stecken, wenn ich den Motor auskuppelte. Das war aber zweimal nötig, weil der Wagen in dem nachgiebigen Schlamm gewisser-

zurückgleiten zu sehen. Dann wäre freilich guter Rat teuer gewesen.

Ich warf noch einen Blick auf den Schauplatz meines automobilistischen Triumphes, wo zwei tiefe Spuren den Weg anzeigten, den das Auto genommen. Da kam, hoch geladen, ein Seuwagen daher, gezogen von zwei spindeldünnen ungarischen Pferden. Von seinem hohen, schwanken Sitz lenkte der Kutscher auf die Notbrücke, rassisterte sie, und fuhr flott die Böschung hinauf, die mir so viel Kopferbrechen gemacht hatte. Es ist unglaublich, wie leicht man durch ein paar animalische Pferdekräfte in einer solchen Situation beschämt wird.

Die Brücke sollte übrigens nicht die einzige weggerissene auf unserem Wege sein. Es gab noch viele,



Zigeuner-Musik.

maßen abgetrieben wurde. Es war daher gar nicht leicht, genau zur Notbrücke hinzutreten.

„Links halten!“ rief man mir von links zu. „Rechts halten!“ von rechts. Es war nur wenig Raum und je nach der Position meiner Helfer glaubten sie, ich müßte rechts oder links ins Wasser rutschen. Doch ich wußte schon, daß ich in der Mitte war, fuhr flott über die frachenden Bretter und mit der ganzen Tourenzahl des kräftigen Vierzylinders auf die Böschung vor mir los. Der Motor wütete förmlich, desgleichen die Hinterräder. Wirbelnd drehten sie sich in dem Schlamm, der klatschend gegen die Kotflügel prasselte. Es gelang mir, die Höhe des Ufers zu erreichen. Dann blieb das Automobil mit blitzschnell rotierenden Antriebsrädern stecken. Das machte mir aber weiter keine Sorge. Ich war zufrieden, bis hieher gekommen zu sein, in meinem Kalkül standen schon die zwanzig kräftigen Hände der Brückenarbeiter. Diese warteten übrigens gar keine Aufforderung ab, griffen herzhast zu, und was die vierzig Pferdekräfte allein nicht vermocht hatten, das gelang mit Unterstützung von zehn Menschenkräften. Bald hand der Wagen auf der harten Oberfläche der Straße. Während ich den Reitern in der Not ihr wohlverdientes Trinkgeld gab, hatten sie nur den einen Wunsch, zu erfahren, wie viel Pferdekräfte die Maschine habe. Die Leistung hatte ihnen imponiert, denn sie erwarteten, sie hätten sicher erwartet, mich auf der Böschung

an denen das Wasser seine unheimliche Kraft mit Erfolg erprobt hatte.

Die langsame Fahrt durch das Matra-Gebirge und die abgerissene Brücke hatten unser Weiterkommen so verzögert, daß wir beschlossen, Eger zu unserer Nachtstation zu machen. In Sirok, wo wir uns beinahe wieder verfahren hätten, wies uns eine junge Ungarin den Weg; sie war von außerordentlicher Schönheit und hätte als typische Repräsentantin ihrer Rasse gelten können. Neben diesem Jung-Ungarn in seiner lebenswürdigen Ausgabe bewunderten wir Alt-Ungarn in Form einer pittoresken Ruine. Eine kurze Steigung brachte uns auf eine Anhöhe, von der man einen Ausblick über ein weites Tal und ein großes Stück der Straße hat. Dann befährt man eine baumlose hügelige Strecke, die genau den Eindruck eines weiten Hochgebirgspasses macht, obgleich man keine 800 Meter hoch ist.

Wenige Kilometer nachher erreichten wir Eger, wo wir ein passables Hotel und eine gute Garage fanden. Wir waren zur rechten Zeit ins Quartier gekommen, denn kaum hatten wir uns installiert, da prasselte ein Regenguß hernieder, wie man ihn anderswo selten erlebt. In Ungarn kann es regnen, das haben die armen ungarischen Landleute im Sommer 1913 zu ihrer Verdrüß erfahren. Für uns war es nicht gerade ermutigend, daß der Regen die ganze Nacht über mit unverminderter Kraft anhielt.



Im Herzen

Ungarns

Als wir am Tage darauf unser Automobil aus der zehn Minuten entfernt liegenden Garage holten, regnete es noch immer, und die Eger, die am Abend zuvor ein zahmes Wässerlein war, bildete einen reißenden Strom. In dem schmutziggelben Wasser schwammen Holzstücke, abgerissene Zweige und Hausrat mit großer Eile zu Tal. Wir bereiteten alles für eine Fahrt im Regen vor. Die Glasscheibe an der Frontseite des Automobils wurde aufgestellt und natürlich auch das Dach. Alle jene Organe des Automobils, die nicht ohnehin schon in weißer Voraussicht eingekapselt sind, wie ein Teil der Lenkung, die Nockenmechanik etc., wurden dick mit Konjunktzett eingehüllt, das hält Rässe und Schmutz fern. Das ist besonders bei der Lenkung zu empfehlen, die sonst sehr bald schwer geht und unter Umständen ganz blockiert wird. Ich habe da aus der Erfahrung eines Freundes gelernt, der nach einer langen Tagesstour im Regen plötzlich mit blockierter Lenkung im Achtzigkilometertempo ins Feld sauste. Es geschah nichts, der Wagen blieb gänzlich unbeschädigt und das er möglichte leicht die Konstatierung der Ursache, die im Falle eines Unglücks vielleicht gar nicht hätte festgestellt werden können.

Wir brachen auf. Sturm und Wetter umbrauten uns. Doch in unserem Wagen war es behaglich und gemütlich wie im Salon eines komfortablen Dampfers, der unbeirrt von des Wetters Unbilden geradeaus seinen Kurs nimmt. Der Vergleich mit einem Schiff war fein hinkender, denn kaum hatten wir die Stadt im Rücken, als wir eine in ihrer ganzen Breite überschwemmte Straße vor uns sahen. Wir zauderten. Sollten wir uns in den See hineinwagen? Und wenn wir hier schon durchkamen, wer konnte wissen, was uns weiterhin alles noch bevorstand? Ein Bauer, der uns entgegenkam, wartete bis zu den Knien im Wasser. Seine Beine dienten uns als Pegel. Wenn das Wasser nicht mehr als knietief war, dann lief es uns noch nicht in den Vergaser und in den Motor, dann konnten wir uns ruhig hineinwagen. Immerhin waren wir vorsichtig. Der Fuß auf dem Bremspedal war jeden Augenblick

II.

bereit, „in die Ereignisse einzugreifen“. Aber es ging, wir erreichten das „rettende Ufer“.

Trotz der enormen Regenmengen, die in der Nacht gefallen waren, zeigte die Straße eine überraschend gute Oberfläche. Die Ursache blieb uns nur so lange verborgen, bis wir an eine Stelle kamen, wo die Dampfwalze in Tätigkeit war. Es ist nicht die einzige Dampfwalze gewesen, die wir auf unserer Fahrt sahen, wir fanden diese für Automobilisten so wohlthätige Maschine in allen Komitaten. Das Straßennetz Ungarns befindet sich gewissermaßen in einer Periode der Ummwälzung. Bisher ging es eben mit den gewöhnlichen ungarischen Straßen auszeichnet, denn die ungarischen Landfuhrwerke kommen überall durch. Sie sind von einer Festigkeit und Stabilität, die geradezu überraschend wirkt. Man sieht das beispielsweise, wenn scheuende Pferde mit so einem Bauerwagen in den Graben sausen und dann über die Heide galoppieren. Man glaubt, das Fahrzeug müßte umkippen oder in tausend Stücke zerbrechen; doch es bleibt auf seinen Rädern und die ruhige Haltung, die die Ansassen in einem solchen Falle bewahren, zeigt deutlich, daß sie sich dessen wohl bewußt sind, es könne ihnen nicht viel geschehen. Die Straßen, die bisher hauptsächlich dem Lokalverkehre dienten, entsprachen ihrem Zweck. Doch jetzt, wo man sieht, daß das Automobil auch in Ungarn der zukünftige Beherrscher der Landstraße sein wird, da zögert man nicht lange, um die Verbesserung der Straßen vorzunehmen.

Rechts sahen wir eine große Ebene, deren Grenzen im Grau der Regenwolken verschwammen. Es ist die berühmteste Puszta Ungarns, die Hortobágyer Puszta. Weithin dehnen sich die unendlichen Prärien, auf denen mehr als 50.000 Stück Vieh weiden. Nur die ungarischen Cowboys tummeln sich hier zwischen ihren Tieren herum, und ihre einsamen Häuschen, spärlich beschattet von Akazienbäumen, sind die einzigen Ansiedlungen in dieser baumlosen Ebene. Hier ist es, wo Reisende das Phänomen der Fata Morgana sehen

tönnen, wenn die jugende Sonne des Sommers die Luft über der Niesenfläche in zitternde Bewegung gebracht hat. Für uns existierte weder Sonne noch Kata Morgana; leider. Grau der Himmel, grau die Puszta. Und auf unsere Straße rieselten von allen Seiten kleine und größere Wässerchen, sich zu Bächen vereinigend, die oft weite Strecken unserer Bahnbahn unter Wasser setzten. Es überquerte solch ein rasch entstandener Bach mit reißender Geschwindigkeit den Weg. Das gelbe, quirlende und gurgelnde Wasser ließ uns im Unklaren darüber, wie viel von dem Straßenkörper noch übrig war, und wie viel davon schon in die weithin überschwemmten Wiesen getragen war.

Die Strecke, die wir befuhren, war uns in Budapest als diejenige bezeichnet worden, auf der man die schönsten ungarischen Trachten zu sehen bekommt. Das stimmt freilich nur zum Teile, denn wir sahen später auch in anderen Teilen des Landes farbenprächtige Kostüme. Wer Interesse für Nationaltrachten hat, kann seine Studien am besten an einem Sonntag machen. Dann sind Mädchen und Burjchen in ihrem prächtigsten Staat und gewöhnlich auch in ihrer besten Laune. In der Gegend vor Miskolcz tragen sich die Frauen und Mädchen auch an Wochentagen sehr bunt. Die Haube umschließt eng die Stirn und erweitert sich hinten zu einem förmlichen Indianerschmuck. Dazu tragen sie



Markt in Debreczen.

Links: Brotverkäuferinnen. — Rechts: Gemüseverkäuferinnen.

Zum Glück ließ der Regen nach. Das Gewölk zerriß, ein Stückchen blauer Himmel wurde sichtbar und damit fiel unser Dach, dessen Annehmlichkeiten von uns immer so lange geschätzt wurden, als wir es notwendig brauchten.

Mit dem Aufhören des Regens verschwanden aber keineswegs die Ueberschwemmungen. Immer wieder rollten die Pneumatiks durch Bäche und Seen. Was uns anfangs arg irritiert hatte, wurde allmählich zur Gewohnheit. Wir mäßigten das Tempo nur wenig und jahren klatschend in die himmlischen Gewässer hinein.

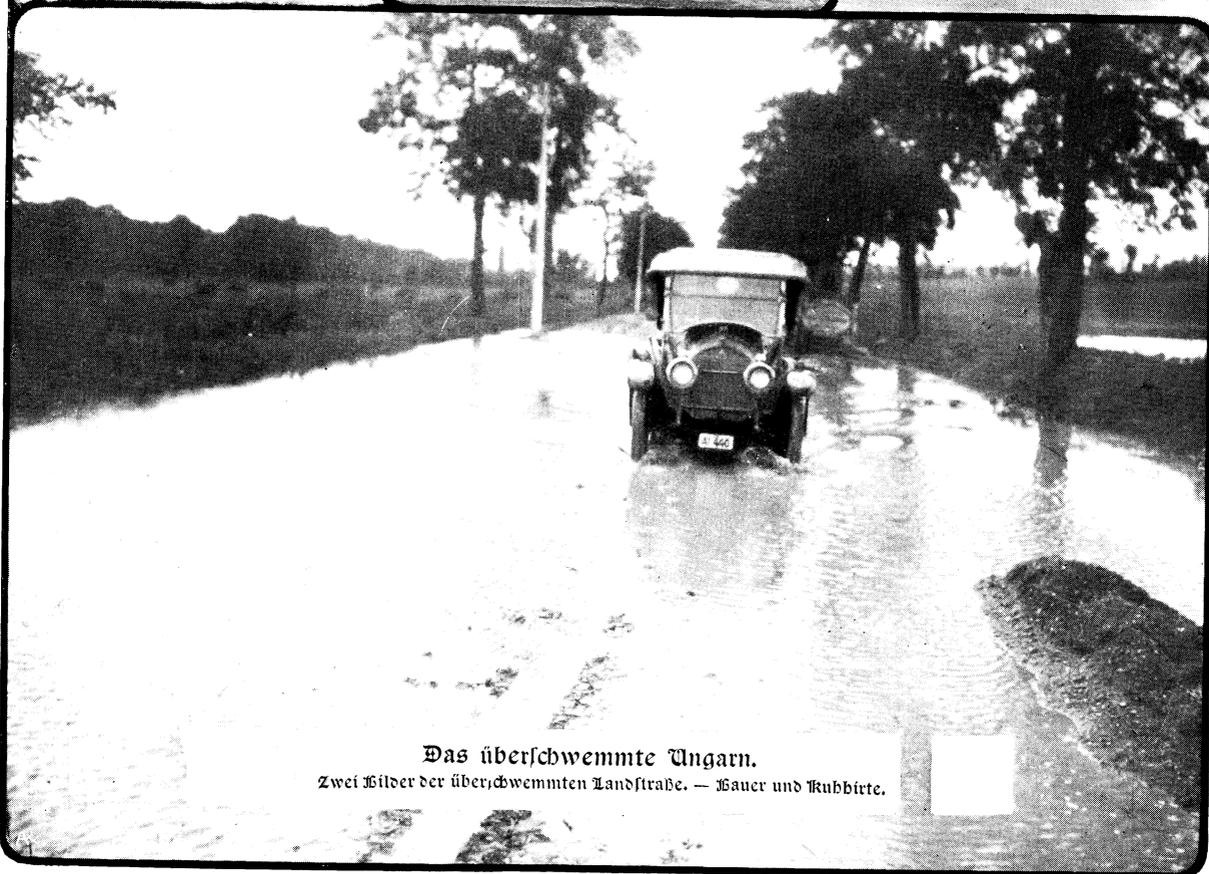
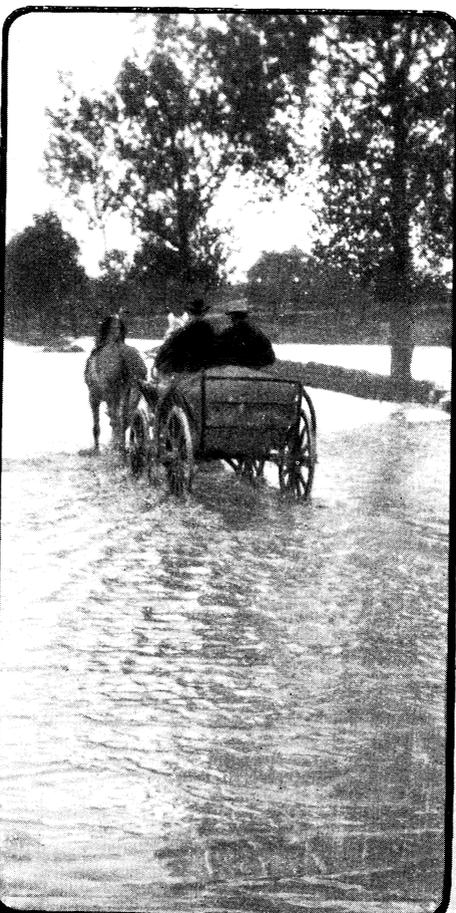
Es gab aber doch Geschöpfe, die sich über den Wasserreichtum freuten: die Gänse und die liebe Dorfjugend. Sie patzten gemeinsam im Wasser herum.

Einige Vertreter der Dorfjugend kamen uns einmal gut zu staten. In einer kleinen Ortschaft war die Straße auf eine weite Strecke hin unter Wasser gesetzt, so daß wir uns nicht ohne weiteres hineinwagten. Neben uns, bis zu den Knien im Wasser, standen einige Jungen. Wir „heuerteten“ den intelligentesten unter ihnen und schickten ihn vor dem Automobil her durch das Wasser, wie weiland in England der Mann mit der roten Fahne vor jedem Automobil herging. Die königliche Belohnung von zwanzig Hellern trug ihm den Neid sämtlicher Dorfbewohner unter vierzehn Jahren ein.

einen in tausend Fältchen gelegten Rock und bunte, blumengestickte Schürzen.

Vor Miskolcz gab es eine Steigung, von deren Höhe man einen Blick auf die freundlich in der Ebene gelegene Stadt hat. Eine vorzügliche Straße, die uns in die Stadt hinführte, ging in ein ganz miserables Pflaster über. Es ist gänzlich ausgeschlossen, daß in Miskolcz ein Automobilist wegen Schnellfahrens angehalten wird. Das Pflaster ist so miserabel, daß es der ärgste Wildling, wenn er noch so schonungslos mit seinem Wagen umgeht, nicht auf mehr als zehn Kilometer pro Stunde bringen kann. Die vier Räder des Automobils sind bei langsamster Fahrt in stetiger zappelnder Bewegung.

Die Ausfahrt aus Miskolcz könnte als Beispiel dafür dienen, wie breit eine ungarische Straße sein kann, wenn sie wirklich breit ist. Man kann darauf mit einem Auto, auch wenn es einen sehr geringen Einschlagwinkel hat, bequem kurven und Achter fahren, wobei die Achter nicht in der Längsrichtung, sondern in der Querrichtung der Straße gemeint sind. Ein Mann mit einer Kuh geriet bei unserem Anblick in größte Aufregung. Er schien zu fürchten, das Tier könne vor dem Auto sehen werden. Uns schien das weniger wahrscheinlich, denn die breite Straße ermöglichte es, einen so gehörigen „Respektkreis“ zwischen uns und der Kuh



Das überschwemmte Ungarn.
Zwei Bilder der überschwemmten Landstraße. — Bauer und Kubbirte.

zu lassen, daß sie selbst dann kaum leben geworden wäre, wenn sie das Temperament des feurigsten ungarischen Pferdes gehabt hätte. Der Bauer war indes anderer Ansicht, er zerrte das Tier zu einem Baum, umschlang diesen mit dem Strick und machte umständlich einen Knoten. Man kann sich ungefähr denken, wie lange das Zeitbinden der Kuh dauerte und wie weit wir den Schauplatz der



Ungarischer Eselreiter.

Ereignisse schon hinter uns hatten, als der Bauer sich nach getaner Arbeit den Schweiß von der Stirne wischte.

Anfänglich war die Straße noch sehr gut. Nur wenn wir ein Dorf passierten, wurde sie morastig, wohl eine Folge der tausend Rinderhufe, die hier allmorgendlich und allabendlich die Oberfläche zerstampfen. Eine lange, sehr schöne Brücke war in ihrer Gänge abgerissen, ein Lokomobil lag im Wasser, nur der Schornstein und das Schwungrad ragten aus den Fluten. Der Regen, der seit Stunden wieder eingeseht hatte, ließ die Straße immer schlechter werden. Trotz der vorzüglichen Kotflügel unseres Wagens schleuderten die Räder den Schmutz über die Motorhaube und gegen das Frontfenster. Das war eine böse Sache. Ließen wir das Fenster aufgestellt, dann waren wir freilich gegen die schmutzigen Güsse geschützt, die alle fünf Minuten gegen die Scheibe prasselten. Doch nach kurzer Zeit wurde das Fenster undurchsichtig, wir mußten anhalten und die Scheibe mit einem Schwamm reinigen. Das war natürlich ein wenig erwünschter Aufenthalt. Wir legten deshalb die Scheibe um und versuchten es, ob es so nicht besser gehe. Doch jetzt schlug uns der schmutzige Gieß in's Gesicht. Das war noch weniger angenehm. So stellten wir denn abwechselnd die Scheibe auf und legten sie um, und die Straße wurde immer schlechter und schlechter. Vor Tokay war sie einfach unbeschreiblich. Trotz der Antidérapants tanzte das Fahrzeug auf der breiten Landstraße hin und her, bald fingen sich die Räder in einer Furche, bald sprangen sie wieder mit einem seitlichen Satz heraus, um in einer anderen Furche ganz unerwartet Halt zu finden,

kurz, es war kein Vergnügen mehr. Ein schwacher Tropfen war es, daß vor Tokay der Regen nachließ.

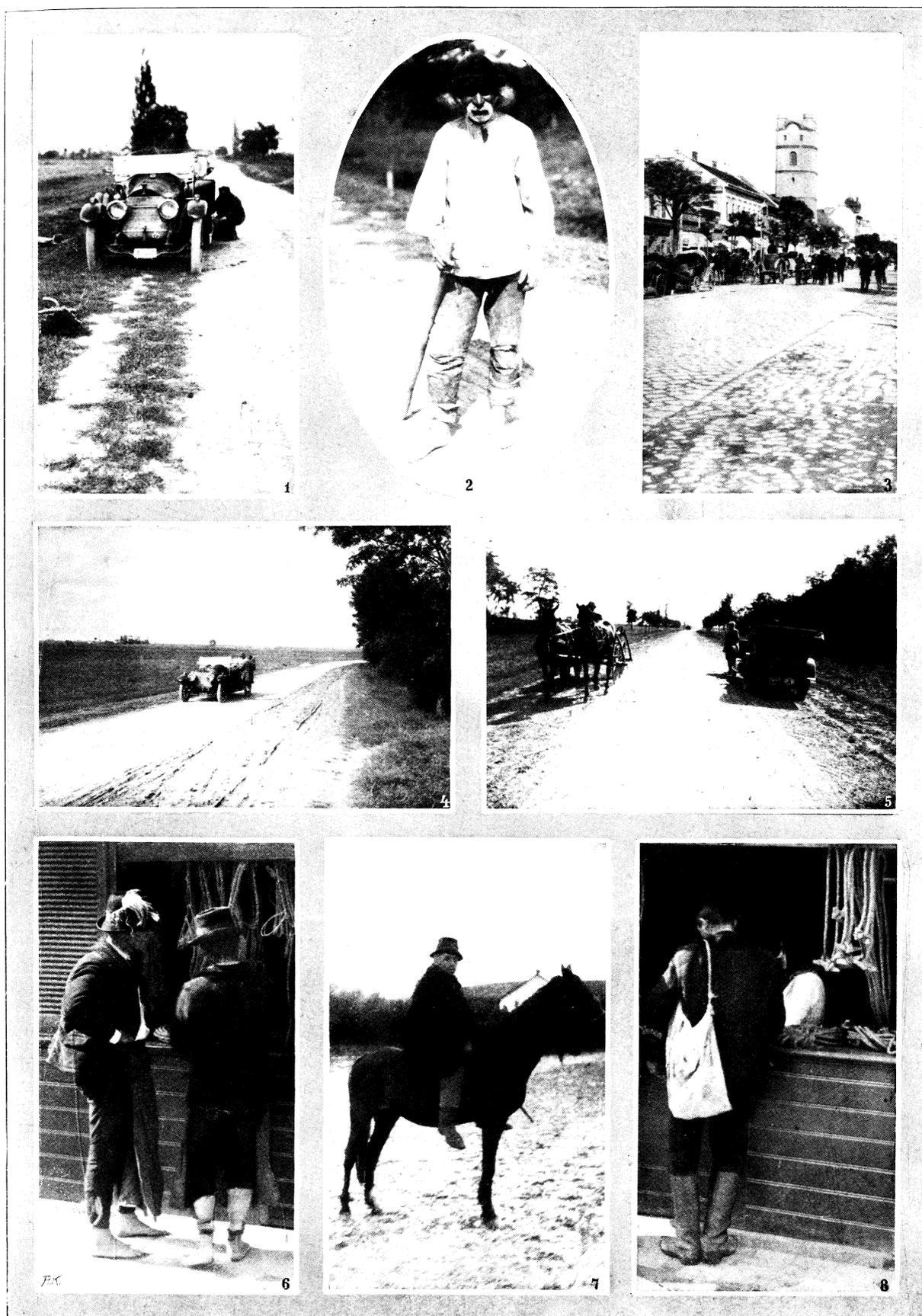
Man hatte mir in Budapest gesagt: „Wenn Sie nach Tokay kommen, sehen Sie sich die berühmten Weinberge an. Sie werden auf den ersten Blick erkennen, daß viel mehr Tokayer in der Welt verkauft wird, als hier angebaut ist.“ Ich versuchte dies auf den „ersten Blick“ festzustellen, doch es gelang mir nicht, denn es war eine schwere rechnerische Aufgabe. Zuerst mußte ich angestrengt nachdenken, wie viel Menschen es in der Welt gibt — soweit ich mich erinnerte, etwa 1.480.000.000. Davon muß man die im Balkankrieg Gefallenen in Abzug bringen. Dann suchte ich den Durst des einzelnen Menschen zu schätzen, doch da ergab sich wieder eine Schwierigkeit: Sollte ich meinen Durst oder den beträchtlich größeren meines Freundes Hagen als Grundlage nehmen? Dann fiel mir ein, daß es auch viele Abtönungen gibt. Es war eine so schwere Sache, daß ich schließlich die Konstatierung „auf den ersten Blick“ aufgab.

Wir durchfuhren Tokay, ohne einen Tropfen des edlen Nasses zu kosten, was für die nächste halbe Stunde eine ernste Veritimmung zwischen mir und Hagen zur Folge hatte. In Tokay gewesen zu sein,



Schöne aus der Gegend von Miskolcz.

ohne Tokayer getrunken zu haben — Hagen wird es mir noch lange nachtragen. Seine ersticklich gekränkte Miene wurde nur dadurch allmählich erhellert, daß wir auf eine ausgezeichnete Straße kamen. Sofort citte der Zeiger des Schnelligkeitsmessers rascher über die Ziffern. In der ersten Ortschaft nach Tokay schien es, als ob das Vergnügen nur von kurzer Dauer sein sollte. Hinter den Häusern wurde die Straße erfreulicherweise wieder vorzüglich, und wir hätten



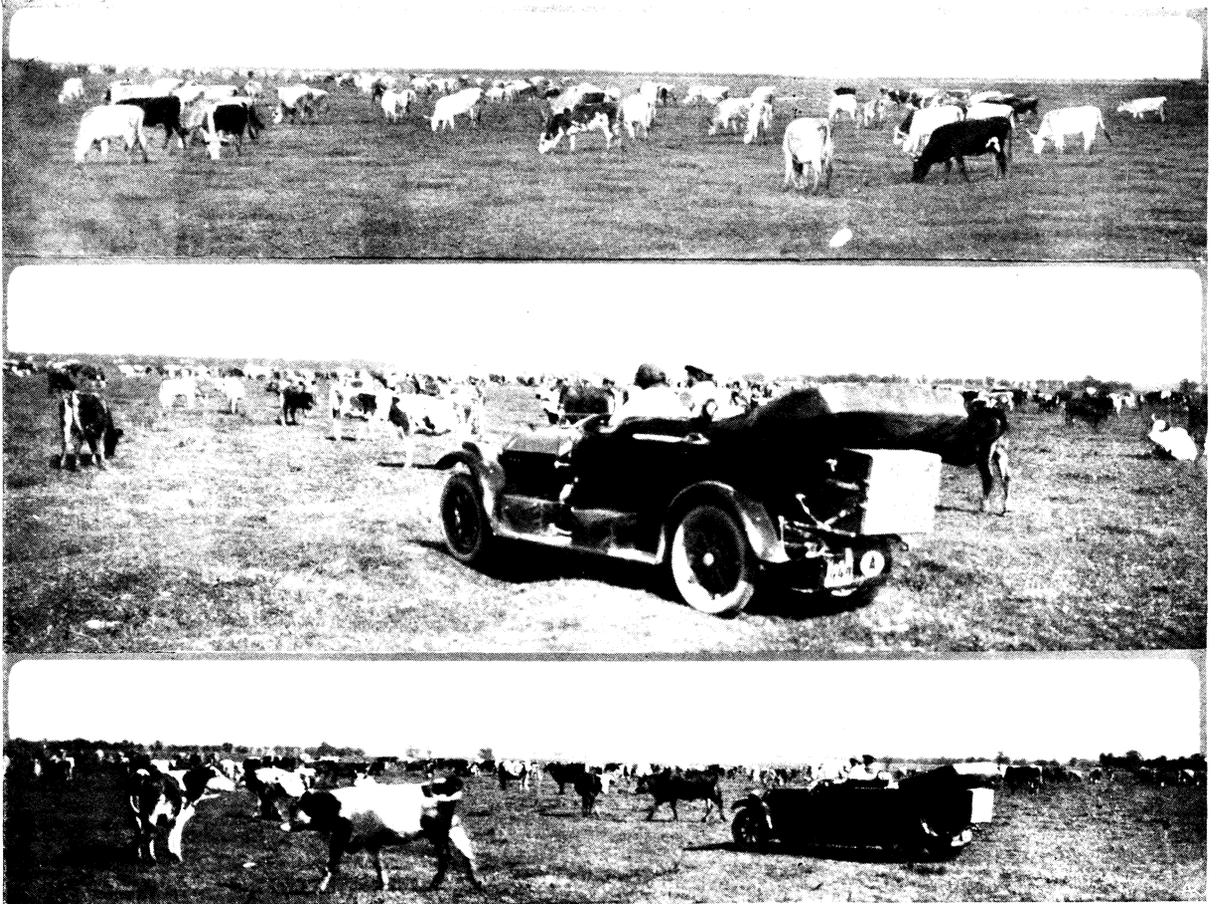
Bilder aus Ungarn.

1. Pneumatikreparatur. — 2. Bauer in der Gegend von Versecz. — 3. Debreczen. — 4. Puszta. — 5. Landstraße. — 6. und 8. Bauernburschen beim Einkauf. — 7. Ein Rinderhirt.

jetzt auch neunzig Kilometer pro Stunde fahren können. Aber wir erinnerten uns an den unerwarteten Gefelsrücken hinter Budapest, und gaben uns mit etwas weniger zufrieden. Das Automobil kommt auch auf schlechter Straße weiter, doch wie ganz anders ist es, wenn die Straße gut und schön ist! Auch das Wetter besserte sich sichtlich. Die Wolken verschwanden allmählich und die Sonne kam gerade noch recht, um uns einen Untergang zu bieten, bei dem der Himmel in Flammen zu stehen schien.

Die Straße blieb gerade und schön bis Debreczen. Wir waren bis auf etwa zehn Kilometer der Stadt nahe

wie auf Verabredung stuzten und mit einem Seiten sprung über den Graben in die Hecke flüchteten. Es war nur ein Augenblick: Schimmel, Wagen und Insassen verschwanden in dem Grün der zusammenschlagenden Zweige. Dann war alles mäusehinstill. Nichts rührte sich hinter der Hecke, die das Gespann verschlungen hatte. Wir hielten natürlich sofort an, denn wir glaubten, die unschuldige Ursache einer schrecklichen Katastrophe gewesen zu sein. Schon wollten wir aussteigen, da sahen wir den Kutischer „reverfierend“ aus dem Gebüsch heraustreten, den leichten Kutischerwagen an den Federn hervorziehend. Einige Sekunden



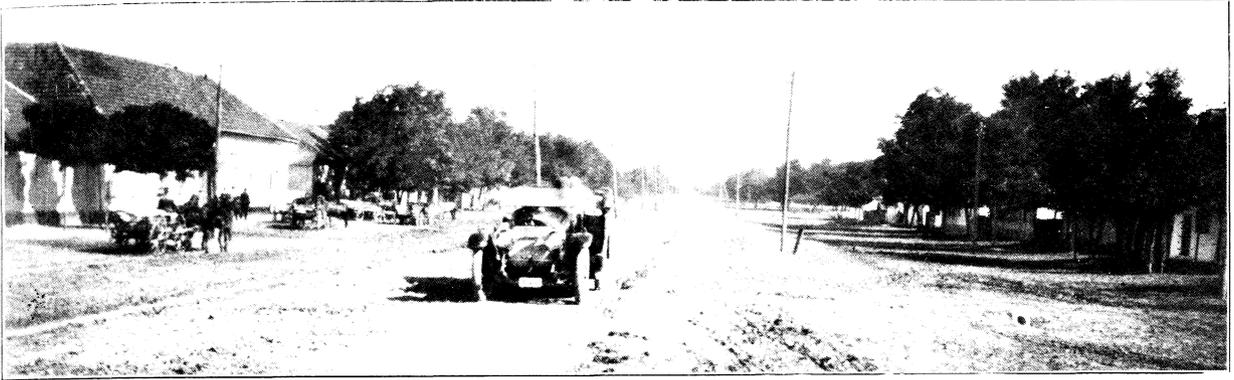
Kuhherden auf der Puszta.

gekommen, als uns ein ungarisches Zuckergespann begegnete. Es war ein Paar prächtige Schimmel, und sie gingen ein flottes Tempo. Ein eleganter Herr führte die Zügel, neben ihm saß ein Freund und den Rücksitz hatte der ungarische Kutischer inne. Die Straße war sehr breit, und da ich als selbstverständlich annahm, daß die Pferde scheuen würden, lenkte ich so weit als möglich nach links. Das gleiche tat auch der Lenker der Pferde, obgleich etwas mehr Raum zwischen Wagen und dem Straßengraben vorteilhafter gewesen wäre. Die flotte Art, wie er uns entgegenfuhr, ließ mich indes wieder annehmen, daß er seiner Pferde sicher sei und daß er sie nach ungarischer Manier mit einem Peitschenschlag an uns vorbeitreiben werde. Links von dem Gespann, jenseits des Straßengrabens, zog sich eine hohe Hecke aus Geiräuchen hin. Wir waren nahezu auf gleiche Höhe gekommen, als die beiden Schimmel

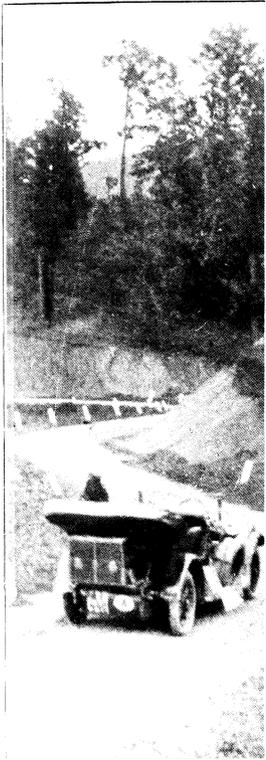
später erschienen die beiden Herren und allmählich kam auch das Hinterteil der Schimmel zum Vorschein. Wir fragten, ob etwas geschehen sei und ob wir irgendwie helfen könnten? Entweder verstanden uns die Herrschaften nicht, oder sie waren uns böse, kurz und gut, sie gaben keine Antwort und damit war eigentlich der Zwischenfall erledigt.

Es dunkelte, als wir nach Debreczen einfuhren. Das erste Anzeichen der Stadt war der zollbeischende Mautschranken, doch kein Mautnehmer ließ sich blicken. Die schnurgerade Straße führt auf eine einsam emporragende Kapelle zu, dahinter raffelte schon die elektrische Straßenbahn.

Es war mit Rücksicht auf das Unwetter und die teilweise sehr schlechte Straße eine recht anstrengende Aufgabe gewesen, den Wagen über die zweihundert Kilometer lange Strecke zu bringen.



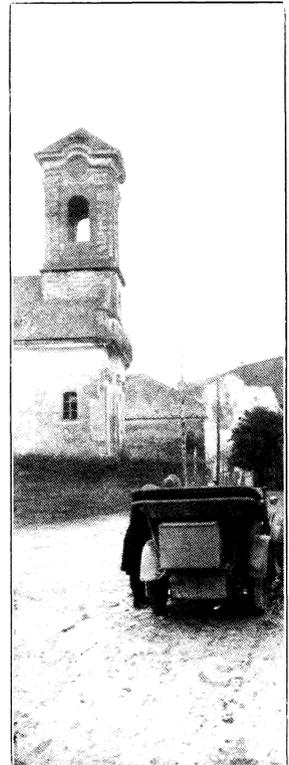
Typisches Bild einer breiten ungarischen Dorfstraße.



Partie aus dem Matra-Gebirge.



Eine vom Wind ungeworfene Telegraphenstange versperrt den Weg.



Kirche und Straße in Tokay.



Der kleine und der große Bruder.

Eine Rennstrecke von 600 Kilometer.

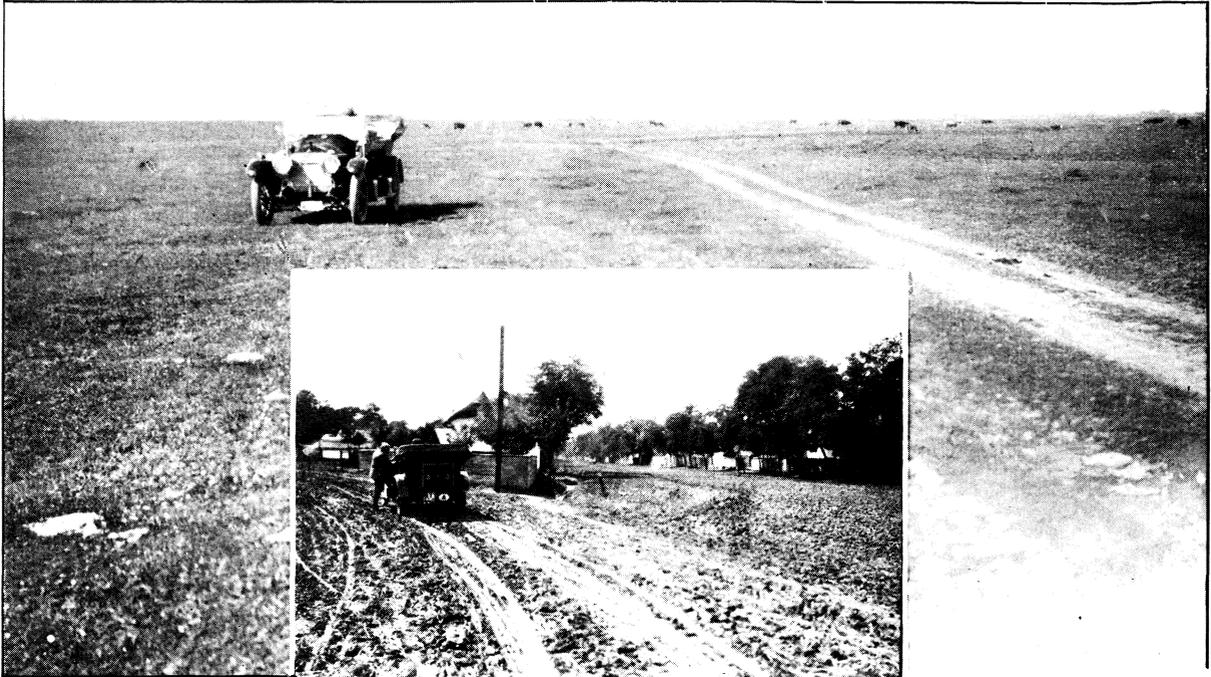
Der Portier des Hotels in Debreczen betrachtete am nächsten Vormittag kritischen Blickes unser Auto. Dann sagte er:

„Entschuldigen Sie vielmals, wenn ich mir die Frage erlaube, aber das ist doch nicht der Wagen, mit dem Sie gestern angekommen sind?“

„Gewiß ist es unser Wagen.“

„Aber ich bitte sehr, Sie sind doch gestern mit einem grauen Wagen vorgefahren, und heute ist er dunkelgrün.“

nabezu sechshundert Kilometer lang ist. Sie bildet die wunderbarste Automobilstraße von der Welt, und ich hätte sie gerne allen jenen gezeigt, die mich vor meiner Abreise so dringend vor den Gefahren der ungarischen Landstraßen gewarnt hatten. Hier vermag selbst bei dem Naturchwärmer die Schnelligkeit zum Selbstzweck zu werden. Man denke sich eine Straße, die durch eine unendliche Ebene fährt, schnurgerade, mit wenigen Erhöhungen, und nahezu verkehrslos. Die Fuhrwerke, die auf der Straße fahren, zwingen einen selten, das Tempo zu mäßigen. Man kann ziemlich unbeforgt an den Pferden vorüberfahren.



