

Inhoud

DEEL I: Troon (1891-1901)

1. De tranen van de kleine koningin 13
2. Major Taylor versus Jim Crow 39
3. De ontdekking van de vliegende neger 72

DEEL II: Match (1901)

4. Verwacht als de Messias 119
5. Footit & Chocolat 131
6. Moriaantje zo zwart als roet 149
7. Dankjewel België 163
8. Wit hoofd, zwarte benen 174
9. Het neusje van de infanterist 189
10. Theater in het Parc des Princes 210

DEEL III: Ronde (1901-1932)

11. Confrontatie 227
12. Vliegende negers van eigen bodem 237
13. Als sprinters sterven 266

Epiloog: De vliegende neger & ik 274

Dankwoord	284
Aantekeningen	286
Bibliografie	299
Illustratieverantwoording	306
Register	308

De tranen van de kleine koningin (oude continent)

Rijd, vélo, rijd in je stralende licht. Je draagt de vooruitgang!

Théodore Deckert, *Ode au Véloce*, 1890

Parijs, 1891. Een bijzondere tweeling ziet het levenslicht. De wieg van de wielersport is tevens die van de wielersjournalistiek. Hun moeder is een man.

Pierre Giffard is politiek journalist, reizende reporter en romanschrijver. Hij heeft zijn sporen verdiend bij gerenommeerde dagbladen als *Le Figaro* en *Le Petit Journal*. Al twintig jaar bericht hij het Franse volk over de stand van zaken in België, Nederland, Engeland, Schotland, Denemarken, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Spanje, Italië, Griekenland en op Cyprus en Malta. Ook voor de koloniale veroveringsshow in Noord-Afrika versiert hij een plaats op de eerste rij. Jean Sans Terre is zijn pseudoniem, Jan zonder aarde. Hij hoeft geen vaste grond onder de voeten. Giffard is als de door hem zo aanbeden techniek, hij staat niet stil. Zijn veelzijdige pen wordt graag opgeschrikt door de uitvinding van de telefonie en andere wonderen die de wereld weer wat kleiner maken. Eén bepaalde vondst bekoort hem meer dan alle andere. In het boek *La Reine Bicyclette* (1891) vertelt Giffard het verhaal van de 'koninklijke' vélocipède. Op de omslag houdt een jonge vrouw een tweewieler in de lucht.

Het moment van uitgave is goed gekozen. Op de ochtend van 24 mei 1891 komt een zekere Georges Pilkington Mills met een vélompède de Parijse Boulevard Maillot opgereden. Het zwetende heerschap is de winnaar van de eerste ‘moderne’ wielervedstrijd van Bordeaux naar Parijs. Op twee wielen, leert men, kan je ruim vijfhonderd kilometer afleggen in minder dan dertig uur. De vreugde over die ontdekking bekoelt naarmate meer zweters de boulevard bereiken. *L'horreur*. De eerste vier zijn Engelsen!

Pierre Giffard neemt de revanche van Frankrijk voor zijn rekening. In september organiseert hij een wedstrijd van 1200 kilometer van Parijs naar Brest en terug. Alleen Fransen mogen deelnemen, en dat doen ze massaal. Het succes van dat evenement spoort de journalist aan om een aparte sportkrant te beginnen. Vanaf 1892 brengt *Le Vélo*, gedrukt op groen papier, dagelijks wielernieuws. Wielrennen wordt de nationale sport van Frankrijk, en de buurlanden raken snel besmet. Naar het boek van Giffard noemt men de wielersport nog altijd liefkozend *la petite reine*, de ‘kleine koningin’.

Het paard is dood

Eigenlijk werden al eerder wedstrijden op wielen verreden, maar sinds 1891 bewaart Giffard de verhalen van die vroege krachtmetingen in een map met het etiket ‘oertijd’. Daarin steken tekeningen van deftige heren die heen en weer wippen op een zadel dat ze via een trapje hebben bereikt. Zij reden op zogenaamde hoge bi’s, rijwielen met een hoog voorwiel. Pas in het verschijningsjaar van *La Reine Bicyclette* lijkt de fiets op wat we daar vandaag de dag mee bedoelen. Veel dank is verschuldigd aan de Engelse uitvinder John Kemp Starley. Met behulp van een ketting bracht hij de aandrijving van de vélompède naar het achterwiel, waardoor de zogenoemde ‘veiligheidsfiets’ met twee gelijke wielen ontstond. De verlaagde fiets maakte valpartijen minder frequent en vooral minder pijnlijk. Dat men vaker in het zadel bleef zitten, had ook een keerzijde. Aan het hobbelen op houten of stalen rondingen hield menig fietser een pijnlijk zitvlak over. Dit probleem werd verholpen door twee mannen met een indrukwekkende witte baard. De eerste is John Boyd Dunlop, een veearts. Hij ziet hoe zijn zoontje op de kasseien van

Belfast wordt geradbraakt door zijn eigen driewieler. Dunlop krabt even in zijn baard, graait wat rubber uit zijn chirurgijnkistje en knutselt een opblaasband in elkaar. Dat ding noemt hij zijn uitvinding. Hij bevestigt het op de driewieler, het zootje houdt op met huilen en vader start een firma die gauw goed draait.

Een tweede baardmans springt gretig op de kar van de rubberzoekers. Leopold van Saksen-Coburg is een koning uit België, de tweede om precies te zijn. Deze man heeft op het eerste gezicht weinig te maken met onze kleine koningin. Maar ook hij heeft een goedlopend bedrijf. Het is zesenzeventig maal zo groot als zijn koninkrijk en luistert naar de naam Congo. Minder kindvriendelijk dan de firma Dunlop, voldoet Leopold II schrokkerig aan de explosief toegenomen vraag naar rubber op de wereldmarkt. Zijn hele kolonie staat vol rubberbomen en zijn trawanten ter plekke kwijten zich gewetenloos van hun taak. Niet dat het allemaal onmenselijke zijn, maar ze zijn er op dat moment nog niet helemaal uit of Afrikanen evenveel mens zijn als zijzelf. Bovendien hakken ze de handen van werkonwillige inboorlingen niet zelf af. Dat laten ze doen door andere inboorlingen, bijvoorbeeld een broer of een neef, daar toe aangespoord door een geweer tegen de slaap. Er kleeft behoorlijk wat bloed aan het asfalt van de eerste wielervedstrijden. Weten wielrenners veel. Zij vinden het wel lekker, zo'n rubberband.

Door het verlaagde model en de rubberband wordt de *vélocipède* voltooid. Het laatste decennium van de negentiende eeuw noemen fietshistorici de 'gouden tijd'. Sinds die periode is de fiets niet meer fundamenteel veranderd. Het werk is af. De tweewieler is klaar om de markt te veroveren, de massa te bekeren, de wereld te beschaven. *Vélo* en vooruitgang worden in één adem genoemd. De 'kleine koningin' zal haar onderdanen de nieuwe eeuw en meteen ook de moderniteit binnenloodsen. Op de drempel van het volgende tijdvak verzint Giffard een tweede koosnaam: het 'stalen ros'.

De fiets is immers een paard dat geen haver eet, geen grote stal nodig heeft, geen geluid maakt, geen stank verspreidt en zijn berijder gedwee gehoorzaamt. Af en toe één drupje olie volstaat. In *La Fin du Cheval* (1899) schrijft Giffard over het einde van het paard. Sinds de publicatie van *La Reine Bicyclette* (1891) is er veel veran-

derd. De fiets is niet langer louter een speeltje van de bourgeoisie. Dankzij de verbeterde techniek is de prijs gedaald, en het aantal fietsbezitters gestegen van dertigduizend tot een miljoen. Aan het begin van dat decennium vervoert de fiets uitsluitend haar rijke bestuurder, aan het einde ervan brengt ze de hele samenleving in vervoering. Man en vrouw, hoge en lage klasse en stad en platteland worden met elkaar verbonden door de fiets, die volgens sommigen de beloften van de Franse Revolutie in zich houdt. Met gevoel voor pathos spreekt Giffard van het 'egalitaire rijdier'.

