

1. Etappe, 6. Juli  
Paris – Caen (208 km)

## Start zur Tour de France

Auch wenn der Startschuss zur 26. Tour de France an einem Mittwoch fällt, säumen dichte Menschenmassen die ersten Kilometer durch die Pariser Innenstadt. Am selben Tag erschüttert eine traurige Meldung die Radsportwelt: Major Taylor, der erste farbige Weltmeister und einer der größten Bahnsprinter aller Zeiten, ist in Chicago verstorben.

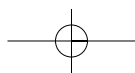
Wir stehen heute am Start des größten Straßenrennens der Welt. Die Seinestadt gleicht einem aufgeschreckten Ameisenhaufen. Es sind 21 Etappen zu bewältigen, und am Ende werden wir 4.506 Kilometer zurückgelegt haben. Bei nur fünf Ruhetagen werden wir nach der elften Etappe keinen Ruhetag mehr haben, was die Strapazen dieser Fahrt ungeheuer erhöht.

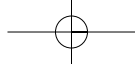
Das stattliche Teilnehmerfeld rekrutiert sich aus 40 »Assen« und 40 »Isolierten«, insgesamt also 80 Fahrern. Je acht Fahrer bilden eine Nationalmannschaft. Fünf Ländermannschaften sind an dem gigantischen Rennen beteiligt: Frankreich, Belgien,

Italien, Schweiz und Deutschland. Die »Isolierten« sind eine äußerst starke Streitmacht in diesem Jahr und setzen sich aus den verschiedensten Nationen zusammen. Klassefahrer wie Benoît-Faure, Wauters, Nicolas Frantz, Paul Le Drogo und andere sind mit von der Partie. Auch einige deutsche Fahrer wie Altenburger, Olböter und Hermann Müller bestreiten in dieser Kategorie die Tour de France.

Ich betrachte meine ausländischen Kollegen, die sich vor dem Gebäude des *l'Auto* die kurze Wartezeit vertreiben. Da unterhält sich Leducq mit Charles Pélissier, der dieses Jahr im Wagen als Berichterstatter mitfährt, und mit Archambaud, der den phänomenalen Stundenweltrekord von Oskar Egg brechen konnte. Werden diese beiden, welche die Hauptstützen Frankreichs sind, meine schärfsten Gegner werden? Noch sind wir gute Kameraden.

Pesenti, der Sieger des Giro d'Italia, schüttelt meine Hand, und wir beide stehen im Kreuzfeuer der Fotografen. Herbert Siemonski plaudert mit dem eleganten Jean Aerts über Bordeaux-Paris, wo Herbert trotz Pech so ehrenvoll abgeschnitten hatte, dass ganz Radsport-Frankreich aufhorchte. Der Weltmeister Georges Ronsse steht neben mir. Sein Gesicht wirkt faltig und alt. Es sind die Spuren seiner Rennfahrerlaufbahn, die sich in seinem Gesicht eingegraben haben. Aber welche Glanztaten hat dieser Körper bisher vollbracht. Dreimal siegte der Antwerpener bei Bordeaux-Paris, dem »Derby der Landstraße«, und es wird wohl keinen Rennfahrer geben, der diese Leistung überbieten wird.





Fünf achtköpfige Nationalmannschaften nehmen an der Tour de France 1932 teil: Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien und die Schweiz (v.o.n.u.). Neben diesen 40 »Assen« schreiben sich ebenso viele Einzelstarter für das 4.520 Kilometer lange Rennen ein. Die so genannten »Isolierten« firmieren auch als »Touriste-Routiers« oder kurz »Touristen«.



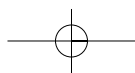
Neben Ronsse, dem Weltmeister von Budapest und Zürich, stehen seine Landsleute. Da ist Frans Bonduel aus Dendermonde, der Wirt eines Sport-Cafés, aber auch einer der größten Rennfahrer unserer Zeit, daneben Lemaire aus Pepinster, Gerard Loncke aus Tirlemont und die beiden wahrhaftigen »Lokomotiven« Gaston Rebry und Jeff Demuyssère. Diese Mannschaft ist sehr stark und kann auf internationale Erfolge verweisen, die sich von Paris-Roubaix bis zum Kriterium der Asse in Paris spannen.

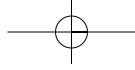


Aber auch die Italiener sind große Radrennfahrer. Ich sehe den schnellen Di Paco, den »Adonis« unter den Rennfahrern, mit einer Gruppe von eleganten Damen sprechen. Camusso, Gestri, Canazza, Orecchia, Morelli, Pesenti und Marchisio bilden mit ihm eine Favoritenmannschaft. Die Schweizer haben mit Antenen, Bula, Büchi, Erne, Pipoz und Blattmann ihre besten Leute nach Paris geschickt.



