

FERDY KÜBLER UND HUGO KOBLET

---

*Mut und Faszination  
des Radsports vergangener Zeiten*

Texte von Marco Blaser, Gian Paolo Omezzano und Sergio Zavoli  
Mit einem Interview mit Ferdy Kübler



ANNEXE  
**HERMITAGE**  
L'UNION

**KOBLET**

## Verschiedene Schicksale, gleichwertige Siege

von Marco Blaser\*

Ich bin ein Junge der Piazza. Man erzählt sich, meine ersten Schreie hätten sich mit den Noten von Mascagnis "L' amico Fritz" vermischt, die von der Civica Filarmonica di Lugano unter der Leitung von Maestro Dassetto auf der Piazza della Riforma gespielt wurden. Geboren und aufgewachsen bin ich zwischen dem Stadtteil Sassello, in den Strassen Pessina, Soave, Petrarca, Luvini, dem Crocicchio Cortogna, und dem Rathaus, das eine Art Municipio-Buckingham war, und in dem eines Tages ein anderer George, mit ebenso starker Persönlichkeit, sein Amt antreten sollte. Als Kind roch ich den scharfen Duft der Kaffeerösterei der Conzas. Ganze Stunden verbrachte ich vor den Toren der Speiseeisfabrik des "Leventinesers", später eroberte ich die Überbleibsel der Backwaren, die auf den eleganten Theken der Bäckerei Burri unverkauft übrig geblieben waren. Heutzutage befindet sich dort der Sitz der Banca Popolare di Sondrio (Volksbank von Sondrio). Das war mein Viertel. Der Tagesrhythmus wurde von den Sendezeiten der Nachrichten des Radio Monteceneri bestimmt. Auch ich bin ein Kind der "Radio Days", die in Manhattan von Woody Allen geschildert wurden, wobei man natürlich Luganos Realität vor Augen haben muss. Unauslöschlich sind in meiner Erinnerung die am 1. September 1939 von Mario Casanova angesagten Meldungen verblieben, die die Invasion Polens seitens der Wehrmacht des Dritten Reiches verkündeten, und die der Landung der Alliierten in der Normandie. Das war am 6. Juni 1944. Die Ankunft der GIs (so wurden die amerikanischen Soldaten genannt) war von den Klängen der Jazzmusik begleitet, die das Orchester Glenn Millers spielte, damals Dauergast beim britisch-amerikanischen Militär-Radiosender AFN.

Als am 8. Mai 1945 die Glocken das Ende des Krieges verkündeten, hatte sich in mir längst der Wunschtraum verwurzelt, ein Rundfunkreporter zu werden. Erfolglos waren alle Vorschläge der Kunden, die den Betrieb meiner Eltern besuchten, mich doch der Welt des Bankwesens zuzuwenden. Noch nicht einmal die Aussicht, mir die familiären Erfahrungen im Hotelgewerbe anzueignen,

konnte meine Begeisterung für die Rundfunk-Kommunikation trüben. Es war geschehen.

Die Erfolge, die der Schweizer Sport sammelte, und über die Vico Rigassi, Giuseppe Albertini und Alberto Barberis berichteten, bestärkten mich in meiner Wahl. In Jahre 1950 war ich in Locarno, um Fritz Schaer zu applaudieren, damals im rosa Trikot des Giro und gleichzeitig den unvorhersehbaren Etappensieg Hugo Koblets zu bejubeln, der später als erster Ausländer das hoch angesehene italienische Etappenrennen gewinnen sollte. Im Jahre 1951 ging ich in die Val Ganna zur Weltmeisterschaft von Varese. Ich stellte mich später in der ersten Reihe auf, um Ferdy Kübler im Regenbogentrikot auf der heimischen Piazza zu empfangen.

Zwei Jahre später nahm ich an einem Wettbewerb für "neue Stimmen" teil, und am 1. Dezember 1954 gab ich mein Debüt an den Mikrofonen des legendären Radio Monteceneri. Mein Vater gab mir seine Genehmigung, jedoch mit einem verbitterten Unterton und ohne jede Überzeugung: "Wenn du dich wirklich zum Hanswurst machen willst, na dann, nur zu!" Schon wenige Monate später wurde ich, als junger "Zauberlehrling", in das Gefolge der Tour de Suisse eingeladen, an der Seite Alberto Barberis und Tiziano Colottis.

Mehr als alle anderen Sportarten begeisterte mich der Radsport. Die zwischenmenschlichen Beziehungen, die Schlichtheit seiner Leute faszinierten mich. Es entstanden



Links:  
Hugo Koblet bei der Tour de France des Jahres 1951 in der Zeitetappe von Aix-les-Bains nach Genf. Er durchfuhr die 97 Kilometer in 2h39'45" bei einem Mittelwert von 36,43 km/Std., baute seinen Vorsprung von 9 auf 22 Minuten aus und gewann die 38. Auflage des französischen Rennens zwei Tage vor dessen Ende.

Rechts:  
Der Radiokommentator der RSI Vico Rigassi

Oben:

Ein eleganter und tadelloser jugendlicher Koblet, zwischen seinen Schulkameraden, in einem Ausschnitt eines Gruppenfotos.



Unten:

Hugo Koblet mit seiner Frau bei der Ehrenrunde des Sechstager Rennens von Zürich am 21. März 1957, dem Tag seines 32. Geburtstages.

wahre, aufrichtige Freundschaften, die dem Zahn der Zeit widerstehen. Emilio Croci Torti, der Adjutant Ferdys, versorgte mich Tag für Tag mit den Bananen aus seiner Verpflegung, um mein Wachstum zu fördern. Remo Pianezzi, getreuer Helfer Hugo Koblets, vertraute mir hingegen die Strategien seiner Mannschaft an. Ich weiss noch, dass ich, in einem Land, das in Anhänger der zwei "K" gespalten war, instinktiv mehr zur Seite der Küblerschen tendierte, wenn mir auch der Dialog mit Hugo leichter fiel. Dieser wunderbare, kraftvolle und elegante Zürcher Sportler hatte schon seine aussergewöhnlichen Erfolge beim Giro und bei der Tour hinter sich. Leider war am Anfang meiner journalistischen Tätigkeit sein Stern schon am Verblässen.

Hugo Koblet wurde im Jahre 1925 in der Hildestrasse 3 geboren, in einem grossen Sozialviertel Zürichs. Seine Eltern führten eine kleine, angesehene Brotbäckerei. Hugo, der Jüngste der Familie, war für die Lieferungen des Brotes zuständig. Vom täglichen Fahren vieler Kilometer entwickelten sich seine Muskeln, und bald wurde er zu einem der hervorragenden Junioren des regionalen Velo Clubs. Im Jahre 1943 gewann er als Amateur sein erstes Rennen.

Er trat den Berufssportlern bei und erlangte 1947 den Sieg über die erste Etappe der Tour de Suisse, die Etappe Zürich-Siebenen, indem er mit Überlegenheit Kübler, Coppi, Bartali und weitere gestandene Champions abhängte. Später fiel er als Radrennfahrer auf, der sich auf Flachstrecken und Zeitfahren spezialisiert hatte, und zog die Beachtung der aufmerksamsten Beobachter auf sich. Göpf Weilenmann, Sieger unserer Tour de Suisse im Jahre 1949, sagte ihm eine leuchtende

Zukunft voraus und machte Learco Guerra auf ihn aufmerksam, der gerade beschlossen hatte, zum Giro des Heiligen Jahres anzutreten.