Pusztabild

und Dorfstraße.

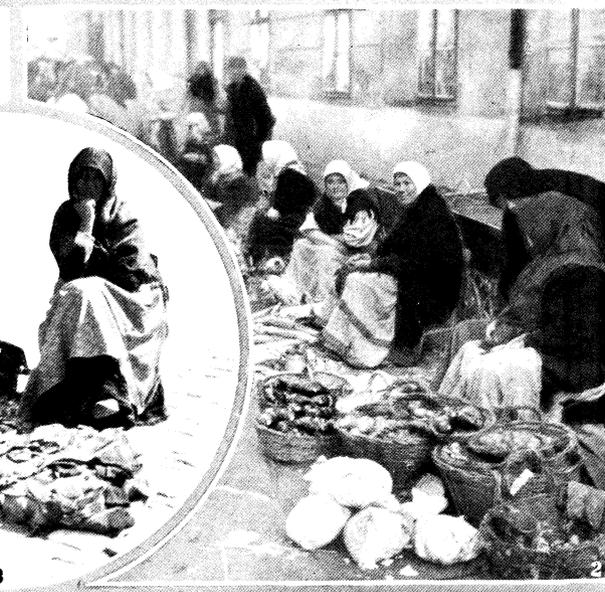
Der Portier hatte recht und unrecht. Gestern war die Farbe des Automobils unter einer dicken grauen Kotschicht verborgen, die auch nicht ein Pünktchen feines wirklichen Anstriches erkennen ließ. Eine zwei-tündige mühsame Reinigung hatte ihm allmählich seine Originalfarbe wiedergegeben und er erstrahlte wieder in seinem früheren Glanz. Sogar die Laternen und die Messingbeschlüge waren blisblank gepulvt, so daß die Sonne, die diesmal erfreulicherweise über unseren Abfahrtsvorbereitungen leuchtete, sich in dem blanken Messing spiegeln konnte. Es war alles so schön an diesem Tage: der reine, saubere Wagen, die prächtige Sonne, der wolkenlose Himmel und die trockene Straße. Wir hatten absichtlich unsere Abreise um einige Stunden verzögert, um die Sonne als Gehilfin gegen den Straßenstaub zu haben. Wir hofften, daß sie einen Teil des Raß, das gestern in so reichlicher Menge herniedergesoffen war, aufzutrocknen würde, und wir hatten uns in der Tat nicht getäuscht. Wohl standen hin und wieder Wassertümpel auf der Straße, doch es bedurfte nur geringer Vorsicht, um ihnen auszuweichen.

Wir fuhren jetzt direkt nach dem Süden, quer durch die Puszta, und zwar auf einer Transversalstraße, die von Tokay bis Versecz in gerader Richtung führt, und

Die Puszta! Wer kennt sie nicht aus den Beschreibungen? Angehenere buntgefleckte Viehherden weiden in dem grasigen Terrain; sie beleben durch ihre Farbe, die sich von dem Grün der Wiese effektiv abhebt, die Landschaft, sie passen sich ihr so organisch ein, daß man sie gar nicht wegdenken könnte. Dann sieht man wieder riesen-Schweineherden und Gänse, und gelegentlich einen Ziehbrunnen, der melancholisch seinen Arm gegen den blauen Himmel streckt. Hin und wieder stehen winzig kleine Häuschen seitlich von der Straße, niemals an den Straßenrand gebaut, sondern immer etwas abseits; ihre Dächer sind mit Stroh gedeckt und moosbewachsen. Der weiße Anstrich ihrer Mauern macht einen reinlichen, sauberen Eindruck. Jedenfalls sind diese ärmlichen Hütten in Ungarn viel reiner als die, die man in Italien sieht; eine Atmosphäre idyllischer Ruhe und Zufriedenheit umgibt sie. Pusztastimmung . . .

Wie rasch so eine ungarische Straße trocken wird! Als wir abfuhren, war der Staub gebunden, es waren sogar noch Wasserlachen auf der Straße. Zwei Stunden nachher bildete sich schon ein leichter Staubnebel hinter unserem Wagen und ein wenig später sollte es ganz gehörig stauben.

Mit den Kutschern, die wir überholten, hatten wir nur anfänglich Schwierigkeiten. Die ungarischen Gespanne gehen gewöhnlich im Trab, und die ungefederten Wagen machen ein derart rasselndes Geräusch, daß der Kutscher weder die Suppe noch die Signalpfeife hört. So bleibt er denn also ruhig in der Mitte der Straße. Anfänglich glaubten wir korrekterweise nicht früher vorfahren zu sollen, bis der Kutscher uns gehört hatte. Das bedeutete aber ein Herabgehen im Tempo bis auf zehn Kilometer die Stunde, dann erst, wenn unser Kühler schon beinahe das Hinterteil des Wagens erreicht hatte, hörte der Kutscher unsere Signale. Ich muß gestehen, daß das recht langweilig ist auf einer schnurgeraden Straße, wenn man einen Wagen hat, der hundert Kilometer in der Stunde machen kann. Ich erinnere mich dann auch, daß mir ungarische Automobilisten gesagt hatten, das Beste sei, einfach rechts oder links vorzufahren. Rechts oder links, das ist nämlich in diesem Lande vollständig gleich. Die Fahrvorschrift „links fahren“ hält im allgemeinen nur der Automobilist ein. Die



Bauern wählen beim Begeggen mit einem anderen Fuhrwerk immer jene Straßenseite, die ihnen die sympathischere ist, und man tut gut, mit dieser Tatsache zu rechnen. Solange wir noch die Kutscher beim Überholen durch Guppensignale aus ihrer Ruhe aufschreckten, geschah es mehrmals, daß sie mit großer Eile auf die rechte Straßenseite hinüberlenkten, und zwar gerade in dem Momente, da wir sie überholen wollten. Als wir die Gepflogenheiten unserer ungarischen Sportgenossen angenommen hatten, fiets dort vorzufahren, wo an



meisten Platz war, ging es tadellos. Wir huschten vorüber, bevor Kutscher und Pferd wußten, um was es sich handelte. Wenn beide zum Bewußtsein der Tatsache kamen, daß sie von einem Automobil überholt waren, dann sahen sie von uns kaum mehr als die Staubwolke. Es war dann für die Pferde zu spät, stehen zu werden, und auch der Kutscher hatte sich weiter nicht zu bemühen.

Dann kamen wir in eine Stadt, die auf unserer Karte als Nagymarad eingezeichnet war. Wir hatten niemals von dieser Stadt etwas gehört, und waren auf das Höchste überrascht, als wir rechts und links von unserer Straße prächtige Monumentalgebäude sahen, als unser Automobil über eine ganz ausgezeichnet asphaltierte Straße fuhr und als wir elektrische Bahnen dahin-eilen sahen. Bogenlampen hingen an hohen Masten, elegante Damen in modernster Toilette promenierten auf und ab. Und

Markt in Debreczen.

1. und 2. Gemüseverkäuferinnen. — 3. Ambulantes Weißwarengeschäft auf der Straße. — 4. Kleiderwarengeschäft. — 5. Neue und alte Schuhe in reicher Auswahl.

eine solche Stadt, verhältnismäßig so nahe von Wien, war uns bisher nicht einmal dem Namen nach bekannt? Wir begannen uns zu schämen. Wie war das möglich? Wir zogen alle unsern Starren zu Hilfe. Und da erlebten wir denn die freudige Ueberraschung, herauszubekommen, daß wir uns in — Großwardein befanden, dessen ungarischer Name uns nicht geläufig war. Die Stadt war so ansprechend und so freundlich, daß wir gerne hier zu Mittag geblieben wären, wenn wir nicht für diesen Tag unser Mittagessen im Wagen mit uns geführt hätten. Das ist nämlich das aller schönste Mahl, das man irgendwo auf dem freien Felde oder am Waldesrande verzehrt. So fuhren wir denn durch Nagymaros und kamen wieder auf die großartige Rembahn.

Ebene, Ebene, nichts als Ebene. Es gibt Leute, die das gewiß für sehr langweilig halten. Doch sie sind im Unrecht, die Ebene ist schön, in ihrem Sinne eben so schön wie die Berge, und ich kenne unter meinen Bekannten viele, die geradezu Fanatiker der Ebene sind.



Einfahrt in Versecz.

Sie fahren auch in die Berge, aber immer und immer wieder kehren sie in die Ebene zurück.

Wir scheuchten Scharen von Krähen auf und passierten mitten in der Puszta ein schönes, sauberes Schloßchen, in dem sich die Herren wohl angenehm verbringen ließen — wenn man es hätte. . . Heute waren sogar die Dorfstraßen ausgezeichnet, überall grüßte man uns „Jó napot“. Später durchfuhren wir Strecken, wo sich ein Maisfeld an das andere reihte. Die Maiskolben gediehen hier zu einer fabelhaften Größe. Dann kamen wir an einen großen, prächtigen Eichenwald, und hier beschlossen wir, unsere Mittagsrast zu machen. Schinken, kaltes Huhn, ein paar gebackte Eier, feurigen Ungarwein und eine Flasche Gieshübler — ein Frühstück, wie man es sich vorzüglich für hungrige Automobilistenwagen nicht wünschen kann. Hin und wieder kamen Kutscher oder Bauern vorüber; sie sahen erstaunt auf unsere Tafel, nicht ohne sehr höflichen Gruß, wobei sie gewöhnlich den Hut so lange in der Hand hielten, bis sie vorüber waren.

Als wir uns gerade zur Weiterfahrt anschickten, kam eine Kolonne von Bauernwagen des Weges. Obgleich der Motor noch nicht lief, übte doch das Automobil einen solchen Eindruck auf die Pferde des ersten Wagens aus, daß sie förmlich verrückt wurden. Sie schlugen um sich, häumten sich auf und suchten mit aller Macht ins Feld zu gelangen. Es war recht kritisch für den Kutscher,

zumal die Straße auf einer hohen Böschung lief. Es schien ohne Katastrophe nicht abzugehen. Da schickten die Bauern zuerst ein anderes Fuhrwerk mit weniger aufgeregten Pferden voraus, und jetzt ging es mit einem Male. Die beiden wilden Gäule folgten fromm dem anderen Wagen. O, du edelstes und dümmstes aller Tiere auf der Landstraße!

Wir befuhren jetzt die richtige Pusztastraße. Sie zog sich ohne Niveauunterschied durch die Weiden dahin, kein Graben, keine Hecke, kein Baumbestand rechts und links. Kein Wildling oder Anfänger könnte hier in den Straßenrinnen fahren, denn es gibt keinen. Hin und wieder in weiten Abständen stand eine Gyarva, das einsame Puszta-Gasthaus. Wir jagten Vögel von Hebhühnern auf und hörten Hasen bei ihrem Abendbrot am Straßenrand. „Má szolgája!“ (Habe die Ehre!) begrüßten uns zwei Gendarmen, die wacker ihres Weges fürbaß zogen. Wie lang mochten die armen Teufel auf dieser unendlichen Ebene marschieren?

Auf der Straße lag ein feiner, äußerst leichter Staub, der nicht nur durch die Räder und Hufe der Gespanne aus feiner Ruhelage gebracht wurde, sondern auch von den Tritten der Fußgänger. Einmal aufgewirbelt, haftete er förmlich in der Luft und blieb als feiner, zarter Nebel lange Zeit hinter jedem Fuhrwerk. Unter den Rädern des Automobils wirbelte dieser leicht bewegliche Staub natürlich zu Wolken empor und schwebte dann, wie in riesenhafte Schleierfäden zerrissen, weithin in die Puszta.

Halt, die Scheinwerfer klappern! Wir wissen wohl, was das bedeutet. Die Verbindungsstange zwischen den beiden Laternen ist locker geworden. Diese Verbindungsstange ist auch so ein Organ des Automobils, das treu seine Pflicht tut, indem es die Laternen vor starken Vibrationen und damit vor raucher Zerstörung schützt. Es meldet sich nur, wenn eine der beiden Muttern, die die Stange festhalten, locker wird. So war es auch diesmal. Während wir die wankelmütige Mutter festzogen, beobachteten wir die phantastischen Formen des zerflatterten Staubes hinter uns. Dann zog unser Mercedes wieder wie ein Meteor über die breite, gerade, schöne Rembahn.

Die Sonne geht zur Neige. Langsam senkt sie sich gegen den Horizont. Die blutrote Scheibe sucht auf der Ebene einen Stützpunkt. Jetzt berühren sich scheinbar Sonne und Puszta und der Himmel überzieht sich mit



An Pferden ist
in Ungarn kein
Mangel.

Wunderbare Gerad-
strecke zwischen De-
brezsen und Arad



dunklem Purpur, der nach oben zu in ein verbläuesendes Rot und in ein feines Blau übergeht. Wir halten an und blicken lange und schweigend in das Farbenspiel, bis das große Licht nahezu verloschen ist. Doch im Dahinschwinden färbt es den Himmel zum letztenmal

mit rotem Widerschein... er brennt. Und auf diesem Hintergrunde wachsen ganz plötzlich schwarze silhouettenhafte Fabrikschornsteine empor: Arad.

Es war gerade die Zeit des Korjós, als wir in die hellerleuchteten Straßen Arads einfuhren. Ein

Korfo in einer ungarischen Provinzstadt. Wer wäre nicht geneigt, spöttisch zu werden. Doch ich kann versichern, es ist gar kein Grund dazu vorhanden. Der Abendkorfo in Rad war ein Querschnitt aus irgend einem Großstadtkorfo. Elegante Damen, gut angezogene Herren, die Mode von heute, Hüte und Toiletten, die überall Kurzwert haben.

Zigeunermusik zum Abendessen. Wir hörten sie nicht zum erstenmal in diesem Lande. Ich liebe Zigeunermusik, sie ist untrennbar von dem Begriffe Ungarn, sie ist ein Widerspiel der Nation und der ungarischen Landschaft. Bald klagend, bald jauchzend, bald flüchtig, bald melancholisch, erwecken die Töne bei dem, der Ungarn kennt, sofort die Erinnerung an die weite Ebene, an Sonnenschein und an ein ritterliches Volk. Und sie fiedelten uns in Schlaf, die Zigeuner. Ihre Geigen tönten leise und gedämpft zu uns ins Zimmer, um im Traume weiterzuklingen . . .

Der Wettergott meinte es gut mit uns, es war fast zu viel des Sonnenscheines, der auf uns herabbrannte, als wir am nächsten Morgen starteten. Der Zöllner auf der Marosbrücke heischte eine Krone Brückenmaut. Weniger erfreulich waren in Uharad, einem Vororte Urad's, vier Straßenkehrer im Kampfe mit dem Staub. Es schien uns ein gänzlich erfolgloses Beginnen.

Die Ebene hörte nicht auf. Auf der schnurgeraden Straße summt unser Schiebermotor sein leises Lied. Wir hatten auf nichts zu achten, als darauf, daß der Wagen nicht zu schnell wurde. Das darum, um den Pneumatiks einige Schonung angedeihen zu lassen; denn die Sonne brannte, wie gesagt, trotz des Septembers mit einer Heftigkeit hernieder, die nach den himmlischen Propositionen nur im August gerechtfertigt gewesen wäre. Die Wettermacher des Jahres 1913 hätten einige Strafpunkte verdient. Im August war es regnerisch und kalt, im September brannte die Sonne mit senegalischer Glut hernieder.

Die nächste größere Stadt auf unserem Wege war Temesvar. Es ist eine Stadt ähnlich wie Urad, sie zeigt große Gebäude und reinliche Straßen. Wir erhielten hier unsere Post. Es war ein Arm voll von Zeitungen und Briefen, Lesestoff für mindestens eine Woche. Vor Temesvar hatte man uns wegen der Cholera gewarnt. Jedenfalls fuhren wir von hier einem Choleragebiet entgegen, denn Serbien, wo die Cholera wütete, war nicht mehr weit entfernt. Belgrad liegt nur 120 Kilometer von Temesvar. Unser Kurs war aber nicht gegen die serbische Hauptstadt gerichtet, sondern über Versecz, Delta nach Vázias.

Wir kamen jetzt in die Gegend der roten Gamaschen. Fast ganz unvermittelt sieht man das Landvolk in einer völlig veränderten Tracht. Zu einem mittelartigen Rock werden Bumphosen getragen, die Waden

sind mit den erwähnten roten Gamaschen umwickelt und die Füße stecken in Lpanken. Für uns schien es nichts Unbequemeres und Unpraktischeres zu geben, als diese nur lose geschnürte Beschuhung. Doch da so viele Menschen sie tragen und damit weite, ermüdende Märsche machen, so werden sie wohl praktisch sein.

Wir befanden uns noch immer auf der reisenbahnähnlichen Transversalstraße. Sie wird freilich hinter Temesvar etwas schmaler. Deshalb braucht einer, der es eilig hat, das Tempo seiner Fahrt keineswegs zu mäßigen, denn die Fahrbahn ist nahezu vollkommen frei von Fuhrwerk. Auf dieser Strecke ist nämlich die Frage des schnellen und des langsamen Verkehrs, die die internationale Kommission in London so ernsthaft beschäftigt hat, in einer absolut einwandfreien Weise gelöst. Rechts und links von der eigentlichen Hauptstraße sieht man parallel laufende Nebenstraßen. Es sind je zwei Wagenfurchen. Sie genügen den ungarischen Kutschern vollkommen. Sie bevorzugen diese Nebenstraßen so sehr, daß man selten ein Gespann auf der Hauptstraße findet. Mag also der Verkehr noch so lebhaft sein, die Hauptstraße ist für den Automobilisten vollkommen frei, er kann so schnell fahren, wie es ihm beliebt.

Ist das nicht die Lösung? Man reserviert die Hauptstraße dem schnellen Verkehr und legt rechts und links Nebenstraßen für den langsamen Verkehr an. Die Sache hat nur einen Haken: systematisch durchgeführt ist sie, wie man in Berlin sagt, „geldspielig“.

Das Landschaftsbild ist wechselvoll genug. Bald durchheilen wir ungeheure Strecken bebauten Landes, bald dehnen sich bis weit an den Horizont Grasflächen aus, in deren Grün, weißen Punkten gleich, Gänse weiden. Es geht über zahlreiche Flußläufe mit ganz flachen Ufern, ein Ideal für das Feder-

vieh und die ungarischen Hirtenjungen, die sich splittersackt in dem Wasser tummeln. Links von unserer Fahrt werden die blauen Berge eines Höhenzuges sichtbar.

Vor Versecz erinnerte uns sogar ein Warnungszeichen des M. A. C. daran, daß der königlich ungarische Automobil-Club bemüht ist, den Automobilisten die Wege zu ebnen. Vorläufig warnt er nur vor den Unebenheiten, doch allmählich wird man diese Weghindernisse wohl verschwinden lassen. Die avisierte Wafferrast war weniger kritisch als die Einfahrt nach Versecz selbst. Das war überhaupt keine Straße mehr, sondern ein zerklüfteter „track“ in riesiger Breite. Mächtige Steine standen aus dem Erdreich hervor, und wo keine Steine waren, da sah man tief gefurchtes Erdreich. Das dauerte nur eine kurze Zeit, dann fuhren wir durch Versecz auf der besten Straße, die man sich denken kann. Diese Erscheinung, daß knapp vor einer guten Durchfahrt die Straße in vollkommen verwahrlostem Zustande ist, ist typisch. Es will mir scheinen, als ob hier ein Kompetenzstreit



Wo geht's da nach Temesvar?

zwischen zwei Behörden bestände, vielleicht zwischen Gemeinde und Komitat, und daß keine der beiden Behörden diesen Teil der Straße in Ordnung bringen will. Sonst wüßte ich keinen Grund, warum nach einer guten Landstraße vor dem Beginne einer guten Durchfahrtsstraße eine so halbschwerliche Anlage bestehen muß.

Unsere Mittagsrast war auch diesmal im Freien. Wir hatten schon ein wenig Cholerafurcht und wollten nicht in irgend einer kleinen Ortschaft eisen, über deren Gesundheitszustand wir nicht im klaren waren. In den Ortschaften fanden wir gut leserliche Orientierungstafeln, was nicht in allen Gegenden Ungarns der Fall ist. Dafür hatten wir wieder größere Schwierigkeiten mit den Pferden. In diesem Teile Ungarns lebt ein anderer Menschenschlag. Er weiß mit Pferden nicht umzugehen, die Kutscher stiegen alle vom Bock, winkten verzweiflungsvoll

herrschte nur an Kindern. Sie waren in fabelhafter Menge vorhanden und begrüßten das Automobil mit dem ganzen Aufwand ihrer Stimmittel. Die Bekleidung ihrer Sprößlinge scheint den Eltern keine große Sorge zu machen, viele Kinder sahen wir nur mit einem Hemd bekleidet.

Weißkirchen, oder wie es ungarisch heißt, Fehértéplom, war das Ziel unserer kurzen Tagesetappe. Hier fanden wir noch ein gutes Unterkommen, wogegen die ganze Strecke entlang der Donau von Váziás bis Orjova keinen einzigen Ort aufweist, wo man übernachten könnte. Wir beschloßen also in Fehértéplom unsere Etappe. Daß wir nicht weit von der choleraverseuchten Gegend waren, bewiesen uns die großen Vorsichtsmaßregeln, die man in der ganzen Ortschaft getroffen hatte. Straßen und Häuser waren mit weißem Chlorkalk desinfiziert, und beim Abendessen zeigte man uns eine kleine Korona von Choleraärzten, die hauptsächlich zum Studium der Krankheit aus Budapest hiehergekommen waren. Trotzdem war noch kein Fall von Cholera in Weißkirchen konstatiert worden, der eigentliche Choleraherd war das benachbarte Deliblat. Obgleich wir mit Benzin genügend versorgt waren, erkundigten wir uns doch vorsichtshalber, ob im Orte Betriebsstoff zu einem billigen Preise zu haben sei. Als wir erfuhren, daß die Benzinstation eine Krone sechzig für das Kilogramm verlangte, lehnten wir dankend ab, in der Hoffnung, unseren Vorrat in Orjova zu einem wohlfeileren Preise ergänzen zu können.



Beim Ziehbrennen in der Puszta.

und suchten dann die Augen der Pferde mit den Händen zuzuhalten. Das hatte natürlich zur Folge, daß die geängstigten Tiere gewöhnlich in dem Augenblicke, da wir in ihrer unmittelbaren Nähe waren, den Kopf emporwarfen. Die Augen wurden frei, die Pferde erblickten das Automobil, und bevor der Kutscher die Zügel ergreifen konnte, sprangen sie in den Graben. Das geschah verschiedene Male. Während wir bisher überall mit der größten Freundlichkeit aufgenommen worden waren, fanden wir hier entschiedene Ablehnung. Es war nicht gerade offene Feindschaft, doch es fiel keinem Bauern ein, zu grüßen, oder auch nur zu danken, wenn wir ihm behilflich waren, mit seinem Pferde an dem Automobil vorbeizukommen. Wir fuhrten durch ärmliche Dörfer. Ein Reichtum

Wer viel im Automobil reist, wird mit dem Benzineinkauf vorsichtig. Er wartet damit nie, bis seine Behälter leer sind, sondern ergänzt den Vorrat, wo es gerade möglich ist. Man spart dadurch nicht nur wesentlich an den Reisekosten, sondern bewahrt sich auch vor fatalen Ueberraschungen. Es kann nämlich ganz gut passieren, daß man irgendwo in eine Benzinstation kommt und die angenehme Mitteilung hört: Alles ausverkauft. Es entwickelt sich dann gewöhnlich eine sehr angeregte Unterhaltung zwischen Automobilist und Verkäufer, die unter Umständen wohl zu einer Ehrenbeleidigungsklage, schwerlich aber jemals zu einem gefüllten Benzinereservoir führen kann.



Ueber die Szechenyi-Strasse

III.

Wieder fiedelten uns die Zigeuner in Schlaf, aus dem uns Donner und Blitz erwecken sollten. Die Natur spielt mit starken Trümpfen in Ungarn, wir hatten das schon einmal erlebt. Doch diese Gewitternacht übertraf unsere bisherigen Erfahrungen um ein beträchtliches. Blitz um Blitz zuckte durch die pechschwarze Nacht, der Donner schmetterte und krachte und ein gießbachähnlicher Regen, der kein Ende nahm, schien die ganze Ortschaft in die Donau zu schwimmen. Die Gewitter im Hochgebirge sind überwältigend, doch ich kann versichern, daß sie auch in der ungarischen Tiefebene der Großartigkeit nicht ermangeln, und daß man jedenfalls bei einem Gewitter, wie wir es mitmachten, nicht von Gewitterfurcht geplagt sein darf.

Wie werden unsere Straßen sein, nach dieser nächtlichen Attacke? Wir sollten eine angenehme Enttäuschung erleben; sie waren zwar keineswegs gut, aber immerhin befahrbar. Und da uns der Tag nur bis Orsova bringen sollte, hatten wir es wirklich nicht eilig. Ein Sturmwind half der Sonne bei der Trockenarbeit. Es ist serbisches Landvolk, das diesen Strich Ungarns bevölkert. Die Leute waren im Sonntagsstaat. Die weiten weißen Hosen der Männer flatterten im Winde, die Frauen paradierten mit großen, bunten Umhängtüchern.

Die Ortschaften hatten auch schon ein typisch serbisches Gepräge. Sie erinnerten uns lebhaft an die Photographien vom Balkankrieg, die man zur Zeit unserer Reise in allen illustrierten Zeitungen bis zum Ueberdruß sehen konnte. Nur die Massakrierten fehlten auf der Straße. Die Bevölkerung saß friedlich auf den Bänken vor den Häusern und betrachtete unser Automobil mit aufrichtigem Erstaunen, obgleich ich nicht glauben kann, daß das selbstbewegliche Fahrzeug hier eine seltene Erscheinung ist. Die große Heerstraße nach Orsova geht freilich nicht über Versecz, sondern über Lugos und Herkulesbad.

Die Parallelstraßen zur Hauptstraße, von denen ich schon gesprochen habe, waren infolge des nächtlichen Regens tief morastig. Trotzdem wurden sie von den

Kutschern bevorzugt, nicht gerade zu unserm Mißvergnügen. Es war uns übrigens nicht recht begreiflich, warum sie auch unter so ungünstigen Umständen die Nebenstraßen benützten. Unser Auto wäre auf diesen sicherlich stecken geblieben.

Wir näherten uns der Donau wieder, die wir bei Budapest verlassen hatten. Wir sahen schon die Berge, die jenseits des Stromes auf serbischem Gebiet lagen. Und auch links von uns entwickelte sich ein Höhenzug, der Beginn der Südkarpathen. Wir waren im Begriffe, auf die berühmte Szechenyistraße zu kommen, die von allen Reisenden in so schwungvollen Worten geschildert wird. Oder, um genauer zu sein, nicht die Szechenyistraße wird geschildert, sondern die Donaufstrecke von Bázias bis Orsova, denn nur selten benützt ein Fremder auf dieser Strecke die Fahrstraße. Das reisende Publikum bevorzugt den Strom, wo prächtige Dampfer den Verkehr vermitteln. Nur so ist es zu erklären, daß trotz der großen Anzahl von Fremden, die alljährlich die Strecke Bázias—Orsova befahren, die Ufergemeinden förmlich weltentrückt sind. So ursprünglich, so naiv, und so wenig von der Kultur beleckt fand ich die Bevölkerung Ungarns in kaum einem anderen Teile des Landes.

Doch ich greife damit den Ereignissen vor. Es begann etwas an unserem Wagen zu quietschen, erst fein und zart, so wie eine leise Mahnung, ein „Avis au lecteur“. Dieses Quietschen war so rhythmisch, daß im ersten Augenblick kein Zweifel darüber sein konnte, daß irgend eine Welle heiß lief. Wer so etwas einmal mitgemacht hat, der merkt es sich. Als ich vor mehr als fünfzehn Jahren begann, mich mit dem Automobilismus zu befassen, da waren ähnliche Ereignisse an der Tagesordnung. Aber bei unserem modernen, von zwei alten Automobilisten gepflegten Wagen, wie konnte da so etwas vorkommen? Ich trat schleunigst auf die Pedale. Inzwischen hatte sich das Quietschen schon zu einem durchdringenden Kreischen gesteigert. Die Sache war kritisch. Darüber konnte kein Zweifel sein. Ich blickte Wagen an.

„Was ist das?“ fragte ich.

„Du hast doch das Handbuch „Ohne Chauffeur“ geschrieben!“ entgegnete er.

„Mach' in so ernstest Augenblicken keine Witze. Ich weiß schon, daß du sagen willst: man schreibt immer nur über das, was man nicht versteht. Jetzt handelt es sich darum, festzustellen, was unserem Wagen fehlt.“

„Wir werden halt nachsehen,“ meinte er in stoischer Ruhe. Damit begann er langsam auszuweichen und sich eine Virginia anzuzünden. Aber nicht etwa wie das ein gewöhnlicher Raucher tut, sondern in raffinierter Manier, indem er die Zigarettenspitze langsam während des Anzündens drehte und so lange anbrennen ließ, bis ihn das Streichholz beinahe die Fingernägel versengte.

Ich sah ihm zu, und fragte schließlich, ob er nicht doch glaube, daß wir uns jetzt endlich an die Arbeit machen sollten, da die Konstatierung der Störung doch augenblicklich das Wichtigste sei.

Vor allen Dingen galt es natürlich festzustellen, wo der Defekt stecken könnte. Im Motor, im Getriebe oder in der Übertragung. Er konnte

Motor mußte also in Ordnung sein. Wir versuchten es auf einem anderen Wege, indem ich das Kupplungspedal niederdrückte. Der Motor ging tadellos. Damit war die größte Sorge beseitigt. Ich tat dem Schiebermotor im stillen Abbitte. Da der Motor wirklich lief, versuchte ich die Kupplung wieder einzurücken. Obgleich der Schalthebel auf Leerlauf stand, setzte sich der Wagen in Bewegung. Das war rätselhaft. Wir

nahmen die Bretter des Fußbodens weg und betasteten alle Lager vom Motor bis zum Kardan, denn wenn ein Lager heißgelaufen ist, verbrennt man sich gewöhnlich daran die Finger. Das geschah indes nicht. Wir be-

schmukten uns nur die Hände. Das Ergebnis unserer gemeinsamen Untersuchung lautete: Da die Lager alle kalt sind, kann keines heißgelaufen sein. Das schien ungeheuer logisch.

War also das quietstehende Geräusch eine Sinnestäuschung? Schwer möglich. Versuchen wir



Bilder aus Ungarn.

Die Höhlen von Golubács. — Kleine Birten mit ihrer Herde.

überall sein. Versuchen wir den Motor anzukurbeln. Er rührte sich nicht. Einen Augenblick richtete sich mein Argwohn gegen die Schieber. So sollten also doch diejenigen recht haben, die mir immer sagten, die Gefahr beim Schiebermotor bestehe darin, daß die Schieber sich verreiben. Und was sollten wir hier tun, im tiefsten Ungarn, mit einem verriebenen Schieber, weit von jeder Ortschaft, ohne Hilfsmittel? Im nächsten Augenblick fiel mir ein, daß der Motor nach dem Entkuppeln ja noch weiter gelaufen war, und daß ich ihn erst durch Unterbrechen der Zündung zum Stillstand gebracht hatte. Der

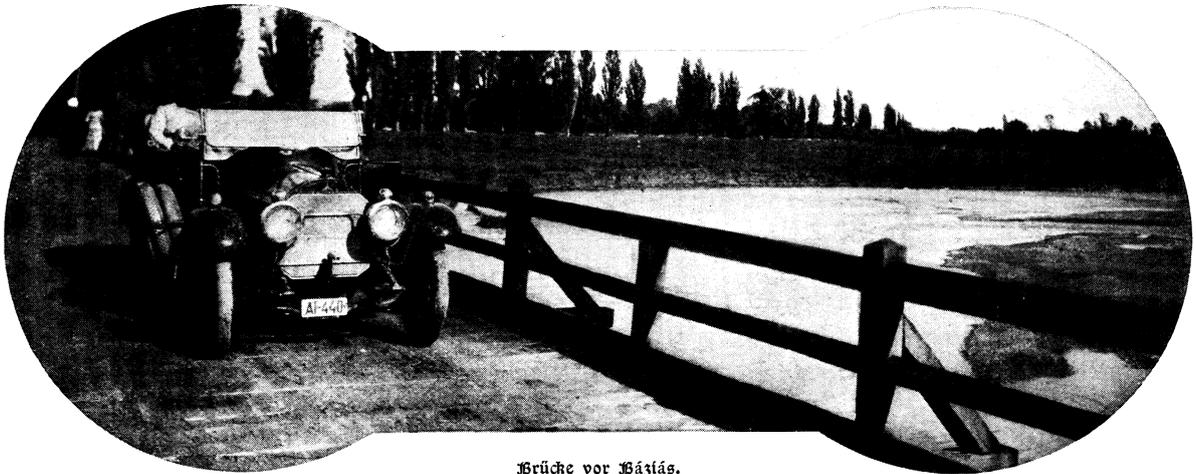
es wieder mit dem Fahren. Wir schalteten die Erste ein, der Wagen bewegte sich nicht von der Stelle. Mit der Zweiten ging er mühsam, aber mit der Vierten schienen der Motor ziehen zu wollen. Am besten ging es mit dem Leerlauf. Es schien, als hätten sich die vier Schnelligkeiten inklusive des Leerlaufes „ineinander verwickelt“. Wir öffneten das Getriebe, rückten die Zahnräder, besahen die Gabeln der Schaltung: alles tadellos.

Rätselhaft, höchst rätselhaft!

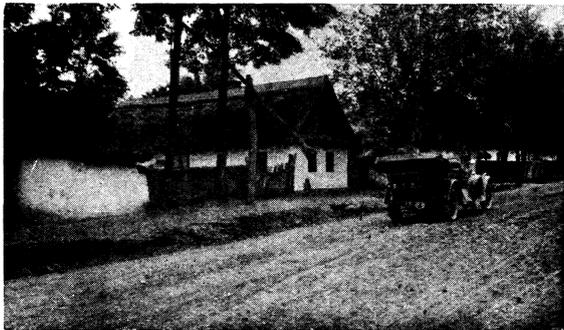
Halt! sagte ich. Da du schon von dem Handbuch „Ohne Chauffeur“ gesprochen hast. Ich habe es zwar



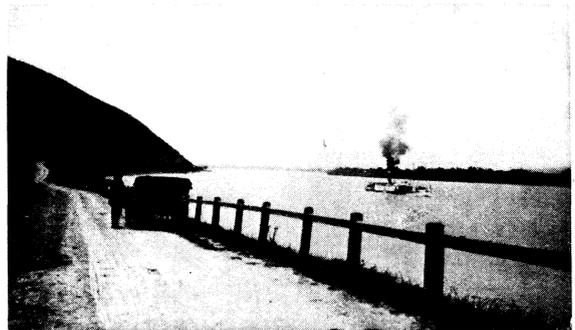
Einige ungarische Typen.



Brücke vor Bázias.



Einame Csarda.



Dampfer auf der Donau.



Markt in einer kleinen ungarischen Ortschaft.

nicht in der Tasche, aber im Kopfe. Denn infolge der fünf Auflagen habe ich mindestens zwanzigmal die Korrekturen gelesen und weiß es beinahe auswendig. Da steht drin, „im Falle einer Störung tut man gut daran, den Fehler nicht beim Motor, sondern vorerst bei sich zu suchen“. Und darum möchte ich wissen: hast du diese Schmierbäse da bei der Kupplung jeden Tag ordentlich gefüllt?

Hagen zog die Augenbrauen in die Höhe, zündete sich umständlich seine inzwischen erkaltete Virginia an



Engpaß von Kázán.

und sagte dann langsam: Das war doch deine Arbeit. Bei der Abgrenzung der Pflichten kam diese Schmierbäse auf deinen Teil.

Pardon, auf deinen . . .

Nein, du irrst.

Na also! Da fahren wir beinahe eine Woche, ohne uns um diese Schmierbäse zu kümmern. Wenn ich das Handbuch „Ohne Chauffeur“ nicht im Kopfe hätte, wären wir nie darauf gekommen. In der sechsten Auflage werde ich nicht ermangeln, hinzuzufügen: „Viele Automobilisten verderben den Brei.“

Wir holten nach, was wir veräumt hatten, und drückten Fett in das Lager, bis der Kupplung der gelbe Saft aus allen Poren drang. Wir verstanden jetzt auch, daß wir beim Abtasten kein heißes Lager gefunden hatten, denn der heißgelaufene Teil der Kupplung war von außen her nicht zu erreichen.

Für jene, die es noch nicht wissen sollten, sei gesagt, daß ein heißgelaufenes Lager keine so arge Affäre ist, als man es gemeiniglich denkt. Solange keine Späne abgedreht sind, tut ein kalter Öl- oder Fettumschlag eine wunderbare Wirkung. Man muß indes etwas vorsichtig sein, und das heißgelaufene Lager als einen Patienten betrachten, dem man nach der Genesung nicht gleich zu viel zumuten darf. Schonung ist entschieden von Vorteil.

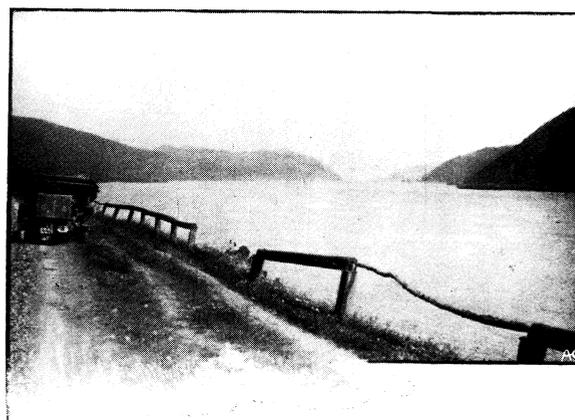
Um das Organ wieder geschmeidig zu machen, hoben wir ein Hinterrad mittelst des Wagenhebers auf. Für den Preis einer Krone engagierten wir dann ein paar Schafhirten, die eine Herde von etwa hundert Schafen dafür im Stich ließen und abwechselnd bemüht waren, das Hinterrad und damit natürlich auch die kritische Welle der Kupplung zu drehen. Das Lager war von uns, wie gesagt, mit Öl und Fett förmlich vollgepfropft. Anfangs hatten die beiden Hirten eine harte Arbeit. Erst allmählich wurde das Lager geschmeidig, wir konnten wagen, den Motor anzukurbeln, und die Kupplung einzuschalten. Vorsicht! Vorsicht! Das war die Lösung. Hagens mechanischer Eifer war auf dem Siedepunkt,

was ich deutlich daran erkannte, daß er die geliebte Zigarre kalt werden ließ. Oder lassen die Virginia-raucher die Zigarre nur ausgehen, um sie wieder anzünden zu können? Ich muß gelegentlich diesem Problem auf den Grund gehen.

