

Blaues Team – Modrý Team Aero



**Sechs Frauen durchqueren in sechs Wochen sechs Länder
Expedition nach Afrika**

Aero-Interessengemeinschaft international

Vorwort

Sechs Damen, sechs Länder – sechs junge Damen unternehmen eine Fernfahrt nach Afrika, dabei absolvieren sie in sechs Wochen eine Strecke von über 14.000 km pannenfrei!

Diese Schlagzeilen über die Expedition des „Blauen Teams“ standen im Frühjahr 1934 in der internationalen Presse und sie waren die Aufmacher der Filmberichte. Weltweit war man an dieser Fernfahrt interessiert. Nicht nur damals war man begeistert von den jungen, unternehmenslustigen Frauen, nein heute sind wir es immer noch.

Als Besitzer eines Aero 20 Roadster, dem gleichen Typ wie die Expeditionsfahrzeuge, war und bin ich an der Geschichte der Expedition des „Blauen Teams“ besonders interessiert. Bei meinen Nachforschungen fand ich hier und da einige interessante Berichte, aber nie etwas umfangreiches; und meistens waren die Materialien fremdsprachig, so dass sie übersetzt werden mussten. Ich las Zeitungsberichte und Bücher, sammelte Fotos, sah mir Filmberichte an, sprach mit Zeitzeugen, schrieb Briefe und so kam Einiges zusammen. Das Ergebnis habe ich in der vorliegenden kleinen Broschüre zusammengestellt und möchte diese gerne an die interessierten Leser weitergeben.

Grundlage für diese Ausarbeitung war der Reisebericht aus dem Buch „Mit der Kamera hinter dem Lenkrad durch drei Kontinente“ von F.A. Elstner (Anmerkung um verbleibende Unklarheiten auszuräumen: Die Reiseroute im Filmbericht der Fox-tönenden Wochenschau weicht stellenweise von der Route aus dem Buch „Mit der Kamera hinter dem Lenkrad durch drei Kontinente“ von F.A. Elstner ab. Ferner verschweigt der Film den südlichsten Punkt der Expedition Tizit, den offiziellen Startpunkt zum Prager Autosalon).

Mein besonderer Dank für Recherchen geht an Herrn Dr. Jan Hozák, Technisches Museum Prag, Herrn Ing. Karel Jicinský, Archiv des Aero Car Club Prag, Frau Jaroslava Brutarová, Kennerin des Aero 20 und der Aero-Firmengeschichte, Prag, Herrn Dipl.-Ing. Reinhard Bauer, Gmünd (A), Herrn Dr. Georg W. Pollak, Zürich (CH), und Herrn René Elstner für das umfangreiche Bildmaterial.

Für die Übersetzungen möchte ich Frau Irena Kühnel und Herrn Karl Friedrich (aus der tschechischen Sprache), Frau Dorothea Köhler, Hamburg (aus der spanischen Sprache) sowie Herrn Obbe Bahnsen, Rimbach (aus dem Französischen) danken.

Für die Lektorenarbeit danke ich Frau Tanja Brücker, Bensheim, und Herrn Dipl.-Ing. Reinhard Bauer, Gmünd (A).

Diese Ausarbeitung ist ein Geschenk an die Mitglieder der internationalen AERO-Interessengemeinschaft.

August 2015



Willfest Brücker

Expedition des „Blauen Teams“

Wie kam es zur Expedition?

Nach dem Erfolg der „Aero-Spexor-Expedition“ im Frühjahr 1933 suchte das Unternehmen im Jahr 1934 nach einer weiteren werbeträchtigen Unternehmung. Für diese Expedition wurden drei nagelneue Aero 20 Roadster ausgewählt (der sog. „Hai der Landstraße“). Diese sollten von jungen, hübschen Frauen gelenkt werden. Die Idee, die Autos von attraktiven Frauen fahren zu lassen, kam von der erfolgreichen Bugatti-Rennfahrerin *Elisabeth Junek*, die in den 1920er Jahren mit Bugatti Sportgeschichte geschrieben hatte. Ihr war bewusst, wie sehr gerade Männer Frauen bewunderten, die gut fahren konnten. Bei dieser Expedition sollten aber nicht nur die Fahrzeuge des Unternehmens Aero, sondern die ganze junge Nation präsentiert werden (vor dem

zweiten Weltkrieg lag die tschechoslowakische Nation auf Rang 5 der Industrienationen). Außerdem sollten die bisherigen Expeditionen noch übertroffen werden.

Woher kam der Name „Blaues Team“?

Bei der 1933 durchgeführten „Aero-Spexor-Expedition“ gab es je ein Expeditions-Fahrzeug in den Farben weiß, blau und rot – den tschechoslowakischen Nationalfarben. *F.A. Elstner*, der damalige Fahrer des blauen Autos und Leiter der nun geplanten Expedition, schlug vor, alle Aeros der „Damenexpedition“ blau zu lackieren, da ihm blau – die Farbe der Hoffnung – so gut gefiel. Schnell war der Expeditionsname „Blaues Team“ (Modrý Team Aero – MTA) gefunden.



Vladimir Kavalier, Frank Elstner, Vera Vlčková, Eva Elstnerová, Ela Slaviková, Helga Martenová, Zdenka Veselá, Ežka Kavalierová (v.l.n.r.)

Foto: Archiv@René Elstner

Die Teilnehmer des „Blauen Teams“

Fahrzeug 1 (Kennzeichen P-21.571)



Foto: Archiv Willfest Brücker

Vera Vlčková

1910 geboren; Teilhaberin der Akkumulatorenfabrik „Vera“. 1932 fuhr sie ihr erstes Rennen durch den Böhmerwald mit einem Sechszylinder-Walter-Wagen (dem „Roten Teufel“). 1933 startete sie bei den ersten „1000 Meilen der Tschechoslowakei“. Ihr damaliger Beifahrer war *Ing. V.J. Kavalier*, nun Mechaniker des „Blauen Teams“ (und ihr zukünftiger Ehemann).



Foto: Archiv@René Elstner

Eva Elstnerová

Expeditionserfahrene Ehefrau des Expeditionsleiters *F.A. Elstner*; sie unternahm bereits 1932 gemeinsam mit ihrem Ehemann in einem Aero 500 eine über 3.353 km lange Expedition nach Albanien. 1933 hatte sie, ebenfalls gemeinsam mit ihrem Mann, an der „Aero-Spexor-Expedition“ teilgenommen.

Fahrzeug 2 (Kennzeichen P-61)

Ela Slaviková-Feldhaus

1913 geboren; Ehefrau von *Leopold Slavik*, Geschäftsführer von Aero.



Foto: Archiv Willfest Brücker

Helga Martenová

Ehefrau des bekannten Filmregisseurs *Marten*. Sie sollte die Expedition filmen.



Foto: Archiv ACC Prag

Fahrzeug 3 (Kennzeichen P-21.573)



Foto: Archiv Willfest Brücker

Zdenka Veselá-Tiefenbach

1910 geboren; Absolventin der Handelsakademie; gemeinsam mit ihrem Ehemann betrieb sie eine Buchdruckerei, die eng mit der Werbeabteilung von Aero zusammenarbeitete. Sie sollte die Finanzen der Expedition verantworten. Sie fuhr die Gesamtstrecke von über 14.000 km allein, da ihre Beifahrerin noch keinen Führerschein besaß.



Foto: Archiv@René Elstner

Ežka Kavalierová

Miteigentümerin der berühmten Glasfabrik in Sázava; ihr Bruder, *V.F. Kavalier*, fuhr als Mechaniker im Montagewagen mit.

Das Begleit-Team/Fahrzeug 4 (Kennzeichen P-21.572)

Frank Alexander Elstner

1902 geboren; Lehrer und (nebenberuflich) Motorjournalist für „Motor Revue“ und „Auto“. Ab 1930 für Aero tätig. 1932 startete er eine Serie von Expeditionsfahrten, die große Aufmerksamkeit in der Presse und in den Wochenschauen fanden, wie die „Expedition nach Albanien“ (1932) und die „Aero-Spexor-Expedition“. Er war der Expeditionsleiter des „Blauen Teams“ und wurde von den Teilnehmern auch „Kapitän“ genannt.



Foto: Archiv Willfest Brücker

Ing. Vladimír Josef Kavalier

1906 geboren; seine Eltern besaßen die bekannte Glashütte Kavalier; Studium des Glashüttenwesens; nach kurzem Militärdienst übernahm er die Geschäftsführung im väterlichen Betrieb. Er fuhr erfolgreich Autorennen. 1933 Teilnehmer an den ersten „1000 Meilen der Tschechoslowakei“ zusammen mit *Vera Vlčková*, seiner späteren Ehefrau. Er war der Mechaniker des „Blauen Teams“.



