



D`Awunner aus der Gemeng Käerch an hiren éischten Auto...

by Fernand TOUSSAINT

Retro von der Ausstellung der „Biergerinitiative 'Quo vadis' Käerch“. (Teil 7)

Der Minerva von Metzgermeister Nicolas MARX

Nicolas MARX, welcher am 26. Februar 1908 als fünftes Kind von insgesamt neun Geschwistern in Goetzingen geboren wurde, stammte aus dem Hause „an Dittches“ gelegen in der Nospelter Straße No 7.

Nach dem Besuch der Primärschule in Goetzingen, die er bis 1923 besuchte, arbeitete Nicolas im landwirtschaftlichen Betrieb seiner Eltern Michel MARX (1872-1952) und Joséphine KIRPACH (1880-1961). Laut Überlieferung scheint Nicolas MARX während einem Jahr eine Dienststelle in Brüssel angenommen zu haben, bevor er sich entschloss ein Handwerk zu erlernen. Er entschied sich für das Metzgerhandwerk. Ob er eine Lehrstelle bei Metzgermeister P. TRAUSCH-MAJERUS in Luxemburg-Bonneweg angetreten hatte, oder vielleicht erst als Geselle dort gearbeitet hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Jedenfalls bezeugt die vor dem Metzgerladen aufgenommene Photographie seinen Aufenthalt in Bonneweg.

Seinen Meisterbrief erhielt er am 15. Dezember 1939. Anschließend arbeitete er als Metzger in Grevenmacher. Dort lernte er Elisabeth LAUER kennen, welche im gleichen Betrieb eine Arbeit gefunden hatte. Sie war 1915 in Eisenschmitt (Eifel) geboren. Beide heirateten 1936 in Grevenmacher. Der Ehe entsprossen eine Tochter und drei Söhne: Irène (*1937), Erny (*1940), Léon (*1946) und Lucien (*1947).

Von 1936 bis 1945 führte das Ehepaar MARX-LAUER eine eigene Metzgerei in Péttingen, 47, rue de la Chiers. Im Jahre 1939 hatte Nicolas MARX in Bettemburg einen Metzgerbetrieb gekauft, konnte denselben wegen der Kriegswirren jedoch erst 1945 weiterführen. Diese Metzgerei, gelegen auf Nummer 45 der „rue de la Montagne“, leitete er mit seiner Ehefrau von 1945 bis 1967. Zwei Gesellen und ein Dienstmädchen standen ihnen zur Seite und trugen ihren Teil dazu bei, dass der Betrieb florierte.⁴⁷



Nicolas MARX als Metzger vor dem Geschäft von P. TRAUSCH-MAJERUS in Bonneweg.

