4303 26.07.1930 La

4.
7. Zum Wettrennen des Luxemburger Automobilclubs
- Die ersten Automobile

Uhreißkalender

Im „Simplizissimus" war einmal ein junger Mann abgebildet, der im Café dadurch auffiel, daß er stärker, als zulässig war, nach Benzin roch. Ein Bekannter von ihm sagte: Er hat sich ein Benzinfeuerzeug gekauft, damit man nach dem Geruch glauben soll, er hat ein Auto.

Ich besitze kein Auto, aber auch kein Benzinfeuerzeug. Dagegen lese ich die „Auto-Revue". Sie unterscheidet sich von manchen Sportblättern dieser Art dadurch, daß sie oft gut geschriebene Artikel enthält. Die Serie über die sieben Plagen der Straße zum Beispiel war so gut geschrieben, wie von den Redakteuren des Herrn Desgrange es keiner gekonnt hätte.

Aus der „Auto-Revue" erfahre ich, daß morgen Sonntag der Luxemburger Automobilclub ein Wettrennen veranstaltet. Von 10 bis 12 Uhr mittags werden am Stern bei Wintersdorf die Wagen abgewogen. Der Start beginnt um 2 Uhr. Das Rennen geht über 20 Kilometer auf der Echternacher Straße nach Gonderingen, vom Kilometerstein 3 bis zum Kilometerstein 13; die Strecke ist zweimal zu durchfahren.

Von der Formel, nach der die Wagen eingeteilt werden, verstehe ich nichts. Das beeinträchtigt meinen Genuß an dem Wettrennen mit nichten.

Hier frage ich mich: Worin besteht denn eigentlich sotaner Genuß? Weiß ich nicht im voraus, daß ein Wagen schneller fährt, als der andre? Sind mir die Fahrer nicht einer so lieb, wie der andre? Was kann mir also daran liegen, daß der eine für die 20 Kilometer drei Sekunden weniger, als der andre gebraucht hat?

Ich glaube, dieser Wettkampf ist wie jeder andre ein Abbild, ein Beginn des Kampfes ums Leben. Er bleibt in der ersten Phase stecken. Aber wenn sich die Kämpfer dabei nicht beruhigten, müßten sie weiter kämpfen und um immer höheren Einsatz, bis der letzte Einsatz das Leben wäre. Und darum empfinden wir bei jedem Wettkampf etwas von der ungeheuern Aufregung, die wir empfänden, wenn wir zwei gegeneinander um ihr Leben kämpfen sähen.

Der Luxemburger Automobilclub ist ein Verein, der für regelrechte Organisation seiner Wettfahrten und Feste volle Gewähr bietet. Man kann daher sicher sein, morgen auf der Echternacher Straße wirklich guten Sport zu sehen.

Vielleicht veröffentlicht die „Auto-Revue" einmal die Entwicklungsgeschichte des Autowesens in unserm Land. Dabei wird dann die Feststellung gemacht werden, daß die großen Kanonen des Autosports früher auch begeisterte Anhänger des Cyclismus waren, ja, daß das Auto aus dem Fahrrad direkt herausgewachsen ist. Mit dem Rad kam in die Menschheit das Bedürfnis, sich von der Massenbeförderung, der Eisenbahn unabhängig zu machen. Das Fahrrad erlebte seine Blütezeit, in der es als fashionabel galt, seine Ausflüge per Rad in Damengesellschaft zu machen und gar Europa die Kreuz und Quer zu durchstrampeln. Aber die Kugellager und Luftreifen bereiteten dem Automobil den Weg, und das Fahrrad geriet in den Hintergrund, wo die armen Verwandten stehen.

Nie werde ich vergessen, wie ich auf einem der ersten Automobile, die hierzulande liefen, eines Tages mit den Eicherberg herauf fuhr. Ein hochgestellter alter Gönner von mir schlug, als wir vorübertöfftöfften, die Hände überm Kopf zusammen und frug mich später vorwurfsvoll, wie ich mein Leben so aufs Spiel setzen könnte, jeden Augenblick könnte doch die Maschine in die Luft fliegen, und ob ich denn nicht wisse, eine wie gefährliche Flüssigkeit das Benzin sei!

Zu meinen farbigsten Erinnerungen gehört auch jene Bergfahrt vom Heiderscheider Grund hinauf, die mit einem fröhlichen Liebesmal in Wiltz endigte. Wir fuhren als vorschriftsmäßige Belastung im Wagen von Max Metz mit, und damit nur ja keine Chance verscherzt wurde, mußten wir uns, um den Luftwiderstand auf ein Minimum zu reduzieren, flach auf den Boden legen.

Sie sehen, Herr Abc, schon damals begann ich mich mit den Problemen der Aerodynamik zu beschäftigen.

Samedi 26.7.1930