

# Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen

erzielt wird. Sowohl die Zeichen als auch der Untergrund müssen in matter Farbe gemalt sein, um den Reflex der Sonnenstrahlen zu verhindern. Die Fahrer müssen ferner mit Rücken-Nummern aus Tuch versehen werden. Diese könnten am besten die Form einer Weste haben, die vorne ausgeschnitten ist und durch einen Gurt und Bänder, die sich vorne kreuzen und über die Schulter laufen, befestigt wird. ICR 182.

17. **Ausschluß eines Motorrades:** Die UMN kann jedes Motorrad vom Rennen ausschließen, bei welchem ihrer Meinung nach irgendein wichtiger Bestandteil fehlt oder ungenügend befestigt ist oder bei welchem die Konstruktion als gefährlich angesehen werden kann. ICR 192.

## D. Erfordernisse: Personal.

**Wechsel der Fahrer:** Im Rennen ist Fahrerwechsel verboten. Wenn der Nennende vor dem Rennen wünscht, seinen Fahrer zu wechseln, so muß er einen schriftlichen Antrag mindestens 24 Stunden vor dem Start einreichen. Jeder Fahrer muß allen Bedingungen hinsichtlich Trainings, Vorschriften und anderen Erfordernissen genügen, die in diesen Vorschriften niedergelegt sind.

19. **Geschlecht und Alter:** Jeder Fahrer muß eine männliche Person und über 18 Jahre alt sein.

20. **Ärztliche Untersuchung:** Der Veranstalter kann von jedem Fahrer verlangen, daß er sich einer ärztlichen Untersuchung durch einen vom Veranstalter bestellten Arzt unterzieht und kann jeden Fahrer ausschließen, über den ungünstig berichtet wird.

21. **Helme:** Sowohl während des Trainings und während des Rennens muß jeder Fahrer einen Sturzhelm von dem offiziell anerkannten Muster tragen.

**Notiz:** Der Veranstalter sollte vorschreiben, daß alle Helme zur Prüfung vorgelegt werden und sollte keinen Helm zulassen, der nicht von dem genehmigten Typ und in zufriedenstellendem Zustande ist.

22. **Genagelte Schuhe:** Beim Training und im Rennen dürfen keine genagelten Schuhe getragen werden.

### 1. Versicherung von Motorrädern gegen Verlust oder Schaden.

Wenn zu irgend welcher Zeit im Zusammenhang mit dem Rennen der Veranstalter die Motorräder übernimmt, muß er diese bis zu ihrem vollen Marktwert gegen Verlust oder Schaden versichern. Die Veranstalter werden auch daran erinnert, daß es auch andere Verpflichtungen in Verbindung mit der Veranstaltung eines Rennens gibt, wie die Forderungen von Zuschauern, welche Eintritt bezahlt haben, um sich das Rennen anzusehen, Feuer usw. Es ist empfehlenswert, sich dagegen zu versichern.

### 2. Versicherung von Nennenden und Fahrern gegen Forderung seitens des Publikums.

Nennende müssen aufgefordert werden, sich selbst und die Fahrer gegen irgendeinen Anspruch aus dem Publikum zu versichern, der aus einem Unglück oder Zwischenfall während des Rennens oder Trainings sich ergeben kann. Eine Haftpflicht von mindestens 5000 Pfund (100.000 Mark) für jedes Unglück oder jeden Zwischenfall sollte versichert werden.

3. **Versicherung von Fahrern gegen persönliche Unglücksfälle.** Nennende sollten aufgefordert werden, ihre Fahrer gegen persönliche Unglücksfälle während des Rennens oder des Trainings zu versichern mit einer Mindestversicherungssumme von 1000 Pfund im Falle des Todes oder 500 Pfund für ständige Invalidität.

Der Veranstalter sollte verlangen, daß alle vorstehend unter 2 und 3 genannten Policen ihm zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden, ehe dem Fahrer, auf den sich die Police bezieht, erlaubt wird, mit dem Training zu beginnen. Alle diese Policen müssen ausdrücklich feststellen, daß die Versicherungsgesellschaft, von der sie ausgestellt

sind, jeden Ersatzanspruch gegen die Veranstalter, die Funktionäre oder irgendwelche anderen Personen oder Gruppen von Personen, welche mit der Organisation des Rennens in Verbindung stehen, ausschließt.

## E. Training.

24. **Training:** Das Training, welches von dem Veranstalter zu regeln und zu überwachen ist, muß zu gewissen Zeiten, welche sobald als zugänglich bekanntgegeben werden müssen, erlaubt sein.

Eine Mindestzeit von einer Stunde Training für jede 5 Kilometer der Länge der Rennstrecke muß vorgesehen sein. Der Veranstalter muß alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um soweit als zugänglich zu gewährleisten, daß die Strecke während der ganzen für das Training zugewilligten Zeit frei für öffentlichen Verkehr völlig gesperrt ist.

25. **Veröffentlichungen von Ergebnissen,** die während des Trainings erzielt worden sind: Die Reklame mit irgendwelchen Ergebnissen, die ein Teilnehmer während des Trainings erzielt hat, soll als Bruch der internationalen Wettbewerbsregeln beurteilt werden. ICR 1985.

## F. Auswiegen und Schlußprüfung.

26. **Zeit und Ort für das Wiegen:** Es muß eine Zeit festgesetzt werden, zu welcher das für ein Rennen gemeldete Motorrad dem Veranstalter zwecks Wiegen, Untersuchung, Plombieren usw. vorgeführt werden muß, und alle Nennenden müssen entsprechend angewiesen werden.

27. **Fahrer müssen anwesend sein:** Der Fahrer eines jeden Motorrades muß bei der Abnahme persönlich anwesend sein.

28. **Bekanntgabe der Gewichte und Ausstattung:** Unmittelbar nach dem Wiegen muß der Veranstalter eine Angabe der Gewichte der Motorräder und ihrer Ausstattung bekanntgeben, entsprechend Vorschrift 15.

29. **Schlußprüfung:** Jedes Motorrad, welches über die ganze Rennstrecke gefahren worden ist, kann von dem Veranstalter geprüft werden. Wenn sich herausstellt, daß die Abmessungen des Motors andere sind als im Nennungsformular angegeben, oder es ohne einen wesentlichen Bestandteil, mit welchem es gestartet hat, ankommen ist, oder wenn es nicht wie erklärt ausgerüstet ist, unterliegt es dem Ausschluß. Der Veranstalter setzt eine Stunde fest, nach welcher kein Motorrad mehr zur Prüfung angenommen wird. Der Wettbewerb gilt für den Teilnehmer erst als beendet, nachdem das Ergebnis dieser Prüfung vorliegt.

## G. Das Rennen.

30. **Startfolge:** Wenn kein gemeinsamer Start stattfindet, wird die Reihenfolge, in welcher die Fahrer für das Rennen starten, durch das Los entschieden, jedoch so, daß jene Teilnehmer, deren Nennungen zu doppelter Gebühr angenommen worden sind, nach denjenigen gestartet werden, deren Nennungen zu einfacher Nenngebühr angenommen worden sind. ICR 143.

31. **Der Start:** Der Motor eines teilnehmenden Motorrades darf am Tage des Rennens auf der Rennstrecke nicht angelassen werden, ehe das Signal zum Start vom Starter gegeben worden ist. Beim Start ist keine Hilfeleistung erlaubt, aber der Start kann entweder in einer Gruppe oder in Gruppen vorgenommen werden, oder einer nach dem anderen, entsprechend den lokalen Verhältnissen bzw. Erfordernissen.

32. **Ersatzteillager:** Es darf nur ein Lager an einem Punkt der Rennstrecke errichtet werden, und dieses Lager darf nicht an einer Steigung von mehr als ein Prozent liegen. Nur an diesem Lager kann einem Fahrer Hilfe geleistet oder ein Motorrad mit dem Erforderlichen versehen werden. Nur ein Mann darf für jedes Motorrad behilflich sein, und dieser Mann muß sich während des ganzen Rennens auf seiner bestimmten Station (Box) befinden. Es kann den Ausschluß des Fahrers nach sich ziehen, wenn ein Helfer einem anderen

# Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen

Fahrer als seinem eigenen Hilfe leistet, oder wenn er seine Box verläßt, oder wenn er sich weigert, den Anordnungen irgendeines Funktionärs zu gehorchen.

An den Ersatzteillagern darf nichts anderes gelagert werden wie Ersatzreifen, Brennstoffe, Wasser und Oel für das Motorrad und Essen und Trinken sowie Ersatzbekleidung für den Fahrer. Es ist unzulässig, daß ein Fahrer an irgendeinem anderen Punkt der Strecke sich mit vorstehenden Dingen versieht. Ersatzteile, mit Ausnahme von Reifen, Brennstoff und Schmieröl, dürfen nur verwendet werden, wenn sie auf dem Motorrad von Anfang des Rennens an mitgeführt werden. Folglich können Ersatzteile weder am Ersatzteillager oder an einem anderen Punkt bezogen werden. Nur der Fahrer selbst darf Reparaturen oder Instandsetzungen vornehmen, oder Reifen ersetzen oder reparieren, aber ein Helfer darf ihm beim Wiederauffüllen seines Motorrades mit Brennstoff, Wasser oder Oel helfen sowie Handreichungen vornehmen, wobei immer vorausgesetzt ist, daß der Helfer seinen Standort nicht verläßt. Während der ganzen Zeit, in welcher sich ein Motorrad am Ersatzteillager befindet, darf der Motor nicht laufen.

33. Mittel der Fortbewegung: Während des Rennens darf ein Motorrad seine Geschwindigkeit nur von seiner Fortbewegungsquelle, den Muskelanstrengungen seines Fahrers und natürlichen Ursachen, wie von der Schwerkraft, empfangen.

34. Fahrtunterbrechung (Stops): Jedes Motorrad, welches aus irgendeinem Grunde während des Rennens angehalten hat, muß sofort von der Straße nach dem der Fahrseite nächstliegendem Straßenrand geschoben werden (entsprechend der Straßenvorschrift des Landes, in welchem das Rennen ausgefahren wird). Hierbei ist vorausgesetzt, daß ein Motorrad nicht auf irgendeinem Teil der Strecke gelassen werden darf, welcher sich innerhalb 200 Meter Entfernung von einer Kurve befindet. Einem Fahrer, welcher aus irgendeinem Grunde gehalten hat, wird ausdrücklich untersagt, sein Motorrad entgegen der Fahrtrichtung des Rennens zu fahren. Sollte indessen ein Fahrer persönlich Hilfe wünschen, so darf er zu Fuß ohne sein Motorrad in der Gegenrichtung der Strecke sich bewegen, wobei jedoch vor-

ausgesetzt wird, daß er die nötige Sorgfalt aufwendet, um nicht andere, im Rennen befindliche Fahrer zu stören.

35. Ergebnisse: Es ist Pflicht eines jeden Veranstaltenden, während des Verlaufs des Rennens öffentlich den Fortschritt jedes Fahrers bekanntzugeben sowie vorläufige Resultate sofort nach Beendigung des Rennens. Ein Bericht über die offiziellen Resultate des Rennens muß von den Schiedsrichtern unterzeichnet und innerhalb drei Stunden nach Beendigung des Rennens bekanntgegeben sein.

Es wird darauf hingewiesen, daß jeder Protest gegen irgendeinen Fehler oder eine Unregelmäßigkeit, die sich während des Verlaufs des Rennens ergab, innerhalb einer halben Stunde nach Beendigung des Rennens eingereicht sein muß, wenn dieses physisch möglich ist. ICR 336.

#### H. Allgemeines.

36. Kenntnis der Vorschriften und Verpflichtung: Jeder Nennende und Fahrer anerkennt durch seine Nennung oder Teilnahme, daß er mit den internationalen Wettbewerbsregeln, den nationalen Wettbewerbsregeln des Veranstalters und den Zusatzvorschriften (Ausschreibung) vertraut ist, denen er sich unterwirft und auf das Recht verzichtet, sich an irgendein Gericht zu wenden, welches nicht in den vorgenannten Vorschriften vorgesehen ist. ICR 80.

37. Reklame: Jeder Nennende und Fahrer ist verpflichtet, die offiziellen Resultate und Beschlüsse des Veranstalters anzuerkennen. Die Art und Form der Veröffentlichung ist Sache des Veranstalters. Jeder Nennende erklärt sich ferner damit einverstanden, daß jede Reklame, welche er in Verbindung mit dem Rennen veröffentlicht und zur Veröffentlichung veranlaßt oder in seinem Interesse veröffentlichen läßt, wahr, richtig und nicht irreführend sein muß. Jeder Nennende oder Fahrer erklärt sich ferner damit einverstanden, keinerlei Reklame betreffs des Rennens zu veröffentlichen, bis der offizielle Bescheid über die endgültigen Ergebnisse erschienen ist (außer einer Anzeige, daß er am Rennen teilnimmt). ICR 195.

38. Auslegung der Vorschriften: Die Auslegung dieser Vorschriften und jeder der nachträglich erscheinenden sowie die Auferlegung von Strafen für irgend-

# KAROSSERIE DEUTSCH



## KÖLN-BRAUNSFELD

**Die führende Qualitätskarosserie zu zivilen Preisen.  
Größtes und modernstes Werk der Branche im Westen  
Deutschlands. Fordern Sie bitte unverbindliches Angebot**

Fernsprecher: Sammelnummer West 58411, Drahtanschrift: Deutschkarwerk

# Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen

einen Bruch der Regeln obliegt allein den Schiedsrichtern. Ergibt sich in Verbindung mit diesen Vorschriften oder der später erscheinenden, oder in Verbindung mit diesem Rennen irgendein Streit, so ist die Entscheidung der Schiedsrichter endgültig und bindend, ausgenommen, wo es gemäß den internationalen Wettbewerbsregeln anders vorgesehen ist. ICR 209 bis 213.

39. Verlegung des Rennens: Der Veranstalter behält sich das Recht vor, das Rennen „sine die“ zu verschieben, wenn Umstände sich ergeben, die es ihrer Meinung nach wünschenswert oder nötig machen, eine solche Maßnahme zu treffen.

40. Verantwortlichkeit des Nennenden: Es ist eine der Bedingungen, unter welchen Nennungen für dieses Rennen durch den Veranstalter angenommen werden, daß er für keinerlei Schaden verantwortlich sein soll, welcher einem am Rennen Teilnehmenden oder einem Reserve-Motorrad oder seinen Zubehör- und Bestandteilen zustoßt, weder

im Rennen noch während des Trainings, sei es durch Feuer, Unfall oder andere Ursachen. Auch kann der Veranstalter nicht für Diebstahl des Motorrads oder seiner Bestand- und Zubehörteile während der genannten Perioden haftbar gemacht werden.

