

Verbundkatalog Kalliope

Der 10000. Kilometer.

Mann, Erika

Nutzungsbedingungen

Bei zahlreichen Dokumenten auf monacensia-digital.de sind die Urheberrechte bereits abgelaufen. Sie sind gemeinfrei und dürfen ohne weitere Rücksprache mit der Monacensia weiterverwendet werden.

Bei den Dokumenten, bei denen noch Urheberrechte bestehen, müssen für eine Weiterverwendung stets die Rechteinhaber*innen angefragt werden sowie eine Publikationsgenehmigung der Monacensia eingeholt werden. Das Zitatrecht bleibt hiervon unberührt.

Zur Erteilung einer Publikationserlaubnis wenden Sie sich bitte an:

Monacensia im Hildebrandhaus
Literaturarchiv
Adresse: Maria-Theresia-Straße 23, 81675 München
E-Mail: monacensia.literaturarchiv@muenchen.de

Terms of use

The copyrights for numerous documents on monacensia-digital.de have already expired. They are in the public domain and may be reused without further consultation with Monacensia. In the case of documents for which copyrights still exist, the copyright holders must always be contacted for further use and publication permission must be obtained from the Monacensia. The right to quote under copyright law remains unaffected by this. To obtain permission for publication, please contact:

Monacensia im Hildebrandhaus:
Literaturarchiv
Address: Maria-Theresia-Straße 23, 81675 München
E-Mail: monacensia.literaturarchiv@muenchen.de

Der 10 000. Kilometer



„Krohn und sein Mitarbeiter, trotz des bösen Aufregens gesund und vergnügt, auf der Arus in Berlin“

„nach dem Sieger des 100 000 km-Wagens, der die 10 000 km-Fahrt in und einen ersten Preis errang“

„Friedrich der Ford“ aus Carl Frensdorf



in der Wiederholung dieser 10 000-km-Fahrt sogar dann beteiligen, wenn ein Fahrerwechsel nicht gestattet sein würde. Denn es erlaubte die Bestimmungen ein Abwechseln zwischen den beiden an Bord befindlichen Fahrern.

„leicht darf hier ein Wort über die Ford-Wagen gesagt werden, in der Fahrt teilnahmen. Eine Anzahl von diesen Ford-Wagen e zu den viel bestaunten Siegern, und einer der Team-Preise fiel in Marke Ford, die damit dokumentieren konnte, daß der Ford auch den größten Anstrengungen gewachsen ist. Die Mann- i H. Lüttgau, G. Hentschel und A. Petzold errang diesen wertvollen durch ihr regelmäßiges und zuverlässiges Fahren, und weitere Preise holten sich Frä. Minartz, Magnus, Frä. E. Mann, J. van Meulen und Hannemann. Hätte J. v. Krohn nicht in Dalmatien i Unfall infolge eines Pneumatikdefekts erlitten, so wäre sogar noch zweiter Team-Preis an Ford gefallen; v. Krohn konnte den ver- rückten Wagen, der sich mehrmals überschlagen hatte, sogar noch r und rechtzeitig zum Ziele steuern, eine bemerkenswerte Leistung, nicht weniger für die Energie des Fahrers als für die Qualität des ens spricht und in der Zuerkennung eines zweiten Preises ihren jhten Lohn fand.“

Kurt Dörny,
Ehrenvorsitzender des „Vereins Deutsche Sportpresse“.



Von der Begrüßung der Ford-Teilnehmer am Ziel.
Von links: Petzold, Frä. Minartz, H. F. Hart, Lenokowski, Generalsekretär von Henry Ford Liebold und seine Gattin, Lüttgau, Hannemann

Auch wir Frauen haben's geschafft

Ich hatte mir das schon lange gewünscht: meine Liebe und mein Vertrauen, meine Achtung und meine Zärtlichkeit für das Auto „Ford“ öffentlich kundzutun — etwas zu leisten, was gleichermaßen für Ford und für meinen Glauben an Ford spräche. Da kam die 10 000-km-Fahrt.

