

## Kapitel II

### EIN

## SPORTLICHES EPOS

**D**as Entstehen der Tour de France ist von so vielen Legenden umwoben, dass sich die Wahrheit kaum mehr herausfinden lässt, umso mehr, als die Archive der Veranstalterzeitung während des Zweiten Weltkriegs verloren gegangen sind. Es beginnt bereits mit der Gründung des Blattes *L'Auto-Vélo*, das ab 1903 nur noch *L'Auto* heißen sollte. Es geht die Rede, dass Pierre Giffard, der Chefredakteur von *Le Vélo*, das mit einer täglichen Auflage von 80.000 Exemplaren bei weitem das größte Sportblatt dieser Zeit war, während der Dreyfus-Affäre Partei für den unglücklichen Hauptmann ergriffen hatte. Dies habe dann eine Reihe wohlhabender Vertreter des anderen Lagers dazu veranlasst, eine eigene Sporttageszeitung herauszugeben. Bis zu einem gewissen Grad ist diese Geschichte zweifellos richtig. Mit seiner Haltung während der Dreyfus-Affäre hatte Giffard sich tatsächlich die Feindschaft des Automobilherstellers Graf de Dion eingehandelt, welcher der Generaldirektor der neuen Sportzeitung werden sollte. Doch die erste Ausgabe von *L'Auto-Vélo* datiert auf Oktober 1900, als Dreyfus schon ein Jahr lang wieder auf freiem Fuß war. Außerdem kündigte Henri Desgrange, der neue Chefredakteur, sofort an, dass es in den Spalten seines Blattes keinen Platz für Äußerungen

über die Affäre gebe: »In *L'Auto-Vélo* wird niemals die Rede von politischen Fragen sein. Werte Leser, ob Sie nun für oder gegen ..., Sie wissen schon wen, sind, rechnen Sie nicht damit, dass *L'Auto-Vélo* sich darüber auslassen wird.« Desgrange war außerdem alles andere als ein glühender Dreyfus-Gegner. So begann der Artikel, mit dem er am 1. Juli 1903 den Start der Tour de France ankündigte, sogar mit einem Verweis auf Dreyfus' berühmtesten Fürsprecher: Émile Zola.

Es ist denn auch viel wahrscheinlicher, dass die Gründung von *L'Auto-Vélo* in erster Linie kommerzielle Motive hatte. Die größten Anteilseigner des neuen Blattes waren prominente Personen aus der Industrie: die Autobauer Dion, Zwilen de Nyevelt und Chasseloup-Lambot, der Fahrradhersteller Adolphe Clément und dazu Edmond Michelin, Miteigentümer der berühmten Reifenfirma. Die Sportpresse bildete für die Industrie damals ein wichtiges Massenmedium, und ihre Vertreter waren wenig angetan von der dominierenden Stellung von *Le Vélo*, die es Giffard ermöglichte, hohe Anzeigentarife zu verlangen und im redaktionellen Teil seine Gunst nach eigenem Gutdünken zu gewähren oder zu versagen. Mit ihrer Initiative versuchten die Industriellen, Giffard einen gefährlichen Konkurrenten zur Seite zu stellen, in der Hoffnung, seine Macht damit zu brechen.

Henri Desgrange, der nach einer kurzen Karriere als Amateurrennfahrer ein paar Jahre lang Werbemanager von Clément gewesen war, tat, was von ihm verlangt wurde. So gelang es ihm im Jahr 1901, *Le Petit Journal* dazu zu überreden, ihm die Organisation der zweiten Auflage von Paris–Brest–Paris anzuvertrauen, das wohlgemerkt eine Schöpfung von Giffard war. Im Jahr danach schrieb er ein eigenes Rennen Bordeaux–Paris aus, um die Ausgabe die im selben Jahr schon von *Le Vélo* organisiert worden war, ihres Glanzes zu berauben. Außerdem schuf er ein eigenes Monsterrennen: Marseille–Paris über eine Distanz von gut 800 Kilometern. All diese Initiativen waren taktische Meisterleistungen, doch ihr Ertrag war bescheiden. Ende 1902 erreichte die

Auflage von *L'Auto-Vélo* eine Höhe von 30.000 Exemplaren, was für ein junges Blatt zwar ziemlich gut war, sich im Vergleich zu den 80.000 Exemplaren, mit denen sich *Le Vélo* brüsten konnte, jedoch eher bescheiden ausnahm.