41. Schadenersatzpflicht: Der Nennende eines Motorrades für ein Rennen kann für jeden Schaden zur Verantwortung gezogen werden, welcher durch ihn, seinen Fahrer, Agenten, Vertreter oder Angestellten verursacht wird.

42. Ausschaltung von Schadenersatzansprüchen an den Veranstalter: Ein Nennender bei Nennungsabgabe, ebenso ein Fahrer durch seine Teilnahme verzichtet bei diesem Rennen auf jedes Recht des Vorgehens gegen den Veranstalter für einen jeden Schaden, der ihm entsteht, als Folge eines Uebersehens seitens des Veranstalters, seiner Funktionäre oder Vertreter oder Angestellten, mit Hinsicht auf diese Vorschriften oder alle Angelegenheiten, die sich daraus bilden könnten.



## AUTOMOBILISTEN

BEVORZUGT  
OLEX STRAX TANKSTELLEN  
UND ZIEHT VORTEIL  
AUS DEM GUTSCHEINSYSTEM



## Der „Nürnberg-Ring“ vor einem Jahr und heute.

Ein schöner Wintertag im jungen Jahr 1927 brachte wieder einmal die Gelegenheit zur Besichtigung der einzigartigen Autostraße in der Hocheifel, die sich inzwischen die Bewunderung der Welt erobert hat. Bei entsprechender „Verpackung“ geht die Fahrt im offenen Wagen ohne allzuviel Kälte vor sich. Wir erfreuen uns an der wechselnden Vulkan-Landschaft bei Daun, den rauen Höhen und Tälern der Strut mit der einsamen Kirche am Lieserquell, und angesichts des Marktfleckens Kelberg bietet sich bald im nordöstlichen Blickfeld bereits die Nürburg dar.

Beim Ortsausgang von Müllenbach streifen wir zum ersten Mal die Rennstrecke, die hier auf mächtigem Bauwerk über den Bach und Weg ihre Schleife quer durch das Wiesenthal zieht. Das steckte alles im Frühjahr 1926 noch in den Anfängen: aufgeschichtete Rasenstücke, Regulierungsarbeit am Bach, Erdbewegung für den Damm des Nürnberg-Rings — und heute: eine acht Meter breite fertige Fahrstraße, gute Feldwege unter der Rennstrecke hindurch und ein sauber gemauertes Bachbett.

Dieser erste Eindruck ist bezeichnend für die ganze Bauweise des Nürnberg-Rings nach den Grundsätzen: Loslösung von jedem öffentlichen Verkehr, dauerhafte und bodenständige, aber doch geschmackvolle und moderne Bauwerke, stärkste Anpassung an das Gelände und damit an die Erfordernisse einer wirklichen Prüfungsstraße.

„Wollen wir nicht einmal die Rennstrecke befahren?“ fragen wir uns einander. Der greise Maurermeister am Bach, ein vom letzten Frühjahr noch bekanntes Gesicht, gibt bereitwilligst Auskunft und dirigiert unsern Wagen von der Provinzialstraße auf die Rennbahn. Scharf bergan geht bald die Fahrt in den prächtigen Hochwald, auf unverwüstlichem Basaltschotter aus dem nahen „Hüngen“ und echtem Eifeler Vulkansand. Mühsam waren wir im Frühjahr hier hinaufgekraxelt, über Packlage und Feldbahngeleise, zur Minensprengung im nahen Steinbruch, und jetzt dehnt sich die fertige Fahrstraße in schönem Bogen am Fuße des „Scharfen Kopfes“ mit seinen Urnenscherben aus der Eifeler Frühgeschichte.

Dann links ab von der Rennstrecke auf der alten Straße durch den Wald, vor uns der flüchtige Blick nach dem werdenden Start- und Zielplatz hin an der Nürburg, und auf der inzwischen ebenfalls ganz neu angelegten Zufahrtstraße Wiesemscheid—Welcherath erreichen wir wieder die Provinzialstraße Kelberg—Adenau.

Diese sogar ist in ihren alten Tagen noch verlegt — auf der Quiddelbacher Höhe — vor der berühmteren Schwester und in einer stolzen Brücke unter dem Nürnberg-Ring durchgeführt. Der Verkehr hat seinen neuen Weg bereits genommen, und die Höhe ist in Jahresfrist völlig umgestaltet worden. Nach dem Schwedenkreuz zu schlängelt sich das schwarze Band der jungen Basaltstraße in die Heide, während wir rechts abwärts ins Tal gleiten, wo unterhalb Breidscheid auf Damm und Brücke der Nürnberg-Ring vor dem staunenden Besucher ein zweites Mal die Provinzialstraße überquert; links die neue Exstraße.

Das ist alles binnen Jahresfrist wie aus dem Boden gewachsen, unter fleißigen Fäusten und klugen Köpfen. Wie nachher unter Führung der Kreisverwaltung und Bauleitung die Reihe der Kraftwagen durch Extal und Annatal über die nun fertige Rennbahn sich hinaufschraubt auf dem breiten Fahrdamm zwischen schweigenden Bergen, in jungfräulicher Landschaft, durchs Klostertal zum Brünchen und der Hedwigshöhe, an der Steilstrecke über das „Karussell“ zum Fuße der Hohen Acht, — da entringt sich jeder Brust unwillkürlich ein Ausruf des Staunens über solche beispiellose Leistung menschlicher Technik in dieser Bergwelt von Heide und Wacholder.

Südwestlich vor uns aufragend die Nürburg in einem Teppich von Schnee über braunen Hängen, — der Mittelpunkt des „Rings“ — und weithin verstreut einzelne Rauchwölkchen von Feldbahnlokomotiven, die Baustoffe für die restlichen Arbeiten heranzuführen. Vom Turm der Ruine selbst bietet sich das waldreiche Eifelgebirge in seiner herben Schönheit noch günstiger und weiter dar als von der Rennstrecke, und diese selbst schlingt auf stundenweite Entfernungen wie eine gewaltige Tagereise den Zauberstreifen des Fortschritts um die armen Dörfer und die ernsten Menschen darin.

Großartiges für Heimat, Vaterland und Welt ist geschaffen von Verwaltung, Technik und Arbeiterhänden. Wer die Entwicklung des Unternehmens verfolgen konnte und so heute seine Vergleiche zieht, muß es besonders lieb gewinnen, zumal in einigen Monaten die ersten Wettkämpfe von internationaler Bedeutung dem Werk seine Taufe und Weihe geben werden und dann neben der Verwaltung und Technik auch die eigentliche Organisationskraft ihre Triumphe feiern kann im bisher verlassenen Landstrich der Hocheifel. Es wird eine Bahn des Erfolges werden!

Dr. Blum, Bgusendorf.



# SHELL



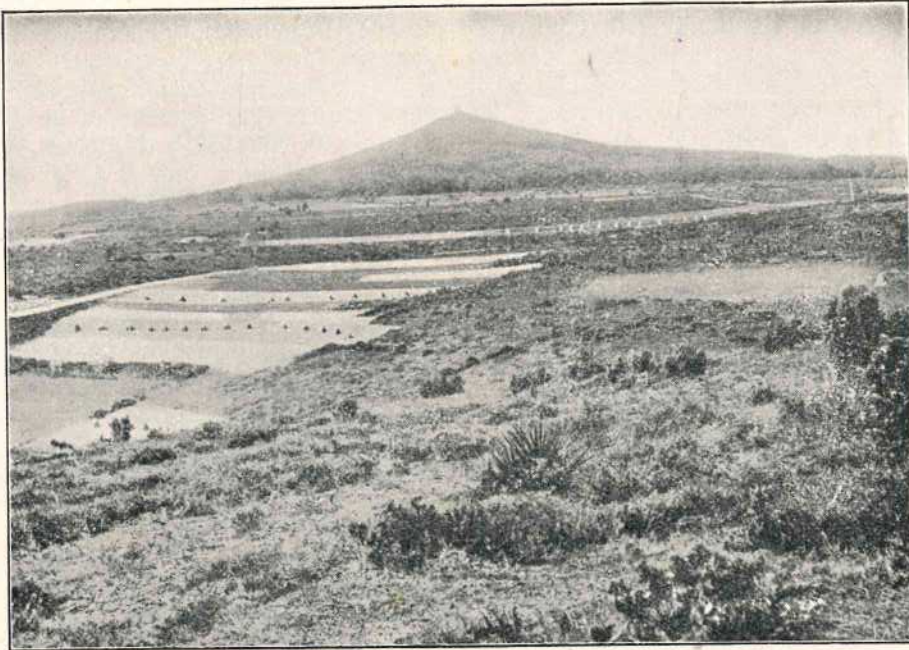
**ist das bewährte Auto-Benzin**



Bisher unter dem Namen „Shell-Stellin“ bekannt.
 An tausenden Pumpen in Deutschland erhältlich.

# Hinaus in die deutschen Eifelberge!

⟨Hohe Acht, 746 m ü. M.⟩



## Das Luftkurgebiet der oberen Ahr und Hocheifel im Kreise Adenau.

Hotels und Privatpensionen jeden Ranges. Preiswerter Landaufenthalt, auch in den Dörfern. — Zimmer mit voller Pension von 4,— Mk. an. Günstige Eisenbahn- und Autoverbindung, wunderbare, waldreiche Umgebung mit den herrlichen Aussichtspunkten der H o h e n A c h t und N ü r b u r g, reich an kulturgeschichtlichen Erinnerungen. ⟨Elektrisches Licht und Fernsprecher in jedem Ort.⟩ Wintersport.

---

Moderne Zufahrtstraßen zum „N Ü R B U R G - R I N G“, der größten Autoprüfungsstraße der Welt (29 km lang). Eingehend unterrichten das kostenlose Werbefaltblatt des Kreises Adenau und das neue Kreisalbum (Preis 3,— Mk.)

---

Auskunft und Verkehrswerbematerial durch das

## Kreisverkehrsamt Adenau

Fernruf Amt Adenau Nr. 22 und 23.

## Vom „Internationalen Pokal“ über den „Großen Preis der Nationen“ zum „Großen Preis von Europa“

Dr. jur. Ulrich-Kerwer (Bonn).

Schon in dem auf friedlichem Kampf beruhenden Wesen des Sports liegt es begründet, daß dieser sehr bald über die Grenzen der einzelnen Länder und Nationen hinaus internationalen Anschluß und damit eine Gelegenheit zur Kräftermessung auf erweiterter Grundlage sucht, eine Gelegenheit, die besten der einzelnen Gebiete bzw. Länder einander gegenüber zu stellen, um so dem besten des Gesamtgebiets, sei es eines Erdteils, sei es der ganzen Welt, Gelegenheit zu geben, sich öffentlich und offiziell kontrolliert als solcher zu erweisen.

Im Automobilsport bahnte sich dieser internationale Kräftervergleich schon ungewöhnlich früh an, denn obwohl es um die Jahrhundertwende herum in manchen Ländern, darunter auch Deutschland, einen Sport dieser Art von irgendwie nennenswerter Bedeutung noch nicht gab, war ihm doch bereits 1900 durch den Gordon-Bennett-Pokal eine solche Gelegenheit zum Kräftervergleich in internationalem Rahmen gegeben. Und bis 1905, im ganzen fünfmal, mit immer wieder wechselndem Austragsland alljährlich wiederholt, bildete das Rennen um diesen Pokal einen wirklichen europäischen Kräftervergleich in technischer und personeller Hinsicht, der auf den Automobilismus aller auf dem Gebiete des Automobilbaues aktiven Länder Europas, ungewöhnlich befruchtend und vorwärtstreibend eingewirkt hat.

Der Motorradsport ist, der allgemeinen Annahme

entgegen, durchaus nicht wesentlich jünger als der Automobilsport, denn auf das erste Automobilrennen der Welt, das Rennen Paris—Rouen am 28. Juli 1894 folgte bereits am 29. September 1896 auf der 103 Kilometer langen Strecke Paris—Mantes der Welt erstes nur Motorrädern vorbehaltenes Motorradrennen.

Im Motorradsport war aber Jahre hindurch zunächst ein starkes Auseinanderstreben der Kräfte zu beobachten, weshalb auch eine internationale Spitzenorganisation zunächst nicht zustandekommen konnte. Dem noch jungen Motorcycle Club de France war es vorbehalten, auch ohne Bestehen einer solchen Organisation die erste Gelegenheit zu einem internationalen Kräftervergleich auf dem Gebiete des Motorradsportes zu geben, indem er 1904 als Herausforderungs-Trophäe einen internationalen Pokal im Werte von 5000 Frs. stiftete, der nie in den Besitz des Siegers übergehen, sondern von dem siegenden Club gehalten werden sollte, der ihn dann auf eine Herausforderung hin in seinem Lande zu verteidigen hatte. Zur Bedingung war ferner gemacht, daß die Austragung stets auf einer Straßenstrecke und zwar über eine Entfernung von 250 bis 350 km erfolgen, jede Nation nur drei Fahrer mit restlos im eigenen Lande gefertigten Maschinen stellen und das Gewicht der leeren Maschine 50 kg nicht überschreiten sollte. Man wird diesen Preis nicht ganz mit Unrecht als den Vorläufer des „Großen Preises von Europa“ bezeichnen können.

# NÜRBURG-RING- FAHRER

TRINKT  
DEUTSCHEN  
ROTWEIN

befucht die Ahr



JEDE AUSKUNFT: BÜRGER-  
MEISTERAMT ALTENAHR

GRÜNDUNGS-



JAHR 1844

## Agrippina-Konzern Köln

Älteste und größte Automobil-Versicherung des Kontinents

Hauptförderer der Deutschland- und Reichsfahrten  
sowie aller Sportveranstaltungen des ADAC.

Alleinige Vertrags-Gesellschaft des ADAC.

