

GLASSPLITTER IN DER LUNGE

Maitre Abdoulaye Wade, Präsident der République du Sénégal, hatte ein paar Stunden seiner kostbaren Zeit geopfert, um nach der Rundfahrt bei der Schlussfeier auf dem Place de l'Indépendance in Dakar ein paar warme Worte an die Anwesenden zu richten. Er gratulierte den Organisatoren. Und er wandte sich an die senegalesischen Radrennfahrer. »Ihr, die extremen Ausdauersportler, ihr seid mutige Kerle.« Er fügte hinzu, dass er sich dieses Fazit aufgrund seiner eigenen Erfahrungen auf dem Hometrainer (»ein Fahrrad, das sich nicht von der Stelle bewegt, aber trotzdem dreht«) durchaus anmaßen dürfe.

Abschließend gab der Präsident ein Versprechen. Er werde keinen Augenblick zögern, im Falle etwaiger Probleme seine Hilfe anzubieten. »Ich versichere euch, dass die nächste Rundfahrt im Jahr 2003, sofern Gott uns so lange am Leben lässt, völlig anders sein wird, aber besser.«

Ich hatte mich vorher gut eingelesen. Maitre Abdoulaye Wade wurde am 17. März 2000, bei seiner fünften Kandidatur, nach zwanzig harten Jahren Opposition und zwei Internierungen, zum Präsidenten der République du Sénégal gewählt. Sein Slogan lautet *sopi*, das Wort für »Wandel« in der Sprache der Wolof. Der neue Präsident wurde wie ein Erlöser gefeiert. »An dem Tag, an dem ich sterbe, wird Senegal ein anderes Land sein«, erklärte Maitre Wade kurz nach seiner Wahl.

Sopi – oder eben Wandel. Bei diesem Prozess war dem Sport eine besondere Rolle zugeordnet. Das war auch der Grund, weshalb der Staat ein zweiwöchiges Trainingslager in Marokko finanziert hatte, damit die senegalesischen Radrennfahrer sich optimal auf ihre Landesrundfahrt vorbereiten konnten.

Die Rundfahrt des Jahres 2003 sollte also völlig anders werden, aber besser. Stimmt denn mit der Ausgabe von 2002 etwas nicht? Die Liste der Sponsoren und Partner zählte gut und gerne vierzig

Unternehmen, von der Bierbrauerei bis zum Projektbüro, von der Tageszeitung bis zum Fernsehsender, von der Hotelkette bis zur Reiseagentur, doch auch: la République de Chine (Taiwan), le Présidence de la République und l'Armée de l'Air.

Syndiély Wada, die Präsidententochter, reiste mit der Karawane mit, um für eine adäquate Medienberichterstattung zu sorgen: 24 Millionen CFA-Francs, umgerechnet knapp 23.000 Euro, hatte der Staat in Ausrüstungsgegenstände investiert, in einen Hubschrauber, eine Fokker und ein kleines Transportflugzeug. Nur so konnte sich *la petite reine* zu einer Veranstaltung von Format entwickeln.

Jeden Abend sendete das Fernsehen eine ausführliche Zusammenfassung. Sehr dezent, ohne Kommentar, mit einer irgendwie schwülen Hintergrundmusik. Wir, die Rennfahrer, sahen uns das an. Doch sahen das auch die anderen Leute? Nach einigen Tagen zog ich den vorsichtigen Schluss, dass die Radrennkarawane wie ein wesensfremdes Element durch eine afrikanische Nation zog.

Die Einwohner hatten Wichtigeres im Sinn. Überleben zum Beispiel. Und Fußball, dieser Sport war in den Herzen der Menschen lebendig. Und Musik, immerzu Musik.

Ich sprach mit Syndiély Wada am ersten Tag der Rundfahrt. »Aha, eine Art von radfahrendem Journalismus, willkommen«, sagte sie, nachdem ich ihr erklärt hatte, dass ich das Rennen nicht nur als Teilnehmer bestritt, sondern auch als Autor.

Was suchte ich in diesem Land, bei dieser Rundfahrt? Das Abenteuer? Inspiration? Ich war jedenfalls nicht gekommen, um meine Siegesliste aufzupolieren – nicht in meinem Alter. Ich hatte mich mit Entschlossenheit und hartem Training in Form gebracht. Doch das hatte ich vor allem getan, um das Rennen von Anfang bis Ende durchstehen zu können. Suchte die romantische Seele etwa ein anderes, ein reineres Sporterlebnis als das Erlebnis einer technokratischen Sportwelt in Europa? Ich war neugierig, so viel stand fest. Doch worauf?