God is hetzelfde lot als het paard beschoren: bedankt voor bezwezen diensten. Fanatieke fietsminnaars vervangen de Schepper en de viervoeter door geloof in zichzelf en in zelfgemaakte machines. In het begin komen zij voornamelijk uit liberale milieus. Met de fiets rijden mensen 'la liberté' tegemoet. Voor elke gevangenis een vrijheid. De stedeling wil weg uit de rokerige stad, de vrouw van de al even rokerige haard en de man van het maffe kantoor of de lawaaiige fabriek. Pedaaltrappen, dat is ontsnappen uit het peloton der alledaagse dingen. Ook het lezen van wielerskranten is een vlucht, een ontsnapping uit de realiteit. In welke krant kan je immers lekker lang lezen zonder te worden verstoord door oorlogen, conflicten, natuurrampen en andere ellende? In *Le Vélo* natuurlijk!

Als Pierre Giffard de moeder van de wielersport is, dan kan men graaf Albert de Dion als haar vader beschouwen. Hij is de leider van een groepje industriëlen dat zijn geld in de krant pompt. Onder hen bekende namen als Clément, Michelin en Peugeot. Via reclame in *Le Vélo* brengen zij fietsen, banden en accessoires aan de man. Graaf de Dion moet de fiets als een stadium tussen het paard en de auto hebben gezien, want hij is eigenlijk een pionier in de automobiellindustrie. In 1883 stampt hij met zijn kompaan Georges Bouton een bedrijf uit de grond dat even de grootste autofabrikant ter wereld is. De ontluikende autosport volgt in het spoor van de populaire wielersport. Wie geïnteresseerd is in het een, is dat meestal ook in het ander. *Le Vélo* is dan ook de uitgelezen plek voor de advertenties van De Dion-Bouton. De krant is een idee van Giffard, maar eigendom van industriëlen. Journalisten zijn de uitvinders van de wielersport, fabrikanten zorgen voor haar materiële onder-

bouw. De Dion is de voornaamste sponsor. Zonder zijn financiële bevruchting zou de kleine koningin, de wielersport, Giffards verbeelding zijn gebleven.

Fabrikanten houden wielerkranen in leven, en wielerkranen roepen wielervedstrijden in het leven. Journalisten vinden wedstrijden uit, waarin wielrenners het 'bewijs' leveren van de waarde van een bepaald fiets- of bandenmerk. Naast een wildgroei van wielerpistes – tegen 1899 zijn er driehonderd wielerbanen in Frankrijk – zien de eerste 'klassiekers' het levenslicht. Na Bordeaux-Parijs en Parijs-Brest-Parijs in 1891 volgen Luik-Bastenaken-Luik (1892), Parijs-Brussel (1893), Parijs-Tours en Parijs-Roubaix (1896). Het gros van deze wedstrijden valt onder auspiciën van *Le Vélo*. Journalisten beschrijven de gebeurtenissen die ze zelf organiseren. Niet zelden is een sportjournalist daarnaast nog directeur van een wielerpiste of manager van een renner. Wat men vandaag als belangenverstrengeling zou omschrijven was toen heel normaal. Van specialisering is nog geen sprake. Giffard en zijn volgelingen scheppen een droomwereld voor fietsliefhebbers... een velodroom.

J'accuse...

De 'kleine koningin' heeft vele minnaars. Niet de minsten. Leo Tolstoj noemt de fiets een van de grootste uitvindingen van de eeuw. Hij schrijft de fiets de kracht toe 'de duisternis van de nacht te verbreken'. Weldra zou iedereen zich van het stalen ros bedienen, en dan zou volgens de beroemde schrijver een nieuw tijdperk in de wereldgeschiedenis aanbreken. In Frankrijk verschijnt met *Voici des ailes* (1898) een van de eerste sportromans. Auteur Maurice Leblanc roemt 'de nieuwe vriend die het lot de mensheid heeft geschonken, de fiets die ons vleugels verschaft waarmee we ons kunnen verheffen boven de laagheid van de wereld'. De meest fietsverliefde van alle Franse schrijvers is Émile Zola. Hij is een fervente wielertoerist en erelid van de Touring Club de France. In *Parijs* (1898) schrijft hij dat de fiets een onafgebroken leerschool is voor de wil, en een bewonderenswaardige les in stuurmanskunst.

Zich handhaven op de fiets betekent zich handhaven in de samenleving. Voor Zola is de fiets geen vlucht uit de werkelijkheid. Als hij niet in de weer is met zijn tweewieler, mengt de schrijver

zich vurig in het maatschappelijke debat. Zola heeft nog maar net het manuscript van *Parijs* naar de drukker gebracht, of hij laat zijn licht schijnen over een kwestie die de hele natie beroert: de affaire-Dreyfus. Alfred Dreyfus is een Frans officier die beschuldigd wordt van spionage voor aartsvijand Duitsland. Hij is de gedroomde zondebok, want geboren 'op de verkeerde plaats, met de verkeerde ouders'. Dat de man afkomstig is uit de Elzas, een gebied dat na de Frans-Duitse oorlog van 1870 bij Duitsland hoort, maakt het gemakkelijk hem van vijandige sympathieën te verdenken. Bovendien is hij joods, en antisemitisme is in opmars in Frankrijk. Als je dan ook nog eens welgesteld bent en snel promotie maakt in het leger, maakt dat je niet sympathiek bij de collega's. In tegenstelling tot het grote publiek beschikt Zola over voldoende informatie om de onschuld van Dreyfus te staven. In 'J'accuse' (Ik beschuldig), een open brief die op 13 januari 1898 over de hele voorpagina van *L'Aurore* verschijnt en gericht is aan president Faure, nagelt hij de halve leger top aan de schandpaal voor de veroordeling van een onschuldige. Hierop wordt Zola zelf veroordeeld. Om een gevangenisstraf te ontlopen vlucht hij naar Groot-Brittannië. De schrijver laat zijn vaderland verdeeld achter: de progressieven zijn voor Dreyfus, de conservatieven tegen.

Ook de wielerwereld ontsnapt niet aan de tweedeling tussen dreyfusards en antidreyfusards. Pierre Giffard wil zijn 'kleine koningin' niet verstoppen voor de boze buitenwereld. Na de veroordeling van Zola, die enkele maanden later wordt geroyeerd als erelid van de Touring Club de France, schaart Giffard zich onverschrokken aan de zijde van de fietsende schrijver. Op de groene vellen van *Le Vélo* pleit hij voor Zola en tegen de discriminatie van Joden.

Op 4 juni 1899 vaardigt het Hof van Cassatie een arrest uit dat besluit tot herziening van het proces-Dreyfus. Diezelfde dag vindt in Parijs een demonstratie plaats tegen de nieuwe president Émile Loubet. 'Treed af! Leve het leger!' De kreten zijn niet afkomstig van verpauperde Parijzenaars, in lompen gehuld en met knuppels in de hand, maar van deftige heren met hoge hoeden en getrimde krulsnorren. Hun in witte handschoenen gestoken handen zwaaien met goudgerande wandelstokken of gesloten paraplu's. Het zijn royalisten, rabiate antidreyfusards. Zij beschouwen president Loubet als

een dreyfusard, al was het maar omdat hij de verkiezingen heeft gewonnen van een antidreyfusard. Enkelen dringen door het politiekordon tot bij de president, met gesloten paraplu in de aanslag. In het tumult verliest het staatshoofd zijn hoed. Een walgelijk spektakel, oordeelt dreyfusard Giffard de volgende dag in *Le Vélo*.