**Zentrale: Köln a. Rh., Riehler Str. 90**

20 Verwaltungs-Filialen in eigenen Häusern in den größten Städten Deutschlands.

Dieser Internationale Pokal des Motorcycle Club de France, auch „Gordon-Benett-Pokal der Motorräder“ genannt, wurde erstmalig am 25. September 1904 auf französischem Boden, und zwar auf der durch zahlreiche Rekordversuche bekannt gewordenen Dourdan-Strecke im Departement Seine et Oise, südwestlich Paris auf einem Straßendreieck von 54 km Länge ausgetragen, dessen Scheitelpunkte etwa die Orte St. Arnoult, Bostervilliers und Ablis bildeten. Diese fünfmal zurückzulegende Strecke (270 km), die durch die landschaftlich schönen Felsentäler von la Chevreuse führte, war an drei Stellen über insgesamt 35 km neutralisiert. Beteiligt waren die 4 Nationen Deutschland, Frankreich, England und Dänemark mit zusammen 11 Maschinen. Die zwei deutschen Progreß-Maschinen waren Adolf Mraz und Emil Tolksdorf anvertraut. Dieses erste internationale Rennen nahm aber keinen regulären Verlauf, da Bubenhände die Strecke und besonders die Kurven in unglaublicher Weise so mit Nägeln bestreut hatten, daß diesen die deutschen und englischen Fahrer schon in der ersten Runde zum Opfer fielen. Das nur aus Franzosen bestehende Preisgericht brachte zunächst den Mut auf, das Ergebnis, das den Franzosen Demeester auf Griffon als Sieger zeigte, zu annullieren. „Daheim“ aber wurde dieser Preiskommission offenbar aber so stark zugesezt, daß sie das Ergebnis, also den französischen Sieg, nachträglich offiziell wieder als gültig anerkannte.

Man geht wohl nicht fehl, wenn man annimmt, daß diese Vorgänge im internationalen Sport nicht unwesentlich dazu beitrugen, daß nun allgemein eine internationale Spitzenorganisation als unentbehrlich erkannt wurde. Sie wurde noch im gleichen Jahre, und zwar

im Dezember 1904 auf Betreiben der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung, als „Fédération des Motorcycle Clubs“ gegründet.

Unter ihren Ausspizien stand bereits das zweite Rennen um den „Internationalen Pokal des Motorcycle Club de France“.

Unter den gleichen Bedingungen, auf der gleichen Strecke und über dieselbe Entfernung wie im Jahre vorher ausgetragen, sah dieses Rennen neben den Vertretern Englands, Frankreichs und Oesterreichs drei deutsche Fahrer (Jahn, Menzel und Müller) auf Progreß am Start. Oesterreich, das dem Siege 1904 bereits sehr nahe gewesen war, gewann diesmal den Pokal. Sieger war Wondrich auf einer Laurin & Klement-Maschine mit einem Durchschnitt von 76,250 km/Std. Von den deutschen Fahrern, die als einzige mit Einzylinder-Maschinen konkurrierten, zeigte sich Müller als der beste. Für die englische Industrie bedeutete das Rennen eine völlig verlorene Schlacht.

Durch den Sieg übernahm die Motocyclisten Vereinigung des Oesterreichischen Automobil-Clubs die Verpflichtung, das Rennen im nächsten Jahre auf österreichischem Boden auszutragen. Das Rennen fand wiederum unter der Beteiligung deutscher, englischer, französischer und österreichischer Vertreter am 8. Juli 1906 auf einer 62,5 km langen, viermal zurückzulegenden Rundstrecke (250 km) bei Patzau in Böhmen statt. Wiederum siegte Oesterreich. Die Grazer Puch-Werke belegten mit Nikodem und Obrula den ersten und zweiten Platz. Collier (Matchless) sicherte England den dritten Platz. Der einzige deutsche Vertreter, der beste deutscher Fahrer der Vor- und Nachkriegszeit, der darum dem deutschen Motorradsport unvergeßliche,

# Die Ergebnisse der Motorradrennen um den Internationalen Pokal, den Großen Preis der Nationen und den Großen Preis von Europa

Datum	Ausgetragen in	Zurückzulegende Entfernung				Sieger			Zeit		Durch Maschinen vertretene Nationen		
		Land	bei	Zahl der Runden	Eine Runde = km	Insgesamt zurückzulegen (km)	Fahrer	Marke	Land	absolute		Durchschnittsgeschwindigkeit (km/Std.)	Zahl der Fahrer, die beendet
1904	Frankreich	Dourdan	—	5	54	270	Demester	Griffon	Frankreich	3:43:43,3	70,24	11	Dänemark, England, Frankreich, Oesterr.
1905	Frankreich	Dourdan	—	5	54	270	Wondrich	Lauvin & Klement	Oesterreich	3:05:12	76,25	—	Deutschland, England, Frankreich, Oesterreich
1906	Oesterreich	Patzau in Böhmen	—	4	62,5	250	Nikodem	Puch	Oesterreich	3:13:45,4	77,45	4	Deutschland, England, Frankreich, Oesterreich
1912	Frankreich	Sarthe-Dreieck bei Le Mans	250 ccm	22	18	396	Decaup	Alcyon	—	8:42:52	45,4	3	Amerika, England, Frankreich
			350 ccm	22	18	396	Bailey	Douglas	—	5:19:24	74,3	10	
			500 ccm	22	18	396	Devay	Engl. Triumph	England	5:06:54,4	77,4	9	
			Motorräder mit Beiwagen	22	18	396	Vanella	René Gillet	—	8:03:20	49,15	5	
1913	Frankreich	Sarthe-Dreieck bei Le Mans	350 ccm	6	54,06	324,36	(Juillereau Woodhouse)	Terror	Frankreich	5:11:24,8	65,5	9	Amerika, England, Frankreich
			500 ccm	6	54,06	324,36		Clément	—	3:47:54,8	85,4	12	
			Motorräder mit Beiwagen	5	54,06	270,3	Delauné	B. S. A.	—	5:25:43,6	49,8	4	
			500 ccm	5	54,06	270,3	Vanella	Indian	—	4:33:09,4	59,4	3	
1922	Italien	Monza	500 ccm	40	10	400	E. Gnesa	Garelli	—	3:57:23,4	101,09	40	Amerika, Belgien, England, Frankreich, Italien, Schweiz
			1000 ccm	40	10	400	Ruggieri	Harley-Davidson	—	3:50:03,2	104,32	18	
1923	Italien	Monza	350 ccm	40	10	400	E. Gnesa	A. J. S.	Frankreich	3:42:50,4	107,7	—	Belgien, England, Frankreich, Italien, Oesterreich
			500 ccm	40	10	400	Gillard	Peugeot	—	3:10:16,4	120,4	—	
1924	Italien	Monza	250 ccm	20	10	200	Van Geert	Rush	—	1:58:45,8	101,04	23	Belgien, England, Frankreich, Italien, Oesterreich
			350 ccm	30	10	300	Simpson	A. J. S.	—	2:35:21,6	113,6	31	
			500 ccm	40	10	400	Mentasti	Guzzi	Italien	3:03:42,6	130,6	31	
1925	Italien	Monza	175 ccm	20	10	200	Vaga*	Maffei	—	2:13:1,2	90,2	21	Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich, Schweiz
			250 ccm	20	10	200	Porter**	New Gerard	—	1:46:27,2	112,7	27	
			350 ccm	30	10	300	Nuvolari***	Bianchi	Italien	2:25:11	123,9	22	
			500 ccm	40	10	400	Revelli****	G. R.-Jap.	—	3:32:40,4	112,8	19	
1926	Belgien	Francorchamps	175 ccm	18	14,9	268,2	Milhoux	Ready	—	3:25:28	75,6	5	Belgien, Deutschland, England, Frankreich, Italien, Schweiz
			250 ccm	20	14,9	298	Porter	New Gerard	—	3:10:08	94,1	4	
			350 ccm	24	14,9	357,6	Longman	A. J. S.	—	3:38:10,4	106,4	10	
			500 ccm	28	14,9	417,2	Simpson	A. J. S.	England	3:42:15,4	109,3	20	

\* Schnellste Runde: Cantarini, (Puch-Hardette) 6:11 = 97,035 km/St.  
 \*\* Porter, (New Gerard) 5:28 = 118,891 "  
 \*\*\* Nuvolari, (Bianchi) 4:15,8 = 140,07 "  
 \*\*\*\* P. Gherzi, (Guzzi) 4:5,4 = 145,385 "



1923 tödlich verunglückte Retienne (Progreß) kam nur auf den vierten Platz, der aber deshalb ein besonders ehrenvoller war, weil Retienne die leichteste Maschine des ganzen Feldes anvertraut war. Die französische Industrie erlitt eine völlige Niederlage.

Und nun wiederholte sich genau dieselbe Erscheinung, die bereits ein Jahr früher im französischen Automobilsport zu beobachten gewesen war. Frankreich konnte heftige Niederlagen nicht verschmerzen. Und wie es damals des Gordon-Benett-Rennens überdrüssig wurde, hatte es hier jetzt plötzlich mit dem Internationalen Pokal der Motorräder nichts mehr im Sinn. Und so erlitt er das gleiche Schicksal, wie der Gordon-Benett-Pokal der Automobile, er wurde hinfert nicht mehr ausgetragen. Frankreich gab damit die Initiative im europäischen Motorradsport aus der Hand, und von ihm ungewollt ging sie nunmehr auf England über. Und hiermit setzte eine bedeutsame und hochinteressante Entwicklung in der Geschichte der europäischen Motorradproduktion ein, der Beginn des Aufstiegs der englischen Motorradindustrie zur Vorherrschaft in Europa, ja in der ganzen Welt.

Die englischen Motorradindustriellen erkannten sofort das Fehlen eines wirklich großangelegten Straßenrennens als ein arges Hemmnis für die Fortentwicklung ihrer Industrie. Was man ihnen auf den Kontinent nicht mehr gab, das schufen sie sich selbst, denn es war nicht nur reiner Zufall, daß gerade damals die lange und ruhmreiche Serie der klassischen Motorradrennen um die englische Tourist Trophy 1907 ihren Anfang nahm. Noch im gleichen Jahre wurde die Brooklands-Bahn eröffnet, jene Bahn, die ihrerseits auch in so ungewöhnlich starkem Maße den Aufstieg der englischen Motorradindustrie beschleunigte. Das Rennen um die Tourist Trophy wurde, wie man weiß, in wenigen Jahren das bedeutendste alljährliche Motorradrennen der ganzen Welt, das es auch heute noch ist. Es hat seine eigene Geschichte, auf die hier näher einzugehen im Rahmen der Darstellung der Entwicklung des Gedankens einer kontinentalen europäischen Spitzenprüfung leider nicht angängig ist.

Den Gedanken einer solchen nahm im Jahre 1912 der französische Automobile-Club de la Sarthe wieder auf. Aus der Entwicklung des Automobilsports nach dem für die französische Automobilindustrie so blamablen „Grand Prix des A. C. de France“ vom Jahre 1908 heraus ist es zu erklären, daß der Gedanke einer kontinentaleuropäischen Spitzenprüfung für Motorräder doch noch vor dem Kriege wieder eine feste Gestalt annehmen konnte. Der „Grand Prix des A. C. de France“ hatte nur im ersten Jahre (1906) einen deutschen Sieg gebracht. Im zweiten Grand Prix (1907) triumphierte bereits Italien und 1908 vermochte die französische Industrie unter den ersten 7 Plätzen nur einen dritten Platz zu retten, während die übrigen sechs Plätze einschließlich des Sieges an die deutsche Industrie fielen. Dieser Ecclat hatte sofort eine starke und mehrere Jahre anhaltende Rennmüdigkeit der französischen Industrie zur Folge. Es gab einstweilen keinen „Grand Prix des A. C. de France mehr“. Diese Zurückhaltung der Industrie gegenüber dem Sport sagte auf die Dauer aber den sportlichen Organisationen Frankreichs nicht zu,

sie sehnten sich nach Betätigung. Und so unternahm es der A. C. de la Sarthe 1911 von sich aus unter einem ganz ähnlichen Namen, als „Grand Prix de France“, wieder ein internationales Rennen auf französischem Boden zu inszenieren, und zwar auf der Sarthe-Strecke bei le Mans. Dieser erste „Grand Prix de France“ erlitt ein klägliches Fiasko. Der Club gab den Gedanken aber trotzdem nicht auf. Und um im Jahre 1912 seinem Grand Prix unbedingt einen Erfolg zu sichern, flocht er in das Sarthe-Meeting ein Motorrad-Rennen, um einen „Internationalen Pokal der Motorräder“ ein, und brachte damit den Gedanken eines europäischen Wettbewerbs wieder in Fluß.

Das erste Rennen um den „Internationalen Pokal der Motorräder des A. C. de la Sarthe“ fand am 8. September 1912 auf einer 18 km langen Rennstrecke bei le Mans über insgesamt 396 km statt und brachte der englischen Industrie einen großen Sieg, nachdem sie bereits kurz vorher im „Großen Motorradpreis von Frankreich“ bei Lyon bereits überlegen gesiegt hatte. Sichtbar setzte in jenen Jahren der Erfolg jahrelangen planvollen Vorwärtstrebens der englischen Industrie im internationalen Motorradsport ein. 50 Prozent der französischen Maschinen waren ausgefallen. Der Sieger war Devoy auf einer Triumph-Maschine. Ihm fiel der Pokal zu, da dieser — im Gegensatz zur Trophäe des M. C. F. — nicht für den Club des Siegers, sondern für den siegreichen Fahrer selbst ausgesetzt war.

Dieser zweite „Grand Prix de France“ zeitigte in der Konkurrenz der Automobile im Straßenrennsport bisher nicht zu verzeichnen gewesene Geschwindigkeiten und darum wuchs seine Bedeutung und mit ihm auch die des „Internationalen Pokals“.

Das zweite Pokal-Rennen des A. C. de la Sarthe am 4. August 1913 brachte den Sieg dem Engländer Woodhouse auf einer französischen Clément-Maschine. Damit fand die Reihe der Spitzenkonkurrenzen im europäischen Motorradsport vor dem Kriege ihr Ende.

Der Internationale Pokal des A. C. de Sarthe hätte den europäischen Motorradsport auch ohne Dazwischenkommen des Krieges schon darum nicht in fühlbarer Weise zu beleben vermocht, weil er nach den Bestimmungen den Austragsort nie wechseln konnte, sondern immer in Frankreich zum Austrag gebracht werden mußte. Ihm fehlte damit die an den Sport aller Länder appellierende Werbekraft und das Vermögen, die Organisationen der einzelnen Länder anzuregen, sich für eine rege Beteiligung mit allen Mitteln einzusetzen.

