

# Eine Fahrt mit der Northern Pacific Railroad im Jahre 1896

Aus den Lebenserinnerungen Arthur von Gwinners

(die Lebenserinnerungen Gwinners sind gedruckt: Manfred Pohl (Hrsg.), Arthur von Gwinner, Lebenserinnerungen, 2. Aufl., Frankfurt am Main 1992)

Arthur von Gwinner, Vorstandsmitglied der Deutschen Bank von 1894 bis 1919 und Sprecher des Vorstands von 1910 bis 1919, bearbeitete zusammen mit Georg von Siemens die großen internationalen Finanzierungsprojekte der Deutschen Bank. Dazu gehörten auch die Reorganisation der Northern Pacific Railroad Company sowie weitere amerikanische Geschäfte.

»Siemens war im September 1893 mit seiner Frau nach New York gefahren und hatte in der Person von Edward D. Adams einen sehr fähigen Vertreter gewonnen, der in Amerika die Reorganisation für die Deutsche Bank behandeln und das amerikanische Schutzkomitee der Bondbesitzer führen sollte. Inzwischen bildeten sich auch in Deutschland Schutzkomitees für die notleidend gewordenen Bonds. Ich war noch als Privatbankier zum Vorsitzenden des Komitees der III. Mortgage gewählt worden, was dann in Siemens' Abwesenheit der Deutschen Bank recht sehr zustatten kam. Während, Anfang Oktober, mein bevorstehender Eintritt in die Direktion der Bank bekannt wurde, war ich dem Gerede aus dem Weg gegangen und mit meiner Frau nach Paris gefahren. Deutlich ist mir in Erinnerung, wie wir an einem schönen Herbsttage die herrliche Aussicht von der Terasse von St. Germain über die Seine und die Vororte auf die malerisch aufgebaute Stadt genossen, während am gleichen Tage nach einer Aufsichtsratssitzung der Bank meine Ernennung bekannt werden mußte. Auf diesem Spaziergang entdeckte meine Frau mein erstes weißes Haar, ein Hinweis auf die mich erwartenden Sorgen.

Siemens kehrte zurück und hatte wenig Erfreuliches zu berichten. Unter der Führung des genialen Gründers und Erbauers der Northern Pacific-Bahn, Henry Villard, war die Gesellschaft schließlich in schlechte und nicht immer ehrliche Verwaltung geraten. Villard, von Geburt an Deutscher namens Hilgard, mußte zurücktreten. Gerichtlich ernannte Verwalter, sogenannte Receivers, übernahmen der Form nach die Leitung des großen Unternehmens, das unter dem alten Beamtenstab den Betrieb eben aufrechterhielt. Die dringendsten Bedürfnisse wurden durch Aufnahme von Masseschulden gedeckt. Kein Wunder, daß die Einnahmen in ganz entmutigender Weise zurückgingen, bis im Jahre 1895 nur noch knapp der dritte Teil der festen Lasten durch Betriebsüberschüsse gedeckt war.

In jener Zeit suchte einer der amerikanischen Eisenbahnkönige, James J. Hill, sein Lebensziel zu erreichen, nämlich die Northern Pacific unter seine Kontrolle zu bekommen. Hill war von den kleinsten Anfängen aufgestiegen und hatte mit Geschick und Vorsicht, Schritt für Schritt vordringend, zwischen der Northern Pacific-Linie und der canadischen Grenze eine zweite, die Vereinigten Staaten durchquerende Linie, die Great Northern-Bahn geschaffen. Er selbst kümmerte sich als oberster Alleinherrscher um jede Einzelheit und erzielte bei seiner Betriebsart erstaunlich günstige Erträge. Seine ›Methode‹ bestand im wesentlichen in äußerster Sparsamkeit, die er allerdings auf Kosten der Bequemlichkeit des Publikums in der Art durchführte, daß er ohne Rücksicht auf Fahrpläne keinen Wagen laufen ließ, der nicht voll beladen war, keinen Zug, der nicht so schwer war, daß die Lokomotive ihn gerade noch schleppen konnte. Wie oft hat er mir nachmals vorgerechnet, wieviele Millionen die Northern Pacific jährlich ersparen und verdienen könne, wenn sie nach seinen ›methods‹ betrieben würde. ...

