

andere Siechenhäuser belastende Umstände zu Tage. Die Folge davon war ein höchst strenges Vorgehen der verschiedenen Landesherrschaften gegen dieselben. Zunächst wurden alle vereinsamt liegenden aufgehoben und allmählich verschwanden sie ganz.

Ende.

Ende der New York — Paris Auto = Weltfahrt.

Ein ganz besonderer Umstand war es, der den Erfolg Köppen's krönte, der aber jedem andern Wettbewerber der in Paris anlangte, abging. Und das sei Köppen's außergewöhnlicher Mut und unerschütterliche Ausdauer gewesen. Das war es, welches den deutschen „Protos“ zu diesen Triumphen geführt hat, nachdem bereits scheinbar alle Hoffnung auf Erfolg geschwunden war. Wie wahr Dieses ist, werden unsere Leser hier erfahren.

Köppen und seine Genossen, Hans Knappe und Ernst Maas waren Laien in der Handhabung eines modernen Auto-Wagens, als sie von dem Ehrgeiz getrieben wurden, Deutschland in dieser Wettfahrt vertreten zu sehen. Sie besuchten dreißig Auto-Fabriken, um den bestgeeigneten Wagen ausfindig zu machen. Sie brachten es schließlich so weit, Fabrikanten von Kraftwagen zu bewegen, ihnen eine Car zu schenken. Von einer unternehmungslustigen Berliner Tageszeitung erhielt das Trio \$1,000; die Kraftwagen = Gesellschaft steuerte ebensoviel bei. Die drei Mann kamen sodann überein, alle übrigen Unkosten selbst zu bestreiten. In dreißig Tagen war der „Protos“ fix und fertig. Fünf Tage vor dem Wettrennen langte man „gerüstet“ in New York an. Aber Mißgeschick haßte ihnen durch den ganzen amerikanischen Kontinent stets an den Fersen.

Als sie in New York ihren Wagen vom Dampfer abladen, war er so beschädigt, daß nur die vereinte Anstrengung aller ihrer Kräfte es ihnen ermöglichte, für den Beginn der Weltfahrt fertig zu werden. Man hatte ihnen schlechten Rat betreff der Reise = Vorbereitungen erteilt. Demgemäß hatten sie den „Protos“ allzu schwer beladen, indem sie alles Nötige für die Reise durch Alaska und Sibirien durch die ganzen Ber. Staaten mitschleppten. Als sie New York verließen, wog der „Protos“ über 8,000 Pfund und wenn auch Einiges dieser Last voraus per Bahn nachgeschickt wurde, war der Wagen doch noch sehr überladen. Außerdem hatte man noch die holperigen und oft unfahrbaren Wege.

Die außergewöhnlichen Blizzards, von welchen die Wettfahrer in Indiana heimgesucht wurden, waren besonders nachteilig für den schwer beladenen „Protos“ und dieser fiel bereits mehr und mehr ab. In Chicago endlich entspannen sich Differenzen zwischen Maas und Knappe einerseits und Köppen andererseits und zwar wegen Leitung des „Protos“. Köppen erklärte, er könne nicht zurücktreten, da er sich „durch Ar-

bee = Bestimmung zur Beteiligung am Auto = Wettrennen verpflichtet habe“. So traten Maas und Knappe zurück. Köppen war nun gezwungen, der allerdings kritischen Lage die Stirne zu bieten, d. h. auf dieser weiten Reise durch unbekanntes Land den „Protos“ selber zu führen, ohne irgendwelche fachmännische Erfahrung; und doch schwankte er keinen Augenblick.

Und noch eine andere große Schwierigkeit blieb zu bewältigen. Die Weltfahrt würde — bis zum Einzuge in Paris — \$25,000 kosten. Für 80% dieser Summe mußte Köppen haften. Die Kosten sollten gleichmäßig unter das Trio verteilt werden, bis auf \$10,000 und Köppen brachte des weiteren noch \$5,000 als Reserve-Fond auf. Als die beiden anderen Deutschen zu Chicago zurückblieben, vereinbarte Köppen nicht bloß, Maas und Knappe völlig zu entschädigen, sondern alle Ausgaben selber zu bestreiten. Als er Dieses tat, war er sich wohl bewußt, daß hiermit sein ganzes Vermögen daraufgegangen und daß er sich noch obendrein in eine Schuldenlast von \$10,000 gestürzt hatte.