Ein „Großer Preis von Europa“, dessen Vorkriegspokale gewesen waren, war nach dem Kriege angesichts der Aussperrung ganzer Nationen vom internationalen Motorradsport zunächst nicht ohne weiteres möglich. Italien aber, das von allen europäischen Nationen nach dem Kriege am allerehesten eine gewisse und anzuerkennende Toleranz in puncto internationaler Beteiligung an den Tag legte, ergriff, unterstützt durch das Vorhandensein einer geeigneten Rennbahn, auch in der Schaffung einer Spitzenkonkurrenz des Motorradsportes in Europa sehr bald die Initiative und schrieb 1922 erstmalig den „Großen Preis der Nationen“ aus, der nach seinem ganzen Ver-

Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen

# Autogaragen

aus Wellblech



feuersicher / zerlegbar / transportabel

**FAHRRADSTÄNDER**

**Gebr. Achenbach G. m. b. H.**

Eisen- u. Wellblechwerke, Weidenau/Sieg, Postfach 673.

lauf berufen war, die Brücke zu einem europäischen Kräftevergleich zu einem „Großen Preis von Europa“ zu schlagen. Für diesen Großen Preis der Nationen hatte Graf Bonacossa, der Präsident der Fédération Motocycliste Internationale (F. I. C. M.), einen Pokal zur Verfügung gestellt, der bestimmungsgemäß dem nationalen Motorrad-Club zufallen sollte, in dem die Motorradmarke des Fahrers beheimatet ist, der bei Zurücklegung der vorgeschriebenen Strecke jeweils die beste Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht. Diese höchste Trophäe des Großen Preises der Nationen wurde 1922 dem Motorrad-Club von Italien für den Sieg von Garelli, 1923 der Union Motocycliste de France für den Sieg von Peugeot und 1924 wiederum dem Motorrad-Club von Italien für den Sieg der Marke Guzzi zuerkannt. Das Rennen des Jahres 1924 war durch verschiedene Tatsachen bemerkenswert, einmal dadurch, daß der Sieger, der inzwischen tödlich verunglückte Italiener Mentasti, mit einem Durchschnitt von 130,6 km/Std. für die 400-km-Strecke die bis dahin größte Geschwindigkeit in einem Rennen auf der Monza-Rennbahn erzielte, schließlich auch dadurch, daß es gleichzeitig als Motorrad-Meisterschaft von Europa ausgetragen wurde, wodurch bereits der Weg zum Großen Preis von Europa angebahnt wurde, der dann durch Beschluß der F. I. C. M. vom Oktober 1924 zur Tatsache und für 1925 Italien zur Austragung übertragen wurde. Am Großen Preis der Nationen in Monza beteiligten sich zum ersten Male seit Kriegsende deutsche Fahrer, zum ersten Male überhaupt nahmen deutsche Fahrer nach dem Kriege an einer wirklich scharfen ausländischen Konkurrenz teil. Und zwar war Deutschland durch Gehrung und Fischer auf Hirth, Rössig und Thevis auf Roconova und Henne auf Astra-Jap vertreten, von denen Henne mit einem 6. Platz der 350-ccm-Kategorie am besten abschnitt und dadurch zum ersten Male die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich lenkte. Sieger wurde der Italiener Nuvolari auf Bianchi mit einem Durchschnitt von 123,9 km/Std. Die Engländer, die mit einem Massenaufgebot von allerersten Maschinen und Fahrern erschienen waren, um der sich für sie immer gefährlicher entwickelnden italienischen Motorradindustrie entgegenzutreten, erlitten in diesem ersten Großen Preis von Europa die bis dahin und auch bis heute schwerste Niederlage auf dem Kontinent. Außer Italien, England und Deutschland war auch Belgien, die Schweiz und Oesterreich in diesem Rennen vertreten.

Der Große Preis von Europa 1926 wurde der Fédération Motocycliste Belgique übertragen. Er war der erste, der auf einer öffentlichen Straßenstrecke, und zwar auf einer nur 14,9 km langen Rundstrecke bei

Francorchamps, ausgetragen wurde. Hier wetzte die englische Industrie die schwere Schlappe auf dem Kontinent vom Jahre vorher wieder aus. In internationaler Konkurrenz mit Vertretern Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, Italiens und der Schweiz fielen ihr durch Simpson (A. J. S.) der Hauptsieg und durch Longman und Porter zwei Kategorien-Siege zu. Mit 9 von 15 klassierten Fahrern gewann England den internationalen Pokal der F. I. C. M. Von deutschen Marken war nur D. K. W. vertreten. Ihr Fahrer Beckers belegte in der 175-ccm-Kategorie den zweiten Platz.

Im Nürburg-Ring wird in kommender Saison dem deutschen und dem internationalen Motorradsport eine Straßen-Rennstrecke „par excellence“ zur Verfügung stehen. Dank dieser Tatsache kann dort im Juli 1927 der dritte Große Preis von Europa zum Austrag gelangen. So ist Deutschland der Ehre teilhaftig geworden, auf seinem Boden die international bedeutsamste Konkurrenz im europäischen Motorradsport im Auftrage einer die Motorradsportlichen Kräfte aller Länder zusammenfassenden Organisation, der F. I. C. M., vorzubereiten und durchzuführen, einer Ehre, der sich in der Vorkriegszeit der deutsche Motorradsport überhaupt nie und der deutsche Automobilsport nur einmal, gelegentlich des Gordon-Benett-Rennens im Taunus 1904, erfreuen konnte.

Darum erschien es angebracht, hier einmal auf die Geschichte dieses großen Wettbewerbes näher einzugehen und ihn an Hand der Entwicklung des Gedankens internationaler Kräftevergleichsproben auf dem Gebiete des europäischen Motorradsportes und durch Darstellung der Verhältnisse, die diese Entwicklung herbeiführten, in seiner wahren Bedeutung zu zeigen.

Hotel

„Eifeler Hof“

Adenau (Rhld.)

Das vornehme  
Haus der Eifel

Besitzer: Christian Bergmann

Fernsprecher-Anschluß Nr. 10

## „Der Große Preis von Europa.“

Novelle von Franz Theodor Hoss.

Im Schnitt des Tales tanzten die Sterne ihren Reigen. Grau stieg der Tag herauf, und die Welt der Nacht verblaßte. Lehrer Heinrich Rausch trat auf den Schulhof. Tief atmete er auf. Wie wohlthätig die Luft der Frühe war, wie kampfkühl; so ganz anders als die Nacht, die lange Nacht. Er dehnte die Arme, daß die Gelenke knackten, und schlug ins Leere: Fort mit euch, trostlose Gesellen! Er schüttelte den Kopf in wildwerfender Bewegung:

Pah! Man war doch ein moderner Mensch. Sich um ein Weib grämen? Zu töricht!

Er ging zur Werkstatt hinüber und öffnete weit das scheunenflügelige Tor, und die Helle des Morgens kam und erlöste die Halle vom Dunkel.

Den Hammer her, nun wird geschafft! In drei Stunden muß die alte Benzinkiste rattern! Um acht Uhr, wenn die Renner auf der Bahn liegen . . . Verdamm! Ich will dabei sein!

Ferien! Ferien!

Und der erste Schlag dröhnte ins Eisen. Und der zweite . . . in der Luft blieb er hängen, langsam sank die Hand und der Hammer auf den Schraubstock nieder. Das Mäd! Das Mäd! Heinrich stöhnte unter lastendem Leid. Wie der lachende Morgen war sie, wie eine Schwalbe im Sommer. Und nun?

Ach was! Den Hammer her! Geschafft!

Und das Eisen begann sein kreisendes Spiel und formte sich zu Hebel und Winkel. Und Heinrich ging und griff und strich und drehte. Dann kniete er vor dem Motorrad nieder . . . nein, schön war es nicht, und modern noch weniger. Es schluckte eine unfabliche Menge Brennstoff, puffte und knallte gewaltig. Aber was tat das? Es lief, lief, lief!

Und wie beseligend war das, wenn die Welt unter rollenden Rädern zurücksprang, wenn die Kolonnen der Straßenbäume heranfeigten. Wie weit ist die Welt? Vorwärts! Ein Vogel bin ich, ein Falk auf der Beizte, ein Bussard im Nacken der Beute.

— So sollte es auch heute wieder sein. Im Jagen wollte er der schmerzlichen Komödie der Liebeszweifel entinnen. Sie würden zerflattern ins Nichts. Wem jagte er nach? Einem Phantom, einem Spuk, einem Hirngespinnst. Was hatte er sich denn gedacht? Sie, das einzige Kind eines geldsackreichen Vaters, er, das arme Dorfschulmeisterlein. Wie leicht zerrann das bißchen Liebe unter den Händen. Wie leicht war es, sich in die scheinbare Harmlosigkeit einer unverbindlichen Freundschaft zurückzuziehen.

Sein Gehirn arbeitet sprunghaft, zum tausendsten Male den möglichen Fahrten folgend. Wie hatte er sich die Stunde gestern am Bahnhofe denn gedacht? Sollte sie ihm nach einer ermüdenden Fahrt gerührt in die Arme sinken? Man weiß doch wie Frauen sind, kennt doch ihre physischen Möglichkeiten. Nur . . . Sie war so eigen gewesen. Widerwillig nur hatte sie seine Küsse geduldet. Da hatte er die karge Stunde des Wiedersehens bald beendet. — Ich bin ein Narr, sagte er sich. Und alle Narrheit entspringt dem Zweifel. Morgen würde alles anders sein und gut.

Ein Schatten schob sich lang in die Werkstatt. Im Rahmen des breiten Tores stand der Lehrer Josef Andreas. Er stemmte die Arme behäbig in die Seiten und lachte lautlos über das wohlwollende Gesicht.

Guten Morgen, Kollega! Jovial und rund und gesund

fiel sein Gruß in den Tag wie ein vollwertiger Taler in die Kappe eines Bettlers. Gratuliere zu dem ideellen Quartalswechsel!

Heinrich knurrte nur.

Nun nun! Ist ja schon gut! Gott schuf halt auch Spießer. Lachend ließ er die heisere Hupe des Motorrades tönen: Sag mal, willst du mit der edlen Rosinante hier den grande prix de l'Europe reiten?

Er sagte grant prüß, und Heinrich lachte. Na also, meinte Josef Andreas gemütlich und half dem Jüngeren die Maschine in den Schulhof schieben. Kritisch betrachtete er die frischen Reparaturen und ließ wieder die Hupe tönen. Ein edles Tier, meinte er taxierend. Schande, daß die preußischen Schulmeister immer noch so umständlich Millionär werden!

Und wenn du's wärst, alter Herr?

Sei nicht so abgründig. Philosophie vor dem Frühstück ist mir überlegen.

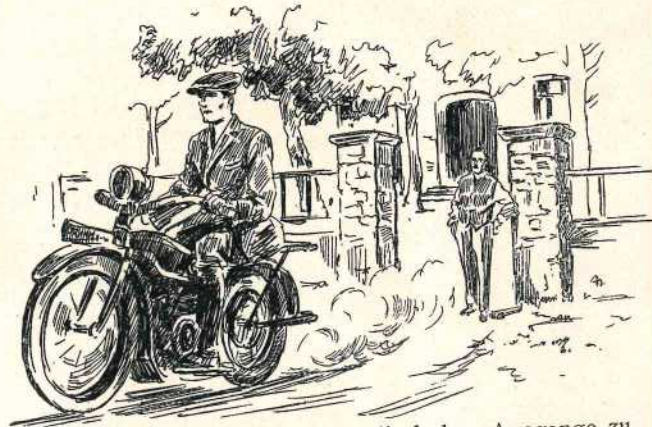
Nun, lieber Josef, man muß seine geistige Unterernährung nicht offen zur Schau tragen.

Geistige Unterernährung? Laßt's mi aus. Sei net gar so grantig!

Jetzt ist's wirklich Zeit zu deinem Frühstück, Dicker. Redt der Mensch oberbayrisch, und das im Angesichte unseres geliebten Hohenheuligen bei Adenau in der Eifel.

Oberbayern ist gut, meinte der Dicke phlegmatisch. Aber Eifel ist besser. Und zufällig meine Heimat.

Die will ich mir etwas näher besehen, lachte Heinrich und schwang sich auf sein ratterndes knatterndes Gefährt. Er sauste quer über den Schulhof, dem Ausgange zu, und hätte fast den Landpostboten überfahren



Er sauste quer über den Schulhof, dem Ausgange zu.

der eben mit der Morgenpost eintrat.

Joode Morje, Herr Lehrer!

Morje Matthes! Post? Her damit!

Josef Andreas zog sich behaglich an den ehelich Kaffeetisch zurück, sein Morgenblatt wie eine Staudarte schwenkend. Heinrich aber drehte das Schrauben in seiner Hand mit einer eigenartigen Beklemmung um und um. Ein Brief von ihr? Ihn bangte, den Brief zu öffnen. Er schob ihn in die Rocktasche und trat erschlossen die Maschine an. Zwei — drei blasige Feuerszündungen, dann lief das Rad, ein wenig torkelig noch dann immer sicherer und mehr und mehr an Fahrt gewinnend. So schob es sich bergan, das schmale fahrtsträßlein entlangleitend. Ein paar Dörfer haste vorbei, Heide, Buschstreifen, Forst und wieder Heide

Frühnebelsetzen hingen zerzaust an den Hecken am Rain. Hinter der Hohen Acht schob sich die Sonne in wolkenlosen Himmel, daran zahllose Lerchen standen gleich singenden Sternen. Die Brust dehnte sich im Entzücken der Frühe.

Aber der Brief, der Brief . . . .

Von fernher stieg das schimmernde Band des Nürnberg-Rings herauf. Ein Tosen glitt darüber hin. Maschinengewehrgeknatter, eine sausende Flucht. Die Renner waren an der Morgenarbeit. Mit sicherem

leitet. Und da zwang die verdreckte, kleine Opel sich mit klingendem Motor freie Bahn und ging sicher und stark in den Endspurt. Wie ein scharfes Gelächter war das Knattern der flinken Maschine, als sie die brummende Konkurrentin hinter sich zurückließ.