Der Himmel ist verhangen und feiner Regen rieselt herab, der aber die Menschenmassen längs der Straße vor dem Verlagsgebäude des *l'Auto* nicht verscheuchen kann. Meine Frau scheint ein wenig Herzklopfen zu haben. Sie steht neben mir und sagt mir immer wieder: »Komme nur gesund wieder zurück und halte dich tapfer. Ich werde die ganze Zeit am Radio sitzen und die Daumen drücken!« Die tief dahin ziehenden Wolken haben die Spitzen und Türme von Paris umfangen, aber die Begeisterung der Zuschauer können sie nicht erschüttern. Nochmals knacken die Schlitzverschlüsse zahlreicher Kameras, als wir in den Sattel steigen. Ein Franzose zeigt mir die Zeitung





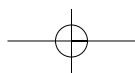
Geteilter Meinung sind die Experten vor dem Start der ersten Etappe über die Aussichten der Gastgeber. Titelverteidiger Antonin Magne fehlt 1932 ebenso wie der spurtstarke Charles Pélissier. So ist Kapitän André Leducq vor allem auf die Hilfe noch unerfahrener Debütanten wie Archambaud, Speicher und Lapébie angewiesen.

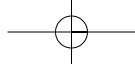
*l'Auto* und weist auf einen Absatz. Der Journalist Lucien Avocat schreibt in seiner Vorschau: »Zu viele ›Asse‹ in der deutschen Mannschaft?« – Na, wir werden sehen, ob er Recht behält...

Langsam kommt Bewegung in das bunte Feld der Teilnehmer. Meine Frau gibt mir den Abschiedskuss, und unter dem Beifall der Massen geht es nach dem Vorort Vésinet hinaus, wo der eigentliche Start erfolgt. Wir fahren durch die Straßen von Paris, und wer zählt die Menschen, die hier am Straßenrand versammelt sind? Überall Jubel und freudige Begeisterung über die Tour-de-France-

Fahrer. Die französische Mannschaft steht im Mittelpunkt der Ovationen. Der Radrennsport ist doch der populärste Sport in Frankreich. Alles schreit die Namen seiner Lieblinge in die Luft. »Dédé« Leducq hat den Löwenanteil des Beifalls. Ich bin jetzt mit meinen Gedanken allein. Hier und da hört man auch deutsche Laute wie: »Landsleute, haltet euch gut.«

Die Rennbedingungen fallen mir wieder ein. So erhält der jeweilige Etappensieger eine Zeitgutschrift von vier Minuten, der Zweite noch zwei Minuten und der Dritte noch eine Minute. Es heißt also, in diesem





## Ovationen für »Dédé«

Jahre bei Spurtankünften besonders aufzupassen. Hände recken sich uns immer wieder entgegen. Hüte fliegen durch die Luft. Wir müssen in der Mitte der breiten Champs Élysées fahren, denn rechts und links begleiten uns Hunderte von Radfahrern und Automobilen. Am 31. Juli erst werden wir Paris wieder sehen. Werde ich dann noch dabei sein? So denke ich im Stillen und hoffe doch so lebhaft, unter den Ersten im Ziel auf der Parc-de-Prince-Bahn zu sein.

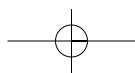
Endlich haben wir nach der Neutralisationsfahrt Vèsinet erreicht. Die Wochenschauen und Rundfunkreporter nützen die kurze Zeit bis zum Startschuss voller Eifer aus. Es ist einige Minuten vor neun Uhr. Die Mannschaften werden aufgerufen: »Belgique«, »Italie«, »Suisse«, »Allemagne«, »France«. Die Einzelfahrer schließen sich uns an. Die Menschenmassen erwarten voller Spannung den Start. Die Prominenz aus Film, Theater und Sport ist vollständig versammelt. Pünktlich um neun Uhr gibt Lecot, der Autorennfahrer mit dem 100.000-Kilometer-Rekord, den Startschuss ab. Über hundert Kraftfahrzeuge, darin 60 Offizielle, schließen sich uns an. Sicher wären es über tausend Kraftfahrzeuge geworden, wenn die mustergültig arbeitende Polizei hier keinen Riegel vorgeschoben hätte.

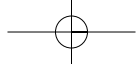
Das Tempo wird sogleich sehr schnell. Die Belgier führen das Feld an. Nochmals überlege ich, ob ich in diesem Jahr einen besonderen Schlachtplan überlegen müsste, denn ich will unbedingt die Erfahrungen des Vorjahres ausnutzen. Werde ich in diesem Jahr einen besseren Platz belegen? Oder wird eine Pechsträhne alle Hoffnungen

zunichte machen? Doch ich denke an das gute Training, das der Giro d'Italia darstellte, und bin voller Zuversicht. Die Positionskämpfe und die sich mit ohrenbetäubendem Sirenengeheul durchdrängenden Wagen der Fotografen und Berichterstatter lassen für meine abschweifenden Gedanken keinen Spielraum mehr. Die Tour hält mich in ihren »Krallen«, und nur ein klarer Kopf und eiserne Muskeln können mir hier weiterhelfen.