Als Albert de Dion dat artikel onder ogen krijgt, verslikt hij zich hevig in zijn koffie. De politieke stellingname van Giffard is de graaf en zijn rijke vrienden al langer een doorn in het oog. Zij zien hun advertenties het liefst floreren in een apolitieke omgeving. Autobanden en racefietsen verkopen niet lekker naast nieuws dat de lezer uitnodigt tot overpeinzing. Hun waar wordt beter aangeprezen in een omgeving waarbij men kan wegdromen over verder en sneller. De 'velodroom' is zo'n wereld, en de journalisten van *Le Vélo* worden verondersteld die vorm te geven. Van een hoofdredacteur van een wielerkraan wordt niet verwacht dat hij positie kiest in een politieke kwestie, laat staan een standpunt lijnrecht tegenover dat van zijn voornaamste geldschieters. De Dion bevindt zich namelijk aan de andere kant van het politieke spectrum. Sterker nog: hij was zelf een van de agressors die het op de presidentiële hoed hadden gemunt.

Graaf de Dion is de ideeën van de Franse Revolutie niet zeer genegen. De natie van zijn dromen is gebaseerd op koning, kerk en leger, liefst zonder joodse officier. De autobouwer is een fervent antidreyfusard. Zijn politieke kleur is tekenend voor die van zijn beroepsomgeving. De fiets is populair, de auto elitair. Aanhangers van autosport zijn voornamelijk rijke, adellijke en reactionaire lieden. Socialistische kranten hekelen deze 'sport voor miljonairs', antisemitische bladen de joodse chauffeurs omdat ze te veel ongelukken zouden veroorzaken.

De relatie tussen Giffard en De Dion bereikt het kookpunt na het incident met de hoed van de president. Als Dreyfus uiteindelijk gratie wordt verleend, zorgt dat niet voor afkoeling. De chef van *Le Vélo* pleit nu voor rehabilitatie van de kapitein in het leger. Het laat zich raden dat een scheiding tussen de 'moeder' en de 'vader' van de 'kleine koningin' zich opdringt. Kapitein Dreyfus en Émile Zola hebben de wielerveereld aan het wankelen gebracht.

Midden in de scheidingsperikelen vechten Giffard en De Dion

nog een politiek robbertje uit tijdens de parlamentsverkiezingen van 1900. De 'linkse' hoofdredacteur stelt zich kandidaat in het district van de Seine-Inférieure, waarop de 'rechtse' autoconstructeur een moddercampagne start, gestoeld op de bewering dat Giffard met *La Fin du Cheval* niets anders dan een politiek programma heeft geschreven. De Dion komt zelf op als nationalist in de Loire-Inférieure. In tegenstelling tot zijn moddermikpunt raakt hij verkozen, en via de Chambre des Députés belandt de graaf in de Senaat.

Over de manier waarop de definitieve scheiding geschiedt bestaan tegenstrijdige versies. De meest waarschijnlijke is dat de Dion zijn geld terugtrekt uit *Le Vélo*, maar volgens andere bronnen zou het Giffard zelf zijn die weigert om nog advertenties van de graaf in zijn groene pagina's op te nemen. Helemaal onmogelijk is dat laatste niet. Giffard wordt vaak omschreven als een dromer, een utopist, iemand die emotionele argumenten durft mee te laten wegen in zijn beslissingen. Bovendien zit hij wellicht niet om (potentiële) adverteerders verlegen. Zelfs zijn politieke vijanden willen lange tijd in 's lands grootste sportblad adverteren. Wie ook het uiteindelijke initiatief neemt, de scheiding is onafwendbaar.

L'Auto-Vélo

De graaf en enkele andere industriële antidreyfusards komen op het idee een eigen sportkrant te beginnen. Een dagblad opstarten is niet zo moeilijk, een lezerspubliek verwerven en behouden is een andere zaak. Sportverslaggeving is een bloeiende branche rond de eeuwwisseling, maar *Le Vélo* is de onbetwiste marktleider. Giffard organiseert zowat alle belangrijke wielervedstrijden. Je moet al gek zijn om het verslag van bijvoorbeeld Parijs-Roubaix in een andere dan de organiserende krant te zoeken. De Dion heeft een duivels goed plan nodig. Hij bedenkt een profiel voor een hoofdredacteur: een geboren verhalenverteller, innovatief, onverzettelijk, ambitieus. Een stiefmoeder voor de kleine koningin, kortom.

Een sprookjesverteller zou over heel wat verbeelding moeten beschikken om een betere boze stiefmoeder te vinden dan de figuur die daar in werkelijkheid voor wordt gevonden. De man die renners later zullen vergelijken met de duivel of Markies de Sade is ge-

boren in hartje Parijs. Henri Desgrange komt op 31 januari 1865 als de helft van een tweeling ter wereld. Boze tongen beweren dat hij zijn tweelingbroer nog in de baarmoeder met huid en haar heeft opgevreten. Voer voor dergelijke indianenverhalen is de indruk dat Desgrange uit twee mensen lijkt te bestaan. Adjectieven als koppig, perfectionistisch en autoritair lijken met de man vergroeid. Anderzijds is hij een fantast, een romantische ziel en een geniale schrijver. Desgrange en graaf de Dion vinden elkaar wonderwel. Desgrange heeft jarenlang de public relations van bandenfabrikant Adolphe Clément verzorgd, en die behoort tot het clubje van de graaf. Wanneer De Dion contact opneemt met Desgrange, kan die laatste hem een indrukwekkend curriculum vitae voorleggen, met bijna tien jaar ervaring in de wielerbusiness.

Desgrange lijkt nochtans voorbestemd voor een juridische carrière. Na zijn rechtenstudie heeft hij een baantje gevonden als notarisklerk, en zonder die vermaledijde Bordeaux-Parijs van 1891 zou hij dat misschien altijd gebleven zijn. De jongeman heeft de flink uit de kluiten gewassen coureurs zien aankomen in Parijs. Hij is zo onder de indruk dat hij besluit zelf wielrenner te worden. Als een bezetene traint hij in de Parijse parken. Zijn leven komt in een stroomversnelling terecht als hij op een dag wordt opgemerkt door een van zijn cliënten. Geschokt waarschuwt die Desgranges baas. Dat iemand zich met blote benen in de openbare ruimte vertoonde en tezelfdertijd in alle ernst een dossier kon behandelen, werd niet in alle sociale kringen als een evidentie gezien. De notaris stelt zijn jonge werknemer voor de keuze: zijn werk of zijn 'belachelijke liefhebberij'. Henri Desgrange kiest voor het laatste. Op een mooie meidag in 1893 legt de gewezen klerk 35,325 kilometer af in een uur. Meteen het eerste 'officiële' werelduurrecord (iemand moet de eerste zijn, zullen slimmeriken opmerken, maar daarop moet worden geantwoord dat Desgrange het 'officieuze' record van de Italiaan Braida verbrak). Hetzelfde jaar behaalt hij ook nog records op de tien kilometer, de honderd kilometer en de honderd mijl. Hij is een man van de uithouding. Voor de populaire sprintnummers mist hij explosiviteit. Na verloop van tijd ontdekt Desgrange (nog) meer aanleg te hebben voor schrijven dan voor fietsen. Tijdens en na zijn loopbaan maakt hij naam als journalist voor diverse sportbladen,

onder meer voor *Le Vélo*, en als auteur van wielerverboeken. Met *La tête et les jambes* (1895), het hoofd en de benen, schrijft hij een soort handleiding voor jongelui die wielrenner willen worden. Desgrange predikt discipline en een gezonde geest in een gezond lichaam. Een belangrijke stelregel, dat hebben wielrenners met zeemannen gemeen, is dat vrouwen ongeluk brengen. In 1897 wordt Desgrange directeur van het Parc des Princes, een wielersstadion dat onder zijn hoede uitgroeit tot de grootste sporttempel van Frankrijk.