Im August 1896 fuhr ich nach Amerika, um zusammen mit Adams noch eine Reihe von Verträgen mit J.P. Morgan zu ordnen und mich selbst gründlich zu orientieren. Ich fand noch eine grimmige Hitze vor. Im 9. Stockwerk meines Hotels war es noch während der ganzen Nacht so drückend schwül, daß der Schlaf mir versagt blieb. Dafür war der Blick auf die Lichter der Stadt und den großartigen Hafen unter dem Sternenhimmel eine unvergeßliche Entschädigung, die ich bis vor Sonnenaufgang genoß; da kam endlich ein frischer Wind vom Meere her und ließ mich noch ein paar Stunden Ruhe finden. Nach wenigen Tagen fuhren Adams und ich durch das entsetzliche Chicago nach St. Paul, wo wir den neuernannten Präsidenten der Northern Pacific, Mr. Winter, und seine Oberbeamten trafen. Nun begann die Fahrt über den Kontinent. Jeder der Teilnehmer hatte eine bequeme Schlafkammer mit Bad. Ein gemeinsamer Speisewagen mit langem Tisch vereinigte uns zu den Mahlzeiten. Den größten Teil des Tages brachte ich in dem Aussichtswagen am Schluß des Zuges zu, der nach hinten offen gebaut war und von wo aus wir aus bequemen Rohrsesseln vieles sehen und noch mehr besprechen konnten. An jeder Station wurde gehalten, auch die Zweigbahnen wurden abgefahren. Freundliche Intimität entwickelte sich bald unter den Teilnehmern der Fahrt, etwa sechs oder acht Herren.

Überall wurde mir Bemerkenswertes gezeigt, was sonst außergeschäftlich nebenher zu sehen war. Ich konnte selbst beobachten, so den Coyote-Wolf, den Präriehasen, Pelikane und was da alles neues Fremdartiges vorkam. In der fruchtbaren Ebene hinter St. Paul wurde mir die *Evidence of wheat* gezeigt, das heißt, wogende Weizenfelder, soweit das Auge reichte und die Einbringung der Ernte mittels fabelhafter, von acht oder mehr in einer Reihe gespannten Pferden gezogener Maschinen. Dann hielten wir an einer Sägemühle, die natürlich, wie alles *the biggest in the world* sein mußte. ...

Die Fahrt durch die Prärie war lang und öde genug. Irgendwo in der damals noch kleinen Stadt Bismarck wurde uns ein eben erlegter herrlicher Adler gezeigt, mit weiß gefiedertem Hals, das Urbild des schönen amerikanischen Wappentiers. Ich bewunderte das Stück nach Gebühr. Im nächstfolgenden Januar kam aus Amerika eine Kiste an, in der man einen Konzertflügel hätte vermuten können. Sperrgut - der Adler aus Bismarck! Irgendwo an einem Flusse arbeitete eine Dampfspritze mit fußdickem Strahl auf eine Sandterrasse am Fluß: *Placer mining!* das heißt Goldgewinnung durch Auswaschen des in ungezählten Jahrhunderten zu Bänken abgesetzten Flußsand. Die Flitterchen von Gold fallen durch ihre Schwere in dem dünnen Brei, den der Wasserstrahl erzeugt, zu Boden; der Brei bildet weiter unterhalb im Flusse eine Sandbank oder Sperre. Niemand scheert sich wie und wo.

Eine Tagfahrt weiter gingen wir ein kleines Stück hinüber zu einem einsamen Felsen. Erstmals 1806 waren zwei Amerikaner, Lewis und Clarke, so weit durch das Indianerland nach Westen durchgedrungen und hatten ihre Namen in den Felsen eingekratzt. Da viele der späteren das Gleiche machten, waren die Namen der Entdecker fast unauffindbar geworden und nun durch ein eisernes Gitter vor völliger Zerstörung geschützt.

Endlich tauchten schöne Berge auf, wir waren im Staate Montana, sahen große Herden und waren froh, die einförmige und heiße Fahrt durch die Prärie hinter uns zu haben. Über eine Zweigbahn ging's nach der bedeutenden Minenstadt Butte, wo wir einen Tag *rasteten*. Hinter der ausgedehnten, aber damals noch höchst primitiven Stadt liegt eine rundliche Kuppe, die frühe Entdecker französischer Abkunft *la butte* genannt haben mögen, wie die Hügel um Paris. Die ganze Kuppe aber ist durchsetzt mit Gängen hochwertigen Schwefelkupfererzes. Bei Bekanntwerden solchen Reichtums haben sich dann die Abenteurer aus aller Welt darauf gestürzt,

etwa wie es Bret Harte in seiner hübschen *Story of a Mine* erzählt. Die größte Bergwerks-Gesellschaft von Butte war und ist die *Anaconda*, deren Hauptbesitzer, Mr. Marcus Daly, sich wohl in den Kopf gesetzt hatte, die Deutsche Bank wolle die Aktien seiner Gesellschaft an der Berliner Börse einführen; denn er schleppte mich in sämtliche Schächte in den Förderkäfigen hinunter, vielmals über tausend Fuß tief unter die Erde. Da wo die nackten Kerle an der Felswand hackten, hob Daly von einem geeigneten Haufen Erz ein Stückchen auf und mit leuchtenden Augen lenkte er seine Grubenlampe auf das Stück und flüsterte: *glance* - Kupferglanz. Ich habe das Stück noch heute in meiner Sammlung.