Vielleicht suchte ich ja nach der Antwort auf diese Fragen: Wie kann es überhaupt einen afrikanischen Radsport geben? Was treibt einen Afrikaner dazu, auf ein Rennrad zu steigen? Hat er Ambitio-

nen, einen Traum? Denn damit beginnt es doch stets, mit einem Traum.

Ich fuhr nicht im niederländischen Team. Auf meinen ausdrücklichen Wunsch hin hatte Michel Thioub, der große Organisator aus Dakar, mich für eine afrikanische Auswahl aufgestellt, für das Team Sénégal Mixte. Das Team hatte diesen Namen verdient. Die Mitglieder waren: Michael Pauly, wohnhaft in Dakar, verheiratet mit einer Senegalesin, aber auch ganz gewiss ein früh ergrauter, weißer Amerikaner; Johan Tournabien, weiß, Franzose mit Afrika-Erfahrung; Sebastien Duclos, Bretone, ebenfalls mit Afrika-Erfahrung und weiß, Gewinner der Ausgabe von 2000; ich selbst, rötlich, Sonnenschutzfaktor 25 und höher; Alfa Cissé, senegalesischer *campionissimo* auf dem Abstieg, schwarz; Evariste Tschoupé, oh, Evariste Tschoupé, gutmütiger schlanker Riese aus Kamerun, im Broterwerb Taxifahrer in der Hauptstadt seines Landes, sehr, sehr schwarz; Jean-Claude Camera, Teamchef, Masseur, Mädchen für alles, ehemaliger Radrennfahrer, mit allen Wassern gewaschen, dunkelbraun.

Sénégal Mixte schlug sich tapfer in dem Rennen. Nach drei Tagen standen wir in der Teamwertung auf dem fünften Platz, noch vor Sénégal A und Sénégal B. Das war hauptsächlich ein Verdienst des Franzosen und des Bretonen. Es gab auch viele Defekte. Die amerikanische Haut erlitt bei einem Sturz Abschürfungen. Alfa, das senegalesische Blut in der Mannschaft, fuhr die letzten 25 Kilometer der zweiten Etappe mit einem Loch im Reifen und fing sich dadurch einen verhängnisvollen Rückstand ein. Evariste Tschoupé stürzte fast täglich oder hatte einen Platten. Er erreichte einen Geisteszustand, in dem sich Fatalismus und Fanatismus die Waage hielten. Teamchef Jean-Claude hatte andauernd Scherereien mit seinem Auto. Es war ihm noch nicht mal gelungen, die erste Etappe als Teamchef zu begleiten. Übrigens war der Fuhrpark, etwa zwanzig Pick-up-Trucks, von der taiwanesischen Regierung gestiftet worden.

Rennen fahren in Afrika, das bedeutet, durch die Beine des Vordermanns zu spähen, um rechtzeitig zum Sprung bereit zu sein.

In dem Asphalt befinden sich unzählige Krater, so groß, dass ein Kind darin verschwinden könnte. Rennen fahren in Afrika, das bedeutet, früh aufzustehen. Man möchte das Peloton gerne vor der größten Hitze am Ziel haben. Rennen fahren in Afrika, das bedeutet Verspätung. In der schlimmsten Hitze des Tages musste das Peloton noch das Finale der Etappe ausfahren. Das lag nicht an den Rennfahrern, sondern an den Funktionären, die zu spät wach wurden. Ich erinnere mich an den Seufzer von Michel Thioub: »*Les femmes, toujours les femmes.*« Das war noch am Anfang, in dem Badeort Savana in Saly Portudal an der Atlantikküste. Doch ansonsten muss ich sagen, dass die Organisation des Rennens mit einer von mir zuvor nicht gekannten Leidenschaft betrieben wurde. Rennen fahren in Afrika, das bedeutet, muslimische Rennfahrer zu sehen, die das Gebet als Abkühlpause nutzen.

Die Karawane zog landeinwärts. Sénégal Mixte genoss eine afrikanische Behandlung. Während der europäische Teil des Pelotons in Hotels untergebracht wurde, musste Afrika sich mit weniger Komfort zufrieden geben. In Kaolack war es ein katholisches Missionshaus, in Tambacounda ein so genanntes *Centre de Formation*. Was das Essen anging, gab es zwischen beiden kaum einen Unterschied. Sowohl der weiße als auch der schwarze Teil Afrikas ließ sich zu nächtllicher Stunde die dünne, übel riechende Brühe noch einmal durch den Kopf gehen.