Koblet, Neuling bei diesem anstrengenden Etappenrennen, trug in der Hälfte des Rennens das rosa Trikot, das Schaer schon einige Tage lang getragen hatte. Dieser Schweizer Champion eroberte die Herzen der Radsportliebhaber mit seiner angeborenen Eleganz und ungestümen athletischen Kraft. Die genialen Berichterstatter der "Gazzetta dello Sport" nannten ihn den "blonden Falken". Schön, stark und höflich wurde er auch zum Liebling der rosa Karawane. Mit dem Trikot des Leaders mehrten sich sowohl Willensstärke als auch Mut. Das Ausscheiden Fausto Coppis, der durch einen Sturz einen Beckenbruch erlitt, brachte auch Gino Bartali in Schwierigkeiten, den gefürchtetsten Antagonisten, der gerne als Sieger vor Pius XII gestanden hätte. Doch Hugo trat entschlossen in die Pedale, liess dem toskanischen Champion keine Chance und kam, als erster Ausländer der Geschichte, als Sieger am Endziel, den Thermen von Caracalla, an. Nun war er es, der vom Heiligen Vater und der jubelnden Schweizer Garde empfangen wurde. Beim Grenzübertritt in Chiasso zog er das rosa Trikot an. An jenem Nachmittag blieben unsere Schulen geschlossen, und auf den Gebäuden wurden die Flaggen gehisst. Langsam lernten wir, seine kleinen Eitelkeiten zu würdigen: am Ende jedes Rennens erfrischte er sein Gesicht und kämmte sich akkurat, bevor er vor das Publikum und die Fotografen trat. Er



bezauberte Erwachsene wie Kinder und faszinierte vor allem die Damenwelt. Die Pariser Journalisten nannten ihn den “pédaleur de charme”.

Sein Auftakt auf den Strassen nördlich der Alpen fand 1951 mit einem grossen Sieg bei der Tour de France statt. Es folgte eine lange Reihe hoch angesehener Erfolge. Im Jahre 1952 ging Koblet nach Mexiko. Seine Arglosigkeit und sein Unvermögen, Einladungen abzulehnen, verleiteten ihn zur Teilnahme an einem seltsamen Handicap-Rennen, das sich eine Gruppe ungewöhnlicher Unternehmer ausgedacht hatte. Es war ein geheimnisvolles Abenteuer, das sein Leben verändern sollte. Bei seiner Rückkehr nach Europa bemerkten seine Freunde und Mannschaftskameraden, dass sein Aufenthalt in Mexiko seine Gesundheit angegriffen hatte. Plötzlich auftretende, ungewöhnliche Schmerzen erschwerten ihm das Atmen im Hochgebirge. Über 2000 Metern Höhe trat wie durch einen Würgegriff ein mühsames, keuchendes Atmen ein.

Im Jahre 1953 kehrte er als absolute Hauptperson zum Giro d'Italia zurück. Er galt als Favorit für den Gesamtsieg. In Bozen kam er im rosa Trikot an, nach Coppi, der die Etappe gewann. An jenem Tag begann Mario Ferretti an den Mikrofonen der RAI seinen Bericht mit den unvergesslichen Worten: “Ein einzelner Mann ist in Führung, sein Trikot ist weiss-blau, sein Name ist Fausto Coppi...”. Damals wurde behauptet, jener Sieg sei Teil einer Abmachung zwischen den beiden Sportlern gewesen: “Heute gewinne ich die Etappe, morgen gewinnst du den Giro!” Aber am nächsten Tag begannen für Koblet, auf den anstrengenden Serpentinaen des Stilfser Jochs, die Schwierigkeiten, und Coppi wurde von seiner Führung dazu angehalten, sich nicht an die vermeintliche Abmachung zu halten, in Bormio zu siegen und am darauf folgenden Tag diese qualvolle Etappe des Giro zu gewinnen. Südtirol, die Luft des Veltlin mit dem Stilfser Joch und das Engadin mit dem Bernina, hatten eine besondere Bedeutung in Hugos Laufbahn. Bei der Tour de France bereiteten Herz und Lungen dem Schweizer Champion wieder Qualen, obwohl er doch zu leiden wusste. Danach setzte sich seine Karriere mit Höhen und Tiefen fort. Als grosszügiger Gentleman

begünstigte Hugo 1954 seinen Adjutant Carlo Clerici, der den Giro gewann, und gab sich mit dem zweiten Platz zufrieden. Später konzentrierte er sich auf die Klassiker: Herausforderungen auf der Bahn, Sechstagerennen, Zeitfahren. In der Zwischenzeit heiratete er das hübsche Mannequin Sonia Brühl und vergass dabei leider, seinen Lebensstil den neuen, weniger prächtigen Einkünften anzupassen. Das unbestrittene Talent des Weltradsports war in der Tat ein sehr schlechter Verwalter. In wenigen Monaten verschwendete er die angesammelten Reichtümer. “Das Geld rann ihm durch die Finger” sagte Armin von Büren, sein Gefährte vieler Sechstagerennen. Die Tour de Romandie im Jahre 1958 bedeutete das Ende seiner sportlichen Karriere. Auch auf 1000 Metern Höhe konnte der “blonde Falke” nur mit Mühe atmen. Einen Athleten so in Schwierigkeiten zu sehen, der die Kraft besessen hatte, die angesehensten Champions seiner Zeit zu besiegen, gab allen einen schmerzhaften Stich ins Herz. Dank seines Rufs, aber auch dank seiner angeborenen Vornehmheit, bekam Hugo ein Angebot von Enrico Matteis von AGIP. Er wurde nach Venezuela eingeladen, als Testimonial des “sechsbeinigen Hundes Supercortemaggiore”.



So zog er mit Sonia nach Caracas und blieb dort zwei Jahre lag. Im Dezember 1960 kam er unbemerkt nach Zürich zurück, als AGIP beschloss, ihm die Tankstelle an der Radrennbahn von Oerlikon anzuvertrauen. Eine Gruppe seiner Getreuen überredete ihn jedoch, einen Auftrag als Kommentator für

Tour de France des Jahres 1951, am 16. Juli: Koblet in Aktion bei der Etappe, die ihn siegreich von Brive nach Agen brachte, nach einer legendären 136 Kilometer langen Soloflucht.



Radrennen bei Radio Beromünster anzunehmen. Schüchtern und introvertiert, wie er war, nahm er diesen Vorschlag an, bat jedoch darum, von einem Kollegen als Berichterstatter begleitet zu werden, der ihn über die technischen Gesichtspunkte des Rennens befragen sollte. Sepp Renggli, damals Leiter der Sportredaktion des Senders, war mit dem Vorschlag Hugos einverstanden und bot mir im Sommer 1961 den Auftrag an. Mein Debüt an seiner Seite fand am 15. Oktober in Lugano, mit dem Bericht über die Zeitetappe, statt. Drei Jahre lang arbeiteten wir gemeinsam, bei zirka 15 Einsätzen. In dieser Zeit hatte ich Gelegenheit, den Menschen Koblet näher kennen zu lernen, einen Freund mit inneren Qualen, der sich in manchen Momenten besiegt und gedemütigt fühlte. Auch Sonia verliess ihn, sie war noch in Caracas geblieben, und einige leichtfertige Verwandte nutzten ihn mit unvorstellbarem Zynismus aus.

