

Lenker eines Aga-Wagens beim Zustand russischer Straßen fast ebenso nervenermüdend wie 65 Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit für den stärksten Wagen.

Dennoch hatten die ersten fünf Fahrtage, die uns, mit einer Zwischenpause in Moskau, von Petersburg bis nach Charkow (Hauptstadt der Ukraine) führten, ein verhältnismäßig günstiges Ergebnis. Denn auf dieser ganzen Strecke fuhren wir zwar über schlechte Straßen, doch immer auf Straßen. Aber von Charkow an hörte die Straße auf. Und 1000 Kilometer lang, bis Wladikawkas, hatten wir es nunmehr mit den natürlichen Unebenheiten der Steppe zu tun. Es gab keinen Weg. Ob man fünf Kilometer weiter nördlich oder südlich fuhr, war gleich viel. Wege waren überall und nirgends, man hatte sie sich durch die endlose Ebene, die vor uns lag, zu bahnen. Aber die Arbeit begann bei den Unebenheiten dieser Ebene.

Unebenheiten sind einmal: Moräste, durch die die Autos sieben Kilometer lang und noch länger hindurch rutschen, schliddern und sich durchwühlen müssen; nicht immer mit dem gewünschten Erfolg: auch wirklich durchzukommen.

Unebenheiten sind zweitens: Flüsse, die beim Durchfahren über das Trittbrett hinwegspülen und deren Wasser undurchsichtig ist.

Unebenheiten sind ferner Sandberge. Man mahlt sich mühsam mit dem ersten Gang hinauf. Ist man glücklich auf dem Plateau angelangt, so beginnt ein Hindernisfahren über die ausgewaschenen Regenrinnen.

Unebenheiten sind endlich richtige Berge. Wie die Fliegen kleben wir an den Hängen eines solchen Berges auf einem schmalen Feldweg, der sich seiner Formation angepaßt hat.

Zur Überwindung solcher Schwierigkeiten wird die lange Kette der Autos mit einer Minute Zwischenraum gestartet. Die großen



### Das Interesse der russischen Bevölkerung an der Autorennfahrt

(Im Vordergrund Fräulein Clärenore Stinnes, Tochter von Hugo Stinnes, die Verfasserin unseres Aufsatzes)