

RON COUWENHOVEN

DE TOUR VAN TOEN

1903 - 1918

**NIEUWE VERHALEN
UIT OUDE RONDES**

DE
 **BARBAAR** ▶
UITGEVERIJ

DE TOUR VAN TOEN (1903-1918)

Copyright © 2022 De Barbaar Uitgeverij

Auteur: Ron Couwenhoven

Voorwoord: Raymond Kerckhoffs

Redactie: Uitgeverij Gideon en Theo Veldhuis

Foto's: archief Ron Couwenhoven

Omslagontwerp en binnenwerk: Jonathan Reining | Jore ontwerp

Jaar van uitgave: juni 2022

www.debarbaar.com

ISBN: 978-90-5999-909-1

NUR: 480, 489

Alle rechten voorbehouden

Voorwoord Raymond Kerckhoffs 5

Inleiding 9

1. 'Garin? Nooit van gehoord!' (1903) 13
2. Dag 1 van de Tour (1903) 24
3. De Tour per kettingloze fiets (1903) 33
4. Koersen voor een habbekrats (1904) 37
5. Gevechten en pistoolschoten (1904) 42
6. Henri Cornet, de jongste winnaar (1904) 50
7. Koersen over een tapijt van spijkers (1905) 57
8. De beklimming van de Ballon d'Alsace (1905) 63
9. Overmacht van René Pottier (1906) 71
10. Het drama René Pottier (1906) 77
11. De Renner met de Hoge Hoed (1907) 83
12. De liefdesbrieven van Petit-Breton (1907) 92
13. Het gevecht op de Col de Porte (1907) 98
14. Petit-Breton op herhaling (1908) 105
15. Koersen met de kop (1908) 111
16. De paria's van het peloton (1909) 119
17. De one-manshow van François Faber (1909) 125
18. Een iconische rit naar Belfort (1909) 131
19. Koersen op de Tourmalet (1910) 141
20. Het gevecht Faber-Lapize (1910) 147
21. De renner die verdronk (1910) 154
22. Klimmen op de Galibier (1911) 163
23. Het schandaal rond Paul Duboc (1911) 170
24. Belg aan het bewind (1912) 179
25. Feest in Brussel (1912) 186
26. Het circus-Desgrange (1913) 195
27. De ontmaskering van Ritten Vanlerberghe (1913) 202
28. Wandeletappe naar Marseille (1914) 209
29. Het fenomeen Thys (1914) 216
30. De dood van François Faber (1914-1918) 225
31. Chaos in Frankrijk (1914-1918) 233

HET AVONTUUR DAT TOUR DE FRANCE HEET

Het was ergens in de Franse Alpen op zo'n grote parkeerplaats net buiten een kleine stad, waar grote platanen voor wat schaduw en koelte onder de brandende zon zorgden. In 1996, het jaar van Le Grand Départ in Den Bosch, volgde ik als jonge sportverslaggever voor de eerste maal voor De Telegraaf de Tour de France. De krant waar mijn ouders op geabonneerd waren en waarvan ik als tiener altijd al de wielerverhalen woord voor woord spelde.

Aan de zijkant van de bus van de Rabobank-ploeg stond ik met ploegleider Adri van Houwelingen te praten. Hij vertelde me dat hij in zijn tijd als wielrenner een abonnement op De Telegraaf had genomen. Daar was één reden voor: de wielerverhalen van Ron Couwenhoven. Hij wilde zijn mening en zijn zienswijze over het wel en het wee in het peloton lezen.

In de 25 jaar die ik vervolgens voor De Telegraaf over het wielrennen schreef heeft die bekentenis van Adri van Houwelingen regelmatig door mijn hoofd gespookt. Het werd onbewust mijn grote streven om ook wielerverhalen te schrijven die zo goed en sterk onderbouwd waren, en een verrassende invalshoek hadden, dat wielervanliefhebbers hiervoor speciaal de Krant van Wakker Nederland gingen kopen.

Op het moment dat ik bij De Telegraaf op de sportredactie kwam, zat Ron Couwenhoven op de redactie reportage. Hij maakte veelal de grote leesverhalen voor de zaterdageditie. Het waren de gloriejaren van De Telegraaf waarbij de oplage in het weekend geregeld zelfs boven het miljoen (exemplaren) lag.

De kracht van Wakker Nederland was toen dat De Telegraaf eigenlijk de thermometer van de maatschappij was. Men wist precies te brengen wat er bij de bevolking leefde, doordat onderwerpen niet aan de vergadertafels werden verzonnen maar door de verslaggevers werden aangedragen die zich onder de mensen bevonden. Couwenhoven was daar een meester in en wist altijd de meest kleurrijke personen uit de samenleving te vinden voor prachtige reportages.

In al die jaren dat ik de wielerverslaggeving voor De Telegraaf deed, kon ik bij vragen of voor advies over de wielersport altijd bij Ron terecht. En later kon ik zijn brieven aan renners die hij op Facebook schreef, publiceren op mijn website cyclingopinions.nl. Zodoende liet hij mij vanaf het begin ook steeds zijn verhalen lezen over de roemrijke beginjaren van de Tour de France.

Nu ben ik iemand die al veel boeken over de hersenspinsels van Tour de France-oprichter Henri Desgrange en zijn assistenten Alphonse Steinès en Géo Lefèvre heeft gelezen. Uit het verleden haal je immers altijd wijze lessen voor de toekomst. Zo stond ik in de roemruchte dopingjaren (1998-2012) geregeld stil bij uitspraken van Desgrange uit de tweede editie van de Tour de France in 1904.