Noch eine Weile drehte sich das Rad, auch wenn der Schalthebel auf Leerlauf stand. Allmählich schien die Kupplung aber zu begreifen, daß der Leerlauf ein Leerlauf und keine Uebersetzung ist, das Rad blieb regungslos, das Fett hatte bereits seine beruhigende Wirkung getan. Jetzt schalteten wir die erste Schnelligkeit ein, das hochgehobene Hinterrad drehte sich langsam. Zweite, Dritte, Vierte, es ging tadellos. Rückwärtsfahrt? Auch in Ordnung. Hurra, wir konnten fahren. Ich hatte mich indes in der Gründlichkeit Hagens getäuscht. Er zündete zum fünfundzwanzigstenmal seine Virginia an, diesmal mit zwei Streichhölzern zugleich, und sagte: Jetzt werde ich erst schmieren. Als er zwanzig Fettbüchsen in das Lager gepreßt hatte, war er zufrieden. Zwanzig Fettbüchsen à vier Minuten, sind achtzig Minuten, gleich eine Stunde zwanzig. Aber das Lager ging — wie geschmiert . . .*

Als wir Báziás erreichten, war es Mittag geworden, und wir hatten nur etwa fünfundzwanzig Kilometer hinter uns gebracht. In dem bescheidenen Bahnhofrestaurant, der Endstation einer Flügelbahn, Temesvar-Báziás, machten wir Halt, und erhielten ein Mittagessen vorgefetzt, das mit dem einer großen Restauration in Konkurrenz hätte treten können. Ich erwähne dies nur deshalb, weil es für den Reisenden zweifellos ein Vorteil ist, wenn er weiß, daß er auch in kleinen Orten seinen Wagen zufriedenstellen kann.

Nun hatten wir die Donau wieder, diesen größten und schönsten Strom unseres Reiches. Breit und mächtig



Seccartige Verbreiterung der Donau.

fließt er hier dahin, als Grenze zwischen Ungarn und Serbien. Die Straße war anfänglich schmal, aber keineswegs schlecht. Jenseits des Wassers schien die Welt wie ausgestorben: Berge, Wald und Wiesen, aber kein Haus. Oftmals teilt sich der Strom in breite Arme und bildet bewaldete Inseln, auf denen sich ein prächtiges Fischer- und Jägerleben führen ließe. Ja, wenn man Zeit hätte. Das Leben ist entschieden zu kurz. Auf den Sandbänken, die oft weit in den Strom hineinragen, hat das Hochwasser mächtige Baumleichen

* Zum technischen Verständnis sei erwähnt, daß bei der in Frage stehenden Mercedes-Typen die Welle der Kupplung noch in einer besonderen Bronzehülse gelagert ist. Bei Mangel an Schmierung läuft die Welle in der Hülse heiß und es ist dann gewissermaßen ein direkter Eingriff hergestellt.

angeschwemmt, deren Nester mit Wasserpflanzen be-
hangen sind. Sie trocknen hier in der Sonne, bis das
nächste Hochwasser sie wieder flott macht.

Selten sehen wir eine menschliche Seele. Nur
Hirten in malerischen Kostümen begegnen uns. Es ist
ein hübscher Menschenschlag, von dunkelbrauner Haut-
farbe mit pechschwarzem Haar und schwarzen großen
Augen.

Weinberge wechseln mit Maisfeldern, immer ist
uns die Donau zur Rechten. Seit Baziás sind wir auf
der Széchenyistraße, die vor etwa achtzig Jahren er-

Vielfach ist die Straße in den Fels gesprengt.
Kulissenartig schiebt sich eine Felswand vor die andere,
aber immer bleibt der breite Strom unser treuer Be-
gleiter. In den Felsen sind Höhlen. Von einer, der
wassergefüllten Höhle von Golubacs, geht die Mär, daß
hier Schwärme von Stechfliegen entstehen, die ver-
heerend über die Viehherden herfallen.

Jenseits winkt die Ruine Golubacs. Wir richten
das Objektiv darauf, ohne den Kollverluß spielen zu
lassen. So malerisch die Ruine auf der spitzen Fels-
nadel auch aussieht, sie ist zu fern für die Kamera. Es



Der Fels im
Strome.

baut wurde. Wir haben die Sache von der besten
Seite angefaßt, denn wir fahren in der Richtung, die
eine Steigerung der landschaftlichen Schönheit ergibt;
Gradiste ist die erste Ortschaft, die man jenseits auf
serbischem Gebiet erblickt. Dort drüben wütet die
Cholera, jagt man uns. Kein Mensch darf vom jen-
seitigen Ufer zu uns herüberfahren.

Es sind armselige Ortschaften, die wir hier
passieren. Auf unsere ungarischen Fragen gibt man
uns keine Antwort mehr. Wir sind nur nicht recht klar
darüber, ob wir oder die Angesprochenen die Ursache
des Nichtverstehens sind.

Bei Omolda, ein merkwürdiges Naturphänomen.
Ein großer spitzer Fels mitten in der Donau.
Sechs Meter hoch ragt er aus den Fluten hervor, die
sich an seinem Granit brechen. Wie mag der Gigant
dorthin geraten sein? Und wie viele Jahrtausende mag
er dort schon liegen, einsam und trozig, umspült von
den Wellen des sagenhaften Stromes?

gibt kein photographisches Bild. Mit dem Photogra-
phieren ist es ähnlich wie auch sonst im Leben.
„Knipfen“ ist leicht, man gewinnt sogar ein Bild, doch
wie selten ist es das, das wir im Sucher gesehen.

Ruhelos eilen die Wasser der Donau mit uns zu
Tal. Breit und mächtig ist der Strom, aber selten
fürcht ein Schiff seine Wellen. Die Strömung ist zu
stark, und sie wird noch stärker bei den Stromschnellen
von Drenkova. Schäumend überflutet das Wasser die
sechs Felsriffe.

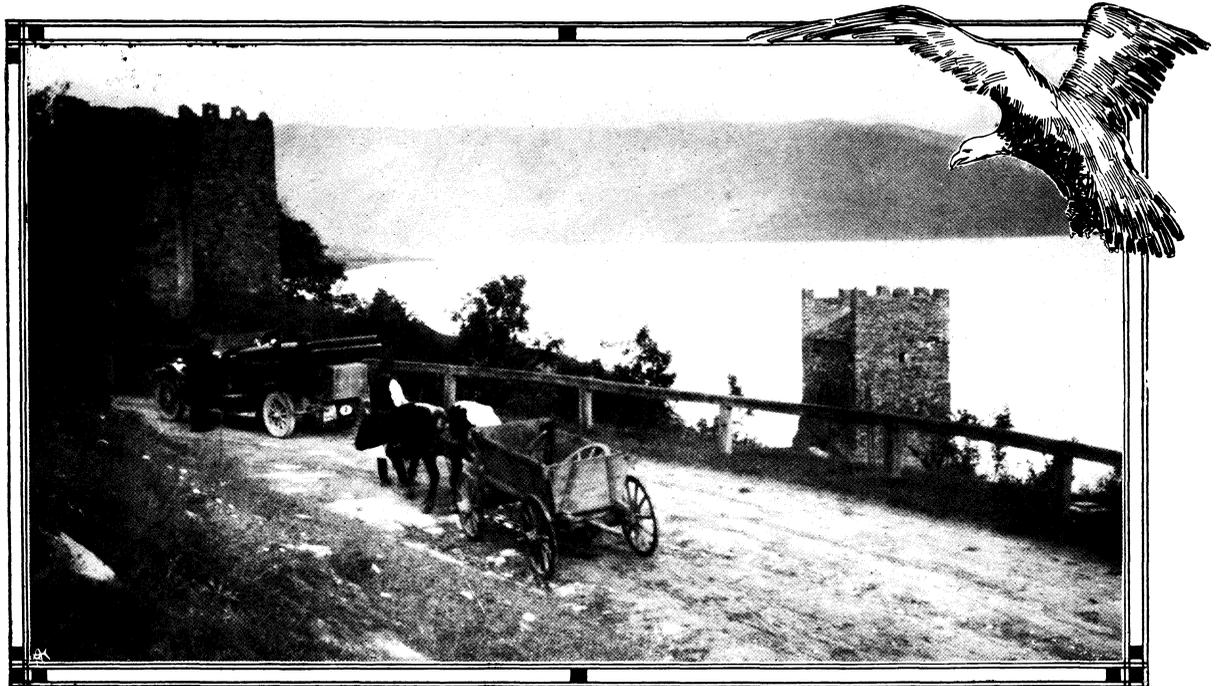
Die Ortschaften rücken dichter zusammen, und
damit wiederholte sich für uns immer häufiger die
schwierige Aufgabe, die Gänse aus der Fahrbahn des
Automobils zu vertreiben. Wir mußten hupen, pfeifen
und winken. Sie hatten gar keinen Respekt vor uns. Wir
hätten sie zu Dutzenden überfahren können. Dagegen sind
die Kinder — die hier noch zahlreicher sind als die
Gänse — sehr vorsichtig. Sie weichen uns aus, laufen
aber, sobald wir vorüber sind, dem Auto nach, um sich

an den Gepäckträger anzuklammern. Wir haben also die doppelte Aufgabe: vorne die Gänse und hinten die Kinder zu vertreiben. Man kann sich demnach ungefähr unser Geschrei und unsere Gestikulationen bei den Durchfahrten durch die Ortschaften vorstellen. Wir bereiten den Rangen entschiedenen Spaß durch unser Erscheinen, durch unsere besonderen Vorsichtsmaßnahmen, ja selbst dadurch, daß wir sie mit Wasser ansprützen. Die Straße ist noch naß von dem nächtlichen Regen und wir können es nicht verhindern, daß die Pneumatiks hin und wieder in eine Wasserpfütze patfschen und einen kräftigen Guß des schmutzigen Nasses zur Seite senden. Will es der Zufall, daß an dieser Stelle ein paar Kinder stehen, so schreien sie jedesmal auf vor Freude. In ihrer rudimentären Kleidung — es ist selten mehr als ein

zu sehr in Angst und Schrecken um ihre Schützlinge zu versetzen.

Auch in diesem Teile des Landes haben die Ueberschwemmungen gewütet. An einer Stelle ist vor nicht zu langer Zeit ein Bergsturz erfolgt. Man hat eine schmale Bahn frei gemacht, sie ist gerade breit genug, daß wir mit dem Auto durchkommen. Nicht viel anders ist es an einer vermurten Stelle, wo die Radnaben beinahe das Erdreich streifen. Ein andermal müssen wir durch ein breites, in mehrere Arme geteiltes Bachbett. Wir haben Glück, es geht tadellos und ohne Schwierigkeiten.

Der Charakter der Gegend hat sich inzwischen geändert. Er ist ernster geworden und schöner. Einmal ist die Donau von den Bergen eingeschnürt und eng. Dann breiten sich die Wasser wieder seeartig aus. Immer



Trikuie.

Alte Türme an der Donau.

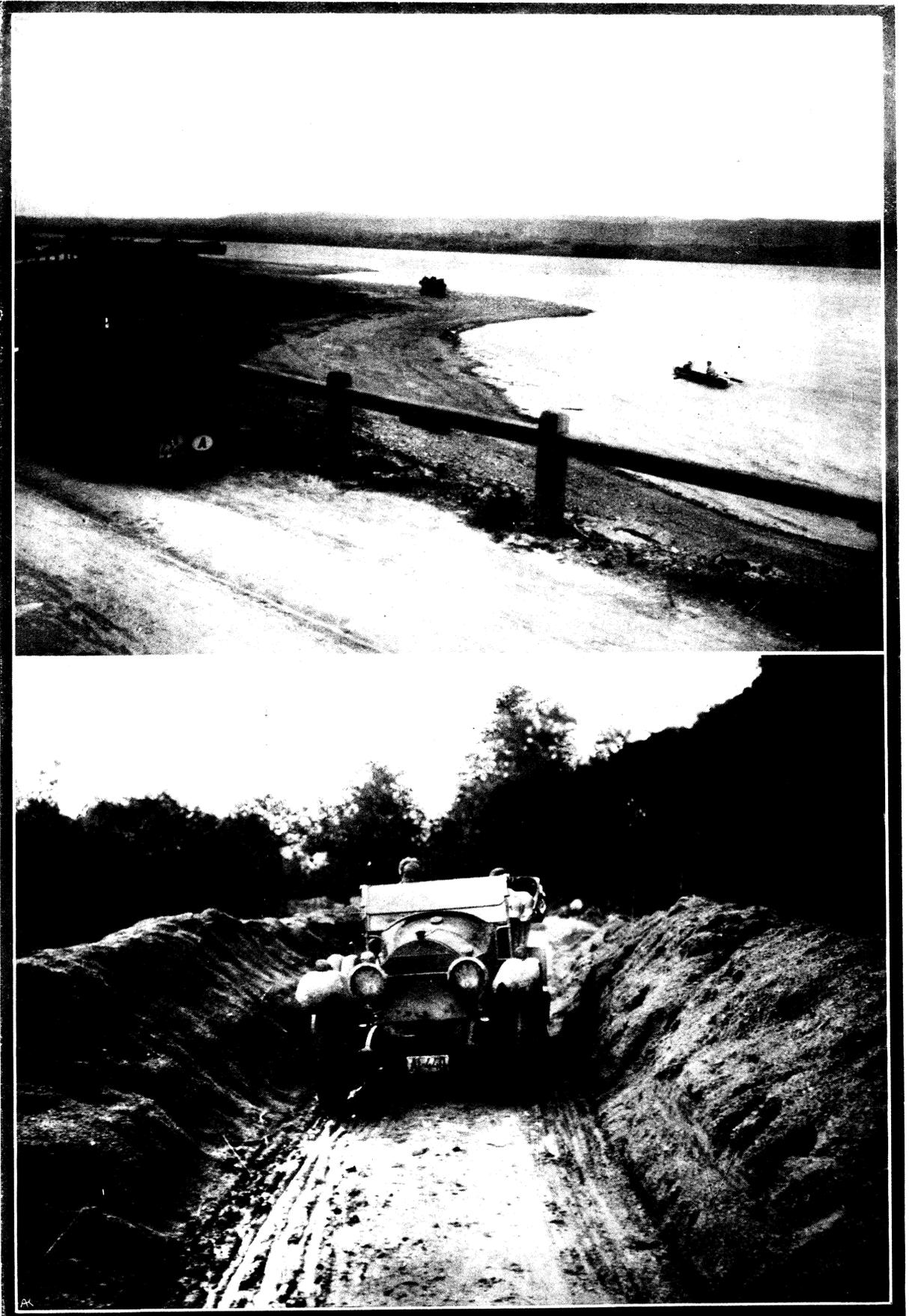
Gemd — ist freilich nicht viel zu verderben, und mit der Kleinlichkeit werden sie es wohl auch nicht zu genau halten.

Die Tracht wird rumänisch. Wir sind in der Gegend der Walachen. Es sind schöne große Leute. Sie grüßen alle, sobald sie uns sehen. Doch es ist kein unterwürfiger Gruß, sondern der Gruß des selbstbewußten Mannes. Auffällig ist die Schönheit der Frauen und besonders der Mädchen. Die meisten tragen die vorne geschlitzten Hemdblusen offen. Ländlich sittlich. Das natürliche Empfinden dieser Völker nimmt daran keinen Anstoß, was anderswo in höchstem Grade unästhetisch wäre.

Die Betreuung der Tiere auf der Weide ist ganz kleinen Mädchen und kleinen Jungen überlassen. Es hat etwas Mührendes, diese winzigen Menschenkinder zu sehen, wie sie, selbst noch der Objsorge bedürftig, schon die Verantwortung für andere Geschöpfe tragen müssen. Hauptsächlich die Schafe und Schweine sind ihnen anvertraut. Die letzteren oft in einer Miniaturausgabe, klein wie die Matten. Panikartig suchen sie vor dem Auto Schutz. Wir hielten jedesmal an, um ihnen Zeit zu lassen, sich zu retten, und um die kleinen Hirten nicht

schöner wird das Landschaftsbild. Wechselvoll wie dieses sind auch die Trachten. An Stelle der „offenherzigen“ Frauen und Mädchen treten solche mit förmlichen Brustpanzern. Sie tragen Lederkoller, steif und dick, hinten zu schließen, ein Schutz gegen jeden Angriff. Nebenbei bemerkt: es sind gewöhnlich die älteren Semester, die dieses Kostüm bevorzugen.

Dem Automobil stehen die Leute ziemlich fremd gegenüber. Sie kennen es wohl, aber es scheint selten zu sein, daß hier einmal ein Automobilist anhält, so daß die Leute Zeit hätten, sich genauer mit der Maschine bekannt zu machen. Mitunter zeigen sie sogar ausgesprochene Furcht; so begann ein Kutscher beim Anblick unseres Automobils zu schreien, als ob er am Spießstake. Sein Pferd zog einen schweren, bretterbeladenen Wagen und gab kein Zeichen von Furcht oder Aufregung. Wir wären vermutlich an diesem Wagen ebenso sicher vorbeigefahren, wie an tausend anderen, wenn der Kutscher in seiner Angst das Tier nicht zur Seite gezerrt hätte. Unglücklicherweise war der Abhang zirka acht Meter tief, und als der Wagen einmal auf die geneigte Bahn gekommen war, schob er Pferd und Kutscher



Bilder aus Ungarn.

Oben: Typische Landschaft der unteren Donau. — Unten: Durch einen Berggrutsch.

mit unglaublicher Schnelligkeit vor sich her. Unten blieb das Fahrzeug dann in einer Sumpfwiese stecken, und wir waren froh, zu sehen, daß weder Kutscher noch Pferd verletzt waren. Wie sie mit dem schweren Wagen wieder auf die Straße zurückgekommen sind, das ist eine Frage, die ich nicht zu beantworten vermag. Im allgemeinen sind die kleinen rumänischen Pferdchen gar nicht scheu, und sofern man nur einige Rücksicht nimmt, geht

licher zu uns spricht? Gewiß, die Berge, die Felsen, die Flüsse und die Schluchten, sie waren alle einmal namenlos. Und nur die Menschen sind es, die die Namen erdacht haben. Aber Klangfarbe, Wort- und Silbenzusammenfügung nehmen immer etwas Charakteristisches von der Gegend an, die sie bezeichnen. Ich gestehe, ich hatte niemals etwas über den Engpaß von Kazán gelesen, doch ich kannte ihn, bevor ich ihn sah.



Typen aus Ungarn.

Links oben: Bauern aus Omolda am Sonntagnachmittag. — Rechts oben: Einige Hirten. — Links und rechts unten: Zwei ungarisch-serbische Bauern. — Mitte unten: Junge Mädchen aus der Gegend von Orsova.

die Vorbeifahrt gewöhnlich ohne alle Schwierigkeit volltatten.

Wahrzeichen einer längst vergangenen und vergessenen Zeit sind drei alte Türme, die offenbar einmal bestimmt waren, Straße und Strom zu bewachen. Jetzt sind sie nur noch eine pittoreske Dekoration der Landschaft. Die Kunde weiß nicht einmal zu berichten, ob die Römer oder ein anderes Volk ihre Erbauer waren. Trifule ist ihr Name.

Der Engpaß von Kazán! Klingt das nicht ins Ohr? Oder muß man dazu den Instinkt des weitgereisten Wanderers haben, um sofort aus dem Wort herauszuhören, daß hier die Natur ernster und eindring-

Der Engpaß von Kazán! Vorher zeigte uns die Donau nochmals, welche Wassermengen sie mit sich führt, indem sie sich in einen Talfessel von imposanter Breite ergießt. Man glaubt an einem Bergsee zu sein, der umrahmt ist von bewaldeten Höhen. Dann schieben sich diese Berge allmählich zusammen, näher und immer näher, bis der Strom auf 150 Meter Breite gedrosselt ist. Gedrosselt wie unser Motor, der uns hier nur mit langsamer Schnelligkeit vorwärtsbewegen darf. Was die Donau an Breite verliert, nimmt sie an Tiefe zu, und man müßte das Bleilot mehr als siebenzig Meter tief hinablassen, bevor es auf das Flussbett gelangte. Steil abfallend senken sich die Bergwände in die Flut. Den



Alter Römerturm



Donau-abwärts.



Schwierige Passage.

Raum für die Straße mußte man den Felsen abringen, indem man sie sprengte. Sie ist vorsichtigerweise gegen die Wasserseite durch mächtige Quadern gesichert. Das Automobil, das vom Wege abkäme, würde wohl für immer begraben sein, ebenso wie die Scharen türkischer Streiter, die hier vor zweihundert Jahren von dem tapferen österreichischen General Veterani ins Jenseits befördert wurden.

Damals gab es hier noch keine Fahrstraße, die Széchenyistraße war noch nicht gebaut, und die alte Römerstraße war schon längst



Donaufelsen.

verfallen. Man sieht noch auf dem rechten Ufer der Donau deutlich die Spuren dieser Römerstraße, und zwar an den tiefen Löchern, die in den Felsen gemeißelt sind. Diese Löcher dienten dazu, starke Tragbalken aufzunehmen, auf welchen sich eine Art Holzgalerie aufbaute. Zu der Zeit war die Straßenbaukunst noch eine andere als heutzutage, wo die härtesten Felsen von einer kleinen Dynamitpatrone zerrissen werden. Der Mensch hat nichts zu tun, als die zersprengten Trümmer wegzuräumen. Doch damals trieb man noch Pfosten in das Gestein, und

legte Bretter darüber, wenn die Schwierigkeiten einer Gebirgsstraße zu groß wurden. Nur die in den Fels gemeißelten Löcher sind von dieser Straße, die vor etwa 2000 Jahre dem Verkehr diente, übrig geblieben.

Es ist hier alles so ernst und ruhig, selbst das Wasser ist stiller. Fast regungslos, ohne ersichtliche Strömung, steht es zwischen den Felsen. Ein Fischer hat sein Boot am Ufer vertaut und wirft seine Netze nach dem Hausen aus. Es ist der einzige Mensch in dieser Felsen-einsamkeit. Wir haben den Wagen angehalten, den Motor abgestellt und sehen ihm eine Weile zu, bis ein Niesenfisch in seinem Netze zappelt. Wir könnten ihn um billiges Geld kaufen, doch was würde es uns nützen? „Széchenyi“ besagt eine Niesentafel in Goldlettern an einer Stelle, wo die Felsen am zerklüftesten sind. So ehrt das ungarische Volk die

Großen seiner Nation. — Jenseits der Straße ist eine andere Tafel in die Donau-



Bräut, Bräutigam und Schwiegermutter.

Man beachte die Spitzenböden des Bräutigams.

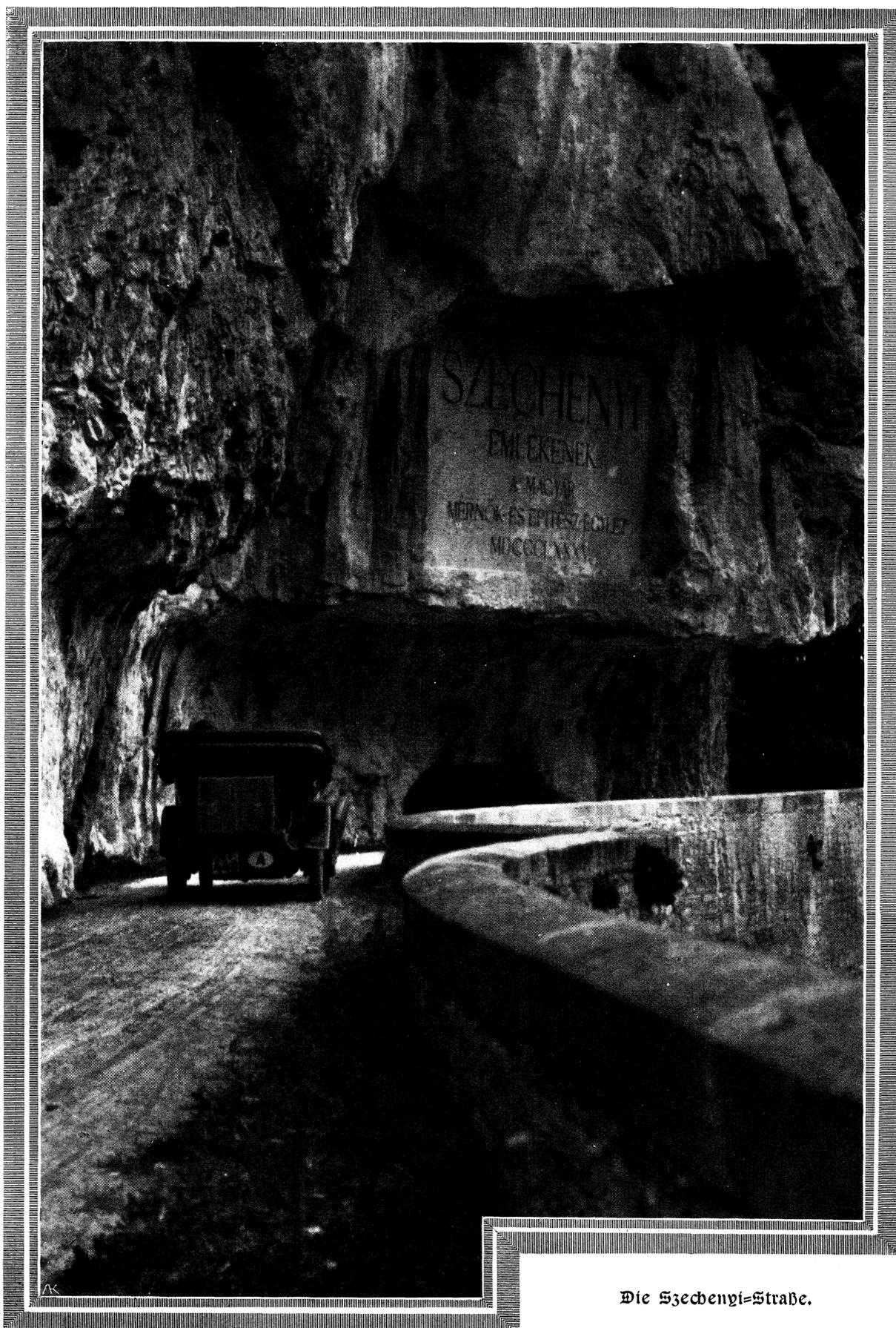
felsen eingelassen. Auch sie galt einem Großen. Es ist die berühmte Trajantafel mit der Inschrift: „Imp. Caesar Divi. Nervae F. Nerva Traianus Aug.“

Germ. Pont. Maximus.“ Eine Erinnerung an Trajans ersten dazischen Feldzug. — In den historischen Erinnerungen wurden wir beim Passieren eines kleinen Ortes durch schmetternde Trompeten gestört. Hochzeit! Ein Neigen tanzender Paare auf der Dorfstraße. Der Flügelmann schwang eine Fahne, Burschen und Mädchen hielten sich an der Hand und bildeten eine lange Kette, indem sie in einer Art langsamen Eszardas den Musikanten folgten. Das interessierte Publikum bildeten jene, die schon zu alt oder noch zu jung zum Tanzen waren. Wir hielten mitten in dem Hochzeitsrummel. Das störte aber den Tanz durchaus nicht. Es war, als ob die Musik diese braven Leute hypnotisiert hätte. Sie unterbrachen keinen Augenblick ihre schau-

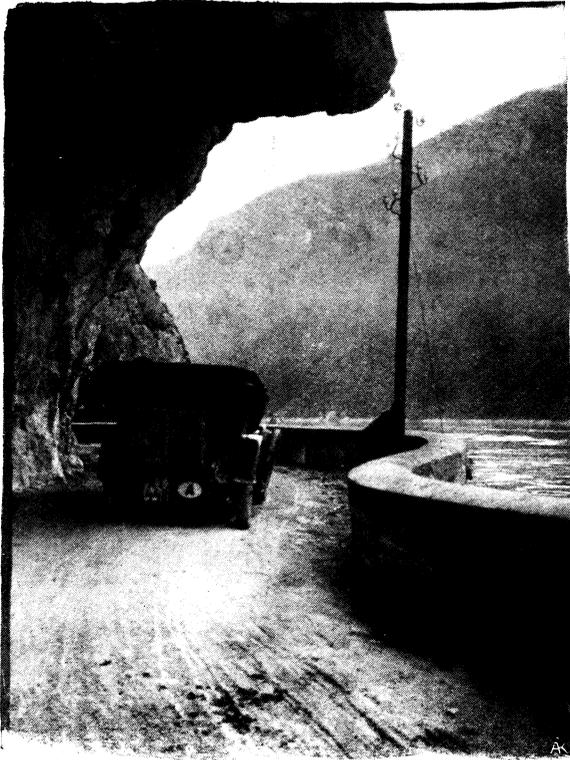
felnden und schwirgenden Bewegungen und folgten den Musikanten getreulich wie die Kinder dem Mattenfänger



Hochzeitsreigen in einem kleinen Dorf an der unteren Donau.



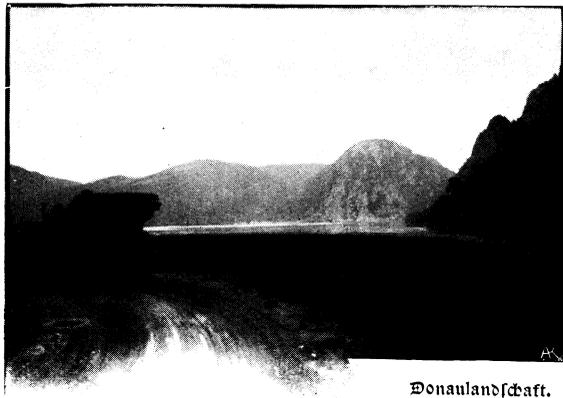
Die Szechenyi=StráÙe.



Engpaß von Kazán.

von Hameln. Da aber die Zigeuner aus spekulativen Gründen die Nähe unseres Automobils bevorzugten, so sahen wir uns bald von den Tanzenden umringt.

Schnell die Kamera! Bevor der Tanz noch photographiert werden konnte, schob mir ein Mann, der offenbar in der Gemeinde Ansehen hatte, die Braut, den Bräutigam und die Schwiegermutter vor das Objektiv. Die Hochzeit mußte wohl schon einige Zeit im Gang sein, denn der Bräutigam mit der spitzenbesetzten



Donaulandschaft.

Hose war keineswegs mehr auf der Höhe der Situation. Er war überwältigt und seine Augen glänzten. Vielleicht war es das Glück

Braut und Bräutigam, die Tanzenden, der Fahrenträger und die Musikanten, alles wurde photographiert, dann kurbelten wir den Motor an und fuhren langsam weiter, noch ein Stück begleitet von der Musik und den tanzenden Paaren.

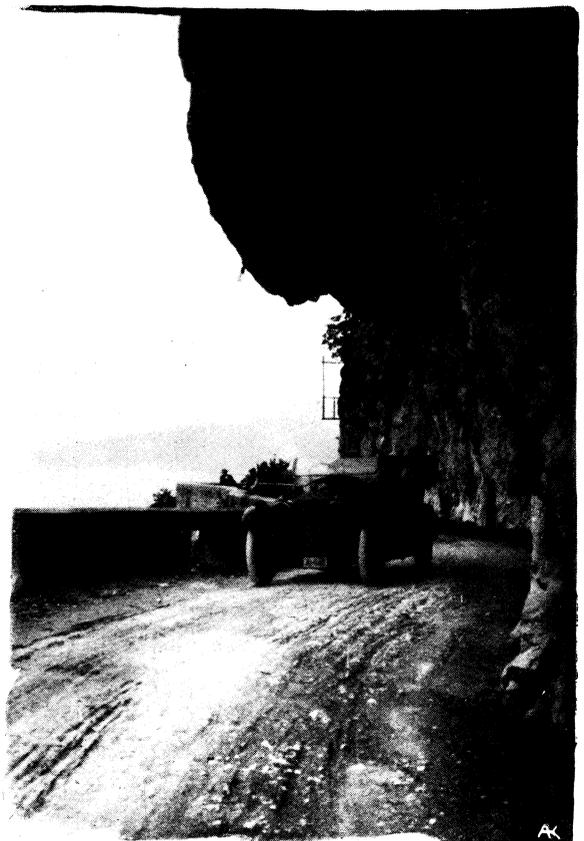
Wieder wird aus der Donau ein See, und wieder ein Engpaß. Der Typus des Naturvolkes ist ausgeprägter denn je. Man sieht schwarze Kerle mit ver-

wegenen Gesichtszügen, ungekämmt, ungewaschen, mit aufgerissenem Hemd, haariger Brust und verwildertem Bart. Es gehört nicht viel Phantasie dazu, sich einen solchen Wilden in Kriegszeiten losgelassen zu denken. Und es ist gar nicht weit von hier, wo sie im Jahre 1913 losgelassen waren. Hier sind sie zahm, sie grüßen höflich, und einer weist uns den Weg. Er nimmt die Münze, die wir ihm als Belohnung geben, mit Erstaunen und Dankbarkeit an.

Die vorzügliche Straße endet auf einem noch vorzüglicheren Asphalt. Das ist das erste Zeichen, daß wir uns in Orsova befinden. Die niedrigen einstöckigen Häuser hätten uns schwerlich auf den Gedanken gebracht. Es ist ein freundlicher Ort, klein, ruhig, fast lieblich, und so anmutend, daß man ihn ganz gut als Sommerfrische wählen könnte. Wir fanden ein recht komfortables Hotel, und wieder folgten uns die Fiedeln der Zigeuner ins Traumland.

U d a K a l e h.

Am Morgen des nächsten Tages machte ich große Einkäufe. Vorerst füllte ich die nahezu entleerten Reservoirs mit Benzin nach, und zwar bis an den Rand, denn in Orsova kauften wir das billigste Benzin in ganz Ungarn, es kostete nur 65 Heller. Dann erstand ich einige Kilometer Draht, nicht weil ich ihn gerade brauchte, sondern aus dem bestimmten Gefühl heraus, daß man nie genug Draht haben kann, was kein Witz sein soll. Ferner kaufte ich aus Reinlichkeitsbedürfnis eine Bürste, um dann zu finden, daß ohnehin eine im Automobil vorhanden war. Ein zufällig entdeckter heiler Luftschlauch wäre mir lieber gewesen, denn wir hatten uns bisher über Mangel an Pneumatikdefekten nicht

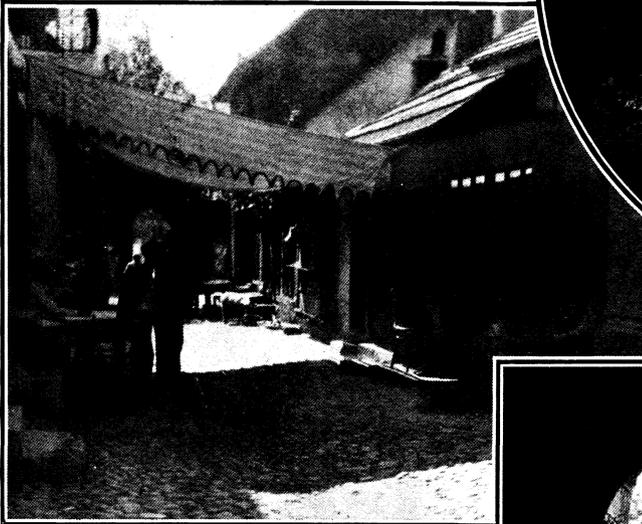


Engpaß von Kazán.



„... Würdevoll, mit etwas vorgebeugter Haltung geleitete er uns durch die alten Tore...“

zu beklagen. Unsere Reserve war bis auf einen einzigen unbeschädigten Schlauch zusammenschmolzen. Zwei neue Schläuche, die ich vorsichtiger-



weise schon mehrere Tage zuvor mit der Post nach Orsova dirigiert hatte, kamen mir sehr gelegen. Die Pneus bildeten auf dieser Reise ein besonderes Kapitel. Ich will später noch davon sprechen. Es ist übrigens keine Kleinigkeit, in Orsova die Kauflust zu bezähmen. Nicht nur das Benzin ist billig, sondern alles andere auch. Sollte eine Dame mit hausfraulich veranlagtem Gemüt diese Zeilen lesen, so diene ihr, daß es noch eine Stadt gibt, wo das Huhn eine Krone zwanzig kostet, und ein Kilo Schweinefleisch desgleichen. Wenn man es aus Serbien über die Donau schmuggelt, ist es noch billiger. Doch das tut selbstverständlich niemand . . .

Während des Frühstückes in dem schattigen Gasthausgarten studierten wir die vorüberziehenden Typen der Bevölkerung. Es ist

eine ganz artige Melange hier, wo drei Länder aneinander grenzen. Man sieht Ungarn, Rumänen, Serben, Türken, Griechen, Deutsche, Juden und Zigeuner. Diese beiden letzteren gelten hier merkwürdigerweise auch als Nationalitäten. Die Zigeuner scheiden sich wieder in bessere und schlechtere. Der feine Unterschied blieb uns freilich verborgen.

Nur vier Kilometer weit folgten wir noch dem Laufe der Donau abwärts, dann hielten wir an einer Stelle, wo einige Türken mit der charakteristischen Ruhe ihrer Rasse Zigaretten drehend am Straßenrande saßen.



Moschee auf Eba Kaleh.



Mitte links: Der Bazar auf Eba Kaleh. — Unten: Altes Tor.

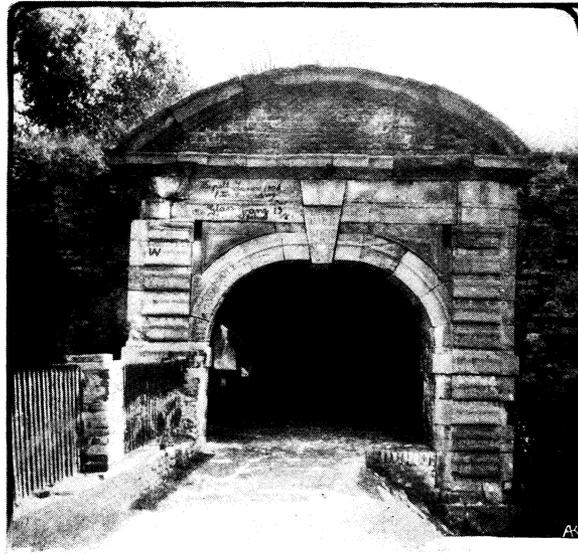
Salam! Die Turbanleute wiesen über das Wasser: Ada Kaleh. Da lag das kleine Eiland im Sonnenschein, wie eine Insel der Glücklichen. Es ist viel geschrieben worden über Ada Kaleh, als es im Jahre 1912 von Oesterreich-Ungarn endgiltig annektiert wurde. Es war eine bloße Formalität, und um viel Quadratmeter Landes ist die Monarchie dadurch nicht größer geworden. Doch wir möchten Ada Kaleh nicht missen. Es ist wie ein Kapitel aus Scheherzades Erzählungen, wie ein Märchen, hingezaubert inmitten des Stromes, damit es geschützt sei vor dem Eindringen des Alltages. Und die Jahrhunderte sind mit den Wellen des Flusses vorübergerauscht. Ada Kaleh ist geblieben, was es war, eine türkische Siedlung. Wie seit Jahrhunderten, so ruft heute noch der Muezzin die Gläubigen von der Galerie der Moschee zum Gebet, das Gesicht nach Mekka gewendet. Allah il Allah!

Ada Kaleh ist das letzte Refugium der Moslims in dem ungeheuren Gebiete, das ihr kriegerischer Geist einmal unter den Halbmond zwang. Ungarn, Serbien, Rumänien, Bulgarien, das alles war einmal beherrscht vom Islam. Die Handvoll fried-

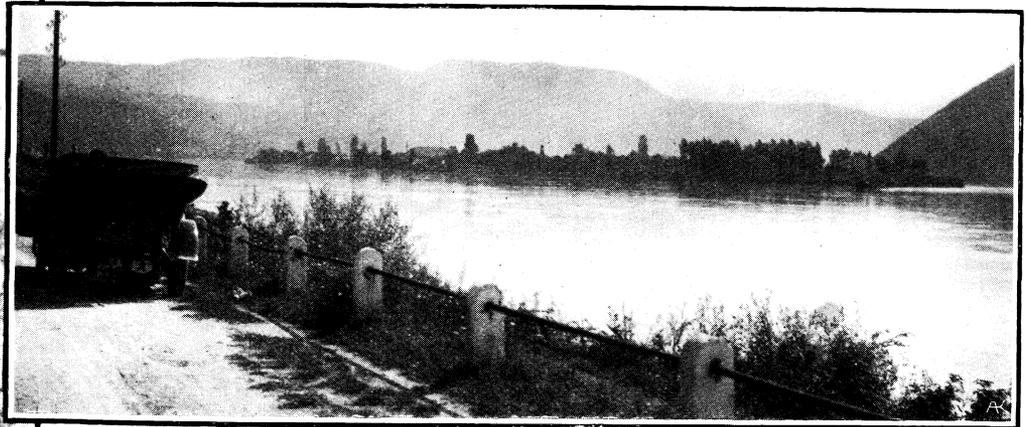
der Fährleute war zugleich unser Führer durch die Insel, aber ein schweigsamer. Würdevoll, mit etwas gebeugter Haltung und ernster, resignierter Miene geleitete er uns durch die alten Tore. Er hätte das verkörperte Sinnbild seines Volkes sein können.