Foto: Archiv Willfest Brücker

Die Expeditions-Fahrzeuge

Nach dem Erfolg von *Bohumil Turek* bei der Rallye Monte Carlo (1934) mit einem Aero 20-Roadster (1000 ccm) – *Turek* wurde Dritter in der Klasse bis 1500 ccm – stellte Aero dem „Blauen Team“ vier nagelneue Aero 20, den sog. „Hai der Landstraße“, zur Verfügung. Der Aero 20 (auch „Litro“ genannt) hatte einen 1000 ccm Zweitakt-Motor mit einer Leistung von 26 PS.¹ Die dynamischen Expeditionsfahrzeuge erreichten eine Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h und hatten umlegbare Windschutzscheiben und zwei Hupen; die Lenkräder waren mit weißem Zelluloid überzogen. Bei flüchtiger Betrachtung sahen alle vier Fahrzeuge gleich aus, obwohl sie unterschiedlich waren.

Fahrzeug 1 und **Fahrzeug 2** waren bis auf die seitlich hinter den Türen aufgebrachten Maskottchen weitgehend identisch; bei Fahrzeug 1 war eine „Katze mit Buckel“, bei Fahrzeug 2 eine „aufrecht stehende Katze mit Besen“ angebracht.

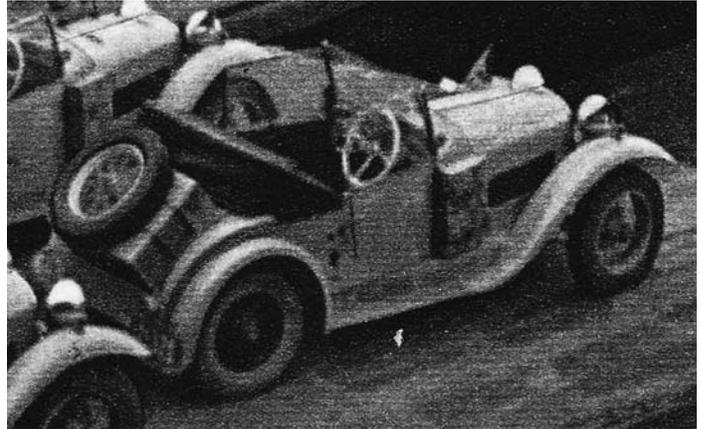


Maskottchen am Fahrzeug 1
Quelle: Archiv Willfest Brücker



Maskottchen am Fahrzeug 2
Quelle: Archiv Willfest Brücker

Fahrzeug 3 hatte statt des zweiten Ersatzrades einen verschließbaren Blechkoffer, in dem die Finanzen und Dokumente untergebracht wurden. Des Weiteren wurde der bereits erprobte A 1000-Motor aus dem Fahrzeug des Rennfahrers *Ládá Nerad*² eingebaut.



Fahrzeug 3 (Blechkoffer und nur ein Ersatzrad)
Quelle: Frank Elstner, Mit der Kamera hinter dem Lenkrad durch drei Kontinente

Fahrzeug 4 war ein A 20 Sport (ursprünglich ein 4-Sitzer). Anstatt der hinteren Sitze war eine Blechhaube über dem hinteren Fahrgastraum montiert. Das verkürzte Verdeck überspannte nur die Vordersitze. Im Verlaufe der Expedition bekam er die Bezeichnung „Montagewagen“.



Fahrzeug 4 (V.J. Kavalier am Montagewagen)
Foto: Archiv@René Elstner

¹ Bei den vorangegangenen Aero-Modellen wurden die Typen nach der Motorenleistung bezeichnet, wie Typ 10 gleich 10 PS oder Typ 18 gleich 18 PS. Dies war beim Aero 20 anders. Er erhielt die Bezeichnung „Aero 20“ statt „Aero 26“. Hier hat die Firma Aero also „tiefgestapelt“. Der Grund dafür war: Fahrzeuge bis 20 PS konnten damals mit einem Motorrad-Führerschein gefahren werden. Um nicht die Motorradkundschaft zu verlieren, hat man einfach 6 PS „unterschlagen“.

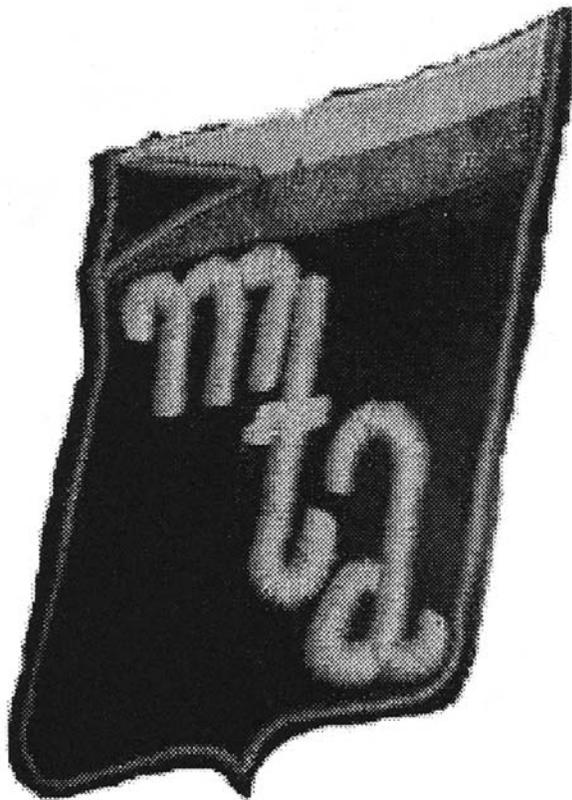
² Mit diesem hatte er im Jahre 1933 eine Reklamefahrt zum „Loch Ness“ unternommen.

Die Organisation

Die Expedition des „Blauen Teams“ wurde von *Frank A. Elstner* geleitet. Sie stand unter der Schirmherrschaft des Autoclubs der Tschechoslowakischen Republik in Zusammenarbeit mit dem „Aero Car Club Prag“.

Der Ausschuss des „Blauen Teams“ stellte Kontakte zu Botschaften, französischen zivilen und militärischen Organen, zu Hotelverbänden, Tourismusbüros und Zeitungen her. Man bat um Unterstützung und im Gegenzug versprach man, nach der Rückkehr für den Tourismus in den nordafrikanischen Ländern zu werben.

Frank Elstner organisierte Teilnehmerkonferenzen, Fototermine, Probepacken der Fahrzeuge und Einiges mehr. Es musste an Vieles gedacht werden, z.B. gültige Reisepässe, Versicherungen, internationale Führerscheine, Fahrzeugpapiere, Zollpapiere, Straßenkarten, Fotoausrüstungen, Filmmaterial, Schreibmaschine, Schreibmaterial, tschechoslowakische Fahne, Medikamente, Impfungen, ausländische Zahlungsmittel, Hotelreservierungen, Schiffspassage, offizielle Begegnungen, Empfehlungsbriefe der Gesandtschaften, Proviant etc.



Ärmelaufnäher
Quelle: Archiv ACC Prag



Wimpel
Quelle: Archiv ACC Prag

Wie wurde die Expedition finanziert?

Das Budget des Blauen Teams war im Sinne der Reklame gestaltet: Da es sich um eine kommerzielle Werbeaktion handelte, stellte Aero die vier hellblauen fabrikneuen Fahrzeuge kostenfrei zur Verfügung. Die Firma „*Speedwell*“, Hersteller von Motorenölen und Schmierstoffen, spendete 3.000 Kronen und Öl im Wert von 1.500 Kronen. Der Reifenhersteller „*Bata*“ spendete 500 Filme.