Toeschouwers gingen zich dat jaar bemoeien met het verloop van de wedstrijd en strooiden spijkers op de weg. Couwenhoven heeft zelfs voor dit boek weten te achterhalen dat de eerste Tour-winnaar Maurice Garin direct in de eerste rit werd bedreigd door een automobilist die hem van de weg had willen rijden: 'Saint-Étienne passeer je niet levend.' Op de Col de la République nabij de hoofdstad van het departement Loire stoof het publiek op de renners af om de weg te blokkeren zodat thuisrijder Antoine Faure naar de overwinning kon rijden. 'Grijp Garin! Leve Faure! Sla ze dood!' Er moesten door officials zelfs pistolen worden getrokken en schoten in de

lucht gelost. Desondanks liepen diverse renners, waaronder Garin, rake klappen op. Deze Tour werd tot de Koers van de Schande omgedoopt. Of de Tour nog een toekomst had na al deze ernstige incidenten werd er aan Desgrange gevraagd? 'Natuurlijk,' antwoordde de hoofdredacteur van L'Auto en geestesvader van de Tour de France. 'Alle schandalen zullen de Tour echt op de kaart zetten en alleen maar groter maken.'

Woorden waaraan ik in de dopingjaren geregeld moest denken toen ook velen schreeuwden dat het wielrennen op sterven na dood was.

'De Tour van Toen' geeft een heel compleet beeld van de eerste jaren van de Ronde van Frankrijk. Ongekend is ook het unieke fotomateriaal. Couwenhoven heeft veel verhalen uit de oude edities van L'Auto weten te achterhalen en vooral dankzij de epistels van Desgrange, die continu in het oog van de orkaan van de Tour-strijd zat, krijg je via vele heroïsche anekdotes en verhalen goed in beeld hoe de Tour van 1903 tot en met 1918 evolueerde.

Niet alleen de verhalen van de winnaars, maar ook het heldenepos van de vele onbekende renners komt aan bod. Prachtig is bijvoorbeeld welke mannen (wielrenners kon je ze eigenlijk niet noemen) zich kwamen melden op de redactie van L'Auto in Montmartre om deel te nemen aan de eerste Tour in 1903. Zoals de onbekende Dargassies uit Grisolles, die onlangs een fiets had gekocht en zo'n Tour de France leek hem wel iets. Of hij al eens had gekoerst? Ja, één keer een ritje van 100 kilometer. En de laatste drie maanden had hij zo'n 500 kilometer gereden, steeds vrijwel zonder eten, om zichzelf te trainen. Van de toen bekende wielrenners Garin en Aucouturier had hij nog nooit gehoord. Toch maakte de onbekende man uit de Haute-Garonne in het gesprek genoeg indruk om een startbewijs voor de Tour te krijgen.

Het tekent het grote avontuur dat de Tour de France toen was en eigenlijk nog steeds is. Zeker als je niet alleen focust op het front van het peloton.

Inmiddels heb ik het voorrecht gehad om bij 32 Tour de Frances als journalist aanwezig te zijn. Toch beginnen bij het lezen van al deze verhalen mijn ogen te glinsteren en ben ik stiekem jaloers op de journalisten die in die eerste jaren het voorrecht hadden om de Ronde van Frankrijk te volgen en er kleurrijke verslagen over mochten schrijven.

Dankzij 'De Tour van Toen' heb ik echter een beetje het gevoel gekregen dat de tijdmachine uit 'Back to the Future' daadwerkelijk bestaat en dat ik toch een glimp opvang van de roemruchte eerste jaren van de grootste wielervedstrijd op de wereld.

Raymond Kerckhoffs
Hoofdredacteur RIDE Magazine en WielerFlits
1996-2019 wielerverslaggever De Telegraaf

DE TOUR VAN TOEN

Zestig renners trokken woensdag 1 juli 1903 om drie uur 's middags de toeclips aan en vertrokken voor zes etappes van in totaal 2800 kilometers in de eerste Tour de France. Zeventien uur en driekwartier later reed Maurice Garin uit Lens als winnaar van de eerste etappe over de meet in Lyon. De grandioze historie van de Ronde van Frankrijk was begonnen.

In de oertijd van de Tour hadden de coureurs niet alleen met hun concurrenten te maken, maar ook met starts in het holst van de nacht, en met ritten van meestal meer dan 300 kilometer over vaak onverharde wegen vol steenslag, kasseien en klinkers. Het peloton was verdeeld in twee categorieën. De 'Azen', die werden betaald door rijwielabrikanten, en de zogenaamde 'onverzorgden', die op eigen kosten door Frankrijk fietsten, hun fiets zelf moesten onderhouden en in de eerste jaren onderweg zelf hun proviand bijeen moesten scharrelen.

Wie waren deze mannen? Die onverschrokken kerels die er niet voor terugdeinsden om desnoods een etmaal lang onderweg te zijn? Wat maakten ze mee onder de brandende zon en in het noodweer dat de wegen in modderpaden veranderde? Hoe kwamen ze over de kolossale Pyreneeën en Alpen?

In *De Tour van Toen* wordt op al die vragen ingegaan aan de hand van een diepgaand onderzoek in de primaire bron: de Franse sportkrant *L'Auto*, het blad van Tourdirecteur Henri Desgrange. De hoofdredacteur zat zelf tot 1936 in het spoor van de kampioenen. Hij miste vrijwel niets van de bikkelharde gevechten tussen de toppers. En zijn medewerkers

beschreven de onwaarschijnlijkste details over de mannen uit de tweede categorie. Ook is gebruik gemaakt van de verslagen van andere ooggetuigen, zoals de Vlaamse journalist en wielpropagandist Karel Van Wijnendaele, en de commentaren die de renners zelf gaven.