Während unserer Dienstreisen und beim Essen am Vorabend unserer Einsätze als Chronisten, vertraute er mir immer wieder sein Unbehagen darüber an, dass er vom Fahrrad in die Geschäftswelt hatte umsitzen müssen. In Caracas hatte er seine Begeisterung für Tennis und Wasserski entdeckt und gewann auch einige Amateurwettkämpfe. Aber das waren schnell vorübergehende Strohfeuer. Er erinnerte sich jedoch gerne an die freundschaftlichen Beziehungen zu Kübler, Bobet und Remo Pianezzi. Es bereitete ihm Freude, mir die Ereignisse zu erzählen, die mit dem Sieg des Giro 1950 zusammenhingen, die Freude Learco Guerras, der sich niemals hätte vorstellen können, in Rom mit seinem Mannschaftskapitän als Sieger einzuziehen. Er erzählte mir, dass Learco Guerra bei der offiziellen Siegerehrung auf dem Petersplatz vor Freude geweint habe. Er sagte: "Er sah aus wie ein Kind, das von zu vielen Weihnachtsgeschenken ganz verwirrt war." Zu den schönsten Augenblicken seiner Laufbahn zählte er die Tour de France und das Glück, dass er seinen Traumberuf habe ausüben dürfen, auch wenn das hart und zeitweise grausam gewesen sei. In seinen Augen war jedes Rennen ein Abenteuer, eine neue Erfahrung, die ihm Anreiz und Vergnügen war. Er liebte es zu reisen, neue Länder kennen zu lernen, Europa zu ent-

decken und andere Menschen zu treffen. Hingegen erzählte er ungern von dem am wenigsten klaren Ereignis: der Geschichte des Stilfser Jochs im Jahre 1953. Eines Tages sagte er zu mir, jener Giro habe schon ungünstig begonnen. Man habe eine Stimmung wie Krieg auf zwei Rädern gespürt. Fast flüsternd vertraute er mir an: "Ich verlor den Giro bei der Etappe über das Stilfser Joch bis Bormio. Ich wurde von Coppi geschlagen, dem grössten Champion aller Zeiten!". Ich versuchte, ihm etwas über die vermeintliche Abmachung zu entlocken, und über den darauf folgenden möglichen Verrat. Er antwortete mir nicht. Anstatt dessen verschloss er sich und wahrte ein hermetisches Schweigen. In jenen Tagen waren wahrscheinlich Kräfte zum Einsatz gekommen, die es fertig brachten, sogar die Ehrlichkeit und die Konsequenz eines Ehrenmannes wie Coppi schwanken zu lassen.

Seiner Meinung nach, befand sich der Radsport in den sechziger Jahren in einer tiefgehenden Phase des Wandels. Oft wiederholte er, der Radsport sei am Ende. Taten wie die Coppis, Bartalis, Magnis, Küblers und Bobets würden sich nicht wiederholen können. Unter dem immer massiveren Eingreifen der Sponsoren, immer auf der Suche nach sofortigem Erfolg, um die Marken ihrer Produkte ins beste Licht zu stellen und die immer höheren Gagen zu amortisieren, wuchs die Bereitschaft, der extremen Sportmedizin eine gefährliche Macht zu übergeben. Er spürte zweifellos schon die Atmosphäre des Dopings und der Anabolika, die damals bereits in einigen Ländern Osteuropas benutzt wurden.

Links:  
Koblet nach dem Sieg beim Grand Prix de Suisse im Jahr 1950. "Blonder Falke", "pédaleur de charme" und "James Dean des Radsportes" waren einige der Beinamen, die er dank seiner Eleganz und seines Charmes errang.

Rechts:  
Koblet am Steuer seines Wagens, eines mythischen Studebakers, in der Nähe des Hallenstadions von Oerlikon. In diesem Stadtteil Zürichs führte er eine Zeit lang eine Tankstelle, nachdem er sich 1958 von den Wettkämpfen zurückgezogen hatte.



Rechts:

Kübler wird von einem begeisterten Anhänger angefeuert, während er die Steigungen des Furkapasses auf der 3. Etappe der Tour de Suisse 1947 über 213 Km von Bellinzona nach Siders in Angriff nimmt. Nachdem er kurz nach dem Start allein einen Ausreissversuch unternommen hatte, gewann Kübler mit 3 Minuten und 32 Sekunden Vorsprung vor Fausto Coppi.

Unten:

Ferdy Kübler wird von seinen Anhängern nach dem Sieg der Weltmeisterschaft von Varese gefeiert. Es war der 2. September 1951 und der Schweizer schlug im Endspurt die Italiener Fiorenzo Magni und Antonio Bevilacqua.

Hugo beendete seine Radfahr-Karriere, ohne je ein Weltmeistertrikot errungen zu haben. Das war das Ergebnis einer unprogrammierten, chaotischen Vorbereitung auf die Wettkampfsaison. Er plante nie präzise Ziele. Aber er bedauerte, dass es ihm nicht gelungen war, den Stundenweltrekord zu schlagen. Der erste Versuch misslang und den zweiten, im Vigorelli in Mailand, musste er wegen eines plötzlichen Unwohlseins aufgeben. Eines Abends fragte ich ihn ohne Umschweife nach einer Bilanz seines Lebens. Wir sassen im Restaurant "San Remo" in der Brunnenhofstrasse in Zürich, wo wir uns ein Gulasch mit Rösti schmecken liessen. Er sah mich verwundert an und sagte: "Es hat mir an nichts gefehlt. Ich habe als Lieferbursche der Bäckerei meiner Eltern angefangen. Ich habe den Ruhm gekostet, ich habe die halbe Welt gesehen, ich habe viel Geld verdient, ich habe viele Leute kennen gelernt und bin als Protestant sogar in Privataudienz von Papst Pius XII empfangen worden. Heute Abend sitzen wir hier und geniessen ein gutes Abendessen. Was sollte ich mehr verlangen? Vielleicht bin ich am Ende eines Weges angekommen. Aber lieber nichts übereilen." Dieser Satz verbarg Enttäuschungen und Bitterkeit und gehörte einer Spur von Depression an, die mit der mysteriösen Reise nach Mexiko zusammenhing, die seine Gesundheit beeinträchtigt hatte.

