

VUELTA SKELTER

Ein Mann, ein Rad und eine denkwürdige
Spanien-Rundfahrt



TIM MOORE

EBENFALLS VON DIESEM AUTOR:

T wie Trouble
Mit dem Klapprad in die Kälte
Gironimo!

TIM MOORE

VUELTA SKELTER

Ein Mann, ein Rad und eine
denkwürdige Spanien-Rundfahrt

Aus dem Englischen von Olaf Bentkämper



Die Originalausgabe dieses Buches erschien unter dem Titel »Vuelta Skelter. Riding the Remarkable 1941 Tour of Spain« bei Jonathan Cape/Vintage, einem Verlag der Unternehmensgruppe Penguin Random House, London.
© Tim Moore 2021

Gemäß UK Copyright, Design and Patents Act 1988 ist Tim Moore der Urheber dieses Werkes.

Tim Moore:
Vuelta Skelter - Ein Mann, ein Rad und eine denkwürdige Spanien-Rundfahrt

Aus dem Englischen von Olaf Bentkämper

© der deutschsprachigen Ausgabe: Covadonga Verlag, 2022
Covadonga Verlag, Spindelstr. 58, D-33604 Bielefeld
ISBN (Print): 978-3-95726-068-0
ISBN (E-Book): 978-3-95726-071-0

Illustrationen (Cover & Innenteil): Steven Appleby

Alle Rechte vorbehalten. Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Covadonga ist der Verlag für Radsportliteratur.
Besuchen Sie uns im Internet: www.covadonga.de

Für José Luis Navares González

STRECKE DER VUELTA 1941 TIM-MOORE-VERSION 2020



LEGENDE:

- 1- CALOR EXTREMO
- 2- ZIEGEN-PANIK
- 3- HÖHENMETER GEGRILLT
- 4- PLATTEN-ALLEE

- 5- KONZENTRATIONS-LAGER ROTA
- 6- ALTE SÄCKE AUF E-BIKES
- 7- VELOREN IN DER WÜSTE
- 8- CORONA-STRASSENSPERREN
- 9- GUERNICA

- 10- ERSCHÖPFTER WAHNSINN
- 11- DER TAG MAXIMALER HÄRTE
- 12- RENNEN GEGEN DIE UHR
- 13- FAHRRAD-DESINTEGRATIONS-ZONE
- 14- HÖHENMETER EISGEKÜHLT

Inhalt

PROLOG

KAPITEL 1

KAPITEL 2

KAPITEL 3

KAPITEL 4

KAPITEL 5

KAPITEL 6

KAPITEL 7

KAPITEL 8

KAPITEL 9

KAPITEL 10

KAPITEL 11

KAPITEL 12

KAPITEL 13

KAPITEL 14

KAPITEL 15

KAPITEL 16

KAPITEL 17

KAPITEL 18

KAPITEL 19

KAPITEL 20

KAPITEL 21

KAPITEL 22

KAPITEL 23

KAPITEL 24

KAPITEL 25

KAPITEL 26

KAPITEL 27

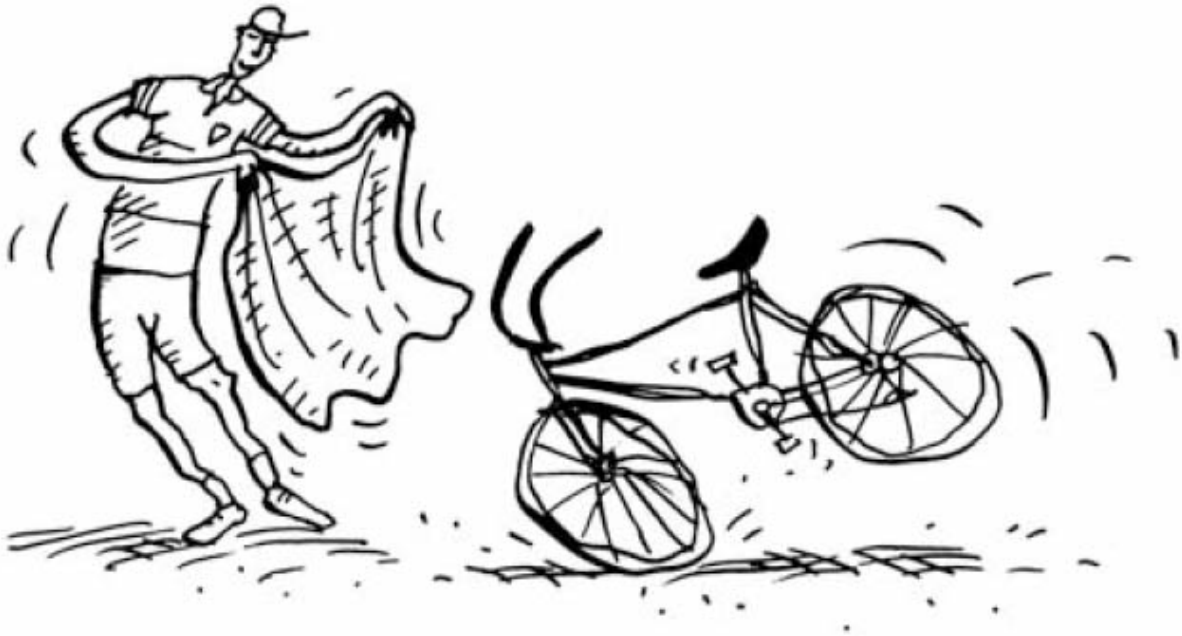
KAPITEL 28

DANKSAGUNG

COVADONGA VERLAG

ZULETZT ERSCHIENEN:

