

Wagen wurden voran losgelassen. Man hatte überlegt, ob man nicht die kleinen Wagen vorausfahren lassen sollte, denn die Straße wird natürlich von den schweren Fahrzeugen stärker aufgerissen als von den leichten. Aber mit Rücksicht auf die hohen Geschwindigkeiten sah man davon ab. Die großen Wagen hätten ja sonst die kleinen überholen müssen. Die Geschwindigkeiten waren übrigens auf der 1000-Kilometer-Strecke von Charkow bis Wladikawkas um ungefähr ein Drittel ermäßigt.

Vor uns liegt ein Morast: schwarze ukrainische Erde, infolge Regens und Mangels an Abflüssen zum Teil metertief durchweicht. Zahlreiche Spuren führen durch diesen Morast hindurch. Unsere Aufgabe ist, die richtige Spur auszusuchen, um sich ihr anzuvertrauen. Wir beschließen, die meistbefahrenste als die voraussichtlich ungefährlichste zu wählen. Also Vollgas, erster Gang, und auf gut Glück hinein in den Brei, der rechts und links beiseite spritzt, unter Trittbrettern und Motorengehäusen schleift und zäh wie Gummi an den Rädern klebt.

Hat man Glück, so kommt man eben durch. Andernfalls muß man sich wohl oder übel entschließen, auszusteigen, bis zum Knie einzusinken, mit der Schippe einen Weg zu graben und sich dann mit Hilfe von Brettern und Stricken wieder flottzumachen. Harte Arbeit für den Fahrer und seinen Mechaniker. Der russische Kontrolleur, der auf dem Wagen ist und nicht helfen darf, sieht mitleidig zu... Aber wehe, wenn man das Pech gehabt hat, vom harten Untergrund abzurutschen! Ohne fremde Hilfe ist dann ein Herauskommen fast unmöglich. Nur wo man festen Grund unter dem breiigen Schlamm spürt, kann man sich selbst helfen.

Es war eine wichtige Erfahrung auf dieser Strecke, daß die kleinen Wagen im allgemeinen besser durchkamen als die großen, schon weil sie infolge des geringeren Gewichts nicht so tief einsanken. Die schlimmste Gefahr bestand ja darin, daß der Wagen zum Stillstehen kommen oder durch sein Eigengewicht vom festen Untergrund hinuntergeschleudert werden konnte. Bei der Durchquerung von Flüssen waren allerdings die großen Wagen im Vorteil; sie sind höher gebaut und verschwinden deshalb weniger unter dem Wasser.

Es ist kaum glaublich, daß es möglich war, und es läßt sich wirklich nicht beschreiben, wie es möglich war, Strecken zu überwinden, wie wir sie bisweilen überwunden haben. Man stelle sich vor, daß der Vordermann plötzlich langsam fährt, dann zur Warnung die Hand hochhebt, und daß man gleich darauf sein Auto sich in wüsten Verdrehungen winden sieht, wie sie unerträgliche Leibscherzen etwa bei einem Menschen auslösen könnten. Es geht über eine Kette von Gräben hinweg. Man könnte ebensowenig schräg hinüberfahren wie geradeaus, es gilt, sich hinüberzuschlängeln, die Stellung der Hinterräder zu den Vorderrädern ist in manchem Augenblick geradezu grotesk, man hätte niemals gedacht, daß ein Auto sich so krümmen kann. Die Wagen hatten wahrhaft achsenbrecherische Augenblicke zu überstehen. Es ging nicht anders. Man war ja sonst sicher, das Motorgehäuse kaputt zu machen.

Wladikawkas brachte die Erlösung von Leiden, die die äußersten Kräfte der Fahrer in Anspruch nahmen. Der Weg von Wladikawkas bis Tiflis war die beste Strecke der ganzen Fahrt. Da folgten wir der gut erhaltenen grusinischen Heerstraße über den Paß hinweg. Die Fahrt über den Kaukasus war auch das Schönste, was wir erlebt haben. Wundervoll der Eindruck des Elbrus (des höchsten Berges im Kaukasus). Einen Tag lang zeigte sich uns der Berggriese in seiner ganzen Schönheit, mit seinem weißen Mantel, der vom Gipfel bis zur Ebene reicht. Senkrecht steigt der Elbrus aus dieser Ebene empor, ganz allein, umrahmt von blauem Himmel, in strahlendem Sonnenlicht.

Aber wir hatten nicht Muße, um uns solcher Schönheit der Natur hinzugeben, und nicht die innere Ruhe, um sie voll genießen zu können. Die allgemeine Stimmung war deprimiert und auch zu ängstlich, nicht nur, weil wir durch Typhus-, Pest- und Choleragebiete fuhren, und auch darum nicht, weil einer von uns Fahrern bereits gestorben war und wir ihn hatten begraben müssen. Uns alle beherrschte und trieb der Gedanke: Sobald einmal die Regenperiode einsetzt — drei Tage Regen würden genügen —, wird ein Zurückkommen über die straßenlose Strecke durch die Ukraine zur Unmöglichkeit werden. (Wir