Und Heinrich sah's und reckte sich stolz und stark empor. Jeder ist, was er kann, dachte er und erkannte, daß Frauenliebe dem Manne keinen Wert gibt. Eingebunden in den Zufall und das Notwendige sind alle Dinge. Sei's drum: Er hatte eine Frau verloren und

# LUFTKURORT MAYEN IM NETTETAL

20 km vom Nürnberg-Ring

## Kreisstadt

15000 Einwohner  
12000 Morgen  
zusammenhängendes  
Waldgebiet

## Eifelvereins- Museum

Gute  
Bahnverbindungen  
Postautos  
nach allen Richtungen  
Kulturschau 1927



Genovevaburg

## Mittelpunkt

zwischen  
Rhein, Mosel, Ahr  
und Süd-Ost-Eifel

★

Bequem zu erreichen:  
Laacher-See  
Hohe Acht, Nürnberg  
Die Schlösser:  
Bürresheim, Elz,  
Pyrmont, Olbrück

## Empfehlenswerte Hotels:

- Hotel Müller, Marktplatz, Fernsprecher 15
- Hotel Kohlhaas-Reiff, Marktpl., Fernspr. 12
- Hotel Pet. Kohlhaas, Marktpl., Fernspr. 296
- Kurhotel im Nettetel, b. Mayen, Fernspr. 40
- Hotel Waldfrieden im Nettetel, Fernspr. 240
- Hotel Reichspost, Aleeestr. 15/19, Fernspr. 248
- Bahnhofshotel Rotes Haus, Kobl. Str. „ 376

- Hotel Römer, Weinhandl. und Brennerei,  
Marktstraße, Fernspr. 372
- Hotel Jägerhof am Ostbahnhof, Fernspr. 273

- Hotel-Restaurant Sterngarten, Kobl. Str.  
Fernspr. 182
- Weinhaus Andries, Marktplatz, Fernspr. 92
- Weinhaus Hutter, Stehbachstr., Fernspr. 245

- Frz. Lunkenheimer, Kobl. Str. Fernspr. 89
- Weingroßhandlung und Brennerei

## Autoreparaturwerkstätten, Garagen, Tankstellen für Oel, Benzin, Benzol:

- Doberer ☉ Schäfer, Koblenzer Str. 40  
Fernspr. 182
- Kaster Frz., Wittbende 19, Fernspr. 326
- Kieselbach ☉ Co., Marktpl. 34, Fernspr. 399
- Schaaf Joh., Polcherstr. 7, Fernspr. 335

- Anker, Bachstr., Fernspr. 263
- Lichtspiele - Theater - Restaurant

Stoß setzte Heinrich sein Fahrzeug auf die Rennstrecke und . . . .

Aber der Brief ließ nicht ruhn. Heinrich drosselte ab und stand. Zerrissen flog der Umschlag in den Wind und reiste mit ihm ins Weite. Und Heinrich las . . . .

Und während er las, überflog grauer Schmerz sein Antlitz. Also das, das war das Ende? Er lachte jäh und schütternd auf. Also so war sie? Knallend schlug er mit der Faust in die flache Hand, daß der Brief platzend auseinanderriß. Seine Liebe war zur kleinen Münze geworden, die man einem Bettler hinwirft.

Und die Ursache? Du dummer Dorfschulmeister, sagte er grimmig zu sich selbst. Warum wohnst du nicht in der Stadt? Warum hast du kein reiches Haus? Warum bist du ein armseliger Bakelschwinger?

Doch die Gegenwart unterbrach seine Meditationen. Mit hochmütigem Geknatter kam eine reiche Limousine breit und schwer daher. Dahinter zog eine scharfe, mitgeholte Opel, zielsicher wie ein Pfeil. Sie hasteten die letzte Kurve vor der Döttinger Höhe hinauf, doch die Limousine blieb protzig und breit inmitten der Rennbande. Döttinger Höhe! Die Fahrzeuge bogen in die lange Grade ein, die starr in den Start zurück-

eine Einsicht gewonnen. Unheimlich hoch und starr stand das Ragen der Hohen Acht in der Morgenstille, und den Bergrücken des Langen Strichs entlang rann der Strom des Waldes in das Tal. Schweren Schlages strich ein Habicht ab, und ein einsamer Fuchs schnürte vom nächtlichen Gange heim.

Wie schön das war auf stummer, windumwobener Höhe. Und das, grade das war ihr zu gering? Er konnte es noch immer nicht glauben. In die Stadt wolle sie? Die heimliche Lust stiller Täler, den Erdgeruch brauner, bröckelnder Ackerschollen, den hellen Tanz sommerlicher Birken, und das mütterliche Fallen schmiegsamer Schneeflocken — das vertauschen gegen schwellende, ewigertoste Hofgerüche der Großstadt, gegen schmalerhaschtes Himmelsblau im Schachte der Straßen? Freude einhandeln gegen Genuß? Mochte sie! Er konnte und wollte das nicht geben.

Und er warf sich auf das altertümliche Motorrad. Die geballte Faust stieß den Judasbrief in die Tiefen der Hosentaschen hinab. Vollgas! Kuppeln! Schärster Gang! —

Als ob man seinem Leid entrinnen könnte . . . . .

Da brauste es hinter ihm heran, eine wilde Jagd aus Stahl, sausenden Rädern, hämmernden Zündungen, Benzestingank und Gejohl.

Voran ein schwerer Mercedes-Compressor. Ihm im Genick eine flache Bugatti. Ein heulender Fiat hintendrein. Immer ein neuer Typ. Hurtig und gelenk rissen sich die vielen Motorräder vorbei. Das rasselte und pfiff und sang und stöhnte. Und Heinrich überkam eine brennende Scham, da sie an ihm spottend vorbeifluteten, als verbräuse das Leben fern seinen Träumen, fort zu Ruhm und Gold und zu den Küssen schöner Frauen.

Er knirschte in blinder Wut mit den Zähnen. Gebt mir eine Maschine wie die da oder die, und ich will euch zeigen, wer ich bin.

Als ob man seinem Leid enttrinnen könnte . . .

— — Abwärts senkte sich das Band der Bahn. Kurve schlang sich hinter Kurve. Die Welt war links und rechts eine drehende Schau. Ein blaublauer Rauch flog über die Dächer von Müllenbach, und schon kantete der Eckstein des Scharfen Kopfs in die Schräge der Bahn. Vorbei wieder am Startplatz. Eine heiße Biegung nach Linksaußen, dann fiel und fiel die Strecke. Häuser hinter Wiesen tauchten auf: Adenau! Die Fischweiher, die Exstraße und wieder eine der tollen Kurven, die wie eine Wendepatte in die Luft hinaushing. Aber nun gings langsamer; denn der Weg kroch aufwärts. Eine bäumende Steilstrecke: Da galt es, sich bescheiden, sich begnüglichen Umwegs emporklimmen. Und endlich wieder die Döttinger Höhe.

Flog nicht irgendwo ein Papierfetzen am Rande des Hangs?

Als ob man seinem Leid enttrinnen könnte und seiner Liebe, der törichtlichen, verschmähten Liebe?

Als ob, als ob, als ob . . .

Und wieder brauste der Hexensabbath der trainierenden Rennfahrer vorüber, wieder zündete der Funken des Neides sein hungriges Herz. Aber die Kolonne dröhnte weiter, hohlhämmernd durch die echo-schollernde Gasse der Tribünen hindurch.

Heinrich flog hinter der Herde her. Vor ihm, als letzte der schäumenden Schar drei Motorräder in gleichliegender Breite, zäh verbissen in heiße Hetze. Handbreit um Handbreit ging Linksaußen vor. Krachend brach sein Zylinderschlag in das tödliche Terzett. Rechtsaußen gab auf, aber der Fahrer in der Mitte, eine blutjunge Figur, biß sich vor. Seine Maschine sang einen flatternden Viervierteltackt: Deut-



Heinrich flog hinter der Herde her.

ches Fabrikat! Heinrich hörte am stählernen Sang: Das war eine der neuen Brennermaschinen. Gut sang sie. Links ging jetzt in die Grade, einhundertzehn Kilometer am Messer. Eine Harley wars, ein trotziger Koloß. Der Deutsche ließ nicht los, eine Radlänge hintendrein. Aber sah er die geschwinde Finte des Anderen nicht? —

Das Rad müßte ich haben, dachte Heinrich in wallender Wut.

— Der Amerikaner ging in die Mitte der Bahn. Das mußte den Deutschen festlegen. Nun standen sie hintereinander, aber der Deutsche schob sich vor. Er ging linkshin, hing wie ein Jockei horizontal. Aber der Yankee fühlte, wie der hinter ihm Boden gewann. Er ging wieder vor den Feind, diesem die Fahrt verlegend. Der Andere bog rechts ein. Und rechts, links, links, rechts, so ging das springende Spiel.

Jetzt — — —!

Der Deutsche ging sprunghaft vor. Der Amerikaner deckte nicht rechtzeitig ab. Er mußte Raum geben. Sein Spiel war verloren.

Der Deutsche voraus! Die Harley gab knallende Fehlzündungen, aber die Brennermaschine sang immer heller und heller. Hurra! schrie Heinrich. Made in Germany! Hurra!

Da — — — — —!

Was war das — — — — —?

Eine jähe Kurve riß die Grade herum. Die Brennermaschine hielt sich nicht mehr, bäumte auf, riß ins Verderben. Eine Sekunde lang blitzte flirres Eisen in der Sonne, dann schob sich Mensch und Motor krachend in die basaltkantige Böschung. Knapp fing der Amerikaner seine Maschine, legte sich brausend rechts in Kurve und fuhr grausend am Tod vorbei.

Doch der Andere —

Hände griffen zu, schoben im Sturz verrenkte Glieder zurecht, wendeten ein sieglächelndes Knabengesicht der Sonne zu. Ein dünner Faden hellen Blutes rann aus den Mundwinkeln, und die Augen standen starr in der Leere des Todes.

Und die Rennfahrer umstanden im Kreis den Toten. Ein dunkler Oesterreicher fuhr zurück: Jesses! Der Bub!

C'est la guerre, lächelte der schmale Franzose unsicher. Wieder einer!

Wer war der nächste? — — —

Und die Sturzhauben und die prallen Lederhelme lösten sich langsam und schwer von den braunen, scharf gekanteten, jungen Köpfen. Stummes Grauen löschte das Geflüster, und die Hände fanden sich zu einem wortlosen Gebet:

Das Ganze Halt!

\*

Heinrich stand in dem teppichbelegten Flur des „Eifeler Hofes“. Wieder hörte er die hinflüsternde Stimme eines der Rennfahrer: Ein Konkurrent weniger, einen neuen Fahrer gabelt Brenner nicht mehr auf! —

Er klopfte an eine der Türen.

Otto Brenner, der technische Leiter der Brennerwerke-Aktiengesellschaft rief ein unwilliges „Herein!“ Heinrich stellte sich vor, und als ihn der Fabrikant ein wenig umständlich musterte, nahm er sich unaufgefordert einen Stuhl. Da saß er nun und prüfte das ärger-verkniffene Gesicht des anderen.

Sie wünschen?

Herr Brenner, ich sah ihren Fahrer stürzen. Brenner fuhr auf:

Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen

Herr! Sind sie eigens hergekommen, um sich unbeliebt zu machen?

Nein, um Ihnen zu sagen, daß niemand die Schuld trägt als Sie.

Wie? Wer? Ich?

Ich wiederhole nicht. Wer einer Maschine wie der Ihren derartig niedere Trittbretter anmontiert, der darf sich nicht wundern, daß bei jeder Kurve der Boden gepflügt wird. Die Wirkung: Ausschaltung Ihrer Konkurrenz bei der Großen Europafahrt.

Das muß sich doch wohl erst noch zeigen. Ersatzmaschinen habe ich hier, —

Aber leider keine Ersatzfahrer.

Na, unser Schmitt —

Ist ein Meister als Wagenrenner, aber ein Motorrad stellt andere Forderungen, verlangt andere Eignungen, andere Einstellung.

Was wollen Sie von mir? Brenner erhob sich unwillkürlich.

Was ich will? Den großen Preis von Europa auf Ihrer Maschine fahren. Was zahlen Sie?

Junger Mann, Sie sind naiv! Haha! Ein Schulmeister als Rennfahrer — noch nicht dagewesen.

Wie Sie wollen, Herr Brenner. Ob ich Schulmeister bin oder nicht: Ich kenne die Bahn. Und das ist viel.

Und dann: Sie müssen ja, oder Ihre Saison ist für diesmal futsch. In acht Tagen ist das Rennen, und ich kenne Ihre Maschine schneller, als ein neuer Fahrer unsere Bahn.

Teufel auch! Wenn Sie beim Fahren so ran gehen, haben Sie den Sieg schon halb.

Was zahlen Sie? Umsonst ist der Tod.

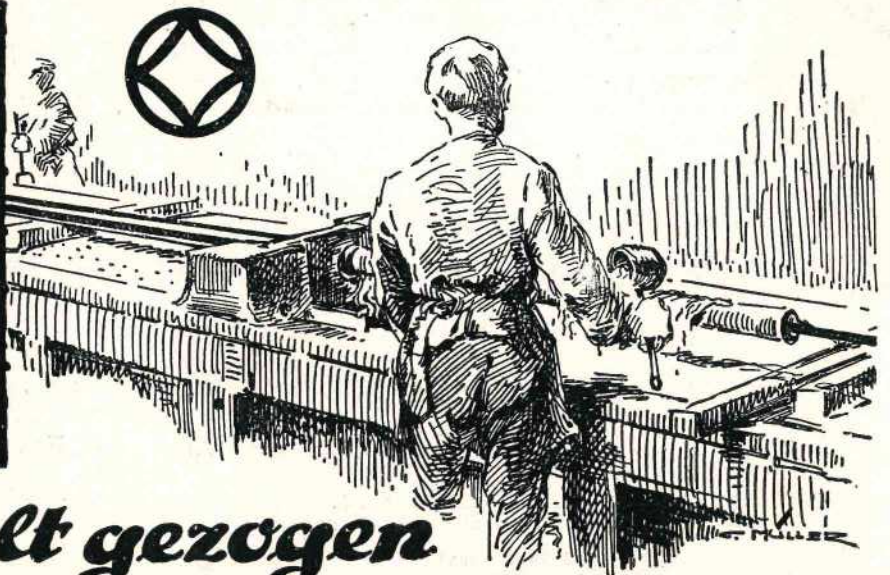
Den könnten Sie allerdings gratis zubekommen, knurrte Brenner. Er trat ans Fenster und schaute hinaus. Er fuhr zurück: Hier, Schulmeister, schauen Sie . . .

— — Die lange Gasse des Kreisstädtchens entlang kam ein Totenzug. Voran eine verwehende Liturgie, erstickt, dumpf und weh wie verhaltenes Weinen: Requiem aeternam . . . Die Rennfahrer trugen ihren jungen Freund zur Halle des Friedens, die sich nur zu letzter Fahrt öffnet. Stumm gingen sie, Schulter an Schulter unter die schwankende Bahre gestemmt. Ihre verrußten Gesichter waren ernst, alle Verwegenheit in Trotz verweht: Und dennoch! Einer trug in öligen Händen den verklebten, blutigen Sturzhelm, daran sie einen Eichenbruch getan hatten. Der schwankte und nickte im Gleichmaß der Schritte, hin — her, her — hin, Tod und Sieg, Sieg und Tod.

Schauen Sie — —!