Omstreeks 1900 is Henri Desgrange alomtegenwoordig in de wielwereld. Hij is de geknipte figuur voor graaf de Dion. Waarmee niet gezegd is dat Desgrange zich in het kamp van de antidreyfusards bevindt. De uitverkorene van de graaf citeert graag uit het werk van Émile Zola. Desgrange laat zich echter niet op een politieke stellingname betrapten. Hij deelt met Giffard een gevoel voor lyriek en het vermogen de dingen in een ruimer verband te zien. Maar Desgrange blijft vooral een verhalenverteller. Hij gunt de Parijzenaars hun vlucht uit de realiteit en speelt – na aanschaf van een entreebewijs – graag voor gastheer in zijn wielarena aan de rand van de stad, omgeven door het Bois de Boulogne. Voortaan kan hij de mensen naar zijn velodroom lokken via het nieuwe sportblad waarvan hij de hoofdredacteur wordt. Dat hij moet opboksen tegen het quasimonopolie van *Le Vélo* deert hem niet. Desgrange houdt van uitdagingen. Zoals hij destijds het veilige werk van notarislerk inruilde voor een onzeker bestaan in de wielwereld, zo zal hij nu voorzichtig zagen aan de stoelpoten van *Le Vélo*. Als renner had Desgrange geen aanleg voor het kortebaantje, als hoofdredacteur zal het niet anders zijn.

Op 16 oktober 1900 rolt aan de rue du Faubourg-Montmartre 10 het eerste nummer van *L'Auto-Vélo* van de persen. De woorden *Auto* en *Vélo* komen als gotische krullen tevoorschijn op geel papier. De invloed van autofreak De Dion laat zich voelen. Nadrukkelijker dan *Le Vélo* wedt het nieuwe sportblad op twee paarden: het stalen ros moet de weg vrijmaken voor het gemotoriseerde ros. Desgrange kondigt meteen aan dat er in het nieuwe blad geen sprake zal zijn van politieke kwesties.

Die dag wordt het startsein gegeven voor een ongeziene machtsstrijd tussen de twee kranten. Wielersjournalistiek wordt een sport

op zich. Ze komt daarbij het dichtst in de buurt van boksen. Een bokspromotor zou Giffard (in groene short) voorstellen als zwaargewicht en regerend wereldkampioen, en Desgrange (met gele short) als de lichtvoetige en prikkelbare uitdager. Alle middelen zijn goed om macht te verwerven. *L'Auto-Vélo* rukt journalisten weg bij *Le Vélo* en organiseert een kopie van wedstrijden die haar concurrent organiseert. Een regelrechte 'survival of the fittest', waar het tijdperk zich overigens uitstekend voor leent.

De aristocraten van de piste

Twee kranten vechten om de voogdij over de wielersport. Wie daar in elk geval niet beter van wordt, is de sport zelf. Aan de vooravond van haar tiende verjaardag is de 'kleine koningin' goed ziek. Haar koninkrijk is diep verdeeld. De 'velodroom' is aan diggelen geslagen door de politiek. De concurrentiestrijd tussen *Le Vélo* en het nieuwe *L'Auto-Vélo* komt op een slecht moment. Na jaren van onophoudelijke groei vertoont de wielrennerij tekenen van verval. Steeds meer mensen kopen een fiets, maar de rol van de wielersport als promotiemiddel lijkt uitgespeeld. Men is uitgekeken op fietsers. Het is tijd voor iets nieuws. De automotor draait warm, en ook voetbal en rugby trekken meer mensen. Natuurlijk zullen er fietsfanaten blijven, maar gevreesd wordt dat het grote publiek zal afhaken. Zonder dat publiek worden geen wielersportkranten verkocht, en zonder wielersportkranten worden geen grote wedstrijden georganiseerd. Zwartkijkers voorspellen het einde van de sport. Waarmee kan de 'kleine koningin' haar volk nog in vervoering brengen? Volgens criticasters is ze het slachtoffer geworden van haar eigen succes. Renners hebben het afgelopen decennium aan de lopende band records gevestigd. Ergens moet een plafond bestaan. Men kan toch niet tot in de eeuwigheid records blijven verbeteren? Het is mooi geweest.

De wielervedstrijden in het kader van de wereldtentoonstelling, waarvoor Parijs in 1900 het decor vormt, worden als een hoogtepunt gezien. Die wedstrijden vinden plaats in september, uitgerekend de maand waarin *L'Auto-Vélo* bij de notaris wordt geregistreerd. De renners hebben – nog een laatste keer, volgens sommigen – spektakel van de bovenste plank geleverd. Wat kan

daar in 's hemelsnaam aan worden toegevoegd? Met eenzelfde snel-treinvaart als waarmee de wielersport de volwassen fiets lanceerde, aldus de doemdenkers, zal ze nu van het toneel verdwijnen.

De 'kleine koningin' is nog jong en nauwelijks in staat op eigen benen te staan. Verdeeldheid bij haar uitvinders kan ze missen als kiespijn. Wieljournalisten zijn per slot van rekening degenen die voor bekendheid moeten zorgen. De oorlog om wedstrijden en de negatieve stukken over elkaar kunnen bezwaarlijk als goede reclame voor de sport worden gezien. De wielersport voert een strijd op twee fronten: voor de redding van de wielersport en voor het behoud van de eigen krant. De kleine koningin ziet geel en groen zelfdertijd. Niet van woede, maar van misselijkheid. Wie of wat kan haar genezen?

placebo (de): stof die uiterlijk en in smaak geheel overeenkomt met een medicijn, maar geen werkzame bestanddelen bevat.

Als dusdanig kan men het medicijn omschrijven dat wieljournalisten uit de kast halen. Niet dat er plots iemand met een indrukwekkende witte baard een toverdrank bereidt, zoals Dunlop destijds met zijn opblaasband; het nieuwe wondermiddel is onzichtbaar en ontastbaar. Het is een droombeeld, zij het een zeer machtig, met reële uitwerking op de patiënt. Het is een idee dat voortvloeit uit de samenweerderige verbeelding van het gehele journalistenkorps. Aan het einde van 1900 moet je het idee nog tussen de regels lezen, enkele maanden later vind je het al in de krantenkoppen terug. De sportkranten wiegen het publiek, wakker geschrokken door die dekselse Dreyfus, weer zachtjes in slaap met hun velodromen. Dat doen ze met een nieuw verhaal. De kleine koningin wordt tien jaar. Het moment is daar om een koning te kiezen.

Een koning voor de kleine koningin. Dáár zou het volk storm voor lopen. Wie mag koning worden? De wielrenner natuurlijk. Men zal opwerpen dat hij slechts een acteur is, een marionet in de malle-molen van kranteneigenaars en fietsfabrikanten die fortuinen vergaren op zijn gekromde rug. Maar zonder hem geen wielersport.

Een wielrenner dus. Maar welke? Coureurs heb je in alle soorten

en maten. De deelnemers van wedstrijden als Bordeaux-Parijs en Parijs-Brest-Parijs maken al geen kans. De wegrenner, hij die een of meerdere dagen onderweg is tussen twee steden, opereert in de marges van het milieu. Hij is een avonturier, een struis werkmanskind dat – dag en nacht, door weer en wind – de ruige binnenlanden van Frankrijk verkent voor een extra zakcent. Voetvolk. Onderaan de hiërarchie der wielrenners. Zeker, de wielerklassiekers spreken tot de verbeelding van het volk. Maar dat maakt van de waaghalzen nog geen helden. Wat telt, is niet wíe zoveel honderden kilometers aflegt, maar dát men überhaupt die afstand per fiets overbrugt. De wedstrijd is heroïscher dan de deelnemer.