Er heiratete einen deutsch-amerikanischen Mechaniker, Namens Schneider, um den Wagen zu führen und so ausgerüstet, verließ der „Protos“ Chicago mit zwei Tagen Verspätung. Inmitten Iowa's (Clinton) fand sich Köppen ohne Wagen-Pneumatics; jene welche er voraus nach Seattle gesandt, waren verloren gegangen. Dieser Umstand kostete ihm nahezu eine Woche ehe er sich mit neuen Reifen versehen konnte.

Nach einer Reihe von ähnlichen Unfällen langte er endlich zu Ogden, Utah, an, von wo noch 1500 Meilen amerikanischer Boden zu durchqueren blieben. Zu gleicher Zeit aber befand sich der amerikanische Wagen zu Seattle, Wash., fertig, um nach Alaska überzusetzen und die übrigen Kraftwagen, die die Weltfahrt mitgemacht, befanden sich in San Francisco. Köppen fuhr unerschütterlich weiter; als er aber die Strecke zwischen Kelton in Utah und Montello in Nevada kreuzen wollte, brach der „Protos“ zusammen.

Dieser letzte Unfall wäre genug gewesen, um das stärkste Herz zu entmutigen, aber es erschütterte Köppen nicht. Eine Woche blieb er in Ogden, um den Wagen reparieren zu lassen und dann ging's wieder weiter und zwar ließ Köppen San Francisco links liegen und fuhr direkt nach Seattle.

Ehe er zu Seattle sich einschiffte, traf ihn der härteste Schlag. Schneider, der versprochen, die ganze Strecke bis Paris mitzumachen, erkrankte und kehrte um und wohl oder übel mußte Köppen mit dem „Protos“ allein abdampfen. Er kablete nach Berlin um Hilfe und die Firma des „Protos“ sandte ihm zwei erfahrene Chauffeure nach Wladivostok.

In Sibirien lächelte Köppen das Glück, d. h. hier erhielt er frische Mannschaft, welche die Gegend kannten und hier war er stets in Verbindung mit den nötigen Hilfsmitteln, falls dem „Protos“ ein Unglück zustößen sollte. Trotzdem waren die Amerikaner ihnen zu verschiedenen Malen voraus; diese aber

folgte dem „Thomas Flyer“ stetig auf den „Fersen“, überholten ihn und langten zuerst in St. Petersburg an. Und dann ging es im siegreichen Zuge unaufhaltsam weiter über Berlin nach der westlichen Metropole Europas: Paris.

Ein Preis von \$1,000 wurden dem Kraftwagen angeboten, welcher als erster Chita (Rußland) von Wladivostok aus erreichen würde. Die Amerikaner erlitten einen Unfall, der sie um fünf Tage zurückbrachte; die Deutschen errangen den Preis. Ein zweiter ähnlicher Preis wurde für die Car ausgesetzt, welche als erste in St. Petersburg anlangen würde. Die Amerikaner waren des Sieges schon gewiß, als sie einen andern „Unfall“ hatten, der ihnen wiederum fünf Tage kostete und wiederum waren die Deutschen die Sieger.

Generalversammlung des Volkvereins für das katholische Deutschland.

Die „Kölnische Volkszeitung“ bringt folgenden interessanten Jahresbericht des Volkvereins für das katholische Deutschland, wie ihn Direktor Dr. Braun auf dem Katholikentag zu Düsseldorf erstattet hat.

„Aus diesem Bericht für das Vereinsjahr 1907—08 (zweites Halbjahr 1908) ist hervorzuheben, daß die Einnahmen der Geschäftsführer und der Zentralstelle 558,619 M., die Ausgaben 463,096 M. betrugen, darunter für Herstellung der Vereinschriften u. s. w. 153,784 M., für Versammlungen und Reisen 51,600 M., für Volksbureau, soziale Vereine, Kurse u. s. w. 67,000 M., für Unkosten der Zentralstelle 120,254 M.

Der Volkverein zählte Ende Juni 1907 insgesamt 565,700 Mitglieder, Ende Juni 1908 rund 610,800 Mitglieder. Der Mitgliederzuwachs betrug demnach 45,000 Mitglieder. Den größten Mitgliederbestand haben die Rheinprovinz (217,226), Westfalen (133,057), Bayern (42,474), Baden (37,624), Württemberg (30,490), Hessen-Nassau (27,022), Schlesien (26,297), Hannover (23,796), Elsaß (20,812), Hessen-Darmstadt (10,813); den stärksten Zuwachs an Mitgliedern verzeichnen im Berichtsjahre die Rheinprovinz (19,390), das rechtsrheinische Bayern (7437), Westfalen (5973), Hessen-Darmstadt (5973), Baden (4667), Hessen-Nassau (1770).

