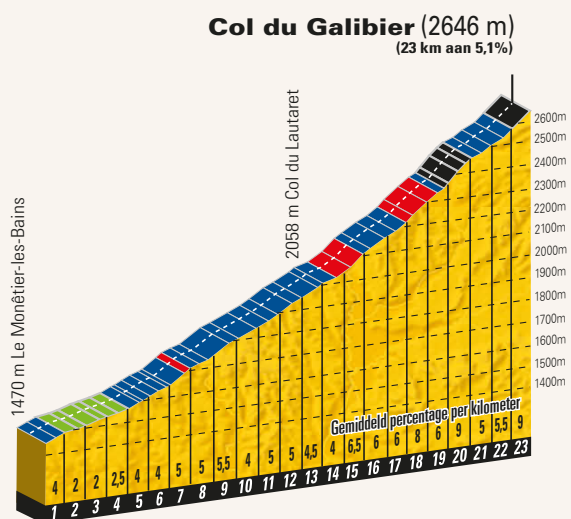


DE KLIM VIA VALLOIRE

Vanaf Valloire is de beklimming langer en zwaarder, want zij wordt voorafgegaan door die van de col du Télégraphe.



DE KLIM VIA DE COL DU TOURMALET

Deze beklimming is continu en regelmatig, en er zijn onderweg geen mogelijkheden om te herstellen van de inspanningen.

Aanval op een reus	7
De charge van de HUZAREN	11
De aanvallen van de ALPIENE JAGERS	21
Legendarische DUELS	29
De wapenfeiten van de VEROVERAARS	37
De tactiek van de STRATEGEN	45
Het offer dat de ADJUDANTEN brengen	55
De volharding van de NEOFIETEN	63
Het lot van de GEKWETSTEN	69
De trots van de GELAUWERDEN	79
De inzinkingen van de PECHVOGELS	89
Het dagelijks leven van de OUDE KNARREN	99
Alle doorkomsten en aankomsten	107



AANVAL OP EEN REUS

De col du Galibier, een natuurlijk fort, wordt beschermd door een altijd waakzame winter, die een groot deel van de herfst en de lente opeet. Gedurende zeven maanden vervult de samenzwering van kale toppen en witte gletsjers zijn rol als niet te vermurwen waakhond. Maar als de zomer zich aandient, lanceren de eerste dappere fietsers hun aanval op de hellingen die er dan lang niet meer zo afstotend uitzien als in de winter. Maar schijn bedriegt. Want om de top te bereiken, moet je tijdens de beklimming de verborgen valkuilen kunnen omzeilen.

Daar, boven op die kale top, is het druk. Iemand die een beetje aan de kant gaat staan, weg van de mensenmassa rondom de oriëntatietafel, ziet al snel een kilometerpaaltje dat behoorlijk heeft geleden onder de barre weersomstandigheden. Hij merkt aan de ene kant een lelie op, die de grens van het koninkrijk Frankrijk markeert, en aan de andere kant een kruis, dat het koninkrijk Piemonte-Savoie afgrenst. En daarmee wordt dan gelijk ook het belangrijkste verhaal van beide regio's samengevat.

De Galibier is altijd een grens geweest. Dat bevestigen de geologen, die een duidelijke verandering in de aard van het gesteente hebben ontdekt. Klei en leisteen aan de oostkant en diverse soorten gips aan de westkant. Deze mineralen hebben er hun plaats gevonden en hebben zich er zo'n tien miljoen jaren geleden geïnstalleerd. Maar hoewel het zo lijkt, is hun samenleving bepaald niet vreedzaam. Zoals de Japanse sumoworstelaars hun gewicht gebruiken, voeren zij een soort beïnvloedingsgevecht met elkaar dat niet zonder gevolgen is voor het lijden van de renners tijdens een Tour de France. Doordat ze tegen elkaar aan duwen, maken de beide gesteenten de berg elk jaar een centimeter hoger. Sinds 1911, toen de karavaan van de Tour de France hier voor het eerst passeerde, is de Galibier dus precies een meter gegroeid.