Der Kupferglanz enthält doppelt so viel Kupfer wie der gewöhnliche Kupferkies, aus dem die Erzgänge hauptsächlich bestanden. Naß in unseren Bergmannskleidern, erhitzt und müde kamen wir schließlich aus dem letzten Schacht herauf. Da standen vor der Bude ein Dutzend wenig vertrauenswürdig aussehende Kerle und beobachteten uns. Auf meine Frage, was die wollten, wurde mir die Auskunft erteilt, sie warten, bis drunten einer umfalle, dann käme einer von ihnen an die Reihe. Sie möchten sehr gerne zum halben Lohne arbeiten, würden das aber mit dem Leben bezahlen. Die Arbeiter seien *organisiert* und gewalttätig; sie verdienen 2½ bis 3 Dollar täglich. Merkwürdig war ein Gang durch die bunten Straßen der Stadt. ...

In einer Hütte sah ich die ersten Chinesen am Waschtrog beschäftigt, ein nützliches Gewerbe, das im ganzen Westen der Vereinigten Staaten von den *Boys* der gelben Rasse besorgt wird.

Wir fuhren weiter durch gebirgiges Land in den Staat Wyoming. Zu verschiedenen schlechten Geschäften, zu denen Villard die Deutsche Bank verführt hatte, gehörte auch eine Kohlenmine, und es verstand sich, daß ich auch dieses Eigentum besuchen mußte. So stiegen wir von einer Zweigbahn aus mit Grubenlichtern in einen engen Stollen hinein bis zu der Stelle, wo auf primitivste Weise ein Flöz mittelmäßiger Kohle abgebaut wurde.

Den Rückweg nahmen wir auf beladenem Kohlenwagen. Die wiederholte Ermahnung, den Kopf zu bücken und die Erzählung, daß beinahe täglich Arbeiter durch fallende Stücke des Kohlenschiefers ums Leben kämen, trugen nicht dazu bei, diese sich allmählich zu beängstigender Geschwindigkeit steigernde Ausfahrt gemütlich zu machen. Die Kohle enthielt viel Schwefel und wurde ungewaschen in den Lokomotiven verfeuert. Kein Wunder, daß die Heizer nichts davon wissen wollten. Der drollige Oberingenieur McHenry, ein richtiger North-Western-man, rief mich am nächsten Abend ans Fenster und sagte mir: »eben fahren wir mit Rocky Fork Kohle!«. In dem Rost der Lokomotive aber stocherten sie inzwischen mit Spießen, so daß ein förmliches Feuerwerk von Funken über uns und neben uns vorbei flog. Die Kohle war trotzdem für die Bahn von einiger Bedeutung und hat nachmals, zubereitet und gewaschen, in den von besseren Kohlen entfernten Gegenden ganz gute Dienste getan.

Immer steigend waren wir in dem Staat Wyoming an den Eingang des weltberühmten Yellowstone Parks gelangt. Hier hörte das fortwährende Klappern der Schreibmaschinen auf und es begann eine achttägige Fahrt durch die Wunder dieses Nationalparks, in dem es verboten ist zu schießen oder zu botanisieren oder Mineralien zu sammeln. Auf dem Dach einer vierspännigen Mailcoach fuhren wir nun auf guter Straße reichlich acht Stunden täglich von einer Sehenswürdigkeit zur anderen. Über jede Beschreibung großartig fand ich die Geysirs, die so oft beschrieben sind und von denen man sich doch kaum die richtige Vorstellung macht. Mit den bis 100 Fuß hoch ausgeschleuderten Massen heißen Wassers dringen gewaltige Wolken schneeweißen Dampfes empor. Vor dem tiefblauen Himmel - der

Park liegt im Durchschnitt so hoch wie das Engadin.- wirken diese Dampf Wolken nicht nur großartig, sondern überaus malerisch, wie es kein Bild erreichen kann. Mehrere hundert solcher Springquellen sind in Gruppen in dem merkwürdigen Lande verteilt.

Aber die Vegetation! Eine Woche lang fuhren wir durch verkohlte und verbrannte Wälder. Um einen Büffel herauszujagen, haben die rücksichtslosen Menschen oft einen großen Wald angezündet, und von dem Büffel nahmen sie höchstens den Kopf oder gar nur die Hörner mit. Eine letzte kleine Herde wurde noch in geschützter Gegend gehegt; aber in kalten Wintern ist der Büffel vom Hunger gezwungen, seine harmlose Grasnahrung in schneefreien Tälern außerhalb des Parks zu suchen. Da wird er dann von den Jägern weggeknallt. Präsident Winter erzählte mir, er habe vor 25 Jahren, bei dem Bau der Union Pacific-Linie, häufig noch Herden von mehr als 5000 Köpfen gesehen. Ich habe keinen Büffel in Freiheit erblickt, dafür aber andere merkwürdige Tiere, Biber bei einem Bau im Fluß, mancherlei seltene Vögel, spaßhafte kleine Eichhörnchen, so groß wie eine Kinderhand, harmlose schwarze Bären an den Abfallhaufen der einsamen Gasthäuser, und anderes mehr. An den Baumstämmen sahen wir oft, daß die Rinde in 3 oder 4 Meter Höhe abgenagt und der Baum dadurch vertrocknet war. ›Stachelschweine‹ sagte man mir, und auf meine verwundene Rückfrage erhielt ich die Erklärung, daß im Yellowstone Park drei bis vier Meter Schneefall die Regel sei. Dann finden die Stachelschweine auf dem Schnee laufend keine andere Nahrung als die Baumrinde.