Voor de ware helden moet men naar de wielersbaan. Pisterenners zijn te bewonderen binnen de zichtbare en tastbare ruimte van de drukbezochte velodroom. Zij zijn adellijk genoeg om naar de hand van de ‘kleine koningin’ te dingen. Maar ook binnen de adel bestaat er onderscheid. De lagere adel is samengesteld uit de zogenaamde stayers, kampioenen van het uithoudingsvermogen en specialisten in het breken van records achter gangmakers op tandems. Leuk. Maar na een rondje of twintig gaat dat eindeloze draaien vervelen. De coureurs van de hogere adel laten hun publiek geen tijd voor verveling. Daarvoor is hun krachtsinspanning te kort. Zij laten toeschouwers huiswaarts gaan met een gevoel van ‘O, is het al gedaan? Wat jammer nou’. Voor hen loopt het publiek storm, voor hen stromen de velodromen vol. De sprinters.

Algemeen geldt: hoe korter de afstand, hoe groter het prestige van de renner. Sprinters rijden, afhankelijk van de grootte van de piste, slechts één tot hooguit een handvol ronden. Het publiek bewondert hen vanwege de uitzonderlijke snelheden die zij halen. Sprinters zijn de snelste zonder motor aangedreven mensen ter wereld. Zij buigen zich niet zomaar over het stuur, maar ook over vraagstukken waar wetenschap en filosofie mee worstelen. Zij rijden niet zomaar rond om te winnen, maar zoeken met hun benen naar de begrenzingsen van het mensenras. Sprinters zijn geen gewone renners. Zij heersen over de wielerswereld. Men noemt hen ‘de aristocraten van de piste’. Een aristocratie op basis van verdienste, want sprinters zijn doorgaans van bescheiden afkomst. Door per-

soonlijkheid en genialiteit hebben zij het tot übermensch geschopt.

Wielersport is wars van gelijkheid. Verschil moet er zijn. Alleen in het sportstadion mag dat nog zonder schroom worden verkondigd. Wielrennen is geen democratie, maar een aristocratie. De sprinters pronken boven aan de hiërarchie. Alleen aristocraten maken aanspraak op de troon. De koning zal gekozen worden uit de sprinters. In 1901 gaat men op zoek naar de beste sprinter ter wereld.

De jump van Jacquelin

Heel wat stemmen gaan op om de koning uit het eigen volk te kiezen. De kleine koningin is per slot van rekening een Franse scheidung. In het bijzonder de sprint wordt als Frans eigendom beschouwd. De 'Franse sprint' is iets artistieks.

Joris van den Bergh, een pionier van de Nederlandse sportjournalistiek, verwoordt het in *Te midden der kampioenen* (1929) als volgt: 'Andere volken mochten bij uitzondering grote op zichzelf staande figuren hebben gehad, de eigenschappen voor de sprint zaten het Franse volk in het bloed. Wanneer je zag sprinten en je wist absoluut niet wie de renners waren, dan zei ieder, die ook maar enigermate van wielersport op de hoogte was: kijk! Daar! Dat is een Fransman. Bij een Fransman tekende de spurt zich af in moed, overtuiging, enthousiasme, in korte hevigheid, in verrassende momenten. De Franse spurt kent geen gelijkmatigheid, ze was pittig, vurig, abrupt. Van rust (balanceren, zeggen wij, maar de Fransen spreken van 'rester sur place') werd plotseling overgegaan tot de hevigste krachtsinspanning (démarrage); na de demarrage vertraagde de renner, hij nam dan weer een moment rust en liet zijn tegenstander naast zich komen, om dan weer te demarreren. Het was trekken, afstoppen, weer trekken, afstoppen. In die spurt vond men de levendigheid, de verrassende beslistheid en het enthousiasme van het Franse volk terug. Ja! De sprint was altijd een Frans bezit geweest en Frankrijk had in de sprint dan ook steeds uitgeblonken én door de kwaliteit van hun sprinters én door hun talrijkheid.'

Rond de eeuwwisseling kampt het Franse sprintersgilde echter met een lichte terugval. Een toenemend aantal buitenlandse tenoren is de wielerburcht binnengedrongen en knaagt aan de heerschappij van de Fransen. Twee nationale vedetten zijn net nu met

rennerspensioen. In de kranten heft men de klaagzangen aan. Wat is er van Bourillon en Morin geworden? Paul Bourillon, de wereldkampioen van 1896, is gestopt met wielrennen na een val. Hij vervult zijn legerdienst en maakt zijn studie aan het conservatorium af. Met succes overigens. Hij wordt operazanger en zingt de titelrol in *Faust* van de componist Charles Gounod.

Ludovic Morin, de drievoudige winnaar van de prestigieuze Grote Prijs van Parijs, lijkt helemaal van de aardbol verdwenen. Hij heeft zich met zijn vrouw teruggetrokken in een aardige villa aan de Seine te Courbevoie, waar hij, in een blauwe kiel en op klompen, kool plant, zijn pijpje rookt en met de boeren een borrel drinkt in een taverne.

Maar niet getreurd. Frankrijk bezit een opmerkelijk lichtpunt in de duisternis die gevallen is na het afscheid van de andere kampioenen. In de voorbeschouwingen op het nieuwe seizoen presenteren de kranten het lichtpunt met veel tromgeroffel. De Fransen zijn ervan overtuigd dat ze nog steeds de beste sprinter ter wereld in huis hebben. De hoop van de natie, dat moet de krantenlezer goed begrijpen, rust op de schouders van één man. Die man staat er alleen voor. En de natie heeft geluk, want het zijn sterke schouders, uitsteeksels slechts van een herculisch lijf waarop de Goede Heer een granieten hoofd heeft gebeeldhouwd. 's Mans vooruitgeschoven kinnebak doet het lijken of dat lichaamsdeel eerder de meet overschrijdt dan zijn voorwiel. Soms laat hij een snorretje staan. Over zijn neus verklap ik voorlopig alleen dat die luttele maanden later onderwerp van controversen zal zijn. Op dit moment volstaat het te weten dat aan elke kant daarvan een oog verscholen zit onder dikke zwarte wenkbrauwen. Hierdoor maakt de sprinter een slome indruk, maar dat is slechts schijn, weet iedere wielerliefhebber die zijn blik laat dalen naar de indrukwekkende onderbenen waar negen op de tien renners alleen de achterkant van kennen. Zijn kuitspieren lijken altijd iets kolossaler door het potlood van een tekenaar dan door de lens van een fotograaf. Men zegt dat de tweede meer de werkelijkheid benadert, maar liever spreek ik van elkaar aanvullende waarheden. De fotograaf vertelt ons *hoe hij eruitzag*, de tekenaar vertelt ons *hoe men hem zag*. De eerste toont een man van 78 kilogram voor 1 meter 75. De tweede weet dat hij

daarmee tien centimeter groter is dan de gemiddelde man in Frankrijk en presenteert het nageslacht een boom van een vent. Een kolos. Een hercules. Een held.