Es war auch gar nicht notwendig, viel zu erzählen, man erkennt auch ohne Erklärung, daß man sich in einer geschleiften Festung befindet. Zwischen den eingestürzten Mauern stehen Tümpel grünen Wassers, malariadräuend. Dann führt der Weg durch eine enge Straße mit kleiner Basaren, wohl mehr für die fremden Besucher, als für die Einheimischen bestimmt. Zu einem Kaffeehausgarten klettert man uns türkischen Kaffee und verkauft uns Ansichtskarten. Wo sind diese heute nicht zu finden! Kein Negerdorf ohne Ansichtskarten. Ein alter Türke bietet sich an, Marken zu be-

sorgen, lehnt aber würdevoll das Trinkgeld ab. Dafür gibt er uns alle Erklärungen, die unser schweigsamer Führer schuldig geblieben ist: „Wir sechshundert Menschen fühlen uns wohl hier, wir leben bescheiden und zufrieden. Man unterdrückt uns nicht und wir haben genug zum Leben. Was braucht man mehr? Unsere jungen Leute sind strebsam, sehen Sie dort meinen Neffen, wie er studiert?“



Tor auf Ada Kaleh.



Die Insel Ada Kaleh.

licher, bescheidener Menschen auf Ada Kaleh ist der letzte winzige Rest der türkischen Herrschaft. Ringsum sind neue Völker entstanden, Ada Kaleh ist von der Weltgeschichte vergessen worden. Der Zeiger der Ereignisse hat sich hier nicht vom Fleck gerückt.

Zwei türkische Fährleute brachten uns zum Boote, das sofort von der raschen Strömung gegen die Mitte des Flusses entführt wurde. Sie ruderten mit Macht, um nicht zu weit abgetrieben zu werden, bis uns eine freundliche Gegenströmung aufnahm, die uns willig bis an das alte, verfallene Festungsgemäuer trug. Der eine

Wir sahen in der Tat einen jungen Türken, tief über ein Buch gebeugt. Der Koran? Nein — eine ungarische Grammatik. Der junge Student kam mit freundlichem Gruß herbei und bewies stolz, daß es Türken gibt, die ungarisch sprechen.

Dann durchschritten wir wieder eine schmale Straße, kamen an Haremsgärten vorüber, sahen kleine behoste Türkinnen, die uns mit erstaunten Augen anblickten, und erreichten schließlich das äußerste Ende der Insel, wo sich die beiden Donauarme wieder zum mächtigen Strom vereinen. Ungarn, Serbien, Ru-



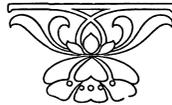
Der äußerste Zipfel der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Wachtbaus auf Ada Kaleh.

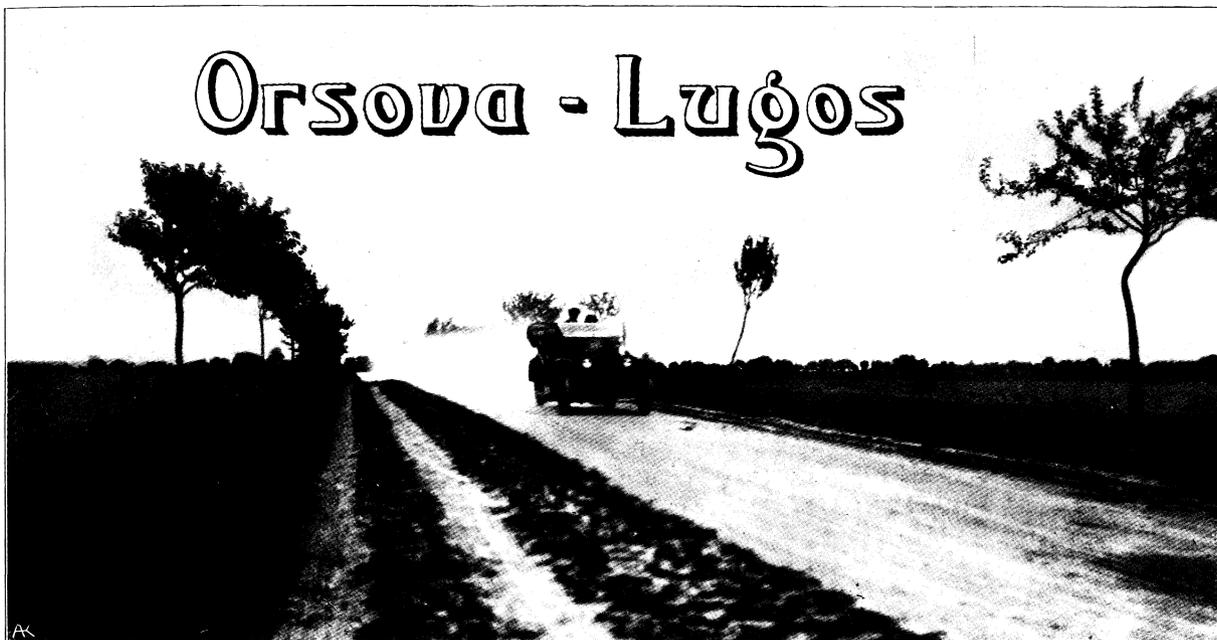
mänien. Ein Soldat hielt hier getreue Wacht. Ob er wohl daran dachte, daß er in diesem Augenblick der vorgehobenste Posten der Monarchie war?

Wir wanderten wieder zurück. Bei dem Kaffeehaus sagte uns der alte Türke „Salam“ und der junge „Alá szolgája“. Unser Kahn schaukelte wieder über die Fluten, bis sein Kiel knirschend auf den Kies des Ufers stieß. Ich gab den Fährleuten drei Kronen und wurde von

ihnen mit einer Hochachtung betrachtet, als ob ich sie zu erblichen Mitgliedern des Magnatenhauses ernannt oder als ob ich ihnen eine lebenslängliche Rente verliehen hätte. Ein Finanzbeamter, der uns erwartete, hielt eine längere ungarische Ansprache, die er damit schloß, daß er respektvoll salutierte. Der langen Rede tiefer Sinn blieb uns unverständlich — wir hätten uns dazu den jungen Türken herüberholen müssen.



Orsova - Lugos



IV.

Bevor wir die Donau wieder verließen und uns landeinwärts wandten, gab es noch eine geschichtliche Reminiszenz: die Stelle, wo Kossuth im Jahre 1848 die ungarische Krone vergraben hat, die dann erst 1853 wieder entdeckt und ausgegraben wurde. Ein eisen-sponnener Tempel erhebt sich heute an dem Fundort. Im Inneren sieht man eine mit Steinen ausgelegte Vertiefung, in deren Mitte die Stelle bezeichnet ist, wo die Krone vergraben lag. Ein junges Mädchen erklärte uns den historischen Vorgang in verhältnismäßig gutem Deutsch, nur die Jahreszahlen machten ihr Schwierigkeiten. Sie meinte, die Krone sei 18.048 eingegraben worden. Erst als sie unser Erstaunen sah, sagte sie: „Tessék, lesen Sie selber“, und zeigte uns die Jahreszahl, die sie sich vorsichtigerweise aufgeschrieben hatte. Nachdem wir uns in das Gästebuch eingetragen hatten, waren alle Formalitäten erledigt.

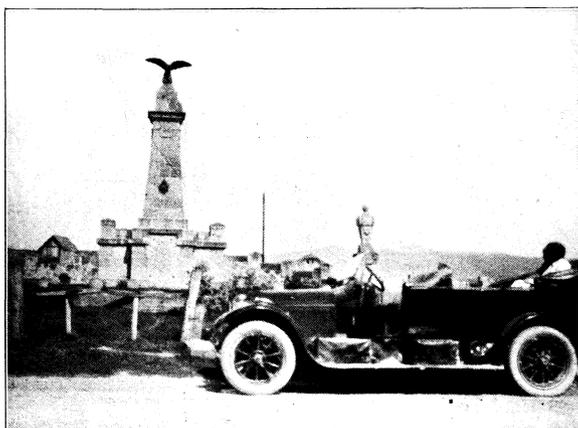
Nordwärts nach Lugos ging unsere Straße. Sie führte parallel zur Straße Arad—Váziás, die wir südwärts gefahren waren. Die Sonne brannte mit echt ungarischer Glut in das Czernatal hernieder. Schon nach kurzer Zeit waren unsere Pneumatiks so heiß, daß wir kaum wagten, sie anzugreifen. Wir kannten ihr Schicksal wohl. Es war bei dieser höllischen Sonnenglut unvermeidlich. Die Schläuche mußten zu Zunder verbrennen; solange sie hielten, hielten sie. Mehr konnten wir wohl nicht verlangen.

Die Buntheit der Trachten entzückte uns immer wieder. Die Männer hatten auch hier die roten Gamaschen, die wir zuerst in der Gegend von Fehertemplom gesehen hatten. Dazu trugen sie weite weiße Kittel und weiße Hosen, eine sehr verteilhaftige Kleidung unter Berücksichtigung des heißen Wetters. Der Schmuck der

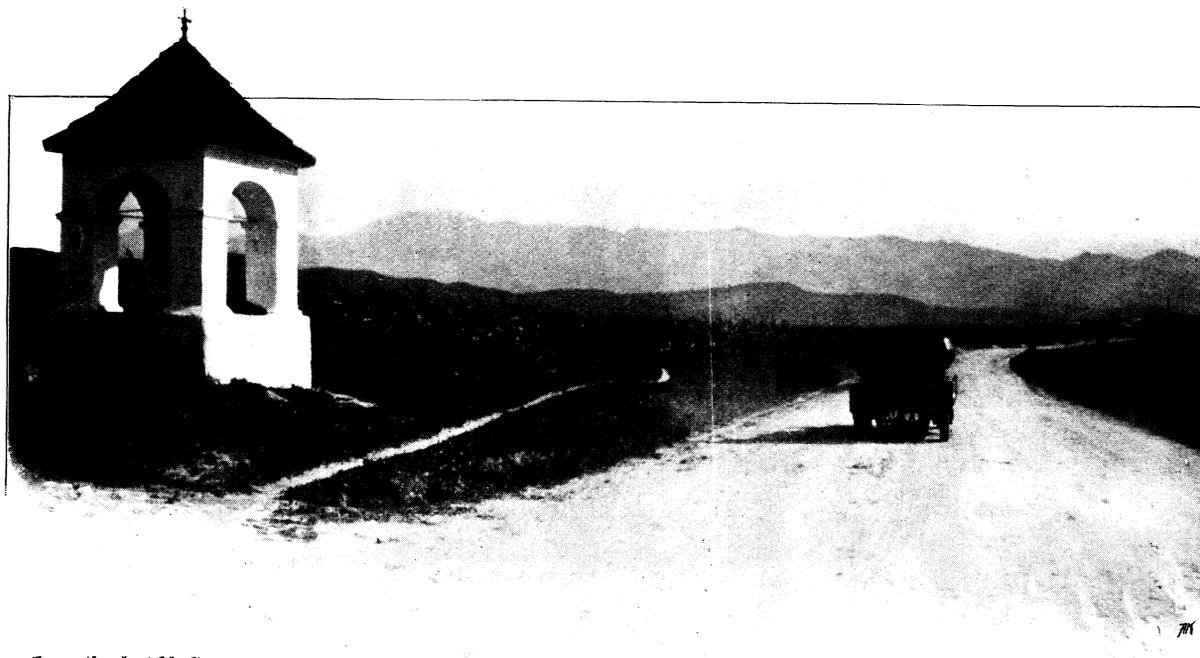
Frauen ist ein gestickter Gürtel, mit einer Unmenge schmaler bunter Bänder, die von der Hüfte bis zum Knöchel reichen. Das Hemd tragen sie fast immer vorne offen, und wenn es Zigeunerinnen sind, ist es oft nur in so rudimentärer Form vorhanden, daß es nichts verhüllt. Die Frauen sind nie müßig. Selbst beim Klauern dreht sich die Spindel in ihrer Hand.

Der Mangel an Bäumen ist bezeichnend für diese Gegend. Kahl und trostlos sehen die Berge und Hügel aus, die sich bei Herkulesbad näher zusammenschließen und hier in eine pittoreske Felsenbildung übergehen. Eine fast villenartige Bahnhofsanlage, eine breite, sehr moderne Brücke über die Czerna und eine ausgezeichnete geteerte Straße sind die ersten Anzeichen des berühmten Kurortes mit den alten römischen Thermae Herculis. Es war Mitte September und die großartigen Hotelanlagen waren nahezu ausgestorben. Als zweifelloses Zeichen höherer Kultur durften die Tafeln gelten: „Automobile langsam oder Strafe.“ Sonst waren wir in der letzten Zeit nicht allzu häufig an den Automobilismus erinnert worden. Seit drei Tagen hatten wir überhaupt kein anderes Automobil als unser eigenes gesehen, und wir begrüßten daher einen kleinen Einzylinderwagen, der uns — bis zum Ueberfließen mit

Leuten besetzt — begegnete, mit einer Herzlichkeit, die die Insassen sichtlich erstaunte. In der Tracht vollzog sich ein Wandel, wenigstens in der der Männer. Die roten Wickler verschwanden allmählich, dafür trugen die Leute breite, lange Hosen, deren Besonderheit ein Spitzenbesatz bildete. Die Bauart der Wohnstätten änderte sich ebenfalls. Die Häuser waren spitzgieblig, mit hübschen Loggien versehen und von peinlicher Sauberkeit.



Kriegerdenkmal.



Karpatenlandschaft.

Wir kamen ins Tal der Sebes, und gelangten damit auf eine der reizvollsten Strecken unserer Fahrt. Die Sebes rauscht als Wildbach durch eine schattige Schlucht, die Porta Orientalis. Es wurde geradezu romantisch schön, so ganz verschieden von der Pusztaherrlichkeit, die wir so lange genossen hatten.

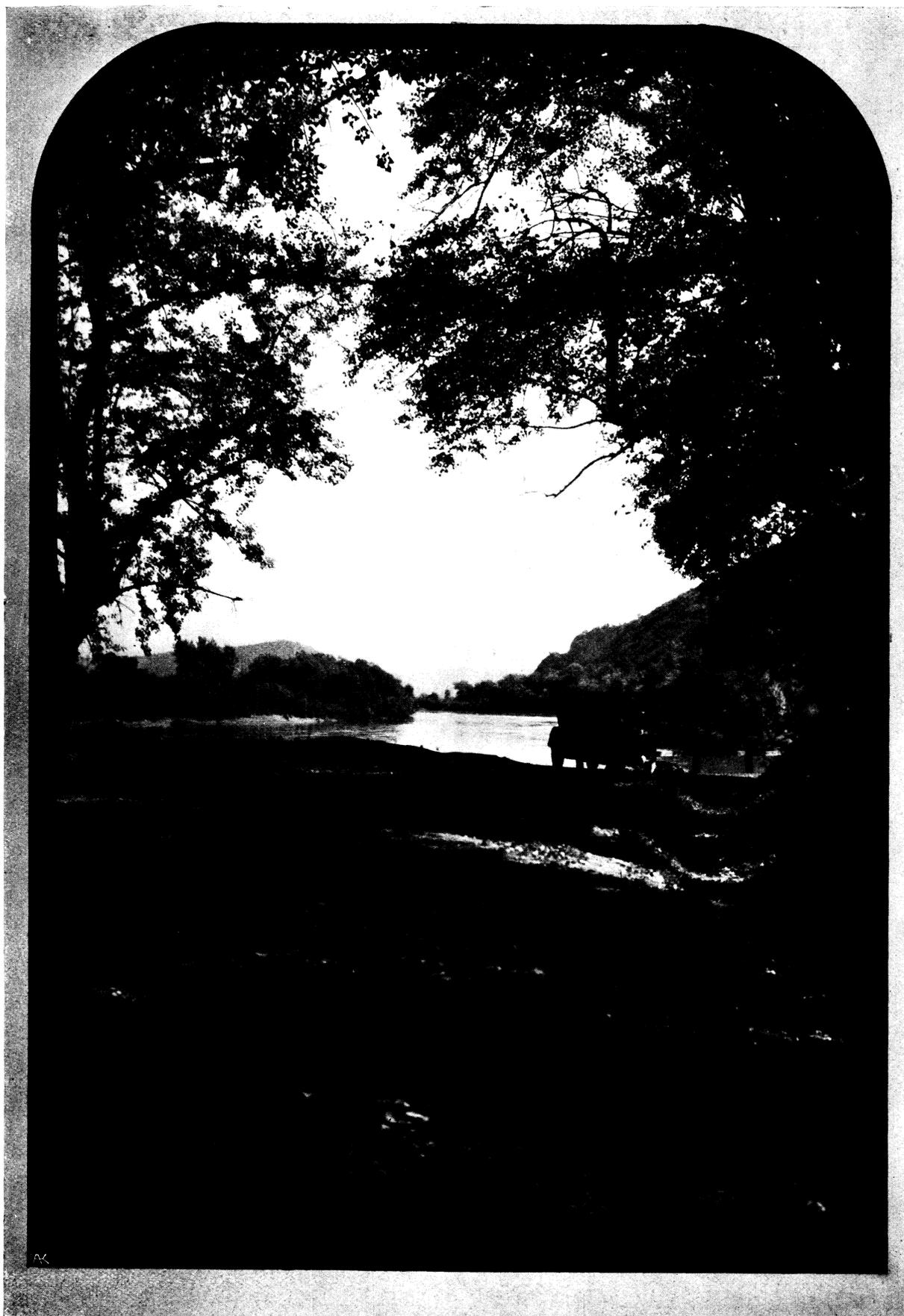
Hinter Karansebes weitete sich abermals das Tal und ging schließlich in eine baumlose Ebene über,

durch die eine breite, ziemlich gute, gerade Straße führt. Trotzdem die Sonne heiß herniederbrannte, trug der männliche Teil der Bevölkerung dicke Lammfellmützen. Die Frauen hatten bunte, fofette Kopftücher in italienischer Manier gebunden. Nur die Zigeunerinnen blieben sich gleich, selten sahen wir sie anders als mit der kurzen Stummelpfeife im Mund. Den berittenen Hirten am Wege bereiteten wir ihrer scheuen Pferde wegen



Eine historische Reminiszenz.

Die Stelle, an der Kossuth im Jahre 1848 die ungarische Königskrone vergraben hat.



An den Ufern der Maros.

arge Schwierigkeiten. Doch es waren gute Reiter und wir hatten häufig Gelegenheit, ihre große Sicherheit zu bewundern, wenn die Pferde sich bäumten, dann mit einem plötzlichen Seitenprung über den Graben setzten und weit ins Feld hinein galoppierten.

Gegen Abend kamen wir in dunkle Mückenschwärme. Es waren ganze Wolken, die wir durchfuhren. Tausende von diesen Insekten krümmten sich bald auf unseren weißen Staubmänteln, und wie groß mag erst ihre Zahl gewesen sein, die der Ventilator durch den Kühler ansaugte und in Heftatomben in das ölige Gemisch des Schutzbleches schleuderte, wo sie elend umkamen!

Vor uns stieg der Mond als große silberne Scheibe im zarten Graublau des Firmamentes empor. Er hatte



Beim Berkulesstandbild im Berkulesbad. — Herrliche Bütten in der Nähe von Bad Tuznad.



nicht auf das Stichwort gewartet und war zu früh auf dem Schauplatz erschienen, denn noch verschwendete die untergehende Sonne ihr ganzes Farbenregister von Orange, Gelb, Rosa und Purpurrot an der gegenüberliegenden Seite des Himmels. Wo ist der Dichter, der das besingen, wo der Maler, der es malen könnte?

Die Dunkelheit war schon sehr beträchtlich vorgeschritten, als wir zu der elenden Einfahrt von Lugos kamen. Wir waren zu bequem, um die großen Scheinwerfer anzuzünden, und der schwarze Morast der Straße wurde von den elektrischen Stadtlampen so wenig er-

hellte, daß man von einer Herde schwarzer Schweine, die die Straße in ihrer ganzen Ausdehnung besetzte, nur das Grunzen und Quietschen gewahr wurde.



Ruine Deva.

Es quatschte vor unserem Wagen, neben und hinter ihm, aber glücklicherweise nicht unter ihm. Im letzten Moment verstanden es die Rüsseltiere immer noch, sich rasch in Sicherheit zu bringen.

nach Prof. Niedler, ein Schiebermotor auf die Dauer nicht auskommen kann. Während des Abendessens meldete sich denn auch ein Wagenwäscher, der ohne jede weitere Vorbereitung als Charaktermaske für die Buda-



Zwei Bilder aus Siebenbürgen.

Ganz unvermittelt ging die schlechte Straße wieder in eine ausgezeichnete Asphaltfläche über.

In den letzten Tagen waren wir viel auf nassen Straßen gefahren. Eine Wäsche unseres Wagens schien uns wirklich nötig, um so mehr, als die feinen Bienenwaben bis zur halben Höhe des Kühlers ganz von Schmutz verstopft waren. Wir wollten es doch nicht auf die „Wärmeistauung“ ankommen lassen, ohne welche,

pester Orpheumgesellschaft hätte tätig sein können. Weniger verwendbar schien er für das Geschäft eines Wagenwäschers, aber er zerstreute alle Bedenken.

— Herrleben, so viel Silbergulden möcht' ich haben, als ich hab' Wagen gewaschen!

= Gut, aber auch Automobile?

— Automobile? Da fragen Sie noch? Ich war fogar in einer Scharasch' in Wien.



Landvolk bei Lugos.

— Garage.

— Gut, Garage, was liegt Ihnen daran?

— Welche Garage war denn das?

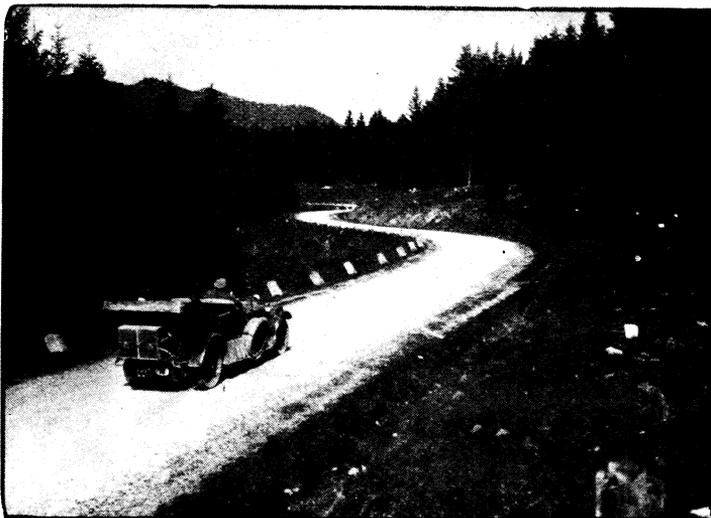
— Herrleben, ausgerechnet wollen Sie wissen, welche Garage? Ich werde Ihnen Ihr Auto waschen wie noch nie, ich war doch in einer Scharasch in Wien.

Er behielt recht. Er wusch das Auto wie noch nie, die Lackierung trägt heute noch die Merkmale davon. Unsere Vorwürfe beantwortete er nur mit der halblauten Bemerkung: Leut' gibt's . . .

Siebenbürgen.

Eine Beobachtung, die alle reisenden Automobilisten machen, ist die, daß es sie morgens nicht lange in den Federn hält. Man kommt gewöhnlich abends herzlich müde von der Fahrt und der frischen Luft ins Quartier, und es ist nur begreiflich, daß man früher als sonst zu Bette geht. Es wird keinen, der einmal eine ähnliche Fahrt unternommen hat, wundern, wenn ich berichte, daß ich in Lugos schon um 5 Uhr morgens auf dem Balkon unseres Hotels saß und die Introduction zu

einem ungarischen Markttage ansah. Ich hatte mir damit eine Art Sperritz zu einem Festzug geschaffen und wurde zwei Stunden hindurch des Schauens nicht müde. Kein Künstler hätte den Zug malerischer, natürlicher und schöner arrangieren können. In langer Reihe, ohne Pause, zogen sie vorüber, die Marktleute, wie Akteure, die sich zu einem Theaterstück gekleidet haben. Ist der Markt nicht im Grunde genommen ein Theaterstück auf der Schaubühne des Lebens? Kaufen und Verkaufen. Es wird oft mit aller Verve, mit aller Verschlagenheit und mit Aufbietung des ganzen Könnens gespielt. Ich sah vorläufig nur den Luftzug zu dem Theaterzug, den Trachtenzug. Es war ein Strom von Menschen, Männlein und Weiblein, vereinzelt, zu zweien und in Gruppen vereinigt, alle hastig, keiner auf die Umgebung achtend, jeder in Erwartung des zukünftigen Gewinnes. Hin und wieder unterbrach die Menge ein Fahrzeug, das sich im gleichen Tempo wie



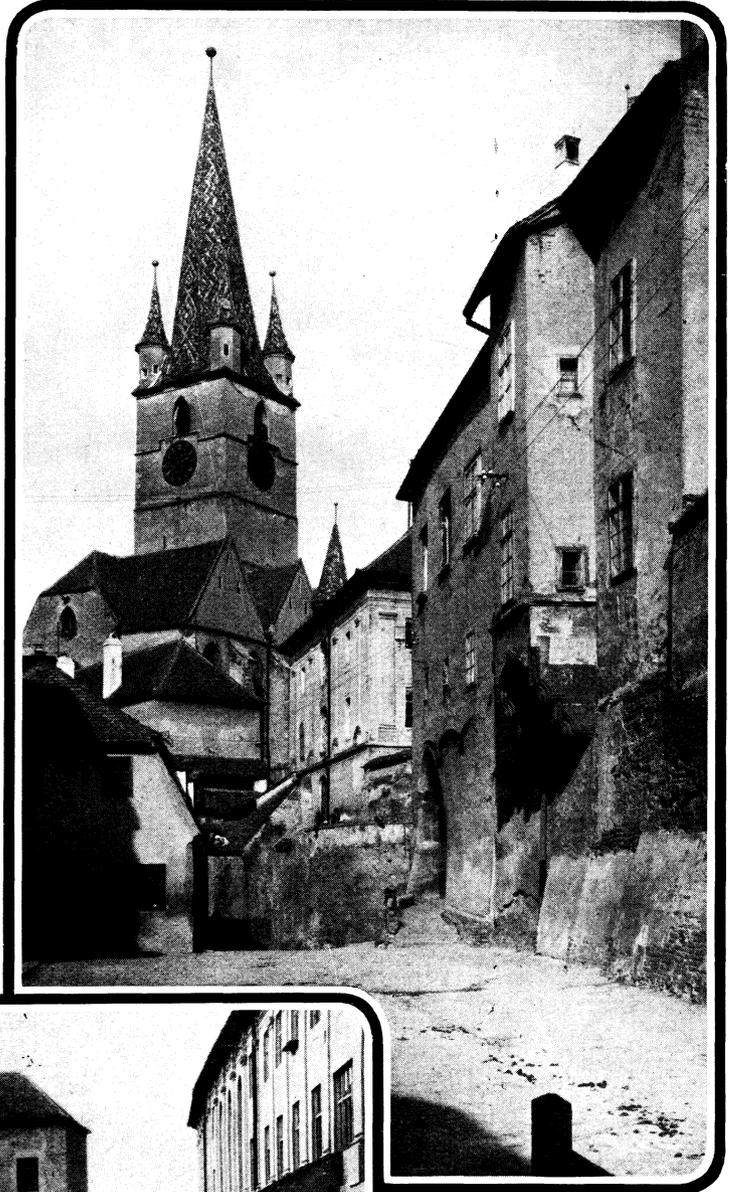
Bilder aus Ungarn.

Landschaft bei Bad Tusnad. — Ungarisches Hausmädchen.

die Fußgeher fortbewegte. Es waren typisch-ungarische Gespanne, mit kleinen, zierlichen Pferdchen, die ein wenig müde waren, denn sie mochten einen langen Weg hinter sich haben. Die Kutscher waren ganz in Weiß gekleidet, sie hatten den dicken grauen oder grünen Mantel malerisch um die Schulter geworfen. Die Erfahrung hat sie gelehrt, daß ein Mantel im Wagen nicht zu verachten ist, eine Weisheit, die wir Automobilisten von ihnen hätten lernen können. Die Frauen hatten bunte Kleider; sie saßen zusammengeschult auf den Wagen, dicke Tücher turbanähnlich um den Kopf geschlungen. Im Wagen lagen die Früchte ihres Feldes, oft wenig genug. Ein wenig Mais oder einige Kürbisse. Wie gering muß der Erlös sein, wie gering der Verdienst und wie bescheiden die Bedürfnisse! Andere trieben ihre Kühe zum Markt, oder sie trugen ein paar Hühner auf den Armen, oder Gänse, oder eine Kanne mit Milch, oder gar nur einen einzigen Kürbis. Hier ist der Markt noch in seiner primitivsten Form vorhanden. Wer etwas zu verkaufen hat, trägt es auf den Markt. Sei es auch noch so wenig. Einen Korb voll Eier, einen Korb Birnen oder dergleichen. Wenige Liter Milch und ein Meßinstrument genügen bereits zur Eröffnung des Geschäftsbetriebes.

Alles ist Bewegung und Farbe. Wie sicher doch das Volksempfinden für die Zusammenstellung der bunten Farben ist! Wie ein Mißgriff, wie eine Dissonanz der Farbe. Da schreitet eine junge starke Bäuerin mit dem Kürbis auf dem Kopfe dahin, barfüßig zwar, aber in der Haltung einer Königin. Ihr Kostüm zeigt nur Weiß und Rot. Ueber die Schultern trägt

Toilette. In dem bunten Zug gibt es hin und wieder auch eine ernstere Note. Bauern und Bäuerinnen in einfacher schwarzer Kleidung, sie wirken förmlich nüchtern in ihrer Umgebung. Es sind die Siebenbürger



Thermannstadt.

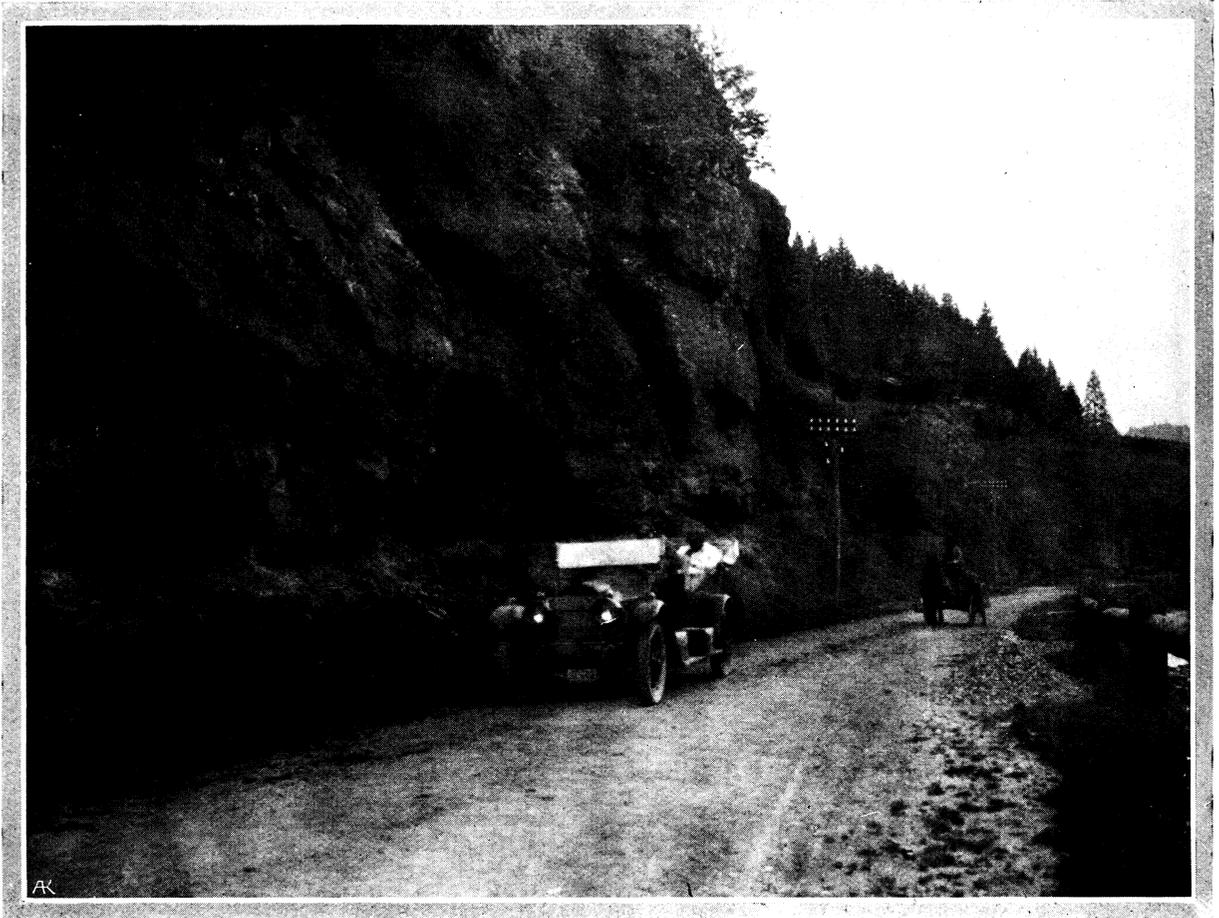
Sachsen. In diesem Sonnenlande haben sie die schmucklose Tracht ihrer Väter noch nicht gegen die lebhaftere ihrer neuen Heimat ausgewechselt. Sie stammen aus einem Lande, wo

sie einen weiten Mantel, in zartem Erbsengrün. Gestalt, Haltung, Schnitt und Farbe der Kleider vereinigen sich zu einer solchen geschlossenen Einheit, daß jede Modedame die einfache Bäuerin hätte beneiden können. Sie selbst hat natürlich keine Ahnung, daß sie mehr Geschmack, Schönheit und Kunst in ihrer Erscheinung ausdrückt, als manche feine Dame, und daß ihre billigen Kleider mehr kulturellen Wert haben als manche große

der Charakter der Menschen ernster, ihr Sinn weniger fröhlich ist. Dann aber kommen wieder Scharen bunt gekleideter Mädchen und Frauen. Und alles strömt im Gleichschritt in dieselbe Richtung, zum Markte. Im Gleichschritt wohl, aber nicht immer freudigen Schrittes. Da ist eine Bäuerin, die eine Kuh am Strick führt und immer wieder lieblosend die Hand über das Fell des Tieres gleiten läßt.

Was mag sie zwingen, ihre Lieblingskuh auf den Markt zu bringen? Oder dort das alte, humpelnde Ehepaar, ein Schwein vor sich hertreibend. Die Bäuerin läßt bei jedem Schritt die Gerste auf das Hinterteil des faulen Tieres fallen. Man sieht ihr an, daß sie schon von der Bewegung ermüdet ist. Der alte Bauer muß das eigensinnige Borstenvieh unausgesetzt mit einem Stock rechts oder links „steuern“. Es hat trotzdem noch viel „toten Gang“. Wie viele Kilometer weit mochten sie so schon Schritt für Schritt gewandert sein?

ich nochmals nach Ungarn fahre, versehe ich meinen Wagen, der ohnehin so viel Nebenorgane trägt, auch noch mit einem Thermometer. Ich will wissen, wie viel Grad es hat, wenn die Pneu's nach zehn Kilometern Fahrt so heiß sind, daß man sie nicht angreifen kann, wenn ein Tag genügt, um aus einem grünen Rad einen gelben zu machen; wenn meine Haut in Kürze die Farbe von Antifleder annimmt und wenn mein blonder Schnurrbart so weiß wird, daß ich jemand sagen hörte: Von weitem hielt ich ihn für einen ganz alten Mann;



Im Tal der Maros.

Als der Zug zu verebben begann, ging ich ihm nach. Es war der Mühe wert, über den Markt von Lugos zu bummeln. Nirgends wäre das Landvolk besser zu beobachten gewesen. Es herrscht System in der Anordnung des Marktes. Hier ist der Obstmarkt, dort der Schuhmarkt, ein wenig weiter die Seiler, hier werden Hühner verkauft, dort Schweine, kurz, jede Abteilung bildet einen Markt für sich. Der bunteste, der lauteste und wohl auch der hübscheste Teil des Marktes ist der, wo die gestickten Wändergürtel feilgeboten werden. Da drängen sich die ungarischen Schönen und bewundern mit begehrlichen Blicken die Herrlichkeiten, die auf dem Boden ausgebreitet sind, oder die eine geschickte Verkäuferin, des besseren Eindrucks halber, gleich auf dem Körper trägt.

Und durch dies Ameisengewimmel des Marktes mußten wir dann mit dem Automobil.

Hinter Lugos nahm uns eine breite, schöne Straße auf. Die Hitze war wieder beträchtlich. Wahrhaftig, wenn

etwas näher für einen jungen, und jetzt, da er in der Nähe ist, sieht er so mittelalterlich aus.

Die Fahrt von Lugos nach Hermannstadt (ungarisch Nagyszeben) gehört zu den schönsten Partien des Landes. Anfänglich hat die Gegend einen großzügigen Charakter. Ueber langgestreckte Hügelketten führt die breite, sehr gute Straße. Während man anderwärts bedacht war, die Straßen ins Tal zu legen, haben hier die Erbauer mit Vorliebe die Kämme der Hügel gewählt und dadurch eine gewiß nicht beabsichtigte Nebenwirkung erzielt, die prächtiger Rundblicke. Diese Situation ändert sich erst, wenn man bei Dobra in das Tal der Maros kommt. In Dobra war auch Markt, ebenso bunt und ebenso lebhaft wie in Lugos, aber nur in Miniaturausgabe. Wir hielten einen Augenblick inmitten des Marktplatzes an und waren im Nu von einer neugierigen geschwägigen Menge umringt: Männer, Weiber und Kinder. In der ersten Reihe standen natürlich Zigeunerinnen, pfeifenrauchend und trinkgeldheischend.



Aus Siebenbürgen.

Links oben: Eine Kirchenburg. — Rechts oben: Straße entlang der transylvanischen Karpaten. — Unten: Taufe in Siebenbürgen.
 (Phot. Adler, Hermannstadt, und Jilius.)

Bisher hatten wir unser Tempo in weiser Mäßigung herabgesetzt, denn die Sonne meinte es gar zu gut, und auf der Strecke Lugos—Dobra gibt es nicht viel Bäume, die schattenspendend an der Landstraße stehen. Anders entlang der Maros. Wir kamen durch uralte Wälder, in deren Dunkel uns wohlige Kühle umging, die im angenehmen Gegensatz zu der grellen Sonnenglut stand. Straße und Fluß laufen viele Kilometer nebeneinander und manch echt ungarisches Landschaftsbild bietet sich dem Auge. Keine Brücke vermittelt den Verkehr über den Fluß. Es sind Fährten, zu welchen gewöhnlich eine Zufahrtsstraße führt, die alles andere eher als automobilfahrbar ist. Voll beladen mit Wagen, Rindern und Menschen schwimmen die Fährboote über den Fluß; schwankend und schaukelnd, aber doch sicherer, als es den Anschein hat. Auch die Maros hatte in dem Jahre der Überschwemmungen gewütet. Auf viele, viele Quadratkilometer Landes hatte sie den gelben Schlamm in die fruchtbaren Felder getragen und damit die Hoffnung manch braven Landmannes für dieses Jahr zuschanden gemacht.