PROLOG



»Wir werden in deiner Reise leben. Du tust dies für uns alle. Wir sind in deinem Herzen und in deinen Gedanken.«

Es war der 4. Juli 2020, und wir standen vor Biketown, einem Geschäft in einem nördlichen Vorort von Madrid. Drei Spanier in den Vierzigern und ich, alle in kurzen Hosen und mit Gesichtsmasken, die Sonnenbrillen beschlagen in der monströsen Mittagshitze. Und dazu ein Rennrad ebenfalls in den Vierzigern, schlank und silbern, das an der sonnenverbrannten Mauer hinter uns lehnte.

Zwei Monate waren vergangen, seit ich in einem Blogbeitrag eines betont nachlässig rasierten Mannes namens Gerardo zufällig auf ein Foto dieser anmutigen

alten Maschine gestoßen war. Ich hatte Kontakt mit ihm aufgenommen und gefragt, ob das Rad vielleicht zu verkaufen sei. Gerardo der Stoppelige antwortete mir freundlich, dass dies aufgrund einer tiefen sentimental Bindung nicht der Fall sei: Er habe das Rad von einem älteren Radfahrkameraden geerbt, der im Jahr zuvor verstorben war. Er sagte, er werde sich mit Javier dem Langen, seinerseits Geschäftsführer von Biketown und Miteigentümer des silbernen Fahrrads, beraten. Gerardos nächste E-Mail, die wie unsere gesamte Korrespondenz per Google Translate verfasst wurde, trieb mir Tränen der Rührung und Dankbarkeit in die Augen. »Unser Freund José Luis war ein großer Liebhaber des Radsports und hätte viel Freude an deinem Projekt gehabt. Ich habe mit Javier gesprochen, und wir sind gerne bereit, dir das Fahrrad von José Luis kostenlos zu leihen.«

Antonio, der Englisch sprach, schnippte mit dem Finger in Richtung Gerardo, der seine Sonnenbrille abgenommen hatte und sich mit dem bloßen Unterarm über die Augen fuhr. »Siehst du? Jetzt weint er. Er beneidet dich.« Gerardo warf seine Corona-bedingte Vorsicht über Bord und ging auf mich zu, dann umarmte er mich ungeschützt und gab mir mehrere Klapse auf meinen heißen, wolligen Rücken. Wahrscheinlich bereute ich jetzt zum ersten Mal die Wahl meiner Gesichtsmaske: eine Nase-und-Mund-Bedeckung in geblütem Liberty-Print, die einen unangenehm harten Kontrast zu Gerardos kernig-maskulinem schwarzen Modell bildete.

Ich zog den Schirm meiner kleinen weißen Mütze herunter, ging hinüber und bestieg das Rad. Da eine große Satteltasche im Weg war, war das keine sonderlich elegante Prozedur. Von einem Gesicht zum nächsten blickend, bemühte ich mich, mit den kleinen sichtbaren Partien meiner eigenen Visage angemessene Gefühle zu

vermitteln. Ich beneidete mich nicht, nein, das konnte man wahrlich nicht sagen. Eher empfand ich eine seltsame Mischung aus Trauer und Stolz und Zuneigung für den verstorbenen und geheimnisvollen José Luis, für diese drei maskierten Wohltäter und vor allem für den außergewöhnlichen Radfahrer, dessen Name auf dem Fahrrad unter mir prangte. Dann hob ich eine behandschuhte Hand, riss mir die alberne Maske vom Kopf und rollte im Freilauf unsicher die leere, abschüssige Straße hinab, während ich meine Füße in die Pedalhaken friemelte und mir einen ersten unschönen, knirschenden Kampf mit den Schalthebeln am Unterrohr lieferte.

KAPITEL 1



Bevor ich den Rückspulknopf drücke und in die monochrome Historie eintauche, lassen Sie uns noch einmal kurz in jene lauen, irrsinnigen Hundstage des ersten Corona-Lockdowns zurückkehren, als die Sonne hell an einem wolkenlosen Himmel brannte und die Zeit völlig verkehrt lief. Nachmittage, die sich über eine ganze Woche zu erstrecken schienen; ganze Wochen, die wie im Fluge vergingen. Wohl kaum jemand dürfte ernsthafte Zweifel hegen, wenn ich behaupte, dass das bevorstehende Abenteuer eines war, das vor allem aus riesengroßer, fast schon waffentauglicher Langeweile geboren wurde.