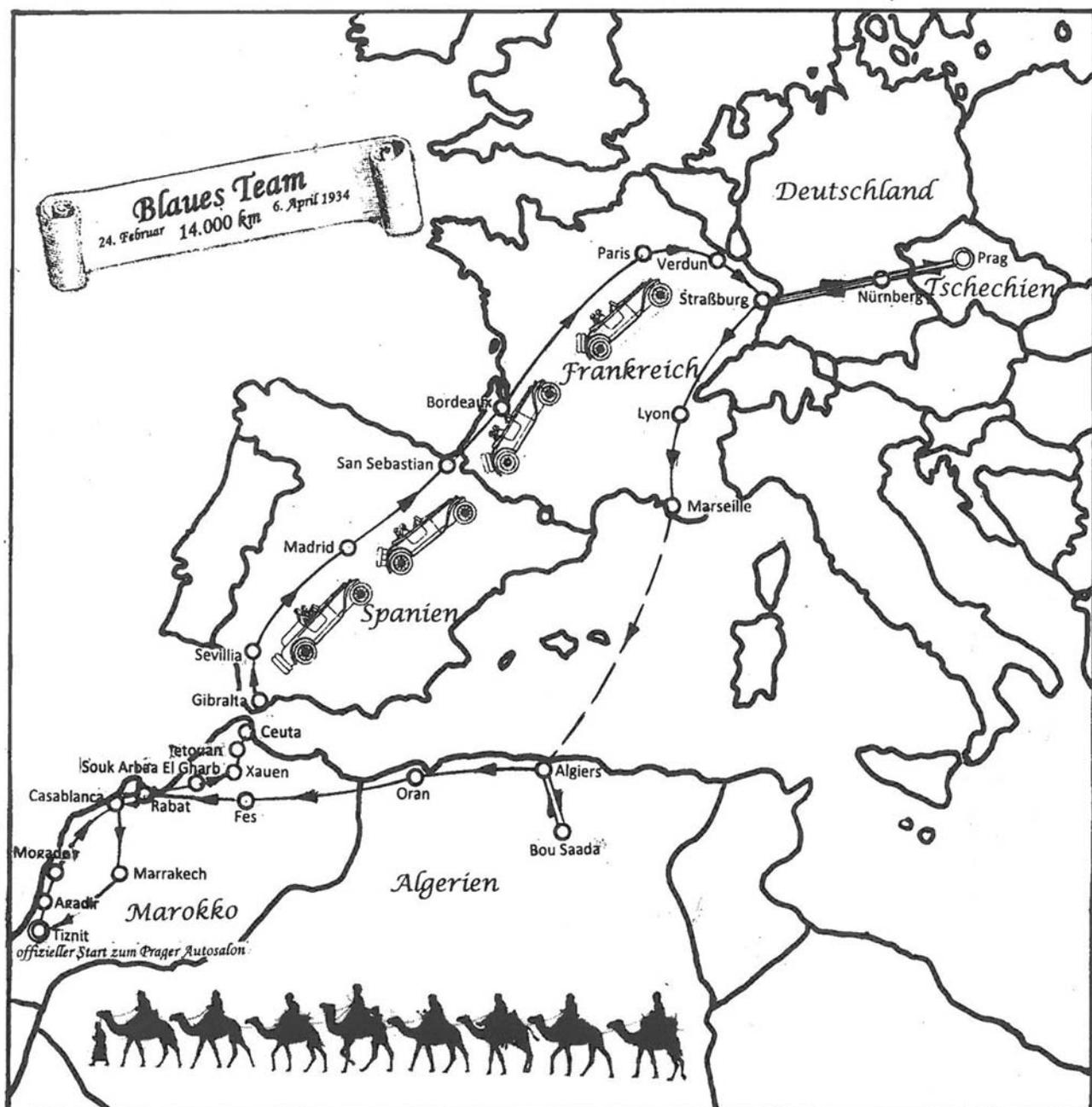
Die Sponsoren wurden des Öfteren in Zeitungsberichten erwähnt. So war zu lesen, dass das „Blaue Team“ mit *Speedwell* schmiert. In verschiedenen Reportagen wurde außerdem berichtet, dass das problemlose Starten in der Morgenkälte oder bei Sandsturm dank „*Vera*“-Batterien stets möglich war bzw. die Aero-Motoren verlässlich durch Kühler der Firma „*Kratina*“ gekühlt wurden. Auch wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass die Expedition auf Reifen der Firma „*Bata*“ unterwegs war und Konserven von „*Beránek*“ und „*Šreda*“ verzehrt wurden.

Unruhige Zeiten

Die Expedition fand in unruhigen Zeiten statt. 1934 war das Verhältnis zwischen Deutschland und der Tschechoslowakischen Republik angespannt; in Frankreich wurde gestreikt, Algerien stand unter französischer Kolonialherrschaft, Marokko unter französischer Herrschaft. Spanien wurde von revolutionären Unruhen heimgesucht, es herrschte Ausnahmezustand – keine gute Zeit für eine Fernreise.

Der Streckenverlauf³

Prag → Pilsen → Rozvadov/Waidhaus (Staatsgrenze) → Nürnberg → Stuttgart → Straßburg → Lyon → Marseille (Überfahrt) → Algier (Abstecher nach Bou Saadâ) → Oran → Fes → Meknes → Rabat → Casablanca → Marrakesch (Abstecher in das Atlasgebirge bis zum Rand der Tisnitzer Wüste, dem offiziellen Start zur Sternfahrt zum Prager Autosalon) → Agadir → Mogador → Mazagan v Casablanca → Rabat → Souk el-Arab-el-Gharb → Tetouan (Hafen) → Ceuta (Überfahrt) → Gibraltar → Sevilla → Madrid → San Sebastian → Biarritz → Bordeaux → Paris → Verdun → Straßburg → Nürnberg → Waidhaus/Rozvaov (Staatsgrenze) → Pilsen → Prag.



Karte der Expeditionsroute

Quelle: Archiv Willfest Brücker

³ Anmerkung zum Streckenverlauf: Bei den Vorbereitungen der Expedition wurden die Zeitungsredaktionen entlang der geplanten Route im Voraus informiert. So erhielt die Presse unter anderem den geplanten Streckenverlauf, der sich dann jedoch während der Fahrt teilweise geändert hatte. Deshalb stehen in den damaligen Zeitungsberichten andere Streckenverläufe als die tatsächlich vom „Blauen Team“ gefahrenen.

Der Start

Am 24. Februar 1934, einem Samstag, stellten sich die Teilnehmer des Blauen Teams vor dem Gebäude des Prager Autoclubs in der Lützowova Straße zum Start auf. Es war ein Vorfrühlingstag – das Wetter konnte nicht schöner sein. Die vier funkelneuen wolkenblauen Aeros mit tschechoslowakischen Wimpeln auf den vorderen Kotflügeln wurden mit Blumen überschüttet und waren herrlich anzusehen. Etwa 4.000 Personen drängelten sich um die Expeditions-Fahrzeuge. Es wimmelte von Fotografen und Reportern. Der Start wurde vom damaligen tschechoslowakischen Rundfunk live übertragen.

Elisabeth Junek verabschiedete die Fahrerinnen sowie die beiden männlichen Begleiter. Sie sprach das Geleitwort und wünschte der Expedition eine gute Heimkehr. Als sie das hellblaue Startband durchschnitt, ertönten die tschechoslowakische und die französische Hymne. Danach war der Weg nach Afrika frei. Das „Blaue Team“ startete die Motoren und die Fernreise von 14.000 km begann. Vorweg fuhr ein Auto, auf dessen Dach ein Kameramann von der „Fox-tönenden Wochenschau“ stand und das Spektakel filmte. Dem „Blauen Team“ folgten 30 kleine Aeros, von denen einige bis an die Staatsgrenze mitfuhren.

Die Fahrt durch Deutschland und Frankreich

Bei der Ausreise nach Deutschland übersahen die drei Damenteamer die Zollkontrolle und fuhren ohne stehenzubleiben weiter. Der Expeditionsleiter startete daraufhin eine Verfolgungsfahrt, um die Fahrerinnen einzuholen und zur Grenze zurückzubringen, damit die notwendigen Formalitäten erledigt werden konnten.

Die Reiseroute durch Deutschland führte über Nürnberg nach Straßburg. In Frankreich ging es von Straßburg über Lyon nach Marseille. Das Wetter hatte sich nach dem frühlinghaften Start in Prag wesentlich verschlechtert.

Die Überfahrt von Marseille nach Algier

Das Wetter verschlechterte sich zunehmend, die See wurde rau, die auf Deck mit Seilen gesicherten Expeditionsfahrzeuge und deren Besatzung unter Deck machte reichlich Bekanntschaft mit dem Salzwasser. Statt von der afrikanischen Sonne empfangen zu werden, begrüßte Algerien die Expeditionsteilnehmer mit Schnee. Für die Weiterfahrt mussten Schneeketten aufgelegt werden – und das in Afrika.



Elisabeth Junek zerschneidet das Startband

Foto: Archiv@René Elstner

In einer live übertragenen Radiosendung wurde die Expedition mit folgenden Worten begrüßt: „Hier Radio Algier – das „Blaue Team“ ist soeben mit dem Dampfer aus Europa gelandet. Willkommen im Land der Sonne, des Lichtes und der Luft – in Afrika“.

Das „Blaue Team“ wurde begeistert in **Algier** empfangen. Die orientalischen Bauten mit ihren Einrichtungen und die verschleierte Frauen wirkten auf die Teilnehmer wie aus einem Märchen aus „Tausendundeine Nacht“. Alle Zeitungen berichteten von den jungen, hübschen, mutigen Tschechoslowakinnen und deren Aero-Fahrzeugen.