Ich bin kein Berufsfahrer, die Ausschreibung des A. v. D. war die erste „Ausschreibung“, die ich überhaupt je in Händen hielt, es hat lange genug gedauert, bis ich das gelbe Heftchen in seinen Einzelheiten kapierte. Noch ehe mir ganz klar war, was dieses Unternehmen bedeutete, hatte ich mich schon gemeldet und war fest entschlossen, mitzumachen, alle Schwierigkeiten, die sich mir vor und während der Fahrt in den Weg türmen könnten, wegzuschleppen, mit den Stoßstangen meines Autos. Es klappte. Sehr im letzten Augenblick wurde die „Nennung“ vollzogen, ich bekam eine „Lizenz“ und einen Beifahrer (er heißt Richard Hallgarten und n. d. Bilder, wenn er nicht gerade Auto fährt) — auch eine Ahnung von den Dingen bekam ich, von den Renndingen, meine ich, denn in Ford-Dingen wußte ich Bescheid. Im vorigen Jahr war ich in Afrika gewesen, mein Wagen also kannte sogar ein gut Teil der Strecke, die wir vor uns hatten — Schweiz, Frankreich,

Die beiden weiblichen Fordwagen- fahrer Frä. Minartz und Frä. Erika Mann (Bild oben)



Magnus und Hadenstall

Hentschel und Scheibenzuber





Spanien, Italien, Österreich —, seine Räder fühlen sich zu Hause auf den Straßen der Länder.

Die Fahrt begann. Sie war großartig und führte die Menschen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Ich habe keinen gesprochen, der dabei war und der das leugnete. Andere freilich, die von unbeteiligter Warte dem Treiben zuschauten, glauben aus der großen Anzahl derer, die durchhielten, den Schluß ziehen zu dürfen: es zu sei leicht gewesen. Es war schwer für die Fahrer, vor allem für solche, die zu zweit im Wagen lebten (und sämtliche Ford-Wagen waren nur zweifach bemannt). Nie durften sie sich Ruhe schaffen, fuhr der eine, hatte der andere für den Weg die Verantwortung, war man müde, bewachte man sich gegenseitig, daß keiner einschlief. Kameradschaft — weiß man ein hübscheres Wort in deutscher Sprache? — bei solchen Anlässen braucht man sie sehr. Die Ford-Leute hielten zusammen, die „teams“ untereinander und wir Outsider untereinander und alle untereinander; es gab ein Gefühl von Freundschaft am Ende, zwischen Leuten, die sich vorher kaum kannten.

Gegen uns Frauen war man von Anfang an ein bißchen mißtrauisch gewesen. Worte wie „Schwachgeschlecht“ und „10 000-km-Fahrt“ reimte man nur zweifelnd zusammen. Aber wir waren von einer trotzigsten Entschlossenheit. Hier galt es also, nicht nur für sich zu streiten und für das Auto, sondern gleich für den Ruf der Damen schlechthin. Ehrentvolle Aufgabe. Oft war es so, daß man hätte weinen können vor Müdigkeit. Die Begriffe verschieben sich merkwürdig auf so einer Fahrt. „Schlaf“ ist das Wertvollste, das einzig Wertvolle überhaupt. Ich glaube, wir hätten Perlenketten hergegeben (so wir welche gehabt hätten) für Schlaf, der doch nicht käuflich war. — Mir scheint, wir haben es nicht viel schlechter gemacht, als Ihr, Ihr Starken. Was uns an Körperkraft fehlt, versuchen wir durch Energie zu ersetzen. Etwas ist mir aufgefallen an uns: wir verlieren, Unglücksfällen gegenüber, leicht die Nerven. Ist irgendwas passiert am Wege, ein kleiner Zusammenstoß, eine ernstliche Panne, gleich werden wir nachdenklich und ängstlich, wir fahren langsamer während der nächsten Stunden, wir lassen uns einschüchtern. Das müssen wir uns abgewöhnen. Aber sind wir nicht, sonst, ganz brav?

Wir fuhren durch, von Etappe zu Etappe — manchmal waren es 1400 km. Dann gab es so viele Ruhestunden, wie wir herausgewirtschaftet hatten durch „Tempohalten“ unterwegs. Man aß, während man tankte. Komische Verwirrung unter den Tagen. Welches Datum zählte man? Wir wußten nur: heut Lissabon, morgen Barcelona; heut Rom, morgen München; Abenddämmerung, Morgendämmerung; gute Straße, schlechte Straße. Von der Landschaft hat man trotzdem viel gehabt, man sieht schon, während man dahinsaut; der verwirrende Wechsel von Gebirge und Meer, von sanfter Hügel- und Seenwelt und von Felsen und steiniger Ebene übt seine Faszination auch auf müde Leute, denen doch oft eine überreizte Wachheit eignet. Nur die Städte gehn wie die Träume vorbei: Kontrollstelle, Ford-Vertretung, Hotel — das sind die Bestandteile der Etappenstadt —, mehr sind es nicht.