Der Gipfel unserer Reise wurde erreicht an dem großen Yellowstone See, hinter dessen weitem Spiegel noch steile Felsberge bis in die Schneeregion auf 5-6000 Meter Höhe hinaufragen. Wir hatten vom Kahn aus Forellen geangelt und ich war dabei, eine Skizze des malerischen Sees und Gebirges zu beginnen, da wurden wir wieder aufgescheucht und fort ging es auf unserer Kutsche, ›um noch ein anderes Geysir-Becken zu besuchen‹. Als wir schließlich wieder auf unseren Zug stiegen und die Schreibmaschinen nebenan schon wieder Telegramme klapperten, frug mich Präsident Winter: ›War es nicht erholsam?‹ Ich konnte die Antwort nicht unterdrücken: ›Ich bin noch nie in meinem Leben so gehetzt worden.‹

In Spokane Falls, wo die Wasserkraft der Fälle eines Nebenflusses des Columbiastromes eine bedeutende Industriestadt aufblühen läßt, verließen wir unseren bequemen Zug. ...

Wir bestiegen an einem frühen Morgen eine schlecht gebaute Zweigbahn und fuhren in nördlicher Richtung auf die kanadische Grenze zu. Schon dämmerte der Abend, als wir den Endpunkt der Zweigbahn an dem tiefen, klaren Columbiastrom erreichten. Wir bestiegen einen bereitliegenden Dampfer und fuhren, der Strömung entgegen, in den Abend hinein. Soweit das Auge reichte: Wald, jungfräulicher Wald, dahinter schöne Berge. Unser Dampfer wurde von einem einzigen großen Rade getrieben, das am Hinterteil des Schiffes, in dieses tief einschneidend und darübereagend, angebracht war. Außer unserer Gesellschaft fuhren auf dem Dampfer ein paar Dutzend Kerle mit, denen anzusehen war, daß sie nicht zu ihrem Vergnügen oder zu ihrer Bildung reisten: meist einzeln standen, saßen oder lagen sie rauchend auf ihren Bündeln. Was mochten die wohl vorhaben? Plötzlich in der Stille der Nacht ein Glockensignal, das Schiff wendet seine Nase nach rechts und läuft an flachem Strande auf. Alles rennt nach vorn: da springt ein Kerl vom Schiff auf den Strand, einige Packen und Bündel folgen, dann wird eine Büchse und eine Laterne hinabgelassen. Unser Dampfer zieht vom Ufer zurück in den Strom, dreht sich und verfolgt seinen Weg.

Wir sehen noch, wie der dunkle Kerl Büchse und Bündel aufpackt, sich eine Pfeife anzündet und im Walde verschwindet. »Den frißt wohl auch ein Bär wie so viele«, bemerkte trocken einer meiner Reisegefährten. Auf meine Frage wird erklärt, das sei so ein Goldsucher, der von irgendjemand das Geld bekommen habe, um sich mit Büchse, Decken und Proviant auszustatten, unter der Bedingung, daß die Hälfte der etwa zu findenden Reichtümer dem Geldgeber gehören solle, *on grub-stake*, nannten sie es. Zu fürchten sei in jenen einsamen Bergen außer dem Hunger nur das häufige Vorkommen der Klapperschlangen und der *Old Grizzly*, jener gefährlichste und größte aller Bären. Mir schien das Gefahr genug. Die Indianer sind längst in ihre *Reservationen* zusammengetrieben und dem Weißen Mann nicht mehr gefährlich.

Da bemerken wir, daß unser Dampfer nicht mehr vorankommt, obgleich der über Deck stehende Kessel blutrot überheizt ist und immer mehr Holz in die Feuerung gestopft wird, wie die fünf Meter langen Garben aufsteigender Funken bezeugen, die aus dem primitiven Schornstein gegen den Nachthimmel aufschließen. Fast eine halbe Stunde lang kämpfen wir, ohne einen fußbreit voranzukommen gegen die Strömung und haben Zeit, uns das eindrucksvolle Bild des nördlichen Sternenhimmels und unsere scheinbar prekäre Lage einzuprägen. Da endlich wird die Feuergarbe noch höher, das Schiff ächzt, das Mühlrad schaufelt mit äußerster Kraft und - wir haben die schlimme Stelle überwunden und kommen wieder voran. Noch eine Stunde und der Dampfer dreht seine Nase links und läuft an einem Brettergerüst an, über das wir, sowie die Mehrzahl der übrigen Reisegefährten, Schiff und Strom verlassen. Hundert Schritte weiter am Ufer hinauf finden wir eine kleine Eisenbahn, die allerdings wenig vertrauenswürdig aussieht. Zu anderer Jahreszeit als während des trockenen Indian Summer, der in den Vereinigten Staaten so schönen, milden, oft bis Weihnachten dauernden Herbstzeit, möchte ich allerdings eine solche Fahrt nicht wieder machen. Alles provisorisch; die hölzernen Schwellen ohne Ballast auf den Boden des eben gerodeten Urwaldes gelegt, nur offene Güterwagen, oft bedenkliche Kurven, unglaubliche Steigungen und Abstiege: Das war die Bahn, der wir uns mit unserem Glück anvertrauen mußten.