## Rheinmetall- Präzisionsstahlrohre

aus erstklassigem  
S. M. Flußeisen  
bzw. S. M. Flußstahl  
eigener  
Sondererzeugung  
nach dem  
Ehrhardt'schen Verfahren



*nahtlos kalt gezogen*

besonders für die Automobil-Motorrad- u. Fahrradindustrie hervorragend geeignet  
liefern in unübertroffener Güte und Ausführung

2957

# Rheinmetall Düsseldorf

Verlangen Sie Sonderprospekt Präzisionsrohre Nr. 391

NR

Und Heinrich sah wieder das ringende Rennen der drei. Sah wieder die wehenden Wimpel des Siegs, und die schreckliche Knochenhand im Nacken flüchtender Menschen, und zwischen Sieg und Tod eine reißende, brechende Spannung gebrückt. Das Ganze gespiegelt im tragischen Kaleidoskop einer zuschauenden Seele. Und wieder bröckelte Fels unter krachendem Stahl. Er sah und hörte: Ein Schrei! Glieder zu grauenhafter Verkürzung verrenkt! Starre Augen in die Leere letzter Erkenntnis verkralte, heißes Gehirn, aus splittrig zerplatzter Schale geblasen, blutig über das Bett des Basaltes gespritzt.

Er hörte wieder, sah wieder — das Grauenhafte, und es duckte ihn in die Weltferne der Grübele. Warum starb der? Warum stehe ich hier? Was soll mein Tun? Es war ja alles so zufällig und unorganisch. —

Da quoll ein letzter Ton des schreitenden Totengeleites an sein Ohr. Er sah wieder den Knaben lächeln im Sieg. Um diesen Tod lebte ich, sagte das Lächeln; denn das Gemeine sinkt klanglos zum Orkus hinab. Und Eichenlaub umfächelte die Stirn eines schönen Jünglings.

Und Heinrich stieß trotzig die Fäuste geballt in die Taschen. Seine Linke umschloß spielend Lisas Brief. Er zuckte zusammen:

Ich tus! Er sagte es hart und trocken.

Otto Brenner sah ihm prüfend in das kraftumspielte Gesicht. Und das — —? Er deutete auf den engleitenden Totenzug.

Ich tus!

Gut denn, Herr Rausch! Ich will Ihr Können sehen. Heute abend sollen Sie unsere Maschine in die Probe

fahren. — Noch eins: Was meinten Sie mit den falsch montierten Stehbrettern?

Zu niedrig, zu gradhin, Herr Direktor. Gut für private Fahrt, gut für glatte Bahn, schlecht für den Ring. Hier tut es sich nicht mit zwei-, dreihundert Kilometer am Messer, der ins Schwindelnde schwingt. Hier gilt die Kunst der Kurve, das Material, die Quersicherheits der Maschine, der elastische Motor.

Aber die Grade vorm Ziel?

Bleibt Intermezzo, gemacht für die Gäste. Und wie soll man sich mit solchen Brettern in Kurve legen? Das kleinste Hindernis, das geringste Steinchen am Weg schmeißt die Maschine beiseite.

Mann, sind Sie wahnsinnig? Wie weit wollen Sie sie einwärts legen, wenn Ihnen unsere Stehbretthöhe nicht genügt?

Heinrich zuckte die Achseln.

Heute abend denn, Herr Rausch. — — Der Nachmittag gehört der letzten Ehre unseres Mannes . . .

Und Heinrich verbrachte seine Tage im Training. Acht Tage, verdichtet zu überwacher, besinnungsloser Zweckhaftigkeit. Nichts galt, als die Zahl am Tachymeter, als die richtige Mischung des Brennstoffes, als die ewige Kontrolle am neuen Modell. Der Stand des Zündungshebels vor jeder Kurve, die Menge der Luftzufuhr — all das wurde Problem. Stundenlang probierte Heinrich an der jähren Steilstrecke, die den östlichen Teil der Bahn bäumend verkürzt. Es galt, den rechten Drall zu suchen, den rechten Schwung. Genau mußten Mensch und Maschine auf jede Einzelheit der vielgestalteten Bahn abgepaßt sein. Brenner lachte zuweilen ob dieses Tuns, aber Heinrich ließ sich nicht



# KRAFT



Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

# VERSICHERUNG

von

## Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

### Prämien-Einnahme

im Jahre 1925 rund

**15,4 Millionen Mk.**



### Kapital u. Reserven

der im Allianz-Konzern vereinigten Gesellschaften über

**128 Millionen Mk.**

Direktion: BERLIN W 8, Taubenstraße 10

Merkur 9535 und 9536

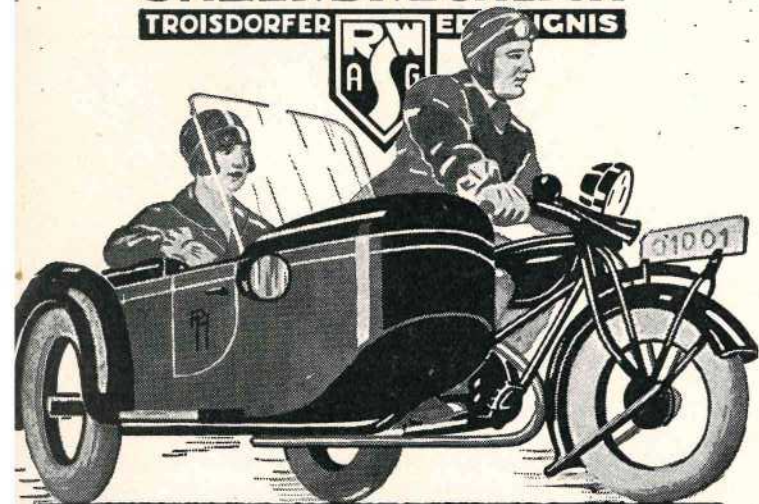
# ELASTISCHER WINDSCHUTZ AUS

# CELLON

D.R.P. WORTSCHUTZ EINGETRAGEN

# FLAMMSICHER UNZERBRECHLICH

TROISDORFER ERLENZIGNIS



## VENDITOR

VERKAUFSKONTOR DER RHEINISCH-WESTFÄLISCHEN-SPRENGSTOFF A.-G. KÖLN  
BERLIN 78 FRANKFURT 1 KÖLN LEIPZIG NÜRNBERG  
NOHENSTR. 58-59 MOLTKESTR. 22-24 ZEPPELINSTR. 1 BLÜCHERPLATZ 2 KIRCHENWEG 56

beirren. Hier tuts allein die Intelligenz, sagte er, vorausgesetzt, daß das Material prima ist. Wer hier toll und besinnungslos alles auf die Karte teufelsmäßiger Fahrt setzt, der hat verloren, der — — ist verloren. Exempla trahunt . . .!

In den ersten Tagen gabs Bruch. Arbeit im Ersatzteillager. Und Heinrich fluchte: So habe ich mir Ihre ideale Maschine gedacht, verehrter Herr! Der Teufel hole den Pfuscher! Soll ich mit angeknackten Naben fahren? Brenner flüchtete.

Selten kam Heinrich ins Lager der Fahrer. Was sollte er da? Bei den protzigen, vierrädrigen Konkurrenten seines Motorrads? Auch begannen die Renner schon nervös zu werden. Es war die Nervosität edler Gäule, denen die Steeple Chase im Geläufe spielt. Doch waren sie alle freundlich zu dem Schulmeister. Zuerst hatten sie gelacht, wie Otto Brenner, aber am dritten Tage vor der großen Fahrt starteten die Bewerber zu einem kleinen Proberennen. Danach lachten sie nicht mehr. Und manches Gesicht kniff sich ein wenig zusammen, wenn er wieder eine Teilstreckenzeit um ein Geringes verkürzt hatte.

So flogen die Tage dahin, und die sommerlichen Nächte waren kurz und schwül. Meist sank er nach hastigem Mahl aufs Bett zu traumlosem Schlaf. Die ersten Tage waren die schlimmsten. Jeder Rumpfmuskel schmerzte.

Das tut sich, lachte Josef Andreas ingrimmig, wenn er seinen jungen Freund massierte und knetete. Nur ein kleiner Muskelkater, der kommen mußte und vergehen wird. Heinrich lächelte nur und entschlief ihm unter den Händen. Dann saß Josef noch lange an

seinem Bette mit väterlicher Sorge. Mochte seine Alte warten, hier galt es mehr. Das Rennen freilich, das war das wenigste, das sah Josef allmählich ein. Ganz andere Dinge mußten hineinspielen. Er knurrte, bis ihm zum Bewußtsein kam, daß Heinrich ihn offenen Auges ansah.

Du hast ja recht, sagte der Jüngere leise und gab dem treuen Wächter die Hand. Es ist ein Unsinn! Aber doch nicht ohne Sinn.

Ich weiß, Junge, ohne Sinn ist nichts. Und Josef schimpfte auf die kanonische Flachköpfigkeit der verehrten Zeitgenossen. — Ist's . . . ist's mit Lisa?

Da grabste Heinrich mit dem Fuße seine verölte Hose heran, nahm Lisas Brief und strich ihn auf der Bettdecke glatt: Da, lies!

— — Es gibt Augenblicke, die uns hellhörig machen. In ihrem zeitlosen Gehen werden die kleinsten Geräusche offenbar, wie Stäubchen im Sonnenschein. Das leise Knistern der Bettlade, das Arbeiten des Holzes im Gebälk, der tropfende Doppelschlag des Herzmuskels und das Atmen des Lebens. — —

Die Gans, dachte Josef und erschrak, daß er laut gedacht hatte. Heinrich lächelte mit schmalen Lippen. Nun ja, sagte Josef. Ich hab' doch recht. Laß ihr die liebe Großstadt. Jedem das Seine, sagte der Hahn und fraß den Wurm. Jedem das Seine, sagte der Fuchs und fraß den Hahn. Laß sie laufen!

Kunststück! Sie läßt mich laufen!

Dich? Als wenn je eine Frau wüßte, was ein Mann ist. Du gehst zu ihr hin; mein Fräulein, sagst du, Sie kommen meinen Wünschen entgegen. Ich bin entzückt . . .

Manchmal auch lag Heinrich wach und träumte ins Einsame. Ich leide, dachte er seltsam klar und wußte doch, daß er dies schmerzliche Gefühl nicht missen wollte. Er wußte zugleich, daß er nicht um Lisa litt, sondern an dem ihm zugemessenen Teile mitleidlosen und doch gütigen Naturgeschehens. Lisa? — Wie fremd ihm diese Frau schon war. Wie war das nur, dies Hingezogensein von Mensch zu Mensch? Trieb das alles nur auf der trüben Flut der Sinne? Wurde wirklich eine Zweieinigkeit, oder war das Du, war der andere geliebte Mensch nichts als ein Teil eigenen Seelenlebens, nichts als eine Ideologie? War alles nur Echo des ewigen Ich?

Dann ist ja Glauben das Höchste, dachte er in greller Wachheit. Credo, quia absurdum . . .

Und eine Stimme aus dem Unwirklichen rief ihn an. Der Vollmond schien ins Zimmer. Wie eine reife Frucht hing er im Geäst des Fliederbaumes und tastete geisterhaft an den bleichen Wänden der Stube hin. Gerade auf dem Bilde an der breiten Wand blieb er stehen. Gespensterhaft starrten zwei Augen aus dem Rahmen auf Heinrich. In einem blassen Gesichte standen diese Augen, die krank waren vor Ehrgeiz. Eine Locke wirrte auf die breite Stirn: Napoleon!

Und Josefine? dachte Heinrich. Nichts! Nur noch Wollen, nur diese wehende Locke in kantiger Stirn.

Gut, dachte Heinrich, es gilt!

So kam wieder der Morgen, immer wieder ein Morgen. Und jedesmal entließ ihn Josef mit seinen Segenswünschen. Das alte Motorrad lag irgendwo in einer Ecke der Werkstatt.

Und mit steigender Sonne raste das dreifache Dutzend der Rennfahrer hügel auf, hügel ab. Schatten hingen noch in der Abseite der Wälder, feucht im Reif der Frühe. So ging das Spiel rund um die alte Ruine der Nürburg, bis die Sonne im Zenith stand, prangend und prall.



Als sei es ein buntes Bild vorbeizitternden Kaleidoskops, so dachte Heinrich im Hinhetzen über die fliehende Fläche an die Frau.

War ihre Stadtsucht denn nicht notwendig bedingt? Das Weib muß Menschen um sich sehen, viele Menschen. Es muß empfangen und gebären: Flucht in die Gattung. Denn es klebt am gemeinen Vielfachen. Das Ewig-Weibliche ist das Ewig-Feige. Die Reihe des Schicksals ist ihm fremd, es sieht nicht im Enkel den Ahnen; denn es findet kein Jetzt und kein Hier, treibt ewig im Strom des sinnlosen Geschehens, nichtig und wunderbar wie der Gang der Gestirne und der sprühende Tropfenfall des Flusses.

Lisa — — —

Am Tage vor dem Rennen war es. Offizielles Anfahren, ästhetischer Jungfernreigen vor dem Drama! Spielend fügten sich die Maschinen zum Kreis, zeigten behende Katzensglieder und die gefährliche Eleganz junger Raubtiere. Klang nicht von der Nürburg her aus römischen Quadern ein Hohnlachen? Morituri...?

Wie buntes Gewölle waren die Gäste in die Tribünen getupft: Sachverständige, Vertreter der Firmen, die Presse, die Rennleitung und Frauen, viele Frauen, die Nerven schon vorgespannt von schauernder Gier.

Dreimal ging die Fahrt um die innere Bahn, dann war der Auftakt der kommenden Tage vorbei. Heinrich ging quer über den menschenüberströmten Platz von den Werkstätten, wo das Rad stand, zum Lager der Fahrer. Neben ihm ging der schmale, blasse Franzose, der lächelnd und mit hundert kleinen Gesten die vorbeiflutenden Frauen skizzierte.

Parbleu!, sagte er plötzlich. La reine blonde — —: Lisa!



Neben ihm ging der schmale, blasse Franzose.

Sie kam auf Heinrich zu, verwundert seinen Fahreranzug musternd. Heinrich lächelte — ein wenig moquant, und Lisa errötete. Hastig stellte sie ihren Begleiter vor: Herr Referendar Wilhelm Schlösser! Heinrich machte sich und den Franzosen bekannt, der Lisa entzückt die Hand küßte. Ein paar belanglose Worte im Hin und Her und man trennte sich.

— — — Du kennst Herrn Rausch, fragte Schlösser, aber Lisa war zerstreut. Wie kam Heinrich zu den Rennfahrern? Sie lächelte verächtlich.

Aber weißt du denn nicht, sagte Schlösser, daß Herr Rausch die Brennermaschine fährt? — Gewiß, an Stelle des gestürzten Fahrers.

