

LUXEMBURGER GIGANTEN DER LANDSTRASSE

Eine Sportreportage
bearbeitet von ED. BORSCHETTE

III. NICOLAS FRANTZ

„In Nicolas Frantz besitzt Luxemburg den würdigen Nachfolger des großen François Faber.“ Das war der allgemeine Gedankengang, das allgemeine Schlußwort der prominenten Radsportkompetenzen, wenn, während den zehn Jahren seiner außergewöhnlich brillanten und fruchtbaren Betätigung auf den Landstraßen und in den Rennbahnen ganz Europas, Frantz seinen Namen wieder einmal in die Siegerliste eines großen Straßenrennens eingetragen hatte.

Solche „Erbschaften“ verpflichten. Wirklich, unser Frantz aus Mamer war einer der blendendsten, wenn nicht der blendendste Straßenfahrer des Jahrzehnts 1920/30. Wir können heute das Palmarès irgend eines klassischen Straßenrennens aufschlagen, in allen prangt der Name Frantz, wenn nicht als Sieger, dann jedenfalls auf einem Ehrenplatz. Der Name hat heute noch den gleichen, hohen Kurs wie früher, den Kurs des Unvergesslichen, Unvergänglichen, des Großen. Das konnten wir noch vor einigen Tagen bei der Ankunft des „Tour de France“ in Metz feststellen: eine brausende Ovation galt Frantz.

Kurzum, um Frantz beneideten uns die radsporttreibenden Nationen, Belgier, Franzosen, Italiener. Er war der populärste Luxemburger seiner Zeit.

Die außergewöhnliche Laufbahn.

Ueber die Karriere von Frantz wären Bände in bestem Romanformat zu schreiben. Aber läßt solch eine Laufbahn sich in kühlen Aufzählungen und nackten Zahlen wiedergeben? Ist es nicht etwas schade drum, verdient sie nicht besser?

Bereits in ihren frühesten Anfängen gab sie Anzeichen vom Nicht-Alltäglichen. Zu Haus, auf dem Bauernhof gab es von jeher Fahrräder. Es waren allerdings keine Rennmaschinen, aber sie liefen doch rund und den Grundstein legten sie schon. Die erste Rennmaschine wurde im ersten Rennen zum Erfolg gesteuert. Es war genau am 24. Juni 1914, wenige Wochen vor Kriegsausbruch, am Tag der „Gehäns“-Kirmes in Mamer. Es war ein Rennen über 28 Klm., exklusiv für die Dorfjugend. Fünfzehn Jahre zählte „Nik“, aber er war kräftiger und stärker als um vieles ältere Burschen.

Das war Spiel. Der eigentliche Anfang fällt nach Kriegsende. Die Sache wurde aber so schwer wie möglich gemacht. Papp und Mamm waren nämlich nicht im geringsten für Course-Maschinen zu haben, das Bauernwesen primierte, und, wenn Nik Sonntags seiner Freude, die seine Vokation werden sollte, nachhängen wollte, mußte er sich heimlich von Haus fortstehlen. Glauben Sie mir, es ist köstlich Frantz über seine Anfänge plaudern zu hören. Er erinnert sich noch sämtlicher Details: der Ausrüstung, die er als vorsintflutlich bezeichnet, des blauweißbroten Militärtrikots, das französische

Soldaten im Dorf zurückgelassen, der entlehnten Zubehörteile, vom Bidon angefangen bis zum Ersatzreifen und -rad. So ausgerüstet fuhr er, 1919 in Mühlenbach, einen zweiten Platz hinter dem Belgier Boudoux heim.

1920 trug bereits den Stempel des Aussergewöhnlichen: 28, in Buchstaben: achtundzwanzig Siege als Débutant und Amateur! Das Glück, das Großen zur Seite steht, war ihm hold. In den 28 Rennen erlitt er nicht einmal Reifenschaden. Und Gott weiß, wie schnell damals ein Reifen aushauchte. Kuriosum: In der Kollektion von 28 Siegen fehlte der Meistertitel der

Amateur-Klasse. Reinard hatte den zukünftigen Meisterfahrer im Erdsport besiegt.

Auch seines ersten „Platten“ erinnert sich Frantz; es war im Rennen Metz—Luxemburg—Metz von 1920.

1921: Meister der Indépendants-Klasse. Der „Tour de Belgique Indépendants“ der ein Jahr später zum Triumph werden sollte, übte seine Anziehungskraft bereits aus. Aber Krankheit verhinderte Frantz den Start zu nehmen.

Der „Grand Prix François Faber“ dieses Jahres ist unserm Champion in amüsanten Erinnerung. Er steuerte damals eine belgisch-luxemburgische Marke. Im Rennen, zwischen Ettelbrück und Diekirch, unsägliches Pech: Vordergabelbruch. Die Findigkeit seiner Konstrukteure schmiß, Frantz auf eine andere Rennmaschine zu bringen und ihm noch in Grevenmacher seine eigene zurückzuerstatten, die eigene Maschine „repariert wie neu“, wie die Konstrukteure behaupteten. Es war aber nicht ganz die Meinung Niks. Und wie recht er hatte, stellte er bei der Ankunft fest: ein Holzstab in die Tuben der gebrochenen Gabelschenkels gesteckt hieß „repariert wie neu“. Frantz, der als 6 einlief, wurde distanziert, weil Radwechsel verboten war. Das



Nik. Frantz im Luxemburger Nationaltrikot auf seiner Alcyon-Maschine.