So fahren wir Hügel auf Hügel ab, um Ecken und Baumriesen herum in den dunklen Urwald hinein, übersprüht von den Funken der Holzfeuerung unserer Maschine. Der Ruck der Bremse erinnerte mich zuweilen an einen Hexenschuß. Die Gesellschaft wurde einsilbig. Nach kurzer Fahrt gab es einen energischen Ruck und Halt. Ich dachte an einen Defekt unserer Lokomotive. Aber wir waren am Ziel: ein Bretterschuppen, *Rossland*, das jüngste Eldorado! Meine Gefährten und Führer dachten wohl daran, dahin eine Zweigbahn der Northern Pacific zu legen; mir war es nur ein unvergeßbares Abenteuer. Erst sechs Monate alt war *die Stadt* Rossland; aber schon kämpften zwei Gasthöfe um die Kundschaft, und drei Kirchen, eine protestantische, eine methodistische und eine katholische um die Seelen der Bewohner. Unser Gasthof lag in der einzigen Hauptstraße. Dort ging ich nach dem Abendessen noch bei Vollmond mit dem Präsidenten der Northern Pacific Bahn spazieren und unsere Schritte tönnten von einem Ende der Stadt bis zum anderen; denn wir gingen auf Holz, auf quer gelegten Brettern, meterhoch über dem Erdboden. Auf beiden Seiten der Straße führte so ein *Bürgersteig*; dazwischen, an Stelle des künftigen Fahrdammes, die Farnenpracht des Urwaldes und ein paar Baumstümpfe. Von Fahren war natürlich noch keine Rede in Rossland. Am Ende der Hauptstraße fanden wir zwischen zwei Bäumen ein aufgenageltes Brett: *Cemetery* - der Friedhof, mit einem einzigen Grab und Kreuz. Aus einer Nebenstraße tönte lautes Sprechen und Geschrei. Wir gingen hinein: Da hielt ein alter Jude in fürchterlichem Englisch Auktion und forderte den anwesenden Haufen von *Boys*,

gebräunten Männergesichtern, durch Anpreisen seiner Waren zum Bieten auf. Bald war es eine Joppe ›so gut wie neu«, bald ein Revolver, der ›niemals versagte«, bald irgend ein anderer Gegenstand des einfachsten Bedarfs für die Wildnis, den mein vortrefflicher Landsmann ausrief - er war gleich mir aus Frankfurt am Main und *delighted*, einem Frankfurter die Hand zu schütteln.

Am nächsten Morgen ging es zu Pferd auf unmöglichen Wegen nach den beiden Hauptgruben. Der Fund von goldhaltigem Kupferkies hatte vor einem halben Jahr Rossland entstehen lassen. Einzelne meiner Gefährten waren herzhafte genug, in die Löcher hinabzusteigen, mich hielt der Gedanke an meine Pflichten gegen meine junge Familie und die alte Deutsche Bank zurück. Von ordentlichem Schachtbau war noch keine Rede. Am Nachmittag, vor unserer Weiterreise, kaufte ich der Merkwürdigkeit halber und zum Zeitvertreib auch noch eine Grubenkonzession: d. h. die sämtlichen tausend Aktien einer nur auf dem Papier existierenden, aber im Urwald abgesteckten Goldgrube *Roderick Dhu*.

Sie kostete nur hundert Dollar und war noch weniger Wert, nämlich gar nichts, außer dem Holz des darauf wachsenden hundertjährigen Nadelwaldes. Am Abend ging es weiter auf etwas besserer, wieder breitspuriger Bahn, über die Grenze nach einer Station der Canada Pacific Eisenbahn. Hier bestiegen wir einen schönen Sonderzug und freuten uns (wenigstens ich) der Atmosphäre europäischer Kultur: ein Frühstück aus hübschem Geschirr auf sauberem Tischtuch, frische Blumen auf dem Eßtisch, freundliche Häuser im englischen Cottagestil, gepflegte Vorgärten. Bis nach Canada hinein reicht das Gebiet des Columbia-Stromes. Wir verließen es aber und gelangten an den für europäische Begriffe gewaltigen Fraser River. Dort sah ich während der Fahrt, wohl dreihundert Meter unter uns in der Schlucht, auf dem Flusse die Canoes von Indianern und nahe dabei am Strand ihre Zelte. Bis dahin war ich nur in Butte einem einzigen, im Federschmuck herausgeputzten Indianer begegnet.