Das Anwachsen des Volkvereins machte die Berufung weiterer Vereinsbeamten und Angestellten notwendig. Zurzeit sind an der Zentralstelle 16 literarisch tätige Vereinsbeamte, teils Geistliche, teils Laien angestellt. Unter den Vereinsbeamten ist eine systematische Arbeitsteilung durchgeführt. An der Spitze steht ein Direktorium (Generaldirektor und zwei Direktoren), welches die Gesamtarbeit verantwortlich leitet u. mit Unterstützung von zwei weiteren Beamten den Verkehr mit den Geschäftsführern im Lande pflegt. Ferner sind etwa 50 weitere Angestellte beauftragt mit der Buch- und Kassensführung, mit

Erledigung der Korrespondenzen, mit den Arbeiten in der Verlagsbuchhandlung und Expedition. Weitere 50 Arbeitskräfte sind in der Hausdruckerei beschäftigt. Diese Erweiterung der Arbeiten an der Zentralstelle hatte schon 1905 den Bau eines eigenen Volksvereinshauses notwendig gemacht, das 1906 eröffnet wurde. Zur zweckmäßigen Herstellung der stetig anwachsenden Druckschriften des Volksvereins mußte außerdem eine eigene Druckerei nebst Buchbinderei errichtet werden, welche nur für den Bedarf des Volksvereins beschäftigt wird. Diese Hausdruckerei nebst Buchbinderei mit 30 Arbeitsmaschinen wurde Ende 1907 in Betrieb gesetzt. Die Zentralstelle besitzt demgemäß ein zwischen zwei Straßen durchgehendes Grundstück von 50 Meter Front, das zu drei Bietel gebaut ist. Das Verbindungsgelände zwischen dem Geschäftshaus und der Druckerei enthält u. a. einen großen Vortragsaal, einen auf 60,000 Bände berechneten Bibliothekraum, einen Zeitschriftenaal, einen Lesesaal und Stubierraum für auswärtige Besucher.

Das Rückgrat der Vereinsarbeit bilden 20,000 Vertrauensmänner. Das Berichtsjahr brachte einen weiteren Fortschritt in dem Ausbau des Vertrauensmännersystems. Vor allem mehrten sich die Konferenzen der Vertrauensmänner, die Organisationsfragen besprechen und zugleich die Durchführung von Einzelaufgaben am Orte beraten, ferner die Kreis- oder Bezirkskonferenzen, zu welchen die Geschäftsführer und Hauptvertrauensmänner, außerdem Geistliche und gemeinnützige tätige Laien eingeladen waren. Zur Durchführung der auf diesen Konferenzen beschlossenen Maßnahmen und Einrichtungen wurden besondere Kommissionen eingesetzt.

Im Berichtsjahre setzte der Volkverein mit besonderem Nachdruck ein zur Förderung der Jugendfürsorge. Auf dem Ferienkursus wurden die Fragen der Jugendfürsorge systematisch behandelt. In besonderen Schriften (Soziale Tagesfragen) wurde die Jugendfürsorge durch Jugendvereine, die Soldatenfürsorge, die Sammlung und Schulung der Dienstboten ausgiebig erörtert. Die geistige Fortbildung und die hauswirtschaftliche Schulung der Mädchen u. Frauen wurde in einem Heft der sozialen Tagesfragen sowie in vier Volksbüchern (Die Haushaltungsschule, Wegweiser zum häuslichen Glück, Häusliches Glück für Frauen und Erziehungskunst der Mutter) behandelt. Mehrere Hefte der Vereinszeitschrift behandelten zusammenfassend diese Fragen. Die Zentralstelle gibt ferner ein vierzehntägig erscheinendes Blatt für Jungfrauen (Der Kranz) zu gleichem Zwecke heraus. In ähnlicher systematischer Arbeit wurden Fragen der staatsbürgerlichen Schulung, namentlich die soziale Steuerpolitik und Kommunalpolitik auf Konferenzen und in besonderen Schriften behandelt. In ländlichen Bezirken wurde auf die Organisation der Fürsorge für die Abwandernden vom Lande hingewirkt; den sozialen Aufgaben der ländlichen Wehrfahrtspflege wurde hier lebhaftes Interesse entgegengebracht. Für den weite-