Von Algier aus unternahm das „Blaue Team“ einen **zweitägigen Abstecher** in die Oasenstadt **Bou Saada**⁴. Diese Unternehmung stand unter der Leitung



Begrüßung am Rande der Sahara
Foto: Archiv@René Elstner



Verladen der Fahrzeuge im Hafen Marseille zur Überfahrt nach Afrika

Quelle: Frank Elstner, Mit der Kamera hinter dem Lenkrad durch drei Kontinente

⁴ Der Name Bou Saada bedeutet „Stadt des Glückes“; Bou Saada ist eine Oase, in der Datteln angebaut werden und liegt am Ufer des Qued Bou Saada.

von *Amar Dokman*, einem Freund des Ehepaars *Elstner*, den diese im Vorjahr bei der „Aero-Spexor-Expedition“ kennengelernt hatten. *Eva Elstner* hatte von Prag aus mit *Amar Dokman* den Abstecher an den Rand der Sahara geplant. So wurden die Reisenden von Musikanten und Tänzerinnen begrüßt. *Amar Dokman* hatte acht Kamele für einen Ausritt bereitgestellt. Die Damen, aber auch ihre beiden männlichen Begleiter, ließen sich nicht lange bitten und machten einen Ausflug in die Wüste.

Im Anschluss fuhren sie zur Residenz der Islamischen Weisheit, einem heiligen Ort. Vor der Moschee, die von Festungsmauern umgeben war, wurden sie von dem geistlichen Würdenträger begrüßt. In den Film-



Ela Slaviková und Amar Dokman, Oasenstadt BouSaada
Foto: Archiv@René Elstner



Stauende Oasenbewohner

Foto: Archiv@René Elstner

aufzeichnungen wird außerdem von einer Ausfahrt in das **Oulad Nail Gebirge**⁵ berichtet. Hier wurden sie vom Scheich der Region und seiner Familie empfangen, dabei führten Oulad Nail-Tänzerinnen landesübliche Tänze vor.



Eva Elstnerová und Zdenka Veselá

Foto: Archiv@René Elstner

Am zweiten Tag des Abstechers kehrten sie in die Umgebung von Algier zurück. Für die Strecke von ungefähr 250 km benötigten sie etwa 4 Stunden. Abends waren sie Gäste des dortigen Autoclubs.

Tags drauf ging die Fahrt von Algier nach **Oran** weiter – mit einem kleinen Abstecher zum Affenbach in der Nähe von Bilda⁶. Da die 450 km lange kurvenreiche Strecke sehr zeitraubend war kamen sie erst um 22.00 Uhr in Oran an. Vor den Toren der Stadt wurden sie vom tschechischen Konsul, *Herrn Toledano*, und Mitgliedern des Automobil Clubs Oran begrüßt. Anschließend gab es noch eine Pressekonferenz im Hotel.

5 Das circa 700 m hohe Gebirge ist nach den Viehzüchtern und Hirten, den Oulad Nail, benannt.

6 Hier lebten tausende Affen frei auf den Bäumen. Das Ehepaar *Elstner* kannte diesen Ort von der „Aero-Spexor-Expedition“ aus dem Jahr 1933. Die Expeditionsteilnehmerinnen hatten viel Freude mit den bettelnden Affen.

Des femmes touristes Tchécoslovaques visitent l'Afrique du Nord en auto

Elles ont passé la journée d'hier à Oran

L'an dernier, à pareille époque une caravane de touristes Tchécoslovaques avait parcouru et visité l'Afrique du Nord française.

Leur exemple a été suivi cette année par plusieurs de leurs compatriotes. La caravane arrivée hier dans nos murs présentait cette particularité qu'elle était composée presque exclusivement de femmes, parmi lesquelles deux messieurs seulement.

14.000 kilomètres en 40 jours

Voici d'ailleurs les renseignements qu'a bien voulu nous donner notre aimable confrère le Prage, M. Elstner, chef de l'expédition :

« Organisée sous le patronage de l'Automobile Club de la République Tchécoslovaque, notre expédition « Team Bleu Aero » se compose de quatre voitures de la marque Tchécoslovaque « Aero » occupées par six dames et deux messieurs. Elle a quitté Prague avec l'intention de parcourir l'itinéraire de 14.000 kms en 40 jours.

« Aller. — Praha-Prague (Tchécoslovaquie), Francfort, Marseille, Bône (Algérie), Biskra, Touggour, Bou-Sada, Alger, Oran, Fez, Casablanca, Marrakech puis le Haut Atlas et le Sahara.

« Retour. — Tiznit d'où le point de départ pour l'Autosalon de Prague, par Mogador, Rabat, Maroc Espagnol, Madrid, San Sebastian, Biarritz, Bordeaux, Paris, Strasbourg, Francfort, Nuremberg, Prague.

« Cette expédition est le projet d'une des concurrentes, Mme Eva Elstnerová, bien connue par la traversée de la Lybie, qui a été organisée, l'année dernière à l'invitation des autorités italiennes. En compagnie de son mari, elle a passé jusqu'aux frontières sud de Fezzan, où leur voiture a perdu sa route et n'a été retrouvée qu'après deux jours de recherches dans le désert.

« Le succès de cette expédition att-

Toledano, consul de Tchécoslovaquie dans notre ville.

Avec une grâce charmante, nos jolies visiteuses, nous ont dit l'admiration qu'elles éprouvent pour notre belle Algérie, pays de soleil aux sites pittoresques et attrayants.

Nous les remercions de leur délicate attention à notre égard.

A l'Automobile-Club de l'Oranie

Nos hôtes ont isité la ville dans l'après-midi, sous la conduite de M. Sanson, secrétaire général de l'A.C.O., et sont montés au belvédère des Planeurs, où ils furent reçus et conviés au porto de l'amitié par M. Klener, président du syndicat d'initiative.

Puis, après avoir visité la Chapelle de Santa-Cruz et admiré les panoramas inoubliables de la côte d'Oran à Mers-El-Kébir, ils ont été reçus à 13 heures par l'Automobile club de l'Oranie.

M. le docteur Horeau, président, entouré des membres du comité, auxquels s'étaient joints MM. Toledano, le commandant de gendarmerie Lavagne, etc. recevait ses invités dans les salons de l'A.C.O., pavoisés aux couleurs tchécoslovaques et françaises qui comme on le sait, sont les mêmes pour les deux pays alliés et amis.

C'est dans une atmosphère de grande cordialité que les verres s'emplirent d'un excellent « frontignan ».

En quelques mots aimables le docteur Horeau souhaita la bienvenue à nos hôtes d'un jour. M. Toledano lui répondit pour le remercier de l'aimable accueil réservé aux touristes du pays dont il est le consul, et M. Elstner, en un français impeccable nous dit combien il a été sensible aux marques de sympathie que ses camarades et lui ont trouvées à Oran.

« Chez nous, dit-il, tous les jeunes



Bericht in der Morgenzeit Oran
Quelle: Archiv Willfest Brückner

Tschechoslowakische Touristinnen besuchen Nord-Afrika im Auto

Sie verbrachten den gestrigen Tag in Oran

Letztes Jahr, zur gleichen Zeit, hatte eine Karawane tschechoslowakischer Touristen das französische Nordafrika durchfahren und besichtigt.

Ihrem Beispiel sind dieses Jahr mehrere ihrer Landsmänner gefolgt. Die Karawane, die gestern in unseren Mauern ankam, hatte die Besonderheit, dass sie fast ausschließlich aus Frauen bestand, unter denen sich nur zwei Herren befanden.

14.000 Kilometer in 40 Tagen

Hier sind übrigens die Informationen, die uns unser liebenswürdiger Kollege aus Prag, Herr Elstner, der Chef der Expedition, gerne gegeben hat.

„Organisiert unter der Schirmherrschaft des Automobilklubs der tschechoslowakischen Republik, setzt sich unsere Expedition „Blaues Team Aero“ aus vier Wagen der tschechoslowakischen Marke „Aero“ zusammen, die mit sechs Damen und zwei Herren besetzt sind. Sie hat Prag in der Absicht verlassen, die Strecke von 14.000 km in 40 Tagen zurückzulegen.

„Hinfahrt.-Prag (Tschechoslowakei), Frankfurt, Marseille, Bône (Algerien), Biskra, Tougourt, Bou-Saada, Algier, Oran, Fes, Casablanca, Marrakesch, dann der Hohe Atlas und die Sahara.

Rückfahrt.-Tiznit, der Ausgangspunkt für den Prager Autosalon, über Mogador, Rabat, Spanisch-Marokko, Madrid, San Sebastian, Biarritz, Bordeaux, Paris, Straßburg, Frankfurt, Nürnberg, Prag.