So gelangten wir in schöner Fahrt durch das immer grüner und waldiger werdende Land an den Stillen Ozean nach Vancouver, einer erfreulichen, gepflegten englischen Kolonialstadt. Jeder Schritt erinnert an das alte Kulturvolk, das seine Ordnung und Sitten seit langer Zeit hier eingepflanzt hat. Auf einer kleinen Insel in dem tiefen Sund liegt ein wunderschöner Naturpark. Auf reinem Granitsand wandelnd erbaute ich mich an mannshohen Farnen und turmhohen Bäumen aus dem Geschlecht der Lebensbäume und des Wacholders.

Schon abends saßen wir wieder in einem Zuge und zwar diesmal auf den Linien des starken und gefährlichen Konkurrenten der Northern Pacific, der Great Northern Bahn. Südwärts ging die Fahrt in geringer Entfernung von der Meeresküste nach der damals jungen Stadt Seattle und weiter nach dem Endpunkt der Northern Pacific: Tacoma.

Wir kamen bei Regen an, so daß ich zunächst mich in dem Gasthof hinsetzte, um nach so langer Fahrt an meine Frau zu schreiben. Ich war schon weit in meinem Reisebericht, als ein Sonnenstrahl auf mein Blatt fiel und mich erinnerte, daß das Wetter sich aufgeklärt hatte. Ich schaute hinaus und erblickte über den Wolken in unwahrscheinlicher Höhe über mir einen Schneeberg. Wahrhaftig! da stand er, dicht beim Meere in Montblanc-Höhe, ein erloschener Vulkan, Mount Rainier, seine vielen Schneefelder und Gletscher in der Sonne schimmernd. Ein unvergeßliches Bild. - Wir machten dann noch einen Gang durch die Stadt. Eine schwere Krisis und die Zahlungseinstellung der Northern Pacific Bahn hatten sie ebenso rasch wie sie gewachsen war, wieder verwelken lassen. Man zeigte mir ganze Straßen, die von den Bewohnern verlassen waren. Ganz ernsthaft sagte mir Freund Adams: ›Wenn Sie die Steuern zahlen wollen, können Sie die ganze Straße in Besitz nehmen.‹ Die Stadt hat sich dann später wohl erholt, aber zu so großer Blüte wie Seattle ist sie

nicht gelangt; sie liegt wohl zu tief in dem System von inselgeschützten Sunden und Fjorden drin, das sich hunderte von Kilometern längs der Küste bis nach Alaska hinein fortsetzt. So wie Europa sein mildes Klima dem amerikanischen Golfstrom verdankt, so diese Küste einer asiatischen Meeresströmung. Diese, der sogenannte japanische Strom, hält die nordwestliche amerikanische Küste eisfrei, bringt ihr dauernd Regen, ein englisches Klima und überaus hohe Fruchtbarkeit.

In diesem Lande der Zukunft liegen die sichersten Häfen, große Flüsse, gewaltiger Reichtum an Holz, an Metallen und Wasserkraft, fruchtbares Land für 100 Millionen Menschen. Alles beieinander. Wir hielten uns in dem verödeten Tacoma nicht lange auf, sondern bestiegen noch einmal unseren lieben Sonderzug. Da fand ich wieder mein Wohnzimmerchen und Bad, und als ich den Schlafraum betrat auch meinen mir erwartungsvoll und fröhlich zugrinsenden schwarzen Diener. Er hatte, seitdem wir in Spokane Falls schieden, von einem Chinesen meine Wäsche waschen und bügeln lassen. Auf jedes Stück aber hatte mein Boy eigenhändig mit chemischer Tinte meinen vollen Namen geschrieben! Er erklärte mir, das habe er zur größeren Sicherheit meiner Sachen getan und war von seiner Schlauheit hochbefriedigt.

Über die Linien einer verbündeten Gesellschaft führen wir an den mächtigen Columbia-Strom. Dort sah ich mit eigenen Augen in den Strom hineingebaute Mühlen, bestimmt, die unzähligen meterlangen Lachsfische aus der Strömung zu schleudern. Zu jener Zeit wurde der allergrößte Teil des Weltkonsums, angeblich 75 Prozent, von konserviertem Salm am Columbia-Strome gewonnen und in Büchsen verpackt. Wir erreichten Portland, die Hauptstadt des noch wenig bevölkerten Staates Oregon, aber schon sehr ansehnlich. Die herrliche Lage kann wohl an die von Florenz erinnern. Zwölf Jahre vorher hatte ich einmal in der Alhambra die Bekanntschaft einer liebenswürdigen Amerikanerin gemacht, der jungen Frau eines Richters in Portland. Bei unseren Streifzügen in Granada hatte ich bei einem Trödler einen hübschen Kopf des Guido Reni gefunden. Sie war selig, das Bildchen für 50 Dollars zu erwerben und meinte: ›In Portland, wo ich zu Hause bin, gibt es nichts dergleichen, aber wir haben ein schönes Land und Platz genug, alle diese schönen Sachen hineinzutun.‹ Ich hatte nun Gelegenheit, mich durch den Augenschein von der Wahrheit dieser Prophezeiung zu überzeugen. ...