De Galibier is dus altijd een grens geweest, maar tegelijkertijd ook een doorgang. Zelfs nog voordat de berg zijn definitieve naam kreeg, gebruikten kooplui uit Savoie zijn pashoogte om naar de vallei van de Maurienne, tot aan Briançon te reizen, van de noordelijke naar de zuidelijke Alpen. Het lijkt trouwens geloofwaardig dat deze reizigers hebben bijgedragen aan zijn benaming. Want zij waren het die zich het lokale dialect eigen maakten in alle

streken die zij met hun reizende handel bezochten, om te kunnen communiceren met hun klanten.

In het Picardische dialect bestaat het woord 'galibier' en daar betekent het zoiets als 'rakker'. Maar het lijkt wat twijfelachtig of zo'n naam geassocieerd kan worden met een berg die zoveel angst aanjaagt. In het Provençaalse dialect is 'un galibié' een 'diep ravijn'. Maar in dit geval ligt het dan weer niet voor de hand om zo'n woord met een tegengestelde betekenis te verbinden aan een forse stijging. Volgens de mensen uit Valloire, in de vallei, betekent de naam 'hoge stenen', een samentrekking van de dialectische woorden 'gal' (steen) en 'lup' (hoogte). In 1911 werd de Galibier voor het eerst beklommen door de fietsende dwazen. Niemand die het zich toen kon voorstellen, maar het zou een geheel nieuw hoofdstuk inluiden in de legende van de Tour de France.

De legende is geboren en ze wordt gevoerd en uitvergroot door het woord. 's Avonds na deze eerste etappe beschrijft Henri Desgrange - de bedenker van deze wedstrijd in 1903, die elke dag de lezers van de sportkrant *L'Auto* op de hoogte stelt van de verwickelingen in de koers - de berg en zijn helden. De kop boven zijn verhaal luidt: 'Vol bewondering' en die vlag dekt de lading. 'Hebben zij geen vleugels, onze mannen die zich kunnen verheffen tot een hoogte waarop zelfs adelaars het moeten laten afweten? ... Oh, Sappey! Oh, Laffrey! Oh, col Bayard! Oh, Tourmalet! Ik verkoop hier geen kletsboek als ik schrijf dat jullie naast de Galibier maar een slap aftreksel zijn. Oog in oog met deze reus moeten jullie je pet afnemen en een heel diepe buiging maken.'

Na deze paukenslag bracht 'de Baas' een eresaluut aan 'zijn renners', die hadden berust in zijn dwaasheid. Grommend, mopperend, mokkend, monkelend, sputterend, tegenspartelend, dat wel! Maar uiteindelijk hadden ze hun lot aanvaard. Want ze beseften wel degelijk dat ze iets deden dat heel lang in het collectieve geheugen gegrift zou blijven. 'Zo, wij hebben jullie allemaal verbaasd, is het niet?', schreeuwde Émile Georget trots naar enkele toeschouwers, die - ongetwijfeld in een auto - naar de top waren gereden en die nu om hem heen gedromd stonden. Émile Georget is de eerste coureur die erin geslaagd is om de beklimming van de 34 kilometer die Saint-Michel-de-

Als de weg zich omhoog slingert tot een hoogte van 2646 meter, tref je heel vaak sneeuw aan op de hellingen bij het naderen van de pashoogte van de Galibier.



Het parcours dat naar de col leidt, is diverse

keren gewijzigd. Maar voor de toeschouwers langs de kant van de weg blijft de doortocht van de renners op de top van de Galibier een ongelooflijk spektakel. Menigeen zet de dag ervoor al zijn tent op om op het uur U niets te hoeven missen.

Maurienne, via de col du Télégraphe, scheiden van de top van de Galibier, tot een goed einde te brengen. En wat vooral tot de verbeelding sprak, is dat Georget daarbij niet één keer een voet aan de grond hoefde te zetten.

