

Unser Interview

Ein luxemburger Pionier der modernen Autotechnik

Will man heute einen Blick zurückwerfen auf die Entwicklung des Automobils, so kostet es einen kräftigen Ruck, wie zu einem Sprung in versunkene, vergessene Zeiten. Zu selbstverständlich ist uns die Ideenverbindung Straße-Auto geworden (bleiben wir nicht neugierig gaffend und lächelnd stehen, wenn die vorweltliche Schönheit eines Laudauers sich noch einmal in unser Blickfeld verirrt?), zu wichtig ist uns der neueste Geschwindigkeitsrekord geworden, die kleine technische oder aesthetische Spitzfindigkeit der Saison, die so notwendig geworden ist wie der Wechsel der Frauenmode. Haben wir darüber nicht schon ein wenig vergessen, wie nahe uns eigentlich noch die Anfänge einer technischen Errungenschaft sind, die nicht nur eine Revolution des Verkehrswesens bedeutete, die auch zum guten Teil — soll man sagen: schuld daran ist, wenn unsere Zeit die schnelllebige genannt wird?

Haben wir nicht auch schon jene Männer vergessen, die am Anfang dieser rasenden Entwicklung standen mit kaum etwas andrem in ihren Händen als ihrem Traum?

Ein Traum? Wohl, aber es war einer jener schöpferischen Träume, die manchmal mit einem Hebelruck den gleichmäßigen Lauf des Fortschrittes auf jene höchste Tourenzahle bringen, die eine Umwälzung bedeutet, im Technischen im Geistigen, im Politischen.

Gewiß gibt es in diesen Dingen das «in der Luft liegen», das Reifwerden der Entwicklung für die umstürzende Neuerung (und das erklärt die bekannte Tatsache, daß eine Erfindung vielfach an verschiedenen Orten von Männern, die nichts von einander wissen, zugleich gemacht wird), aber es gehört zur revolutionären Tat das Erfassen dessen, was «in der Luft liegt», es gehört dazu das klare Aufgehen der Idee in einem Kopfe, es gehört dazu die verbissene Idee eines Mannes, das von der Idee Besessenheit eines Hirnes.

Auch das Automobil wurde nicht auf jene Weise erfunden, wie es in den technischen Sagenbüchern von großen Erfindungen zu lesen steht, durch Zufall. (Ganz davon abgesehen, daß sich seit Jahrtausenden Topfdeckel vom Druck des Dampfes gehoben hatten, ohne daß der zündende Funke in ein Hirn sprang, die Idee der Dampfmaschine zeugend.) Vielmehr waren zu einer Zeit, wo die Idee des Automobils, des leichten Kraftfahrzeuges für die individuelle Fortbewegung ohne Zuhilfenahme von Schienen, wo diese Idee «in der Luft lag», in den verschiedenen Ländern solche von der Idee Besessenen an der Arbeit um das Automobil zu erfinden. Einige Namen sind auf uns gekommen: de Dion, Daimler, Benz. Aber wieviele waren außer ihnen noch am Werk, weniger glücklich bei ihren Versuchen, vielleicht auch nur weniger mit



Möglichkeiten zu praktischer Verwertung ausgestattet und im Anonymat verschwindend, und doch ebenso von der Idee besessen und lange ebenso nahe an der Verwirklichung wie die, denen schließlich der Ruhm des Erfinders zufiel.

Gab es, haben wir uns gefragt, auch in Luxemburg von diesen Menschen, die um die Vaterschaft dieser «epochemachenden» (das ist für einmal kein Schlagwort!) Erfindung rangen? Möglich, daß es mehrere gab, einen haben wir jedenfalls aufgetrieben. Und wir hatten die Freude, in ihm nicht einen Epigonen aus der technischen Provinz (sozusagen!) zu finden, sondern eine wahre Erfinderpersönlichkeit mit ihrer ganzen Besessenheit und Verbissenheit zu finden. Und es war uns somit möglich, einen Blick in die Werkstatt eines großen Gedankens zu tun, wie er sich wohl selten bietet.

Herr Jacques Jaeger, der heute in Bettemburg lebt, wird am 1. April 80 Jahre alt. Es sind am selben 1. April 25 Jahre her, daß er, der Lokomotivführer war und zuletzt Dienst als Werkmeister tat, pensioniert wurde. Er wurde in Paris geboren, sein Vater zog, als er 6 Jahre alt war, mit der Familie nach Luxemburg.