Wir waren am Endpunkt unserer Fahrt angelangt und wendeten uns nun heimwärts. Auf direktem Wege ging es durch die Schlucht des schönen Columbia-Stromes über den im Yellowstone Park entspringenden Snake River und durch die große Basalt-Ebene zurück nach Spokane Falls.

Hier bestiegen wir den Zug des Präsidenten der Great Northern Bahn, Mr. James J. Hill, der unsere ganze Reisegesellschaft eingeladen hatte, die Rückfahrt über seine Linie zu nehmen. Ein merkwürdiger Mensch: zusammengesetzt aus Schöpfergabe und Habsucht. Sein Lebensziel war nicht nur der Bau einer transkontinentalen Bahnlinie, sondern auch die Gewinnung der Herrschaft über die ältere Northern Pacific Bahn. ...

Die Fahrt ging durch völliges, so gut wie gar nicht besiedeltes Neuland. Trotzdem war des Interessanten genug zu sehen und vieles zu lernen. Da lagen auf einem schönen See neben der Bahn wilde Gänse, nach denen ich mit einem Repetiergewehr schießen sollte. Um die Hälfte hatte ich die Entfernung unterschätzt, worüber sich keiner der Mitfahrenden wunderte außer mir selbst. Irgendwo verließen wir den Zug und gingen, mit Büchsen bewaffnet, eine Stunde lang durch den herrlichsten Urwald von kirchturmhohen Lebensbäumen. Einmal ging ich allein mit Hill und er benutzte die Gelegenheit, mir so beiläufig zu sagen, daß er meine Reisegefährten für eine Hand voll Schafsköpfe halte - a set of fools.

An einem schmalen, viele Meilen langen Gletschersee, bestiegen wir ein kleines Dampfboot und fuhren zwischen den schweigenden Wäldern lange talaufwärts, wie auf einem breiten Flusse. Im Hintergrunde stand ein herrlicher Berg, noch von der Sonne beleuchtet, geformt wie ein kleineres Matterhorn. Lake Mac Donald hieß der See. In tiefster Einsamkeit übernachteten wir in einem hölzernen Wirtshaus. Durch ein Fernrohr zeigte man uns die große, schneeweiße langhaarige Bergziege (mountain goat). Dann wurden wir mit Büchsen bewaffnet in den Urwald geschickt, um einen Bären zu schießen. Wir tappten vorsichtig auf den Fußspitzen vier Stunden lang auf dem dicken Moospolster zwischen abgefallenen Zweigen herum, sahen aber natürlich nichts, als die herrliche Dunkelheit der riesigen Bäume, die wir zum Schluß zu ein paar Schüssen als Ziel und Prüfung unserer Gewehre benutzten. Grinsend sagte uns bei unserer Heimkehr der Wirt: ›Um einen Bären zu sehen, müßten Sie morgens um 3 Uhr aufbrechen.‹ Des Rätsels Lösung gab uns dann der Anblick des alten Hill, der über Plänen mit einigen Bergingenieuren stand und über angebliche und erhoffte Mineralfunde verhandelt hatte. Er hatte uns einfach los sein wollen. Das Fell des uns aufgebundenen Bären hat er mir später nach Berlin geschickt.

An großen Wasserfällen fanden wir eine neu entstehende Stadt, Minot. Dort blieb der Zug während einer Nacht stehen, denn Hill wollte uns doch wenigstens die damals einzige Stadt zwischen dem Felsengebirge und dem Red River zeigen. Es war noch ein dürftiges Nest mit hölzernen Fußsteigen längs der Fronten von Blockhäusern. Der Fluß gehört bereits dem System der kanadischen Seen an. Man sprach von der Ausrottung der Büffel, die auch in den Staat North Dakota, wo wir uns befanden, noch vor Menschengedenken in ungeheuren Herden gehaust hatten. Nun waren sie vertilgt, aber Hill besaß in Minnesota einen riesigen eingefriedigten Park, darin noch drei Dutzend Stück gehegt wurden. Er versprach mir, ich solle ein Pony und ein gutes Gewehr bekommen mit der Erlaubnis, einen Büffel zu schießen. Glücklicherweise regnete es, als wir nach Minneapolis kamen und ich erfuhr nachher, daß der drollige Oberingenieur Mac Henry mit Mr. Hannaford, einem Oberbeamten der Northern Pacific gewettet habe, ob Mr. Gwinner den Bull oder der Bull mich zur Strecke bringen werde.