## WESTDEUTSCHE BAUUNION A.-G. KÖLN

HOCH-, TIEF-, EISENBETON- U. EISENBAHNBAU  
 INDUSTRIEBAUTEN / ÖFFENTLICHE GEBÄUDE / SIEDLUNGEN  
 VILLEN / SPEICHER / SILOS / WASSERKRAFTANLAGEN  
 ABRAUMARBEITEN / STRASSENBAU / EISENBAHNBAU FÜR  
 BEHÖRDEN UND PRIVATBAHNEN

Da horchte Lisa hoch auf. Natürlich hatte sie von dem Sturz des Toten gehört und von der tollen Arbeit seines Nachfolgers. Und das war nun Heinrich . . . ?

Aber ja, meinte der Referendar dienstefrig. Man hält außerordentlich viel von seinen Aussichten.

Da kniff Lisa die Lippen zusammen und fertigte Herrn Schlösser kurz ab.

Nein, Lisa war nicht nett zu ihrem Kavalier.

\* \* \*

Der Große Preis von Europa!

Der Tag war da, und fiebernde Erwartung lag in der Luft. Hinter der Verschanzung des Rennfahrerlagers standen sie bereit: Motorräder aller Art und Gattung, in Formen des Abenteuers oder in Linien, die bezwungen waren von der Aesthetik kühler Konstruktion. Draußen vor dem Holzgatter, unsichtbar, wogte die bunte Menge auf den Sitzen, kaum gebändigt von den besänftigenden Melodien der Musik. Auf dem breiten Fahrdamm spielte sich ein unterhaltsames Schauspiel ab von der Haspel des Vormittags. Geschicklichkeitsfahren für Kleinautos. Stoßweise trug der Wind ein Brausen und verwehende Musik herüber. Tusch!

Achtung! Das Holzgatter fiel. Ah, Licht! Ah, Weite! Und der vielstimmige Chor der Motore trug die Bewerber zum Start.

Sie fuhren durch die Gasse der Tribünen hindurch hinter die Linie der Zylinder und Gehröcke. Beifall setzte ein, der brausend in die hinterste Reihe wogte, anstieg und flutend verebte. Aufgeregte Starter winkten mit weißen Fahnen und richteten rufend die Kolonne zur wartenden Wagerechten.

Die Menge brandete über die Brüstung, Leute der Platzkommission bildeten Spalier. Das Deutschlandlied setzte ein. Ein Schuß! Stille! Die Maschinen standen, leise zitternd und schütternd, auf Leergang; die Wimpelleine sank.

Wieder ein Schuß: der erste Fahrer brach los.

Schuß um Schuß, Start um Start. Alles Programm, alles wie immer.

Der große Preis von Europa für Krafräder. Es ging um Ruhm und Gold: Erster Preis zwanzigtausend Mark. Es ging um Ruf und Absatz, Kampf um den Markt! Zehnmal galt es, die Bahn zu umkreisen, zehnmal ein Auf und Ab, zehnmal an den Todessteinen des Rosenkranzes vorbei!

Wieder ein Schuß. Heinrich gab Gas. Er sah nichts als die Kurve hinter der Graden des Platzes. Da: ein Rufen schwoll an, hinter seinem Rücken zerflatternd. Das mußte ihm und seiner seltsamen Fahrt gelten: Vorarbeit der Presse.

Nun links hinaus! Freie Bahn! Los! Der Motor sang am Grün vorbei. Ducktannen am Hang, Heide und schaumgoldener Ginster. Hügelab, hügelab, hügelab, hügelab. Kurve legte sich hinter Kurve. Und er kam in Fahrt und Stimmung. Die kleine Schleife war geschafft. Wieder zurück zum Platz. Links abgebogen. Große Schleife. Fallen, fallen, fallen! Und dann hinan! Lagen nicht schon ein paar Räder zerrissen am Weg? Heinrich flog vorbei. Pah!

Jetzt in die lange Grade am Ziel. Schneller, schneller! Wahnsinn im Genick, so trieb die Fahrt in den dumpfen Widerhall der Tribünen hinein, die ein Brausen gefangen hielten. Aus dem hellen Kampflied wurde in dieser Schlucht eine erstickte, dumpfe Sage. Zum ersten Male war der Kreis geründet

Es ging weiter, immer im treibenden Kreis. Einmal die Runde, zweimal, dreimal, viermal . . . Fieber kam über die Fahrer und Taumel über die Müßigen am

Was der „Nürnberg-Ring“ für die Touristen  
und Kenner  
Ist die „Nürnberg-Ring-Kiste“ für den  
Ahrweiler-Kenner

## DIE NÜRBURGRING- KISTEN

A. 3 fl. 1924 er Ahrweiler Berg  
3 fl. 1923 er Walporzheimer  
3 fl. 1923 er Walporzheimer Klosterley  
3 fl. 1921 er Ahrweiler Silberberg  
12 fl. excl. Glas, Kiste und Fracht 27,-

B. 3 fl. 1924 er Bodendorfer  
3 fl. 1923 er Walporzheimer Berg  
3 fl. 1924 er Dernauer Goldfaul  
3 fl. 1923 er Walporzheimer Berg Auslese  
3 fl. 1921 er Ahrweiler Berg  
3 fl. 1921 er Walporzheimer Steinfaul  
1 fl. Ahrtrester  
1 fl. 1921 er Cognat (eigene Brennerei)  
20 fl. excl. Glas, Kiste und Fracht 59,-

**Josef Schmitz** Weinguts- u. Weinbrennereibesitzer  
Weingut Walporzheimer Au  
**Ahrweiler**

Rand. Heinrich dachte nicht mehr nach. Wie er wohl lag? Er wußte es nicht, aber als er zum fünften Male in die menschenumstandene Gasse hineintoste, begrüßte ihn brandendes Rufen: Hurra, Rausch! Brenner! Rausch! Hurra! —: Es stand gut!

Und da packte ihn eine wilde Lust und warf ihn stürmend in die Bahn. Vorwärts! Wer will mich halten? Wer will mich holen? Heran zum Tanz! Und, die Faust am Genick des eisernen Renners, flog er in drohendem Drang. Da sang die Welt, da ratterte der flatternde Takt im Gestänge, es dröhnte die Melodie des Motors, und im Gedrähte der Speichen spielte der Wind auf, der wilde: geigendes Lied.

Sie waren eins: Mensch und Maschine, Mann und Ding. Stahl, Stahl, sang Heinrich, wir haben dich bezwungen! Gab es noch Raum und Zeit, gab es noch das Gesetz der Schwere und Träge? Ein Griff, klar und kühl getan an schimmernde Schraube, und sie waren bezwungen. Winkte nicht irgendwo Eichenlaub? Klirrte nicht klingendes Gold? Zwanzigtausend Mark! Her damit! — Und die siebte Runde begann.

Es hielt die Menschen nicht mehr auf den Sitzen. Sie strömten durcheinander, hastig, wirr, verworren. Frauen schrien in kleinen, nervösen Gutturalen, und beringte Finger krallten sich um fremde Arme. Schlagworte tanzten von Kopf zu Kopf, platzten auf Gegenworte: Wer siegt, sagst du? Na, na! Man weiß nichts, mein Herr! Der? Lächerlich! Wetten? Wieviel? Ich halte!

Auch Josef Andreas trieb rudernd umher. Eine schimmernde Blonde kam auf ihn zu, das konnte . . . Und hastig wendete er und stand vor Lisa.

Herr Andreas, fragte sie atemlos. Was halten Sie davon?

Immer das Beste.

Sie meinen . . . ?

Natürlich! Nun grade!

Hurra, Rausch, Hurra! — — Heinrich flog in die achte Runde. Was hab' ich gesagt? protzte Josef mit heimlichem Hohn. Zwanzigtausend Em, Werklehrer in Köln oder Berlin, nicht ohne, mein Fräulein, gar nicht ohne. Und Josef empfahl sich. Lisa zerbiß ihre schmalen Lippen und drehte nervös den glatten Ring am Finger. Es war eine Gabe von Schlösser, der ihr hilfsbereit den Arm bot. Aber der Rücken ihrer schmalen Nase, die ein klein wenig zu stumpf war, kräuselte sich verächtlich. Wilhelms Begeisterung war fatal. Aber der andere . . . Sie schloß die Augen und sah Heinrich vor sich, den schmalen, langschädelligen Kopf, die kühlen, sicheren Augen, den festen Mund, der so heißlohend küssen konnte. Die Stirn steil zerrissen von einer trotzig Falte. Draußen irgendwo flog er an tausend Schrecken vorbei. Sie dachte an den Toten, den man vor acht Tagen gebracht hatte, und schauderte. Wieder rief man Namen andrängender Renner. Auch den seinen — da entzog sie Wilhelm Schlösser ihren Arm und winkte den Fahrern mitgerissen zu. Und Herr Referendar Wilhelm Schlösser fühlte sich verletzt. Die Fahrer waren jetzt breit über die Bahn verstreut. Ueberall fauchte, knatterte, toste und dröhnte es. Lückenlos töbte die wilde Jagd im Kreis, kein Ende, kein Anfang:

Der rasende Ring.

Neunte Runde! Heinrich wuchtete voraus. Er kannte kein Halten mehr. Sein Gehirn war leicht umnebelt von verbissener Wut. So gings an den Tribünen vorüber. Was ging ihn das Geschrei der Menge an? Er wußte, jetzt kam das Schwerste, die beiden letzten Rundtänze! Endspurt! Bunte Bilder wallten auf ihn zu. Er roch berauschenden Duft, der aus Frauenkleidern stieg. Das Märchen fremder Schönheit traf seinen Sinn. Wollten die Herzen stocken? Jeder wußte, es ging um Außerordentliches.

Ein wehendes Taschentuch, eine blonde Frau an der Rampe — — Vorbei! Später erst wußte er: Das war Lisa! Saß er noch auf der hämmernden Maschine? War er nicht irgendwo, fern, wo es still war und schön? Aufwühlende Bitterkeit überkam ihn. Er sah sie wieder vor sich, um sich, neben sich, sah ihren leichten, sinnlichen Schritt, fühlte ihr schmeichelndes Lächeln, atmete wieder ihren frauenhaften Duft, trank die Wärme ihres jungen Leibes.

Und ein jähes Leid biß sich ihm ins Herz. Und er schrie auf: Lisa du, du Lisa!

Doch das Echo rollte ihm ein schollerndes Gelächter zu. Eine dumpfe Rückerinnerung überkam ihn. Damals vor Libau im Osten, vorne irgendwo Kosakengeschwader in suchender Flucht, Eskadron Gallop! Endlich hineinbeißen in weichenden Feind, endlich preußischen Stahl in breite Mongolenfratzen reißen, endlich . . .

Und er griff ins Rad, als sei es der Gaul von damals, legte sich vor, als könne er zum Pfeil werden. Heia! Juchhei! Und er spie in den Wind und sang: — Ich hab mein — Herz — in Heidelberg — verloren — — —

Bschschtt! Rrrrr! Halt! — Panne! Hirnloses Entsetzen rückte ihm zu. Abgesehen! Ach so, nur das. Klar sein jetzt, kühl sein. Die schränkende Schraube an der Kette mußte gewechselt werden. Gut so, ruhig! Fertig! Aufgegessen! Los! Aller Nebel war gewichen. Klar war sein Kopf vom Rosenroten. Lisa? Vorbei!

**Zum Ziel  
Ihrer Werbung  
nur durch**



**ALA**

**ALA**

**Anzeigen-  
Aktiengesellschaft**

**in Interessengemeinschaft mit  
Haasenstein & Vogler A. G. u. Daube & Co  
G. m. b. H., Köln a. Rh., Zeppelinstr. 4**

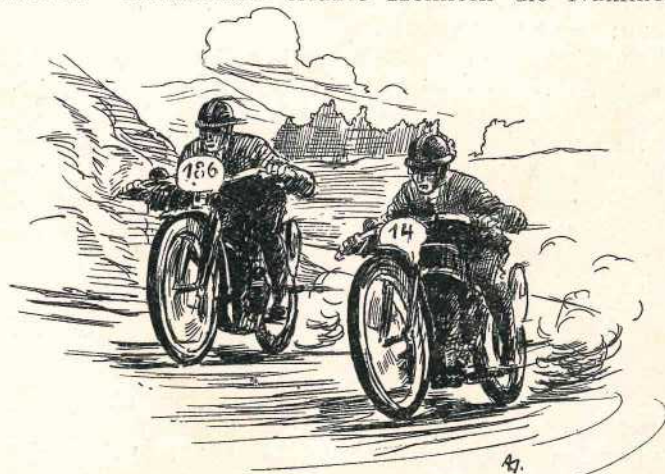
Sein Gehirn glich einer Kartothek: Kurve eins, Kurve zwei, Kurve, Kurve, Kurve, Achtung, drosseln! Langsam hinein, Gas, rasend hinaus, kuppeln, schalten! Drei Strich Luft, Spätzündung, links einlegen, rechts einlegen, jetzt hoch und voraus! Alles genau gewußt, alles instinktiv getan.

Warum das nur?, dachte er dumpf. Warum tat er, was er tat und tun mußte? Unerhörte Botschaft im Sonntagsidyll seines Lebens: war es nicht ein Fremdes? Unorganisch und unkausal? Und jählings fühlte er das Unepische seines Wesens. Geld, Ruhm, Rausch? Oder Trotz? Nein, es war mehr, war die Lust am Ganzen. Und wenn Zündung um Zündung prometheisch in den Zylinder hineinzielte, dann schrie er auf in dieser Lust. Er fühlte sein körperliches Sein vom Wirbel zum Zeh, sah sich hineingestoßen in die Spannung zwischen Taufglocken und Grabgesang. Das all floß durch ihn hindurch, und das Leben geschah ihm. Aber aus allem Erlebnis wurde Können, Wollen und Schöpfung, wurde — Tat. Das Ewig-Männliche war es, was ihm endlich Wirklichkeit wurde.

Zehnte Runde. Jetzt galt es!

Drei Zahlen schnellten am Gerüste hoch: Die Anwärter auf den Sieg. Heinrich las sich dabei. Ah! Und der Amerikaner von damals. Heran zum Tanz, mein Freund. Mich drängst du nicht in den Tod!

Alles war klar und fest an ihm, jede Sehne gespannt zum klingenden Reißen, jeder Muskel prall und bereit. Mann und Motor: Ein Guß. Die Brennermaschine schnellte vor ins Gelände. Wunderbar. Heinrich lobte sie wild in wortverwehendem Sturm, als sei sie ein Tier, ein Gaul. Irgendwo blieb ein Fahrer hinter ihm zurück. Blitzschnell erfaßte Heinrich die Nummer.