Zijn verdienste is tot op de dag van vandaag nog even groot als toen. Er is een parcours met een helling van 14% vlak bij het gehucht Bonnenuit, ergens tussen Valloire en le Plan-Lachat, waar de echte klim begint. Dat stuk is allang vervangen door een lange lus, die deze lastige klus heeft geschrapt, maar het parcours wel langer heeft gemaakt. En een van de fundamenten onder deze legende is nu juist de lengte van de klim. Vanaf Briançon telt de route vanuit het zuiden 37 kilometer. Want het is de gewoonte om altijd de toegangsweg via de Lautaret in het totaal aantal kilometers mee te nemen. Samen vormen ze een soort groot Olympisch podium, waarvan de hoogste trede, de Galibier, aan twee kanten wordt geflankeerd door een kleinere, de Télégraphe en de Lautaret

Het parcours van de eerste Ronden van Frankrijk was zo goed als onveranderlijk, op een paar kleine wijzigingen na en het ging in de richting van de wijzers van een

klok. De pioniers van de Tour begonnen dus altijd aan de beklimming vanuit de vallei van de Maurienne. In 1913 besloot men voor het eerst om de Pyreneeën eerder aan te doen dan de Alpen. Die helling kenden de coureurs nog niet. Henri Desgrange was zo goed om ze van tevoren te waarschuwen: ‘Vanaf de top van de Lautaret duiken onze renners naar de weg die hen naar de Galibier leidt. Bij La Mandette komen ze op die weg via een aantal haarspeldbochten, waarbij ze met een stijgingspercentage van exact 14% langs de gletsjer omhoog fietsen. De inspanning die tussen La Mandette en de top van de Galibier geleverd moet worden, is de mooiste van de hele beklimming. Over een lengte van 6 kilometer is het gemiddelde stijgingspercentage ongeveer 11%. En om het nog erger te maken, is de weg daar ook nog eens slecht, vol kuilen. Om je de waarheid te vertellen, en ik zeg het voor de zoveelste keer, deze beklimming van de Galibier is een ongelooflijke klus, op een smal paadje dat ingeklemd zit tussen twee grote sneeuwmuuren. Tot je op het eind van de tunnel eindelijk het hoogste punt van de col voor je ziet.’

Deze helling, die destijds de moeilijkste van de twee leek, is in de loop der jaren gemakkelijker geworden door de

aantrekkingskracht die deze weg uitoefende op toeristen. Want deze maestro kent geen limieten als het op variatie aankomt. In 1937 beklagde de schepper van de Tour zich er al (een beetje) over dat de weg naar de top was verbreed en geasfalteerd. Hij zou de volgende beklimming, in 1947, niet meer meemaken, en dat is maar goed ook, want die was totaal vernieuwd. Het parcours van die nieuwe route, die pas veel hoger begint bij de top van de Lautaret, is veel gemakkelijker. Het gemiddelde stijgingspercentage is van 9,7 naar 7% gedaald. Op geen enkel moment komt men op de route nog terecht op de oude weg. Het stuk tussen Briançon en de Lautaret is weliswaar niet gewijzigd, maar de weg is daar wel verbreed, de bochten zijn er wijd en het stijgingspercentage is bijna overal hetzelfde.

Een ander stuk van de legende is gedurende een aantal jaren vervaagd om vrij baan te geven aan een gemoderiseerde mythe. Op alle foto's uit de oertijd van dit epos was de tunnel het symbool van de aankomst vanaf de vallei van de Maurienne. Maar in 1976 moest hij, vanwege het risico dat de mensen liepen die er gebruik van maakten, gesloten worden. De Dienst Bruggen & Wegen moest toen noodgedwongen de weg met een kilometer verlengen tot op de 'echte col' op 2646 meter hoogte (hoewel het bord op de top zelf 'maar' 2645 meter aangeeft). Tussen 1974 en 1979 hadden de coureurs geen toegang meer tot de reus, want in die tijd werd dat nieuwe stuk weg op de top aangelegd. In ieder geval heeft de Tour de France na de Tweede Wereldoorlog nog maar met tussenpozen een afspraak met de magische berg.