Meine erste Aufgabe unter Hausarrest bestand darin, mich zu setzen und zuzusehen, wie eine Karriere als Reisejournalist vor meinen Augen zu Ende ging. Das dauerte eine halbe Stunde. Danach habe ich im Garten Cider getrunken. Nach drei Tagen erkrankte meine Frau an einer ziemlich offensichtlichen Dosis von dem, was meine Töchter »Rona« nannten - Kopfschmerzen, bleierne Müdigkeit und völliger Verlust des Geruchsinns. Es zog sich ewig hin, aber schlimmer wurde es nicht. Ich nahm derweil das Schlafzimmerfenster meines Sohnes aus dem Rahmen, trug es auf die Terrasse und verbrachte irgendwie fünf komplette Tage damit, es mit Pinseln und Spachteln zu bearbeiten. Ich trank mehr Cider; ich trank stärkeren Cider. Ich riss jede einzelne Wurzel jeder einzelnen Hahnenfußpflanze in unseren Blumenbeeten aus. Gerade als es meiner Frau besser zu gehen begann, fing ich an, mich schlechter zu fühlen. Aber auch ich hatte Glück: ein paar Tage im Bett, eine weitere Woche mit einer Art Jetlag-Kater, die ganze Zeit mit der gleichen beunruhigenden Leere in den Nasenlöchern. Dennoch war es eine große Erleichterung, als ich mich erholte und endlich unsere Wäscheleine wieder aufspannen, sieben Kilo Karotten einkochen und mich zwei Wochen lang mit der Restaurierung der alten Ampel beschäftigen konnte, die ich dreißig Jahre zuvor in der Garage meiner Eltern zurückgelassen hatte.

Gegen Ende April hatte ich mein komplettes Reservoir an Projekten und Freizeitbeschäftigungen ausgeschöpft. Dann fiel es mir ein. Da Jonglieren, Formschnittgärtnerei und Transvestitismus nur noch Stunden entfernt waren, wagte ich mich in die grässlichen, von Spinnweben durchzogenen Tiefen meines Schuppens und holte mühsam das Fahrrad heraus, mit dem ich zwei Jahrzehnte zuvor auf den Spuren der Tour de France durch Frankreich gefahren war. In

welch einem schrecklichen Zustand es war, das arme alte ZR3000. Rissige und luftleere Reifen, große Spulen von abgelöstem Lenkerband, die sich bis auf den Boden hinunterrollten. Der Umwerfer war abgebrochen, und alles war mit Rost, Staub oder beidem bedeckt.

Dieser verlassenen Maschine wieder zu ihrem stolzen, fabrikfrischen Glanz zu verhelfen, war mehr als ein Projekt – es war ein Gebot der Sorgfalt, eine moralische Verpflichtung, die ich mindestens fünfzehn beschämende Jahre aufgeschoben hatte. Nun ja, sechzehn, um genau zu sein, Tendenz steigend. Ich schnippte die größten Insekten weg, pumpte die Reifen auf, schnitt das ganze Lenkerband ab und klebte den überflüssigen Umwerferzug um das Sitzrohr. Dann machte ich mich auf zu einer Spritztour.

Der Himmel war blau, und die Straßen Londons waren auf seltsame, wunderbare Weise leer. Ich fuhr in die Stadt und hatte die Oxford Street und ihre verschlossenen Geschäfte ganz für mich allein, am helllichten Tag. Ich fuhr aus der Stadt hinaus, in südwestlicher Richtung nach Chertsey, den Themsepfad hinauf nach Staines und über die Great West Road zurück nach Hause. Eine Fünfundvierzig-Kilometer-Runde direkt unter der Flugschneise von Heathrow, doch das lauteste Geräusch war Vogelgezwitscher. Naja, das und das ungeschmierte Gekreische des ZR.

Aber damit konnte ich leben. Das größte Vermächtnis meiner letzten beiden Radtouren, bei denen ich mehr als fünfzehntausend Kilometer auf zwei Fahrrädern mit insgesamt drei Gängen und hundertvierzig Jahren auf dem Buckel zurückgelegt habe, ist, dass mir jedes Rad, das ich seitdem gefahren bin, wie das beste und schnellste mit menschlicher Kraft angetriebene Vehikel vorkommt, das je erdacht wurde. Es ist einfach eine Schande, dass ich seitdem praktisch gar kein Rad mehr gefahren bin, nicht

wirklich. Diese fünfundvierzig Kilometer waren gut vierzig mehr, als ich in den vergangenen fünf Jahren an einem einzigen Tag im Sattel gesessen hatte. Aber manchmal braucht es nicht viel, um die Flamme neu zu entfachen. Wie sich herausstellte, war alles, was ich an sanftem Anstoß brauchte, die Erfahrung, mit zugeschweißter Haustür eine globale Pandemie zu durchleben.

Die Runde über Chertsey bin ich danach ziemlich oft gefahren, ich habe den Arsch hochbekommen, das Tempo erhöht, die Freiheit genossen und die Schrecken der Pandemie erfolgreich ausgeblendet. In früheren Jahren hätte ich mir um diese Zeit den Giro d'Italia angesehen, aber er war ebenso wie die Tour de France verschoben worden. Meine kleinen Chertsey-Touren füllten zusehends eine Leerstelle vom Kaliber einer Grand Tour in meinem Leben. An einem besonders schwülen Nachmittag habe ich es sogar fertiggebracht, eine unerwünschte Reaktion auf ein Übermaß an leistungssteigernden Substanzen zu erwirken, indem ich vor einer Tankstelle eine Riesenflasche Pepsi Max auf Ex trank, weil sie billiger war als eine Dose, und sie dann neben einem abgesperrten Spielplatz an der Straße auskotzte.