Der Richterspruch vom 15. Januar 1903, der die Direktion von *L'Auto-Vélo* dazu zwang, den Namen des Blattes wegen »Plagiaten« zu ändern, war ein neuerlicher Rückschlag. Die Auflage sank auf 20.000 Exemplare, und so war es denn auch kein Zufall, dass Desgrange vier Tage später beschloss, seinen Plan von einem Etappenrennen durch ganz Frankreich anzukündigen.

Das bedeutete nicht, dass er sich besonders viel von dieser Initiative erhoffte. Wie aus dem neuen Namen des Blattes deutlich wurde, glaubte Desgrange, dass die Zukunft im Automobilrennsport lag und nicht im Radsport. In den Monaten, die auf seine Ankündigung folgten, schenkte er dem für den 25. Mai geplanten Autorennen Paris–Madrid denn auch viel mehr Aufmerksamkeit als seiner eigenen Tour de France, die eine Woche später starten sollte. Die Berichterstattung darüber delegierte er zum größten Teil an seinen Assistenten Géo Lefèvre, den Mann, der als Erster auf die Idee gekommen war, ein Radrennen zu organisieren, das in mehreren Etappen durch ganz Frankreich führen sollte.

Die neue Tour de France war mit viel Aplomb angekündigt worden, doch die meisten berühmten Champions des Metiers zeigten so wenig Interesse für die Initiative von *L'Auto*, dass es in den ersten Monaten kaum Anmeldungen gab. Die sechs Etappen sollten durchschnittlich 400 Kilometer haben, und es sollte etwa eine Etappe pro Woche bestritten werden, was darauf hinauslief, dass die Teilnehmer gut einen Monat von zu Hause fort sein würden. Außerdem hatte Desgrange beschlossen, nur am letzten Tag Schrittmacher zuzulassen, weil die Hersteller sonst mit zu hohen Kosten konfrontiert worden wären. Das bedeutete, dass die Rennfahrer fast 2.000 Kilometer aus eigener Kraft

würden fahren müssen. Letzten Endes war das Preisgeld ein trauriges Abbild des Niedergangs, den der Radsport in jenen Tagen erlebte: Es betrug insgesamt nur 20.000 Franc, wovon der Gewinner des Gesamtklassements 3.000 einstreichen sollte. Dies war sogar noch weniger als die Beträge, die Terront manchmal für ein einziges Rennen erhalten hatte. Erst als die Redaktion die finanziellen Konditionen verbesserte und die Zahl der Ruhetage begrenzte, sodass das Rennen nur neunzehn Tage dauern würde, gingen genügend Anmeldungen ein, um starten zu können. Trotzdem hatte Desgrange so wenig Vertrauen in das Gelingen der Rundfahrt, dass er beschloss, sein eigenes Prestige nicht aufs Spiel zu setzen und Géo Lefèvre die Leitung des Rennens zu überlassen.

Anfangs schien Desgranges Pessimismus gerechtfertigt zu sein. Den Start der Tour verfolgten nur ein paar hundert Interessierte. Der Ankunft bei der ersten Etappe räumte Desgrange denn auch erheblich weniger Platz auf der Titelseite von *L'Auto* ein als der Leistung des Autorennfahrers René de Knyff beim Gordon-Bennett-Cup. Doch je weiter die Tour voranschritt, desto größer wurden die Überschriften. Die Bekanntgabe des Ergebnisses der vierten Etappe ging schon über die volle Breite der Titelseite, wenn diese ansonsten auch mit Betrachtungen über die Bahnsprinter-Duelle zwischen dem populären Jacquelin und dem »Fliegenden Neger« Major Taylor gefüllt war. Drei Tage später wanderten die Flieger von der Piste in den Innenteil. Und nach der letzten Etappe nahmen die Nachrichten über die Tour die gesamte Titelseite in Beschlag.