Je moet al behoorlijk lang de weg kwijt zijn in de catacomben van Montparnasse om in Parijs anno 1901 nog nooit van Edmond Jacquelin gehoord te hebben. De man is geboren op 30 september 1875 in Santenay. Hij is een zuivere Fransman. Geen genaturaliseerd exemplaar, zoals de 'Zwitser' Lucien Lesna of de 'Italiaan' Maurice Garin, de beste wegrenners van Frankrijk. Het Dreyfus-gehalte van Jacquelin is nul komma nul. Geen sportman komt zo dicht in de buurt van het stereotiepe beeld van de Fransman met een baguette onder de arm en een baret op het hoofd. Edmond Jacquelin heeft tot zijn achttiende als bakkersknecht gewerkt. Als hij met zijn bakkersfiets brood aan huis leverde, kon je ervan op aan dat het nog warm was. Met spijt moeten de inwoners van Santenay het hoofdstedelijke besluit vernomen hebben dat Jacquelin de natie voortaan zou voeden met heldendaden in plaats van baguettes. Frankrijk draagt haar helden graag dicht tegen het hart. Jacquelin verhuist naar de hoofdstad. Daar verheft hij zichzelf in de adelstand van de wielrennerij. In de kolkende wielertempels voelt hij zich als een vis in het water. Op zijn twintigste behoort hij tot de grootverdieners van het peloton. Geld dat de deuren opent voor een nieuwe wereld. Het mondaine Parijs bevalt hem wel. Zijn hele leven al werkt hij zich in het zweet voor het vaderland. Daar mag best wat tegenover staan. Hij laat zich in zijn eigen koets door de stad rijden, bijvoorbeeld op weg naar het theater, waar hij een privéloge heeft, of naar een van de betere restaurants, waar iedereen uit respect zwijgt wanneer hij binnenkomt. Op recepties heft hij het glas met 'le beau monde'. Jacquelin is aristocraat op en naast de piste. Voor vele landgenoten vormt hij het bewijs dat het leven niet vaststaat bij de geboorte. Op het ritme van de Revolutie rijdt de renner van triomf naar triomf. In de Republiek kunnen bakkersknechten koning worden. Van baguette tot vedette.

Op het toppunt van zijn roem is de breed gekinnebakte kop van de sprinter niet uit de bladen weg te denken. Als hij in 1898 even onder de wapens moet, het jaar dat Émile Zola de legertop aan de

schandpaal nagelt, kan 'tout Paris' Jacquelines handel en wandel in het leger volgen via een dagboek dat over drie volle pagina's in *La Vie au Grand Air* verschijnt. Een periode die hem zijn verdere loopbaan zal achtervolgen. Het Franse volk ziet in hem altijd iemand met een baret op het hoofd. Iemand met wie je naar de oorlog kan. Zijn bijnaam is niet voor niets 'pioupiou', wat staat voor 'soldaat' of 'infanterist'. Veel kans dat, als je in die tijd hard met de fiets door Parijs reed, je wel een paar keer 'Allez pioupiou!' naar het hoofd kreeg geslingerd.

Jacquelin vertoeft in betere kringen, maar blijft herkenbaar voor de man in de straat. Het is niet omdat hij dure kleding draagt, champagne drinkt en het theater bezoekt, dat hij daarom 'de goede manieren' van de bovenklasse overneemt. Hij blijft een plebejer, met alle pejoratieve associaties die daaraan verbonden zijn. De brutaal gebekte Jacquelin overklast menig tegenstander gewoon door zijn grote mond. Hij houdt ervan na de race uitgebreid in discussie te gaan met de officials. Daarbij geniet hij evenveel van de afkeurende blikken uit de loges als van de aanmoedigingen uit de volkstribunes. Jacquelin bevindt zich ergens tussen beide werelden. In feite daagt hij de elite uit. Hij draagt hún kleren, vervoert zich in hún rijtuigen en smult van hún delicatessen. Hoe opzichtiger, hoe beter. De Parijse elite kan niet anders dan zich uitgelachen voelen. Voor de doorsnee aristocraat bestaat de kunst er immers in heel gewoon, eventueel zelfs verontschuldigend, om te gaan met de rijkdom die van hoeden en koetsen druipt. Jacquelin zal nooit een van hen zijn. Daarvoor is hij te veel volksjongen in maatpak. Hij doet een beetje alsof. Dat kan, omdat hij toevallig de loterij heeft gewonnen in de vorm van twee snelle benen.

Zo heetgebakerd na de wedstrijd, zo koelbloedig is Jacquelin in de race. Hij mag er dan wat onbehouwen uitzien, pioupiou is niet dom. Verre van. Vriend en vijand erkennen in hem de grootste tacticus van de piste. Altijd verzint hij wel een manier om zijn tegenstanders te misleiden. Zijn grootste troef: de 'jump'. Als Jacquelin demarreert, schrijft men niet dat hij 'versnelt', maar dat hij 'jump't'. Als een hoogspringer die de lucht in gaat zonder aanloop. Zo springt pioupiou weg van zijn rivalen, in een nagenoeg perfecte combinatie van kracht, timing en acceleratie. Voor die demarrage, waarbij

Jacquelin zich in enkele seconden op topsnelheid bevindt, komen de mensen naar het stadion. Daags na een belangrijke wedstrijd spreekt heel Parijs over 'de jump van Jacquelin'.

Het voorbije jaar heeft Edmond Jacquelin nog eens de puntjes op de i gezet. In zijn thuisstad won hij zowel de Grote Prijs van Parijs, het Franse kampioenschap als het wereldkampioenschap. Dankzij die laatste overwinning mag hij zich officieel de beste sprinter van de wereld noemen. Tot Jacquelins grote ergernis zijn er echter nog steeds mensen die hem die status ontzeggen.

De twijfelaars wijzen erop dat Jacquelin zeer onregelmatig presteert. De dag na een belangrijke wedstrijd kan hij zich laten kloppen door de meest onbenullige tegenstander. De flamboyante Fransman heeft er soms gewoon geen zin in. Jacquelins *je m'en fou*-tisme stuit menig waarnemer tegen de borst. Daardoor is het huwelijk tussen Jacquelin en de kleine koningin nog niet bezegeld. De verlovings is nochtans in een vergevorderd stadium. Zowel *Le Vélo* als *L'Auto-Vélo* erkennen dat. Vooral met de hoofdredacteur van die laatste krant staat Jacquelin op goede voet. De sprinter heeft met Desgrange een contract ondertekend om in geen enkele andere Parijse wielerpiste te rijden dan in het Parc des Princes.

Het vorige jaar was goed, zeer goed zelfs. Het volgende jaar moet hij bevestigen. Eh bon. Hoor het de nukkige sprinter zeggen. Zie hem zuchten en draaien met zijn ogen. De jaarlijkse heisa verveelt hem zo. Stiekem verlangt hij naar zijn rennerspensioen. Dan wil hij meer tijd doorbrengen in de wagen. Jacquelin is verzot op auto's en autoraces. Maar pioupiou moet zich dus nog een laatste keer bewijzen. De kranten willen hem de koningstitel niet zomaar cadeau doen. De indruk moet gewekt dat hij er voor gestreden heeft, al is het maar om het blazoen en de grootsheid van Frankrijk op te poetsen.

Uit de trommel van Europese topsprinters vissen journalisten drie namen. Het gaat om renners die de Franse grootmeester het voorbije jaar het vuur aan de schenen hebben gelegd. Mannen die hem al eens hebben verslagen, of jong en beloftevol zijn en daartoe dit jaar in staat worden geacht. Hun namen worden voorgelezen, een voor een. Bij de eerste naam wordt overtuigd geknikt. Een enkeling fluit tussen de tanden. Bij de tweede naam worden wenkbrauwen gefronst. Hier en daar een druppeltje angstzweet. Bij de

derde reageren de meesten verrast, alsof ze zelf nooit op het idee zouden zijn gekomen. Iemand gniffelt. De drie uitverkorenen komen uit Duitsland, Denemarken en België.



