

Tourglorie

‘Verrek, hij leeft nog’

## Colofon

ISBN: 978 90 8954 209 0

1e druk 2010

© 2010 Guido Bindels

Exemplaren zijn te bestellen via de boekhandel  
of rechtstreeks bij de uitgeverij:

Uitgeverij Elikser B.V.

Ossekop 4

8911 LE Leeuwarden

Postbus 2532

8901 AA Leeuwarden

Telefoon: 058-2894857

[www.elikser.nl](http://www.elikser.nl)

Coverfoto: Cor Vos

Vormgeving omslag en binnenwerk:

Evelien Veenstra

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op wat voor wijze dan ook, zonder voorafgaand schriftelijke toestemming van de auteur en de uitgeverij.

This book may not be reproduced by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the author and the publisher.

# Tourglorie

‘Verrek, hij leeft nog’

Guido Bindels



*Opgedragen aan:*

*Jo Bindels*

*Math Schrouff*



Maurice Garin

## De oplage van de krant moest worden gered

Ahoy-Rotterdam als het kloppend hart van de start van de Tour 2010. In en rond het enorme complex zal het drukker zijn dan ooit. De Ronde van Frankrijk heeft immers ruimte nodig, heel veel ruimte, want sinds het ontstaan is het evenement groot, groter, grootst geworden. Er is veel veranderd. Op 1 juli 1903 was een gelagkamer van een herberg in Montgéron, een dorpje in de buurt van Parijs, de pleisterplaats van de eerste Tour. In Le Réveil Matin waren de pioniers veelal mannen met snorren. Coureurs in lange broeken en wollen truien. Ze rookten een sigaretje of staken een sigaar op.

Frankrijk had in het begin van de twintigste eeuw twee toonaangevende sportkranten: l'Auto-Vélo en Le Vélo. Met een oplage van 80.000 was Le Vélo, de krant die sponsor was van de wielervedstrijd Bordeaux-Parijs, veruit de grootste en machtigste. 16 januari 1903 is een belangrijke datum in de ontstaansgeschiedenis van de Tour. Want op die dag verloor Henri Desgrange, de hoofdredacteur van l'Auto-Vélo, een door zijn concurrent Griffard aangespannen proces. Desgrange moest de naam Vélo uit de titel van zijn krant schrappen en dat zette veel kwaad bloed.

‘We moeten een list verzinnen, met iets komen dat onze dalende oplage omhoogstuwt en die van de concurrent omlaag’, zei Desgrange tegen zijn jonge, enthousiaste medewerker Géo Lefèvre, die wel een idee had: een heuse Ronde door Frankrijk.

Desgrange was meteen enthousiast voor het plan van Lefèvre, maar de aanloop naar die eerste Tour verliep allesbehalve voorspoedig. Een week voor de start hadden zich slechts vijftien renners aangemeld. Noodgedwongen kortte Desgrange de wedstrijd van ruim vijf naar drie weken in. Bovendien verlaagde hij het inschrijfgeld en beloofde hij de deelnemers een daggarantie uit te keren. Dat hielp. Op de 1e juli van het jaar 1903 stonden er uiteindelijk toch nog zestig renners aan het vertrek.

De wedstrijd bestond uit zes etappes. Om na te gaan of alle renners ook daadwerkelijk het parcours aflegden, werden onderweg controleposten geïnstalleerd. Daar moesten de renners hun naam roepen naar de commissarissen of – op sommige punten – afstappen en een handtekening plaatsen. Maurice Garin, een voormalig schoorsteenveger, legde meteen al in de eerste rit de basis voor zijn eindzege. Uiteindelijk had hij 2 uur, 49 minuten en 45 seconden voorsprong op zijn Franse landgenoot Lucien Pothier. Garin deed bijna 95 uur over de totaalafstand van 2426 kilometer. Slechts 21 van de 60 renners reden de wedstrijd uit.

Maurice Garin werd na deze prestatie enorm populair, iets wat aanvankelijk alleen maar toenam toen hij



in 1904 ook de tweede editie van de Tour de France won. Dat werd een Ronde die werd ontsierd door vele incidenten. Zo wierpen nogal wat mensen die langs de route woonden, barricades op, omdat ze vonden dat de wedstrijd hun nachtrust verstoorde, want in die tijd werd er ook 's nachts gereden.