In einem Schlafsaal des *Centre de Formation* in Tambacounda zeichnete sich der Beginn eines Aufstands ab. Die Senegalesen hatten es satt. Wie sollten sie sich in Gottes Namen mit den Europäern, die in guten Hotels untergebracht waren, messen können? Man fühlte sich durch das eigene Volk diskriminiert. Vor allem hatte man die Profis von Selle Italia satt, die bis dahin alle Etappen gewonnen hatten und alle Führungstrikot besaßen. »Sie beuten die Rundfahrt aus, sie beuten uns aus! So ein armseliges Trainingslager in Marokko reicht nicht aus, um uns auf eigenem Boden behaupten zu können!« Mein Teamchef Jean-Claude mischte sich in die Aufregung ein. »Vergesst die Italiener, vergesst die Europäer. Kämpft! Ihr seid doch

Kerle. Also kämpft, so wie auch ich früher gekämpft habe. Ich habe Michel Thioub noch zu seinen besten Zeiten geschlagen!« Es folgten Zustimmung und höhnisches Gelächter.

Zwei Männer, die ich nicht kannte, hörten sich die Beschwerden der Rennfahrer ruhig an. Es gelang ihnen schließlich, wieder für Ruhe im Schlafsaal zu sorgen. Michael Pauly zufolge waren es zwei Gesandte eines Sponsors der Rundfahrt, Männer mit einem Herz für Radrennfahrer, Männer mit Einfluss.

Einen Tag später hielten sich die Italiener bedeckt. Fakt war, dass Cléodor Boissy vom Team Sénégal B nach einem Angst einflößenden Soloritt durch die Angst einflößende Hitze die Etappe nach Goudiri gewann. Fakt war auch, dass sowohl der schwarze als auch der weiße Teil Senegals überraschenderweise nicht zum *Centre de Formation* in Tambacounda zurückkehren musste. Stattdessen waren Reservierungen für das luxuriöse »Campement Safari« vorgenommen worden, wo die Freude über den Sieg ausreichend Raum erhielt, um sich zu entfalten.

Evariste Tschoupé tat, was er jeden Tag tat: Er wusch die Trikots und Rennhosen von Sénégal Mixte. Diese Aufgabe hatte er sich selbst auferlegt: Sein andauerndes Pech beim Rennen hatte ihn zu einem nutzlosen Element im Team gemacht. Im *Centre de Formation* hatte Evariste sich stets abseits der Aufregung gehalten. Nun sprach er: »Es fehlt uns an allem in Afrika. Wir haben keine Rahmen, wir haben kein Know-how, wir haben kein Geld. In Kamerun bin ich Taxifahrer. Wenn ich Rennen fahre, verdiene ich kaum etwas. Wenn ich trainiere, verdiene ich überhaupt nichts. Was soll ich tun? Mit dem Sport aufhören? Doch ich bin ein leidenschaftlicher Radrennfahrer. Ich lese die europäischen Sportmagazine. Dort will ich hin, nach Europa. Jeder Afrikaner will dorthin. Wir wollen uns bis auf das höchste Niveau entwickeln und vom Sport leben. Doch ich denke ständig ans Aufhören.« Dann folgte eine Frage: »Glaubst du, dass ich gut genug bin für Europa?«

Rennen fahren in Afrika. Die Mediziner sagen, dass eine Umgebung mit Temperaturen, die über der eigenen Körpertemperatur liegen,

unbewohnbar ist. Eine solche Umgebung ist die Savanne von Ost-Senegal. Auf dem Weg nach Bakel kümmerte sich das Peloton nicht um das, was die Mediziner sagen. Das Rennen war heftig, so wie an allen anderen Tagen. In manchen Momenten zeigte das Thermometer in meinem Fahrradcomputer 46 Grad Celsius an. Das ist so, als ob man heiße Glassplitter einatmet.

Ich ließ mich bis zwischen die Autos zurückfallen. Jean-Claude sah ich nirgends, er war bestimmt hinter der Spitzengruppe. Ich bekam aus einem anderen Auto Wasser. Die Warnung, dass das Wasser aus der Umgebung stamme und für europäische Mägen unverträglich sei, schlug ich in den Wind. Ich trank. In diesem Rennen hatte ich schon eine Weile zuvor das Thermostat in meinem Kopf in die Luft gejagt. Ich zitterte und hatte das Gefühl, ohnmächtig zu werden.