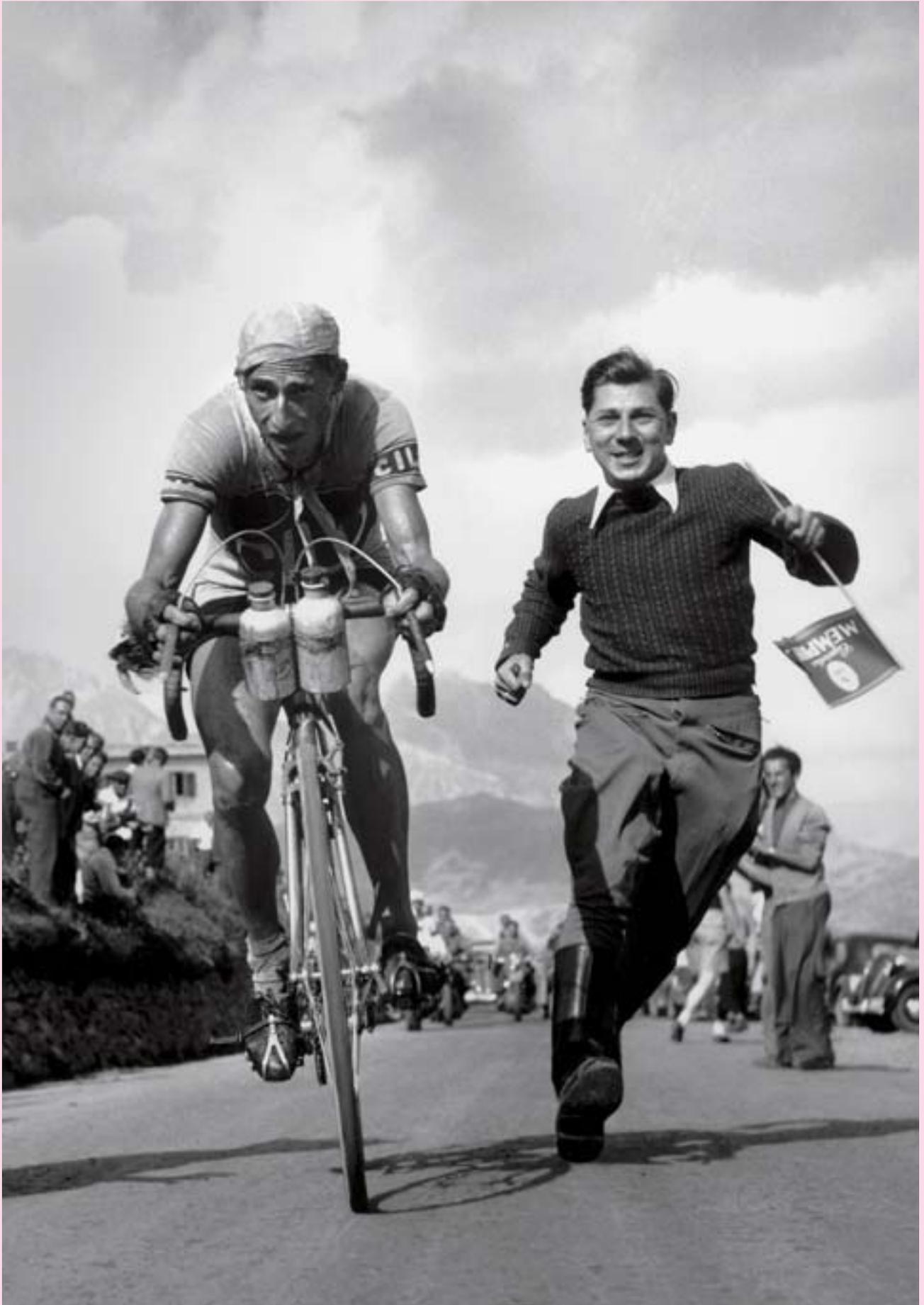


Er äusserte dies auch Armin von Büren gegenüber, als sein Partner bei vielen Sechstagerrennen ihm nahe legte, doch mit dem, was von einer schon weit aufgebrauchten Substanz übrig geblieben war, mit grösserer Umsicht umzugehen. Unverständlich blieb sein Verzicht auf die Stelle eines technischen Kommissars der Föderation. Er lehnte aufgrund absurder Spannungen zwischen den Funktionären ab, die, wie er meinte, jede Initiative verhinderten. Demgegenüber war er

stets bereit, jungen Menschen, die sich an ihn wendeten, Ratschläge zu geben. Grosszügig erinnerte er daran: "Das Haus auf dem Zollikerberg ist immer offen". Ich hatte jedoch den Eindruck, dass die angeborene Reserviertheit sich langsam verstärkte. Er erschien mir oft verwirrt, unsicher und traurig.

Wenige Wochen nach unserem letzten beruflichen Treffen zerschellte Hugo Koblet, am Steuer seines Wagens, unerklärlicherweise an einem Baum auf offenem Lande, längs der Strasse, die vom Dorf Esslingen nach Mönchaldorf führt. Es war der 2. November 1964. Wenige Tag danach starb er, ohne das Bewusstsein wieder erlangt zu haben.

Ich gab ihm das letzte Geleit an der Seite Sepp Rengglis und der Kollegen aus der Redaktion Bruno Galliker und Max Ruegger, zusammen mit Tausenden von Sportbegeisterten, sowohl Schweizern als auch ausländischen Sportlern, darunter Kübler, Clerici und Bobet, die gemeinsam mit Hugo Hauptpersonen einiger der eindrucksvollsten Episoden des heldenhaften Radsports der Mitte des vergangenen Jahrhunderts gewesen waren. An jenem Tag verlor Ferdy Kübler einen wertvollen Anhaltspunkt, der ihn in seiner Karriere als grosser Champion begleitet hatte. Ferdy, sechs Jahre älter als Koblet, war in Marthalen im Kanton Zürich in sehr einfachen Verhältnissen geboren und aufgewachsen. Sein Vater, Aufseher in der Irrenanstalt von Rheinau, erhielt einen monatlichen Lohn von 140 Franken: ein Einkommen, das zum Überleben der Eltern und der fünf Kinder zu reichen hatte. Zusammen versuchten sie, den mikroskopischen Lohn aufzubessern. Während der Schulferien ging Ferdy auf einem benachbarten Bauernhof arbeiten. Vom Sonnenaufgang bis abends um neun kümmerte er sich als Laufbursche mit gutem Willen um die Kühe. Der Lohn betrug 20 Franken im Monat, die er unangetastet dem Vater übergab. Eines Tages bekam er ein altes Fahrrad geschenkt, um für eine Nachbarin einkaufen fahren zu können. So begann seine Beziehung zum Fahrrad. Zwei Monate später stellte ihn der alte Brotbäcker Schneeбели ein und beauftragte ihn mit dem täglichen Ausliefern von zirka 40 Kilogramm Brot an die Einwohner der Fraktion Pfannenstiel. Diese anstrengenden Fahrten entwickelten seine Muskeln. Mit seinen Ersparnissen und



Rechts:

Im Frühling 1946 führte Kübler seine sportliche Vorbereitung in Lugano durch, in der Turnhalle von Georges Miez, Olympiateilnehmer als Turner im Jahre 1928 in Amsterdam und 1936 in Berlin.

Unten:

Ferdy Kübler und Emilio Croci Torti, sein getreuer Wasserträger, fahren mit dem Motorrad zum Start der Crans-Locarno, 6. Etappe der Tour de Suisse im Jahre 1952. Den Simplon erreichte Carlo Clerici als Erster, aber bei der Abfahrt holte "Ferdy National" auf und gewann am Gesamtziel.

einem kleinen Darlehen, abzahlbar in Raten von 5 Franken im Monat, kaufte sich Ferdy ein Rennrad. Er trat dann zu einigen Juniorwettkämpfen an und errang den ersten Sieg auf der Glarus-Rundfahrt. Damals war er noch keine 19 Jahre alt. Als Amateur gewann er in Le Locle und begeisterte Vico Rigassi, der diesem lebhaften und willensstarken Zürcher Athleten in einer Direktübertragung eine grosse Zukunft voraussagte. Im Jahre 1940 trat er den Berufssportlern bei und gewann sofort das Rundrennen von Lausanne. Das war ein viel versprechender Anfang, der ihm erlaubte, der Armut zu entfliehen. Die verschiedenen Erfolge brachten ihm die nötigen Mittel, seine unsicheren finanziellen Verhältnisse aufzubessern. Das Gespenst der Armut verfolgte ihn in seinen ersten Lebensjahren und zeichnete seine Jugend auf unverwechselbare Weise. Viele erinnern sich an ihn als aufmerksamen Rechner, und noch heute behaupten einige, er sei einer der umsichtigsten Sparer, eine Eigenschaft, die weniger Diplomatische sich nicht scheuen, als Geiz zu definieren, ein Gerücht, das fast zur Legende geworden ist. Um die Wahrheit zu sagen, wurde ihm das Sparen aus Prinzip von einem seiner Meister eingeschärft, dem unbezähmbaren Paul Egli, der ihm als grundsätzliche Disziplinen Pünktlichkeit und Sparsamkeit auferlegte. Ferdy, jetzt Berufssportler, liess sich in Adliswil nieder, das, nach den aufsehenerregenden Erfolgen, von den Sportbegeisterten in "Kübliswil" umgetauft wurde. Er mietete eine Wohnung für 20 Franken monatlich, die Hälfte dessen, was er im nahen Zürich hätte zahlen müssen. In der Zwischenzeit gewann er, mitten im Krieg, die Etappe Lausanne-Bern, eine der drei Etappen der