Ein Trachtkegel, von einer Bergruine überragt, taucht vor uns auf. Das ist Deba, unsere Mittagstation. Nicht weit von hier sind Goldbergwerke, übrigens nicht die einzigen in Ungarn. Sehenswerter ist wohl die sechzehn Kilometer abseits der Straße liegende Burg Hunyadi, die als die schönste in Ungarn gilt. Der mächtigste Türkenbesieger hat die Burg erbaut, und Matthias Corvinus sowie Bethlen Gábor haben sie erweitert. Leider erfuhren wir erst später, daß wir so nahe an diesem interessanten Bauwerk vorübergefahren waren, ohne es gewußt zu haben. Der Umweg von dreißig Kilometern wäre wohl der Mühe wert gewesen.

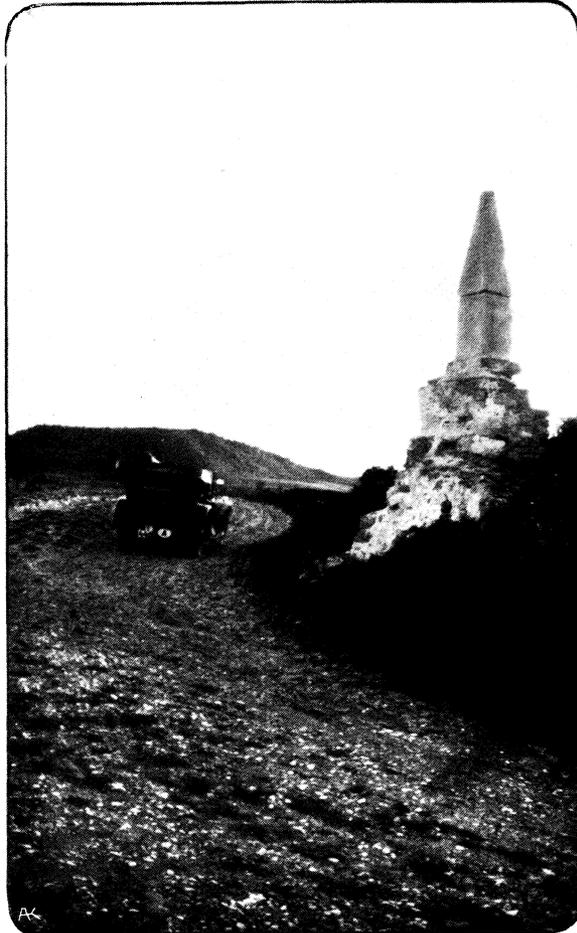
Hinter Deba kamen wir wieder in die Sonnenhitze des Nachmittags. Arme Weiber, die hier steineflopfig am Wegestrande sitzen oder, schwere Lasten auf dem Kopfe tragend, dahin keuchen. Der ungarische Kutscher scheint hier nicht mehr zu Hause zu sein. Wir begegneten fast ausnahmslos Lenkern, die ganz ratlos waren. Sehr gelungen war einer von ihnen, der uns auf große Entfernung durch ganz verzweifelte Gebärden zu verstehen gab, daß er mit seinen Pferden in arger Not sei. Wir hielten an und er spannte eiligst die beiden Tiere aus, um dann zu seiner Verwunderung zu sehen, daß sie von der Vorüberfahrt des Automobils überhaupt keine Notiz nahmen. Es war ihnen nicht der Mühe wert.

Wir hatten unausgesetzt eine gute Straße; sie war breit, übersichtlich und von vorzüglicher Oberfläche. Nur einmal gerieten wir auf eine offenbar aufgelassene Abkürzung, wo es geradezu federbrechend schlecht war. Links sahen wir lange Zeit einen hohen Gebirgszug, das siebenbürgische Erzgebirge. Es ist eine Eigenschaft ungarischer Straßen, daß sie oft hundert Kilometer und mehr in vollkommener Ebene neben einem Gebirgszug dahin führen. In den Ortschaften machten allmählich die ungarischen Namen auf den Schildern der Geschäfte den deutschen Platz. Hier heißen die Leute Karl Gaisberger, Georg Dietrich, Ferdinand Baumann und die Gasthäuser sind „zur Krone“, die Apotheken „zum Auge Gottes“ genannt: Siebenbürger Sachsen. Hatten die Leute mit roten Samaschen solchen mit überweiten Hosen Platz gemacht, so mußten sie jetzt den Bauern mit ganz eng anliegenden Weinkleidern und ganz engen Ärmeln weichen. Es war ein so krasser Uebergang, daß wir beim ersten Träger dieser sonderbaren Tracht unsere Heiterkeit nicht zu unterdrücken vermochten. Was den Kleidern an Weite fehlt, hat der Ledergürtel, der die Jacke umschließt, an Breite zu viel, er ist „überlebensgroß“.

Eszászváros war die nächste größere Stadt. Wir fuhren über sächsischen Königsboden. Es ist „das Land unter dem Walde“. In der Ferne entwickelte sich eine imposante Gebirgskette; sie hatte etwas Dolomitenhaftes an sich. Dann kamen wir durch Ortschaften, deren Kirchen zu kleinen Festungen ausgebildet sind; sie

stammen noch aus jener Zeit, da sich die Bevölkerung bei räuberischen Ueberfällen betend in die Kirche flüchtete. Daß sie sich aber nicht allein auf die Vorsehung verließ, beweist die festungsartige Anlage dieser alten Gotteshäuser. Auch sonst sieht man in dieser Gegend noch viele Reste mittelalterlicher Befestigungsanlagen. Wir bedauerten mehrmals, daß das Tageslicht schon zur Neige ging, so daß unsere photographischen Apparate nicht mehr in Tätigkeit gesetzt werden konnten.

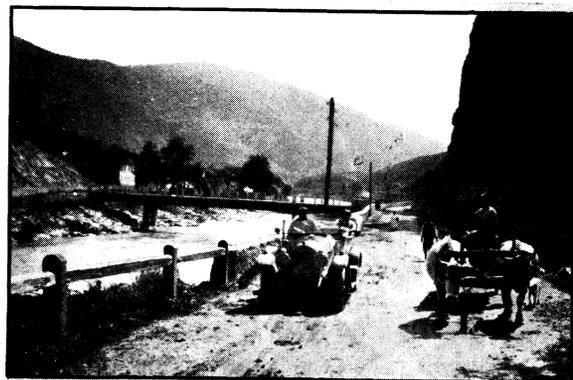
Schon war Hermannstadt, unsere Nachtstation, nahe, aber die letzten zwanzig Kilometer kosteten uns viel Zeit, denn wir gerieten in ungeheure Herden schwarzer, schwerfälliger Büffel, die von der Weide nach Hause getrieben wurden. Die Straße ist gerade, wie mit dem Lineal gezogen. Wir hätten in der Abendkühle in fliegender Eile unser Ziel erreichen können, aber bevor der Kilometerzähler noch recht in Schwung gekommen war, sperrte uns



Ueber eine aufgelassene, steinige Feldstraße.



Felsen bei Herkulesbad.



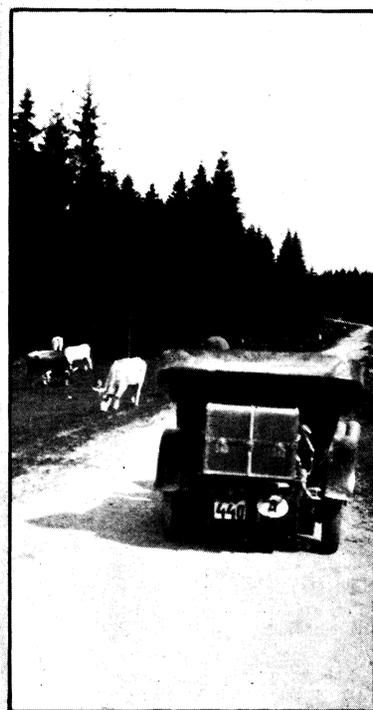
Entlang der Cerna.



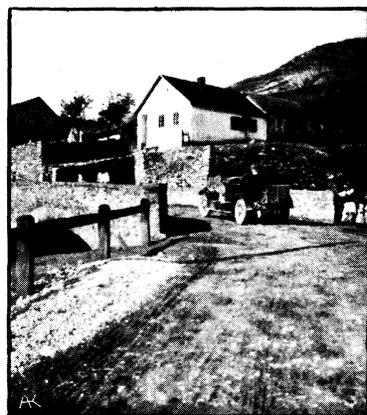
Strade in Deva.



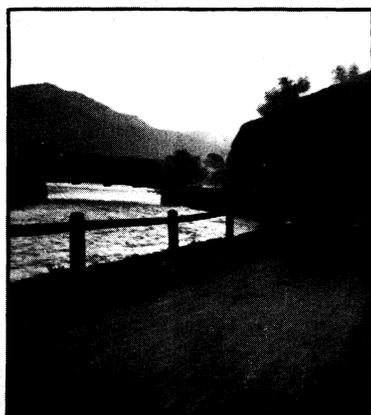
Ein Handelsmann.



Strade bei Tuszad.



In Osjodova.



Maros-Landschaft.



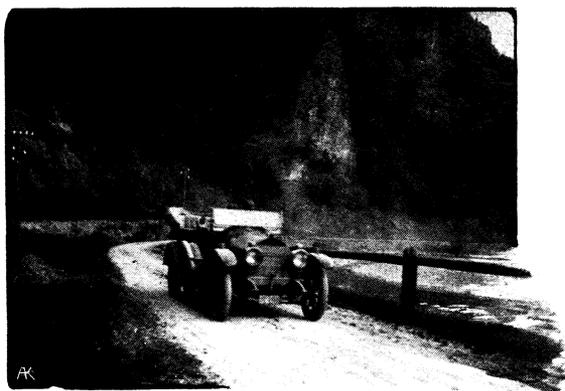
In Krina.



Abendstimmung.

immer wieder eine feindliche Herde den Weg. Nur mühsam konnten wir den Wagen durch das Hornvieh lugfieren, wobei uns die berittenen Hirten nach Kräften unterstützten. Hermannstadt sieht man infolge einiger großer Gebäude, die wie weiße Flecke in die Land-

Ein Student mit bunter Mütze war unser Wegweiser durch die Stadt. Wir hätten ebensogut irgendwo in Deutschland sein können. Die spitzgiebeligen Häuser ließen jedenfalls den Gedanken, so nahe der rumänischen Grenze zu sein, nicht aufkommen.



Im Marostal.

schaft hineinleuchten, auf mehr als zehn Kilometer Entfernung.

Unsere Einfahrt animierte die Vorstadtjugend zu einem Empfangsgeschrei, wie es uns auf dieser Fahrt noch nicht zuteil geworden war. Ich erinnere mich nur bei Prinz Heinrich-Fahrten in Rheingauen ähnliche Begrüßungen durch die liebe Jugend erfahren zu haben. Die Begeisterungsfähigkeit scheint also doch in der Masse zu liegen, denn der Volksstamm ist ja der gleiche, hier in diesem Teil von Siebenbürgen und dort am Niederrhein.



Ungarische Flußlandschaft.

Unser Hotelier begrüßte — gerade als wir vorfahren — einen Bekannten.

- Gan Dog.
- We git et?
- Danke, gat.

Das ist gut plattdeutsch. Wobei man sich erinnern muß, daß die Siebenbürger Sachsen schon im zwölften Jahrhundert eingewandert sind; sie sprechen noch immer ihr Platt, das sich vom Vater auf den Sohn vererbt.



V.

Der nächste Vormittag war einem Bummel durch die Stadt gewidmet. In Hermannstadt gab es im Herbst 1913 genau sieben Automobilbesitzer; sie kamen nach und nach alle in den Schuppen, der die Aufgabe hatte, eine Garage darzustellen, und sahen sich unseren Wagen an. Sein Eintreffen war eine Art automobilistischer Sensation. Ein fremder Automobilist ist hier an und für sich eine Seltenheit. Und nun gar einer mit einem Schiebermotor! Die Herren waren Besitzer kleiner, zum Teil veralteter Wagen. Einer von ihnen klagte mir, er könne von der Zweiten auf die Vierte nur mit vorsichtiger Umgehung der dritten Schnelligkeit gelangen, sonst bleibe der Motor stehen. Wir gehen im Automobilismus alle denselben Weg: vom Kleinen zum Großen, vom Schlechten zum Besseren. Selbst sehr reiche Leute beginnen oft mit kleinen, nicht selten auch mit gebrauchten Automobilen; erst die Vertrautheit mit der Sache, das wachsende Interesse und die Erkenntnis der praktischen Bedeutung veranlaßt sie, tiefer in die Brieftasche zu greifen.

Die Hermannstädter Sportgenossen sahen sich den Ventillösen sehr genau an. Sie waren übrigens höflich

gut unterrichtet und kannten sogar alle Nachteile des Schiebermotors: Bruch der Schieber, ungenügende Schmierung und plötzliches Steckenbleiben der Schieber. Sie staunten, daß mein Schnelligkeitsmesser schon über 8000 Kilometer zeigte.

„Ist noch gar nichts an den Schiebern passiert?“

„Bisher nicht.“

„Und Sie fahren einen so komplizierten Wagen ohne Chauffeur?“

„Zawohl. Unter uns gesagt: er ist ebenso einfach wie ein anderer.“

Die Herren waren höflich genug, nichts zu erwidern, doch ich sah es ihnen an, daß sie mir das nicht glaubten. Warum sollten sie auch? Das ungewohnte Neue scheint ja immer komplizierter als das gewohnte Alte. War es nicht auch so, als zum erstenmal der Vierzylindermotor auf den Markt kam, oder die Magnetzündung?

Der Nachmittag sollte uns nach dem 162 Kilometer entfernten Kronstadt bringen, Brassó heißt es im Ungarischen. Nur zögernd wagten wir uns in die Glut der sonnenbeschienenen Landstraße. Ein starker Wind sorgte erfreulicherweise für Abkühlung. Dafür



Eine Begegnung, die auf ungarischen Landstraßen nicht selten ist.

half er aber auch bei der Staubbildung, die hier arg genug war. In den ersten dreißig Kilometern hatten wir zwei weggeriffene Brücken zu umgehen; andere folgten im Laufe des Tages. Landschaftlich war die Fahrt herrlich. Obgleich wir meist auf schnurgeraden Straßen in der Ebene fuhren, hatten wir doch unausgesetzt den Anblick der transsylvanischen Alpen; sie bauten sich als dunkle zackige Silhouette seitlich von uns auf und sahen fast aus, als ob man ihre unwahrscheinlichen Umrisse mit der Papierschere ausgeschnitten hätte. Wir durchfuhren fruchtbares, sorgfältig bebautes Land. Darin

kurzen Septembertagen zu kleinen Tagesetappen zwang. Weithin erstrahlten unsere mächtigen Scheinwerfer über die gerade Fahrbahn. Jetzt, da die beleuchtete Landstraße gewissermaßen von ihrer Umgebung losgetrennt war, fiel uns erst recht auf, wie gerade sie war. Und mit den beiden glühenden Augen vor unserem summenden Motor waren wir plötzlich zu Herren der Landstraße geworden. Scheu drängten die Bauern ihre Gespanne bis fast in den Graben; sie mußten uns wohl schon viele Kilometer sehen, lange bevor wir sie entdecken konnten. Wenn sie dann in den grellen Licht-



Eine übersichtliche ungarische Straßenanlage.

wurzelt die Kraft Ungarns: in seiner fabelhaften Fruchtbarkeit, die man auf einer Automobilfahrt wohl kennen lernt.

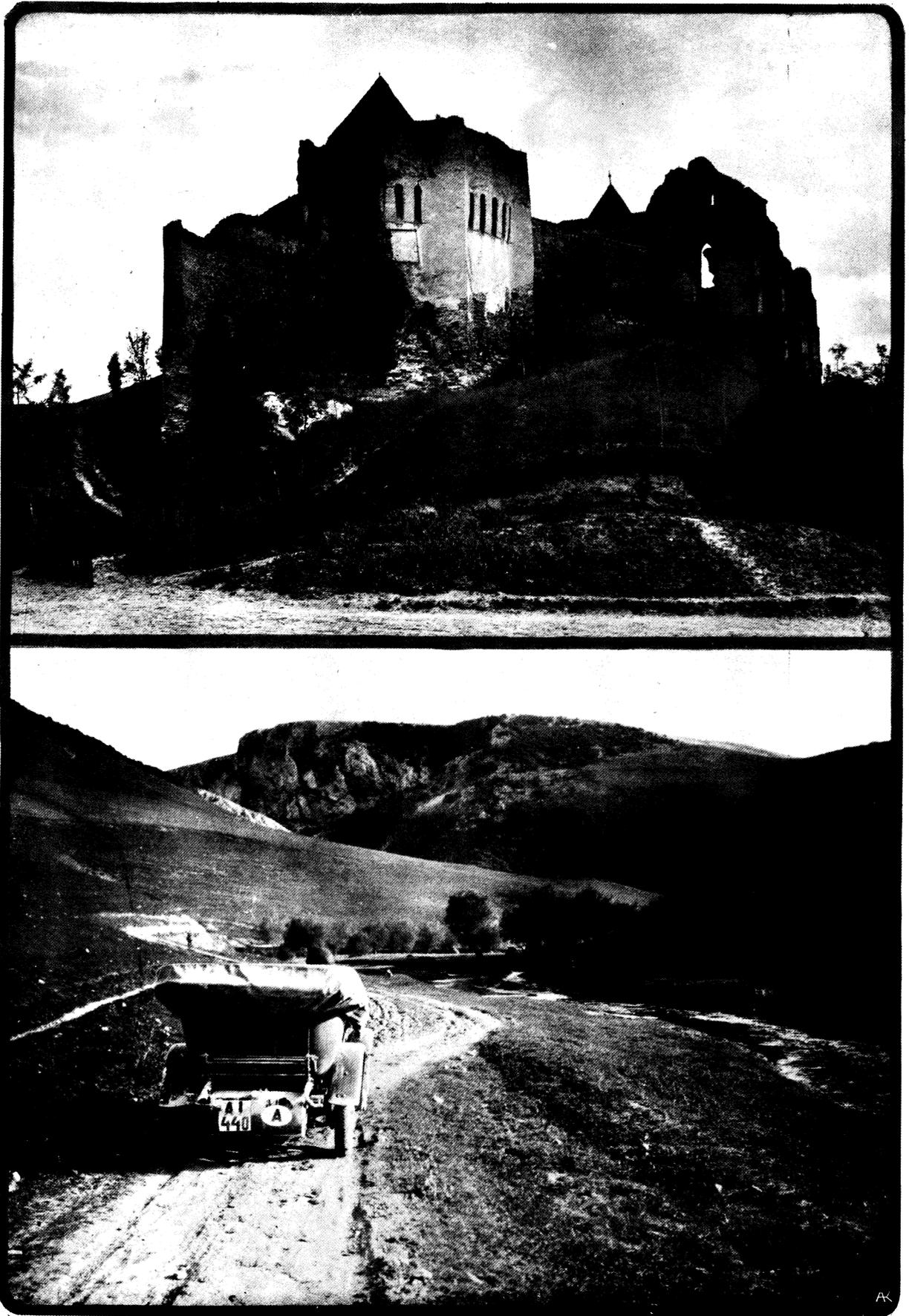
Das Lenken der Pferde ist hier häufig den Frauen anvertraut, und ich muß sagen: sie werden damit besser fertig als die Männer. Meist sind es Rumäninnen; sie haben etwas ausgesprochen Männliches an sich, wozu allerdings der Umstand beiträgt, daß sie in Männerart zu Pferde sitzen und einen breiten Männerhut tragen, dessen Verzierung eine goldene Schnur mit goldener Quaste bildet.

Jogarasch war die einzige größere Stadt auf unserem Wege. Hinter Perlanth kamen wir in bewaldete Berge, eine erwünschte Abwechslung nach der langen Fahrt in der Ebene.

Es wurde finstern, bevor wir Kronstadt erreichten. Bisher hatten wir es immer vermieden, in die Dunkelheit zu geraten, obgleich uns das bei den

kegel der Azethlenflammen kamen, standen Kutscher und Tiere, regungslos in die Scheinwerfer starrend, gleich lebenden Bildern. Dann beleuchteten unsere Laternen eine Zigeunergruppe, die im Straßengraben ihr Nachtlager bezogen hatte: Männer, Weiber und Kinder. Auch sie blickten stumm in das Licht, bis wir bei ihnen waren. Dann brüllten die Männer, freischrien die Weiber und schrien die Kinder. Es war nur ein Augenblick, daß der Lärm unser Ohr traf. Vorüber . . .

Wo nur aber lag Brassó? Kein Lichtschein am Himmel gab uns Auskunft über die Lage der Stadt. Ganz unvermittelt machte die Straße einen rechten Winkel und damit waren wir in Kronstadt, das sich vorher durch nichts angekündigt hatte. Am nächsten Tage erkannten wir, warum es nicht möglich war, denn sonst eine große Stadt lange vorher ankündigenden Lichtschein zu sehen. Kronstadt ist nämlich fast ganz von Bergen umschlossen.



Bilder aus Ungarn.

Oben: Ruine Stolzenburg. — Unten: Auf der Suche nach der Tordaschlucht.

(Phot. Adler, Hermannstadt, und filius.)

Das allmorgendliche Herausfragen aus der Stadt, blieb uns auch diesmal nicht erspart. Es war nur deshalb schwieriger, weil die nächste Ortschaft, nach der wir uns erkundigen mußten, den für deutsche Zungen etwas komplizierten Namen Sepsi-Szent-György hatte. Als wir beim Bahnhof einen Kondukteur, von dem wir doch besondere Kenntnisse in der Geographie voraussetzen mußten, nach Sepsi-Szent-György fragten, sagte er: „Da müssen Sie lange warten. Es geht erst in drei Stunden ein Zug.“ Es mangelte ihm offenbar die Vorstellung, daß man auch mit einem Auto-



Tracht der Bauern in der Gegend von Felsőbanya.

mobil reisen kann. Wir kamen übrigens nicht in die unaussprechliche Ortschaft, weil wir es vorzogen, uns zu verfahren. Es fehlte uns nämlich für dieses Stück des Weges an Karten, und Wegweiser gibt es nicht . . . Wieder durchziften wir auf vorzüglicher schnurgerader Straße eine von Gebirgen umschlossene Ebene. Selbst als wir auf Nebenstraßen gerieten, hatten wir uns über die Oberfläche nicht zu beklagen. Wir wirbelten nur Unmengen von Staub auf. Viel braunes Zigeunervolk begegnete uns, die Bauern trugen alle ihre Schuhe in den Händen; sie sind ihnen an den Füßen zu lästig und für die Leute

offenbar nur eine Art Schmuck, der angelegt wird, sobald man in der Stadt unter Leute kommt. Wir bemerkten, daß ein Auto unseren Spuren folgte. Da wir mit Rücksicht auf die Hitze ein sehr mäßiges Tempo fuhren, wollten wir unseren Hintermann vorlassen. Er schien aber auch keine große Meinung von der Widerstandsfähigkeit seiner Reifen bei diesem Wetter zu haben und blieb im Hintertreffen. Wir verloren ihn schließlich aus den Augen, als die Straße bergansteigend in einen wundervollen kühlen Tannenwald führte. Es war der erste Tannenwald, den wir in Ungarn sahen.

Die Straße steigt sanft bis auf 1350 Meter und gewinnt ständig an Schönheit. Auf dem höchsten Punkt liegt das Bad Tusnád. Überall leuchten hier die roten Dächer koketter Villen aus dem Tannengrün hervor. Leider war die Saison vorbei, und unsere hungrigen Mägen klopfen — um mit Wippchen zu reden — an verschlossene Gaithaustüren. Nach einer Weile führt die Straße wieder aus dem Tannenwald und man hat von der Höhe einen großartigen Rundblick in ein weites, von Bergen umschlossenes Tal. Weit in das Land hinein reißt sich Getreidefeld an Getreidefeld.



Bilder aus Ungarn.

Links und rechts: Typen aus der Gegend von Torda. — Mitte: Hermetisches Zigeunertelt.



Bilder aus Ungarn.

Oben links: Bäuerin aus der Gegend von Ditra. — Oben Mitte: Bauernburschen in der Nähe von Klausenburg. — Oben rechts: Zigeunerin.
— Unten: Landschaftsbild vor Torda.

Auf allen Häusern und Zäunen haben die Bewohner Kreuze angebracht. Wir überholen einen Radfahrer, der hinter uns im Staub zu ertrinken scheint. Als wir sechs Kilometer weiter anhalten, um uns nach dem Weg zu erkundigen, taucht auch der Radfahrer aus dem Staube wieder auf. Aber seine leibhaftige Mutter hätte ihn nicht wieder erkannt, denn er war von oben bis unten in eine Staubschicht gehüllt. Einige in der Nähe stehende Bauern wollten sich darüber schier ausschütten vor Lachen. Ein anderer Radfahrer, der uns entgegenkam, fiel beim Anblick des Automobils wie vom Blitze getroffen um. Das hielt ihn aber nicht ab, uns, noch auf dem Boden liegend, höflich zu grüßen. Durch

wir aber entschädigt, sobald wir wieder in das Tal der Maros einbogen. Diesmal war es der Oberlauf des Flusses, den wir zu sehen bekamen; er ist hier von hohen Bergen eingezwängt. Die Felsen nehmen oft malerische Formen an. Man sieht Höhlen und Abstürze. Einzeln liegende Felsstrümmen zeigen, daß hin und wieder ein Geyßhof von den Felszinnen zu Tal saust. Ein polnischer Jude im Kaftan und mit langen Locken begegnete uns, ein Pferdegespann lenkend; er war noch ängstlicher als sonst die Kutscher in dieser Gegend, und schien auf das höchste überrascht, als wir uns seiner Unbeholfenheit annahmen und sein störrisches Pferd an dem Auto vorbeiführten.



Verheerungen durch das Hochwasser.

Weggerissene Brücke und Notbrücke.

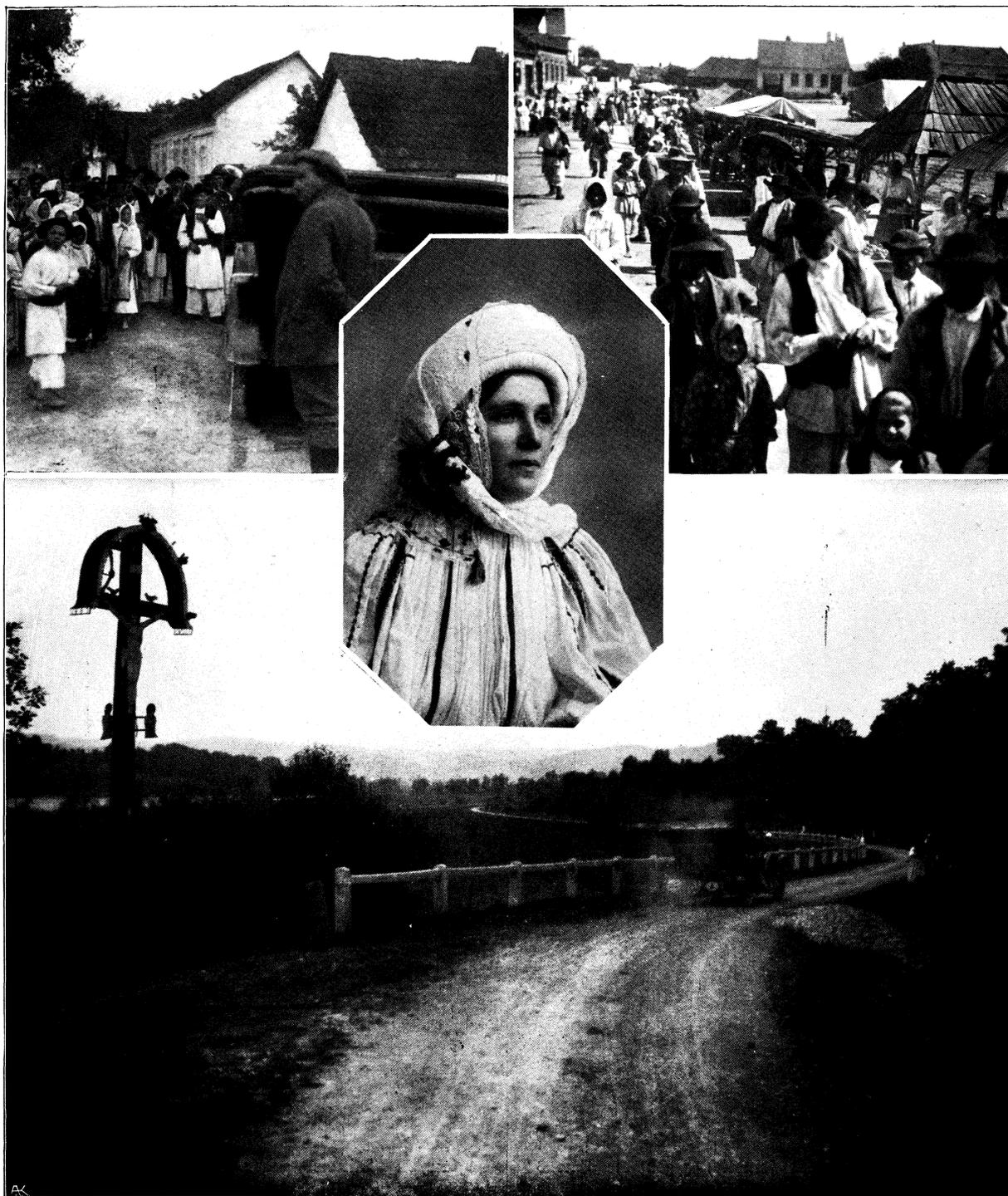
Ortschaften, die aus armseligen Holzhäusern bestehen, führte der Weg. Lange Zeit ging es durch die Ebene, dann wieder über Berge mit spärlichem Tannenbestand. Dörfer von fabelhaftem Kinderreichtum reichten sich aneinander, und keines der Kinder hatte viel mehr als ein Hemd am Leibe. Die hochliegende Kirche von Ditro zeigte uns kilometerweit den Weg. Dann eilten wir auf gewundener staubiger Straße über Berge ohne Baum und Strauch. In dieser Gegend sind auch die Bewohner einfach gekleidet. Es sind neben den Szeklern, wie sich hier die Ungarn nennen, zum größten Teile Rumänen und auch Armenier. Die Szekler sagen von sich, daß sie die eigentlichen Ungarn seien, sozusagen die Urungarn, denn sie führen ihre Abstammung auf die Hunnen zurück.

Die Fahrt wurde langweilig, besonders weil sich die Straße in schlechtem Zustande befand. Dafür wurden

Wieder flammten unsere Scheinwerfer auf und erregten staunende Bewunderung in den Ortschaften, die wir durchfuhren. Bald beleuchtete der Lichtkegel eine Kirche, bald eine Synagoge, bald ein rumänisches Gotteshaus. Wir hatten Szaszregen zur Nachtstation auserkoren, denn hierher sollten uns zwei neue Hinterradmäntel und einige reparierte Schläuche nachgesandt werden.

Hätten wir doch nur das dreißig Kilometer entfernte Maros-Basarhely als Nachtstation gewählt! Dort hätten wir gutes Essen, ein reines Hotel, gute Betten, kurz all das gefunden, was wir hier vermissen mußten. Es war übrigens das einzige Mal auf unserer Reise, daß wir nicht gut untergebracht waren.

Zur Kennzeichnung des Milieus sei nur das Gespräch zwischen mir und der Stubenfrau bei der Ankunft hiehergesetzt.



Bilder aus Ungarn.

Oben rechts und links: Ungarisches Landvolk. — Mitte: Mädchen aus Siebenbürgen. — Unten: Im Tale der Szamos.

Sie begann: „Wo soll ich den Schöfer hintun?“
„Welchen Schöfer?“

„Der, was mit Ihnen gekommen ist.“

„Sie meinen den Chauffeur? Das ist kein
Chauffeur, das ist ein Herr.“

„Also sind Sie der Chauffeur?“

„Nein.“

„Er ist kein Chauffeur, Sie sind kein Chauffeur,
ich bin kein Chauffeur, wer denn ist der Chauffeur?“

„Niemand!“

„Also sagen Sie endlich, wo ich den Schöfer hin-
tun soll?“

Da war nichts zu machen, ich werde ihr das
nächste Mal das Handbuch „Ohne Chauffeur“ mit-
bringen.

Ein Kapitel über Pneumatik.

Die größte Enttäuschung, die uns in Szaszregén
wurde, war, daß die seit einer Woche bestellten Pneu-
matiks nicht zur Stelle waren. Ohne Pneus kein auto-
mobilistisches Leben. Und wir brauchten Mäntel und

Schläuche. In Wien waren wir mit zwei neuen und vier fast neuen Laufmänteln weggefahren. Acht Reserve-schläuche waren in unserem Wagen verstaubt und zwei hatten wir nach Trjova geschickt. Wir durften also annehmen, ausreichend gerüstet zu sein. Aber die ungewöhnlichen Straßenverhältnisse Ungarns in diesem regen- und überschwemmungsreichen Jahr brachten uns mehr Reisedefekte, als wir erwartet hatten. Ein prinzipieller Fehler war es außerdem, daß der schnelle Wagen mit zu kleinen Rädern ausgerüstet war. 820×125 ist zu gering für ein Fahrzeug, das marschbereit 1600 Kilogramm wiegt und über hundert Kilometer die Stunde macht. Trotzdem muß ich gestehen: unsere Reifen leisteten ganz Außerordentliches. An die Mäntel wurden große Anforderungen gestellt, besonders wenn wir Flüsse auf Notbrücken oder mitunter auch ganz ohne Brücken zu passieren hatten. Das war auf dieser

aushalten sollen als der Ausländer; er hatte geleistet, was er leisten konnte. Nicht immer ist man in Oesterreich dem Auslande ebenbürtig . . .

Wir waren also in Szaszregren so weit „abgebrannt“, daß wir nur noch zwei Reserve-schläuche hatten. Das war wenig genug in Anbetracht aller Umstände. Der Postmeister empfahl uns, einen Tag in Szaszregren auf die Pneumatiksendung zu warten. Er hätte uns ebensogut auffordern können, eine Reise nach dem Mond zu machen. Wir wagten uns lieber in die Sonnen-glut, die unsere braune Hautfarbe an diesem Tage noch um einige Nuancen dunkler färbte und unsere Reifen bedrohte, als noch einen Tag in Szaszregren zu verbringen. Es war der heißeste Tag, den wir in Ungarn mitmachten, und — wie man uns sagte — sogar der heißeste Tag des Jahres 1913 überhaupt. „Ausgerechnet“ an diesem Tage mußten wir mit nur zwei



Ungarisches Landvolk.

Fahrt etwa dreißigmal der Fall. Ich habe so einen Notbrückenübergang bei Eger geschildert, und wenn ich von den übrigen hin und wieder nur andeutungsweise gesprochen habe, so geschah es darum, weil jeder folgende eine Wiederholung des ersten war. Wir hatten immer große Mühe, die verschlammten und gerölligen Waduser hinauf zu kommen. Wenn alle vierzig Pferde am Werke waren, den Wagen aus dem Schlamm zu ziehen, und wenn sich die Räder in dem morastigen Boden wirbelnd leer drehten, daß die Erdklumpen gegen die Kotbleche prasselten, dann erwartete ich immer, die Reifen davonfliegen zu sehen. Oft gab es vom Hochwasser zerrissene Straßen, auf welchen die spitzen Steine des Untergrundes feindlich gegen die Pneus gerichtet waren. Dann kamen wir wieder auf die viele Kilometer langen ebenen Gradstrecken, deren Oberfläche von der Sonne durchglüht waren, und auf welchen die Versuchung zu groß war, schneller zu fahren, als es die Pneumatiks vertrugen. Alle Umstände waren einer Dauerleistung der Pneumatiks ungünstig. Der Zufall wollte es, daß wir auf den Hinterrädern zwei verschiedene Marken hatten. So eine Art Pneumatik-konkurrenz in kleinem Maßstab. Es war ein erstklassiger österreichischer und ein erstklassiger ausländischer Reifen. Beide gingen fast genau bei demselben Kilometerstein zugrunde, zuerst der Ausländer und dreihundert Meter weiter freute auch den Oesterreicher das „Pneumatikhundeleben“ nicht länger. Es war auch wirklich kein Grund einzujehen, warum er es länger hätte

Reserve-schläuchen auf der Reise sein. Wir einigten uns vor der Abfahrt dahin, den Teufel nicht an die Wand zu malen und kein Wort von Pneumatikdefekten zu reden, denn „wenn man von der Sonne spricht, so scheint sie“, sagt ein französisches Sprichwort. Um so mehr dachten wir daran. Ich spähte nach jedem Stein, der den Reifen hätte gefährlich werden können, um ihn rechtzeitig auszuweichen. Vergeblich suchten wir irgendwo Schatten, um die Pneus wenigstens für einige Minuten den Sonnenstrahlen und der erhitzten Straßenoberfläche zu entziehen. Es war aber nichts damit. Die Häuser standen zu weit seitwärts von der Straße und die mageren Stämmchen der erst angepflanzten Bäume gaben nur einen bleiistdicken Schattenstrich. Sie plagen — sie plagen nicht (die Pneus nämlich), zählte ich an den Knöpfen meiner Weste. Ich hatte nichts anderes zu zählen, denn Starth-mantel und Rock waren wegen der Sonnenhitze längst in den Fond des Wagens gewandert.

Da ereignete sich ein Vorfall, der aufregend genug begann, dann aber einen ganz unerwartet lächerlichen Abschluß fand. Ich brauche nach der Schilderung der Hitze und der geringen Pneumatikreserven wohl nicht zu versichern, daß wir nicht sehr schnell fuhren, obgleich die Straße gerade, breit und fast vollkommen verkehrsfrei war. Scitlich jenseits des Straßengrabens lagerten ein Zigeuner und eine Zigeunerin. Die beiden hörten das Geräusch des Automobils erst, als wir etwa zwanzig Meter von ihnen entfernt waren. In diesem

Augenblicke sprang der Mann auf, machte einen Satz über den Straßengraben und lief mit geballten Fäusten wie ein Wahnsinniger auf uns los. Ein Zusammenstoß schien leicht möglich. Die Bremsdistanz war zu kurz, es kam deshalb nur darauf an, ob das Automobil die Entfernung bis zu der Stelle, wo der scheinbar Verrückte unsere Fahrbahn schneiden mußte, schneller zurücklegen würde, als er die Distanz, die vor ihm lag. Ich preßte das Akzeleratorpedal nieder und die Wirkung auf den Motor war wie der Sporenstoß in die

Seiten eines edlen Renners. Mit einem Ruck zog er los und der wütende Zigeuner verfehlte sein Ziel, das



IM TAL DER THEISS.



