Lungenentzündung der ganzen Rennerei auf ein Haar ein Ende gesetzt hätte.

1926 dürfte einer der schwierigsten Tour für Nik gewesen sein. Mit Entsetzen erinnert er sich der Tourmalet-Etappe, die durch ein Gewitter äußerst schwierig gestaltet worden war. „Strömender Regen hatte die Straßen in Moraststreifen verwandelt. Aubisque und Tourmalet wurden mehr zu Fuß als im Sattel erklommen. Bis in die Knöchel staken wir im Dreck. Und dröhnte der Donner zwischen den Bergen, dann fuhrst du in dich zusammen und ducktest dich fester aufs Rad." Das erzählte mir Frantz noch neulich in Metz.

Den rasch auf den „Tour de France" folgenden „Tour des Pays Basques" ließ sich unser Landsmann nicht entgehen. Die gewonnene Trophäe nimmt heute im Mamer Haus einen Ehrenplatz ein.

Dann kamen die ganz großen Jahre, 1927 und 1928, während denen Frantz im Zenith seines Könnens stand. Er war eben der Stärkere.

Die Zahl der Siege aufzählen ist Ding der Unmöglichkeit: Paris-Brüssel, Paris-Longwy, Paris-Hayange, sind die hauptsächlichsten. Frantz beherrschte die Situation und seine Popularität kannte keine Grenzen mehr, sowohl im Ausland als im Inland.

Die Siegerehrungen in Luxemburg und die spontanen Ovationen beim „Tour de France" in Metz bleiben schönste und ergreifendste Seiten des Luxemburger Sports.

Nach dem Tour de France 1929, 2. im Tour des Pays Basques und 2. Weltmeister in Zürich hinter dem Belgier Ronsse, in einer Zielentscheidung, die seinerseits viel Staub aufwirbelte und von verschiedenen Seiten angezweifelt wurde.

„Ich wollte nicht einmal hinfahren. Den Entschluß faßte ich erst im allerletzten Moment." Und dann Fingerbreite von der Weltmeisterschaft, fürwahr, ein prächtiges Stück.

„1930 begann schon der Abstieg" lachte Frantz. Die Beteiligung am „Tour de France" war durch die Einführung der Formel der Ländermannschaft Unmöglichkeit. Außer Frantz besaß unser Land keinen Berufsfahrer.

Aber wenn schon der Abstieg sich einstellte, so würden die in den folgenden Jahren erzielten Plätze die Karriere eines guten Fahrers ausfüllen.

Paris—Brest und zurück 1930, Turin-Brüssel, Rund um Deutschland, Schweizer Rundfahrt und 1932 Tour de France — l'on revient toujours à ses premières amours — als „Isolé".

„Es war sehr schwierig bis zu Ende zu fahren."

Dann flackerte noch einmal das alte Können auf: in der Weltmeisterschaft in Rom holte Frantz, wider alles Erwarten, den 3. Platz und setzte damit die Radsport-Welt nochmals in Staunen.

La retraite.

Aber die vielen, vielen Kilometersteine nützen einen schnell ab. Und mit 34 Jahren ist man schon keiner der jüngsten Rennfahrer mehr. Und zudem, wer solche Höhen sportlichen Ruhms erklommen und gekostet, den schmerzen die eignen Niederlagen, umso mehr als nichts daran zu ändern ist. Nach einigen Versuchen zog sich Frantz, sehr weise, vom aktiven Radsport zurück, den Eindruck eines der größten Straßenfahrer aller Zeiten hinterlassend.

So sah der Champion Nik Frantz aus.

Es gibt aber noch einen andern Nik Frantz: den Menschen. Als solcher ist er ein goldiger Kerl. Nicht das geringste böse Wort gegen seine frühern Widersacher, nicht einen Anflug von Haß gegen die, die nicht immer eins mit ihm waren. Kurzum ein ganzer Kerl.

Sogar dem Herrn Henri Desgrange, der gewiß mitunter scharf mit ihm ins Gebet ging, ist er nicht gram.

„Meine Landsleute gingen mit ihren haufenweise nach Paris abgesandten Pamphlets und Drohungen zu weit. Ich war letzten Endes doch der Leidtragende. Mir war dadurch der Zutritt ins Pariser Wintervelodrom (heute Palais des Sports) verschlossen. Ich war im Tour de France 1928, den ich mit großem Zeitvorsprung heimfuhr, der Kritik des Herrn Desgrange besonders ausgesetzt, weil ich in jedem Vorstoß dabei war. Aber die Ereignisse sprachen für mich, denn ein Vordergabelbruch in der Etappe Metz—Charleville hatte meinen Enderfolg doch nahe zu gefährdet."

Ich glaube, das ist die häßlichste Erinnerung der großen Karriere.

„Der Tour de France ist kein leichtes Stück. Mehr als einmal tust du den Schwur, nicht mehr mitzumachen, aber nach vier, fünf, acht Tagen sind all Leiden und Wehen vergessen, es bleiben nur die schönen Erinnerungen." Gibt es eine schönere Anerkennung für die, die augenblicklich die Luxemburger Farben im größten Straßenrennen der Welt verteidigen?

Konstruktor.

Auch Frantz hat sich zum Konstruktor entwickelt und eine Rennfahrer-Schule gegründet. Mit wieviel Erfolg sagen uns die Siege seiner Schüler Pan, Frantz und Bidinger. Niedrige Geister sind vielleicht versucht nur „business" zu denken.

Nenni! Wer, wie ich, dieser Tage sah, mit wieviel Fleiß und Ausdauer und Liebe er die Rennmaschine Bidingers für ein Rennen herrichtete, ist überzeugt: da sitzt noch der alte Champion drin, der nichts dem Zufall überläßt, der sich an den Erfolgen der eignen „Schule" weidet.

(Fortsetzung folgt.)