Tour de Suisse des Jahres 1941. Die nächste Ausgabe der Tour sollte dann ihm gehören. Zusammen mit Hunderttausenden seiner Landsleute wurde er zum Wehrdienst einberufen. Er wurde der Berginfanterie zugeteilt. Als 1947 die sportlichen Wettkämpfe wieder aufgenommen wurden, trat er zur Tour de France an und gewann die erste Etappe Paris-Lille und das Teilstück, das die Karawane von Strassburg nach Besancon brachte. Es waren die Jahre des beliebten Jean Robic, genannt "Glaskopf", des Triestiners Giordano Cottur und der Gebrüder Weilenmann. In jenem Jahr hatte sich Gino Bartali bei der Tour de Suisse bewährt und die Sportbegeisterten erlebten den ersten Wettkampf zwischen den beiden "K"s, von denen jeder eine Etappe gewann. Koblet erlangte den Sieg über die erste Teilstrecke mit dem Ziel Siebnen, während Kübler die Bellinzona-Sierre gewann. Diese war eine der spektakulärsten Unternehmungen Ferdys, der sich gleich nach dem Start vom Feld absetzte und nach einer 213 Kilometer langen Soloflucht als erster eintraf. Der Ehrenplatz am Walliser Ziel ging an Coppi, gefolgt von Bartali, Depredhomme, Schaer und Dupont. Dieser unvergessliche, taktisch unbegreifliche Galopp erregte Aufsehen. Alberto Barberis sagte in sein Mikrophon: "Ab und zu muss gezeigt werden, dass es keine Unbesiegbaren gibt. Man muss nur wollen!" Das war der Auftakt zu einer Reihe spektakulärer Duelle zwischen den beiden Schweizer Champions und die Einleitung zu der herrlichen Saison des "Ferdy National". In den sechs folgenden Jahren sollte er weitere zwei Male das Schweizer Etappenrennen gewinnen (1948 und 1951), zweimal den Klassiker Lüttich - Bastogne - Lüttich und der Flèche Wallonne (Wallonischer Pfeil) einmal die Bordeaux-Paris, die Tour de France, die Weltmeisterschaft in Varese und die Rom - Neapel - Rom, um seine Karriere im Herbst 1956 mit dem Sieg der Mailand-Turin zu beenden. Gleich dreimal wurde er Erster in der hoch angesehenen Rangliste des Desgrange-Colombo-Preises. Im Jahre 1957 nahm er noch an einigen Abschiedsveranstaltungen teil und zog den aussergewöhnlichen belgischen Sprinter Rik van Steenbergen und René Strehler, den aufsteigenden Stern, mit in das Abenteuer hinein. Mit Überlegenheit in die Geschichte des Radsportes eingedrungen,





wurde er zu einer ihrer grossen Hauptfiguren. Danach widmete er sich seiner Familie. Als Vater von fünf Kindern ist er heute glücklicher dreifacher Urgrossvater. In seinem unruhigen Ruhestand verstand er es, sich die Beliebtheit zu erhalten, die er auf Europas Strassen erobert hatte. Mit unvorhersehbarem Scharfsinn entwickelte er die angeborene Neigung für Public Relations. Dank seines unschlagbaren Spürsinns überliess er sein unverwechselbares Profil jahrelang einer Versicherungsgesellschaft, die viele auch heute noch mit seiner Nase assoziieren. Er war auch beliebter Testimonial des Crédit Suisse, der Villars, der Bio-Strath und der Trident. In fünfzig Jahren nahm er an über 2000 Veranstaltungen mit den Sportbegeisterten teil, um Erinnerungsfotos zu signieren. Auch Skilehrer war er, um dann, nach Überschreiten der siebzig Jahre, zum Golf überzuwechseln. Auf Anregung seiner jetzigen Frau, der hübschen und lebenswürdigen Christina, wurde er schnell zu einem pünktlichen Besucher der Golfplätze, von einer Leidenschaft beseelt, die von manchen Besessenheit genannt wird. Heute ist er Ehrenmitglied des Club d'Ascona, von Crans-Montana, Unterengstringen und Kensington in Florida. Gerne hält er sich südlich der Alpen auf. Wenn Emilio Croci Torti, sein getreuer Adjutant, ihn ruft, antwortet er mit "Hier!". Noch heute schätzt Ferdy die Ratschläge seines früheren Wasserträgers, der in der bildenden Kunst eine neue, geschätzte Tätigkeit als begabter Kunstmaler gefunden hat. Mehrmals hatte ich Gelegenheit, an den festlichen Vernis-

sagen seiner Ausstellungen teilzunehmen. Die Begegnungen mit Emilio waren jahrelang Prüfstand der lebhaften und freudigen Kameradschaft, die die Welt des Radsportes in jenen Jahren charakterisierte. Bartali, Nino Defilippis oder Ercole Baldini nahmen nie ein Blatt vor den Mund, wenn es darum ging, scherzhafte Episoden in Erinnerung zu bringen, die sich bei den Rennen ereignet hatten. "Hat Astrua eigentlich jemals die Uhr zu sehen bekommen, die du ihm damals versprochen hast, damit er dich in Lugano gewinnen lässt?" fragte Gino unvermittelt Ferdy. Er meinte damit einen Pakt, der geschlossen wurde, als sie in der Endphase eines Giro del Ticino keuchend die Serpentina des Monte Ceneri in Angriff nahmen. Ohne eine Miene zu verziehen, holte Ferdy an jenem Abend eine Swatch aus der Westentasche und entgegnete dem Toskaner, er habe sie ihm schon seit einer Ewigkeit geben wollen, aber sei es wegen der Zollprobleme, sei es wegen der Gedächtnislücken des Alters, er habe nie die Freude gehabt, jene alte Schuld zu begleichen. Erinnerungen, schlagfertige Antworten und lustige Enthüllungen waren immer ein Merkmal jener herzlichen Zusammenkünfte. Ferdy ist inzwischen eine der ältesten Hauptfiguren des Radsports jener heldenhaften Jahre. Bei der Parade der Sieger der Tour de France, die anlässlich des hundertjährigen Jubiläums des transalpinen Etappenrennens veranstaltet wurde, stieg er als letzter auf das Podium, nach dem neunundsiebzigjährigen Roger Walkoviac, gelbes Trikot 1956. Mit 87 Jahren absolviert er jetzt fleissig ein Rehabilitationsprogramm, um die letzten Folgen eines schlimmen Ausrutschers auf der häuslichen Treppe zu beseitigen. Mit seiner sprichwörtlichen Begeisterung hat er inzwischen schon seinen Freundeskreis zusammengerufen, um auf das neue Buch über sein Leben anzustossen, das der Herausgeber Peter Schnyder, gemeinsam mit Martin und Hanspeter Born und Sepp Renggli, dem legendären Chronisten der grossen sportlichen Ereignisse der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, ihm gewidmet hat. Es durchläuft seine magische Karriere und lässt in uns die Erinnerung an die Freuden und die Emotionen der fünfziger Jahre wieder aufleben.

\* Journalist, früherer Direktor der RTSI



## Ferdy und Hugo auf Italienisch

von Gian Paolo Ormezzano \*



Links:

Das letzte grosse Duell zwischen Koblet und Kübler fand bei der Tour de Suisse 1955 statt.

Koblet gewann das Rennen und die zweite Etappe, von Baden nach Delsberg, Kübler schlug den Rivalen auf der 5. Etappe von Sierre nach Locarno.

Auf dieser Seite:

Ferdy am Krankenbett Hugos, der bei der Abfahrt der Pau-Luchon, der klassischsten aller Pyrenäen-Etappen der Tour, gestürzt war.

Es war der 19. Juli 1954: aufgrund des Sturzes wird Koblet im Ziel eine Verspätung von über 26 Minuten verzeichnen und am darauf folgenden Tag wird er gezwungen sein, das Rennen zu verlassen.

Koblet und Kübler als Mannschaftskameraden bei der Tebag. In Wildegg, auf der Teilstrecke "Rennen auf den Schienen" der Schlossberg Rundfahrt von Lenzburg, im Jahr 1948 enteiltten sie dem Feld.