Om te triomferen op de Galibier verven de krijgers van het peloton alle oorlogskleuren op hun gezicht, die hun van pas komen in het spel dat wielersport heet. De gecamoufleerden zijn er niet voor niets. De ontketende elementen besmeuren hen, al naargelang het ze uitkomt, met slijk of zweet. De huzaren, met hun lans aan de heup en hun sabel in de lucht geheven, rijden de hele etappe ver voor de rest uit. De alpiene jagers profiteren van hun eerder opgedane ervaringen. En degenen die graag het duel met de ander aangaan, vragen het martelende profiel van de berg om de winnaar tussen hen beiden aan te wijzen. En dan zijn er de veroveraars, die in deze hel die geplaveid is met slechte intenties, hun ultieme triomf in

Parijs vieren. De strategen gebruiken hun kennis van de koers om vooruit te komen tijdens de klim, stellen hun krachten in dienst van hun kopmannen om het hen op die manier gemakkelijker te maken het obstakel te overwinnen. De neofieten, die hun eerste Tour de France beleven, bewijzen dat als je uit het juiste hout bent gesneden, je waarde niet is af te meten aan het aantal jaren dat je meedoet. De gekwetste koppen overwinnen de gevaren van de afdaling of ze bezwijken eronder. De gelauwerden nemen genoegen met de beloning op de top, de punten voor het bergklassement of de niet te versmaden premie van de Souvenir Henri Desgrange, die traditioneel verbonden is aan de hoogste berg in de Tour de France. De pechvogels onderscheiden zich door een ondermaatse prestatie of door een inbreuk op de reglementen. De veteranen rijden omhoog zonder dat iets hen ook maar een glimlach kan ontlokken. Zelfs het enorme enthousiasme van de menigte toeschouwers die voor één dag de hellingen van deze minerale woestijn bevolkt, laat hen koud.

De Galibier. Wapenbroeder van luitenant Drogo en held van de Italiaanse schrijver Dino Buzzatti, die in 1949 een boek schreef over de Tour de France naar aanleiding van een feuilleton in de krant *Corriere della Sera*. Nutteloze schildwacht... Op zijn hoogste punt, waar de weg die ooit werd aangelegd door het leger, maar die van bovenaf meer op een chaotisch aangebracht en belachelijk litteken lijkt, wacht hij, tot het einde der tijden, op de Tartaren. Maar in een vreedzaam en verenigd Europa zal de vijand ongetwijfeld niet meer komen. En dat is maar goed ook...

Als een natuurlijke grens werpt de Galibier zijn indrukwekkende massa in de strijd tegen de slaven van de weg.





DE CHARGE VAN DE HUZAREN

De bravoure van de huzaren is geen legende. Het grote boek van de Geschiedenis beschrijft ontelbare wapenfeiten van deze onverschrokken krijgers die vaak het verloop van een veldslag veranderden. Zij gingen vooruit als verkenners, met hun sabels paraat en de lansen hangend aan hun heup, ver voor de troepen uit zonder zich er zorgen over te maken over wie hun in de rug zouden dekken. De huzaren van het peloton zijn uit hetzelfde hout gesneden. Als het silhouet van de Galibier zich aan de horizon aftekent, hebben zij maar één plan in hun hoofd: de hele dag aan kop rijden! Émile Georget is de eerste ooit die zijn naam schreef in dit heroïsche register. Anderen blijken onverzadigbaar en stellen zich niet tevreden met het

feit dat ze al eerder hun hegemonie over het zomerse peloton hebben getoond. Zij willen het minste spoortje van mogelijk verzet de kop indrukken. En daarom rukken ze uit voor een eenzame vlucht, die even bewonderenswaardig als overbodig is.