Gemaskerde mannen probeerden Garin van de weg te rijden. Later werd hij zelfs door onverlaten van de fiets geslagen omdat hij in de achtervolging was gegaan op de ontsnapte streekfavoriet Faure. 'Weg met Garin, sla hem dood', werd er geroepen. Maar de in Italië geboren Fransman was niet bang. 'Ik ga door tot Parijs en zal winnen, tenzij ik word vermoord.' In Lunel lagen de straten vol met glasscherven. En in Nîmes deden toeschouwers er nog een schepje bovenop, toen hun streekgenoot Payan werd gediskwalificeerd en de gendarmerie er zelfs aan te pas moest komen om Garin te ontzetten.

Het werd een Tour vol chaos en op den duur had niemand nog zicht op het wedstrijdverloop. Maar het waren gebeurtenissen die het heldendom van Maurice Garin alleen maar deden toenemen. De Fransen adorerden hem. Totdat plotseling het bericht kwam dat hij uit de uitslag van de Tour van 1904 was geschrapt. Net als de nummers twee, drie en vier van het klassement. Het viertal had, zo bleek na onderzoek van de Union Vélocipédique de France, zich schuldig gemaakt aan verschillende overtredingen. Ze hadden binnenwegen genomen, zich laten voorttrekken en hier en daar zelfs de trein genomen.

Henri Desgrange zat met zijn handen in het haar en overwoog om maar helemaal te stoppen met de Tour de France. Maar uiteindelijk besloot hij toch door te gaan met zijn evenement. ‘Want’, zei hij indertijd plechtig, ‘de Grote Kruistocht van de wielersport mag niet eindigen met zo’n valse noot.’

Maurice Garin kreeg van de Franse wielerbond vanwege zijn onsportieve gedrag een schorsing van twee jaar opgelegd. En zo werd uiteindelijk de allereerste winnaar van de allereerste Tour én de held van Frankrijk een anonieme garagehouder in Lens. Hij stierf op 19 februari 1957 op 85-jarige leeftijd. Ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Tour besloot het stadsbestuur van Maubeuge in 2003 echter toch om hem te eren door een straat naar hem te vernoemen.

## Een pechvogel in het geel

**De foto van de renner die in Rotterdam de eerste gele trui van de 97e Tour de France krijgt omgehangen zal in vele kranten overal op de wereld staan. De winnaar van de proloog mag dan immers pronken in het in de sportwereld meest begeerde stukje textiel. Maar die trui was er niet altijd. En dat roem vergankelijk is blijkt wel uit het verhaal van de drager van de allereerste uitgereikte gele trui. Wie kent zijn naam nog?**

Eugène Christophe dus. Dat de Fransman op 19 juli 1919 in het geel werd “gehesen” gebeurde vooral op aandringen van journalisten en toeschouwers, die vonden dat de leider van het algemeen klassement al van ver herkenbaar moest zijn. Tourdirecteur Henri Desgrange koos voor geel omdat het organiserende blad l’Auto op geel papier werd gedrukt.

Christophe kreeg het tricot in Grenoble, aan het einde van de tiende etappe. Hij was toen al zes dagen leider in een Tour die voor velen een ware verschrikking werd. Door de verwoestingen van de Eerste Wereldoorlog waren de wegen nog slechter dan voorheen en in Grenoble waren nog maar 11 van de oorspronkelijke 89 man in koers.

De maillot *jaune* bracht Eugène Christophe trouwens



Eugène Christophe

weinig geluk. Vier dagen droeg hij hem, toen hij in de voorlaatste etappe, zo dicht bij de eindzege, door domme pech de leiding verspeelde. In de omgeving van Valenciennes, in het felst van de achtervolging op de ontsnapte concurrent Firmin Lambot, brak de vork van de fiets van de man in het geel, die op dat moment in het algemeen klassement een schijnbaar comfortabele voorsprong had van maar liefst 28 minuten.