„Diese Expedition ist das Projekt einer der Konkurrentinnen, Mme Eva Elstnerova, wohlbekannt durch die Durchquerung Libyens, die letztes Jahr auf Einladung der italienischen Behörden organisiert wurde. In Begleitung ihres Gatten ist sie bis an die Grenzen des Fezzan vorgedrungen, wo ihr Wagen vom richtigen Weg abkam und erst nach zweitägiger Suche in der Wüste wiedergefunden werden konnte.

„Der Erfolg dieser Expedition zog so sehr die Aufmerksamkeit unserer Automobil fahrenden Damen auf sich, dass sie mit Hilfe des „Autoclub von Prag“, „dem Aero Car Club“, eine Mannschaft gebildet haben, die sich „Blaues Team Aero“ nannte, welches versuchen wird, sich durch eine besondere ganz weibliche Leistung bemerkbar zu machen.

„Am Lenkrad des ersten Wagens findet sich die wohlbekannte Automobil-Meisterin Mme Ela Slaviková. Das zweite Auto wird gelenkt von Frau Vlcková, die an fast allen Prüfungen der Ausdauer- und Automobilrennen unseres Landes teilnimmt. Die anderen Teilnehmerinnen sind Mme Zdenka Veselá, Helga Martenová und Ežka Kavalierová.

„Chef der Expedition: Redakteur Frank Elstner aus Prag.

„Technischer Berater: Ingenieur V.J. Kavalier. „Das Blaue Team besteht aus Wagen „Aero“, einer tschechoslowakischen Marke, die auf der Rallye Monte-Carlo Achtungserfolge errangen. Man muß anmerken, dass das gleiche Serienfahrzeug bei diesem Wettbewerb und in der Kategorie 1500 ccm einen dritten Platz errang.

„Die Höchstgeschwindigkeit dieser kleinen und eleganten Wagen beträgt 100 km/h.

„Das Komitee des Blauen Teams versuchte Kontakte aufzunehmen zu den Verbänden der Hoteliers und des Tourismus, um nach seiner Rückkehr Werbung zu machen für Reisen nach Tunesien, Algerien und Marokko. Die französischen zivilen und militärischen Behörden ebenso wie alle oben genannten Organisationen, mit denen wir schon korrespondiert haben, haben uns ihre wohlwollende Schirmherrschaft und ihre Unterstützung zugesagt.

„Bei seiner Rückkehr nach Prag wird das Blaue Team Aero von den Vorstandsmitgliedern des Tschechoslowakischen Autoclub und dem Publikum des Autosalons empfangen werden.

Bei „Oran-Matin“ (Morgenzeitung für Oran)

Sofort nach ihrer Ankunft in Oran hat die Karawane uns die Ehre ihres Besuches erwiesen unter der Führung von Herrn Toledano, Konsul der Tschechoslowakei in unserer Stadt. Mit verzaubernder Anmut haben unsere hübschen Besucherinnen uns die Bewunderung mitgeteilt, die sie für unser schönes Algerien empfinden, dem Land der Sonne, der malerischen und anziehenden Landschaften.

Wir danken ihnen für ihre feinfühligte Aufmerksamkeit uns gegenüber.

Beim Automobil-Club der Oranie (Gebiet der Stadt Oran)

Unsere Gäste haben am Nachmittag unsere Stadt unter Führung von Herrn Sanson, dem Generalsekretär des A.C.O. (*Automobil-Club von Oranien*) besichtigt und sind auf den Belvedere der Pflanze hinaufgefahren, wo sie von Herrn Kiener, dem Präsidenten des Tourismusamtes empfangen und zu einem Glas Portwein auf die Freundschaft eingeladen wurden. Darauf, nachdem sie die Heilig-Kreuz-Kapelle besichtigt und die unvergesslichen Panoramen der Küste von Oran nach Mers-El-Kebir bewundert hatten, wurden sie um 18 Uhr vom Automobil-Club der Oranie empfangen. Herr Doktor Horeau, der Präsident, umgeben von Mitgliedern des Vorstandes, zu denen sich die Herren Toledano, der Kommandant der Gendarmerie Lavagne, usw. gesellt hatten, empfing seine Gäste in den Salons des A.C.O., die mit Fahnen in den tschechoslowakischen und französischen Farben geschmückt waren, welche, wie man weiß, die gleichen sind für die beiden miteinander verbündeten und befreundeten Länder. In einer Stimmung großer Herzlichkeit füllten sich die Gläser mit einem ausgezeichneten „Frontignan (*Natürlicher Muskatwein aus Frontignan, Südfrankreich*)“.

Mit einigen liebenswürdigen Worten hieß Doktor Horeau die Gäste für einen Tag willkommen. Herr Toledano antwortete ihm und dankte für die liebenswürdige Aufnahme der Touristen aus dem Lande, dessen Konsul er ist, und Herr Elstner, in tadellosem Französisch, sagte uns, wie sehr er und seine Kameraden angenehm berührt waren von den Zeichen der Sympathie, die sie in Oran gefunden haben. „Bei uns, sagt er, lernen alle jungen Leute Ihre schöne französische Sprache. Unser Akzent ist vielleicht fremdländisch, aber unser Herz ist französisch.

Der Präsident des A.C.O. überreichte dann den Damen der Expedition einen Strauß aus blauen, weißen und roten Blüten, den Nationalfarben der jungen tschechoslowakischen Republik.

Die Begegnung endete mit den Wünschen für eine gute Reise für die Touristen, deren Fahrt noch lang und ermüdend ist, aber wie packend.

Seinerseits überbringt „Oran-Matin“ seine besten Wünsche für den vollkommenen Erfolg dieses Unternehmens an die beherzten Automobilistinnen.

Text unter dem Photo: Die Gruppe der Touristen hinter einem ihrer kleinen „Aero“.

Übersetzung Bericht in der Morgenzeit Oran

Übersetzer: Obbe Bahnsen



Eva Elstnerová (Besuch im Affental)
Foto: Archiv@René Elstner

Ähnliche Empfänge folgten in den weiteren marokkanischen Etappenzielen. So wurden sie vielerorts vom tschechischen Konsulat, den Stadt- und Landesoberhäuptern, von Kirchen- und Glaubensvertretern, Vertretern des Militärs und privater Organisationen

(wie Automobil-Clubs und Touristenverbänden), der Presse und vielen mehr herzlich begrüßt. Man zeigte ihnen die Sehenswürdigkeiten der Städte und deren Umgebung und hieß sie herzlich willkommen.

Nach der Weiterfahrt von Oran bei starkem Regen besuchten sie den Stützpunkt der Fremdenlegion in **Sidi bell Abbas**. Weiter ging die Fahrt auf der von Fremdenlegionären gebauten Straße zur Grenze von Marokko.

Kurz vor **Fes** kam es zu einem Unfall, der aber glimpflich verlief. Längs der Straße trieb eine Herde von Eseln und Kamelen, begleitet von zahlreichen Männern und Frauen mit ihren Kindern. Plötzlich stürzte ein älterer Mann, der eine große Last auf dem Rücken trug, vor einen Aero. Die Expeditionsteilnehmer erschrakten, der alte Mann stand aber schnell wieder auf. Die Expeditionsteilnehmer wollten ihn zu einem Arzt bringen, doch ein dazugekommener Polizist sagte: „Ihm ist nichts passiert, er kann ja wieder laufen, geben sie ihm 50 Franken“. Sie gaben ihm 300



Pflichtstopp am Zoll; Grenzübergang Algerien – Marokko
Foto: Archiv Jaroslava Bruterová



Tor „Bab El Mansour“, Meknes
Foto: Archiv@René Elstner

Franken. Der alte Mann bedankte sich und sagte, so einen glücklichen Tag habe er noch nicht erlebt.

Vor den Toren von **Fes** wurde das „Blaue Team“ von einer großen Menschenmenge erwartet, denn ihre Ankunft wurde im Radio angekündigt. Der Stellvertreter des marokkanischen Autoclubs begrüßte sie herzlich und zeigte ihnen das „Blaue Tor“, das prächtige Eingangstor zur Altstadt, in der sich in den letzten 100 Jahren nichts geändert hatte. Fes ist eine der vier Königsstädte, die arabischste aller marokkanischen Städte, sie wird auch gerne die „Perle des Orients“ genannt. Das Team übernachtete im europäischen Teil der Stadt in einem Hotel.

Am nächsten Tag fuhren sie 60 km weiter nach **Meknes** (die kleinste der vier Königsstädte mit ihrem bekannten Stadttor „Bab Mansour“), dann 140 km wei-

ter vom Atlantik nach **Rabat** (eine weitere der vier Königsstädte) und weitere 90 km weiter nach **Casablanca**. Auch hier wurde das „Blaue Team“ herzlich empfangen.