Es war in den Jahren, da sich Peppino de Filippo, endlich der (durchaus hervorragenden) Rolle des Partners Totò entwachsen, in einem Filmmonolog mit neapolitanischer Feierlichkeit die geheimnisvolle Frage stellte, wieso denn eigentlich alle grossen Champions des Radsports so eine lange Nase haben müssten. Er meinte damit Fausto Coppi, wahrhaft fast ähnlich Pinocchio, aber die existentielle Frage umfasste auch Gino Bartali, dessen Nase in Wirklichkeit eher dick als lang war. Und aus der Schweiz ragte die lange Nase Ferdyn Küblers hervor, eines Radsportlers, der eher eine lange Nase war, an der ein auf dem Fahrrad sitzender Körper klebte, und der erst Zweiter und dann Dritter bei zwei Weltmeisterschaften wurde. In den Jahren 1950 und 1951 errang er das gelbe und das Weltmeistertrikot. Er kämpfte auf allerhöchstem Niveau mit den Italienern, und zwar bei den Bergrennen genauso wie bei den Strassenrennen, diesen intensiven und fanatischen Veranstaltungen vergangener Zeiten. Kübler sollte ausgerechnet in Italien zum Weltmeister werden, in Varese, und beim Endspurt ausgerechnet zwei Italiener schlagen, Fiorenzo Magni mit der Kartoffelnase und Antonio Bevilacqua, auf venezianisch "labron" (Dicklippe) genannt, weil seine Unterlippe bis auf die Strasse herabhängt, wie ein Löffel, der etwas aufschaukeln wollte, vielleicht Luft, vielleicht die Anstrengung, die als Röcheln verkleidet herausströmte oder auch die Fliegen. Der italienische Radsport war damals absolute Spitze und das Mass aller Dinge, er beherrschte die Ranglisten, beeinflusste die Schaltungen, regulierte die Hackordnung. Ferdyn Kübler und Hugo Koblet, erste grosse Radsportler der Schweiz, wurden von den Sportbegeisterten des Bel Paese bestens empfan-

gen. Das war Ende der vierziger Jahre. Die Tatsache, dass bis dahin kein Schweizer den Giro d' Italia oder die Tour de France gewonnen hatte, war eine Garantie für traditionelle Ungefährlichkeit. Demgegenüber war die unvermittelt spürbare Klasse der beiden Sportler Garantie für Herausforderungen auf höchstem Niveau, auch spektakulärer Art, wie die sowohl radsportlichen als auch körperlichen Eigenschaften der Akteure erahnen liessen (später mehr darüber). Wohl gemerkt: in der Welt des Radsportes begeistern sich die Leute vor allem für den Radsport selbst, viel eher noch als für die Radsportler. Und selbst der erbitterteste Anhänger dieses oder jenes Radfahrers ist nie gegen den "anderen", er feuert ihn lediglich nicht an. Das genaue Gegenteil eben davon, was im der schmutzigen Welt des Fussballs geschieht. Man hat das schmerzhaft, aber zivilisierte Gefühl, früher eher unbestimmt, heute ganz stark, dass inzwischen alles, was nichts mit Fussball zu tun hat, von vornherein etwas Gutes und Gerechtes ist...

Bei Kübler und Koblet war es so, das keiner der beiden sich vom Ruhm des jeweils anderen beeindruckt zeigte, wie das mit Coppi und Bartali beim letzten Giro d' Italia vor dem Krieg (1940) der Fall gewesen war. Gino war Kapitän, Fausto Wasserträger, und Gino wurde überraschend von Fausto geschlagen, so dass danach die Rivalität der beiden sofort klar, aggressiv, scharf war. Ein schmerzhafter, schrecklicher und unverzichtbarer Kampf Mann gegen Mann. Beim grossen Radsport tauchten sie beide praktisch gleichzeitig auf. Ferdyn war gleichaltrig mit Coppi, sechs Jahre älter als Koblet, mit ungefähr dem gleichen Altersunterschied wie zwischen Gino und Fausto. Beide hatten allererste Erfahrungen mit dem Fahrrad beim Brotausfahren als Lieferbursche eines Bäckers gesammelt. Beide Zürcher, Ferdyn auf dem Lande geboren, in Marthalen, am 24. Juli 1919, und Hugo in der Stadt, am 21. März 1925, beide bei den ersten Wettkämpfen vom Nein der Eltern begleitet. Der in einigen schlechten Momenten sogar handgreifliche Vater Küblers, verlangte einen Bauern als Sohn und keinen Radfahrer. Die sorgliche Mutter Koblets (der Vater war verstorben, als der spätere Champion kaum neun Jahre alt war) hatte ihn in das Geschäft eines Silberschmiedes arbeiten geschickt, und



nur eine von der Vorsehung geschickte, durch die chemischen Reagenzien verursachte Furunkulose "rettete" den Jungen vor einem Schicksal als Goldschmied oder Ähnlichem.

Er verliess also diese Welt der chemischen Reagenzien, gegen die er allergisch war, und ging in die Werkstatt eines früheren Radrennfahrers, der Hugos "Sportkrankheit" begünstigte. Er war ihm bei seinem Einstand als Achtzehnjähriger in einem Wettkampf behilflich, von dem seine Mutter nichts wusste, und Hugo trug ein Hemd anstatt eines Rennfahrertrikots. Bei seinem ersten Sieg in einem Wettkampf in der Steigung in der Nähe von Oerlikon, erhielt Koblet als Preis einen Silberteller, fast ein Mahnruf des Schicksals zurück zu seiner ursprünglichen Bestimmung, zur Arbeit, zur Mühe. Dagegen war Kübler von seinem arbeitsbedingten Radfahren direkt zum Radrennsport übergegangen, von den Auslieferungen für einen Bäcker direkt zu den Wettkämpfen, ein "klassischer" Anfang für viele Radfahrer: Coppi war Lieferbursche eines Metzgers gewesen. Als Koblet sich einen Platz an der Sonne unter den Radprofessionals eroberte, und zwar bei der Mailand-Sanremo des Jahres 1947, die von Bartali gewonnen wurde, war er vierunddreissigster, jedoch vierter der Ausländer. Und in jenen Tagen war die Meteorologie den Legenden günstig gestimmt, so dass, nach der Bezwingung des Turchinopasses, nach dem Verlassen des schroffen Piemont, die Abfahrt zum ligurischen Meer tatsächlich voller Sonne war, immer und überall, und jener klassische Wettkampf hiess auch "corsa al sole", "Rennen zur Sonne".

Das andere "K", das Küblers, war damals schon fest verankert im grossen Radsport. Ferdy wurde professioneller Radfahrer im Jahre 1940, dem Jahr Coppis. Die Neutralität der Schweiz hatte ihm erlaubt, in der Heimat weitere Rennen zu fahren: als Amateur verzeichnete er die Erfolge der Tour von Lemane (1938), beim Grand Prix von Le Locle und der Rundfahrt von Basel (1939). Der erste Sieg bei einem Rennen unter Vertrag erfolgte bei der A travers Lausanne (Durch Lausanne), die er später noch viermal gewinnen sollte: ein Zeitfahren, auf ihn zugeschnitten genauso wie die Klassiker – und auch die mit Anstiegen, und so wie auch die für Sprinter, die mit einem Endspurt