Die Ford-Maschinen liefen wie die Hasen. Reifenpannen, das war alles, was an Reparatur in Frage kam (und auch sie waren, kraft des dankenswerten Continental-

1. Teilnehmer der Fahrt beim Frühstück, für das nicht immer zuviel Zeit blieb
2. Einfahrt in Genf
3. An der spanisch-französischen Grenze
4. Landstraße in Spanien
5. Der Klügere gibt nach

dienstes, verhältnismäßig selten). Kamen Berge, freuten wir uns, wenn sie steil waren, stark und ruhig stieg der Wagen zum Gipfel. Auf schlechten Straßen waren wir guten Mutes, in engen Kurven blieben wir lustig. Das Bewußtsein: wenn ein Wagen es schafft, dann der unsere, hielt uns immer bei Laune. Unsere Kotflügel hüteten wir, wie den liebsten Schatz. Ochsen und Esel hatten es oft genug auf sie abgesehen. Aufgepaßt also, Vorsicht!

9 Ford-Wagen sind am Start gewesen — 9 Ford-Wagen hielten bekränzten Einzugs auf der Avus. Ich bin sehr glücklich, unter denen zu sein, die zu diesem Sieg haben beitragen können, und ich freue mich darauf, neue Siege mit anzusehen und erfechten zu helfen — Siege des „Deutschen Ford“ wie er am Rhein gebaut wird.

Erika Mann

„Pflegevater“ von 2 Frauen und 16 Mann

Die Direktion der Ford Motor Compagny hatte mich zum Fahrleiter für die 10 000-km-Fahrer auf Ford-Wagen bestimmt. Die Deutschen nennen solch einen Pflegevater „Mädchen für alles“, die Amerikaner „Manager“, die Skandinavier „Fabror“ und die Chinesen „General“. Er muß im stillen wirken, den Fahrern im richtigen Moment etwas ins Ohr flüstern, den Unterschied zwischen Dinars und Pengös kennen; er muß für jeden Fahrer das „Böse Gewissen“ sein und doch der Mann, an den man sich immer wenden kann.

Zuerst wurden die Fahrer ausgewählt, der Andrang war groß. Sorgfältig wurde geprüft und die Ausgewählten — Kaufmann und Kunstmaler, der Herr Verkäufer, Papas Töchterlein und Mutters ‚Lieber Junge‘, alle waren sie vertreten — waren liebe, nette Kerls. Mit Lust und Mut war ein jeder beseelt und etwas, wie ein Tröpfchen Burgunder aus Südfrankreich zu genießen, einen Stierkampf in Spanien zu sehen, Signor Mussolini oder den Papst in Rom begrüßen zu dürfen, oder vielleicht einer Brautfahrt in Montenegro beizuwohnen, schwebte jedem der Fahrer vor.

Die ganze Fahrt war nur Wirklichkeit und Prosa, eine Nerven- und Willensanspannung, Tempo und wieder Tempo und dann knapp zugemessenes Ausruhen, und doch war die Fahrt wunderschön ... als sie beendet war.

Ich mußte immer zur Stelle sein, sämtliche Fahrer gut unterbringen, nicht zu gut, damit sie den Start nicht verschlafen. Da sind mir böse Sachen passiert. Wenn mir nämlich der Portier erklärte, daß der Fahrer vom Wagen Nr. 80 im Zimmer 232 liege, und ich dann so lange energisch an die Tür von Nr. 232 donnerte, bis eine junge Dame erschien, die mir in einer fremden Sprache, die ich Gott sei Dank nicht verstand, klarmachte, daß ich mich geirrt hatte.

Waren alle gut abgefahren, hatte niemand seinen Paß sein Triptik oder den Proviant vergessen, dann hieß es auf dem schnellsten Wege hinterher zu sein. Das war nur möglich durch ein geschicktes Kombinieren, Fahrten mit Flugzeug, Fern-D-Zug und gelegentlich Dampfer. Wenn die Fahrer im Etappenziel angelangt waren, war



- 6. Die Ford-Wagen bei der Anfahrt in Rom
- 7. Fahrtbesprechung in Rom
- 8. Erika Mann und Hallgarten beim Tanken
- 9. Hinter einer Hammelherde in Jugoslawien
- 10. Etappenkontrolle