De Tour van Toen beschrijft de Tour de France van 1903 tot en met 1918, met tal van buitengewone details en verhalen uit dit heroïsche tijdperk van de wielersport.

Ron Couwenhoven
Zaandam, mei 2022



1903

WOENSDAG 1 JULI

1

'GARIN? NOOIT VAN GEHOORD!'

De belangrijkste mededelingen met betrekking tot zijn Tour de France cycliste had Henri Desgrange al lang voor de eerste juli 1903 gedaan. Die woensdag zou de Tour in Villeneuve-Saint-Georges bij Parijs om drie uur 's middags van start gaan richting Lyon, 467 kilometer verder. Maar in de week voor de start voegde hij er dagelijks nog wat berichten aan toe. Hij hield niet op te benadrukken hoe bijzonder zijn Tour de France was. Hij en zijn medewerkers meldden dat het juist was dat uitvallers in de volgende rit gewoon weer konden starten, maar dat zij dan wel uitgesloten waren van een klassering in het eindklassement. De lezers kregen te horen dat alleen tijdens de laatste rit van Nancy naar Parijs gangmakers mochten worden ingezet, in alle andere ritten waren zij verboden.

Dat was een beslissende vernieuwing, die Desgrange doorvoerde in de grote wegkoersen. Tot dan toe werden in alle klassiekers met afstanden van meer dan 300 kilometer gangmakers toegelaten. Voor het eerst waren de renners over de volledige afstand van de eerste vijf Touretappes op zichzelf aangewezen. De kortste rit van Toulouse naar Bordeaux was nog altijd 286 kilometer. De rest van de etappes ging over 350 kilometer of meer. De sancties bij overtredingen waren keihard: fraudeurs werden onmiddellijk uit koers gezet.

Dat gold trouwens ook voor coureurs die helpers in automobielen op de weg brachten. Omdat niemand wist hoe dit reglement zou uitpakken, hield Desgrange wel een slag om de arm. Als het nodig was, konden de regels ter plekke worden aangepast.

Prijzen

Het prijzenpakket werd bekend gemaakt: 3000 francs voor de winnaar, 2000 voor nummer twee. De eerste ritzege bracht 1500 francs op. In Marseille viel nog maar 1000 francs voor de ritwinnaar te verdienen en daarna zakte dat tot 700 francs. Nummer zeven en acht incasseerden slechts 50 francs. Die achtste prijs werd steeds door monsieur Plon, uitgever van de toeristische landkaart Guillot, gesponsord. Er waren acht dagprijzen en veertien eindprijzen te verdelen. In totaal zette L'Auto het kapitaal van 20.000 francs in. Een fortuin dat in het verleden alleen in Parijs-Brest-Parijs te verdienen viel.

Alle deelnemers moesten 10 francs inschrijfgeld betalen, maar kregen wel een garantiebedrag van 95 francs als zij de hele Tour voltooiden. Dat was vijf francs per dag, waarvan ze dan wel hun hotel en eten moesten betalen, plus alle bijkomende kosten voor het onderhoud van hun fiets.

Deelnemers

Op 24 juni meldde L'Auto de eerste details over de deelnemers. Léon Georget uit Châtellerault werd als eerste coureur aan de lezers van de krant voorgesteld. Hij was 23 jaar en nog maar net prof. Later zou hij onverslaanbaar blijken in de Bol d'Or, de voornaamste klassieker op de wielerpistes die over 24 uur met tandemgangmaking ging. Hij won die race gelijk in zijn debuutjaar 1903, en later nog eens acht keer. Ze noemden hem 'Le Brutal', wat wel iets over zijn karakter zei. Er viel met hem niet te spotten, ook al was hij maar een klein ventje van net 1,67 meter. Hij was van top tot teen gespierd en woog 71 kilogram. Hij reed op een Aiglou met Dunlopbanden en monteerde een versnelling van 5,75 meter per omwenteling.

Daarmee zat hij aan de voorzichtige kant, want Pierre Desvages uit Saint-Denis bij Parijs monteerde 6 meter. Desvages was een ervaren vélocipédist die niet alleen Parijs-Brest-Parijs had gereden in de toeristencategorie, maar ook al in Zwitserland, België en Italië had gefietst.

Als vice-president van Intermagasin Sport kwam hij daar voor zaken. Bovendien was hij voorzitter van de Union Sportive de la Ville de Saint-Denis. Een echte liefhebber dus. Hij was ook klein van stuk: 1,67 meter lang en hij woog 74 kilogram. Desvages reed op een Champion met een BSA-freewheel en een Terrot-rem op de voorband. Hij gebruikte net als Georget Dunlopbanden.

Barbrel, die ook uit Parijs kwam, zou op een Roussin met BSA-freewheel van start gaan. Daarop had hij Vitalbanden gemonteerd. Barbrel was 1,68 meter lang en woog 68 kilogram. Toch ging hij met een reuzenversnelling van 6,60 meter van start. Dat was overigens nog niets vergeleken met het verzet dat Émile Pagie uit Tourcoing had gemonteerd: 6,87 meter. Pagie was 22 jaar en een reus van 1,80 meter lang en 83 kilogram zwaar. Hij had zijn eigen fiets gebouwd. Het merk was dus Pagie en de banden kwamen van de firma Eureka. Pagie had al opmerkelijk gepresteerd in klassiekers als Parijs-Roubaix en Bordeaux-Parijs. Hij had daardoor ervaring met langeafstandskoersen op het hoogste niveau.