Der Grund für diese Entwicklung lag darin, dass sich die Haltung des Publikums im Laufe der Tour radikal geändert hatte. Die Berichte, die von Lefèvre und seinen Kollegen nach Paris telegraphiert worden waren, hatten so viel Interesse geweckt, dass bei den letzten Etappen nur noch wenig von der anfänglichen Gleichgültigkeit zu spüren war. Die Auflage von *L'Auto* war von 20.000 auf 65.000 Exemplare gestiegen, und Zehntausende Pariser waren auf den Beinen, um die Ankunft der übrig

gebliebenen Rennfahrer mitzuerleben. Zu Ehren des Siegers Maurice Garin wurde, genauso wie zwölf Jahre vorher für Terront, eine Reihe von Banketten organisiert. Der Metzgerjunge Lucien Pothier, der Zweiter geworden war, bekam vom Sportbund seiner Innung eine Goldmedaille überreicht, und andere Rennfahrer, die sich hervorgetan hatten, wurden in ihren Heimatorten als Helden empfangen.

Die Tour weckte so viel Begeisterung, dass das Publikum sich im Jahr danach aktiv mit dem Rennverlauf zu beschäftigen begann. Die Zuschauer streuten zig Kilogramm Kopfnägel, Heftzwecken, Krähenfüße und Glasscherben auf die Straßen. In der Nähe von Saint-Etienne wurden die Rennfahrer der Spitzengruppe von den Fans des lokalen Favoriten Faure angegriffen und mit Knüppeln traktiert, sodass Rennleiter Géo Lefèvre sie mit Pistolenschüssen befreien musste. In Nîmes versuchte eine Gruppe von Radsportfans aus dem benachbarten Alais, die Rennfahrer Jouselin und Aucouturier zu lynchen, aus Protest gegen den Ausschluss des Lokalmatadors Payan, der sich von einem Auto hatte ziehen lassen.

Payan war nicht der Einzige, der sich Unregelmäßigkeiten zuschulden kommen ließ. Im ersten Jahr wussten die Rennfahrer noch nicht genau, was sie erwartete, doch 1904 waren sie besser vorbereitet. Viele hatten sich mit Kursbüchern und Generalstabskarten versorgt, in denen die Möglichkeiten, Streckenteile abzukürzen, sorgfältig notiert waren. Die Straßen der Tour de France waren noch nicht abgesperrt, sodass jeder Radfahrer oder Automobilist das Recht hatte, sich zum Peloton zu gesellen. Und da die Etappen außerdem teilweise bei Nacht ausgefahren wurden, gab es fast unerschöpflich viele Möglichkeiten zum Betrug. Zuschauer schworen, sie hätten gesehen, wie Rennfahrer sich an einem Eisendraht, den sie mit Hilfe eines Korkens im Mund festhielten, von Autos hatten ziehen lassen. Um den Schein eines sportlichen Verlaufs zu wahren, verhängten Lefèvre und Desgrange anfangs hohe Geldbußen für relativ geringe Vergehen – so wurde es jedenfalls in *L'Auto* beschrie-

ben. Später wurden sogar zwei Rennfahrer ausgeschlossen. Damit geriet Desgrange in Konflikt mit dem französischen Radsportverband, welcher der Satzung zufolge als einziger das Recht besaß, Strafen zu verhängen. Der Verband weigerte sich, das Ergebnis der Tour anzuerkennen, und beschloss einige Monate später, die ersten vier Fahrer der Gesamtwertung zu disqualifizieren. Dies hatte zur Folge, dass der Sieg des neunzehnjährigen Cornet – der mit einer Rüge davonkam – kaum einen sportlichen Wert besaß. Kein Wunder, dass Desgrange nur noch wenig Heil in der Fortführung seines Unternehmens sah. Er schrieb:

Die Tour de France ist vorbei, und die zweite Auflage ist, befürchte ich, zugleich die letzte. Sie ist an ihrem eigenen Erfolg zugrunde gegangen, an den blinden Leidenschaften, die sie entfesselt hat.

Seinen Artikel beendete Desgrange mit den Worten:

Wir geben deshalb vorläufig anderen die Gelegenheit dazu, Abenteuer wie die Tour de France zu organisieren. Was das nächste Jahr betrifft, so werden wir untersuchen, welche anderen Möglichkeiten es gibt.