Nach Meinung der Mediziner sollte ein Hitzestau nicht mit einem Sonnenstich verwechselt werden. Ein Sonnenstich tritt bei direkter Sonneneinstrahlung auf den unbedeckten Kopf auf. Angesichts des Zeitfahrhelms auf meinem Schädel konnte es kein Sonnenstich sein. Also war es ein Hitzestau, zu dem der Helm noch sein Schärfelein beitrug. Das Tempo in meiner Gruppe war langsam. Wir alle, schwarz wie weiß, schlingerten schwankend über den Asphalt. Bei Hitzestau geben Mediziner den Rat, so schnell wie möglich einen kühlen Ort aufzusuchen. Das war schwer möglich. Der einzige Schatten war unser eigener Schatten. Und außerdem: Bakel lag in zwanzig Kilometern Entfernung in einer sengend heißen Ebene.

Merkwürdigerweise war ich ruhig, auf eine fröhliche Art ganz friedlich. In den Büchern fand ich später keine Bestätigung dafür, doch ich vermute, dass diese Ruhe ebenfalls etwas mit der Überhitzung zu tun hatte.

In Bakel waren die Gemüter jedoch bis auf das Niveau der Umgebungstemperatur erhitzt. Johan Tournabien und Sebastien Duclos stritten sich mit Jean-Claude. Wo hatte er sich in Gottes Namen bloß herumgetrieben? Dreißig Kilometer lang hatten sie ohne Wasser dagestanden. Sie waren nahe davor gewesen, auszutrocknen.

Da kam Michael über die Ziellinie gefahren, ausgelaugt und erschöpft. Den ganzen Tag lang hatte er Jean-Claude nicht gesehen. »Fuck you«, zischte er ihn an. Mein friedliches Gemüt registrierte, wie Jean-Claude explodierte. Er schrie in einer Sprache, die ich nicht verstehen konnte. Die Umstehenden versuchten, ihn zu besänftigen. Unterdessen schmetterte ununterbrochen eine Lautsprecherstimme über die schwarze Menge in den Straßen von Bakel hinweg. Ganz Bakel war herbeigeströmt, um die Tour du Sénégal zu sehen. Zum ersten Mal sah ich es. Dies war das authentische afrikanische Radrennen – heiß, hitzig und mit Massen von Menschen.

Michael hatte die fremde Sprache von Jean-Claude übrigens gut verstanden. Er wollte sich dazu nicht weiter äußern. Er murmelte nur: »*It was a black and white thing.*« Er würde noch einmal mit Jean-Claude sprechen, vorläufig jedoch erst mal nicht.

Die Luftwaffe von Senegal flog das Peloton noch am selben Nachmittag in drei Fahren nach Saint-Louis. Dort, an der Atlantikküste, war es mit 33 Grad leider um einiges kühler. Jean-Claude wurde vom Pech verfolgt. In der Nacht hatte er sämtliche 600 Kilometer in einem Pick-up ohne Scheinwerfer zurückgelegt. Sogar die Armaturenbrettbeleuchtung war ausgefallen.

Einen Tag nach der Rundfahrt traf ich Michel Thioub im Garten der niederländischen Botschaft. Er erkundigte sich nach meinen Erfahrungen. Nach bestem Wissen und Gewissen antwortete ich ihm, dass ich als ein rundum zufriedener Mensch nach Hause zurückkehren würde. Michel sagte, dass die Rundfahrt auf höchster Ebene evaluiert werden sollte. Die Rundfahrt des Jahres 2003 würde völlig anders aussehen, aber besser. Da klingelte sein Handy. Michel zog sich in eine Ecke zurück. »Das war meine Frau«, sagte er kurze Zeit später. »Sie fragt, mit wem ich nun verheiratet sei, mit der Rundfahrt oder mit ihr.«

Evariste Tschoupé fuhr weiter zur Rundfahrt von Burkina Faso. Ich gab ihm alles mit, was ich übrig hatte: Vitaminpräparate, Glukosepulver, Eiweißpulver, isotonisches Pulver, Durchfallmittel,

Energieriegel, Reservereifen, Rennhandschuhe, eine Brille und so weiter.

Wieder zu Hause in den Niederlanden fand ich eine Internetseite, auf der ich seine Leistungen in Burkino Faso verfolgen konnte. Er begann mäßig, sackte jedoch immer weiter ab. Ich befürchtete, dass er in Gedanken schon wieder hinter dem Steuer eines Taxis saß.