'Garin? Nooit van gehoord!'

Op de redactie van L'Auto aan de Rue du Faubourg Montmartre was het een komen en gaan van coureurs. Er kwamen vreemde vogels binnen. Géo Lefèvre, die door Henri Desgrange tot koerscommissaris was gebombardeerd en de controles onderweg voor zijn rekening zou nemen, beschreef de mannen: 'Donderdag heb ik een geweldige kerel ontvangen. Sterk, maar toch gedrongen. Benen als pilaren. Gebruind gezicht. Lachende ogen, een lange blonde snor en een puntbaardje.' Het was een ongecompliceerde man van dertig jaar die hij nooit eerder had gezien, maar waarmee de journalist een opmerkelijk gesprek had.

'Ik ben Jean Dargassies uit Grisolles en kom u inlichtingen vragen over uw Tour de France,' zei de onbekende.

'Maar heeft u dat dan niet gelezen in L'Auto?'



► De Tour van 1903 maakte hem wereldberoemd, maar al in 1901 won Maurice Garin Parijs - Brest - Parijs. In Frankrijk was hij toen al een vedette.

'O, L'Auto! Die komt in Montauban, maar ik had geen tijd om daar naartoe te gaan. Een vertegenwoordiger van Le Gladiator heeft mij een fiets verkocht en mij verteld dat er een Tour de France zou worden georganiseerd. Toen heb ik gezegd: "Dargassies, dat is wat voor jou!" Dus hier ben ik. Schrijf mij maar in als deelnemer.'

'Maar heeft u wel eens gekoerst?'

'Ja, één keer, in een toer van 100 kilometer. Maar dat telt niet. Er deden alleen harlekijnen mee die anderhalf uur na mij arriveerden. De laatste drie maanden heb ik vijf keer de rit naar Montauban en terug gereden. 500 kilometer. Vrijwel zonder eten. Om mijzelf te trainen.'

'Maar kent u uw concurrenten?'
'Nee, maar dat zal gauw genoeg veranderen.'
'Heeft u wel eens van Garin gehoord?'
'Garin? Nee, nooit van gehoord.'
'En Aucouturier?'
'Nee, ook niet.'
'Oké, ik schrijf u in!'

Dargassies was ook een klein mannetje: 1,64 meter, maar hij woog 78 kilogram en was van top tot teen opgetrokken uit spierbundels. Hij zou met een versnelling van 5,80 meter gaan rijden. Dus moest hij 439.310 keer zijn pedalen laten rondgaan om in Parijs terug te komen. Van beroemde coureurs als Maurice Garin en Hippolyte Aucouturier had men in zijn dorpje diep in het zuiden van Frankrijk aan de Garonne nog nooit gehoord, maar dat hij het einde zou halen, daar was hij van overtuigd.

Andere bekende namen

Guillaume uit Troyes in Noordoost-Frankrijk kwam zich ook melden. Hij was 26 jaar en had het regionale record over 6 uren en de 100 kilometer op zijn naam. Dat laatste record had hij op 2 uur en 40 minuten gebracht op zijn Primo. In 1902 had hij indruk gemaakt door zonder verzorgers en gangmakers te starten in Bordeaux-Parijs en toch als veertiende aan te komen. Hij zou met een verzet van 6,20 meter gaan rijden.

Jay uit Parijs werd tot de betere coureurs gerekend. Hij zat nog in het leger en was 24 jaar. In 1899 had hij zonder gangmakers een schitterende vijfde plek in Bordeaux-Parijs gepakt achter kampioenen als Huret, Fischer, Garin en Rivière. En in 1902 was hij ondanks een hele reeks lekke banden achtste geworden. Ook Jay was klein van gestalte. Meer dan 1,63 meter kwam er niet op de meetlat en hij woog slechts 60 kilogram. Hij reed op een fiets van het topmerk La Française type Diamant. Lefèvre zag in hem 'zeker één van de gevaarlijke concurrenten'.

Opmerkelijke mannen waren Édouard Wattelier, wiens broer Antony later onder de bijnaam De Tortelduif grote populariteit zou verwerven, en zijn maten Habets en Girbe. Zij hadden de eerste etappe naar Lyon verkend. Daarvoor moesten ze 467 kilometer fietsen. Ze kwamen terug in Parijs met een bericht voor Lefèvre: 'Bij Cosne is het onderaan de afdaling erg gevaarlijk. Ze zijn daar met een stoomwals aan de weg bezig.' Cosne lag na 174 kilometer op de route naar Lyon en zou door de meeste deelnemers pas 's avonds laat in het diepe duister worden bereikt.

Net als Dargassies was de 19-jarige Elie Monge uit Pierrelatte een volslagen onbekende. Hij zou op een Liberator vertrekken met een verzet van 6,60 meter.

Ellinamour uit Arles in het diepe zuiden van Frankrijk was bekender, maar ook pas 19 jaar. Hij had in 1902 al goed gepresteerd door 5e te worden in Bordeaux-Parijs. 'Die zal het dankzij zijn enorme weerstand goed doen in de Tour de France,' meende Lefèvre. Hij zou op een Primo rijden. Ook Ellinamour stond dus niet onder contract bij één van de grote rijwielmerken.