Ich spürte, wie ich immer tiefer in diese Ein-Mann-halbe-Kraft-und-täglich-grüßt-das-Murmeltier-Grand-Tour hineingezogen wurde. Der Lockdown schien wie geschaffen für ein solches Unterfangen: die beruhigende Routine, die ungepflegte Scheißdrauf-Schmuddeligkeit, das Gefühl, in einer Blase zu leben, einer Parallelwelt, in der alles sowohl ermüdend vertraut als auch völlig fremd erschien. Nachts begann ich, mich durch meinen Stapel von Radsport- und Fahrradbüchern zu arbeiten. Da ich selbst drei geschrieben habe, ist es nicht verwunderlich, dass ich viele davon geschenkt bekomme, aber ich habe immer Angst, sie aufzuschlagen. Warum soll ich mir das antun? Wenn man

ein Buch über Radfahren liest, ist das Mindeste, was man erwarten darf, ein Autor, der viel darüber weiß und im Idealfall auch selbst viel Rad fährt. Da ich weder das eine noch das andere von mir behaupten kann, fühle ich mich schon nach der ersten Seite schuldig und schäme mich, weil ich als der totale Hochstapler entlarvt wurde, der ich zweifelsfrei bin.

Vielleicht waren es Gedanken wie diese, die dazu führten, dass *Viva la Vuelta* ganz oben auf meinem Nachttisch lag. Spaniens nationales Straßenradrennen ist mit Abstand die am wenigsten großartige der drei großen Landesrundfahrten. Sie wurde erst 1935 ins Leben gerufen, sechszwanzig Jahre nachdem der Giro sich im Radsportkalender zur Tour de France gesellt hatte. Seitdem ist der Termin der Vuelta im Versuch, eine feste Nische für sie zu finden, ein ums andere Mal verlegt worden - April, Juni, August, Oktober. Im Großen und Ganzen vergeblich, denn das Rennen hat sich seit jeher schwer damit getan, die besten Fahrer der Welt anzulocken: Eddy Merckx ließ sich nur einmal blicken, 1973, und fuhr bei der Gelegenheit die Konkurrenz mühelos in Grund und Boden.

Wenn die Vuelta a España Geschichte schreibt, dann ist es meist die falsche. Nach seinem Erfolg bei der Spanien-Rundfahrt 1974, die er mit elf Sekunden Vorsprung gewann - damals der knappste Sieg, den es je bei einer großen Rundfahrt gegeben hatte -, verblüffte José Manuel Fuente die ausländische Presse, als er verriet, dass er seine Nerven vor der letzten Etappe damit beruhigt hatte, die ganze Nacht Kette zu rauchen. 2013 wurde der einundvierzigjährige Amerikaner Chris Horner der älteste Grand-Tour-Sieger aller Zeiten und das überaus deutlich, mit einem Abstand von fünf Jahren. Es war erst sein zweiter Sieg bei einem europäischen Rennen. Und während

die anderen großen Landesrundfahrten, wenn überhaupt, nur wegen weltweiter Konflikte abgesagt wurden, gab es in Spanien in den 1950er Jahren fünf Jahre lang keine Vuelta, einfach weil niemand Lust darauf hatte.

Angesichts all dessen ist es vielleicht keine Überraschung, dass das englischsprachige Werk *Viva la Vuelta* die einzige in Buchform veröffentlichte Geschichte des Rennens zu sein scheint. Nicht einmal die Spanier haben sich die Mühe gemacht, eine zu schreiben. Und doch bin ich nur bis [Seite 25](#) gekommen, bevor ich das Werk zu Boden fallen ließ. Verstehen Sie mich nicht falsch: *Viva la Vuelta* ist eine äußerst fesselnde Lektüre, und einige Wochen später habe ich es wieder zur Hand genommen und das ganze Buch in einem Rutsch durchgelesen. Ich habe es nicht aus Verzweiflung oder Gleichgültigkeit fallen gelassen, sondern aus ehrlichem Erstaunen. Bis [Seite 25](#) hatte ich einen Bericht über die Vuelta a España 1941 verschlungen, der sich um den Mann drehte, der sie gewonnen hatte, und darum, wie er die vorherigen fünf Jahre seines Lebens verbracht hatte. Auf [Seite 25](#) wusste ich, wie ich die nächsten paar Monate meines eigenen Lebens verbringen würde.

KAPITEL 2



Die Geschichte der Vuelta a España 1941 beginnt im Jahr 1936 in einem Zug, der zwei spanische Radrennfahrer zum Start der Tour de France nach Paris bringt. Mit seinen vierundzwanzig Jahren hat der Jüngere der beiden sein Heimatland zuvor erst ein einziges Mal verlassen, als er bei einem Bergrennen in den Alpen teilnahm, das ihn auf brutale Weise mit den grausamen Schikanen der

internationalen Rennszene vertraut machte. Der Ältere hat immerhin schon zweimal die Tour bestritten, aber während sie durch die Landschaft rasen, gibt er dem Debütanten keine tröstlichen Ratschläge. Das liegt zum einen daran, dass er selbst die erste Nacht bei seiner ersten Tour damit verbracht hat, sich in einem Hotelzimmer voller ähnlich traumatisierter spanischer Teamkollegen in den Schlaf zu weinen. Und zum anderen daran, dass sich die beiden Fahrer aufgrund einiger beruflicher Scharmützel absolut nicht ausstehen können. »Die Harmonie zwischen Federico Ezquerro und mir war wie die Harmonie in der modernen Tanzmusik«, erinnerte sich Julián Berrendero in seiner Autobiografie an diese Reise. »Soll heißen: Es gab keine Harmonie.«

Gemäß des Rennformats, das noch bis in die 1960er Jahre hinein Gültigkeit besaß, wurde die Tour de France 1936 von Nationalmannschaften mit je zehn Fahrern ausgetragen. Spanien, wo der professionelle Radsport zu schlecht bezahlt war, um mehr als eine Handvoll Vollzeitfahrer zu ernähren, konnte nur fünf Starter aufbringen, die von Henri Desgrange, dem tyrannischen Renndirektor der Tour, einfallsreich mit einem Quintett Luxemburgern zusammengelegt wurden. Die Fotos von der Startlinie stechen wahrlich ins Auge: ein Aufgebot bärenstarker, hünenhafter Rouleure, das die zierlichen spanischen Kletterer um Köpfe überragt.