Edmond 'pioupiou' Jacquelin

De vleugels van Hannover

Om de Duitser kan men niet heen. Had men het gekund, men had het gedaan. Fransen zijn als de dood voor een Duitse koning. Der-

tig jaar na dato is Frankrijk nog niet helemaal bekomen van de nederlaag die zij in de oorlog van 1870-1871 met Pruisen hebben geleden. Uit hun nederlaag concludeerden de Fransen dat het triest gesteld was met de fysieke paraatheid van de troepen. Er werd verwezen naar overwinnaar Pruisen, waar men al langer propageerde dat mannen door lichaamsvoefening weerbaar en wapenklaar moesten worden gemaakt. Al wie in Pruisen een beetje man was, werd naar de turnschool gestuurd. De Franse levensgenieters hadden de oorlog verloren van de Duitse turners. Daarom sloegen ook de Fransen plots massaal aan het sporten. Dat liep niet van een leien dakje. Fysiek bleven zij lang het onderspit delven tegen de Duitsers en de Engelsen.

Organiseren ging hen beter af. Uit ergernis over het ontbreken van de Franse sportieve prestaties gaf Pierre de Coubertin in 1896 de Olympische Spelen een tweede leven, en vijf jaar eerder had Pierre Giffard zijn kleine koningin aan de wereld voorgesteld. Daarmee lanceerde Frankrijk het moderne wielrennen, en werd meteen aan de bureu gevraagd of ze daar dan alsjeblijft de beste in mochten zijn. De Britse amateurs laten hen begaan, de eerste editie van Bordeaux-Parijs buiten beschouwing gelaten. De Duitsers zijn minder gedwee. In geen tijd brengt het Duitse Rijk enkele sterke sprinters in stelling. Eén man steekt er bovenuit en wordt anno 1901 gezien als iemand die Jacquelin naar de kroon kan steken. De man in kwestie is even Duits als Jacquelin Frans is. Een bijnaam heeft hij niet. Daarvoor is zijn werkelijke naam te veel de incarnatie van de nog jonge natie. Hij is een bewonderenswaardige atleet. Hij is de vaandeldrager van het Duitse sportwezen. Sterker: hij is het vaandel. Immers, welk dier siert de vlag van het Duitse rijk? Sportfanaten scanderen het antwoord elk weekend uit volle borst in het wielersstadion van Hannover: Arend! Arend! Arend!

Willy Arend is een jaar jonger dan de Franse kampioen. Minder herculisch dan zijn rivaal wordt Arends macht voortgebracht door de meer alledaagse instrumenten van een wielrenner: de benen. De Duitser heeft, zoals men dat zegt, 'goede benen'. Gesteld dat hij een lange broek over zijn dikke kuiten drapeert, kan men de sprinter uit Hannover echter evengoed voor een klerk of kruidenier hou-

den. Een mooie man, daar niet van. Men zegt dat hij een groot deel van zijn tijd besteedt aan het afwijzen van huwelijksaanzoeken. Ook daarin verschilt hij van de robuuste Jacquelin, die zich bijna zichtbaar uit de Franse klei (in zijn geval: deeg) heeft opgewerkt. Wielrennen is voor Willy Arend geen vlucht uit een erbarmelijke werk-omstandigheid, maar een manier om aan zijn studieboeken te ontsnappen. Hij studeert voor ingenieur. Arend komt uit een goed nest, hij moet zich niet opwerken tot de aristocratie. Hij heeft nooit tot iets anders behoord. Zijn vader is industrieel. Daarmee is hij geen uitzondering in het Duitse sprintwezen. Andere fietsende rijkeluiszonen zijn bijvoorbeeld de gebroeders Opel (Karl, Wilhelm, Heinrich, Fritz en Ludwig), zonen van de gelijknamige autofabrikant. Toch is het vaak tot grote ergernis van hun rijke vaders dat zij wielrenner worden. Het is niet bekend of vader Arend zijn oordeel bijstelt wanneer zoonlief in 1897 het wereldkampioenschap wint te Glasgow. De beloftevolle Duitser zal zijn palmares de daaropvolgende drie jaar opsmukken met evenveel Europese titels. Op het wereldkampioenschap van 1900 wordt hij echter zonder pardon verslagen door Jacquelin.

Arend is een entertainer. Hij weet het publiek te bespelen. Meestal wacht hij tot het laatste moment om de piste op te wandelen. Pas als het boegeroep buiten niet meer te houden is, steekt hij het kammetje weg waarmee hij voor de kleedkamerspiegel zijn kapsel in de juiste plooi legt. Dan neemt hij afscheid van zijn spiegelbeeld, wandelt het houten ovaal op en zwaait uitdagend naar links en naar rechts. Hij schept er genoeg in het publiek, dat hem aanvallig uitjouwt, aan het einde van de avond volledig voor zich te winnen. Zo snel hij zijn sprints rijdt, zo langzaam doet hij over het erondje, waarbij het lijkt of hij iedereen persoonlijk wil groeten. Willy Arend is de evenknie van Jacquelin in Duitsland.

De ster van het Noorden

Een andere kanshebber op de koningstitel komt van nog noordelijker. Veel verbeelding hebben journalisten niet nodig om van Thorvald Ellegaard uit Odense 'de ster van het Noorden' te maken. Eigenlijk heet hij heel gewoon Christian Christiansen, maar omdat ongeveer iedereen in Denemarken zo heet en omdat hij opgroeide

in een boerderij vlak bij een boomgaard, wordt dat Ellegaard. Zijn voornaam is ontleend aan Thor, de god van de donder. Uit oud-Germaanse verhalen kennen we deze god als een enorme man die met zijn legendarische hamer Mjöltnir (letterlijk 'dat wat slaat') reuzen doodslaat. Hij staat voor ordeschepper in de chaos. Meteen wordt duidelijk waarom de wielerkampioen deze godenvoornaam heeft geleend en niet gestolen. Hij is bijzonder stevig gebouwd, heeft kristalheldere blauwe ogen en kort vlasblond haar, dat zich niet laat kammen. Zijn reusachtige, opgestijfde walrussnor doet hem helemaal niet op een wielrenner lijken. De waarheid is echter dat niemand toen op een wielrenner leek. De Mjöltnir van deze fietsende Thor is zo groot dat hij hem onder zijn dikke kont onder bedwang moet houden, met beide handen aan iets wat de aardmensen een stuur noemen. De reuzen die hij moet doodslaan luisteren naar de namen Jacquelin en Arend.

Zelf is Ellegaard geen reus. Nog niet. Later zal hij een palmares opbouwen waarbij de erelijsten van Jacquelin en Arend samen verbleken. Aan de vooravond van 1901 is hij echter niet veel meer dan een opkomend talent. Met zijn drieëntwintig lentes scheelt hij slechts twee jaar met de Fransman en één met de Duitser, maar eigenlijk komt hij maar net aan het front piepen. Hij is pas laat tot de wielersport bekeerd. Als kind heeft hij niet veel anders gedaan dan op de boerderij werken en appels stelen van de naburige boomkwekerij waarvan hij later ook de naam wegplukt. Pas op zijn achttiende komt hij tot de ontdekking dat sport fysiek minder inspannend is dan werken op de boerderij. Dan ligt fietsen nog het dichtst bij wat hij gewend is: afzien. Vóór de start van het nieuwe seizoen telt hij op zijn kast drie trofeeën van het kampioenschap van Denemarken (een wedstrijd die hij daarna nog twintig keer zal winnen, een laatste keer in 1925, met onvermijdelijke uitbreiding van de huisraad tot gevolg). Ergens op de schouw boven het haardvuur ligt ook nog een zilveren medaille van een Europees kampioenschap. Meer niet. Toch zijn de andere renners bang voor Thor. Terecht. Hij werkt zich razendsnel op. Een rijzende ster. Uit het Noorden. Dit moet het jaar van de doorbraak worden.