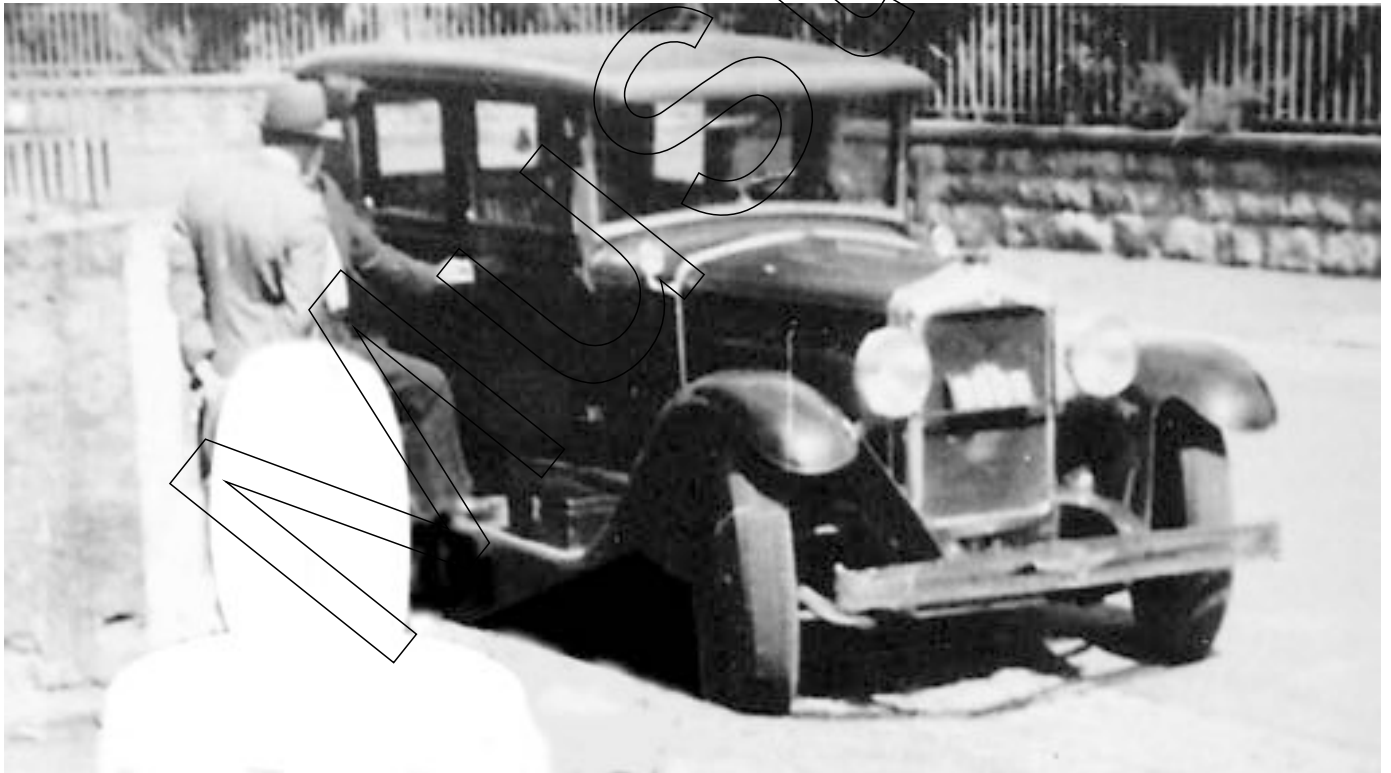
Der Minerva

Beim MINERVA von Nicolas MARX handelt es sich laut BOVAL⁴⁸ entweder um den 12 CV-SIX Typ AN, welcher im Zeitraum von 1929-1930 gebaut wurde oder aber um den Typ AO von 1930 bzw. um den Typ AS, welcher in den Jahren 1931-1933 das Werk verließ.

Bis vor 1935 gehörte der im Nachbarland Belgien produzierte MINERVA einem Kohlenhändler aus Luxemburg-Stadt namens Jos. MATHEY-ORIANNE.⁴⁹ Im Jahre 1947 wird Nicolas MARX



Ein Sonntagsausflug ins Grüne. Nicolas MARX am Steuer seines MINERVA.



Der MINERVA von Nicolas MARX, aufgenommen in Bettemburg vor dem Hause 54, rue de la Montagne

als Besitzer geführt.⁵⁰ Das Auto trug die Immatrikulationsnummer 9909.

Die abgebildete Photographie zeigt den MINERVA bei einem Ausflug „ins Grüne“ an einem Hochsommertag. Im Hintergrund erkennt man aufgestellte Strohgarben in einem Stoppelfeld. Der Besitzer des Wagens Nicolas MARX sitzt am Steuer. Sein Bruder Jacques MARX steht hinter der Motorhaube. Auf der hinteren Sitzbank sitzt dessen erste Ehefrau Anita REDER. (siehe Seite....)

Das zweite uns zur Verfügung gestellte Bild wurde in Bettemburg aufgenommen. Es handelt sich um einen Auszug aus einer Photographie auf welcher eher zufällig das Vorkriegsautomobil von Nicolas MARX abgelichtet wurde. Letzterer, mit Fuß auf dem Trittbrett und Hand an der Türklinke, scheint im Gespräch mit seinem Bruder Jean MARX zu sein. (siehe Seite...)

MINERVA zeigt Interesse am KNIGHT-Motor



Die römische Göttin MINERVA als Kühlerfigur eines gleichnamigen Wagens im Deutschen Automobilmuseum Langenburg (photo Fernand TOUSSAINT/ Tom LUCAS)

Der erste Schiebermotor wurde in Chicago von Charles Yale KNIGHT ab 1903 entwickelt und später patentiert. Bereits 1904 zeigte die belgische Automobilfirma MINERVA Interesse an dieser Motorenart und setzte sich mit dem Erfinder in Verbindung mit dem Ziel vor Augen, eine Fabrikationslizenz für Belgien zu erhalten. Nacheinander meldeten sich auch DAIMLER, PANHARD & LEVASSOR und MERCEDES.