Desgrange hegte große Zuneigung zu den spanischen Fahrern, aber da es die 1930er Jahre waren und der Tour-Direktor doch ein kleiner Drecksack, brachte er dies am liebsten mit beleidigenden Spitznamen zum Ausdruck. Vicente Trueba, ein Spanier von besonders schwächtiger Statur, der 1933 die erstmals ausgetragene Bergwertung gewann, fand sich auf unglückliche Weise als der »Floh von Torrelavega« verewigt. In dieser Tradition – und noch eine

gehörige Portion Klischee ergänzend - nannte Henri Desgrange alle künftigen spanischen Teilnehmer »unsere kleinen Fischer«.

Doch für den Fahrer, der 1936 die Leistung seines Landsmanns Trueba wiederholen sollte, zog er alle Register. Julián Berrendero hatte eine ungewöhnlich dunkle Hautfarbe und eine für einen Spanier ungewöhnlich blasse Augenfarbe. Und so las Berrendero während der gesamten Dauer seiner Karriere Rennberichte und Zeitschriftenporträts - sowohl in Frankreich als auch in Spanien - in der vergeblichen Hoffnung, dass er dieses eine Mal keinem Verweis auf den »schwarzen Mann mit den blauen Augen« begegnen würde.

In Paris war Berrendero schon vor dem Start des Rennens überwältigt. Die Straße vor dem Mannschaftshotel war Tag und Nacht von Autogrammjägern, wohlmeinenden Fans und hübschen Mädchen mit bereitwillig gespitzten Lippen bevölkert. »Unsere Schultern taten weh von all den Klapsen auf den Rücken und unsere Lippen von all dem Küssen«, erinnert er sich in seiner Autobiografie *Mis Glorias y Memorias*. Die Spanier wurden im Taxi gratis durch die Stadt chauffiert und aßen umsonst in schicken Restaurants, wo sie die Kellner damit unterhielten, ihre Bestellungen mimisch aufzugeben. (Der Spaß hatte allerdings Grenzen: Berrendero verursachte eine ziemliche Szene, als er in Anlehnung an einen spanischen Euphemismus um Eier bat, indem er sich in den Schritt griff.)

Die Startpistole war der schwarzen Filmschauspielerin und Jazztänzerin Josephine Baker übergeben worden, die offen bisexuell war und regelmäßig oben ohne posierte. Im rückwärtsgewandten erzkatholischen Spanien gab es nicht viele Josephine Bakers. »Sie gab jedem Fahrer eine Nelke

und jedem, der es wollte, einen Kuss«, erinnert sich Berrendero. »Ich bekam zwei.«

Was dann folgte, war allerdings so schrecklich, wie Ezquerra es ihm hätte prophezeien können. Erschüttert vom unerbittlichen Tempo («Wer waren diese verrückten Supermänner, die stundenlang mit fast 40 km/h fahren?«), einem sehr nordeuropäischen Wetter und einem katastrophalen technischen Defekt, beendete Berrendero die erste Etappe auf dem letzten Platz, mit einer Stunde und sieben Minuten Rückstand. Damit lag er außerhalb des Zeitlimits; nur ein seltener Moment mitfühlender Schwäche von Henri Desgrange bewahrte ihn vor dem Ausschluss aus dem Rennen. Angesichts der verwirrenden Höhen und Tiefen, die er auf Frankreichs Landstraßen erlebte, ist es vielleicht nicht ganz so überraschend, dass Berrendero in seiner Schilderung der ersten Etappen mit keinem Wort auf die besorgniserregende Situation zu Hause in Spanien eingeht.

Die spanischen Tour-de-France-Fahrer hatten ein Heimatland in Aufruhr hinterlassen. Die linke Koalition der Volksfront – die Anfang des Jahres in der letzten freien Wahl für vierzig Jahre eine knappe Mehrheit erreicht hatte – begann sich aufzulösen, und da radikale Elemente die Oberhand behielten, waren die nationalistische Opposition Spaniens und ihre konservativen Anhänger davon überzeugt, dass eine umfassende Revolution sowohl unvermeidlich war als auch unmittelbar bevorstand. Der Mob stürmte Gefängnisse, um inhaftierte Anarchisten und Kommunisten zu befreien, und die Todesschwadronen der Falangisten liefen Amok, legten Bomben, erschossen verdächtige Richter und linke Abgeordnete und feuerten im Zentrum von Madrid auf Arbeiter.

Am Tag, als die Tour de France 1936 startete, warnte der Sozialistenführer Francisco Largo Caballero – der drei

Monate zuvor ein Attentat überlebt hatte - vor einer drohenden Machtübernahme durch das Militär: »Es ist eine Verschwörung im Gange, die darauf abzielt, ein diktatorisches Regime zu errichten, das dem in Italien und Deutschland entspricht.« Spanien besaß auf diesem Gebiet bereits reichlich Erfahrung. Zwischen 1814 und 1874 hatte es siebenunddreißig Putschversuche gegeben, von denen zwölf erfolgreich waren. Ein weiterer drohte seit 1934, als ein revolutionärer Streik in der industrialisierten nördlichen Provinz Asturien brutal niedergeschlagen wurde. Fast zweitausend Menschen wurden getötet, die meisten von ihnen Bergarbeiter, auf Befehl des Mannes, der den Aufstand niederschlagen sollte: General Francisco Franco.