MESSE IN SIEBENBÜRGEN.

ihm, wenn er es erreicht hätte, wohl zum Verderben geworden wäre. Er änderte sofort seine Richtung und wir sahen ihn im Staubwirbel des Automobils mit wilden Gesten hinter uns nachlaufen. Gerade in diesem Augenblicke ereignete sich das, was wir seit dreißig Kilometern gefürchtet hatten: ein Pneumatik platzte. Wie ein Schuß aus einer Kanone klang die Explosion. Der Zigeuner! Jetzt konnte er uns erreichen. Ich glaube, wir sahen uns nicht gerade mit sehr mutiger Miene nach ihm um. Wir waren zwar zwei gegen einen, aber wir hatten gar keine Lust, uns auf der Landstraße herumzubalgen. Doch was war das? Da lag der Zigeuner flach auf der Straße. Das dauerte aber nur eine Sekunde. Dann sprang er auf und lief, gefolgt von dem schreienden Weibe, über die Felder, als ob die Panduren hinter ihm her wären. Da wir nicht gut annehmen konnten, daß bei einer möglichen Rückkehr des Zigeuners der zweite Hinterradreifen

ihn durch einen Schreckschuß zu Boden strecken würde, suchten wir aus der Schnelligkeit, mit der abnehmbare Felgen auszuwechseln sind, den größtmöglichen Nutzen zu ziehen. Wir setzten unsere Fahrt fort, um ein merkwürdiges Abenteuer reicher, aber um einen Pneu-
matikschlauch ärmer.

Was wollte der Zigeuner eigentlich? Es sah fast aus wie eine Art Selbstmordversuch. Vielleicht war ihm einmal durch ein Automobil ein Leid zugefügt worden. Das schien nach der ganzen Situation das Wahrscheinlichste. Es war übrigens der einzige Fall auf der ganzen Fahrt, daß uns jemand feindlich begegnete.

Die Hitze wurde allmählich unerträglich, und als wir gegen elf Uhr nach Maroszludas kamen, stand es bei uns fest, daß wir hier bleiben müßten. Wir durften hoffen, ein bescheidenes Gasthaus anzutreffen, es schien uns indes recht zweifelhaft, ob es uns gelingen würde, für unser Automobil einen schattigen Platz ausfindig zu machen. Schattig mußte er sein, wir konnten den Wagen unmöglich die-
fer brennen-
den Sonne

burg, uns zur Vorsicht mahnte. Bremsen half nichts, das Hindernis kam zu unvermittelt. Das nahm uns der linke Hinterradreifen offenbar übel, denn er pläzte eine Minute später. Somit kam der letzte Refereschlauch zur Verwendung, was uns mit Rücksicht auf die Nähe des Zieles nicht sonderlich beunruhigte. Noch gab es einen kleinen Paß zu überwinden und dann sah man in einer weiten Ebene Klausenburg liegen, mit Häuschen, klein wie aus einer Nürnberger Spielzeugschachtel. Wir stellten den Motor ab und ließen den Wagen, getrieben durch sein Schwergewicht, bergab rollen. Ganz geräuschlos lief er dahin, nur ein leises Säusen der Pneumatiks war hörbar, beinahe vergleichbar mit dem behaglichen Schnurren einer Katze, wenn man ihr über das Fell streicht. Es war eigentlich kein Rollen, sondern ein Gleiten, stoßfrei, fast schwebend. Die Stadt flog uns förmlich entgegen, und nie zuvor habe ich in dem Automobil so sehr das Gefühl des Fliegens gehabt, als auf dieser breiten, guten, sanft geneigten Straße — vor den Toren Klausenburgs.



König Matthias-Denkmal in Klausenburg.

aussetzen. Die niedrigen Häuschen warfen aber nur einen kurzen Schatten. Da öffnete ein kleines Hotel gütlich seine breiten Tore und in dem Hausgang war dunkler, kühler, einladender Schatten. Hier blieb unser Automobil bis vier Uhr nachmittags wohlgeborgen stehen, während wir uns in die dunkelste und kühlfte Ecke des Gasthauses zurückzogen. Wir verkrochen uns förmlich vor der Sonne. Erst als die ärgste Hitze vorüber war, wagten wir uns wieder hervor. Die Ortschaften, die wir durchfuhren, waren menschenleer, förmlich wie ausgestorben, selbst jetzt war es den Eingeborenen noch zu heiß.

Das Terrain wurde welliger, und links trat ein hoher, scheinbar gespaltenen Berg immer deutlicher hervor. Dort war der Eingang zur Tordaschlucht. Bald durchfuhren wir Torda, eine der staubigsten Ortschaften nicht nur Ungarns, sondern der Welt. Der Abend kam und mit ihm die erwünschte Abkühlung. Jetzt konnten wir auf der guten Straße den Motor wieder flott laufen lassen, dem nahen Klausenburg entgegen. Wir fuhren denn auch so lange flott, bis eine verräterische Wasserrinne, etwa fünfzehn Kilometer vor Klausen-

In Klausenburg, dem die Ungarn den Namen Koloszvar gegeben haben, lernte ich Dr. Czifos kennen, einen charmanten Sportsman; er ist noch jung an Jahren, aber doch schon Direktor einer sehr bedeutenden automobilistischen Unternehmung, durch deren intensive Verarbeitung die Zahl der Automobile in Koloszvar und Umgebung in zwei Jahren von 7 auf 150 gestiegen ist. Dr. Czifos ging uns mit Rat und Tat an die Hand und wollte uns auch einen seiner Beamten zur Fahrt in die dreißig Kilometer entfernte Tordaschlucht mitgeben. Wir lehnten aber ab, wie Leute, die ihren Weg durch die Welt allein zu finden wissen. Hätten wir doch sein Anerbieten angenommen! Wir hätten uns viel Unständlichkeiten erspart und wahrscheinlich auch die Tordaschlucht zu sehen bekommen. So haben wir sie nur beinahe gesehen. Wir fuhren tags darauf den Weg, den wir gekommen waren, nach Torda zurück. Dort beginnt angeblich die Schlucht, und dort begann das Fragen. Wir frugen fast die Bewohner der ganzen Stadt: „Ittvan az ut a Tordahasadékhoz?“ Man wies uns hierhin und dorthin. Wir fuhren auf einer staubigen, schlechten Straße rings um einen großen Berg, wir



Bilder aus Ungarn.

Oben: Die letzte Steigung vor Klausenburg. — Unten: Typisches ungarisches Bauernhaus.

fuhren über die schlechtesten Feld- und Anmittelwege, wir fuhren über Schotter und Felsgestein, blieben beinahe in einer mit Reisig überdeckten Grube stecken, und kamen doch nicht in die Tordaschlucht. Es ist keine seltene Erscheinung in Ungarn, daß die Bewohner oft über ihre nächste Umgebung schlecht oder gar nicht informiert sind; sie lieben ihr Land, sie halten es für das schönste der Welt, aber sie kennen es nicht. Wie wäre es sonst möglich gewesen, daß wir nach endlosen Fragereien schließlich von einem Polizeimann in eine Ziegelei geführt wurden, wo zwar ein Wegweiser in die Torda-Gasabék wies, doch in der Richtung über einen elenden Karrenweg mit 35 Prozent Steigung, den gewiß noch niemals ein Automobil gefahren ist. Mit den Kreuz- und Quersfahrten war es mittlerweile Abend geworden, ohne daß wir unser Ziel erreicht hatten, und so kehrten wir mit dem trostreichen Gedanken, daß man „nie wissen kann, zu was es gut ist“, nach Klausenburg zurück.

Ausgestattet mit zwei neuen Schläuchen, gingen wir am nächsten Tage auf die weitere Reise. Es war eine fröhliche, schnelle Fahrt, denn es hatte in der Nacht geregnet, der Staub war gebunden und die Luft war kühl. Die Bevölkerung paradierte im Sonntagsstaat, die Bauernburschen trugen alle Sträußchen auf dem Hute und hatten kokette, rosafarbige Schürzchen vorgebunden. Die Mädchen hatten rote und blaue Bänder in den schwarzen Zöpfen eingeflochten, die Kleider waren von bunter Farbe, es fehlten jedoch die mit roten Worten besetzten Röhrstiefel an den Füßen. Sie zogen es vor, sie in der Hand zu tragen. Die Straße war bis Balaszut geradezu herrlich. Auch später war sie nicht schlecht, obgleich sie schmal wurde, eine seltene Erscheinung in Ungarn. Das Landschaftsbild war während des ganzen Tages schön und abwechslungsreich. Bald führte uns der Weg entlang eines malerischen Flusses, der Szamos. Dann kamen wir ins Gebirge, und einmal ging es in großen Kurven bergan. Von der Höhe

hatten wir einen wundervollen Ausblick auf den Silberstreifen der Szamos und die zahlreichen Höhenrücken, in deren fernem Nebel sich unsere Straße verlor. Wir fuhren durch kleine, hübsche Städte und arme Dörfer. In diesen hatte die Ueberflutungsflut den gelben Lehm nicht nur über die Felder und in die Gärten, sondern bis in die Wohnungen getragen. Überall sah man noch die Zeichen der Verwüstung. Trotzdem gab es Musik und Tanz. Die Männer standen

in Gruppen auf der Straße, und wenn wir in ihre Nähe kamen, küfteten sie wie auf Kommando die breiten Strohhüte. Wir brauchten nur mit Elen zu antworten, um großen Jubel auszulösen. Soweit wäre alles in der schönsten Ordnung gewesen, wenn nicht zwei böshafte Hufnägeln den Weg in unsere Reifen gefunden hätten. Es nutzte uns also wenig, daß die Sonne uns verschonte, denn Hufnägeln sind noch gefährlichere Feinde für luftgefüllte Reifen als die Hitze. Mit bezürbten Gesichtern gestanden wir uns ein, daß wir wieder keinen Reservereschlauch zur Verfügung hatten. Die Tücke des Objekts ist oft grenzenlos. Ich bin mitunter ein ganzes Jahr lang ohne Pneumatikschaden gefahren, um dann bei einer einzigen



Ruine Stollenburg. (Phot. Adler, Hermannstadt.)

Tour eine lange Reihe von Defekten zu haben. Nirgends ist das Gesek der Serie so unerbittlich. Es scheint oft, als ob die Reifen ihrem gepressten Herzen Luft machen müßten, koste es was es koste. Und es kostet gewöhnlich recht viel. Besonders wenn es der böse Zufall will, daß man nicht rechtzeitig entdeckt, daß ein Pneumatikdefekt eingetreten ist. Dann folgt dem Luftschlauch mitunter auch der Laufmantel. Ich erinnere mich eines kleinen, kaum fünf-hundert Kilo schweren Wägelchens, mit dem ich anderthalb Jahre lang gefahren war, ohne einen Pneumatikdefekt, bis dann auf einer Fahrt von Wien nach Graz 21 Defekte die Reise so sehr erschwerten, daß ich sie in Frohnleiten aufgab.

□□□



VI.

Es ist nie klug, auf einer weiten Automobilfahrt am Morgen eines Tages zu sagen: ich will abends in dieser oder jener Stadt sein. Es ist viel vernünftiger, einige Orte in Aussicht zu nehmen, in denen man bleiben kann, und im Verlaufe des Tages den Ort zu wählen, der der vorteilhafteste ist. Unser Wunsch, in Marmarosziget zu übernachten, sollte denn auch unterschiedliche Schwierigkeiten im Gefolge haben und daher nicht in Erfüllung gehen. Es dunkelte bereits stark, als wir durch Nagybánja fuhren. Unser Ziel war 60 Kilometer weit entfernt. Trotz der Dunkelheit konnten wir mit Rücksicht auf unsere guten Laternen annehmen, innerhalb zweier Stunden in der Nachtstation zu sein. Zwei Stunden Nachtfahrt, das bedeutet gar nichts, wenn man die Straße kennt, wenn sich kein Zwischenfall ereignet und wenn die Laternen bis ans Ziel in Ordnung bleiben. Doch merkwürdigerweise: Zwischenfälle gibt es gewöhnlich nur bei Nachtfahrten. Das kommt freilich zum Teil daher, weil nachts die Schwierigkeiten sich steigern. Eine unbedeutende Störung, ja oft nur ein Pneumatikschaden kann in der Nacht zur Kalamität werden. Man wird leicht hastig und läßt es dann an Sorgfalt mangeln.

Wir zündeten hinter Nagybánja unsere Scheinwerfer an und fuhren Marmarosziget entgegen. Kaum waren wir abgefahren, hätte es beinahe einen Mord an einem Schwein gegeben. Ein Bauernjunge jagte das große fette Tier direkt in unsere Fahrbahn und die Scheinwerfer übten auf dieses nützliche Haustier dieselbe Wirkung aus, wie man sie bei Hasen beobachten kann. Sie bleiben im Lichtkegel der Lampen und suchen in der Fahrtrichtung des Autos zu fliehen. Auch das Müffeltier lief erschreckt vor uns her, so daß es nur durch die Kraft der Bremsen vor dem sicheren Tode gerettet werden konnte.

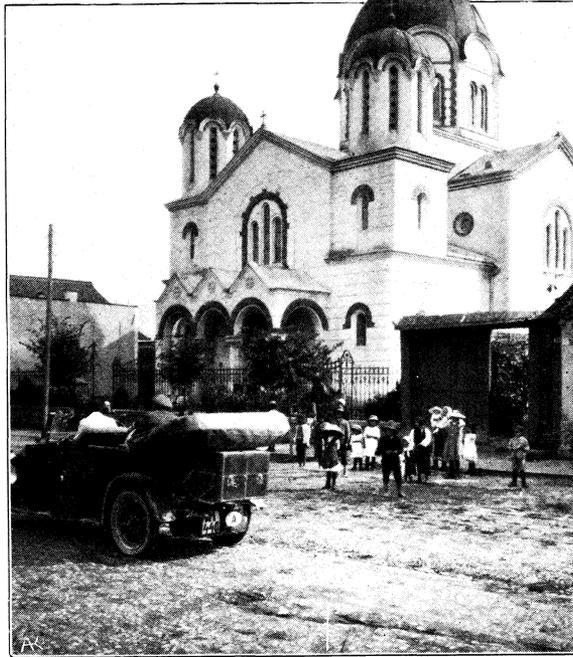
Dann fuhren wir durch eine Reihe von Ortschaften, wo uns die Jugend fabelhafte Ovationen darbrachte, doch, wie ich glaube, weniger zu unserem als zu ihrem Vergnügen. Die Rangen schrien sich die Seele

aus dem Leibe. So lange sie von den Scheinwerfern bestrahlt wurden, waren sie mäuschenstill. Erst wenn sie wieder das schützende Dunkel der Nacht umfing, erhob sich wie auf Kommando ihr Indianergeheul. Bald hatten wir auch die letzte Ortschaft hinter uns und nun ging es einem Gebirgszug entgegen, der auf unserer Profilkarte wie ein spitzer Zuckerhut aussah. Es war das Látos-Gebirge. Wir waren erstaunt über die wunderbare, breite Straßenanlage. In gleichmäßiger Steigung geht sie bergan, die Kurven sind von großem Durchmesser und die Oberfläche ist ausgezeichnet. Soweit wir in der Finsternis konstatieren konnten, befuhren wir eine Automobilstraße ersten Ranges. Der dunkle Tannenbestand rechts und links wurde von unseren Scheinwerfern phantastisch beleuchtet. In Kozogsvár wollte man probeweise ein paar drehbare Scheinwerfer an dem Automobil anbringen. Ich bedauerte jetzt beinahe, das Anerbieten abgelehnt zu haben, denn es ging 20 Kilometer lang bergauf, und es reihte sich Kurve an Kurve. Hin und wieder hörten wir ein Gebirgswasser zu Tale rauschen. Einmal gerieten ein paar einsame Gäule in das Licht unserer Scheinwerfer. Sie blickten uns mit großen glänzenden Augen verwundert an, dann gingen sie langsam zur Seite. Weit und breit war kein Mensch zu erblicken. Der Paß war die einsamste Strecke auf unserer ganzen weiten Fahrt. Wir zündeten ein Streichholz an, um auf den Kilometerzeiger zu sehen, wie weit wir noch zu fahren hatten. Das ist wohl einer der angenehmsten Vorzüge des Kilometerzeigers, daß man jeden Augenblick ausrechnen kann, wie weit es noch bis zum Ziele ist. Das gilt besonders von nächtlichen Fahrten, wenn man die Kilometersteine schlecht oder gar nicht sieht. Diesmal wurde uns eine unangenehme Ueberraschung zuteil. Der Zeiger des Schnelligkeitsmessers zeigte auf Null, der Kilometerzähler war stehen geblieben. Das war fatal. Wir trösteten uns damit, daß „wir Alten“ doch nicht bei Kilometerzählern großgezogen worden sind. Es ist in der ersten Zeit des Automobilismus so viele Jahre ohne Kilometerzähler gegangen, warum sollte es nicht

auch jetzt gehen? Trotzdem fehlte uns der Kilometerzähler. Kurve um Kurve blieb hinter uns. Wir kamen flott weiter, und dennoch schien es, als ob der Berg kein Ende nehmen wollte.

Ein großes weißes Haus leuchtete aus dem Dunkel. Das war also die Pashöhe und wir durften annehmen, daß es jetzt wieder bergab ginge. Doch wenige Meter weiter gab es bergansteigend abermals eine Rechtskurve, dann wieder eine Linkskurve, der abermals eine Rechtskurve folgte, dann phantastische Felsen, und dann dichter Nebel. Jetzt nützen die guten Scheinwerfer nichts mehr. Wir versuchten es mit den kleinen elektrischen Laternen, denn die Erfahrung hat mich gelehrt, daß eine kleine Lichtquelle im Nebel oft vorteilhafter wirkt als die großen Scheinwerfer. Doch auch das war vergeblich. Die Einsamkeit des Passes ließ uns nicht befürchten, irgend einem Fahrzeug zu begegnen und da man die seitliche Begrenzung der Straße erkannte, wagten wir trotz des Nebels ein flottes Tempo. Mit einem Male schien es ebener zu werden, und dann geschah etwas Unerwartetes. Die

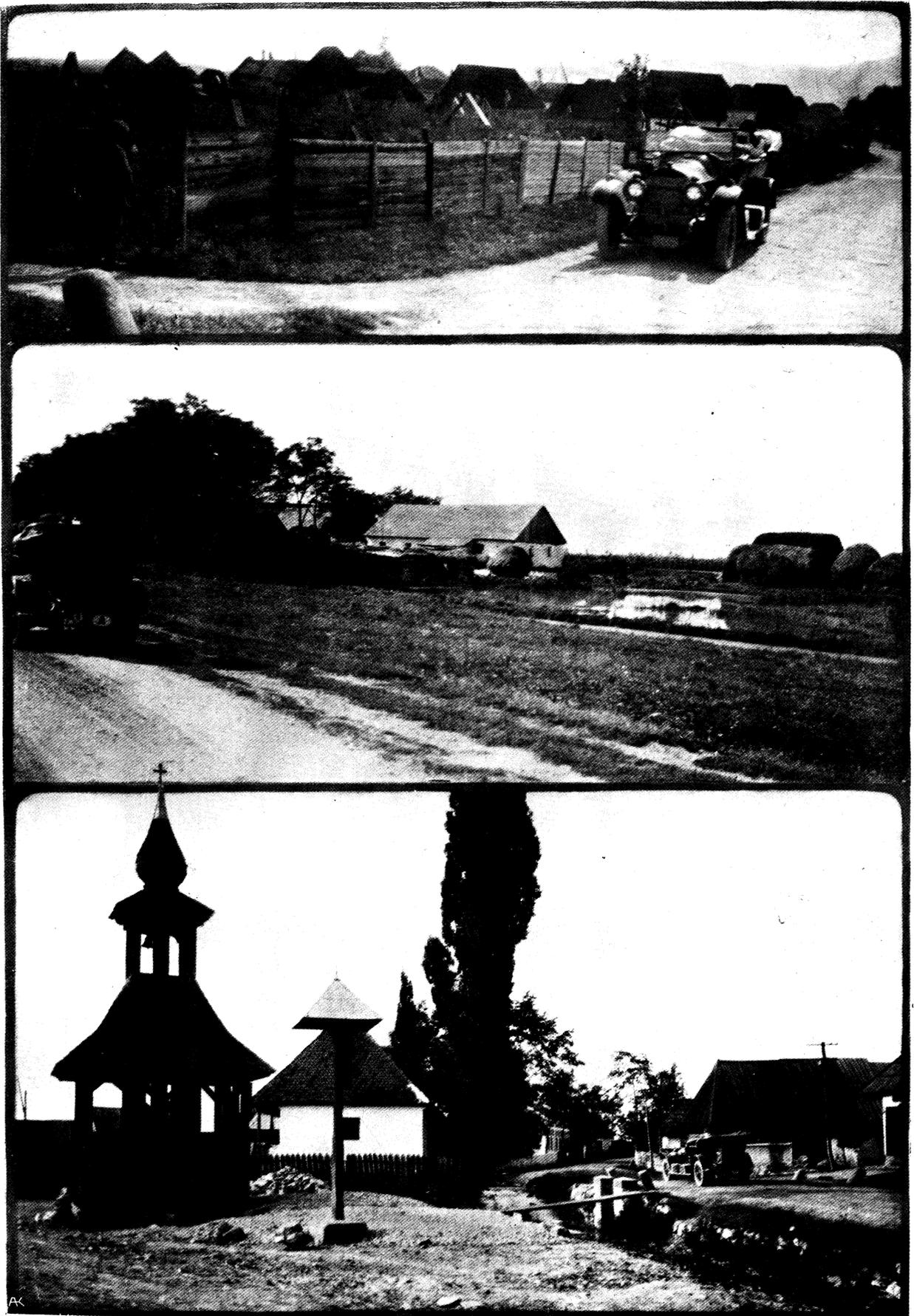
Vorder räder fielen plötzlich wie von einer Stufe herab und gleich darauf folgten die Hinterräder, wobei der Wagenkasten in seinen Federn fast bis auf die Achsen hinunter gedrückt wurde. Ich entkuppelte schleunigst den Motor und zog die Bremsen an. Der Wagen blieb augenblicklich stehen; weniger infolge der Bremswirkung als infolge der Straßenoberfläche. Die ausgezeichnete, von uns so bewunderte Automobilstraße endete auf der Höhe des Berges in einem — Morast. Wir trauten unseren Augen nicht. Als wir ausstiegen, sanken wir tief in das weiche Erdreich ein, und wir betrachteten ängstlichen Blickes die Räder, die auch weit über die Pneumatiks in der weichen lehmigen Erdmasse steckten. Es schien uns ganz unfahbar, daß die großartige Straße hier wirklich enden sollte. Wir stellten den Motor ab, und das feierliche Schweigen der Nacht umfing uns. Vor uns beleuchteten die Scheinwerfer eine Nebelwand, hinter uns lag dunkel und schwarz die Nacht, rechts waren Felsen und links war so etwas wie eine neue



Griechisch-rumänische Kirche.



Typen aus der Gegend von Nagybánya.



Bilder aus Ungarn.

Oben: Friedhof am Wegesrand. — Mitte: Csarda. — Unten: Kermlisches Dorf mit Glockenturm.



Ungarische Armentier.

Straßenanlage sichtbar. Da saßen wir also fest. Wir studierten die Karte im Lichte unserer Scheinwerfer. Da war dick und breit die große Heerstraße eingezeichnet und auch in zwei anderen Karten, die wir zur Verfügung hatten, fanden wir die Straße wieder. Die Kartenzzeichner hatten den Straßenbau vermutlich „eskomptiert“. Wir waren zu früh daran, die Straße war noch nicht ausgebaut.

Vielleicht, so sagten wir uns, sind die Arbeiten auf der anderen Seite des Berges schon so weit gediehen, daß die andere Seite der Straße nicht gar zu fern ist. Es schien uns immerhin die Möglichkeit vorhanden, vorsichtig fahrend das auf der anderen Seite gelegene Straßenstück zu erreichen. Wir überließen das Automobil vorläufig seinem Schicksal und suchten im Scheine der elektrischen Taschenlampe das „andere Ende“ der Straße, indem wir durch den Schmutz bergab wanderten. Es war eine Straße vorhanden, aber es war mehr ein Knüppelweg als eine Fahrstraße. Dabei war sie naß und schlüpfrig und wurde schließlich so eng und jäh abfallend, daß es ganz unmöglich schien, hier hinunter zu kommen, ohne seitlich den Abhang hinabzugleiten. Da das Bremsen in Stemmstellung vorläufig nur eine spißportliche, aber noch keine im Automobilismus beliebte Übung ist, wanderten wir zum Auto zurück, dessen Lampen wie schmierige Kleckse im Nebel verschwammen. Unsere nächste Sorge war die, aus dem Morast herauszukommen, in dem wir steckten. Das war eine schwierige Sache, um so mehr, als wir ja die „Treppenstufe“, die wir hinabgefahren waren, wieder hinauf mußten. Viele Experimente durften wir nicht machen, denn unser rechter Hinterreifen war nicht mehr sehr zuverlässig und es war auch kein rettender Reservereschlauch vorhanden. Ich schaltete vorsichtig ein und begann zu revidieren. Es ging langsam, aber es ging. Der grimme

Sagen kommandierte, indem er voranging: „Achtung, jetzt kommt die Treppenstufe. Also Vollgas!“ Einen Augenblick schien es kritisch. Ich hörte das saufende Geräusch der sich leer im Schlamm drehenden Räder, doch dann hob sich das Hinterteil des Wagens — wir waren befreit.

Die Situation war trotzdem noch nicht geklärt. Hörte die Straße hier oben wirklich auf? Hatten wir eine Abzweigung übersehen, oder befanden wir uns gar schon längere Zeit auf einer falschen Straße? Auf alle Fälle mußten wir zurück. Eine Schwierigkeit bestand zunächst darin, den langen Wagen umzukehren. Eine harte Oberfläche zeigte nur der mittlere schmale Teil der Fahrbahn. Sobald man diesen verließ, kam man in weiches, durchnäßtes Erdreich, das wieder die Gefahr des Steckenbleibens in sich barg. Unter solchen Umständen bei Nebel und Finsternis umzukehren, ist ein hartes Stück Arbeit. Wir fanden schließlich eine günstige Stelle, wo mit vielem Hin und Her gewendet werden konnte, und nun ging es mit abgestelltem Motor geräuschlos bergab, in der stillen Hoffnung, daß wir irgendwo seitlich eine Abzweigung finden könnten. Wir hielten scharfen Ausschlag in die wallenden Nebel. Nichts zeigte sich seitlich von unserer Fahrbahn, nur Felsen und Tannen. So kamen wir aus der Nebelzone wieder in klare Luft und schließlich zu dem weißen Gebäude, wo wir anfänglich die Pashhöhe vermutet hatten. Hier hofften wir Auskunft zu erhalten. Still lag das Gebäude da, kein Lichtschimmer drang durch die Fenster, nur ein paar Hunde erhoben ein müdenes Gebell, als wir Hupensignale gaben. Nach einiger Zeit trat eine weiße Gestalt aus der Türe. Es war ein Straßeneinräumer, den wir unsanft in seiner Ruhe gestört hatten. Er kam zögernd zu dem Automobil, und nun entwickelte sich eine ungarisch-deutsche Unterhaltung mit vielen



Ein alter Pranger.



Bilder aus Ungarn.

Oben: Eine prächtige Straßenanlage in der Nähe von Tecsö. — Unten: Partie im Marostale.

Gebärden, die aber zu keinem positiven Ergebnis führte. Wir zeigten dem braven Manne unsere Landkarten. Er schien nie zuvor etwas Ähnliches gesehen zu haben, denn er betrachtete sie ungefähr mit der gleichen Veritändnislosigkeit, wie ein Neger zum erstenmal ein Grammophon hört. Es blieb uns nichts anderes übrig, als weiter bergab zu fahren und vielleicht dort zu landen, wo wir vor etwa vier Stunden bequem die Tagesetappe hätten beschließen können.

Geräuschlos glitt unser Wagen durch den schweigenden Tannenwald. Die Nacht war so still, so ruhig, so feierlich. Da begann es unter dem Wagen zu zirpen.

Gefälle und wenn auch die Handbremse angezogen war, so ist es doch recht ungemütlich, jemand knapp vor den Hinterrädern liegen zu sehen. Das kann auch ruhige Leute nervös machen. Ich drückte zur Vorsicht auch die Fußbremse nieder. Bald hörte man Hagen rumoren, brummen und poltern. Nach einiger Zeit kam er wieder zum Vorschein, das Gesicht von Öl glänzend, aber auch vor Freude, den Defekt behoben zu haben. Wir hätten übrigens auch ohne Untersuchung weiter fahren können, denn kein edles Organ des Autos war gefährdet, lediglich der Antrieb des Schnelligkeitsmessers war von der Führungsrolle abgesprungen und hatte sich beim



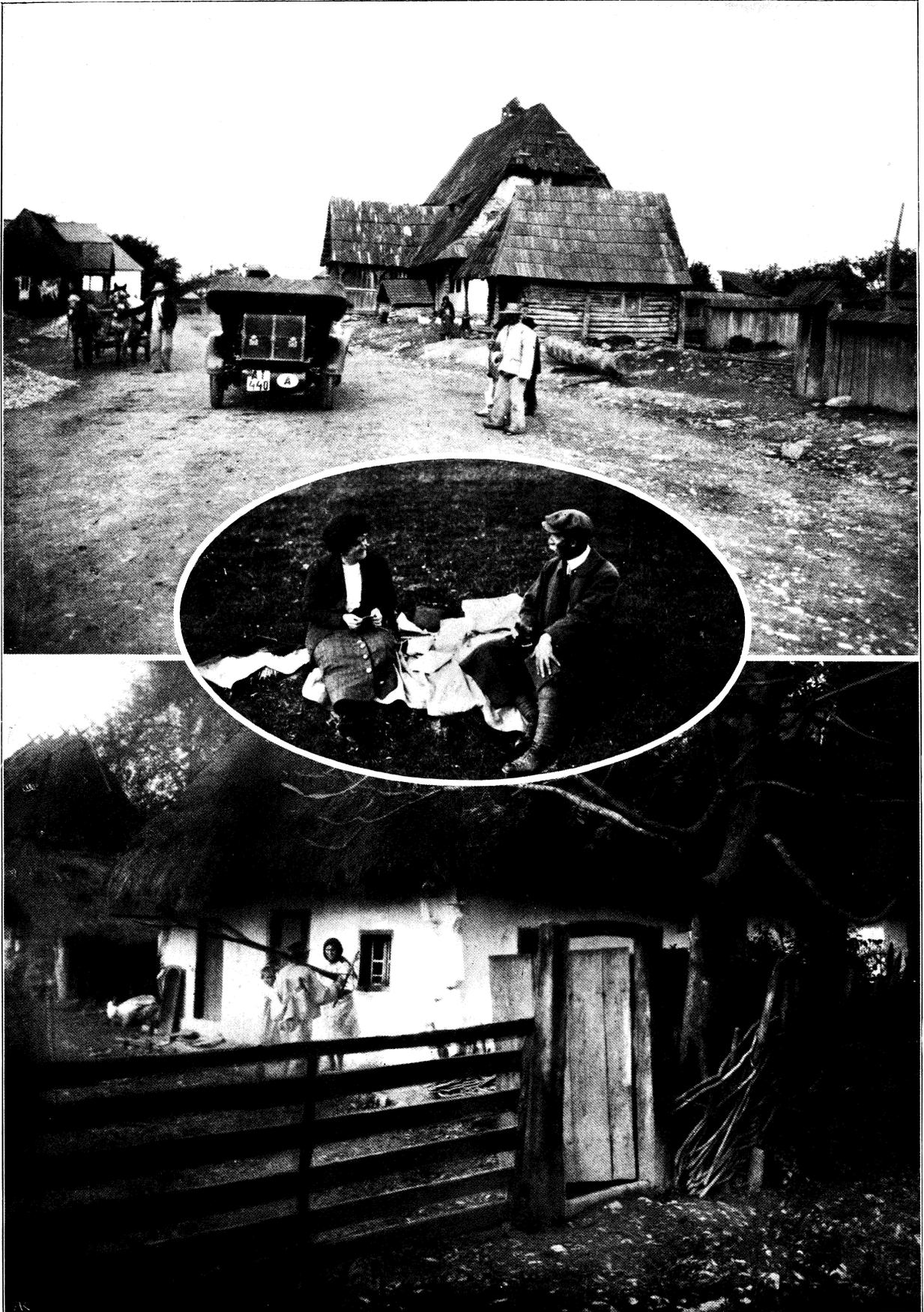
Ein Lastwagen, der in der aufgeweichten Straße stecken geblieben ist und uns den Weg versperrt.

Erst leise, dann stärker und schließlich quietschte es wieder fast genau so wie damals in der Gegend von Váziás. War das abermals ein heißgelaufenes Lager? Wir schienen also doch verurteilt zu sein, die Nacht auf dem Paß zuzubringen. Oder sollten wir weiter fahren, in der Erwartung, daß es vielleicht von selber besser werden würde? Freilich, das Geräusch ging uns förmlich durch Mark und Bein. Was mich anbetraf, so hätte ich beinahe den Versuch gemacht, weiter zu fahren, aber dagegen erhob Hagen seine gewichtige Stimme.

„Das muß ich untersuchen“, meinte er, „und wenn es bis morgen früh dauert.“ Da ich seine grimmige Entschlossenheit sah und überdies überzeugt war, daß er recht hatte, hielt ich an. Das Geräusch verstummte und wir machten uns zur Untersuchung bereit. Das heißt, der grimme Hagen machte sich bereit, indem er vorerst eine Virginia aus der Tasche zog, sie mit vieler Umständlichkeit anzündete und sich dann anschickte, so bewaffnet, unter das Automobil zu kriechen. Das war nicht sehr behaglich, denn der Wagen stand im

Schwungrad eingeklemmt. Dort machte er das unheimliche Geräusch. Hagen hatte ihn wieder in die Führungsrolle gebracht. Nach Feststellung dieses Tatbestandes gab ich der Meinung Ausdruck, daß es ja doch besser gewesen wäre, weiter zu fahren. Das machte aber Hagen wirklich grimmig. Seine Argumente gipfelten darin, daß wir jetzt des Vorteils des Kilometerzählers wieder teilhaftig geworden seien und gerade als er mit der rotglühenden Nische seiner Virginia den Schnelligkeitsmesser beleuchtete, um zu beweisen, wie erfolgreich seine Tätigkeit gewesen sei, sprang der Zeiger wieder auf Null, und blieb nach einigen Zuckungen regungslos stehen. „Halt!“ rief Hagen, „ich muß unter den Wagen kriechen, und wenn es bis morgen früh dauert!“ Doch diesmal hatte er kein Glück...

Nach etwa einer halben Stunde fuhren wir in eine Ortschaft ein, wo scheinbar alles schon in tiefem Schlafe lag. Es war Felsöbánya. Nur das Auge des Gejezes machte, in Form von zwei Polizeileuten. Wir erinnerten uns, bei der Fahrt hier ein Gasthaus gesehen zu haben, das einen recht guten Eindruck machte, und



Bilder aus Ungarn.

Oben: Ein Dorf nahe der galizischen Grenze. — Mitte: Das Frühstück am Wegesrande. — Unten: Ungarisches Bauernhaus.

es schien nicht ausgeschlossen, hier ein Unterkommen zu finden. Die beiden „Augen des Gesetzes“ gaben uns bereitwilligst Auskunft. Sie versicherten uns, daß das Gasthaus ausgezeichnet sei, und daß wir zufrieden sein würden. Damit schwang sich einer rechts, der andere links auf das Trittbrett unseres Automobils, so daß wir gewissermaßen unter polizeilicher Eskorte zu dem kleinen Hotel kamen. Die Haustore wurden aufgerissen, unser Automobil rollte durch die Toreinfahrt, nicht ohne daß die beiden Polizeileute, die während der kurzen Zeit des Wartens abgestiegen waren, wieder ihren

Am nächsten Tag große Beratung, an der sich der Wirt, ein Straßenbauingenieur, der Chauffeur des früher erwähnten Lastwagens und ein sehr landeskundiger polnischer Jude beteiligten. Der Straßenbauingenieur sagte uns, die Straße direkt über den Berg, auf der wir in der Nacht stecken geblieben waren, sei wohl die vorteilhafteste, denn es sei möglich, mit dem Automobil in zwei Stunden Marmarosziget zu erreichen, vorausgesetzt, daß wir die kritische, noch nicht ausgebaute Strecke von dreihundert Meter überwinden könnten. Es würde bei Tag vielleicht gehen. Auf dies



Strohgedeckte Häuser bei Avasuffalu.

Platz auf den Trittbrettern eingenommen hätten; sie wollten sich während der Fahrt durch den Torweg und in den Hof nicht um das Vergnügen des Automobilfahrens bringen lassen. Unser Vertrauen zu dem Gasthause wuchs sofort um ein beträchtliches, als wir im Hof ein Lastenautomobil, einen soliden Benz, stehen sahen. Die beiden Polizeileute hatten übrigens recht gehabt. Wir waren ausgezeichnet aufgehoben, besser als in manchem vornehmen Hotel. Der ungarische Wirt bediente uns mit großer Aufmerksamkeit.

An diesem Abend hörten wir Zigeunermusik in ihrer wildesten Form. Eine fünfköpfige Bande spielte in dem nicht sehr großen Gastzimmer so laut sie nur konnte, angefeuert durch einige sehr lebhaftere Zuhörer, die ihrerseits, so laut sie konnten, dazu sangen. Es war ein Heidenespektakel, der sich noch steigerte, als Csardas getanzt wurde. Der Lärm dauerte bis zum frühen Morgen, ohne uns indes zu stören, denn wir schliefen, wie nur Automobilisten nach einem abwechslungsreichen Tag schlafen können.

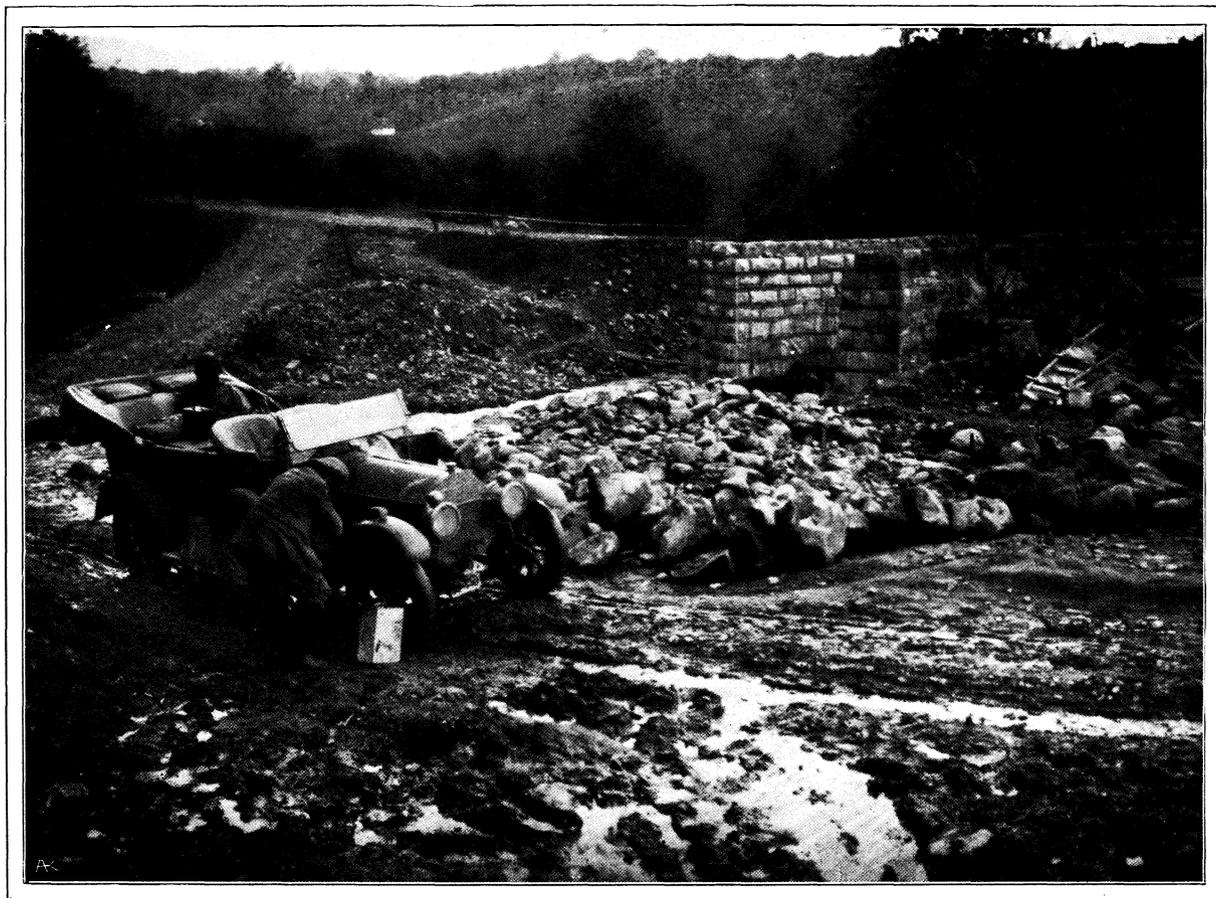
Vielleicht ließen wir uns aber nicht ein, um so weniger, als es in der Nacht in Strömen geregnet hatte. Wir hatten den ersten Teil der dreihundert Meter am Abend vorher kennen gelernt, sie mochten nach dem nächtlichen Regen in einer schönen Verfassung sein. Der Chauffeur und der polnische Jude waren für den nur auf einer Spezialkarte eingezeichneten Weg über Kapnikbánya; er sollte nur einen Umweg von 28 Kilometer bedeuten und angeblich gut fahrbar sein. Es kam noch die dritte Möglichkeit, des sehr beträchtlichen Umweges über Nagybánya, Szinhérváralja, Avasuffalu und Tecső in Betracht. Diese Straße ist 135 Kilometer lang und man sagte uns, daß sie von ausgezeichneter Beschaffenheit sei. Wer indes die Wahl zwischen einer Straße von 80 Kilometer und einer solchen von 135 Kilometer hat, wird immer lieber die kürzere Strecke vorziehen.