Viele andere Möglichkeiten gab es leider nicht. Der Automobilrennsport, der Desgrange so sehr am Herzen lag, hatte noch viel schlimmere Schläge erlitten als die Tour. Das Autorennen Paris–Madrid, das als der Höhepunkt des Jahres 1903 angekündigt worden war, musste nach einer Reihe von tödlichen Unfällen auf halbem Wege abgebrochen werden. Die Organisatoren hatten zwar vorhergesehen, dass es Todesopfer geben würde, doch glaubten sie, dass die Zahl auf drei bis vier beschränkt bleiben würde. Und dies war Desgrange zufolge, der als

Bewunderer Napoleons offenbar auch dem Sprichwort des Kaisers huldigte, dass man nun mal kein Omelett braten könne, ohne dabei Eier zu zerbrechen, ein »vertretbares Maximum, ein geringer Preis, der für den Fortschritt in einem so wichtigen Wirtschaftszweig wie der Automobilindustrie bezahlt werden musste«. Doch als die Rennfahrer, darunter der frühere Radsportler Farman und die Konstrukteure Renault, Bugatti und Rolls, Bordeaux erreichten, war dieses »Maximum« schon bei weitem überschritten. Die Fortsetzung des Rennens wurde durch die Behörden verboten. Zugleich fanden damit die populären Autorennen zwischen den europäischen Hauptstädten, die für den Verkauf von *L'Auto* ein so wichtiger Stimulus gewesen waren, ein Ende.

Es blieb Desgrange deshalb kaum etwas anderes übrig, als der Tour eine neue Chance zu geben. Jedoch beschloss er, eine Zahl von Vorkehrungen zu treffen, um die Gefahr von Unregelmäßigkeiten möglichst zu begrenzen. So vergrößerte er die Zahl der Etappen, verringerte jedoch die Entfernungen, sodass die Rennfahrer den größten Teil der Strecke bei hellichtem Tage würden zurücklegen müssen. Um den chaotischen Szenen bei den Ankünften vorzubeugen, ersann er ein äußerst originelles Verfahren, das übrigens unterstrich, dass Straßenradrennen für Leser und nicht für Zuschauer organisiert wurden: Der Ort, an dem die Ziellinie gezogen wurde, sollte geheim gehalten werden. Auch dank dieser Maßnahmen wurde die Tour ein Erfolg. Bei den ersten Etappen ereigneten sich noch viele äußerst fragwürdige Zwischenfälle, doch am weiteren Verlauf gab es wenig auszusetzen. Das Interesse des Publikums war noch größer als bei den vorigen Ausgaben, und die Auflage von *L'Auto* stieg auf über 100.000 Exemplare.

So kündigte Desgrange im Jahr 1905 an, dass er zum ersten Mal auch Berge in die Strecke seiner Tour aufnehmen werde, nämlich den Ballon d'Alsace, die Côte de Laffrey und den Col Bayard. Zwei Jahre später erweiterte er die Zahl der Bergprüfungen mit einer Etappe durch das Chartreuse-Massiv. Im Jahr 1910 folgten die Pyrenäen, 1911 der Gali-

bier. Dieser war mit seinen gut 2.600 Metern Höhe vorerst der höchste französische *col*, der mit dem Fahrrad erklommen werden konnte, sodass damit vorläufig eine neue Grenze erreicht war. Trotzdem nahm die Begeisterung des Publikums für die Tour auch danach weiter zu. Der Grund dafür war, dass Desgrange und seine Assistenten nicht nur eine neue Rennformel entwickelt hatten, sondern auch eine neue Form des Sportjournalismus. Die Berichte über Bordeaux–Paris oder Paris–Roubaix waren kurze Geschichten; die Reportagen über die Tour de France aber bildeten ein Feuilleton, welches die Redakteure mit allen klassischen Ingredienzen versahen, die zu einem solchen Genre dazugehören.