Heinrich flog näher und rückte in die rechte Seite des Feindes.

Es war der dritte Anwärter. Nur noch der Amerikaner vor ihm. Da, dort, das war er. Heinrich flog näher und rückte in die rechte Seite des Feindes. Links ging die Kurve hoch. Der Amerikaner ging vor den Deutschen. Gelungen! lachte Heinrich und flög blitzschnell links in den Bogen. Vorbei! Hinter ihm, weit, verschwellte der andere im Staub.

Döttinger Höhe! Der Zeiger am Tachymeter schwang hinauf. Ein Spiel für die Gäste. Die lange Grade war frei. Es war geschafft!

Und alles Dunkle fiel von ihm ab. Und ein milder Humor erlöste seine Seele.

Bunt hing die Wimpelleine über den Platz. Erstickte Stille. Dann brach es los: Beteubendes Brausen hing sich ihm in den Ohren. Hundert Hände hoben ihn hoch. Frauen küßten seine Hand, und Blumen überschütteten ihn mit Fülle. Kameras wandten ihm ihre neugierigen Augen zu, und die Reporter, von Sensationen gehetzt, rißen ihm bettelnd die Worte vom Mund.

Auch Lisa kam. Sie war blaß bis in die Lippen, doch ihre Augen brannten in tiefer Erregung. Langgestielte Rosen hob sie ihm entgegen. Doch da stand auch Josef Andreas. Der trug einen Heidebuschen am Hut. Gib mir das Sträußel, sagte Heinrich, und Josef verstand. Er nestelte ihm die blühenden Rispen an die staubige Lederjacke. Stumm gaben die Freunde sich die Hand.

Tu schäumenden Wein in blinkende Kübel. Laß Rosen wachsen an weißer Wand, und hundert helle Lichter sollen das Fest überglühen. Sind Geigen daheim? Laß sie singen, laß Flöten schmelzend hinterben im Hauch. Und Asten sollen fallen vom hohen Altan und blutropfenrote Nelken auf blühweißen Damast. Und nun laß Worte werden zum Heldengesang, und Frauenlachen soll läuten, silbern und voll.

Wie die Herren der Welt sind die Männer; klug sind ihre Köpfe, sicher im Wollen und sicher im Genuß.

Und Frauen sind da:

Frauen . . . . .

Wie Göttinnen sitzen sie. Kühl und schimmernd sind Schulter und Nacken. Berausend ist der Duft ihres Haares, berausend das Singen seidiger Kleider. Und sie neigen sich Heinrich zu, trinken sein Glück und lächeln tausendfache Gewährung.

Aber eine ist vor allen schön. Stolz und reif ist diese Frau, sicher und kühl. Und als ihre Hand in der seinen lag, da durchzuckte es Heinrich jäh: so hatte er sich einmal Lisa geträumt.

Otto Brenner kam. Papiere knisterten in seiner Hand, aber Heinrich lacht nur: Später, Herr Direktor. Morgen, wenn Sie wollen. Aber heute, nein heute nicht. Und Brenner nickte verstehend und lächelte. Was galt Heinrich das alles? Er wußte seinen Aufstieg gewiß.

Wer singt das Lied fliehender Stunden? Glückhafte Inseln sind sie im Meere der Zeit, geschaffen, daß wir Menschen nicht ablassen von Träumen der Sehnsucht.

Und Heinrich nahm die Hand der schönen Frau. Sie neigte sich ihm zu, und unter wehenden Platanen fühlten sie die Erfüllung der Welt im Kusse.

Ein wehendes Tuch, ein Lebewohl, vorbei!

Auf der Straße, die aufwärts führt von Adenau in die heimlichen Hochlanddörfer der Eifel, ging ein Mensch. Nein, nicht auf der Straße, nein, durch die hohe Heide.

Tief im Teppich weichmoosiger Landschaft ertrank sein Schritt.

Sirrend hing die Luft in dem niederen Kiefern-gewirre. Irgendwo im wogenden Korn kriakte ein Rebhahn, einmal, zweimal, Stille. Die Zeit stand reglos, und nichts war, als die schweigende Heide und darüber die gläserne Glocke des Himmels. Am Horizont fuhr eine letzte Wolke, goldgetränkt und bedachtsam, wie eine Barke zum Acheron fährt.

Da blies Gott Pan schweren, trunkenen Atems einen heißen Hauch über das Land, und die Wolke ward locker, florig und verging. Der Himmel trank sie in sich hinein.

Noch war das Singen der Bienen wach und das flügelschlagtrunkene Taumeln tanzender Schmetterlinge. Gott Pan aber hob noch einmal das müde Lid des Auges und die Welt schlief ein.

Pan, der große Pan schlief der Mitternacht entgegen.

Heinrich blieb stehen. Beide Arme hob er empor. Blühen, blühen, blühen, sang sein stummer Monolog. Wie die Welt in Farbe stand! Gelber Ginster hing schaumig an braunen Ackerrainen. Wie Pinien waren die dunklen Kiefern, die das Tal in Händen hielten. Und hinter ihrer zerrissenen Linie wölbte sich die Schale smaragdgrüner Wiesen. Und dann die Heide, die blührotsamte Heide, ein weichwogiges, hohes Meer. Zypressenstarre Wachholderinseln standen darin — wie um die Gräber vergessener Helden.

Und der Mensch auf einsamer Höhe stand und stand. Wie schön, wie schön! Schulmeisterlein, sagte er zu sich selber, du armes Schulmeisterlein.

Gegen Nordwesten glomm die silberne Linie der Rennbahn aus dem Grün. Dahinter lag unsichtbar die stille, kleine Kreisstadt. Verlorenen Auges schaute Heinrich hinunter. War das alles einmal: Die Liebe und der Abschied und das Weh?

Er riß sich los und als die zwölf summenden Sänge der Mitternacht vom Turme der Dorfkirchen sanken, da stand er in seinem Zimmer, einsam, traurig, fröstelnd. Unwirkliches hinter sich. Er hob die Hand, und mildes Licht floß aus der hängenden Schale. Und alle Dinge waren neu und bedeutend. Und das Zimmer prangte im Schmucke von Blumen und Laub. Josef Andreas hatte seines Freundes Sieg gefeiert. Der liebe Mensch, dachte Heinrich. Der liebe Mensch.

Und der Mond kam und warf das Gitter des Fensterkreuzes auf die helle Diele:

. . . Füllest wieder Busch und Flur still mit Nebelglanz.

Ein Wind tat sich auf und rauschte durch die jungen Blätter, Erinnerungen weckend. Kuß und Treue: ver-rauscht! Und um ihn war die hohe Einsamkeit.

Ach: Ich besaß es doch einmal, was so köstlich ist.

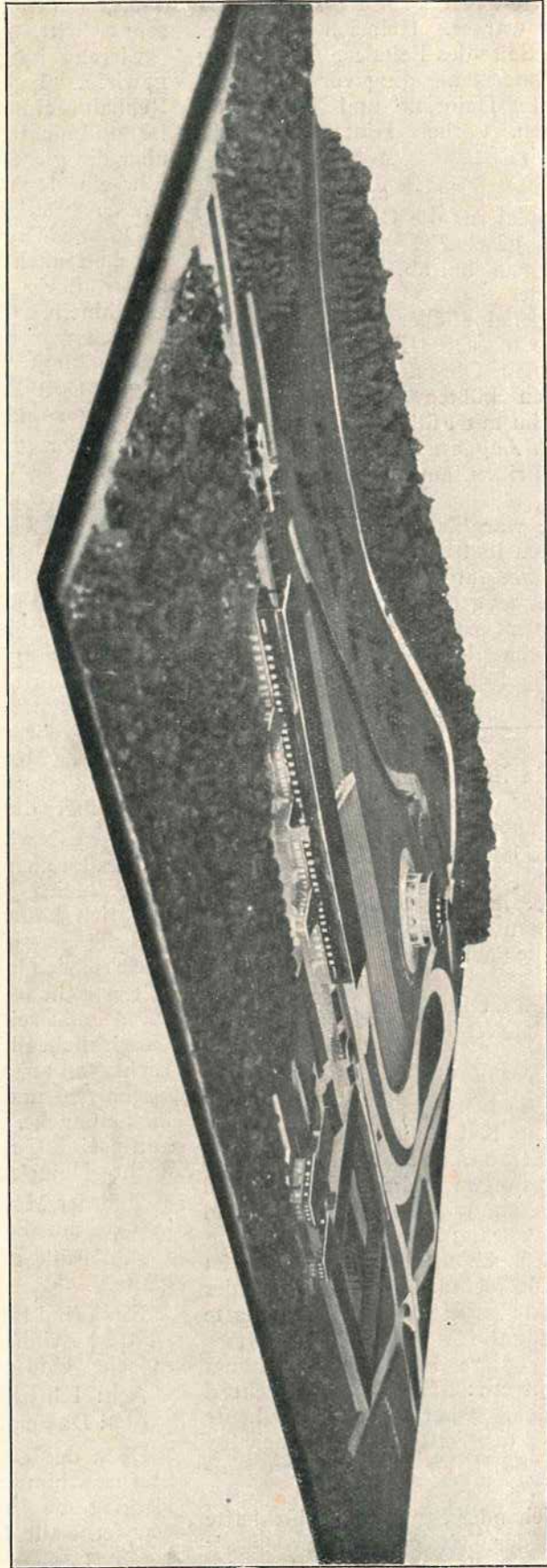
Ach: Daß man doch zu seiner Qual nimmer es vergißt.

Doch der Mond hob seinen weißen Fittich, und die Sterne schimmerten in sein sehnsüchtiges Auge. Erlöst lag die Welt im Zauber der Nacht. Aller Haß war fern, alle Liebe nah.

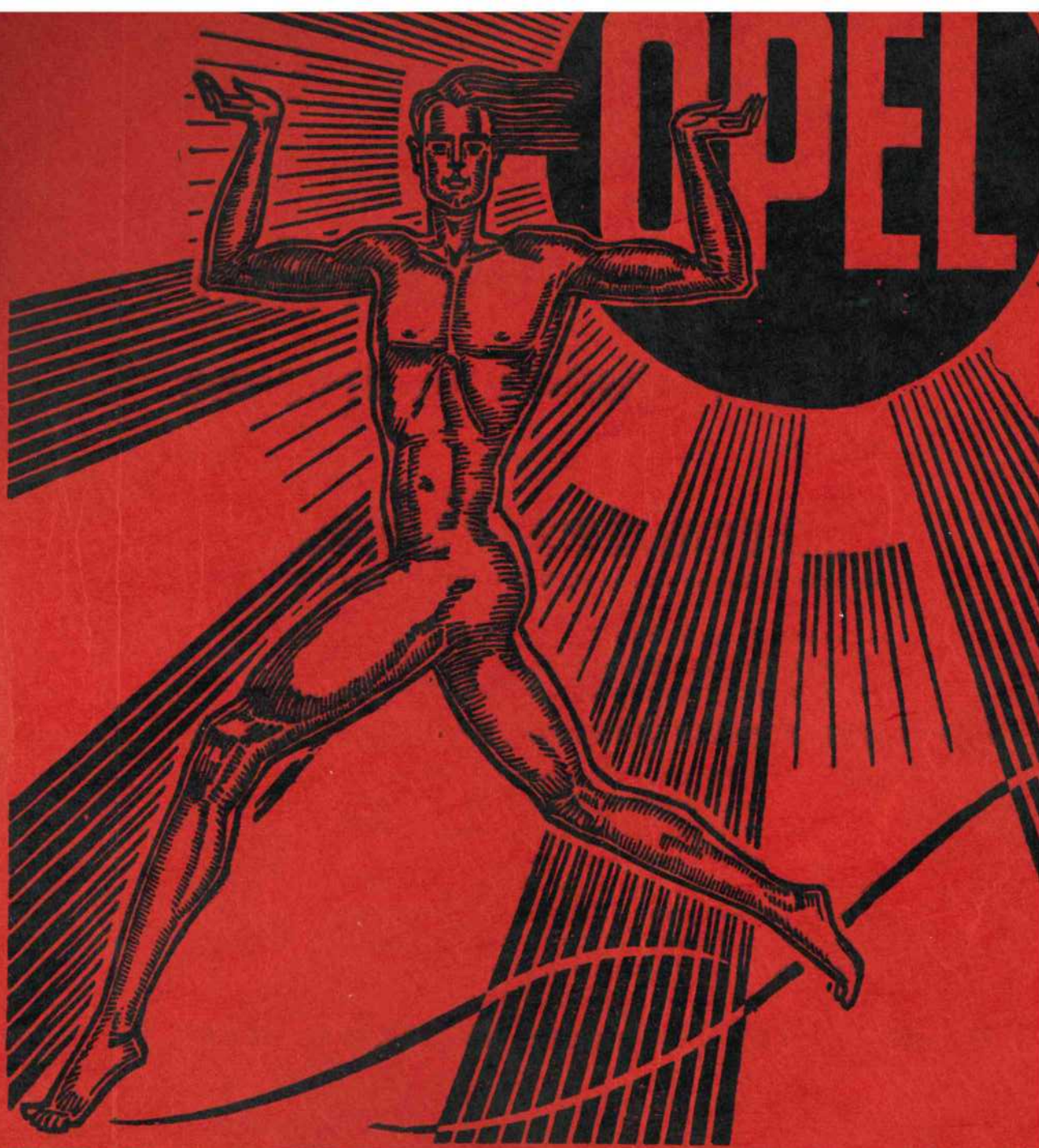
. . . Lösest endlich auch einmal meine Seele ganz. Und Heinrich Rausch erhob sein Haupt still vom kühlenden Fenstersims. Er nahm den breiten Rahmen mit dem kranken Angesichte von der Wand und heftete mit ruhigen Händen Goethes Bildnis an die blasse Stelle.

Daran steckte er Josefs roten Buschen von blühender Heide.

Modell des Start- und Zielplatzes



Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen



ADAM OPEL RUESSELSHEIM

### MODELL 80

*Der Mittelstarke!*

- Fünftürer . . . . . 5800 Mk.
- Selbstfahrer, geschloss. 5950 ..
- Siebensitzer . . . . . 6500 ..
- Limousine . . . . . 6900 ..
- Pullman-Limousine 7500 ..

### 4 PS.

*Der Kleine!*

- Zweisitzer . . . . . 2980 Mk.
- Viersitzer . . . . . 3400 ..
- Limousine . . . . . 3980 ..
- Lieferwagen . . . . . 3300 ..

### MODELL

*Der Starke!*

- SECHSZYLIND
- Siebensitzer . . . . . 775
- Pullman-Limousine 850
- DER DEUTSC
- EDELWAG