

fachten Tempo zu Tal, bis der Mensch wie ein erschöpfter Reiter am Rahmen hängt und die Felgenbremsen zu glühen beginnen! Nur ganz kaltblütige Steuerkünstler, tollkühne Burschen, haben diese gefährlichen Talfahrten mit Erfolg bestanden und die männermordende Pyrenäenschlacht zu ihren Gunsten entschieden.

Doch damit war ihr Martyrium noch längst nicht erschöpft! Jetzt recken sich erst die hohen Berge bei Nizza zum Himmel, und zwischen Briançon und Genf droht der gnadenlose Koloß der Alpen! Hier fallen Menschen und Maschinen wie Spielzeug auseinander. Wie gigantisch müssen die Herzen der Fahrer sein, daß sie trotz kurzer Ruhepausen von neuer Kraft beflügelt werden! Denn jetzt hatte man zwar die gefürchteten Berge überwunden, doch die Staubewigkeiten der schattenlosen, unbarmherzigen Landstraßen von Genf nach Straßburg, von Straßburg nach Metz, von Metz nach Dünkirchen lagen noch vor dem dahinhuschenden Feld. Bis endlich die allerletzte Etappe, Dieppe—Paris, aufleuchtet und die Fahrer zu einer Apotheose der Kraft zusammenreißt, daß ihre braunverbrannten, wundenbedeckten und mürben Körper wie reife Früchte auf das beifallumtobte Oval der Pariser Prinzenparkbahn niederfallen.

Zwölfmal hat der kleine Eugen Christophe dieses gewaltige Rennen bestritten! Zwölfmal wollte er es gewinnen, aber einmal nur, im Jahre 1912, endete er dicht hinter dem Sieger Defraye als Zweiter. Und als er 1919 den sicheren Sieg in der Hand hatte, da brach ihm, zwei Stunden vor dem Ziel, die müdgewordene Stahlgabel in Stücke. Atemlos keuchte er durchs kleine Dorf. Mit irren Augen, in denen Tränen standen, suchte er die primitive Schmiede. Endlich hatte er sie gefunden. Der Schmied wollte ihm mit seinem Gesellen beispringen, doch Christophe schob ihn mit harter Bewegung beiseite und begann eigenhändig die rebellische Gabel zusammenzuschweißen. Schmied und Geselle standen bewundernd neben dem schweratmenden Körper des Rennfahrers, dessen Hände fieberhaft arbeiteten, bis die Maschine wieder in Ordnung war. Dann stieß Christophe, mit herausgekeuchtem Dankeswort, die Riesentüre der Schmiede auf, sprang aufs Rad und hetzte im Eilzugtempo dem längstentschwundenen Felde nach. Aber trotz seines beispiellosen

Mutes, der seit diesem Tage wie eine Legende durch Frankreich geht, endete er nur auf dem dritten Platz. Eugen Christophe, der zwei Stunden vorher das größte Straßenrennen der Welt sicher in der Tasche hatte! Nie hat dieser Meister der Energie, dieses Vorbild des Willens, eines seiner Rennen aufgegeben, nie ist er ausgeschieden, nie hat er seinen Mut verloren!

André Reuze, der unvergleichliche Gestalter dieser „Tour de France“, hat das Schicksal und den Heldenmut Christophes in seinem Buch „Giganten der Landstraße“ künstlerisch verewigt. Christophe freute sich sehr, daß in diesem Jahre zum erstenmal auch deutsche Fahrer an der Rundfahrt um Frankreich teilnehmen. Er ist zwar über ihre Siegesaussichten sehr pessimistisch, glaubt aber, daß so harte Leute wie Oskar Tietz, Karl Manthey, Rudolf Wolke und Kurt Stöpel die Rundfahrt überleben dürften. „Die deutschen Fahrer haben leider nicht die gleichguten Trainingsmöglichkeiten wie wir“, sagte er, „aber der Straßensport in Deutschland hat in den letzten 10 Jahren ganz hervorragende Männer gehabt.“

Zum erstenmal werden also unsere Fahrer ihr Glück über die Riesendistanz der französischen Rundfahrt versuchen. Vorher aber werden sie Gelegenheit haben, ihre Kräfte in der „Deutschen Rundfahrt“ zu messen, die von Berlin aus gestartet wird. Zum erstenmal haben also auch wir eine Rundfahrt nach französischem Vorbild. Es gilt sehr lange Etappen zu überwinden. Berge zu überklettern. Schlechte Straßen zu befahren. Hitze und Durst zu ertragen. Von Berlin geht es, über verschiedene Etappen hinweg, nach Frankfurt, München, Hamburg etc., eine ganz gewaltige Strecke, die an das Können und an die Ausdauer der Beteiligten die denkbar größten Ansprüche stellt. Unsere Straßenfahrer haben sich schon in zahllosen Schlachten bewährt, haben gewaltige Strecken hinter sich gebracht und bisher immer imponierend gut abgeschnitten. Die Zeit, wo nur Ausländer in Deutschland triumphierten, ist endgültig vorbei. Die Taten eines Huschke, Noerenberg, Nebe, Tietz, Manthey, Wolke, Bulla, Kohl, Giese, Stübbecke, um nur einige unserer Spitzenfahrer zu nennen, sind denen der Ausländer absolut ebenbürtig. Auch Deutschland hat, endlich wieder, „Giganten der Landstraße“!!