endeten. Ganz einfach, weil Ferdy Kübler alles beherrschte. Sogar auf der Bahn: Schweizer Champion beim Verfolgungsrennen im Jahr 1942, im selben Jahr, in dem er auch die Tour de Suisse gewann, die von ihm dreimal gewonnen wurde, genauso wie von Koblet. Perfekt war er sogar bei den Public Relations, im Wettkampf und ausserhalb der Wettkämpfe: immer im richtigen Augenblick zornig oder fröhlich, vorwiegend mit einer närrischen Ader. In ihrem Lande wurde bei den beiden Sportlern im Grunde niemals jene Zweiteilung gesucht, die jemand für lebensnotwendig, oder mindestens sehr wichtig hält im Radsport. Als ob, nach der "Regel der zwei" oder, wenn man will, des Duells, ein Champion nur dann ein Champion wäre, wenn er bei sich zu Hause, auf seinem Wege, zwischen seinen Rädern, noch einen zweiten Champion hätte, einen mit dem gleichen Pass, und den er einmal besiegt und einmal nicht. Und die beiden teilen sich die Gunst des Publikums, für den einen oder den anderen schlagen die Wogen hoch (oder sie schlugen hoch, denn heutzutage dreht sich vielerorts auf der Welt alles um Fussball), in der "Bar Sport", die Frotzeleien kreuzten sich über die Strasse hinweg, wo jeder seinen Mann erwartete, um ihn wenige Sekunden lang zu sehen, wenige Sekunden, die so viel wert sind. Paolo Conte singt "Sono qui che aspetto Bartali, scalpitando sui miei sandali" ("ich warte hier auf Bartali, ungeduldig scharren meine Sandalen"). Die weltberühmte helvetische Neutralität schien sich auf die beiden Sportler zu reflektieren, immer verhielten sie sich respektvoll gegeneinander, niemals benutzten sie die Ellenbogen. Ausserhalb der Schweiz lagen breite Strassen

Hugo Koblet kämmt sich am Ziel einer Etappe der Tour des Jahres 1951. Eine gewohnheitsmässige Geste, die zum Erscheinungsbild und Mythos des "pédaleur de charme" gehörte.

Rechts:

Koblet kehrt nach dem Sieg beim Giro d'Italia des Jahres 1951 im Triumph in die Schweiz zurück. In Zürich, seiner Geburtsstadt, empfängt ihn eine begeisterte Menge entlang der Bahnhofstrasse.

vor ihnen, so dass jeder Gelegenheit hatte, seine eigenen schönen Unternehmungen durchzuführen.

Wie schon gesagt, war Italien damals die Nation, die in der Welt des Radsportes den Ton angab. Unter anderem hatte sich diese Nation erlaubt, im Jahr sofort nach Kriegsende den Giro wieder zu organisieren, im Jahre 1946, als die Trümmer noch rauchten, während Frankreich, das doch am Siegetisch gesessen hatte, mit seiner Tour bis 1947 wartete. Und in Italien wurde Kübler sehr bald an Bartali gekoppelt, als Champion, der die Strasse frass, die Gegner ankurrte, das Rennen Meter um Meter neu erfand. Dagegen wurde Koblet sofort von Coppi angezogen, der so wie er von fast feierlicher Klasse war, so sehr an Zeremonien gebunden, die niemals laut waren, an die Flucht vor der lärmenden Menge, an Meditation über die Programme, so dass das Rennen zu einer mathematischen Übung des Kraftaufwandes wurde, die nur wenige zu begreifen imstande waren. Bartali und Kübler schrien der Menge starke Worte zu, Coppi und Koblet flüsteren ihre kräftige Worte. Koblet war, unter anderem, auch bald mit Coppi durch ein schwieriges Verhältnis mit der eigenen Gesundheit vereint, und auch durch das Schicksal: beide kränklich, wie man es oft von Frauen behauptet, die sogar noch durch die Krankheit an Charme gewinnen können, und auf irgendeine Weise von Unheil und Trauer gezeichnet, im Hinblick auf das für beide frühzeitige, tragische Ende.

Mit ausserordentlicher Sympathie bedachte das damalige Italien die beiden Schweizer Radsportler, zwar Ausländer, jedoch entschieden weniger fremd als die belgischen oder französischen Radsportler, ('Der Fremde' des Romans Albert Camus' ist mehr ein Fremder denn ein Ausländer, nur um die spezielle Wertung dieses Adjektivs in diesem Zusammenhang zu erklären), wahrscheinlich weil es jenes kleine oder grosse Stück Italien gibt, inmitten der Schweiz, dem die sprachliche Ehre erhalten blieb. Diese Sympathie ermöglichte es Koblet, als erstem Ausländer, und auch als erstem Schweizer, unter dem Applaus der Italiener, obwohl er ikonoklastisch ihre Lokalidole zerstörte, Sieger eines Giro zu werden, vor Bartali, der Zweiter wurde, mit gleich 5 Minuten und 12 Sekunden Vorsprung, und sich dadurch den

Beinamen "blonder Falke" zu verdienen. Bei diesem Giro schied Coppi nach einer durch einen unglücklichen Sturz zwischen Vicenza und Bozen verursachten Beckenfraktur genau an dem Tag aus, an dem der schöne Hugo zum ersten Mal im rosa Trikot erschien: am Ziel dieser Etappe, die für Fausto "infausta" (verhängnisvoll) war, wie damals geschrieben wurde, waren Bartali Erster, Koblet Zweiter und Kübler Dritter. Aber der Sieger des Giro wurde nicht vom "grossen Abwesenden" überschattet, so glänzend waren seine technischen und sportlichen Leistungen, so überzeugend seine reine Klasse, so talentiert sein "charmanter" Pedaltritt.

Während man von Coppi behauptete (aber es schrieb kaum jemand darüber), dass er, am Ziel angekommen, sich zwei Finger in den Hals stecke, um wer weiss was hervorzuwürgen, schrieb man über Koblets äusserste Sorgfalt, mit der er sich wieder zurechtmachte, sich mit etwas Kölnisch Wasser bespritzte, und vor allem, sich akkurat kämmte. Auch und vor allem am letzten Tag, bei der Ankunft in Rom - es war das Heilige Jahr - vor dem Papst: dort kniete der protestantische oder evangelische Koblet respektvoll nieder, neben dem frommen Bartali, gegenüber von Pius XII, und keine Fernsehkameras waren dabei, alles wurde grossartig von einigen Fotografien und von der Phantasie einiger Rundfunkreporter und Schreiber festgehalten. Wenige Tage, nachdem Koblet das rosa Trikot erkämpft hatte, wurde auch Kübler zu einem "ersten Schweizer": als Gewinner der Tour de France trug er mit seiner natürlichen Eleganz das gelbe Trikot in Paris. Er kam dort nach einer Ausgabe der "grande boucle" an, in der die italienische Nationalmannschaft das Rennen in den Pyrenäen aufgegeben hatte, mit Fiorenzo Magni im gelben Trikot und Gino Bartali, dem Gewinner der vorjährigen Ausgabe, um mit einem Aufsehen erregenden Rücktritt auf die Zügellosigkeit der französischen Sportanhänger auf Frankreichs Strassen zu antworten, die die Männer der grünweissroten Mannschaft mit "succhiaruote" (Reifensauger) betitelten. Es war ein guter Sieg für Kübler, der behauptete, dass er auf jeden Fall gegen jeden angetreten wäre und gewonnen hätte. Bei Beteiligung der Italiener, sagte er, wäre das Rennen für ihn sogar besser kontrollierbar gewesen, und niemand, auch nicht Magni und Bartali, sprach



Koblet und Coppi nehmen gemeinsam die Steigungen des Sellajochs auf der 19. Etappe des Rennens Aurora di Cadore - Bozen, in Angriff. Am Ziel wird der Italiener gewinnen, der am darauf folgenden Tag nach einer epischen und viel diskutierten Leistung auf dem Stilfser Joch dem Schweizer das rosa Trikot abnehmen sollte.