Tags drauf ging es weiter Richtung **Marrakech**.⁷ Dort erwartete ein französischer Offizier mit dem tschechischen Namen „Havelka“ die Expeditionsteilnehmer in ihrem Hotel. Er erklärte ihnen, er sei für die morgige Weiterfahrt in das Atlasgebirge aus Sicherheitsgründen als Begleitschutz eingeteilt worden. Die Teilnehmer erkundigten sich, ob noch immer gekämpft werde, woraufhin er antwortete: „Ja die Bergbewohner wollen sich nicht unterwerfen lassen“.

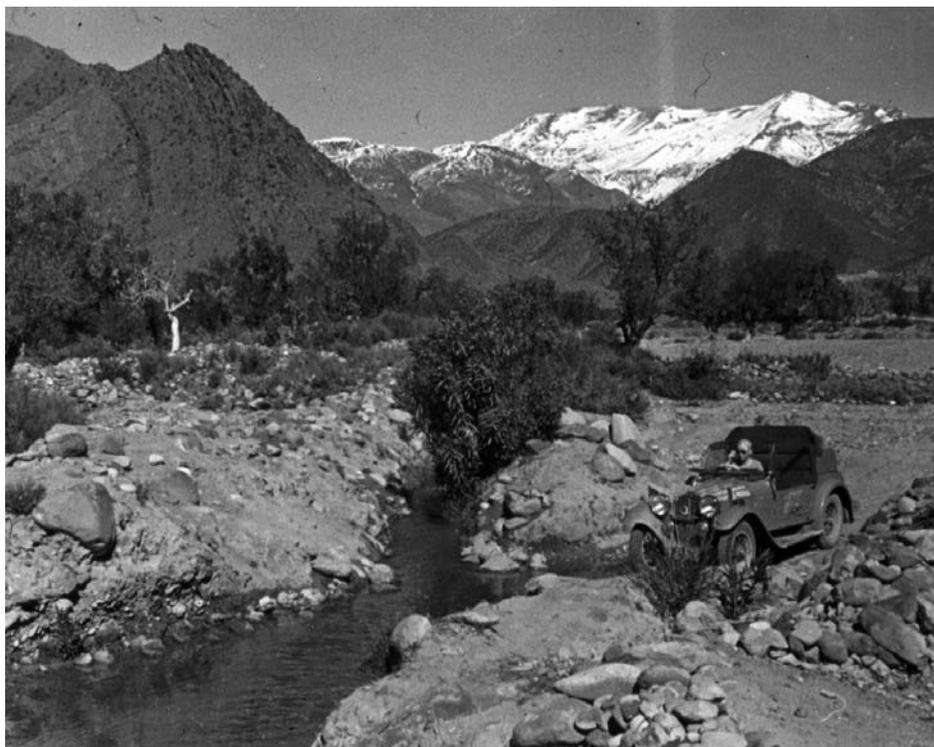
Am nächsten Tag ging die Fahrt durch das **Amethyst-Tal** Richtung Süden zum Hohen Atlasgebirge. An den Straßenrändern boten Kinder Amethysten

⁷ Marrakesch ist die aufregendste der vier Königsstädte und die Berbermetropole des Landes. Sie besitzt das schönste Stadttor Marokkos, den Bab Agnaou aus dem 12. Jh. Wer einmal in Marrakesch ist, der muss unbedingt den „Djemaa el Fna“, den „Platz der Geköpften“ besuchen. Auf diesem Platz tobt ab dem späten Nachmittag das Leben, hier spürt man Marokko mehr als irgendwo sonst. Kein Wunder, dass das „Blaue Team“ diesen Markt besuchte. Tag für Tag und Abend für Abend zieht der Platz tausende Marokkaner von nah und fern an, die den Geschichtserzählern lauschen, die Feuerschlucker anfeuern und den Heilern alles glauben. Hier treten Akrobaten auf, Schlangenbeschwörer und mobile Zahnärzte. Wasserverkäufer lassen sich für viel Geld ablichten. Von diesem Spektakel zeugen auch viele Fotos in *Elstners* Buch „Mit der Kamera hinter dem Lenkrad durch drei Kontinente“.

zum Verkauf an. Die Teilnehmer kauften einen großen Amethyst für ein Denkmal, das man aus Anlass des Prager Autosalons vor dem Messepalast zu Ehren der „Pioniere des Tschechoslowakischen Automobilismus“ errichtet hatte.⁸ In Asni, ein Bergdorf mit Lehmhäusern, wurden die Aeros nochmal aufgetankt, denn es war die letzte Tankstelle vor dem Hohen Atlasgebirge.

Bevor sie das Hohe Atlasgebirge überqueren wollten, machte das „Blaue Team“ noch einen Ausflug an den Fuß des höchsten Berges Nordafrikas, den **Jbel Toubkal** (4.167 m). Da die Straße für die Aeros unpassierbar war, stieg man auf kleine Maultiere um und ritt erst in das Bergdorf Imlil und dann weiter in das malerische Bergdorf Aremd, dabei wurden sie ständig von einem französischen Offizier zur Sicherheit begleitet.

Frank Elstner, der Leiter der Expedition, hatte entschieden, dass die Fahrerinnen den „Hohen Atlas“ an der höchsten Stelle, dem **Gebirgspass Tizi n'Test** (2.092 m), überqueren sollten. Der Aufstieg in das Atlasgebirge verlangte von den überladenen Aeros viel, aber sie schafften jede Steigung ohne Probleme. Auf dem Weg kamen sie an der Kasba „Guntata“ vorbei, einer Lehmurg, die den alten Weg in die Sahara und nach Mauretanien bewacht. Sie fuhren an typischen berberischen Bauten vorbei,



Marokkanisches Atlasgebirge
Foto: Archiv@René Elstner



Vera Vlčková und französischer Begleitoffizier Hvelka an einer Tankstelle in Asni

Foto: Archiv Jaroslava Bruterová

⁸ Dabei handelt es sich um einen Hügel aus Steinen, die die verschiedenen Teilnehmer weltweit von verschiedenen Expeditionen mitgebracht haben. Das „Blaue Team“ brachte außer dem Amethyst noch einen Stein vom Schlachtfeld um Verdun und Kakteen aus Afrika mit.



Eva Elstnerová im Montagewagen
Foto: Archiv@René Elstner



Fahrt durch das Amethystental
Foto: Archiv@René Elstner



Der Gegenverkehr hat Vortritt
Foto: Archiv@René Elstner

die von ihren Bewohnern verlassen waren. Beim Abendbrot, das sie auf den Motorhauben der Expeditionsfahrzeuge bereiteten, schweiften ihre Blicke hinunter auf die kurvenreiche Straße, die von Fremdenlegionären in den Fels gehauen war. In der klaren Luft drehte ein Geier seine Kreise und suchte eine Beute.

Das „Blaue Team“ hatte den Höhepunkt der Expedition erreicht, den Tizi n'Test-Pass. Frank Elstner kündigte die Rückkehr nach Prag an. Die Teilnehmer schauten nochmals auf das Hochgebirge und in die unendlichen Schluchten. Die Sonne ging unter und sie nahmen Abschied vom Atlasgebirge und seiner Kultur.



Plakette des 26. Prager Autosalon
Foto: Archiv Arnost Sadilek

Dann fuhren sie in die Nacht hinein, bis sie die Lichter von **Taroudannt** sahen. Hier am südlichsten Punkt der Expedition, in **Tisnit**, erfolgte der offizielle Start der Sternfahrt zum 16. Prager Autosalon. Frank Elstner schrieb in seinem Buch:

„Es ist Zeit, dass wir uns verabschieden, wir nehmen die Richtung nach Norden – Agadir – Magador – Mazagan – Casablanca – 450 km, das ist eine Tagesfahrt. Es war das erste Mal, dass wir ungerne in unsere blaue Aeros steigen. Mit Wehmut schauen wir nach Süden, der voll von der Sonne geflutet ist.“

Die Rückfahrt ging über **Rabat**, Souk el Arba el Gharb zum Hafen **Ceuta**. Dort wurden die Expeditionsfahrzeuge mit Hilfe von großen Netzen und La-

debäumen auf das Deck eines spanischen Fährschiffs gehievt. Bei der dreistündigen Überfahrt von Afrika nach Europa überquerte das Fährschiff die Meeresecke von Gibraltar.