Die Tour schlängelte sich südwärts in Richtung der Alpen. Unterwegs machten Ezquerra und Berrendero auf sich aufmerksam, als sie das Feld über den Ballon d'Alsace anführten, den ersten kategorisierten Anstieg der Rundfahrt. Die Pressefotos zeigen das spanische Team in bester Laune, glücklich darüber, die erste Woche der Tour, in der immerhin achtzehn Fahrer das Rennen aufgeben mussten, überlebt zu haben und dass nun ihr bevorzugtes Terrain in Sicht war. Da sind sie alle versammelt, grinsend auf einem Rummelplatz, in einer Bar um ein Piano gruppiert oder, besonders bemerkenswert, einen Teamkollegen im Frauenfummel über eine Hotelschwelle tragend. Keine Spur von den latenten Feindseligkeiten, die aufflammten, als Berrendero begann, Ezquerra im Anstieg zum Ballon d'Alsace zu attackieren. Keine Spur auch von der Angst um das Schicksal ihres Heimatlandes. Der unerbittliche und allumfassende Trubel der Tour de France ließ alles andere in den Hintergrund treten. Doch während das Rennen für die Spanier immer besser lief, ging daheim alles schrecklich und auf mörderische Weise schief.

13. Juli: Ezquerra und Berrendero überqueren als Erste den Col des Aravis, den ersten Pass in den Alpen. Spanische Zeitungen berichten über die Ermordung eines antifaschistischen Polizeileutnants durch bewaffnete Falangisten; als Vergeltung wird der Führer der rechtsgerichteten monarchistischen Partei getötet.

14. Juli: Ezquerra sichert sich die Bergpunkte auf dem verschneiten Galibier und stellt dabei eine neue Rekordzeit für den Anstieg auf, Berrendero wird Zweiter. In Madrid werden vier Menschen erschossen, als jemand auf die glänzende Idee kommt, die beiden Opfer der Morde vom Vortag auf demselben Friedhof zu beerdigen.

17. Juli: Nach seinen starken Darbietungen in den vorangegangenen achtundvierzig Stunden genießt Berrendero den Ruhetag in Digne. Er hat nun einen knappen Vorsprung vor Ezquerra in der »Challenge Martini-Rossi«, wie die Bergwertung damals offiziell hieß. Keiner der Fahrer weiß, dass Franco von Spanisch-Marokko aus einen militärischen Aufstand angezettelt und in ganz Spanien den Kriegszustand ausgerufen hat: Bei Einbruch der Dunkelheit haben seine Rebellentruppen dank sorgfältig koordinierter Manöver bereits Cádiz, Salamanca und ein halbes Dutzend weiterer spanischer Städte unter ihre Kontrolle gebracht.

18. Juli: Am Ende eines ereignislosen Tages in den Alpen erfahren die spanischen Fahrer - durch die Bank Republikaner - die Neuigkeiten aus der Heimat. Die Truppen der Rebellen kontrollieren inzwischen ein Drittel des Landes. Ezquerra trifft es am härtesten, er gerät in eine »schwere moralische Krise«. Dann schwört er den versammelten Journalisten trotzig, dass er die nächste Etappe gewinnen werde.

19. Juli: Nach einem heroischen Comeback am letzten der drei Anstiege des Tages überquert Ezquerra als Erster

die Ziellinie in Cannes. Es ist erst das zweite Mal, dass ein Spanier eine Tour-Etappe gewinnt. Doch auf dem Podium weigert sich ein grimmiger Ezquerro, die ihm traditionell überreichte Flasche Champagner zu öffnen. Sevilla ist in die Hände Francos gefallen; in Barcelona färben heftige Straßenkämpfe zwischen Arbeitermilizen und Rebellentruppen die Bürgersteige rot.

20. Juli: Am Ruhetag in Cannes wird die spanische Mannschaft von den Journalisten unerbittlich ausgefragt. Die Fahrer beschränken sich darauf, ihre Sorge um ihre Familien zum Ausdruck zu bringen; Berrenderos Eltern und seine Verlobte Pilar leben in Madrid, wo in dieser Nacht mehr als tausend Menschen bei einer Schlacht zwischen Rebellentruppen und zivilen Milizen sterben. Ein anderer spanischer Fahrer, Mariano Cañardo, ein persönlicher Freund von Kataloniens republikanischem Ministerpräsidenten Lluís Companys, geht noch etwas weiter und bringt die Solidarität seines Teams »mit den Kindern der spanischen Republik« zum Ausdruck.