Die Steigungen bei Pecq und Rolleboise bringen noch keine Änderungen in dieser Etappe. Das Feld hat zu viel Qualität, als dass es bereits jetzt einer Gruppe gelingen

Der baumlange Herbert Sieronski, Berliner wie Kurt Stöpel, genießt ob seiner mutigen Auslandsauftritte viel Sympathien beim französischen Publikum. Seine Angriffslust stellt Sieronski auch gleich in der Auftaktetappe der Tour 1932 unter Beweis.





## »Schlachtrösser« und »Lokomotiven«

würde, eine Entscheidung zu erzwingen. In Evreu sehe ich im Vorbeirauschen noch einmal meine Frau. Frankreichs großer Boxer Carpentier hat sie gemeinsam mit Madame Leducq in seinem schnittigen Sportwagen hierher gebracht, damit sie noch einmal zum Abschied winken. Aber weiter geht die Fahrt und mittlerweile sind bereits über hundert Kilometer zurückgelegt. Das Tempo hat etwas nachgelassen und auch der Regen scheint langsam aufzuhören. Aber ich bin wachsam geworden. Das Rennen scheint allmählich in ein entscheidendes Stadium zu treten. Herbert Sieronski, der Spezialist für Erstausrößversuche, hat versucht, mit Geyer wegzukommen. Die erste große Jagd beginnt!

Ich fahre hinter Leducq. Da hat er Reifenschaden. In diesem Augenblick kann ich nicht ahnen, dass es einmal dieser Franzose sein wird, mit dem ich verbissen um das Gelbe Trikot ringen werde. Besonders Jean Aerts macht auf mich einen vorzüglichen Eindruck. Nachdem Sieronski und Geyer eingeholt sind, tritt der Belgier auf dem Plateau-sur-Eure vehement an und jagt davon. Aber es bleibt vergebliche Mühe. Der rassige Jean wird wieder geholt.

Nun ist es Belgiens »Schlachtrösser« Schempers, der davonzieht. Ich hüte mich, meine Kräfte jetzt schon zu verschwenden. Abwechselnd stoßen einige Fahrer vor und bald sind sie wieder eingeholt. Wieder ist der lange Sieronski »auf Achse«. Er fährt, als hätte die Tour de France nur diese Etappe. Das menschenumlagerte Lisieux sieht ihn als Ersten hindurchgehen. Das Tempo klettert zeitweise auf über 45 Stundenkilometer. Die

Entscheidung dieser ersten Etappe scheint jetzt zu fallen.

Ich liege im Mittelfeld und bemerke zu spät, dass sich eine Spitzengruppe von uns getrennt hat, die nun Sieronski verfolgt. Vorn fahren Aerts, Speicher, Barthélémy und einige andere. Demuysère gesellt sich noch dazu, und diese Gruppe eilt dem entfesselten Berliner Sieronski nach. Es sind nur noch 20 Kilometer bis zum Etappenziel in Caen, und wahrscheinlich werden wir die Ausreißer nicht mehr einholen können. Das Tempo wird noch schärfer. Da sehe ich bereits die Türme der Stadt vor uns liegen. Unsere starke Verfolgergruppe rast durch die dicht gesäumten Straßen von Caen. Es ist nur ein geringer Abstand, der uns von der Spitze trennt, und sie kann sich gerade noch vor uns ins Ziel retten.

Es geht durch einen Tunnel hindurch, der zur Radrennbahn führt. Auch diese ist von Menschen überfüllt, die beim Anblick unserer 47 Fahrer umfassenden Gruppe aus dem Häuschen geraten. Nachdem das Finish vorbei ist, und wir unsere Räder ausrollen lassen, entdecke ich Herbert Sieronski im Innenraum, der mit Jean Aerts und Demuysère das Ziel ohne Schaden erreicht hat. Wir werden alle gemeinsam auf den zwölften Platz gesetzt, da die Zielrichter bei dieser starken Gruppe wohl kaum alle Platzierten hätten feststellen können. Sieger ist Jean Aerts vor Demuysère und Sieronski, der die »Lokomotive« gewesen ist, aber im Spurt von der starken Führungsarbeit auf der Strecke etwas abgekämpft war.

*Kurt Stöpels Start bei der Tour de France 1932 war lange ungewiss. Nicht ganz zufrieden mit dem Abschneiden der deutschen Equipe bei der Rundfahrt des Vorjahres hatte Henri Desgrange, seinen Vertreter in Berlin darauf gedrängt, neben dem Österreicher Max Bulla als »Tour-Sensation« von 1931 vor allem auf Nachwuchsfahrer zu setzen. So erhielt Kurt Stöpel erst Anfang Juni nach seinem starken Auftritt beim Giro d'Italia einen Vertrag für die deutsche Mannschaft – als achter und letzter Fahrer.*