De 35-jarige Mounier uit La Rochelle had nog nooit een koers gereden, maar hij was wel een fanatiek vélocipédist. Hij was zelfs op de fiets van zijn woonplaats naar Parijs gekomen en had dat gedaan door vanuit Nantes het hele parkoers van de slotrit te rijden. Mounier was een schriel ventje. Wel 1,67 meter groot, maar hij woog slechts 51 kilogram. Afgetraind was hij in elk geval. Zijn fiets was een BSA, afgemonteerd met Solybanden en een verzet van 6,15 meter. Het viel op dat de meeste renners kleiner dan 1,70 meter waren.

En dan was er nog Rodolfo Muller, een 26-jarige Italiaan die in Parijs woonde. In 1902 behoorde hij tot de beste coureurs met een tweede plek in Marseille-Parijs en een derde in Bordeaux-Parijs. Muller was ook op verkenning gegaan en had daarbij geen half werk verricht. Hij had het hele parkoers van alle zes ritten gereden. Hij kwam dus goed voorbereid aan de start, want hij had bijna 2500 kilometer gefietst. In Avignon had



► Maurice Garin aan het werk met zijn gangmakers tijdens de tweede nacht van Parijs - Brest - Parijs, de monsterkoers die hij in 1901 won. Maar in de Tour waren de gangmakers verboden. De zeldzame tekening werd gemaakt door Georges Scoff.

hij Delattre, de vriend en vaste verzorger van Maurice Garin, ontmoet. Die was ook al het land rondgegaan om de voetangels en klemmen in het parkoers voor zijn poulain op te duiken. Bovendien bezocht hij alle eindcontroles om daar alvast regelingen voor zijn renner te treffen. De twee coureurs gingen dus goed voorbereid van start. Delattre was stomverbaasd dat hij Muller tegenkwam. Hij vroeg hem: 'Had jij niet in Parijs moeten zijn bij de begrafenis van jouw schoonmoeder?' Muller antwoordde: 'Mijn beste Delattre, het is waar: vandaag wordt mijn schoonmoeder begraven, maar omdat ik de Tour de France ga rijden moet ik oefenen, begrijpt u? Eerst de plichten en vervolgens de pleziertjes!' Een oude bekende was de Belg Samson. Hij was 27 jaar en kwam uit Brussel. In België had hij al heel wat koersen gewonnen. Hij heette

eigenlijk Julien Lootens, waarom hij zich van een pseudoniem bediende was niet duidelijk. Samson had zijn kracht al in heel wat langeafstands-koersen laten zien. Volgens Lefèvre hoefde hij dus niet bang te zijn voor de Tour de France. De Belg ging van start op een Brennabor. Dat was een Duits fabrikaat met Vitalbanden en een verzet van 6 meter. Samson was de enige die met een Duits fietsmerk aan het vertrek kwam. Alle andere fietsen waren van Frans fabrikaat.

De favorieten

Ook Hippolyte Aucouturier, met Garin favoriet voor de eindzege, was op onderzoek uitgegaan. Hij had een kaartje naar de redactie van L'Auto gestuurd met het bericht dat hij per trein naar Parijs kwam en dan wat mededelingen zou doen over het parkoers van de laatste etappe Nantes-Parijs die hij helemaal had gereden. Hij vertelde na zijn terugkeer: 'Ik ben in dorpen en op plaatsen geweest waar ze nog nooit van een vélo hadden gehoord of er één hadden gezien. Uw Tour de France gaat een revolutie veroorzaken bij die mensen.'

Wat Maurice Garin uitspookte was niet bekend. Hij was favoriet nummer één voor de eindzege, maar hij trainde in het geheim. Géo Lefèvre meldde: 'Dat hij buitengewoon zwaar werk doet is wel duidelijk.'

En dan was er nog Josef Fischer uit München. Hij was al 35 jaar. Met zijn spraakmakende overwinning in Wenen-Berlijn, over meer dan 600 kilometer, zette hij in 1893 Duitsland in vuur en vlam. Zo werd hij de grondlegger van de wielersport op de weg in zijn land. 'De Tour de France? Dat is wat voor mij,' zei hij. 'Ik heb altijd van de zwaarste koersen gehouden. Natuurlijk is er Maurice Garin, mijn oude rivaal, maar herinnert u zich Bordeaux-Parijs van 1900, toen ik na 600 kilometer samen met hem in het Parc des Princes kwam en hem daar klopte in de sprint? Garin kon mij niet lossen. Of ik nu net zo sterk ben als toen? Zonder gangmakers zal Garin mij er niet afrijden en ik heb hem altijd geklopt in de sprints! Aucouturier? Die ken ik niet zo goed, maar hij kan Garin niet verslaan

en als hij Garin niet kan kloppen, dan kan hij van mij ook niet winnen.' Het was duidelijk. Voor Fischer was er maar één favoriet en dat was Josef Fischer zelf. Zijn vriend Ludwig Barthelmann stond ook op de deelnemerslijst. Hij had een extra handicap, want hij sprak geen woord Frans. Verder is 'Der Ludwig' een mysterie. Hij komt nergens in de uitslagen voor, maar in 1906 zou hij zich nog eens als deelnemer aan de Tour in Parijs melden.