„Garantieren Sie,“ fragte ich den Chauffeur, „daß die Straße über Kapnikbánya gut ist?“

„Gewiß,“ antwortete er. „Sie können unbesorgt fahren. Ich muß selbst diese Strecke benutzen.“

Damit schwang er sich auf den Sitz des Lastwagens, akzelerierte bis zur höchsten Tourenzahl, riß den Auspuff auf, als ob er den Kilometerweltrekord in Angriff nehmen wollte, und rasselte von dannen. Eine Stunde später waren wir startbereit. Die Spur des Lastwagens in der regendurchweichten Straße wies uns den Weg. Scharen von Bauern, die zum Markte zogen, begegneten uns. Sie wateten mühsam durch den tiefen Schmutz der Straße, ihre Schuhe litten nicht darunter, denn kein einziger hatte welche. Um die

Pneumatikreserven aus Wien bestellt. Wir kamen zum zweiten Mal nach Felsőbánya und Nagybánya und strebten dann auf großen Umwegen diesem schier unerreichtbaren Marmarosziget zu. Nur eines machte uns Sorge: unser rechter Hinterradmantel, dem das Geröll und Gestein der brückenlosen Bäche gewissermaßen die „Fetzen vom Leibe“ geriffen hatten. Solange wir der Richtung der Bahn folgten, war immer noch die Möglichkeit einer Rettung gegeben. Wir hatten im äußersten Falle in irgend einer kleinen Ortschaft auf das Ein-



Im Gerölle eines Flußbettes.

Bei dieser Gelegenheit entdeckten wir, daß eine Reserve-Ölkanne ihren Inhalt langsam, aber sicher auf die Straße tropfen ließ.

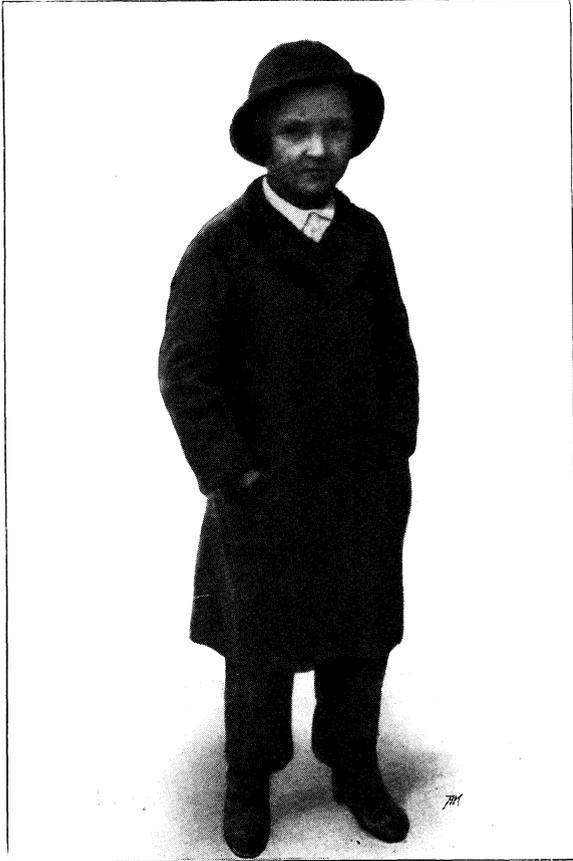
Schultern trugen Männer und Frauen große, weiße, langhaarige Felle, was ihnen ein ganz absonderliches nomadenhaftes Aussehen verlieh.

Nach den ersten drei Kilometern wünschten wir dem Lastwagenchauffeur schon sämtliche möglichen Motordefekte an den Hals, denn die Straße, auf die er uns gelockt hatte, war eine ganz miserable. Unsere Segenswünsche fanden in dem Sinne, in dem sie gemeint waren, nur zu bald Erfüllung. In einer schmalen Stelle der Straße stand der Lastwagen bis über die Achsen in dem Straßenschmutz versunken. Und er war sogar in Gefahr, seitlich die Böschung hinunter zu rutschen. Das war ein schwerer Fall. Man konnte unmöglich absehen, wann es gelingen werde, den Wagen wieder flott und die Straße frei zu machen. Wir nahmen das als einen Wink des Schicksals, umzukehren, und die weitere, aber gewiß bessere Straße über Szinherbáralja zu wählen. Nach Marmarosziget mußten wir auf alle Fälle, denn dorthin hatten wir unsere

treffen von Reservereifen zu warten. Ungemütlich war die Strecke von Szinherbáralja bis Teeső, wo wir fünfzig Kilometer weit keine Bahn neben uns hatten. Es war eine recht erfreuliche Vorstellung, daß sich gerade in der Mitte dieser Strecke ein Pneumatikschaden ereignen konnte. So ängstlich und vorsichtig, wie wir auf diesem Teil fahren, ist wohl selten ein Automobilist gefahren. Was nützt indes alle Vorsicht, wenn man in ein steiniges Bachbett hinein, und was noch ärger ist, auch wieder hinaus fahren muß! Was nützt Vorsicht, wenn man von dem Wasser weggerissene Straßen trifft, die gerade mit grobem Gestein wieder „hergerichtet“ sind! Man muß eben über diesen „Pneumatikdornenpfad“ hinüber. Wo das Wasser nicht gewütet hatte, war die Straße glücklicherweise gut, mitunter ausgezeichnet.

Ein scharf ausgeprägter Menschentypus bewohnt diesen Teil Ungarns; die Leute haben volle, runde Gesichter, dicke Lippen und pechschwarzes Haar, das die Männer straff ins Gesicht kämmt.

Die kritischen fünfzig Kilometer gingen auch zu Ende; bei Teéső kamen wir in das Tal der Theiß und in die Nähe der Eisenbahn. Gerade hier gab es eine kleine Kraftprobe für Wagen und Pneu. Ein Stück der Straße war in einer Ausdehnung von etwa tausend Meter von den ausgetretenen Wassern der



Ein Zeitgenosse in Marmarosziget.

Theiß in einen schier unergründlichen Sumpf verwandelt worden. Mit voller Tourenzahl steuerte ich auf das Hindernis los. Hierhin und dorthin riß es den Wagen, wie ein von den Wellen hin und her geschleudertes Schiff. Immer langsamer und langsamer wurde die Fortbewegung, bis sie schließlich ganz aufhörte und die Hinterräder nur noch wirbelnd den Schlamm aufwühlten. Festgefahren! Da kam ein Lotse, ein Mann im Kasan, mit einer Milchkanne in der Hand. Vor allen Dingen organisierte er einige Straßenarbeiter zu einer Rettungskolonie. Sie stemmten sich gegen den Wagen und hoben die 1600 Kilogramm förmlich aus dem Schlamm empor. Wir wurden wieder flott und der Mann im Kasan stampfte vor uns durch den Sumpf, indem er seine Milchkanne bald rechts, bald links schwang, um uns auf diese Weise die beste Fahrbahn anzudeuten. Es gelang wirklich, aus dem Sumpf herauszukommen. Wir hatten bald wieder gute, harte Straße unter den Pneumatik. Und was das Verwunderlichste war, der rechte Hinterradmantel hielt noch immer . . .

Durch polnisch-jüdische Dörfer führte uns der Weg. Die Bewohner bevölkerten die Straßen in Mengen, die Männer im Kasan, mit den typischen Locken und mit langen verwilderten Bärten. Manche von ihnen

hatten wundervolle Charakterköpfe, die jeder Bibelausgabe als Schmuck gedient hätten. Man hat hier den fiktiven Anblick, Leute im Kasan als Kutsher, als Maurer und als Straßenkehrer zu sehen. Sie tragen Balken und Säcke und leben offenbar in großem Glend. Wir erreichten Marmarosziget, und der rechte Hinterradmantel hielt noch immer. Jetzt konnte er ruhig sein dornenreiches Dasein beschließen, denn wir fanden Reifen und Schläuche in Hülle und Fülle. Um aber zu sehen, wie lange der altersschwache Mantel noch halten werde, ließen wir ihn auf dem Rade. Kaum hatten wir der Stadt wieder den Rücken gekehrt, so verschied er fang- und klanglos. Er hatte also gewissermaßen wie ein treues Pferd bis an das Ziel ausgehalten, und es selbst dann unterlassen, mit einem zornigen Krach zu zerspringen. Merkwürdigerweise war das das letzte Pneumatikopfer auf der Fahrt, obgleich noch etwa tausend Kilometer vor uns lagen. Unser Reichtum an Reserverepneu war eitel Luxus.

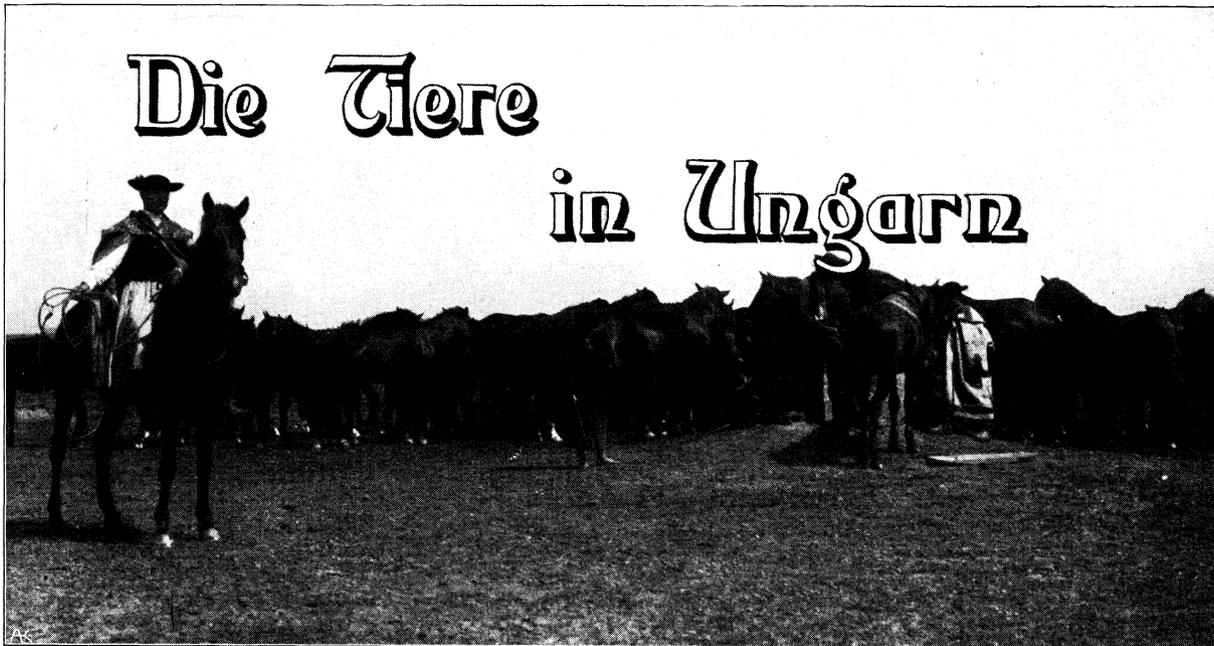
Hagen war über diesen Stand der Dinge gar nicht erbaut. Alles war jetzt in schönster Ordnung, nur der Schnelligkeitsmesser gab ihm noch Arbeit: die wankelmütige Antriebsseilung sprang immer wieder aus der Führung, obgleich Hagen jeden Tag dreimal unter den Wagen kroch und sie zur Ordnung rief. Aber das war für den Tatendurst Hagens viel zu wenig. Ein Bruch



Ein landesübliches Fuhrwerk nahe der galizischen Grenze.

der Kardanwelle, ein ausgegeschmolzenes Pleuelstangenlager oder ein abgerissener Schieber, das hätte ihm gepaßt. Doch die Maschine tat ihm diesen Gefallen nicht, sie arbeitete klaglos, als ob es gar nicht anders sein könnte.

Die Tiere in Ungarn



VII.

Ungarn zählt zu den tierreichsten Ländern der Welt. Es ist immer noch das Dorado der Jäger, die hier neben geweihegewaltigen Hirschen den Wolf und selbst den Bären schießen können. Von den jagdbaren Tieren soll indes nicht die Rede sein, sondern von jenen, die vom jägerischen Standpunkte aus immer Schonzeit haben, wenngleich sie auch gelegentlich von Automobilisten erlegt werden. Es handelt sich um die Haustiere: Pferde, Hunde, Hühner, Gänse, Enten, Schafe, Ziegen, Schweine und Rinder. Sie haben alle eine ausgesprochene Vorliebe für den Aufenthalt auf der Landstraße und kommen daher dem Automobilisten öfter in die Quere, als es ihm lieb ist.

Das Verhalten der Tiere dem Automobil gegenüber richtet sich bekanntlich zum Teil nach der Häufigkeit der Erscheinung des selbstbeweglichen Fahrzeuges. Wenn auch in Ungarn der Automobilitismus gegenwärtig außerordentliche Fortschritte macht, so ist die Zahl der Automobile, verglichen mit der anderer Länder, doch in manchen Gegenden noch eine recht bescheidene. So konnte es geschehen, daß wir drei Tage lang weite Strecken zurücklegten, ohne auch nur die Spur eines

Automobils zu sehen. Die Gewöhnung an das Automobil in der ungarischen Tierwelt ist daher begreiflicherweise noch eine recht unvollkommene. Dies muß ein Automobilist, der Ungarn bereist, wissen.

Beginnen wir gleich mit dem edelsten der Tiere, mit dem P f e r d e. Seine Unbertrautheit mit dem modernen Fahrzeug macht dem Automobilisten immer die größten Schwierigkeiten. Das ungarische Pferd ist an und für sich temperamentvoll. Es ist ja eine bekannte Tatsache, daß sich der Charakter einer Nation nicht selten bei ihren Tieren wiederfindet. Das ungarische Pferd ist lebhaft und scheut daher nur dann nicht, wenn es sich um einen abgetriebenen alten Gaul handelt, dem es nicht mehr der Mühe wert ist, den Sprung in den Strahengroben zu machen. Man hat den Pferden in Ungarn gegenüber ungefähr die gleichen Vorsichtsmaßregeln anzuwenden, wie dies vor etwa zehn Jahren anderswo der Fall war. Zwei Momente begünstigen indes in Ungarn das leichte Vorüberkommen eines Automobils an einem Pferdegespann: die Breite der Straßen und die vorzügliche Schulung der Kutscher. Je breiter eine Straße, desto mehr Spielraum kann der



Wie in Ungarn schwere Transporte durchgeführt werden.

Automobilist dem Kutscher für die Wändigung seiner Pferde lassen; je besser der Kutscher, desto sicherer wird er die Pferde am Automobil vorüber bringen. Trotzdem geht es nicht immer glatt. Die ungarischen Pferde sind sehr leicht gespannt, beim Anblick des Automobils bäumen sie sich oft so auf, daß sie senkrecht auf den Hinterbeinen stehen, schütteln den Kopf, springen über die Stränge und treiben es so arg, bis sie sich schließlich selbst ausspannen, wenn es inzwischen nicht dem Automobilisten gelingt, vorüber zu huschen. Kaum ist das Automobil vorbei, so kann man sicher sein, daß das Tier fromm wie ein Lamm ist. Gewöhnlich gelingt es dem Geschick der Kutscher, die Tiere im Zaum zu halten, sie treiben die Tiere in flottem Trab, auch selbst im Galopp in der Richtung gegen das Automobil, und bevor das Pferd noch recht zur Besinnung kommt, ist die es beängstigende Begegnung vorüber. Trotzdem gehen die Pferde mitunter in den Graben. Das bildet anderswo den Schrecken der Kutscher und der Automobilisten. In Ungarn ist es äußerst unwahrscheinlich, daß sich infolgedessen ein Unfall ereignet. Ich habe im Verlaufe der Beschreibung schon einmal darauf hingewiesen, wie stabil und widerstandsfähig die ungarischen Bauern-



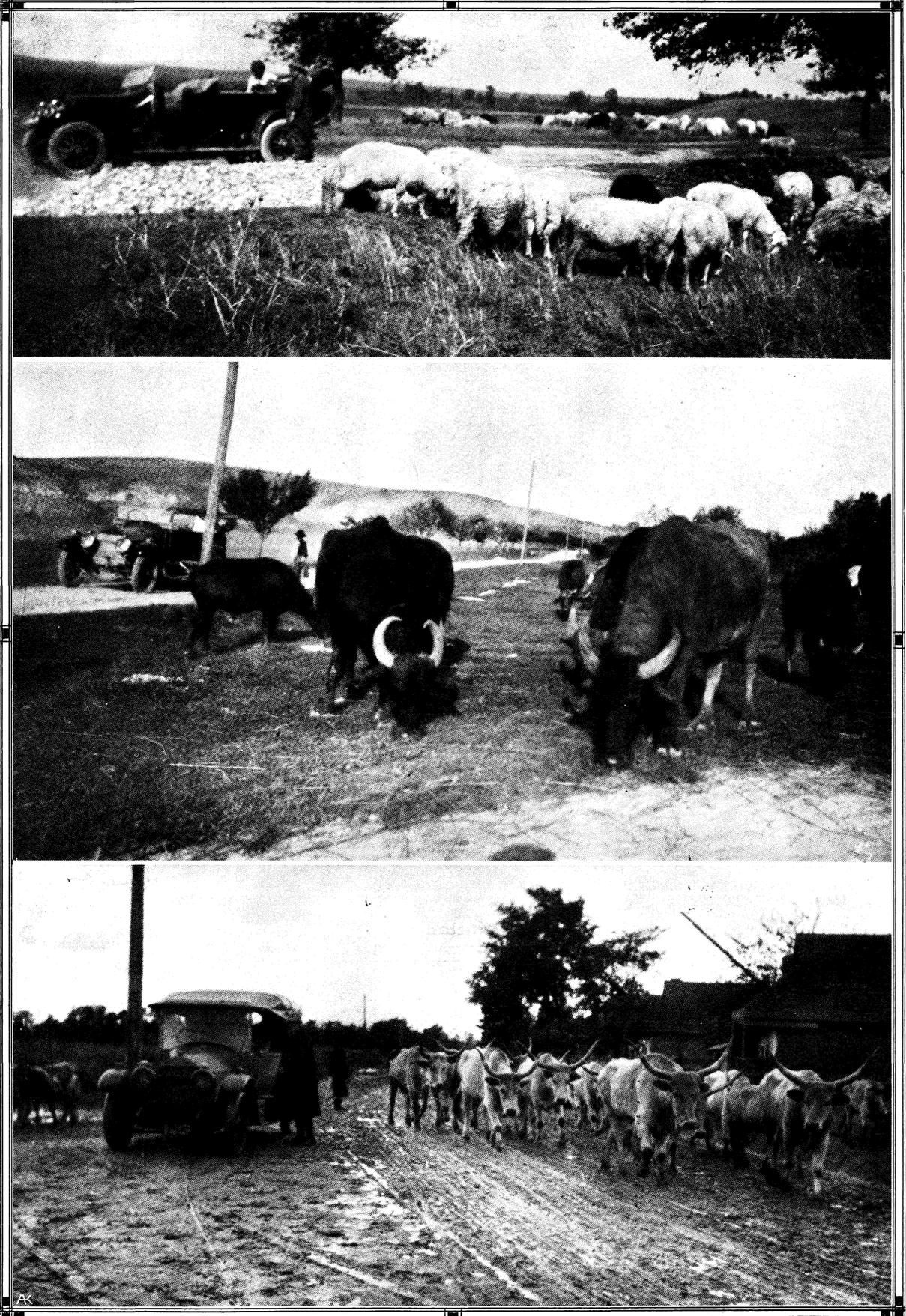
Ein Schweinehirt mit Schutzbefohlen.

fahrzeuge sind. Wer es wagen wollte, mit einem Automobil ähnliche Hindernisfahrten zu machen, wie die ungarischen Kutscher mit ihren Gespannen, würde sich im Nu neben oder unter dem Wagen im Straßengraben wiederfinden. Häufig sind die ungarischen Wagen mit drei Pferden bespannt, und gewöhnlich folgt ein junges Tier, ein Füllen, frei laufend der Mutter. Diese kleinen Pferde sind von außerordentlicher Anmut. Ihr überraschtes Stützen, ihre zierlichen und kraftvollen Sprünge, das zutrauliche Herandrängen an die Mutter erregte immer unser Entzücken. Nicht selten trifft man in Ungarn Pferdeherden; ihnen braucht der Automobilist überhaupt keine Aufmerksamkeit zu schenken. Das frei laufende Pferd ist immer flug und sucht rechtzeitig Rettung vor dem Automobil, ohne besonderes Angst-

gefühl zu bekunden. Befinden sich frei laufende Pferde auf dem Straßenkörper, so gehen sie beim Herannahen des Automobils ruhig und ohne ein Zeichen des panischen Schreckens, den sie eingespannt so oft bekunden, ins Feld. Hin und wieder kommt es zwar vor, daß ein besonders feuriges Tier im Galopp weit hinein auf die Wiesen und Acker stürmt, doch das ist nicht Angst, sondern ein Ueberichuß an Kraft.



Das Pferd, das edelste aller Tiere, betrachtet in Ungarn das Automobil noch mit regem Mißtrauen.



Tiere in Ungarn.

Schafe, schwarze Büffel und ein Ochsentrieb.

Was einem in Ungarn nächst dem Pferde unter den Tieren am meisten zu schaffen macht, das sind die Hunde. Der ungarische Hund ist ein Draufgänger. Sein Temperament ist ungezügelt. Der Anblick des Automobils versetzt ihn mitunter in eine förmliche Raserei, und obgleich ich das Leben jedes Hundes zu retten trachte, wenn es nur irgendwie möglich ist, blieben doch zwei Hundeleichen auf meinem Wege. Es waren wahrhaftig: Selbstmordkandidaten. Der eine, ein großer, weißer Hund, kam aus dem Häuschen eines Wahnwächters herausgestürzt, und zwar mit einer solchen Schnelligkeit und Kraft dem Automobil entgegen, daß alles Bremsen nichts mehr nützte. Sein Tod war das

zum Abschied mit auf den Weg gab. Die klugen Hunde, das sind die Schäferhunde; sie sind die verkörperte Gewissenhaftigkeit und Verständigkeit. Für sie existiert das Automobil scheinbar überhaupt nicht. Sie erkennen keine Gefährlichkeit aber wohl und suchen die Herde, die sie bewachen, davor zu schützen. So sah ich immer, wenn ich einer Herde in die Nähe kam, daß sich der Hund zwischen das Automobil und die Herde stellte und seine Schutzbefohlenen von dem Automobil wegdrängte.

Eine Kategorie von Tieren, die nur der Zufall vor dem Automobil retten kann, sind die Hühner. Sie sind überall kopflos, und nicht mit Unrecht jagt man

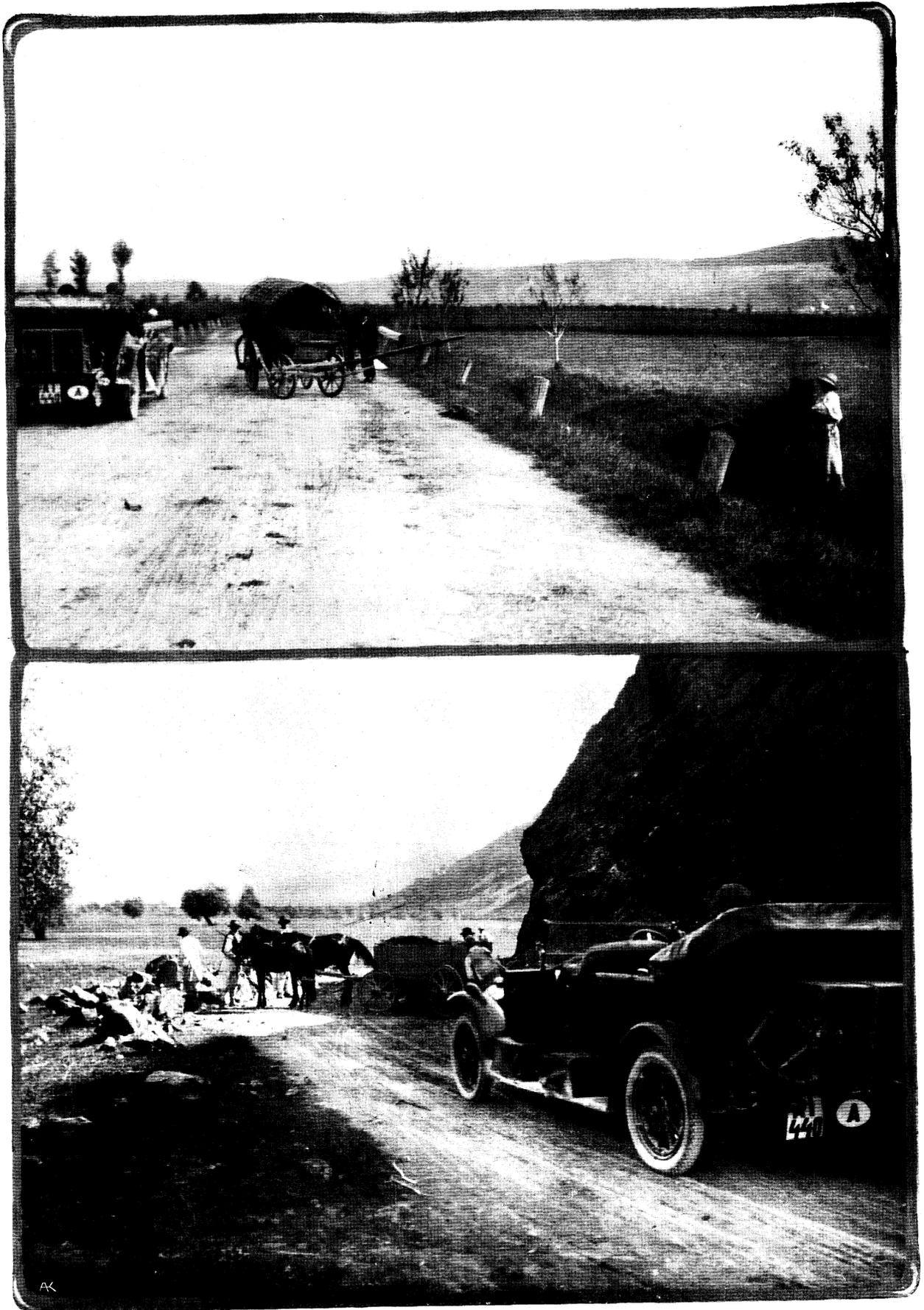


Pferdeherde.

(Phot. Erdelyi, Budapest.)

Werk weniger Sekunden. Ein zweiter Hund, ein zottiger, häßlicher Köter mit einem fabelhaften Gebiß, lief seitlich aus einem Hause heraus und schien die Absicht zu haben, die Pneumatiks des Vorderrades zu durchbeißen. Auch er war nicht zu retten. Ich glaube indes, daß mindestens hundert ungarische Hunde es den guten Bremsen meines Wagens zu verdanken haben, wenn sie noch am Leben sind. Es gehörte große automobilitätische Ueberwindung dazu, die Köter zu retten. Man mußte oft beide Bremsen anziehen, den Wagen vollkommen zum Stehen bringen und das ganze Register der Uebersetzungen: erste, zweite, dritte, vierte, aufziehen, um die ursprüngliche Schnelligkeit wieder zu erlangen. Nicht selten kam es vor, daß so ein verbissener Wacht hund viele Meter weit neben meinem Wagen in sehr gutem Tempo herlief, ohne einen Laut von sich zu geben. Erst wenn er vollkommen ermattet war, hielt er an, indem er bellte. Es dürfte irgend ein Hundeschimpfwort gewesen sein, das er uns

von einem Menschen, der nicht besonders viel Verstand hat, er habe ein Hühnergehirn. In Ungarn bevölkern die Hühner oft in großen Mengen die Straße, wo sie entschieden Heimatsrecht genießen; sie haben gewissermaßen die erste Hypothek und treffen nur ungern Anstalten, auszuweichen. Nur wenn das Automobil in ihre unmittelbare Nähe kommt, ergreifen sie panikartig die Flucht, aber nicht nach rechts und links, sondern immer in der Fahrtrichtung des Automobils. Steht ein Huhn rechts vom Automobil, so kann man sicher sein, daß es zehn Meter vor dem Wagen noch schnell die Straße überquert, um sich auf die linke Seite zu retten. Ich fragte einmal bei einem solchen Anlasse meinen Freund Hagen, warum er glaube, daß das Huhn uns noch über den Weg gelaufen sei. Er gestand ein, daß das über sein Fassungsvermögen gehe. Als ich ihm sagte, daß ich glaube, es sei deshalb, weil das Huhn auf die andere Straßenseite gelangen wolle, entstand für drei



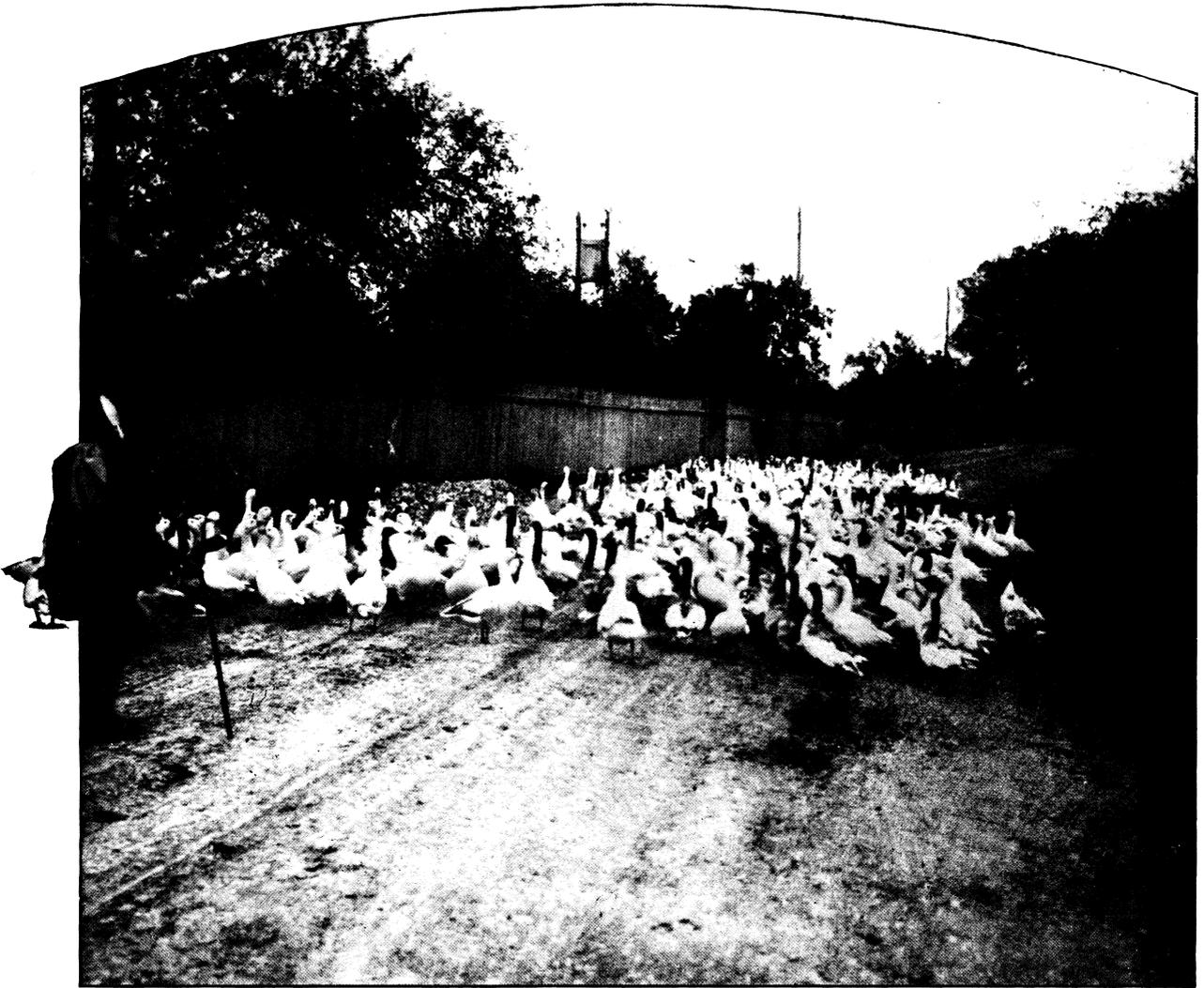
Bilder aus Ungarn.

Oben: Nicht selten spannen die Kutscher ihre Pferde aus und führen sie seitlich ins Feld. — Unten: Ein Weghindernis, das plötzlich hinter einer scharfen Kurve sichtbar wurde.

Tage eine ernste Spannung zwischen uns. Der Hahn ist seinen Frauen an Berechnung entschieden überlegen. Er wartet gewöhnlich das Heranrollen des Automobils in stolzer Haltung ab, um dann langsamen Schrittes die Fahrbahn freizugeben, aber immer noch zur rechten Zeit. Er läßt sich nicht aus der Ruhe bringen.

Die Gänse sind kluge Tiere. Man pflegt zwar zu jagen „dumme Gans“, doch die Gans verdient diesen Schimpf nicht. Wenigstens verhalten sich die Gänse dem

Motivier. Sie klatschen in den Dorfteich, daß das Wasser aufspritzt, oder sie fallen in ein Feld, indem sie sich nach vorne überfugeln. Nicht immer ergreifen sie indes die Flucht. Oft treten sie nur so weit zur Seite, daß das Automobil freie Fahrt hat, dann recken sie drohend die Hälse und gehen fauchend mit aufgesperrten Schnäbeln auf das Fahrzeug los. Es ist aber der Mut des Weifen; sie gehen in ihrem Angriff nur so weit, wie es ihre körperliche Sicherheit zuläßt.



Eine Gänseherde versperrt den Weg.

Automobil gegenüber sehr verständig. Ertönt die Guppe, so fliehen sie mit möglichster Raschheit. Anfangs laufen sie. Dann pflegen sie sich daran zu erinnern, daß sie auch noch Flügel haben, sie breiten ihre Schwingen aus, wirbeln den Staub in dichten Wolken auf und beginnen zu fliegen. Da die Schnelligkeit der Gänse im Fluge nicht groß ist, kann man, hinter ihnen fahrend, sehr interessante Studien über den Gänseflug machen. Man sieht, wie sie geschickt durch Ausstrecken und Einziehen der Füße, durch Verwindung des Schwanzes und durch unregelmäßige Flügelschläge ihre Stabilität, die nicht sehr weit her ist, aufrecht erhalten. Die ungarischen Gänse, die durch ihr graues Gefieder andeuten, daß die Generation noch nicht gar zu weit von der Wildgans entfernt ist, fliegen besser als die Gänse anderswo. Ihre Landungen aber sind trotzdem nicht vorbildlich für

Recht fatal für den Automobilisten sind auf ungarischen Straßen die Enten. Sie sind ungeheuer unbeholfen, liegen immer mitten in der Straße und erheben sich erst schwerfällig, wenn ihnen die Räder beinahe über den Leib gehen. Dagegen sind sie, wenn es wirklich gefährlich wird, von einer ausgesprochenen Entschlußfähigkeit; sie gehen entweder nach rechts oder nach links, aber sie laufen niemals vor dem Automobil hin und her.

Gar keine Schwierigkeiten machen dem Automobilisten die Schafe. Im allgemeinen gilt das Schaf als ein dummes Tier; vom Standpunkt des Automobilisten stimmt das ebenfalls nicht. Eine Schafherde bringt sich immer rechtzeitig in Sicherheit. Es scheint ein einziger Wille in so einer Herde zu stecken. Möglicherweise entscheidet der Leitshammel, und sein Ent-



Typen aus Ungarn.

Oben: Kinder aus der Gegend der Hohen Tatra. — Unten: Zigeuner.

schluß ist richtunggebend für alle übrigen Tiere der Herde. Naht das Automobil, dann fliehen alle zugleich mit großen Sprüngen nach einer bestimmten Richtung, wobei sie mit Vorliebe Deckung hinter Hecken oder Gesträuchen suchen. Wenn so eine große ungarische Herde plötzlich Reißaus nimmt, macht das einen recht komischen Eindruck, denn man sieht nur die wippenden Hinterteile.

Die Ziegen sind den Schafen verwandt. Auch sie überlegen nicht lange, wenn sie ein Automobil erblicken, sondern schlagen sich sofort seitlich in die Büsche.

Aber das liebe Hornvieh! Herden davon, nach vielen Hunderten zählend, blockierten oft die Straßen.

Namentlich gegen Abend, wenn die Tiere ihren Ställen zugetrieben wurden, füllten sie die Dorfstraßen in ihrer ganzen Breite aus. Da hieß es sich in Geduld fassen und langsam und vorsichtig fahren. Man muß sich den Weg durch diese Herden bahnen, indem man durch List und Hartnäckigkeit die Tiere zur Seite drängt. Dabei muß man vorsichtig sein, daß man keines von ihnen mit den Kotflügeln verlegt, und daß keines mit den Hörnern den Wagen streift. Die begegnenden Viehherden bereiten weniger Schwierigkeiten als die zu überholenden. Mit



Erntewagen.

ausdruckslosem Blick, schier starr über das ungewohnte Bild des Automobils, bleiben die Kinder mit gesenktem Kopf stehen. Ist man ihnen bis auf zwei oder drei Meter nahe gekommen, dann schwenken sie mit einem Ruck seitlich ab. Natürlich darf man sich ihnen nicht schneller nähern, als im Tempo von sechs Kilometer die Stunde. Es dauert recht lange, bis man so eine ungarische Herde von dreihundert oder fünfhundert Kindern passiert. Ueberholt man die Tiere, so ergibt sich eine große Schwierigkeit daraus, daß sie immer den Weg des Automobils im Rückwärts zu blicken, müssen sie nämlich den Kopf wenden,

und sie gehen dann naturgemäß in der Richtung ihrer Kopfhaltung. Will man so einem Vieh rechts vorfahren, so blickt es so lange nach rechts, bis es ganz an der rechten Straßenseite ist, also dem Automobil den Weg abgeschnitten hat. Der Automobilist bremst, lenkt nach links und ist jetzt dem Tiere aus dem Gesichtskreis gekommen. Sofort wendet das Kind den Kopf nach links und beginnt nach links die Straße zu überqueren. Es kommt jetzt nur darauf an, wer früher die linke Straßenseite erreicht hat, das Automobil oder das Kind. Ist es



Ungarische Straße, die sich scheinbar im Waldesdunkel verliert.

das Rind, dann muß der Automobilist wieder bremsen und nach rechts hinüberfahren. Es ist ein sehr unterhaltendes Spiel — für das Rindvieh.