Aufstellung zur Verschiffung, Hafen Ceuta
Foto: Archiv@René Elstner



Verladen der Aeros auf das spanische Fährschiff „V. Puchl“,
Hafen Ceuta
Foto: Archiv@René Elstner

Zurück in Europa

Die Heimreise führte durch das von Krisen geschüttelte Spanien über die Route **Sevilla, Madrid, San Sebastian** nach Frankreich. In Madrid legte das Team einen zweitägigen Stopp ein. Sie wurden von der Madrider Zeitung AHORA herzlich empfangen. Von einer Einladung des „Blauen Teams“ zu einem Stierkampf berichtete die „Fox tönende Wochenschau“.

In Frankreich ging die Route über **Bordeaux, Paris** und **Verdun** nach **Straßburg** weiter. In jedem der Fahrzeuge war mindestens eine der Fahrerinnen imstande, Reportagen zu schreiben. Sie fungierten daher im Rahmen der Expedition zugleich als Berichterstatterinnen für einige Zeitungen. Aus Paris berichtete *Ela Slaviková*: „Ein glänzender Empfang wurde uns von der Motor-Revue bereitet, wo uns der Direktor des Blattes, Andresel, und sein Sekretär, Taxis, begrüßten. Es wurde uns *vin d'honneur* serviert, worauf sie uns eine Motorrad-Oldtimerausstellung zeigten, die im gleichen Haus stattfand. Vor dem ältesten Fahrzeug aus dem Jahre 1895 haben wir, zur Ehre des französischen Motorismus, einen Blumenstrauß niedergelegt.“ Am Ostermontag wurde das „Blaue Team“ von Vertretern der tschechoslowakischen Gesandtschaft und Presse in Paris herzlich verabschiedet.

In Straßburg empfing die Bevölkerung die Afrikareisenden mit großem Jubel. Im Ehrenhof der „Neusten Nachrichten“ wurden sie herzlich von der Presse begrüßt. Dort war nachzulesen: „In Verdun nahmen die acht Teilnehmer der Reise eine Wallfahrt zu den zu Ehren der im Weltkrieg Gefallenen errichteten Denkmäler vor.“ Im Filmbericht aus Verdun ist zu sehen, wie die sechs Frauen einen großen Stein in die französische Fahne legen. Diesen Stein vom Schlachtfeld haben sie mit nach Prag genommen und gemeinsam mit dem Amethyst und den Kakteen aus Afrika am Denkmal der „Pioniere des Tschechoslowakischen Automobilismus“ vor dem Messepalast des Prager Autosalons niedergelegt.



Eintreffen der Aeros in Paris
Foto: Archiv@René Elstner

AHORA

EL AUTO Y LA RUTA

El equipo azul checoslovaco ha pasado por Madrid

Una formidable expedición automovilista femenina

Eva Elstnerova, Ela Slavikova, Zdenka Veselá, Ezka Kavalierova, Vera Vickova, Helga Martinova, atléticas, deportivas: dientes blancos y fuertes, mirada azul, viva, brillando en la tez hecha morena por el sol y el viento. Acaban de llegar de Africa. Han realizado un formidable raid automovilista. Son "volantes" expertos y, deportivamente, de un valor y de una resistencia puestos a prueba en numerosos concursos y pruebas de "en durance". Salieron de Praga en cuatro coches pequeños, iguales, salidos de una fábrica nacional. Han recorrido un itinerario largo: Francfort, Marsella, y (ya en Continente africano) Biskra, Tougourt, Bou Saada, Argel, Orán, Fez, Casablanca, Marrakés, Alto Atlas, Sáhara a Tímit; y de aquí a Mogador, Rabat, Marruecos español, Madrid... De aquí irán a San Sebastián, Biarritz, Burdeos, París, Estrasburgo, Francfort, Nuremberg y Praga. Más de 14.000 kilómetros en cuarenta días. Es quizá la prueba femenina automovilista más formidable que se haya celebrado. El Autoklub de la República checoslovaca la ha dado su patronato y la han dirigido el ingeniero Kavalier y el redactor Frank Elstner. Después del largo raid, cubierto a fuerte marcha, sin apenas un descanso, las damas que forman el "Equipo Azul"—azul como sus ojos—están ante nos-



El "equipo azul" de automovilistas checoslovacos a su paso por Madrid, en viaje de regreso, después de su formidable raid por Africa, sonríen ante el objetivo de nuestros fotógrafos. El raid lo han verificado en cuatro "voiturettes" Aero, de fabricación checa (Fotos Contreras y Vilaseca)



Las distinguidas automovilistas que forman el "equipo azul", durante la visita que hicieron a la casa de AHORA, acompañadas por el encargado de Negocios de Checoslovaquia y la señora de Formaneck

otros sin una muestra de fatiga, sonrientes y alegres.
—En Madrid estaremos sólo dos días. Pero hemos de volver a este país. Haremos otro viaje en nuestros automóviles y Madrid será fin de etapa, y nos quedaremos más tiempo en vuestra hermosa capital.
Eva Elstnerova, Ela Slavikova, Ezka Kavalierova, Vera Vickova, Helga Martinova... A vuestros pies.—ANGELO.

Das „Blaue Team“ aus der Tschechoslowakei hat in Madrid Station gemacht

Eine außerordentliche weibliche Entdeckungsfahrt

Sie sind athletisch und sportlich: Eva Elstnerová, Zdenka Veselá, EžkaKavalierová Vera Vlcková, Helga Martenová. Weiße, gesunde Zähne und blaue, lebhaftige Augen leuchten in den von der Sonne und dem Wind gebräunten Gesichtern. Sie kommen gerade aus Afrika und haben eine außerordentliche Fernfahrt erfolgreich abgeschlossen. Sie sind versierte Fernfahrerinnen und verfügen, aus einem sportlichen Blickwinkel betrachtet, über Mut und Ausdauer, die sie in zahlreichen Wettkämpfen und Ausdauer-Rennen bewiesen haben. In vier Automobilen desselben Typs, die alle aus einer in der Tschechoslowakei ansässigen Firma stammen, brachen sie in Prag auf. Sie haben eine gewaltige Reiseroute zurückgelegt: über Frankfurt, Marseille und (bereits auf dem afrikanischen Kontinent) weiter über Beskra, Touggourt, Bou Saad, Algier, Oran, Fes, Casablanca, Marrakesch, den hohen Atlas, durch die Sahara nach Tiznit, von dort aus über Mogador, Rabat und durch das spanische Marokko nach Madrid. Von hier werden sie über San Sebastian, Biarritz, Bordeaux, Paris, Straßburg und Nürnberg nach Prag zurückkehren. Mehr als 14.000 Kilometer in 40 Tagen. Vielleicht ist dies die bemerkenswerteste von Frauen durchgeführte Fernfahrt, die jemals gefahren wurde. Der Automobilclub der tschechoslowakischen Republik hat dieses Projekt finanziell unterstützt. Der Ingenieur Kavalier und der Redakteur Frank Elstner haben es geleitet. Nach der langen Fahrt, die im rasanten Tempo und mit nur wenigen Momenten der Erholung absolviert wurde, zeigen sich uns die Damen des „Blauen Teams“ (blau, wegen der Farbe ihrer Augen) lächelnd und fröhlich, ohne jeglichen Anschein von Müdigkeit.

„In Madrid werden wir nur zwei Tage bleiben. Aber wir müssen in dieses Land zurückkehren. Wir werden eine weitere Reise mit unseren Automobilen machen. Madrid wird das Ziel dieser Reise sein. Wir werden für längere Zeit in ihrer herrlichen Hauptstadt bleiben.“

Liebe Eva Elstnerová, Ela Slaviková, EžkaKavalierová,
Vera Vlcková und Helga Martenová – zu Ihren Diensten – Angelo

Bildbeschriftungen von oben nach unten

1. Bei ihrem Aufenthalt in Madrid, auf der Rückreise von ihrer außerordentlichen Fernfahrt durch Afrika, lächeln die tschechoslowakischen Automobilistinnen des „Blauen Teams“ in die Kameras unserer Fotografen. Die Fernfahrt haben sie mit vier in der Tschechoslowakei produzierten „voiturettes“ Aero bestritten (Foto: Contreras und Vilaseca)
2. Die hervorragenden Automobilistinnen, die das „Blaue Team“ bilden, bei ihrem Besuch in der Redaktion von **Ahora**, begleitet von dem Wirtschaftsbeauftragten der tschechoslowakischen Republik Formaneck und seiner Frau.