Inmiddels waren de bookmakers in Parijs zich ook met de gloednieuwe koers gaan bemoeien. De quotes waren duidelijk. Ook bij hen was Maurice Garin zwaar favoriet. Een dag voor de start kon er wel op hem gewed worden voor de dagzege in de rit naar Lyon, maar inzetten op een eindoverwinning van Garin had geen zin. Hij stond op égalité. Met andere woorden: er viel geen winst te behalen. Men kreeg slechts de inzet terug als hij won. Maar voor Parijs-Lyon kon men 4 francs inzetten en bij winst 6 francs incasseren. De andere quotes voor de eindoverwinning waren: Josef Fischer 2/1, Hippolyte Aucouturier 4/1, Rodolfo Muller 6/1, Chapperon en Pasquier 10/1, Léon Georget, Jean Fischer en de Belg Marcel Kerff 16/1, Wattelier 25/1, Barroy, Samson en Sales 50/1 en alle anderen 100/1.

Voor de ritzege Parijs-Lyon werden de kansen door de bookies als volgt ingeschat: Garin 6/4, Aucouturier 2/1, Josef Fischer, Chapperon 5/1, Wattelier, Georget en Muller 15/1.

Van start

Iedereen was gereed voor de start die de volgende dag om drie uur precies bij het uitrijden van Villeneuve-Saint-Georges op de weg naar Melun en Corbeil ter hoogte van het Café Au Réveil Matin zou worden gegeven. In het café zou om één uur 's middags de controle worden geopend. Tot half drie was het mogelijk het controleblad te tekenen en om tien voor drie zou het appèl worden gehouden en zouden de namen van de ingeschreven coureurs nog eens afgeroepen worden. Om exact drie uur zou Georges Abran zijn deftige startvlag, die hij vanaf dat moment altijd bij zich zou

hebben, laten vallen. Abran was de grote organisator die al drie maanden stad en land afreisde om regelingen te treffen voor de controles onderweg en de eindcontroles in de finishplaatsen. Iedereen kende hem als papa Abran, want met zijn fraaie grijze sik en zijn onafscheidelijke hoedje zag hij er uit als een oud heertje. En dat was hij ook.



► *Henri Desgrange op een reclame-affiche van de rijwiel­fabrikant Clément. Hij vestigde op zo'n fiets in 1893 het eerste wereld-uurrecord.*

Die ochtend opende L'Auto voor het eerst over de volle breedte van de voorpagina met de Tour de France. Henri Desgrange schreef een gedreven stuk onder de kop 'Het Zaad':

'Met een breed en krachtig gebaar, zoals Émile Zola in zijn *La Terre* zijn landarbeider liet doen, gaat L'Auto, de krant van de ideeën en de actie, vandaag in Frankrijk de onbekende en ruwe zaden van energie van onze grote profwegrenners over het land uitstrooien. Van Parijs tot de blauwe Méditerranée, van Marseille tot Bordeaux, langs alle dromende steden vol rozen, die slapen in de zon, door de rustige velden van de Vendée, langs de Loire met zijn kalme stroom. Tweeduizendenvijfhonderd kilometer onder een brandende zon en nachten die zich als een lijkwade over de renners uitspreiden. En u, beste coureurs, die drie weken lang het gesprek van de dag zullen zijn in heel Frankrijk, wensen wij het allerbeste voor uw harde strijd onder die brandende zon, in de kille nachten, over verraderlijke, obscure wegen. Dat uw strijd gunstig voor u zal verlopen!'

2

DAG 1 VAN DE TOUR DE FRANCE

Papa Abran was een man van de klok. Dus begon hij op woensdag 1 juli 1903 exact om tien voor drie de namen af te roepen van de zestig renners die vanaf één uur het controleblad voor de eerste etappe van de eerste Tour de France hadden getekend.

Ellinamour uit Parijs had als eerste coureur zijn handtekening gezet. Hij ontving rugnummer 64. Twintig coureurs die zich in de aanloop naar de ronde wél hadden ingeschreven, bleven weg. Louis Trousselier, de 22-jarige zoon van een bloemist uit Parijs, was één van de voornaamste afwezigen. Hij had in 1900 al naam gemaakt door tijdens de Olympische Spelen in zijn stad derde te worden op de puntenkoers, en op Paaszondag 1903 had hij de wielwereld verbaasd met een fraaie derde plek in Parijs-Roubaix.

Lucien Petit-Breton stond ook op de deelnemerslijst. Net als Trousselier zou hij naam gaan maken in de Tour de France, die hij twee keer zou winnen, maar in 1903 bleef hij toch weg. Hij was toen net twintig jaar en zijn rijke carrière moest nog van start gaan.

De wedstrijdleiding

Dus vertrok de Tour de France met zestig man op de startlijst. 'Een fenomenaal succes,' vond Géo Lefèvre, want Bordeaux-Parijs, al jaren de belangrijkste wedstrijd van het seizoen, had in mei slechts 23 deelnemers aan de start.

CHAOS IN FRANKRIJK

Crupelandt

Charles Crupelandt, de winnaar van Parijs-Roubaix in 1912 en 1914 en vierde in de Tour de France van 1911, had in de Tour van 1914 de strijd in de vierde rit op weg naar La Rochelle gestaakt. Daarna was hij naar Berlijn gegaan om wat pistekoersen af te werken. Toen Frankrijk op 1 augustus de oorlog aan Duitsland verklaarde was Crupelandt nog steeds in de Duitse hoofdstad. Om niet in gevangenschap te raken gaf hij zich uit voor een Hollander. Hij kroop in een stampvolle trein richting Keulen en verstopte zich vrijwel de hele reis in een toilet. Vanuit Keulen kon hij de grens met Nederland bereiken en via Amsterdam naar Brussel reizen. Daar was hij nog net op tijd om vlak voor de oprukkende Duitsers in Frankrijk te komen. Zijn fietsen, zijn truien, alles was hij kwijt. Zelfs het prestigieuze tricolore tricot van het Franse kampioenschap op de weg dat hij begin mei had gewonnen, was spoorloos verdwenen. Alles was in beslag genomen. Wat bleef waren slechts de herinneringen aan zijn mooie overwinning op Engel en Brocco met wie hij op de helling van Dix-Septes Tournants het hele peloton had gelost en die hij in de spurt had geklopt. De Franse kampioen werd gemobiliseerd en bij het leger ingelijfd als motorordonnance. De eerste dag van zijn dienst kwam hij bij Longwy gelijk onder vuur te liggen. Men dacht lang dat hij krijgsgevangen was gemaakt, maar in november berichtte Louis Trousselier, winnaar van de Tour 1905, dat hij Crupelandt in Reims was tegengekomen. Daarna raakte de Franse kampioen uit beeld totdat L'Auto in april 1915 een tip kreeg dat