Seit dem ersten Straßenrennen, seit Paris–Rouen im Jahr 1869, hatten die Radsportjournalisten stets ihr Bestes gegeben, um den Rennverlauf so getreu wie möglich zu rekonstruieren. Das bedeutete, dass ihre Berichte nur dann interessant waren, wenn die Rennen, über die sie schrieben, ausreichend Anlass dazu gaben. Deshalb sahen sich die organisierenden Blätter gezwungen, immer wieder neue, noch sensationellere Strecken zu finden. Wie die Redakteure von *L'Auto* nun aber mehr oder weniger durch Zufall herausfanden, war dies überhaupt nicht notwendig. Was die Leser von Sportblättern fasziniert, ist nicht der Rennverlauf als solcher, sondern die Art und Weise, wie er beschrieben wird. Evert Straat, der jahrelange Schachredakteur der niederländischen Tageszeitung *de Volkskrant*, hat einmal gesagt, dass Homer das große Vorbild eines jeden Sportjournalisten sein müsse: ein Dichter, der aus einem Streit zweier Räuberbanden um eine Hure ein unsterbliches Epos zu machen verstand.

Der erste Redakteur von *L'Auto*, der diese Erkenntnis in die Praxis umsetzte, war Géo Lefèvre. Die Tour de France war sein Kind. Er war der Erste gewesen, der die Idee einer solchen Rundfahrt geäußert hatte, und sorgte nun anfangs nicht nur für die Organisation, sondern auch für die Berichterstattung über das Ereignis. Im Frühjahr 1903 hatte es



den Anschein, dass seine Initiative in einem Fiasko enden würde, weil keiner der großen Stars die Absicht zu haben schien, sich an dieses Abenteuer heranzuwagen. Deshalb beschloss Lefèvre, neue Stars zu erschaffen. Rennfahrer wie Pagie, Fourreaux und Pothier, die noch kein Rennen gewonnen hatten, wurden mit homerischen Epitheta versehen und der Leserschaft als »der Prinz der Bergwerke«, »der Champion der Tischler« und »der schreckliche Metzger von Lens« verkauft. Besondere Aufmerksamkeit schenkte Lefèvre dem Fahrer Dargassies, dem »strammen Schmied aus Grisolles«, der noch nie an einem Radrennen teilgenommen hatte, der jedoch, um diesen Mangel wettzumachen, von seinem Dorf im Languedoc aus mit dem Fahrrad nach Paris gefahren war. Die Heldentaten von Dargassies, der eine vorzügliche Tour fuhr und am Ende Elfte werden sollte, wurden in den Berichten, die Lefèvre nach Paris telegraphierte, zu einem täglich wiederkehrenden Motiv.

Desgrange, der sich in dem Maße, wie sich der Erfolg der Tour deutlicher abzuzeichnen begann, aktiver mit der Berichterstattung beschäftigte, übernahm die Vorgehensweise von Lefèvre und verstand es, diese auf ein hohes Niveau zu steigern. So schrieb er nach dem Ende der letzten Etappe nicht, dass »die Herren Garin, Pothier und Augereau nicht müde wirkten«, wie es seine Vorgänger getan hätten, sondern spickte seinen Bericht mit Phrasen wie dieser:

Steile Berge, kalte und dunkle Nächte, heftige und schneidende Winde, ständige und ungerechte Rückschläge, unwegsame Pfade, endlose Anstiege, Straßen, die immer weiter und weiter gehen – nichts konnte die Unbeugsamkeit und die Willenskraft dieser Männer brechen.

Mit derart schwülstiger Prosa wurde Desgrange der wichtigste Architekt des Mythos von den »Giganten der Landstraße«, ein Ausdruck,

den er am Abend vor der Ankunft in Paris zum ersten Mal benutze. In seinen Beschreibungen verliefen die Rennen immer viel heroischer, dramatischer und sportlicher, als es in der Wirklichkeit jemals der Fall gewesen sein kann. Allen Informationen, die diesem Bild hätten abträglich sein können, wurde die Aufnahme in die Spalten von *L'Auto* weitestgehend verwehrt. So machte er für die vielen Nägel, die immer wieder auf die Straßen gestreut wurden, ausnahmslos »Vandalen« oder »Vagabunden« verantwortlich, während er ganz genau wusste, dass auch manche Fahrer diese Methode anwandten, um ihre Konkurrenten zu schädigen. Der deutsche Rennfahrer Hans Ludwig, der 1913 ein kleines Buch mit »Tipps« für seine angehenden Kollegen schrieb, schildert zum Beispiel, wie die Rennfahrer von früher niemals vergaßen, ein Säckchen mit Nägeln mitzunehmen. Diese hatten einen verstärkten runden Kopf, sodass ihre Spitzen immer nach oben zeigten, wenn sie auf den Boden geworfen wurden. Als die Organisatoren der großen Rennen dazu übergingen, das Gepäck der Teilnehmer zu durchsuchen, versteckten die Rennfahrer ihre Nägel in ihrer Trinkflasche oder in ihrem Lenker.