Doch als sich das Rennen auf die Pyrenäen zubewegte, wurden die spanischen Fahrer abrupt von den Ereignissen auf der anderen Seite der Berge abgekoppelt. Die sozialistische Regierung Frankreichs, die einen Nachahmungseffekt befürchtete und sich möglicherweise schämte, einer »Schwesterrepublik« keine Hilfe oder Waffen zukommen lassen zu wollen, verhängte eine vollständige Zensur aller Nachrichten aus Spanien. Die letzten Meldungen, die durchkamen, täuschten die Fahrer auf grausame Weise über die wahren Ereignisse. Die pro-republikanische Presse suchte bereits Trost in Wunschdenken und reinen Fake News. »Faschismus von der Republik besiegt: Die endgültige Niederlage der Rebellen steht unmittelbar bevor«, krächte *La Libertad* über einer Karikatur, die einen mit einem Hakenkreuz

versehenen Baum zeigte, der von einer Axt mit der Aufschrift »Volksfront« gefällt wurde. Die Madrider Tageszeitung *ABC* vermeldete in großen Lettern: »Nachricht an unser Tour-Team: Cañardo, Berrendero, Ezquerro, Molina, Álvarez, fährt beruhigt, die Republik ist gerettet!« Sie hätte nicht weiter daneben liegen können.

Und so überließen die fünf spanischen Tour-de-France-Teilnehmer, in bewährter Sportlermanier, ihren Rädern das Reden. Jenes von Berrendero tat dies in formidabler Manier. Auf der ersten Pyrenäen-Etappe, einer 325 Kilometer langen Tortur über vier Hochgebirgspässe, baute der Mann, den ich von nun an routinemäßig mit seinen Initialen und diversen einschlägigen Spitznamen ansprechen werde, seine Führung in der Bergwertung eindrucksvoll aus. Dabei führte er etwas ein, das zu seinem Markenzeichen werden sollte: Als er die Punkte für die Bergwertung in der Tasche hatte, stieg er oben auf dem letzten Anstieg des Tages ab und nahm eine gemütliche Erfrischung im Café an der Passhöhe zu sich. Eine Angewohnheit, die ihn möglicherweise einen Podiumsplatz in der Gesamtwertung gekostet hat. Wie er später selbst zugab, kostete sie ihn auf jeden Fall ein paar Etappensiege. Der Nutznießer an diesem Tag war Sauveur Ducazeaux, ein Amateur mit einer Dreigang-Kettenschaltung, der sich über den ersten und einzigen Sieg seiner Karriere freute.¹

Die Stimmung in der spanischen Mannschaft schien sich seit dem Ruhetag in Cannes deutlich aufgehellt zu haben. JB und seine Mannschaftskameraden schieben sich gegenseitig im Kinderwagen und hüpfen auf riesigen Strandbällen herum. Sie geben Autogramme und posieren mit den Fans. Die Journalisten werden mit luftigen Vorhersagen über die Reichtümer verwöhnt, die das Team einzufahren hofft: ein Ziel von 100.000 Franc an Preisgeldern wird genannt, was ungefähr dem

Hundertfachen der größten Summen entspricht, die damals in Spanien bei Radrennen ausgeschüttet werden. Die heitere Unkenntnis der Fahrer über das, was sich inzwischen zu einem regelrechten Bürgerkrieg ausgewachsen hat - Bombardierungen aus der Luft, schwerer Beschuss, Hinrichtungen im Schnellverfahren - offenbart sich, als sie ihrer Hoffnung Ausdruck verleihen, dass »die spanischen Fans trotz des unangenehmen Wetters über die Grenze kommen werden, um uns auf diesen harten Etappen anzufeuern«.

Luchon-Pau war die Königsetappe dieser Tour und führte über die mächtigen Gipfel von Peyresourde, Aspin, Tourmalet und Aubisque. Jules fuhr als Erster über den ersten der gefürchteten Pässe und punktete auf den anderen drei. Ezquerria brach schließlich ein, und von nun an gab es bis Paris nur noch hügelige Weinberge und Sonnenblumenebenen. Kurzum: Die Challenge Martini-Rossi war entschieden. Julián Berrendero krönte sich bei seinem Tour-Debüt - und im erst zweiten richtigen Etappenrennen seiner Karriere - zum König der Berge.

In Spanien waren die Truppen bereits dabei, sich auf einen langen Kampf einzurichten. Franco kontrollierte große Teile Zentral- und Westspaniens, die Republikaner hielten Madrid und Barcelona. Todesschwadronen beider Seiten richteten Hunderte von mutmaßlichen Sympathisanten des Feindes hin. Bei einem Luftangriff am 22. Juli wurden in einem kleinen baskischen Dorf fünfundvierzig Kinder getötet. Innerhalb einer einzigen Grand Tour hatte sich der Konflikt von vereinzelt Straßenkämpfen zu einem landesweiten brudermörderischen Gemetzel ausgeweitet - und zu einem regelrechten Stellvertreterkrieg, bei dem Hitler und Mussolini Franco mit Flugzeugen und Waffen versorgten

und Stalins Sowjetunion im Gegenzug die andere Seite unterstützte.