► Charles Crupelandt in het wiel van Emile Engel en Maurice Brocco tijdens het kampioenschap van Frankrijk 1914 dat hij won. Zijn kampioenstrui raakte hij in Berlijn kwijt toen de oorlog uitbrak.

hij in het Hospital du Pantheon in de Rue Lhomond in Parijs lag. Er ging onmiddellijk een verslaggever op af die van de Franse kampioen vernam dat hij sinds hij in augustus naar Duitsland was gegaan, zijn vrouw en dochtertje niet meer had gezien. Zij woonden in Roubaix en dat was inmiddels bezet gebied.

'Ik werd motorordonnance achter het front, maar in maart was ik onderweg toen er een granaat vlakbij mij ontplofte,' vertelde hij. 'Ik viel met mijn motor en brak mijn sleutelbeen.' Het ging inmiddels weer een stuk beter met hem.

Goede en slechte berichten over coureurs

De berichten over de topcoureurs waren in deze chaotische maanden alarmerend. Op 1 november kwam de krant van Desgrange met gerust-

stellend nieuws over kampioenen waarvan werd vermoed dat ze waren gesneuveld. Tourwinnaar Philippe Thys woonde in Parijs bij zijn neef Dorvilie. Hij zou zich in 1915 bij het Belgische leger aansluiten en als monteur bij een vliegekamp bij Parijs worden ingezet. Henri Pélassier was in Parijs, maar zijn broer Jean lag gewond in een hospitaal in Toulon. François Faber was kerngezond in Bayonne, waar hij gelegerd was, en was zes dagen eerder nog gezien in een winkel van Peugeot. Cyriel Van Hauwaert, de Vlaamse kampioen, was chauffeur geworden bij het Belgische leger in Calais, Louis Heusghem had deelgenomen aan de woeste gevechten bij Antwerpen, maar had naar Nederland kunnen ontsnappen. Hij had er een brief over geschreven naar zijn vriend Barthélemy, ook een Tourrenner. Goed nieuws dus. Maar slechte berichten waren natuurlijk onvermijdelijk bij de enorme slachtingen die in de loopgraven van Verdun tot de IJzer plaatsvonden. Lafourcade, die in 1910 als eerste renner de top van de Aubisque passeerde, sneuvelde. Antony Wattelier, die acht keer in de ronde startte en naam maakte als De Tortelduif, sneuvelde al op 31 augustus 1914 bij Fricourt aan het front van de Somme, waar de overlevingskans al snel niet groter dan zes weken was. Emile Engel, in 1914 winnaar van de derde etappe Cherbourg-Brest, werd doodgeschoten. De zwagers Hourlier en Comès, twee toppers op de piste, stierven in een luchtslag en op Quatorze Juilliet 1917 werd Octave Lapize, de Tourwinnaar van 1910, in een luchtgevecht neergeschoten. 'Hij viel van een hoogte van 4000 meter in een gevecht van vijftien tegen één, zoals we van de moffen gewend zijn,' meldde L'Auto. Hetzelfde jaar stierf tweevoudig tourwinnaar Petit-Breton na een auto-ongeluk bij het front van Verdun.

Tournieuws

De berichten waren schaars. Gedetailleerd nieuws van het front kwam er bijna niet. L'Auto werd teruggebracht tot twee pagina's met voornamelijk oorlogsberichten, maar op 10 november was er weer voornaam wieler-nieuws. Iedereen hoopte op een korte oorlog. Dus publiceerde Desgrange

alvast het nieuwe reglement voor de Tour de France 1915. Daarin rekende hij af met de ploegen van de rijwielfabrikanten, waaraan hij zich in de ronde van 1914 had doodgeërgerd. De dominantie van Peugeot was zo enorm dat de koers volledig werd lamgelegd en er van een open strijd nauwelijks sprake was.

De Tourbaas schreef: 'Wat hebben we de laatste twee jaar gezien? Een hectische strijd in het begin van de koers totdat het merk dat het best georganiseerd was (en niet het merk dat de beste renners had) een duidelijk voordeel had. Op tweederde van de koers was de zaak beslist en de interesse van het publiek nam af. Het werd een irritant spektakel, waarbij twee man – Garrigou en Pélissier – de tweede rang bezetten en niets ondernamen om eerste te worden.'

Daar moest een einde aan komen. Zelfs al koersten alle betrokkenen voor hetzelfde merk, in dit geval Peugeot. Dus kondigde Desgrange een rigoureuze verandering aan: de merkenploegen vlogen uit de Tour en verder:

- ploegenspel werd verboden.
- de constructeurs hadden geen toegang meer tot de wedstrijd. Volgwagens werden geweerd.
- onderlinge hulp werd verboden. Zelfs als er voor hetzelfde merk werd gereden.
- de monsterkoers zou alleen nog Coureurs Isolé kennen.