Eines fällt einem an diesem Achtzigjährigen sofort auf: ein ungebrochenes Temperament, das immer wieder die leichte Hülle von abgeklärter Beschaulichkeit durchstößt. Dann sprühen seine Augen und es bricht elementar aus ihm heraus, die Begeisterung für das, was er als seine Lebensaufgabe ansah, der Groll darüber, daß heute der Kopf nicht mehr will und die Beine.

«Vor drei Jahren noch,» sagt er, «bin ich 27 Klm. zu Fuß gelaufen und es hat mir nichts ausgemacht. Aber das ist jetzt vorbei.» Dann leise grollend: «Ich habe mich aus dem Training herauskommen lassen, deshalb geht es nicht mehr.» Begeistert: «Ha, in Michelau! Was habe ich die Oeslinger Berge abgerutscht, nie wurde ich müde. Sechs und ein halbes Jahr habe ich jeden Tag nur 4½ Stunde geschlafen und war dabei immer froh und munter.» Erbozt: «Aber es geht jetzt nicht mehr, das fällt mir am schwersten.» Man hat den Eindruck: hier wehrt sich ein leidenschaftlicher Arbeiter mit allen Fasern gegen das Nichtstun des Alters. Immer kommt das im Gespräch wieder: «Ich habe mein Leben lang gearbeitet wie ein Neger, aber jetzt wird es mir schwer... nein, am schwersten wird es mir, weil es einfach nicht mehr geht.»

Herr Jacques Jaeger erzählt aus seinem Leben:

J.: Wenn ich mit meiner Idee nicht durchdrang, so kam es daher, weil ich ein armer Junge war, weil ich nicht die Mittel hatte zur praktischen Durchführung wie Benz und Daimler. Wir waren zu Hause 13 zu Tisch und der Vater verdiente 2 Mark im Tag. Ich war der Älteste und man schickte mich aufs Gymnasium, um einen Pastor aus mir zu machen. Aber ich hatte den Kopf voll Mechanik und hielt es nur ein paar Jahre dort aus. Technische Ausbildung, das hätte ich nötig gehabt.

Wir: Und es ist Ihnen nicht leid, daß kein Pastor aus Ihnen wurde?

J.: O Gott nein! Wenn ich noch einmal anzufangen hätte, ich würde wieder Mechaniker.

Wir: Und wie kam Ihnen die Idee, ein Automobil zu bauen?

J.: Die hatte ich schon, als ich am Gymnasium war. Jeden Donnerstag stand ich auf der Bonneweger Brücke und sah dem Eisenbahnbetrieb zu und dann habe ich mir immer gesagt: Donnerwetter, weshalb sollte es nicht möglich sein, statt dieser schweren Lokomotiven auf ihren Schienen ein leichtes Fahrzeug für die Straße zu bauen, mit einem kleinen niedlichen Motor? Ich stellte mir vor, der Antrieb müsse mit Übersetzungen geschehen, nicht wie bei der Lokomotive direkt auf die Räder.

Wir: Soviel wir wissen, gab es schon vorher praktische Versuche. Dampfwagen für die Straße zu bauen.

J.: Gewiß, aber alle hatten eben den einen Fehler, zu schwerfällig zu sein. Worauf es eben hierbei ankam, war der kleine, leichte Motor. Das war die Lösung, welche die Mechaniker suchten, die auch ich suchte.

Wir: Und Ihr erster praktischer Versuch?

J.: Das war im Jahre 1873. Damals machte ich eine erste Probefahrt — ich erinnere mich: es war zu der Zeit, wo man die Kartoffeln ausnahm — mit einem Vehikel, das zwar noch keinen Motor hatte, das aber im Hinblick auf die Motorisierung gebaut war. Es war mit Hebeln für die Fortbewegung versehen und sollte mir vor allem Aufschluß über die benötigte Kraft geben. — Es gab mir vor allem Aufschluß über die Unzulänglichkeit des Materials, auf das wir damals angewiesen waren. Es ist bei dieser ersten Probefahrt viel an meinem Vehikel zerbrochen und nachher habe ich das ganze Ding vor Wut kurz und klein geschlagen.

Wir: Wieso war das Material unzulänglich?

J.: Ja, wir hatten damals doch nur