Im Jahre 1912 veröffentlichte

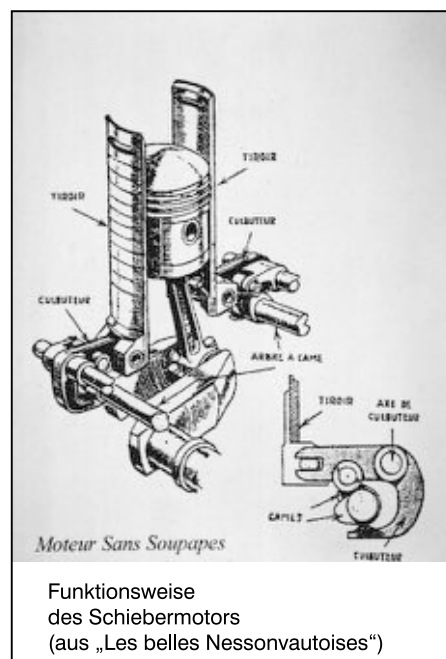
M.A.CONTET, Ingenieur der „Arts et Manufactures à Paris“ eine tiefgreifende Studie, welche die Überlegenheit des Knight-Schiebermotors gegenüber dem herkömmlichen Ventilmotor zeigen sollte.⁵¹

Zusammenfassend kann man sagen, dass der Hauptvorteil im geräuscharmen Lauf des Motors zu finden ist, während der Hauptnachteil die höheren Produktionskosten bei der Herstellung des Motors darstellt.

Wie funktioniert ein Schiebermotor ?

Anstelle von Ventilen verfügt der Schiebermotor über zwei gegenüber stehende „Schubbläden“ in Form eines gewölbten Dachziegels. Diese Schubbläden sind in der Zylinderwand eingesetzt und bewegen sich vertikal in ihren Laufbahnen. Sie werden von unten mittels Nockenwelle

und Kipphebel, welche in der Ölwanne liegen, in Bewegung gesetzt. Diese Kipphebel schwingen in hin- und hergehender Bewegung um ihre Achse mittels zweier nebeneinander liegenden Nocken. Der eine, herzförmige Nocken, betätigt den oberen Arm des Kipphebels um die Schublade hinaufsteigen zu lassen, während der andere, eher eiförmige Nocken, auf den unteren Arm des Kipphebels wirkt, um das Herunterziehen der Schublade zu gewährleisten.



Diese Funktionsweise bedingt, dass der untere Arm des Kipphebels gegenüber dem oberen Arm seitlich versetzt sein muss. Da zwei Schieber (Schubbläden) pro Zylinder vorhanden sind, einer zur Seite des Ansaugstutzens, der andere zur Seite des Auspuffkollektors, werden zwei parallel in der Ölwanne liegende Nockenwellen benötigt. Die Schieber haben in ihrem oberen Teil eine längliche Öffnung, die zum gewünschten Zeitpunkt auf der Höhe der Öffnung im Zylinder steht um die Luft-Gas-Zufuhr aus dem Vergaser einerseits und das Ausweichen der Abgase in den Auspuff andererseits zu ermöglichen.

Das Verbindungsaggregat zwischen Nockenwelle und Schieber (desmodromische Steuerung) gewährleistet dem Motor eine gleichmäßige Kraftstoffzufuhr sowohl bei großen als auch bei kleinen Drehgeschwindigkeiten. Die Tatsache, dass die Schieber durch Nocken anstatt durch Exzenter in Bewegung gesetzt werden, erlaubt extrem schnelle Hin- und Herbewegungen, welche sozusagen keine Drosselung beim Einlass oder beim Ausstoßen zulassen.⁵²

Quellen:

47 Freundliche Mitteilung von Irène und Léon MARX aus Goetzingen, Tochter bzw. Sohn von Nicolas MARX.

48 Versuch einer Typenbestimmung durch Herrn Philippe BOVAL aus Kortrijk (B)

49 Numéros d'ordre attribués aux voitures automobiles, Editions P.Worré-Mertens, Luxembourg, 1935.

50 Relevé des automobiles immatriculées dans le Grand-Duché de Luxembourg, Editions Tony Jungblut, Luxembourg, 1947.

51 Véhicule Industriel, décembre 1931 (freundliche Mitteilung von Charles FONTAINE, Direktor des „Musée du Camion de brasserie. Gambrinus Drivers Museum“, Romedenne (B)).

52 Moteur sans soupapes IMPERIA et son fonctionnement, in: Les belles Nessonvautoises, Editions Cercle de recherches historiques DAMAS de Fraipont-Nessonvaux, p. 13.