

nung und betteln um eine Sitzung und die Journalisten interviewen. Die Zeitungen schreiben die herrlichsten Sachen, die nur zum Teil wahr sind. Aber das schadet nichts, im Gegenteil. — Die Hauptsache ist, der Name steht in der Zeitung.

Die wenigsten sind da ehrlich und gestehen sich das ein.

Wieviele Frauen haben mit solchen und ähnlichen Gefühlen Frau Junek betrachtet, als diese im letzten Sommer im internationalen Rennen auf dem Nürburgring von ihren jubelnden Bewunderern aus dem Wagen gerissen und auf die Schultern gehoben wurde. Sie sahen nur dieses und vergaßen, wie schwer dieser Sieg erkauft war. Diese nervigen schmalen Hände hatten mehrere Stunden lang auf der schwierigsten Bahn Deutschlands den rassigen Bugatti gesteuert, dessen Höchstgeschwindigkeit eine Mindestgrenze von 160 km erreicht haben mochte. Wie schwer dieses Rennen war, beweist, daß der Wagen des bekannten Meisterfahrers Kappler sich bekanntlich zweimal in der sogenannten Todeskurve überschlug. Zum Glück gab er nur leichtere und keine ernstere Verletzungen. Es war für jeden Teilnehmer ein Rennen auf Tod und Leben.

Oder denken wir an die 24-Stundenfahrt durch den Taunus, welche im letzten Sommer der allzu früh gestorbenen Ernes Merk den Sieg brachte. Eine ganze Nacht und einen ganzen Tag, — in der Sonne wie nachts im feuchten Sprühregen hatte sie unentwegt ihr Durchschnittstempo gehalten.

Bei der gleichen Veranstaltung holte sich die freundliche Mannheimerin Frau Vollbrecht Lorbeeren, die mit ihrem Gatten als Unterstützung viele schöne Rennen gefahren hat. Als Glückseligen sitzt zwischen ihnen ihr Hund, der unbekümmert des Kompressors des Mercedeswagens seinem Frauchen auf die Hände schaut.

Auch die Gräfin Einsiedel! Sie hat sich besonders im letzten Jahr viele erste Preise geholt und fast immer ihr Leben dabei aufs Spiel gesetzt.

Und dieses „Mit dem Leben spielen“ erklärt wohl, daß es wenige Frauen gibt, und niemals viele geben wird, die dieses Spiel mit dem Tode aufnehmen werden.

Aber es bleiben noch genug andere Lanzen zu brechen!

Zum Beispiel gibt es die Automobilkonkurrenzen und Zuverlässigkeitsprüfungen, welche von den Automobil-Clubs in genügender Anzahl ausgeschrieben werden. Jede Tourenfahrt erfordert außer der Bewältigung einer oder mehrerer Tagesetappen von etwa 500 km als Hauptprüfung ein Bergrennen auf einer Strecke von ungefähr 10 km oder eine Flachprüfung von gleicher Länge. Meistens werden beide hintereinander ausgefahren.

Die Gefahr dieser Geländerennen ist jedoch nicht im mindesten mit der der Bahnrennen zu vergleichen. Der Unterschied besteht darin, daß sich bei den letzteren alle Wagen zugleich auf der Bahn befinden, während bei den Flach- und Bergprüfungen nur jeweils ein Wagen vom Start abgelassen wird, dem in bestimmtem Zeitabstand der nächste folgt. Dieser Abstand beträgt meist 1 bis 2 Minuten. So ist auf einer Strecke von 10 km bei schnellstem Fahren höchstens ein Überholen von zwei