

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*



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

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 Klaps 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 behauptete, 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 bearbei-

ten. 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 welchem 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 zugschweißster 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 Riesenfleischdose 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, sechsundzwanzig 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 Nationalmann-

schaften 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 schmächti-ger 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 Ezquerro es ihm hätte prophezeien können. Erschüttert vom unerbittlichen Tempo (»Wer waren diese verrückten Supermänner, die stundenlang mit fast 40 km/h fuhren?«), 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.

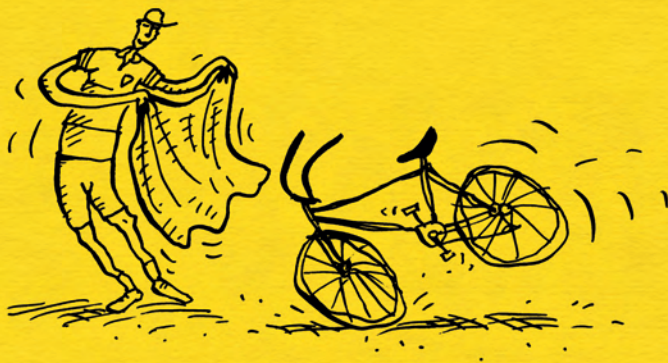
Die spanischen Tour-de-France-Fahrer hatten ein Heimatland in Aufruhr hinterlassen. Die linke Koalition der Volksfront – die Anfang des Jahres in der letzten freien Wahl für vierzig Jahre eine knappe Mehrheit erreicht hatte – begann sich aufzulösen, und da radikale Elemente die Oberhand behielten, waren 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 Todeschwadronen 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 Ezquerria 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, Ezquerria 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. [...]

DER »BILL BRYSON AUF ZWEI RÄDERN« HAT ES WIEDER GETAN ...



Tim Moore vollendet seine epische
(und nicht minder unvernünftige)
Trilogie der Grand Tours des Radsports.

»Vuelta Skelter sind wirklich drei Bücher in einem. Es ist die Geschichte von Tim Moores eigener heroischer, 2.760 Meilen langer, lungenzerreißender, schenkelzermürender Reise ... Es ist ein facettenreicher, kaleidoskopischer Blick auf das Vermächtnis des Spanischen Bürgerkriegs ... Und es ist auch eine Hommage an Julián Berrendero - einen zähen, mürrischen Einzelgänger, der sich weigerte, auch nur einen Fuß breit nachzugeben, weder gegenüber den Bergen noch gegenüber den Autoritäten ... Moores Anliegen ist es, JB den ihm gebührenden Platz in der Riege der Radsportlegenden zurückzugeben. Das gelingt ihm eindrucksvoll.«

Roger Alton, Daily Mail - »Book of the Week«

ISBN 978-3-95726-068-0



9 783957 260680

covadonga