Nu moest je in die tijd nog zelf de defecten aan je rijwiel herstellen. Christophe moest kilometers lopen om een werkplaats te vinden. Daardoor verloor hij twee uur. En dus ook de Tour. Henri Desgrange wijdde er de volgende dag een dramatisch artikel aan. ‘Als een magnifieke strijder, overwonnen door het noodlot, trok hij verder, terwijl hij de voorzienigheid recht in de ogen keek’, schreef de baas van de Tour.

Eugène Christophe werd meteen uitgeroepen tot “de ongelukkigste kampioen ooit” en Desgrange vroeg zijn lezers hem schadeloos te stellen. De donaties voor de ongelukkige Fransman stroomden binnen. De pech leverde hem dertienduizend franken op.

Het was trouwens niet de eerste en ook niet de laatste keer dat Christophe met dergelijke tegenslag kampte. In 1913 liet het geluk hem ook al in de steek. In de etappe van Luchon naar Perpignan was hij er samen met Marcel Buysse vandoor gegaan. Net voor de top van de Tourmalet brak ook toen de vork van zijn fiets.

Die keer kostte het Christophe vier hele uren, want hij moest eerst dertien kilometer lopen naar smid Bayles in het dorpje Sainte-Marie-de Campan. De wedstrijdleiding was onverbiddelijk en stuurde zelfs enkele commissarissen mee, die erop moesten toezien of Christophe wel eigenhandig de reparatie uitvoerde.

Alle ongeluk kwam bij Christophe in drieën. In 1922, hij was al 37 jaar, veroverde hij eindelijk weer eens de gele trui. Hij verloor hem weer en werd in een poging hem terug te winnen opnieuw teruggeworpen door een gebroken fiets. Deze keer gebeurde het in de afdeling van de Galibier. De reglementen waren onder tusschen een beetje versoepeld, maar Christophe moest toch weer vele kilometers lopen. Tot aan het dorpje aan de voet van de col, waar de huishoudster van de pastoor hem haar damesfiets leende.

Op 40-jarige leeftijd mengde Eugène Christophe zich nog één keer in het strijdgewoel van de Tour de France. De man die vanwege zijn grote snor “de Oude Galliër” werd genoemd, had toen zijn beste tijd echter al gehad. Hij kwam niet verder dan de achttiende plaats. In 1970 stierf hij, 85 jaar oud. Hij liet zijn erfenamen veertien gele truien na.

De ranglijst van de gele truidragers wordt aangevoerd door Eddy Merckx, die er 96 veroverde. Lance Armstrong kwam tot 83, Bernard Hinault tot 79, Miguel Indurain tot 60 en Jacques Anquetil tot 51. Joop Zoetemelk is in dit “klassement” de beste Nederlander. Hij won er 22.

## De kampioen van het volk

Hij was betrokken bij het begin van de lobby om de Tourstart naar Rotterdam te halen. De kampioen van het volk, de man die altijd zichzelf bleef, heeft het moment van de “toewijzing” echter helaas niet meer mee mogen maken. Op 2 november 2004, op een mountainbikeparcours bij Bergen, viel Gerrie Knetemann dood van zijn fiets. Een combinatie van een vergrote hartspier, een acute longembolie en een virus werd hem fataal.

Het was aan de vooravond van weer een Parijs-Roubaix. Een kasteeltje in de buurt van Compiègne. Vermaard vanwege z'n keuken. De foie gras was met smaak verorberd en het gezelschap keek reikhalzend uit naar wat er na dit “voorafje” verder nog allemaal aan culinaire hoogstandjes geserveerd zou worden. Gerrie Knetemann, gestopt als wielrenner en gast aan tafel, keek eens rond en nam het woord. ‘Weet je wat pas lekker is, mannen? Pannenkoeken! Jullie moeten eens in een van mijn pannenkoekenhuisjes komen eten. Echt waar. Heerlijk.’

Het was Gerrie Knetemann ten voeten uit. Altijd en overal zichzelf. Vol humor. Recht voor z'n raap. Wie er ook tegenover hem zat – meester in de rechten of stratenmaker – de Kneet, zoals hij zichzelf ook graag noemde, voelde zich bij iedereen op z'n gemak.