In Minneapolis übernachteten wir bei Hill und bewunderten seine Bildergalerie, meist von Malern der Barbicon-Schule, und alle Einrichtungen seines wohlgedachten Wohnhauses. In jedem Zimmer war ein Loch im Fußboden, um den Staub durch ein Rohr in den Keller zu kehren. Die beiden Schwesterstädte Minneapolis und Saint-Paul am Mississippi machten schon damals einen imponierenden Eindruck. Gewaltige Stauwerke führten die Wasserkraft des Stromes den Straßenbahnen zu. Bei dem Beherrscher und Präsidenten dieser Street Railways, einem Mr. Lowther, verbrachten wir den Abend. Auf dem Schreibtisch der Dame des Hauses bemerkte ich eine deutsche Grammatik. Auf meine Frage, wer denn da deutsch lerne, erwiderte sie: ›Mit meinen Söhnen habe ich lateinisch und französisch gelernt, jetzt studiere ich deutsch mit meinen Enkeln.‹ Die Tochter dieses Self-made-man bewegte sich bereits mit völliger Freiheit und konnte sich in jedem europäischen Salon sehen lassen. Ich war beeindruckt von der Überlegenheit der Bildung der Frauen gegenüber der Unwissenheit der Männer, und der großen Anstrengungen, die jene machen, um den Männern überlegen zu sein. Die Tochter spielte Chopin, ohne Noten, mit künstlerischer Vollendung.

Ich verabschiedete mich von Hill, ohne ihm damals, zu seiner Enttäuschung, meine Seele verschrieben zu haben, was dann allerdings einige Jahre später zu Gunsten der uns anvertrauten Northern Pacific-Interessen geschehen mußte.

Wir kamen in dem traurigen Chicago an. Ein wüster Lärm, himmelhohe enge Straßen, öde Versammlungen, langweilige Reden, das waren meine Eindrücke. Dagegen bekam ich von den durch ihre Schönheit berühmten Wohnvierteln und dem meerartigen See wenig oder nichts zu sehen; es gab noch keine Automobile. In Chicago war die Deutsche Bank übrigens mit einem besonders verlustreichen Geschäft behaftet, Ursache genug für meine so unerfreulichen Eindrücke.

Von New York aus habe ich dann nur einige kürzere Ausflüge nach Washington, nach dem rauchverhüllten Cincinnati und an den über jede Beschreibung großartigen Niagara gemacht.

Ich erlebte noch die merkwürdige Wahlnacht, in der McKinley zum Präsidenten der Vereinigten Staaten gewählt wurde. Am nächsten Morgen trat ich die Heimfahrt an, nachdem ich noch ein Kabel an die Deutsche Bank geschickt hatte: ›McKinley gewählt, ich rate alle Northern Pacific Werte zu kaufen und Freunde dazu gleichfalls zu animieren.‹

Der schöne amerikanische Herbst, der *Indian summer*, begleitete uns auf dem größten Teil der Fahrt. Der Dampfer war fast leer. Ich hatte eine freie Kabine zum Arbeiten und berichtete nun auf einigen 40 Quartseiten an meine Kollegen eingehend über alle gewonnenen Eindrücke, gepflogenen Verhandlungen und erzielten Kontrakte. Deutlich steht mir noch vor der Seele das erfreuliche Gefühl, das ich beim Anblick der englischen Küste empfand: Dear old Europe again!

Die Reorganisation der Northern Pacific-Bahn stellte das etwas geminderte Prestige der Deutschen Bank wieder voll her und gab uns neue Schwingen. Siemens und ich ergänzten einander in glücklichster Weise: Er war der geniale Wegweiser, oft *Anreißer* neuer Unternehmungen, während ich mir sagen darf, durch Fleiß und Zähigkeit bei der Durchführung der Geschäfte, alter und neuer, der Deutschen Bank manchen guten Dienst getan zu haben.

Ich hatte Siemens ohne ein angemessen organisiertes Büro gefunden, umgeben von kaum zulänglichen Mitarbeitern. Ich spreche nicht von den Kollegen, von denen jeder mit Hingabe und Erfolg ein besonderes großes Dezernat bearbeitete, sondern von den Siemens untergebenen Hilfsarbeitern. Als ich in unserem *Sekretariat* die Schreibmaschine einführte, fand ich Widerstand! Siemens hatte noch nicht einmal einen Sekretär, sondern schrieb wichtige Briefe eigenhändig; Protokolle nahm er während der Sitzungen auf, wobei es ihm nur auf die Sache, gar nicht auf die Form ankam. Gleich Bismarck, dem er auch äußerlich glich, hatte er die Gabe, durch ein Wort oder eine kurze Direktive auf den eingehenden Briefen die Anweisung für die Antwort zu geben, und er traf beinahe immer den Nagel auf den Kopf.«