Ein charakteristisches Beispiel für die Art und Weise, wie Desgrange und seine Assistenten ihrem Rennen ein heroisches Ansehen zu geben versuchten, ist die Einführung der Bergetappen im Jahr 1905. Desgrange präsentierte diese als ein unerhörtes und gefährliches Experiment, dessen Ausgang niemand vorherzusagen vermochte. So schrieb er über den ersten Berg, der in jenem Jahr erklommen werden sollte:

Keiner von uns weiß, was uns der Ballon d'Alsace bringen wird.  
Die Passage durch die Berge ist die größte Neuerung dieses Jahres. Unsere Angst ist genauso groß wie die der Rennfahrer.

In dem Bericht über die entsprechende Etappe hob er nochmals den einzigartigen Charakter des Ereignisses hervor:

Die fünf Rennfahrer an der Spitze lieferten sich einen Kampf, den ich ohne die geringste Übertreibung als ein sportliches Epos charakterisieren muss ... Es war glänzend, ja, ergreifend. Die Bezwingung des Ballon d'Alsace ist eines der aufregendsten Ereignisse, die ich jemals erlebt habe, und bestätigt zum x-ten Male, dass die menschliche Unerschrockenheit keine Grenzen kennt und dass ein gut trainierter Athlet zu den unwahrscheinlichsten Leistungen in der Lage ist.

Doch ganz gleich, was Desgrange auch behauptete, Radrennen durch die Berge waren nichts Neues. Es ist äußerst unwahrscheinlich, dass Desgrange nichts von dem Rennen über den Brennerpass im Jahr 1894 wusste, doch es kann ihm unmöglich entgangen sein, dass auch die Teilnehmer der Frankreich-Rundfahrten von 1903 und 1904 schon einen echten Berg überqueren mussten: den Col de la République, der mit seinen 1.161 Metern nur siebzehn Meter kleiner war als der Ballon d'Alsace. Desgrange hatte dem Ereignis damals tatsächlich keine große Beachtung geschenkt; das Konzept der Rundfahrt war noch so neu, dass er die rhetorischen Möglichkeiten einer Bergprüfung noch nicht erkannt hatte. Als er 1905 sein Versäumnis gutmachte, erwähnte er den République mit keinem Wort, weil er damit die Dramatik seines Exposés geschmälert hätte. Und die Suggestion, die von seiner Prosa ausging, war offensichtlich so stark, dass in nahezu allen Nachschlagewerken das Tour-Jahr 1905 noch immer als das Jahr der ersten Bergetappen bezeichnet wird.

Auch seine Präsentation der Pyrenäenpässe im Jahr 1910 ist eine Meisterleistung der Rhetorik. In dieser Zeit konnte von Massentourismus noch keine Rede sein, und die Pyrenäen waren für die meisten Franzosen noch ein vollkommen unbekanntes Terrain, ein scheinbar unzugängliches Gebiet zwischen dem Seebad Biarritz und dem Wallfahrtsort Lourdes, bevölkert von Bergbewohnern mit seltsamen Bräu-

chen, die einen unverständlichen Dialekt sprachen. Dank der Unwissenheit des Publikums hatte Desgrange in seinen Vorberichten freie Hand. Er schrieb über »Bären, die aus Spanien kamen, auf der Suche nach Futter«, und zitierte Berichte, in denen das Gebiet der Pässe »der Kreis des Todes« genannt wurde. Seine Schlussfolgerung lautete:

Wir schicken unsere Männer in die mysteriösen, unbekanntenen Gegenden, und niemand weiß, ob wir nicht die Grenzen überschreiten, ob wir die menschliche Energie nicht vor zu schwere Aufgaben stellen.