Met andere woorden: elke hulp voor de renners werd verboden. Iedereen moest zijn eigen reparaties verrichtten. Elke renner moest zelf voor ravitaillering zorgen. Dat betekende zoveel mogelijk inslaan in de bevoorradingspunten en maar hopen dat het genoeg was tot de volgende controle. Er werd niets klaargezet. Men moest het maar gaan kopen bij middenstanders in de stad waar men het controleblad moest tekenen. 'Als een renner iets wil drinken bij een dorpspomp dan zal hij zelf de pomp moeten bedienen,' schreef Henri Desgrange. Alleen in de etappesteden mocht er

op de rustdag assistentie verleend worden en dan nog uitsluitend 'omdat het daar niet mogelijk is iedereen afzonderlijk te controleren'.

In april zou Georges Abran van start gaan met de organisatie. Over het parkoers zei Desgrange niets: 'Daar kan ik vandaag niets over zeggen om redenen die u wel weet.' Die redenen waren met het kanongebulder op de achtergrond duidelijk. De droom van Desgrange om in 1915 zijn veertiende ronde te organiseren verdween vanzelf naarmate de strijd aan de fronten in hevigheid toenam.

Maar op 4 juni 1915 was er ineens weer belangrijk Tour de France-nieuws. Elk jaar werden de rapporten van de koerscommissarissen minutieus op hun juistheid onderzocht door het comité directeur van de Union Vélocipédique Française (UVF), maar daar waren de bonzen van de wielerbond in het najaar van 1914 niet aan toe gekomen. Men had echt wel andere zaken aan zijn hoofd dan te onderzoeken of de regels van de Tour wel juist waren toegepast door de commissarissen van de bond. Onder leiding van president Léon Breton, later voorzitter van de Union Cycliste International (UCI), had men op 26 mei 1915 eindelijk de protocollen onderzocht.



► Op 4 juni 1915 (!) kreeg Emile Georget nog 40 minuten tijdstraf, waardoor hij zijn zesde plaats in het eindklassement van 1914 verspeelde aan Alphonse Spiessens uit Boom.

Er werd één belangrijke omissie ontdekt. In de vierde rit Brest-La Rochelle was Emile Georget gestraft met 20 minuten wegens een bevoorrading buiten één van de controleposten. Dat werd met veertig minuten verhoogd, omdat het reglement een uur straf voorschreef bij de eerste overtreding, terugzetting naar de laatste plaats in het dagklassement bij de tweede overtreding en uitsluiting uit de koers bij een derde inbreuk op deze regel. De aanpassing van de tijdstraf betekende dat Georget één plaats in het klassement verloor. Hij zakte van plek zes naar zeven. Alphons Spiessens uit Boom, die 13 minuten achterstand in het al gepubliceerde eindklassement had op Georget, steeg daardoor naar de zesde plaats. Dit bijzondere feit werd tot op heden in geen enkele publicatie van de einduitslag van de Tour 1914 vermeld.

Alle uitgedeelde straffen werden in het homologatierapport nog eens vastgelegd en die logen er niet om. De belangrijkste waren: Gabory en Allain na de derde rit uit koers gezet omdat ze een stuk per trein hadden afgelegd. Defraye een half uur straf in de vierde rit wegens hulp van een renner die niet tot zijn ploeg behoorde. Faber een half uur straf omdat hij was geduwd in de negende rit en een uur wegens bevoorrading buiten een controle in dezelfde rit. Hij was toen al uitgeschakeld voor de Touroverwinning. De Isolé Kippert had in de twaalfde rit als gangmaker voor Egg van Peugeot gereden. Beiden kregen een half uur aan hun broek. Er werden in deze Tour dertien boetes uitgedeeld. De hoogste aan Garrigou en Godivier, die in Marseille en Belfort een official hadden beledigd: 100 francs.

Zo werd François Faber, twee maanden nadat hij was gesneuveld, nog een keer vermeld in een officieel Tour de France-document. Het was de laatste keer tijdens de Eerste Wereldoorlog dat Desgrange en de officials van de Franse wielerbond zich over de Tour de France bogen.

Het reglement van de nooit verreden Tour van 1915 werd drie jaar later het model, waarnaar de Tourdirecteur de ronde van 1919 inrichtte. Daar liet hij trouwens geen gras over groeien, want toen op 11 november 1918

de kanonnen eindelijk zwegen en in een bos bij Compiègne de wapenstilstand werd getekend, duurde het slechts negen dagen (!) voor hij de Tour van 1919 aankondigde. Mét ritaankomsten in Metz en Strasbourg in de Alsace, steden die sinds 1870 Duits gebied waren, maar nu weer terugkeerden binnen de grenzen van La Douce France.

En al die totaal verwoeste wegen in het noorden van Frankrijk? Geen probleem! Al een paar dagen na de elfde november schreef toprenner Charles Deruyter aan Desgrange dat hij op de fiets van Parijs naar Roubaix was gegaan. Hij had vier jaar lang zijn vrouw en kind niet gezien. 't Was best te doen,' schreef hij, 'alleen voorbij Arras was het af en toe moeilijk!'

► *Charles Deruyter sprong direct na de wapenstilstand van 11 november op de fiets en reed dwars door het verwoeste land van Parijs naar Lille, waar hij voor het eerst in vier jaar zijn vrouw weer zag. 'Het viel best mee,' schreef hij aan l'Auto.*