In heroïsche tijden onderscheidde Eugène Christophe en Honoré Bartélemy zich door drie etappes achter elkaar te winnen. Er zijn er ook die zich, verblind door hun trots, proberen te ontrukken aan hun lot, lamgeslagen door pech, zwakheid of het gewicht der jaren. En er zijn er die, aangestoken door buitengewone ambities, erop los toeteren dat zij vandaag de vurigste aanvallers zullen zijn. Zij weten wanneer hun etappe is aangebroken.

DE EEUWIGE HUZAR

ÉMILE GEORGET

14 juli 1911: Hij 'stampst als een dove', merkt Henri Desgrange, de directeur van de Tour de France, op met betrekking tot Émile Georget. Aan de voet van de col, op het moment dat er nog 33 kilometer te gaan zijn tot de top van de Galibier, rijdt Georget nog in gezelschap van Paul Duboc en Gustave Garrigou. Maar even later laat hij dat duo achter zich. En met elke pedaalomwenteling groeit zijn voorsprong. Op een hoogte van 1500 meter, op de col du Télégraphe, heeft hij al 500 meter voorsprong op Duboc en 700 meter op Garrigou. Hij zou er 2u30' voor nodig hebben om de top te bereiken en hij heeft daar 15'50'' voorsprong op zijn vroegere vluchtmakers. Dat jaar heeft hij zijn hoop op de eindzege al erg vroeg moeten begraven, op de Ballon d'Alsace. In de afdaling van die berg staat hij ineens oog in oog met een Duitse motorrijder. Om een botsing te voorkomen, volgt hij een nieuw traject, dat regelrecht het ravijn in loopt. Zijn verwondingen vallen nog wel mee, maar de velg van zijn fiets is verbrijzeld. Door zich aan de struiken omhoog te hijsen, lukt het hem om weer op gelijke hoogte met de weg te komen. Hij legt vervolgens de 8 kilometer die hem

scheiden van Giromagny te voet af, met zijn kapotte fiets over zijn schouder. Daar repareert hij eigenhandig zijn fiets, zoals het reglement destijds streng voorschreef. Maar als hij over de eindstreep rijdt, is de rekening gepeperd: hij wordt slechts 43ste. Hij wint overigens geen enkele Tour. Maar wie weet? Misschien zal zijn naam wel net als die van Gustave Garrigou, die vijftien dagen later in Parijs de Tour van 1911 won, over een eeuw nog steeds herinnerd worden. Door als eerste de top van de Galibier te bereiken, deed hij zeker een gooi naar de onsterfelijkheid. Het lukt Émile Georget om de top te bereiken zonder ook maar één keer een voet aan de grond te hoeven zetten. Hoewel, dat is ook weer niet helemaal waar, want hij moet een keer van de fiets af voor een geheime controle onderweg. Op de top van de Galibier staat Henri Desgrange om de tijdverschillen tussen de coureurs op te meten en om de commentaren van de renners op te vangen, die hij vervolgens zou boekstaven in zijn krant. De winnaar beslist degene die hem in staat heeft gesteld hier te zegevieren te provoceren: 'Dat had je niet gedacht, hè?' Maar de directeur van de Tour geeft hem geen antwoord. In zijn binnenste jubelt hij.

's Avonds, op zijn kamer, redigeert hij een artikel dat hij als kop heeft meegegeven: 'Blijk van waardering'. Daarin uit Desgrange zich op zo'n lyrische wijze over de helden-

De legende begint in

1911. Émile Georget, die Paul Duboc en Gustave Garrigou op afstand heeft gereden tijdens de beklimming, heeft iets meer dan een kwartier voorsprong op dit duo. Hij heeft zelfs de tijd om wat commentaar te geven over de tunnel, die de toegang naar de top wat gemakkelijker maakt: 'De mensen die de tunnel gebouwd hebben, hadden hem beter wat lager kunnen uitgraven! Hij zou dan ongetwijfeld wat langer zijn geweest, maar het had ons renners een marteling gescheeld. Als ik moest kiezen tussen de tunnel van de metro en die van de Galibier, tja, dan zou ik kiezen voor de metro...'