Net als zijn Franse en Duitse collega is Ellegaard een vedette in eigen streek. Die status heeft hij niet te danken aan een ondeugen-



Thorvald Ellegaard, de ster van het Noorden

de boeventronie of talent voor amusement. In het kleine Denemarken blijf je beter braaf en bescheiden. Dat heeft Ellegaard goed begrepen. Diep van binnen is hij altijd Christian Christiansen gebleven. Gewoon is al gek genoeg voor Thor. Veeleer dan een gelegenheid om zich aan iedereen voor te stellen, zijn ererondjes voor hem een verplicht nummer. Dan veegt hij het zweet van zijn snor, kijkt wat wezenloos voor zich uit en probeert blij te zijn met de bloemen die hij zojuist heeft gekregen. Klus geklaard. Zowel op als naast de piste is Thorvald Ellegaard het toonbeeld van de gentle-

man. Het is alsof hij zijn hele leven al in de aristocratie vertoeft. Zoals alle mensen uit de betere klasse stuurt hij zijn dochter naar pianoles. Met eenzelfde methodische oefening waarmee vader een wielercarrière uitbouwt, wordt France Ellegaard een wereldberoemde pianiste. Vader Thorvald is een ordeschepper in de chaos die driftige karakters als Jacquelin en Arend veroorzaken.

De kleine pastoor

Er was eens een Fransman, een Duitser, een Deen en... een Belg, natuurlijk. Zoals in de grapjes. Louis Grogna is eigenlijk een grap op zichzelf. Hij heeft stevige korte beentjes, een dunbehaarde kruin en kijkt wat onzeker de wereld in van achter twee ronde brillenglazen. Als renner met bril moet je erg dom zijn om de bijnaam 'de professor' te ontlopen. Dat is exact het geval met Louis Grogna. Omdat hij een vriendelijke jongen is, en weinig haar heeft op plaatsen waar reguliere geestelijken dat moedwillig afscheren, vindt men 'de kleine pastoor' beter bij hem passen. Zoals wel meer grappen wordt Louis Grogna geboren in een café. Zijn vader bestiert een kroeg op de hoek van de Place du Théâtre in Luik. De avond voor een belangrijke wedstrijd stroomt de taverne vol met lokale sportfanaten. Zij drinken bier en staren zich blind op affiches van zoon Grogna, die twee verdiepingen hoger de slaap probeert te vatten. Mogelijk is het daarom dat Louis Grogna in de wedstrijd niet altijd de meest wakkere beslissingen neemt. Even waarschijnlijk wordt zijn reactievermogen gewoon door zijn bril beperkt. Of het moet zijn dat hij maar de helft van Desgranges *La tête et les jambes* gelezen heeft, want Grogna lijkt er vaak niet bij met zijn hoofd. Strategisch is hij een nul. Journalisten hebben het over een gebrek aan tactisch vernuft, toeschouwers noemen hem gewoon dom. Maar Grogna kan zich die zagezegde domheid best permitteren.

Het lachen vergaat toeschouwers en tegenstrevers snel als Grogna de laatste honderd meter van een koers rijdt. De Luikenaar kan verschroeiend uithalen. Zijn kleine beentjes draaien verdomd snel rond. Vaak heeft hij de finish al bereikt op het moment dat zijn grotere tegenstrevers hun majestueuzere bovenbenen nog maar net op gang hebben gekregen. Het is alsof een onzichtbaar kanon hem als een levende kanonskogel afvuurt. Die mysterieuze demarrage geeft

zijn bijnaam een religieuzer aureool dan aanvankelijk bedoeld. Zelfs Henri Desgrange, die onder permanente verdenking van chauvinisme staat, zegt dat de kleine Belg intrinsiek de snelste van de wereld is. Als er een wereldkampioenschap fietsen op de honderd meter bestond – zoiets als een loopwedstrijd over tien meter – dan was Grogna daarin onklopbaar geweest. De sprint in een wielervedstrijd duurt echter minstens tien keer zo lang en dan kan er veel fout gaan. In de jeugdreeksen heeft Grogna zijn verstand nooit nodig gehad om een koers te winnen, maar dat verandert nu de eenentwintigjarige Luikenaar met de grote jongens meedoet. Voortaan strijdt hij met gelijken om de zege, met andere ‘übermensen’ als Jacquelin, Arend en Ellegaard.

Van alle troonpretendenten is ‘coming man’ Grogna de jongste. Op zijn erelijst staat nog niets wereldschokkends. Hij heeft een aantal belangrijke wedstrijden gewonnen in Arend-land en is kampioen van België geweest in 1899. Niet slecht. De concurrentie in België is groter dan die collega Ellegaard in Denemarken ondervond, zij het dat ze geografisch beperkt was. Het Belgische baanwielrennen is een Franstalig onderonsje. Frans is nu eenmaal de taal van de aristocratie. Louis wordt zelden Lowieken. Ook in het zeer wielervedrijvige Antwerpen moet men de Franstalige *Le Matin* lezen voor het betere wedstrijdverslag. De sprint is zelfs in hoofdzaak een Luiks clubje. Wie het kampioenschap van Luik wint is meteen ook Belgisch kampioen. De drie beste Belgische sprinters zijn geboren en getogen Luikenaars. De stad loopt storm voor Louis Grogna, Robert Protin en Charles Van den Born. Ouderdomsdeken Protin heeft in 1895 het eerste officiële wereldkampioenschap gewonnen, maar lijkt wat op zijn retour. Hij houdt zich naast wielrennen ook intensief bezig met FC Luik, de voetbalclub die hij mede heeft opgericht en waarvoor hij in Engeland de bekende rood-blauwe truitjes aankocht (de club speelt vandaag nog altijd in die truitjes, of althans in die kleuren). Snorremans Van den Born is Grogna’s taaiste klant in eigen land, maar zal na zijn wielervedrijfbaan toch vooral sier maken als autoracer en vliegtuigpionier. In Hongkong moet de man bekend zijn dan Eddy Merckx, aangezien die laatste niet de eerste was die daar met een vliegtuig is geland. Maar terug naar Grogna. Hij heeft zich in geen tijd opgewerkt tot een van de vijf beste sprinters

op de aardbol. De kleine pastoor is evenzeer de belichaming van België als Jacquelin die is van Frankrijk, Arend van het Duitse Rijk en Ellegaard van Denemarken. Hij is klein, lachwekkend, sympathiek en katholiek.

Aldus worden de zonen van een industrieel in Hannover, een boer in Odense en een cafébaas in Luik opgeëist om de Franse bakkersknecht het vuur na aan de schenen te leggen. Jacquelin zal het opnemen tegen een Duitse adelaar, een Deense dondergod en een Belgische pastoor (voor het goddeloze Parijse wielermilieu moet die laatste niet minder afschrikwekkend klinken dan de anderen). Zo worden Jacquelins tegenstanders letterlijk de hemel in geschreven, terwijl hijzelf de profane blijft, de ‘infanterist’ die strijdt met beide voeten op de grond. Het moet zijn triomftocht op een buitenaardse prestatie laten lijken.

Zogezegd zou dit klavertjevier vechten om de hand van de kleine koningin. In werkelijkheid gaat het om een vals klavertjevier, want Jacquelin is een klaver op zichzelf. Een goudhaantje. Daarom blijven een aantal journalisten treuzelen op de drempel van 1901. Zij hebben het gevoel dat ze op weg zijn naar een voorspelbaar theaterstuk, of naar een leuk feestje waarop een belangrijk iemand ontbrak. In het bijzonder de redacteurs van *Le Vélo* voelen zich niet zo op hun gemak. Zij worden onwel bij de gedachte dat de ogen van de natie het hele jaar op Jacquelin gericht zullen zijn, en dus op het Parc des Princes van concurrent Desgrange. Zij hebben er graag een extra klavertje bij. Een eigen troefkaart. Nog iemand. Niet zomaar iemand.