Noch immer weitgehend im Dunkeln über diese schreckliche Wendung der Ereignisse, fuhr Berrendero in trotzigem Triumph zurück nach Paris. »Diejenigen, die gesagt hatten, ich würde meine Unerfahrenheit bezahlen müssen, was sagten sie jetzt?«, schrieb er in *Mis Glorias y Memorias*. »So viel zu diesen einfältigen Klatschbasen, die gemeint hatten, den Routiniers schmeicheln und verächtlich über die neue Fahrergeneration sprechen zu müssen.« Als krönenden Abschluss und in einem Anflug von brünstiger Egomaneie höhnte er in der dritten Person in Richtung dieser Spatzenhirne: »Julián Berrendero ist der König der Berge!«

Aber die Pariser wussten mehr als er über das Schicksal ihrer Schwesterrepublik. Als er in den Parc des Princes einfuhr und die Ziellinie erreichte, war Berrendero erstaunt, dass er lauter bejubelt wurde als der Gesamtsieger Sylvère Maes. »Die Menge überschüttete mich mit Jubel und Blumensträußen, ein echter Heldenempfang, wie ich ihn noch nie erlebt hatte.« Plötzlich wurde alles klar, das Gute, das Schlechte und das Gemeine. *El Tour de 1936*, ein kürzlich veröffentlichter Bericht über das Rennen, zeichnet ein ergreifendes Bild: »Auf dem Boden sitzend, sein Fahrrad neben sich liegend, weinte Berrendero wie ein Kind.«

JB erinnerte sich in seiner Autobiografie an diesen außergewöhnlichen Moment mit Worten, die für ein Buch, das 1949 veröffentlicht wurde, als das Franco-Regime auf dem Höhepunkt seiner zensorischen Macht stand, ziemlich gewagt erscheinen. »Diese Tränen rührten von etwas, das schwerer wog als einfache Erregung oder sogar die Abwesenheit meiner Lieben: eine tiefe Sehnsucht nach

meinem Heimatland, das unter dem grausamsten und tragischsten aller Übel litt.«

Auf dieses Thema war er bereits bei einem seiner berüchtigten Gipfelaufenthalte eingegangen. Als ein Journalist Berrendero auf einem namenlosen Col ansprach, rechnete er nicht damit, viel aus diesem stets widerwilligen Interviewpartner herauszubekommen. Aber aus welchem Grund auch immer – vielleicht wollte er sich einfach nur von der schrecklichen Abfahrt ablenken, die vor ihm lag – plauderte Berrendero aus dem Nähkästchen. Als das Gespräch auf die Ereignisse in Spanien kam, platzte JB mit Worten heraus, die den Verlauf seines Lebens verändern sollten.

Die Nachforschungen zum Original dieses Interviews – sein Schauplatz, sein Autor, seine Veröffentlichung – erwiesen sich als haarsträubend schwierig und unergiebig. Alles, was ich gefunden habe, sind detaillierte, aber indirekte Hinweise. In *El Tour de 1936* heißt es, Berrendero habe ein »ungestümes Bekenntnis zum Republikanismus« abgegeben. In einer Reihe von Zeitungsporträts aus der Zeit nach Franco verurteilte er »die faschistische Aggression in meinem Heimatland«. Berrendero selbst hat die verhängnisvollen Zitate nie bestätigt oder dementiert, auch wenn er Jahre später darauf hinwies, Opfer eines abgekarteten Spiels geworden zu sein: »Die französische Presse hat übertrieben, was ich gesagt habe.«

Aber trotz allem war es für die Spanier eine außergewöhnliche Tour de France gewesen. Der zähe und kräftige Cañardo wurde Sechster im Gesamtklassement, und trotz seines Einbruchs in der Bergwertung heimste Ezquerra dank seines Etappensiegs das meiste Preisgeld für sein Team ein. Bemerkenswert ist, dass ungeachtet der Bemühungen der Spanier, sich gegenseitig zu zerstören –

auch Berrendero und Cañardo hatten eine wenig hilfreiche gemeinsame Vergangenheit –, die luxemburgisch-spanische Koalition in der Mannschaftswertung sogar den zweiten Platz hinter Belgien belegte und Frankreich um eineinhalb Stunden auf den dritten Platz verwies.

Erwartungsgemäß trudelten nach der Tour lukrative Angebote für Einladungsrennen und Werbeauftritte ein. *Mis Glorias y Memorias* ist oft erschreckend detailarm und ungenau – JB vergisst achselzuckend die Namen von anderen Fahrern, gibt zu, Erinnerungen an mehrere Rennen zu vermischen, und erwähnt unerklärlicherweise seinen Start-Ziel-Sieg bei der Vuelta 1942 mit keinem Wort –, aber der Autor beweist eine fotografische Erinnerung an jeden Penny, der ihm jemals gezahlt wurde, für was und von wem. Die Bildunterschrift unter einem Schnappschuss, der ihn zeigt, wie er vor einem Werbemobil mit Schnaps überschüttet wird, lautet: »Für diese Pose habe ich eintausend französische Franc bekommen.« Es gibt eine akribische Auflistung seines Gesamtgewinns im Rahmen seines Tour-Debüts: insgesamt 57.700 Franc, ein Vielfaches seiner Karriereeinnahmen bis dahin.

Jules nahm an Kriterien in ganz Frankreich und Belgien teil, bei denen es um viel Geld ging. Als er in einem Pariser Velodrom in der Menge gesehen wurde, bat ihn der Bahnchef, eine Ehrenrunde zu fahren: »Als er diese Bitte äußerte, drückte er mir einen Tausend-Franc-Schein in die Hand.« Ein wahrer Wirbelwind aus Geld und Schmeicheleien brach über Berrendero herein: Er lebte den Traum und genoss ihn. Bis er ins Bett ging und seine Gedanken »nach Spanien flogen«. Daheim in Madrid sahen sich seine Eltern und seine Verlobte nächtlichen Angriffen deutscher und italienischer Bomber ausgesetzt, dem ersten anhaltenden Luftangriff der Geschichte. In der zweijährigen Belagerung, die vor ihnen lag, mussten sich