In den Tagen vor der Pyrenäenetape wurde die Spannung immer weiter gesteigert, wobei Desgrange es natürlich nicht versäumte, beiläufig Werbung für sein Blatt zu machen:

Die Erstürmung der furchtbaren Pyrenäen-Anstiege durch diese Männer wird für diejenigen, die sie mitverfolgen können, ein herrliches Schauspiel sein, und niemand wird dem Bedürfnis widerstehen können, die Geschichte ihrer grandiosen Leistungen Zeile für Zeile zu verschlingen.

Aus dem Startort Luchon meldete der Reporter von *L'Auto* noch:

Diejenigen, welche die Pässe des Tages erkundet haben, erschauern noch vor dem Gedanken daran und glauben, dass die Rennfahrer vor einer unlösbaren Aufgabe stehen.

Aber nein, schrieb Desgrange, das menschliche Durchhaltevermögen kenne keine Grenzen und ihm zufolge würden gewiss sechs, vielleicht sogar auch acht Rennfahrer dazu in der Lage sein, den Schrecken, die sie erwarteten, zu trotzen. Was er verschwieg, war, dass der Touring

Club de France schon 1902 ein Radrennen organisiert hatte, das zwei Mal über den höchsten Pyrenäenpass, den Col du Tourmalet, führte. Und es ist nicht anzunehmen, dass Desgrange davon keine Kenntnis hatte: Sein eigenes Blatt hatte damals einen Bericht über das Rennen veröffentlicht.

Die Pyrenäenetappe war 326 Kilometer lang, und die Straßen über die vier cols, die in die Strecke aufgenommen wurden, waren noch nicht gepflastert, sodass die meisten Rennfahrer ihr Fahrrad nach oben schieben mussten. Tatsächlich war dies eine Aufgabe, die, auch in einer Zeit, in der Monstertappen keine Ausnahme bildeten, als außergewöhnlich schwer galt. Zu schwer, wie manche Rennfahrer meinten. So berichtete Victor Breyer, einer der Mitarbeiter von Desgrange (der seinerseits in Paris weilte), am nächsten Tag in *L'Auto* von der Konversation, die er »bei einer brütenden Hitze« im Anstieg zum Aubisque mit Octave Lapize geführt hatte:

»Nun, was ist los, Lapize?«

»Was los ist, ist, dass ihr alle Verbrecher seid! Hören Sie das? Sagen Sie das in meinem Namen mal Desgrange, solche Strapazen kann man von niemand verlangen. Ich habe genug davon.«

Trotzdem machte Lapize weiter und gewann die Etappe, die trotz aller düsteren Prophezeiungen von sechszwanzig Fahrern beendet wurde. Von einer wirklich unmenschlichen Aufgabe konnte offenbar keine Rede sein. Doch selbstverständlich ließen Desgrange und sein Stab auf keine Weise durchblicken, dass sie in ihren Vorberichten vielleicht einen Tick übertrieben hatten. Die Rennfahrer hatten ihnen zufolge bewiesen, »Helden« zu sein, auch die dreizehn Ausgeschiedenen, denn diese waren »lediglich einige Stunden nach Kontrollschluss ins Ziel gekommen«. Dass ihre Zahl so gering war, lag an »dem herrlichen, sonnigen Wetter«. (Als ein Jahr später ebenso wenig Rede von einem

Gemetzel war, sollte es dann »ein erfrischender Regenschauer« sein, der die Rennfahrer vor Schlimmerem bewahrte.)

In Anbetracht der schauerlichen Szenen, auf welche die Redakteure von *L'Auto* das Publikum vorbereitet hatten, bildete die Pyrenäen- etappe eigentlich einen Antiklimax. Doch es ist Desgranges apokalyptische Vision, die in die Radsportgeschichte einging, und nicht die viel mildere Wirklichkeit. In dem Maße, wie die Zeit verstrich, wurde das Wetter immer schlechter und die Organisatoren verwandelten sich von »Verbrechern« zu »Mördern«. Eine bezeichnende moderne Version der Episode ist in Jean Nelissens *Tour de France. Hemel en hel op een stukje leer* zu finden:

In den Pyrenäen spielten sich im Jahr 1910 herzerreißende Szenen ab. In der Einöde aus Stein und Schnee, in der es bitterkalt war und bei einem Hagelschauer manchmal große Eiskörner auf die Arme und Beine der Rennfahrer niederprasselten, hatten Arbeiter einen schmalen Weg zwischen hohe Schneemauern gegraben. Mehrfach wurden erschöpfte und halb erfrorene Rennfahrer weinend in eine Berghütte hineingetragen... Ein erschöpfter Rennfahrer rief Henri Desgranges [sic!] zu, dass er ein Mörder sei.

