

als er wieder an mein Bett kam, meine Meinung.

Die Sportwelt wie die Theaterwelt und wohl die Welt überhaupt urteilt schnell und oberflächlich, gibt am meisten auf das einfach Wahrnehmbare, wenn es nicht ganz unvermeidlich ist, denkt man nicht gerne nach; man schaut zu, hört zu... aus! Wär's anders, hätte sich doch schon sicher ein Radsport-Enthusiast ausgerechnet, was so ein alter Rennhase in 25 Jahren für eine Strecke zusammengefahren hat. Bitte, Enthusiasten gibt es. Da versprach mir einer erst vor ein paar Jahren, angeblich von meinem Fahren entzückt, er werde mein Landhäuschen, das ich mir damals gerade baute, mit Begeisterung verglasen. Da es aber längere Zeit nur bei der Begeisterung blieb, ließ ich mich in meinem Bauprogramm nicht stören. Als alles fix und fertig war, erschien mein Enthusiast und war wirklich empört, daß ich mich nicht an ihn gewandt hatte, und so machte er mir zwei feine Fenster, der eine Flügel vom deutschen, der andere vom amerikanischen Wappen gekrönt, auf dem einen Europa, auf dem andern Amerika; und in beiden Weltteilen wurden die Orte, an denen ich schon gestartet bin, eingezeichnet. Ich glaube, es ist ein ganz originelles Fenster. 108 Städte der ganzen Welt sind auf diesen Glaskarten markiert. Aber der Enthusiast hat mich wieder vom Thema abgebracht.

Beim Ex-Weltmeister im Federgewichts-Boxen, Johnny Dundee, der nur mit Mühe in seinem Gewichte zu bleiben vermochte, hat einer ausgerechnet, daß er in seinem Leben oder richtiger in knappen fünfzehn Jahren... 4000 Kilogramm abtrainieren mußte. Bitte, dieser kleine Mann von kaum 60 Kilo. Man kann also sagen, Johnny Dundee hat in seiner Boxerkarriere zehn Ochsen geschwitzt oder drei Autos oder 1000 Paar Boxhandschuhe oder zwei Prozent des Inhaltes des großen Heidelberger Fasses voll. Vielleicht kämen aber nicht minder originelle Ziffern zustande, wenn man einen Rennfahrer „addierte“. Er ist vielleicht in 25 Jahren Rennen und Training 3,6mal um die Erde gefahren, die verbrauchte Muskelkraft reichte hin, um eine Stunde lang die Kruppschen Werke auf dem „laufenden“ zu er-

halten oder ein dreistöckiges Haus zu bauen (oder sonst etwas zu tun, was man nicht genau ausmessen kann), die Luft, die er in 25 Jahren in seine Schläuche gepumpt, ergäbe, ließe man sie auf einmal entweichen, einen fünf Minuten langen Zyklon, das Öl... also, es wäre ganz originell. Vielleicht versucht es einmal jemand, ich werde mich für das Ergebnis sehr interessieren. Persönlich bin ich der Ansicht, daß eine biedere Lokomotive schon ganz anständig laufen und schnaufen muß, bis sie so eine Rennfahrer-Laufbahn durchmessen hat.

Wahrscheinlich habe ich mir da in meinem Federrennen einen falschen Start geleistet, aber der „Uhu“ hat mich ja gebeten, nicht einfach zu schreiben „geboren... gefahren... gewonnen... verloren...“ Fehlt gerade noch gestorben. Ich habe nicht die Absicht, mir einen Jubiläums-Nekrolog zu schreiben, im Gegenteil, ich will wieder einmal frisch zu leben anfangen.

Ich wurde in Morsbach bei Aachen geboren, wo mein Vater Stationsassistent war. Wären wir dort und mein Vater Beamter geblieben, so wäre ich nie in meine spätere Bahn gekommen. Wir übersiedelten aber nach Köln, mein Vater wurde Gastwirt, und ich kam als Amateur auf die Rennbahn. Premiere: 27. Mai 1900, Erstlingsfahren, Sieg. August Lehr sagte nicht viel später zu meinem Vater: „Was soll der Junge für Löffel und Pokale fahren, in dem steckt mehr.“ Ich wurde Berufsfahrer. Mein Vater war klug genug, mir zu sagen, ich müsse anfangs nicht so sehr aufs Verdienen aus sein, sondern aufs Lernen. So reiste ich kreuz und quer durch Europa, mehr als jeder andere deutsche Fahrer meiner Zeit; ich startete auf den verschiedensten Bahnen gegen die verschiedensten Leute und gewann — vorläufig nur Erfahrung, dafür erfuhr ich mir später Gewinne. Schon 1902 bis 1903 war ich der einzige deutsche Fahrer, der dem berühmten Neger Major Taylor erfolgreichen Widerstand zu leisten vermochte. 1904 hatte ich meine zweitbeste Saison. Ich gewann in einem Zuge zwölf große Rennen, darunter den Großen Preis der französischen Republik. Erst fast zehn Jahre später, 1913, landete ich eine noch schönere Serie, da