Denkmal der „Pioniere des Tschechoslowakischen Automobilismus“ vor dem Messepalast des Prager Autosalon
Foto: Archiv ACC Prag

In einer ihrer ersten Reportagen schrieb *Ela Slaviková* im *Mittagsblatt*:

„Die Maschinen gehen wie der Teufel. Die Männer ermahnen uns ewig, aber was sind schon neunzig Stundenkilometer für unsere Wagen.“

Alles Bremsen von *Elstner* half aber nichts, deshalb waren die Fahrerinnen einen Tag schneller als es die Planung vorsah. Da das Ankunftsdatum und die Uhrzeit der Rückkehr feststanden und eingehalten wer-

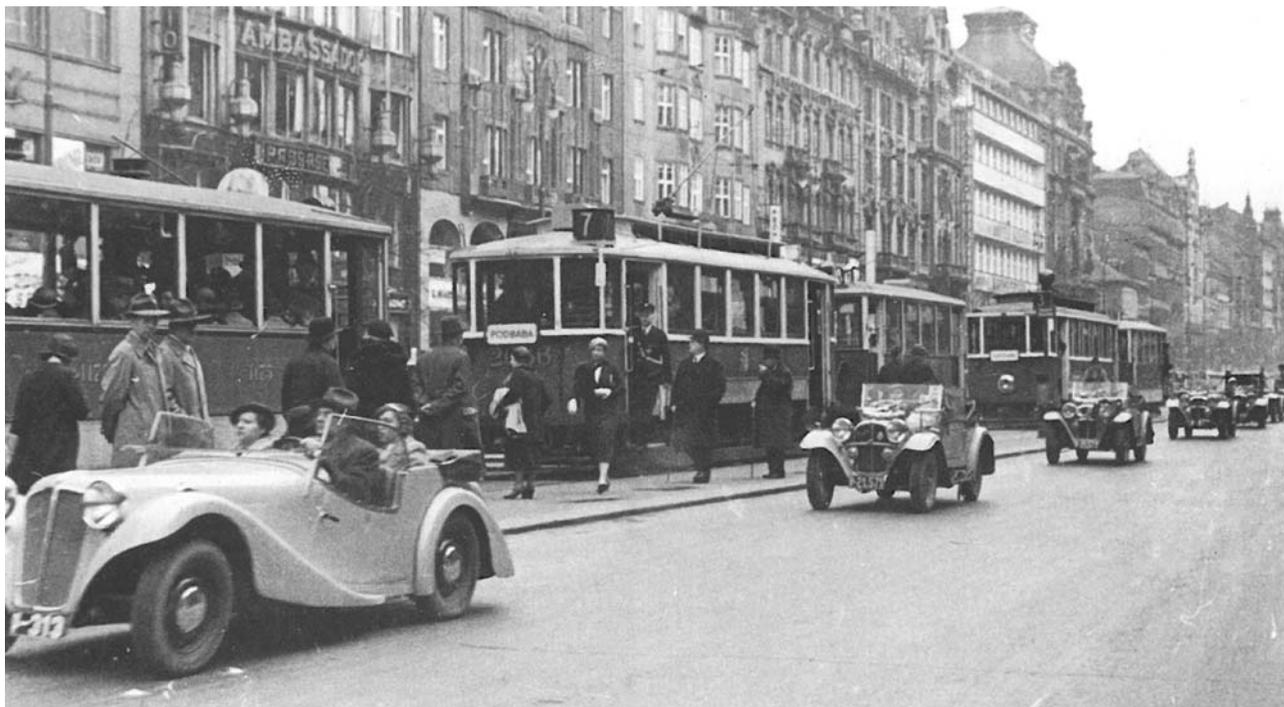
den mussten, verlief die Heimreise durch Deutschland gemächlich. Für die Besichtigung der Sehenswürdigkeiten in Nürnberg hatten sie reichlich Zeit. Auch die Weiterfahrt Richtung Staatsgrenze verlief ohne Hektik.

Im deutschen Wehrenberg, dreißig Kilometer vor dem Grenzübergang, wartete schon der Redakteur des *Mittagsblatts* auf die Expedition. Gemeinsam mit einem Mechaniker war er in einem Aero den Damen entgegengefahren. Dies war der Anfang der Begrüßung. An der Staatsgrenze in Waidhaus/Rozvadov wurden sie von *Ing. Petricek* begrüßt, dem Repräsentanten von Aero in Pilsen. Er war Wegbegleiter der *Elstners* bei der „Aero-Spexor-Expedition“ des Vorjahres gewesen.

An der Prager Stadtgrenze wartete bereits eine lange Kolonne von Aeros, angeführt von *Bohumil Turek* in einem neuen, eleganten Aero 30. Das Team wurde auf der triumphalen Fahrt durch Prag von weiteren Persönlichkeiten der Firma Aero begleitet.

Der Empfang in Prag

Vor dem Gebäude des Autoclubs, wo die offizielle Begrüßung stattfand, hatte sich eine riesige Menschenmenge versammelt. Es war der Tag der Eröffnung des Prager Autosalons. Die Ankunft des „Blau-



Erfolgreiche Rückkehr des „Blauen Teams“ in Prag, angeführt von *Bohumil Turek* im neuen Aero 30
Foto: Archiv ACC Prag

en Teams“ wurde von Fox und UFA gefilmt. Neben den Vertretern des Autoclubs und des Aero-Car-Clubs gratulierte Dr. Kabeš den Teilnehmern höchstpersönlich und überreichte den Damen eine Brillantbrosche mit den Initialen MTA „Modrý Team Aero“ (Blaues Team). Frank Elstner dankte im Namen der Expedition Dr. Kabeš und Elisabeth Junek für den Empfang in Prag. Er war zufrieden – seine Expedition hatte ihre Mission erfüllt.

Im „Prager Mittag“ war zu lesen:

„Das Blaue Aeroteam ist wieder daheim – Die Autoamazonen haben 14.000 km zurückgelegt. – Gestern Nachmittag traf in Prag von einer unübersehbaren Menschenmenge begrüßt und nach einem Triumphzug sondergleichen das Blaue Aeroteam in Prag ein. Nach einer Fahrt von über 14.000 km bewiesen die sechs Damen größte Ausdauer und wurden überall, wo immer sie während ihrer langen Fahrt eintrafen, auf das herzlichste begrüßt und gefeiert. Die Aero-Wagen bewährten sich, obwohl sie gewöhnliche Serienwagen waren, auf das beste und haben den Löwenanteil an dem großartigen Gelingen der Expedition. Es gab während des ganzen Weges keinen einzigen Defekt. Durch ihre Verlässlichkeit, Schnelligkeit und leichte Lenkbarkeit überwand sie alle Hindernisse, selbst den Wüstensand der Sahara.“

In dem Buch von F.A. Elstner „Mit der Kamera hinter dem Lenkrad durch drei Kontinente“ kann man noch

mehr erfahren. Obwohl in den Reportagen ausdrücklich betont wurde, dass die Expedition ohne Pannen verlaufen ist, schrieb Elstner einige Jahre später über einen unverschuldeten Unfall:

„Wir durchfuhren die Straßen von Casablanca. Die Leute stehen dicht gedrängt an den Gehsteigen, sie winken und grüßen. Nicht einmal der Fahrer des Taxis, der gerade von einer Nebenstraße kam, konnte widerstehen. Er hielt an und winkte ebenfalls. Als drei Wagen vorbeigefahren waren, fuhr er los und rammte den Vierten. Nur ganz leicht, in das hintere Rad. Ing. Kavalier ist ein sehr geschickter Mechaniker und er lässt sich durch so eine Kleinigkeit nicht aus der Fassung bringen. Aber die verlorene Zeit muss aufgeholt werden. Wir werden es erst am Abend reparieren, am Ende der Tagesreise. Ich verlange, den beschädigten Wagen zu fahren. Man fährt mit dem Bewusstsein, jederzeit ein Rad verlieren zu können, aber da man damit rechnet, ist man vorbereitet. Schon auf dem Eisenbahnübergang in Suk-el-Arba-el-Gharb spürte ich, dass etwas in der beschädigten Hinterachse gebrochen ist. ‚Bereite dich vor, wir verlieren wahrscheinlich ein Rad‘, machte ich meine Frau aufmerksam. ‚Ja! Und was soll ich tun?‘ fragte sie ergeben. ‚Halte dich fest‘.

Nach Tetouan, wo Garagen und Werkstätten sind, sind es noch dreiundzwanzig Kilometer. Werden wir ankommen? Ein Knall hinten rechts, das Auto kommt ins Schleudern, Eva hält sich fest, das Rad ist weg! Es hat sich in einem Kaktus verfangen. Na gut, es brach also eine Halbachse. Es war aber die Folge eines nicht verschuldeten Unfalls und so kann man nicht an der Tatsache rütteln, dass die Aeros bewiesen hatten, dass sie einiges mehr vertrugen, als viele der anderen großen Wagen, die sie unterwegs trafen. Und dass sie auch von zarten Damenhänden mit Leichtigkeit gelenkt werden können.“



Glückliche Heimkehr
Foto: presse photoservice