Gerrie Knetemann



Hij was populair in alle lagen van de bevolking. Omdat hij zo goed kon praten. En nog mooier kon huilen. Zoals in 1985, toen hij de Amstel Goldrace won en snikkend verslaggever Mart Smeets in de armen viel. Toen stokten zijn woorden en was er alleen nog maar emotie. Een coureur was immers uit de dood opgestaan. Want op 24 maart 1983 had niemand meer een cent gegeven voor Knetemann. In *Dwars door België* knalde hij in volle vaart op een geparkeerde auto. Gescheurde pezen, gebroken botten; het was gedaan met de wielrenner. Voor 35 procent afgekeurd. Een mooie carrière achter de rug. Einde oefening. Behalve voor Knetemann, die geen rastalent was, maar het altijd al van hard werken moest hebben.

De revalidatie duurde maanden, menigeen vroeg zich af waarom hij zich zo afbeulde voor een toch hope-loze missie. Maar Knetemann klom weer op de fiets. En won dus voor de tweede keer de Goldrace. Mocht de spraakwaterval dan alsjeblijft even stilvallen en alleen nog maar janken? Ja, dat mocht hij, juist hij, want De Kneet was en bleef bovenal die jongen van het volk. Geboren op 6 maart 1951 in de Amsterdamse Duvelshoek. Een nakomertje, pa, stukadoor van beroep, was al 49. Op z'n zestiende werd hij stratenmaker. Een beroep dat hij met net zoveel passie uitoefende als later het wielrennen. 'Als de straat klaar was, reed ik er de volgende dag met mijn fiets overheen en dan zat ik van trots te veren op mijn zadeltje.'

Hij was een werker, een denker, een causeur. Uitvinder van de wielertaal. Want fietsen, dat was: 'harken',

‘uitgewoond zijn’, ‘rijden als een dood vogeltje’, ‘uit het hol kletsen’, ‘iemand's karretje in de poep rijden’, ‘de dood of de gladiolen’ en ‘de gewone maatschappij op één vierkante centimeter’.

Wereldkampioen in 1978 op de Nürburgring, na een veelbesproken sprint met Francesco Moser. Winnaar van tien (!) etappes in de Tour de France. Een tijdrijder én pistier. Geliefd ook bij de media. Want Jan Raas, die kon nog weleens nors zijn, Joop Zoetemelk kon je nooit op leuke uitspraken betrappen en Hennie Kuiper was in die tijd vooral nog een “hakkelaar”. Nee, voor de leuke uitspraken en de luim moest je bij Knetemann zijn.

De “Kneetstory” van Radio Tour de France was razendpopulair. Luisterend Nederland wist dat de vrouw van Knetemann Gré heette, dat Gré thuis de penningmeester was en dat Gerrie altijd keurig netjes zijn loonzakje thuis inleverde. De media profiteerden van Knetemann en Knetemann profiteerde van de media. Hij noemde zijn radio-Tourpraatjes ‘lulverhalen’, maar besefte heel goed dat zijn populariteit (en marktwaarde) er alleen maar door groeide. De enkele tegenstanders noemden hem een toneelspeler, maar wie hem kende wist dat hij puur en echt was.

Hij werd prof in 1974, stopte in 1989, en behaalde 153 overwinningen. Want, zo zei hij zelf, hij bezat een unieke combinatie van eerzucht, liefde en jaloezie. ‘De eerzucht om beter te worden, de liefde voor het vak en de jaloezie op prestaties van een ander.’

Vanaf 1991 was Knetemann bondscoach, een baantje dat hij in eerste instantie “uit pure verveling” accepteerde en waar hij geen enkele status aan ontleende. Succes als “de baas” had hij echter niet. Maar als er weer eens kritiek op zijn functioneren was, haalde hij zijn schouders op. Dan zoeken ze toch iemand anders. Want, zei hij: ‘Niemand is onmisbaar, het hele kerkhof ligt vol met mensen die dachten dat ze dat wel waren.’

Maar toch: er zullen heel wat mensen zijn die juist Gerrie Knetemann tijdens Le Grand Départ in Rotterdam zullen missen.



François Faber