Derartige Geschichten bilden einen Hinweis auf den enormen Erfolg der Tour. Sieben Jahre nach dem mühsamen Beginn war die Frankreich-Rundfahrt dem Stadium eines normalen Radrennens bereits erwachsen und zu einer Quelle von Legenden geworden, die im Laufe der Zeit immer hübscher wurden. Dieser Erfolg ist zu einem beträchtlichen Teil das Werk von Henri Desgrange selbst gewesen. Ohne seine Anstrengungen hätte sich diese Entwicklung sicher nicht so schnell und so gründlich vollzogen. Von Beginn an hat Desgrange mit voller Überzeugung danach gestrebt, seinem Unternehmen eine mythische Dimen-

sion zu verleihen. Natürlich spielten dabei auch wirtschaftliche Motive eine sehr wichtige Rolle. Desgrange war vor allem ein Geschäftsmann, und er verlor den Erfolg seines Blattes keinen Moment lang aus den Augen. Doch das heißt nicht, dass er ein Zyniker oder Komödiant war. Er konnte seine Rolle nur so perfekt spielen, weil er fromm an den moralischen Wert seiner Schöpfung glaubte. Er war in der Zeit nach dem Deutsch-Französischen Krieg aufgewachsen, als viele Franzosen im Sport ein wichtiges Mittel sahen, um ihrem Land jenen neuen Elan zu geben, der notwendig war, um die Niederlage zu rächen. Desgrange war ein überzeugter Anhänger dieser Auffassung und glaubte, dass die Tour einen wichtigen Beitrag zu einer nationalen Genesung leisten könne:

Wie viele von den Tausenden, die die Tour vorbeifahren sehen, fühlen sich nicht durch die sportliche Gnade berührt und schämen sich nicht des Mangels an körperlicher Anstrengung, den sie immer an den Tag gelegt haben? Und wie viele von ihnen fassen nicht den mutigen Entschluss, ein neues Leben zu beginnen, ein Leben voller Aktivität und Kampf?

Die Rennfahrer, und namentlich die französischen Rennfahrer, sollten Desgrange zufolge ein Vorbild für die ganze Nation sein, und er versäumte denn auch nie, ihre Heroik und ihr Durchhaltevermögen zu betonen und wenn nötig aufzubauschen. Und er war nicht dazu bereit, auch nur das geringste Verständnis für Rennfahrer aufzubringen, die seinem Ideal nicht entsprachen. Es geht die Geschichte, dass der Sieger von 1905, Trousselier, ihn während eines schweren Anstiegs für alles und jedes beschimpfte, woraufhin Desgrange aus seinem komfortablen Sportwagen heraus geantwortet haben soll: »Leiden, Trousselier, das ist die vollständige Entfaltung der Willenskraft. Beweisen Sie, dass Sie ein Mann sind!«

Trousselier scheint mit einem Fluch geantwortet zu haben. Dennoch hatten er und seine Kollegen allen Grund dazu, Desgrange dankbar zu sein. Durch die großen Anstrengungen, welche die Rennfahrer während der Tour erbringen mussten, und die Art und Weise, wie diese in der Sportpresse verherrlicht wurden, hatte der Radrennsport einen neuen Impuls erhalten. Die »Giganten der Landstraße« verschafften den Eintagesklassikern und den anderen Rennen, an denen sie teilnahmen, ein enormes Prestige, und wenn sie auf der Bahn auftauchten, strömte das Publikum in Massen in die Velodrome. Ihr Ruhm erstreckte sich bis weit über die Grenzen ihres eigenen Landes hinaus, und vor allem die italienischen Hersteller rissen sich um ihre Dienste. Und mit ihrer Popularität stieg auch ihr Einkommen. 12.000 Franc, einschließlich der Herstellerprämien, verdiente Maurice Garin mit seinem Tour-Sieg im Jahr 1903. Vier Jahre später kassierte Lucien Petit-Breton mehr als das Zweieinhalbfache. Die goldenen Zeiten des Radsports hatten begonnen.