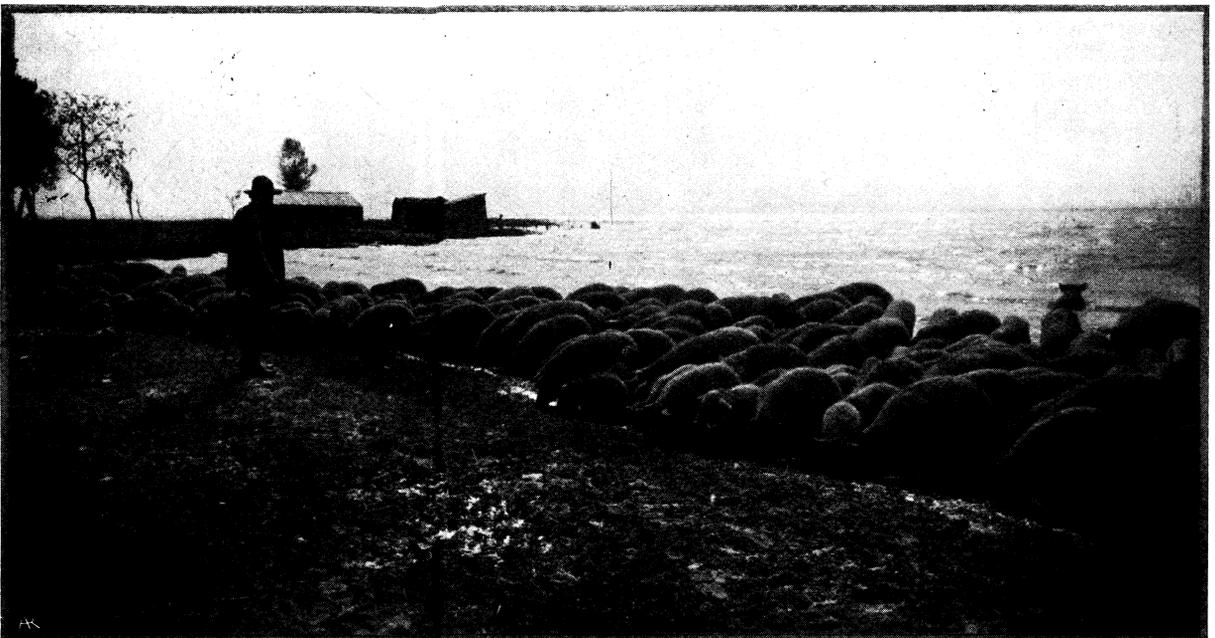
So bleiben denn zum Schlusse die Schweine. Sie treten in Ungarn in fabelhaften Mengen auf. Man sieht Herden von Tausenden dieser schmutzigen und doch so wohl-schmeckenden Nüsseltiere. Sie scheinen harmlos, sind aber mitunter doch recht tödlich und verlangen jedenfalls, daß der Automobilist sie auch nicht einen Augenblick aus den Augen läßt, dies hauptsächlich infolge ihres eigenartigen Laufes. Sie laufen, wie die Biene fliegt, nämlich geradeaus. Wenn ein Schwein die Richtung wechselt, so geschieht dies ganz plötzlich, um dann wieder eine Weile nur geradeaus zu laufen. Sind ihrer mehrere beisammen, so



Ruine Huszt.

prallen sie bei diesem plötzlichen Richtungswechsel mit den Körpern aneinander, bringen sich gegenseitig zu Fall, irritieren einander und kommen auf diese Weise oft ganz unerwartet in die Fahrbahn des Automobils. Es ist oft wirklich nur mit Aufbietung aller Mittel möglich, so ein Schweinevieh zu retten. Haben sie aber einmal die Richtung gegen das rettende Feld genommen, dann kann man darauf losfahren, sie werden schnurgerade weiterlaufen. Wer in allen Fällen auf rasches Fortkommen bedacht ist, der muß schon, man verzeihe das Wortspiel, ein Schweineglück haben, um den braven Land-leuten nicht einen Schweinebraten zu hinterlassen.

Ich empfehle übrigens allen, die in Ungarn reisen, besonders die Hirten, die diese oft sehr beträchtlichen Mengen von Tieren zu



Schweineherde.

(Phot. Erdelyi, Budapest.)

hüten haben. Man wählt hiezu in Ungarn das jüngste und das älteste Aufgebot, nämlich kleine Knirpse, die oft nicht über zehn Jahre sind, und Greise bis zu den ältesten Semestern. Die alten Hirten sind Philosophen, sie sehen den Ereignissen gewöhnlich

ebenso unkluge wie unerwartete Art in Gefahr. Sie laufen plötzlich quer über die Straße, um ihre Tiere auf die andere Seite zu jagen, oder sie laufen einem Tier, das aus der Herde bricht, nach, bis knapp vor die Räder des Automobils. Oft sind die Kinder vom Au-



Ziebrunnen.

mit abgeklärter Ruhe entgegen. Ihr Grundsatz scheint zu sein: Laissez faire, laissez aller! Sie heben nicht einmal warnend die Hand. Ganz anders die kleinen Hirtenjungen. Ihre Aufregung ist unbeschreiblich. Sie weinen beim Herannahen des Automobils, daß ihnen die dicken Tränen über die Wangen rollen, und in der Furcht, daß ihnen ein Schweinchen oder eine Gans überfahren werden könnte, begeben sie sich auf eine

blick des Autos förmlich hypnotisiert. Erschreckten Blickes betrachten sie das heranrollende Unglück; erst wenn das Fahrzeug fast schon bei ihnen ist, erinnern sie sich plötzlich ihrer Pflichten und laufen ganz unerwartet über die Straße. Man kann dem Automobilisten nur die größte Vorsicht anempfehlen, denn sonst ist es gar zu leicht möglich, daß einem so ein armer Hirtenjunge unter den Wagen gerät.





VIII.

Im Süden sowohl als auch im Norden war Ungarn im Jahre 1913 von der Cholera bedroht. Den Choleraherd im Süden, in der Gegend von Versec, hatten wir passiert, jetzt kamen wir auch in den gefährlicheren nördlichen, dessen eigentliches Zentrum Munkacs war.

Hagen war unruhig. Das bewies er dadurch, daß er, während wir im Tourtempo dahinbummelten, in kurzen Zwischenräumen erklärte, er fürchte sich nicht vor der Cholera. Ich sagte ihm, ich glaube nicht, daß wir notwendigerweise krank werden müßten, wir könnten vielleicht auch mit einem leichten Anfall davonkommen. Außerdem sei es ja auch nicht ganz sicher, wen von uns dreien das Los treffen werde. In dieser Unterhaltung wurden wir durch Steinwürfe gestört, die mit großer Kraft gegen die unteren Partien unseres Wagens gerichtet schienen. Es war gerade in einer Ortschaft und die Steinwerfer schienen sich gut verchanzt zu haben, denn keiner war sichtbar. Des Rätsels Lösung erfolgte sofort, als wir stehen blieben. Das Bombardement hatten wir selbst verursacht. In dem Schmutz der Straße lagen große, runde Kiesel versteckt, die infolge des Schlammes schlüpfrig waren und von den Pneus wie Geschosse gegen das Schutzblech des Wagens und die Karosserie geschleudert wurden.

Eine Weile fuhren wir durch ein flaches, steppenartiges Land mit armen Dörfern, dann sahen wir links Berge, kamen an der Ruine Suszt vorbei und hielten schließlich zum Frühstück irgend wo am Straßenrand. Wir wollten es in dieser Gegend nach Möglichkeit vermeiden, mit der Bevölkerung in Berührung zu kommen, „von wegen“ der Cholera. Und ebenfalls von wegen der Cholera enthielt unser Wagen eine kleine Flaschenbatterie voll feurigen Rotweines, was Hagen bekommen mit der Cholera ausjähnte und seinen Mut gegenüber den Gefahren, denen wir entgegenlitten, wesentlich stärkte.

Während des Frühstücks kam ein rennwagenähnlicher Mercedes mit Gefnatter an uns vorbei, und aus

der entgegengesetzten Seite ein kleiner Laurin & Clement. Kein Zweifel, daß der Automobilverkehr hier wieder dichter wurde. Das bewiesen uns auch die Aufschriften in den Ortschaften: „Automobilok lassan!“ Wo Rauch ist, ist auch Feuer.

Die Flußlandschaft der Theiß bietet manches liebevolle Bild, die Städte liegen meist tief im Grün der Bäume verborgen. Nähert man sich einer Stadt, so sieht man den Kirchturm und die Giebel einiger größerer Gebäude, alles andere ist unter dem Laub hochragender Bäume förmlich eingebettet. Das ist typisch für die ungarischen Städte. Hinter Beregszász durchfuhren wir weite Eichenwälder und passierten einen schönen Herrensitz, der festungsartig auf einem sechzig Meter hohen, einsam in der Ebene liegenden Trachytfelschen emporragt. Jetzt näherten wir uns dem eigentlichen Choleraherd. Bisher waren die sichtbaren Vorkehrungsmaßnahmen der Behörden hauptsächlich darauf beschränkt, Wege, Bäume und Häuser mit Chlorkalk zu bestreichen. Nun wurde die Sache ernster. Bei Bächen und Flußläufen standen Soldaten mit aufgezplantem Bajonett. Die Gewehre waren scharf geladen, um die Bewohner zu verschrecken, falls sie es versuchen sollten, aus dem infizierten Wasser zu trinken...

Hin und wieder war auch ein Haus in gleicher Weise militärisch bewacht. Man sah hinter den Fenstern der mit Kalk förmlich überschütteten Häuser Leute. Arme Teufel! Vielleicht lag ein Cholerafranker bei ihnen, der sie in seinem Bannkreis hielt, vielleicht war ein Toter aus dem Haus getragen worden und man ließ die Beobachtungsfriest unter militärischer Aufsicht verstreichen.

Wir fuhren durch Munkacs. Die Stadt und das benachbarte Ungvár waren uns als Choleraherd bezeichnet worden. Das Wasser der Flüsse hatte die Bazillen hierher gebracht; es war ersichtlich, daß die Behörde alle Vorkehrungen getroffen hatte, um eine Weiterverbreitung der Krankheit zu verhindern. In beiden Orten mußten wir anhalten, um unsere Post abzuholen. War das nicht auch etwa ein Weg, um mit den Krankheits-

erregern in Berührung zu kommen? Man wird mißtrauisch. In Ungvár war übrigens die Gefahr für uns nicht groß, denn das dort für mich erliegende Telegramm kam nie in meine Hände; es ist vermutlich bis zum Ablauf der gesetzlich bestimmten Frist liegen geblieben. Das war sehr schade. Es enthielt die Nachricht des Präsidenten des Kiraly Magyar Automobil-Club, des Grafen Andrássy, daß er mich auf dem wenige Kilometer abseits von meiner Straße liegenden Jagdschloß Kommona erwarte. Ein sehr freundlicher Brief des Grafen gab mir später Nachricht davon, daß die Depesche durch das Versehen des

Horizontes verlor. Wir stürzten uns in wirbelnder Schnelligkeit hinab, und wenn der Motor an der Grenze seiner Tourenzahl war, dann entkuppelten wir die Maschine und ließen den Wagen wie einen Pfeil hinunterschließen. Das empfehle ich aber nicht allen zur Nachahmung, denn es gehört eine sichere Hand und ein stabiler Wagen dazu.

Wir sahen wieder schöne Gespanne mit ungarischen Kutschern in Nationaltracht, mußten aber auch hier immer mit Vorsicht fahren, um die Pferde nicht scheu zu machen. Trotzdem konnten wir einen Zwischenfall, der mit einer gebrochenen Deichsel endete, nicht ver-



Rathaus und Kirche bei Leutschau.

Postbeamten im Fach liegen geblieben war. Ich bedauerte das um so mehr, als meine ungarische Reise dadurch gewiß um ein interessantes Erlebnis ärmer geworden ist.

Die Strecke Munkacs—Ungvár—Magymihaly—Gerenda weist Geradstrecken auf, die Frankreich, dem Lande der geraden Straßen, zur Ehre gereichen würden. Gleich hinter Munkacs beginnt eine solche Geradstrecke von vierzehn Kilometer Länge, die unsere Gedanken von der Cholera wieder mehr in die automobilitische Richtung brachte. Mit den Straßen konnten wir überhaupt zufrieden sein; sie waren auch in der Oberflächfläche ausgezeichnet. Wenn der Wagen im Sturmlauf eine Höhe erklimmen hatte, dann sah man die Fortsetzung der Straße als schnurgerade Linie auf viele Kilometer, bis sie sich im fernen Nebel des

hindern. Wir hatten einen Bergrücken mit vielen Serpentinien zu überwinden. Hinter einer Kurve sahen wir einen Wagen, dessen Pferd zuerst pfeilgerade in die Höhe stieg und dann versuchte, eine nahezu senkrechte Böschung hinaufzuklettern. Ich habe Pferde in den verschiedensten tollen Situationen gesehen, aber noch nie eines, das wie eine Gemse zu klettern versuchte. Der Kutscher und sein Passagier waren zuerst sehr böse. Wir wollten ihnen helfen, und diese Bereitwilligkeit überraschte sie derart, daß sie sich förmlich bei uns wegen der Ungelegenheit entschuldigten und uns bat, nur ruhig weiterzufahren; sie würden schon allein fertig werden.

Beim Lichte der Scheinwerfer fuhren wir Raschau zu. Es war scheinbar eine unendliche Nachtfahrt. Trotz des Spätherbstes waren noch Nachtschmetterlinge in der

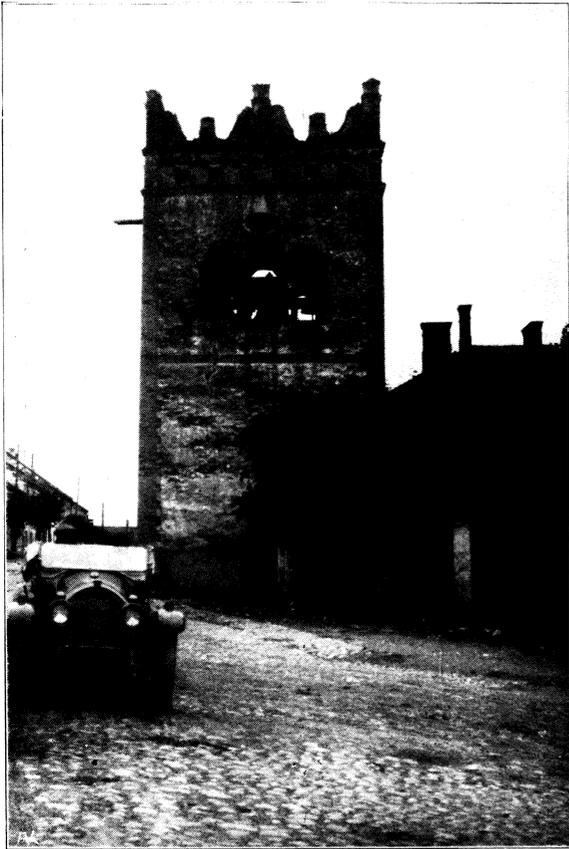


Ungarische Straßen.

Diese beiden Bilder geben eine lebhaftere Vorstellung davon, wie gerade und schön die ungarischen Straßen sein können. Beide Bilder sind in der Nähe von Munkacs und Ungvár aufgenommen.

Luft; wir sahen sie grell beleuchtet gegen den Stühler flattern. Einmal erhob sich vor uns ein lautes Geschrei. Es waren Kutscher, die eine Brücke mit einer Lokomotive versperret hatten und uns warnten.

Summend zog unser Motor durch die dunkle Nacht dahin. Wir mußten schon nahe der Stadt sein, ohne daß es uns gelingen konnte, der Lichte gewahr zu werden. Plötzlich leuchtete es rechts von uns im Tale auf, wie wenn zahllose Glühwürmchen dort ihr Licht spielen



Der Glockenturm in Poprad.

ließen. Wenige Minuten nachher waren aus den Glühwürmchen Laternen geworden und unser Wagen rollte durch die hell erleuchteten Straßen Kaschaus.

In die Tatra.

Ueber Nacht war der Herbst ins Land gezogen. Gestern noch hatte die Ungarsonne unsere Wangen braun gebrannt, und heute ging ein Herbstfröhteln durch die Welt. Es stimmte aber zu der herbstlichen Färbung der schönen Msee, die uns aus Kaschau hinausführte, und es stimmte zu dem buntgefärbten Laubwald, der uns dann aufnahm. Gleich außerhalb Kaschaus beginnt eine wohlgepflegte Bergstraße, sobald man aber die Höhe erklimmen hat, wird die Straße steinig und ungepflegt. Sie bleibt dann eine Weile schlecht, um plötzlich wieder ganz vorzüglich zu werden. Streckenweise führen wir über dunklen, gewalzten Basalt, der lebhaft an die vorzüglichen Straßen Sachsens erinnerte. Nicht nur das Wetter, auch die Gegend und die Bevölkerung waren anders geworden.

Es ging bergauf, bergab, nichts erinnerte mehr daran, daß wir im Lande der Ruszten waren. Wir steuerten der Hohen Tatra zu und sie sandte uns ihre Ausläufer entgegen.

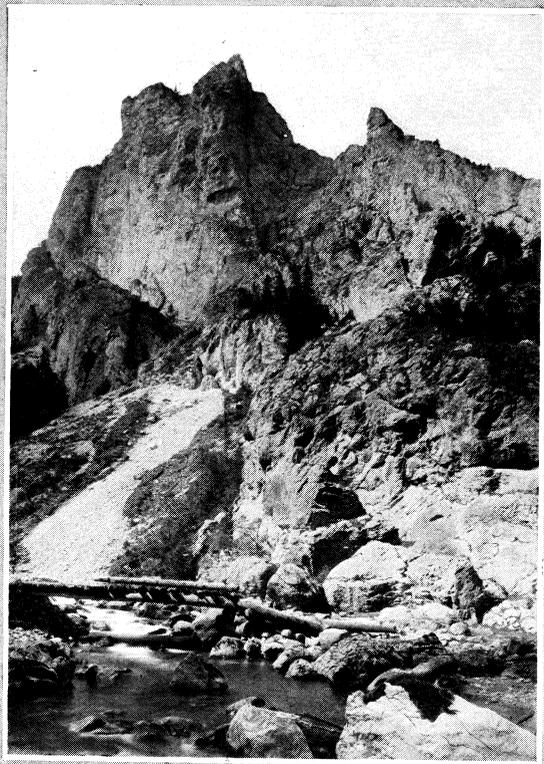
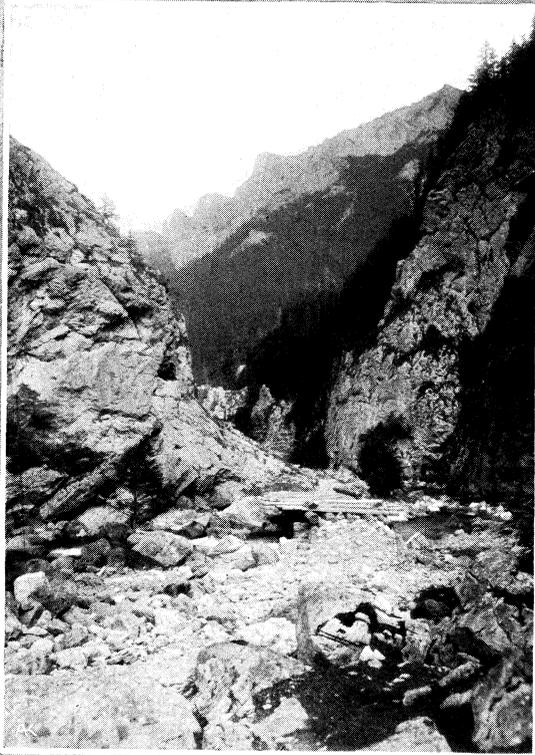
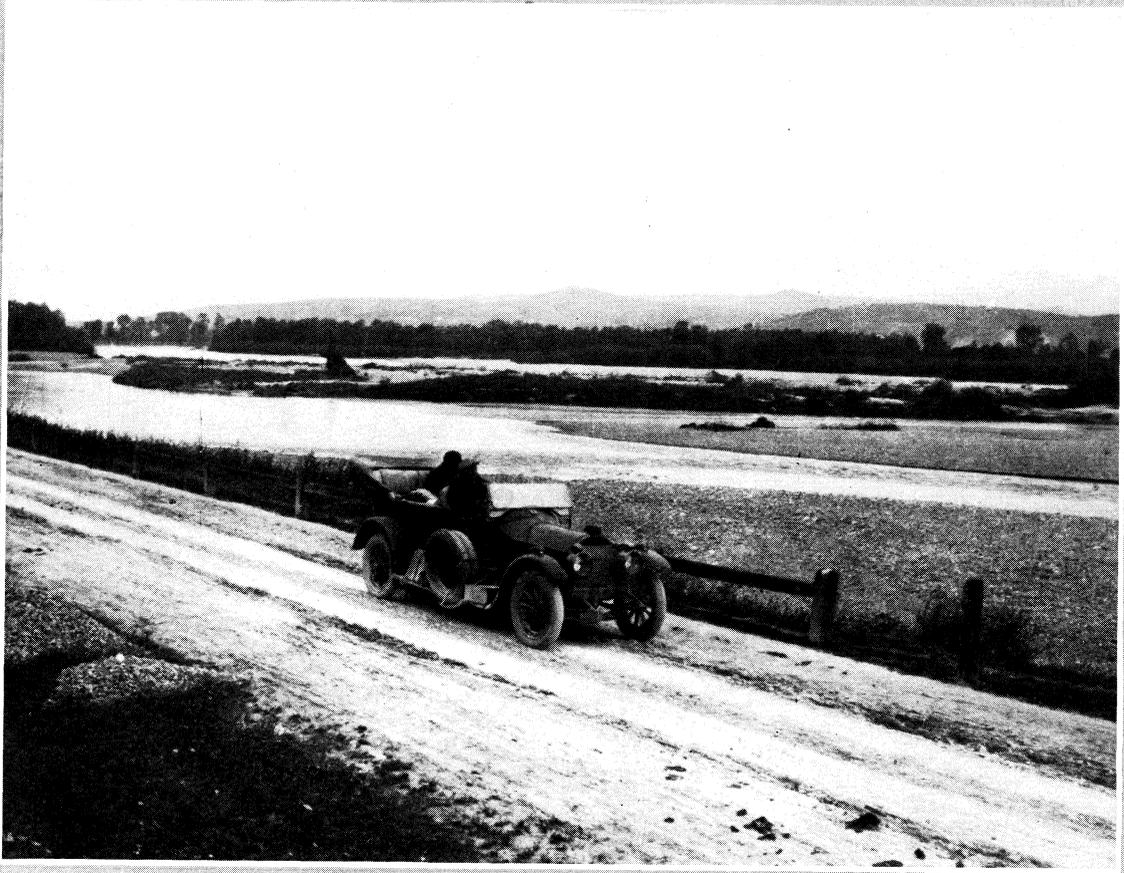


Ruine im Tal der Waag.

In Margitfaln hatte das Feuer gewütet, die ganze Ortschaft war ein rauchender Trümmerhaufen. Nichts Trostloseres als das schwarze Gebälke niedergebrannter Dorfhäuser, sie lassen den ganzen Jammer armer Abbrändler erraten. Das ist nichts Seltenes in Ungarn, wo oft eine ganze große Ortschaft nur aus leichtgefügtten Holzhäusern besteht, von welchen keines übrig bleibt, sobald der Ort an einer Stelle zu brennen beginnt. Seltener ist in diesem Agrarierlande der Anblick rauchender Hochöfen, den wir in Krombach hatten,



Typische Kirche aus der Zipser Gegend.



Bilder aus Ungarn.

Oben: Waag-Landschaft. — Unten: Zwei Bilder aus der Hohen Tatra.

(Phot. Silius und Stengel & Co.)

wo ein Riesen-Hüttenwerk das Tal mit Rauch und Qualm erfüllt.

Der Eindruck dieser modernen Erscheinung wurde durch ein lieblicheres Bild verwischt: Leutschau. Wer kennt Leutschau? Oder Lőöse? Man hat den Namen einmal gehört, ja freilich, irgendwo, man weiß, daß

wurm zerfressene Material aus den feingegliederten holzgeschnitzten Altären und aus den alten Figuren. Wenn dem Verfall nicht bald Einhalt getan wird, gehen hier unerfessliche Schätze zugrunde. Neben den wertvollen Altertümern zeigte uns der Küster eine Bank, auf der einstmal die würdigen Ratsherrn ihre Sitze

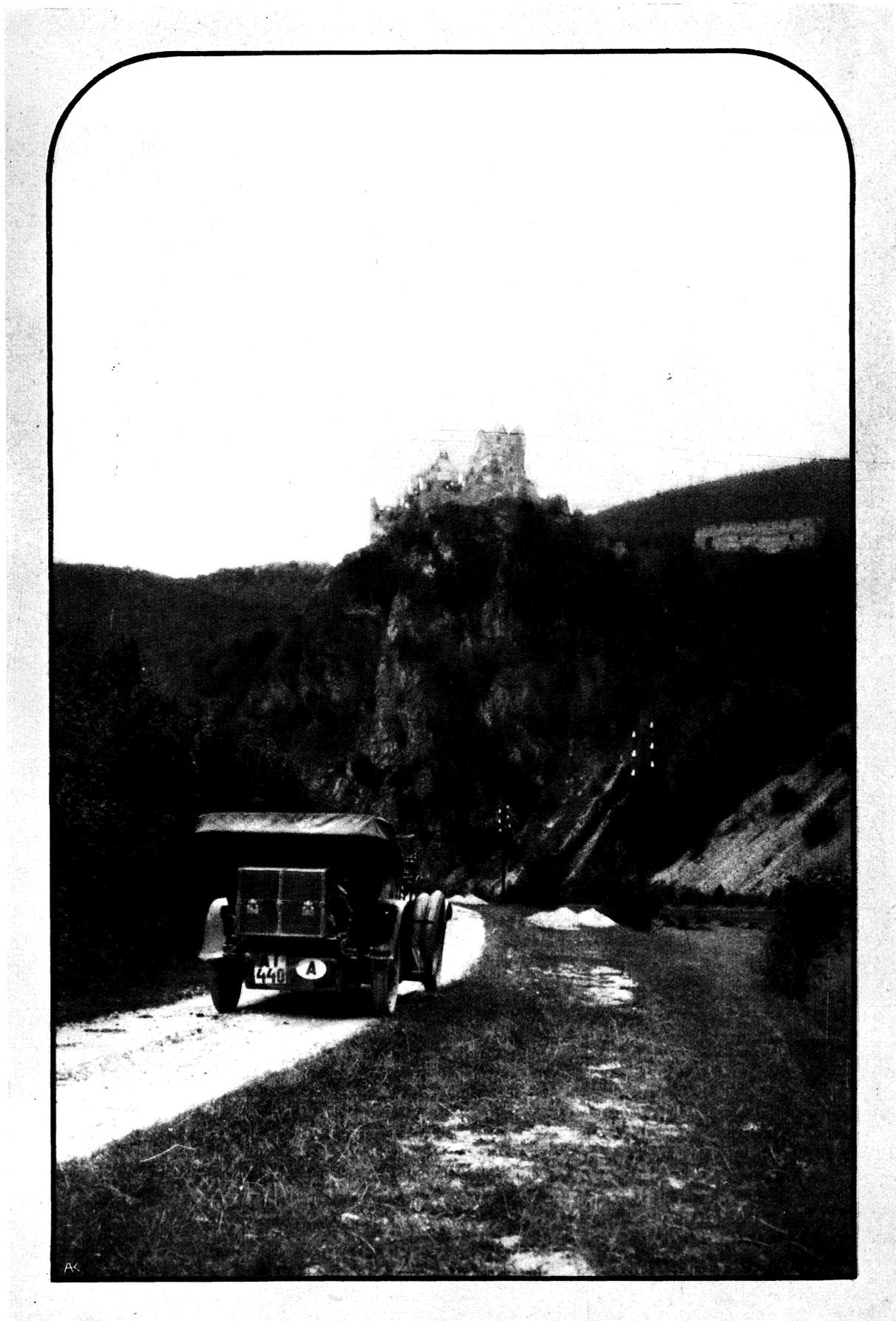


Bilder aus Ungarn.

Oben: Ueber die Ausläufer der Blacsony-Tatra. — Unten links: Im Tal der Waag. — Rechts: Straßenpartie in der Nähe von Poprad.

es ein Leutschau gibt, aber wo? Wie interessant diese alte, mauerunggürtete Stadt ist, wissen nur wenige. Wir hatten hier unsere Mittagstiation vorgesehn und speisten in einem alten Gebäude mit meterdicken Mauern und gewölbten Decken. Vor dreihundert Jahren war das Haus erbaut und wahrscheinlich deshalb so fest, um zur Not auch als Festung dienen zu können. Dann fanden wir hier eine alte Kirche, förmlich vollgepfropft mit Altertümern, deren Wert viele Millionen betragen muß. Leider rieselt schon das vom Holz-

hatten. Hinter jedem Sitz befindet sich in Kopfhöhe eine Stelle, die noch um einige Farbentöne dunkler ist als die Täfelung, und über dem Fleck ist ein Nagel, umrahmt von einem dunklen Kreis. Der dunkle Fleck ist die Stelle, wo die Ratsherrn ihre Berücken anzulehnen pflegten, das Fett der pomadierten Köpfe färbte hier auf der Täfelung ab. Und die Hüte, die an den Nägeln aufgehängt wurden, bildeten allmählich den dunklen kreisrunden Fettrand. Man sieht sie förmlich noch, die würdigen Herren, und doch liegen sie schon



Ruine bei Rutka.

jahrhundertlang im Grabe, denn das, was ich hier erzähle, war im vierzehnten Jahrhundert.

Wieder rollte unser Wagen staubaufwirbelnd durch lange, gerade Alleen, und der scharfe Herbstwind fegte Staub und Blätter in die Felder. In diesem Teile Ungarns gibt es hohe Kirchtürme und alte schöne Glockentürme. Wegweiser findet man ebenfalls. Wenn wir uns indes nach ihnen hätten richten wollen, wären wir arg in die Irre gefahren, denn in zwei Fällen stellten wir fest, daß die Wegweiser genau in die entgegengesetzte Richtung zeigten; sie waren von Bubenhänden einfach umgedreht worden.

Allmählich baute sich vor uns das Massiv der Tatra auf, mit nebelverhüllten Gipfeln, breit, ge-

widmet, der noch immer nicht ging. Ich muß es „dermachen“, sagte er und kroch mit dem schmierigsten Kittel, mehreren Schraubenziehern und Schlüsseln — die Virginia nicht zu vergessen — unter den Wagen. Ich lockte ihn von da nicht mehr hervor, trotzdem ich ihm erzählte, daß er neben Meeräugen, Gemfen, Murmeltieren, Wasserfällen, Tropfstein- und Eishöhlen selbst eine Moräne aus der Diluvialzeit sehen könne. „Ich lasse mich von einem Schnelligkeitsmesser nicht zum Besten halten“, sagte er. Damit hatte er recht. Ein Schnelligkeitsmesser, an den man gewöhnt ist, und der nicht geht, foppt einen hundertmal im Tage. Bei jeder Steigung, nach jeder Kurve, bei jedem Druck auf den Akzelerator streift ein flüchtiger Blick



Ruine Sztrecsnó.

waltig, eindrucksvoll. Es war schneidend kalt geworden, die dicksten Mäntel waren gerade recht. Wo war er geblieben, der goldene, warme Sonnenschein von gestern?

Wir verbummelten einen Tag in Tatrafüred, wo gerade noch „anderthalb Sommergäste“ anwesend waren, denn tags darauf sollte das Grand Hotel gesperrt werden.

Die Tatra ist leider kein automobilistisches Gebiet wie etwa die Dolomiten. Es mangelt an Straßen und es ist fraglich, ob sie jemals gebaut werden können. Wer die Tatra kennen lernen will, der muß die Antidérapants nicht an den Reifen, sondern unter den Schuhsohlen haben. Dieses Gebirge mit seiner außerordentlichen Wildheit ist nicht für das Automobil gemacht.

Hagen hatte den Tag in Tatrafüred nicht etwa der Tatra, sondern unserem Schnelligkeitsmesser ge-

unwillkürlich den Schnelligkeitsmesser, um enttäuscht festzustellen: Null Kilometer.

Heimwärts durch das Tal der Waag.

Er ging, der Schnelligkeitsmesser, Hagen hatte ihn, wie er sagte, „erwuschen“, der Zeiger tänzelte kokett über die Ziffern, und wir mußten uns erst allmählich wieder an die Veränderung gewöhnen. Für Hagen hatte das die gar nicht beabsichtigte Folge, daß seinem Tatendrang jetzt auch die letzte Betätigung entzogen war. „Wozu fährt man im Automobil, wenn gar nichts zu reparieren ist?“, rasonierte er. Ich versprach ihm, wieder einen alten Bollée anzuschaffen, wie jenen aus dem Jahre 1900, wo bei jeder tieferen Wasserrinne einer der beiden Kardans herausfiel; es waren zwei, weil einer zu wenig Beschäftigung gegeben hätte. Das bedeutete jedesmal eine dreistündige harte Arbeit. Wie viel Zeit haben wir damals am Straßenrande verbracht, im Kampfe mit der türkischen



Ruine im Waagtale.

Eine malerische Straßenpartie bei Sztrecsno.

Feindin der Automobilisten, der Panne! Sie saß in jedem verborgenen Winkel des Wagens und wartete nur auf den Augenblick, wo sie uns einen Schabernack spielen konnte. Die Panne war eine böse Fee, und sie teilt das Schicksal aller Feen, sie paßt nicht mehr in die moderne Zeit . . .

Ueber eine baumlose Hochebene führte uns unser gewundener Weg. Auch zum Abschied hatten sich die Gipfel der Tatra in Wolken gehüllt, sie wirkten aber in dieser Dekoration vielleicht noch eindrucksvoller. Tannenwälder wechselten mit hügeligen Wiesen.

Die Bevölkerung scheint hier wohlhabender, als in manchen anderen Teilen Ungarns, denn man sieht selten ein schindel- oder strohgedecktes Dach. Die mit schwarzen Schieferdächern versehenen Häuser lassen die Ortschaften recht stattlich erscheinen.

Wir überholten einen leichten Aufschierwagen, in dem ein Jäger saß, der verlobt das Geweih eines herrlichen Sechszehners betrachtete.

Weidmannsheil! riefen wir ihm zu. Er schwenkte lustig seinen Hut und antwortete stolz: „Weidmanns-dank!“

Es wird nicht viele Ländchen der Erde geben, wo man Sechszehner erlegen kann.

Wir kamen in das Tal der Waag; es war, als ob uns Ungarn den Abschied schwer machen wollte, denn die Fahrt entlang dieses Flusses ist überaus reizvoll. Anfangs fährt man durch liebliches Gelände, dann treten die Berge dicht an die Ufer. Auf den Höhen stehen die Ruinen der Burgen alter Geschlechter, deren Nachkommen heute noch leben. Manche fromme oder schreckliche Sage knüpft sich an die alten Mauern, zu denen selten ein Mensch hinaufsteigt. Denn die Landbewohner haben kein Interesse daran und Fremde sind selten. Ja am Rhein . . . Doch das ist ein anderes Kapitel.

Die Straße ist zum größten Teil vorzüglich, die Dampfwalze ist mit Erfolg in Tätigkeit, und mancher Ingenieur anderwärts könnte hier lernen, wie man es macht, wenn ein bearbeitetes Stück Straße in ein noch unbearbeitetes übergeht, um Ungleichheiten des Niveaus zu vermeiden. Es muß nicht immer ein stufenartiger Uebergang sein, der Federn und Achsen gefährdet. Hier wird es praktisch gezeigt.

Die Herrensitze sind häufig und zu jedem gehört ein Auto. Unser geschärfter automobilistischer Blick erkannte das rasch, oft nur an den Spuren auf der Straße, die in das Parkfor führten.

Allmählich treten die Berge wieder zurück, es ist als wollten sie uns den Weg in die Heimat freigeben.



Ruine vor Sillein.

In dieser Gegend haben sich Slaven angesiedelt. Man ruft uns beim Begegnen mit Geispannen statt „Lassan“ „Pomale“ (Langsam) zu. Wenn wir dann dieser Auf-ferderung entsprochen haben, und so pomale gefahren sind, daß in den Pferden kaum eine Ahnung von unserer Existenz aufgestiegen ist, dann sagen die Weiber: „At' hrom tē zabije.“ Das drückt den lieblichen Wunsch aus: Daß der Donner dich erschlage.

Wir hören dieses Sprüchlein alle fünf bis sechs Kilometer, aber nur von den Frauen und Kindern. Die Männer sehen uns ziemlich teilnahmslos an, als ob die ganze Angelegenheit sie nichts anginge. Das ist so eine weite Strecke, jede Frau sagt: „At' hrom tē zabije.“ Und dann sagt es plötzlich wie auf Verabredung keine mehr, im Gegenteil, sie lächeln uns freundlich an. Erkläret mir, Graf Derindur . . .

Oder die Kinder: In einem großen Teil Ungarns riefen sie bei unserem Anblick: Motor, dann Automobile, und auf der letzten Strecke Elektra.

In Zsolna war die Hauptstraße infolge Pflasterungsarbeiten unpassierbar. Ein dienstfreier Gendarm war bereit, uns wieder auf die Landstraße nach Trencsen zu bringen. Wäre er nicht ortskundig gewesen, ich hätte nie geglaubt, daß es eine wirkliche Straße war, über die er uns führte. In Trencsen kauften wir steuerfreies Benzin. Beim Bezahlen war es versteuertes, seine Steuerfreiheit erkannten wir erst, als wir es tags darauf einfüllten, an der roten Färbung.

Eine Nacht verbrachten wir dann in Bösthen. Die Schwefelquelle ist bekanntlich ein Heilbrunnen für Gichtleidende. Der Ort ist so hübsch, daß es beinahe ein

Vergnügen sein muß, sich hier von der Gicht heilen zu lassen. Die Existenz des Automobils wird einem durch die vielen Schilder mit der Aufschrift „Benzinstation“ in stete Erinnerung gebracht. Jedes Gasthaus ist eine Benzinstation. Daß die Konkurrenz scharf ist, zeigte sich darin, daß ein Agent an uns während des Abendspazierganges die Frage richtete, ob wir Benzin brauchten. Sein geschärfter Blick hatte ihn nicht getäuscht. Das Geschäft kam zustande.

Ueber die herbitlichen Felder strich schwirrend das Rebhuhn, als wir die letzten Kilometer auf ungarischem Boden machten. In Preßburg gab es zum letztenmal ein echt ungarisches Frühstück: Kalbspörkelt mit viel Paprika und roten Ungarwein.

Ueber die Donaulandschaft breitete sich herbitlicher Sonnenschein. Der Altweibersommer fing sich am Gestänge unserer Glascheibe, und in die flatternden Jäden woben sich unsere Erinnerungen an das schöne, sonnige, liebe Ungarland.

DEBRECENI EGYETEMI KÖNYVTÁR

Lelt.

7460-1955