in diesem Zusammenhang von Geschenk des Schicksals. Tatsache ist, dass Koblet faszinierend war und Kübler sympathisch, die Leute hatten alle bestens die menschlichen Eigenschaften der beiden begriffen. Im Jahr nach Kübler gewann auch Koblet seine Tour de France: er dominierte auf fast zarte Weise, federleicht, 22 Minuten vor dem Zweiten, Geminiani, einem Franzosen aus der Romagna, wie vor jedem Ziel sich mit eitler Regelmässigkeit kämmend, während Bartali Vierter nach fast einer halben Stunde wurde, und Coppi vernichtet war nach einer Krise im Süden. Koblet gewann auf den Pyrenäen und nach Chronometer, führte in den Alpen. Die zwei einzigen Schweizer Siege bei der "grande boucle" folgten also aufeinander: damals sprach man von einer aufkommenden Schweizer Diktatur, aber 1952 nahm Coppi die Herrschaft wieder auf, beim Giro so wie bei der Tour. Im Jahre 1951 erreichte Kübler sogar den Weltmeistertitel, er erkämpfte ihn in einer Domäne des italienischen Radsports, in Varese, (aber nur ein paar Meter von der Schweiz entfernt) mit einem denkwürdigen Endspurt dieses langnasigen Sportlers, der das Rennen bis zum Schluss perfekt im Griff hatte. Nach dem Sieg über Magni und Bevilacqua, wie schon gesagt (Coppi war offiziell krank, in Wirklichkeit gefiel ihm die italienische Mannschaft nicht), gab es Applaus für alle. In der vorhergegangenen Nacht hatte Kübler bei einem Tessiner Freund und Wasserträger, Croci Torti, übernachtet, der ihm sein Ehebett überliess, damit er so gut wie möglich schlafen konnte. Bemerkenswert ist, dass vor ihm ein anderer Schweizer den Weltmeistertitel erreichte, Hans Knecht im Jahre 1946, ausgerechnet in Zürich, aber es war von einem Sonderpreis des Schicksals an einen Unbekannten die Rede, auf einer für eine echte Selektion zu leichten Strecke. Im Jahre 1953 dominierte Koblet beim Giro schon lange über Coppi, der kraftlos erschien, sowohl körperlich als auch seelisch, nach einer langen Reihe von Unfällen. In Wahrheit waren da auch der Beginn seiner intensiven und schwerwiegenden Liebesgeschichte mit der später hochberühmten "Dama Bianca" (der Weissen Dame), und der Tod seines Bruders Serse, zwei Jahre vorher, durch einen Sturz bei einem Rennen. Vielleicht war das auch der Grund für seine Krise in Montpellier gewesen, in tragischer Nach-



ahmung Bartalis, der seinen Bruder Giulio auf die gleiche Weise verlor. Im Jahre 1953 wurde Koblet, wie gesagt, auf dem Stilfser Joch bezwungen, auf der vorletzten Etappe, von Coppi, der ihm das rosa Trikot abnahm. Es war am Ende eines Tages, an dem Dinge geschahen, von denen keiner glaubte, dass sie noch geschehen könnten. Fausto gewann viele Gelegenheitshelfer wieder, die ihm jedoch entsagungsvoll ergeben waren. Am Vortag hatte Koblet sein zwölftes rosa Trikot durchs Ziel gebracht, und obwohl er eine Bronchitis hatte, schien er dennoch nicht bezwingbar, während Coppi, der nur 1'59" zurück lag, einen resignierten Eindruck machte. Nach Überwindung des Stilfser Joch hatte Coppi in der Klassifizierung 1'29" Vorsprung vor Koblet. Am letzten Tag, von Bormio nach Mailand, fuhr der Campionissimo mit äusserster Aufmerksamkeit, während Koblet hustete. Dritter in der Rangliste wurde Pasqualino Fornara, der aus Piemont stammte und der wegen seiner vier Erfolge bei der Tour de Suisse "der Schweizer" genannt wurde.

Borges würde von überkreuzten Schicksalen sprechen (und zwar oft gerade im Veltlin überkreuzt, Bormio und Sondrio waren immer "grosse Ziele"): im darauf folgenden Jahr brachte Koblet Carlo Clerici zum Sieg, der italienische Wurzeln hatte und frisch naturalisierter Schweizer war und der mit ihm in derselben Mannschaft war, unter einem früher grossen italienischen Champion, Learco Guerra. Vielleicht war es auch nicht

vorausgeplant, aber Clerici gewann die sechste Etappe durch eine überraschende, sogar sehr überraschende Flucht, die ihm etwa zwanzig Minuten Vorsprung vor den Favoriten gab. Grosszügig fügte sich Koblet in die Rolle des "Wasserträgers" Clericis und kontrollierte Coppi, dessen Reaktion nach einer Magenverstimmung durch Austern zu erwarten war. Koblet besiegte Coppi um siebenundzwanzig psychologisch höchstwichtige Sekunden auf der chronometrierten Teilstrecke des Gardasees. In Mailand kam Clerici mit 25 Minuten Vorsprung vor Koblet an, der Zweiter wurde. Er schlug sich auf den Bergen durch, genoss den "Streik am Bernina", als der Schweizer Berg vom grossen Feld in einem müden Schrittempo befahren wurde, als provozierende Reaktion auf die Beschuldigungen geringen Einsatzes oder des "Vitellonismus" - der Film Fellinis "I vitelloni" ("Die Nichtsnutze") war gerade herausgekommen - , die allen Teilnehmern des Giro, ausser Clerici, galten, und auch als Antwort auf die Drohung "blockierter" Prämien. Der Endspurt in der Radsporthalle Vigorelli von Mailand, als der Belgier Rik van Steenbergen, ein Meister des Sprints auf Weltniveau, als Erster einfuhr, fand vor einem Publikum statt, das so lautstark piff, dass nicht einmal die Glocke zu hören war, die die letzte Runde dieser Farce ankündigte.

Aber jetzt ist die Zeit für eine Erinnerung und eine Erklärung gekommen, um zu berichten, was der Radsport in jenen Zeiten bedeutete. In Europa, oder wenigstens in Frankreich, Italien, Belgien, der Schweiz und in Spanien, gab es nicht wie heutzutage eine riesengrosse tyrannische Volksbeliebtheit des Fussballs. Der Radsport hatte die grösste psychologische Macht über die Massen, es war der Sport aller Sportarten, unter anderem noch nicht einmal vom Fernsehen entdeckt, das ihn später blossstellen und auch die hässlichen Seiten einer raubtierhaften, schmutzigen Anstrengung enthüllen sollte. Es gab nichts, was mit dem heutigen Medienrummel vergleichbar gewesen wäre, aber ein Niesen Bartalis, Coppis, Küblers, Bobets der Franzose, oder Koblets war wichtiger als die Tore eines noch so berühmten Fussballvereins. Deshalb war der Streik am Bernina eine internationale Angelegenheit, der die Regeln und die Gewissen erbeben liess. Die schriftliche Presse war noch vom "Chor" oder seinen

Erben dominiert, von den Leuten, die damals, am Anfang des 20. Jahrhunderts (die erste Tour de France fand 1903 statt, der erste Giro d'Italia 1909), die Taten der Radsportler beschrieben hatten, die auf den staubigen Strassen nicht sichtbar waren, die sie aber bis in die kleinsten Einzelheiten beschrieben, mehr noch, von ihnen erzählten und sie mystifizierten, sie darstellten wie löwenhafte Helden oder wie verzweifelte, bewunderungswürdige Zyrener. Diese Art von Presse hatte für die Radsportler und den Radsport, Sinnbild der Leidenschaft, eine ungeheure Gunst des Volkes erschaffen, während er dazu bestimmt war, die Tücken des Wohlstandes zu erfahren, der das Automobil einflüsterte und den Schweiß entweihete, indem er ihn ganz einfach Transpiration nannte. Nebenbei erwähnt, wir meinen sagen zu können, dass in jenen Jahren auch im Radsport, der vorher die grosse Liebe für seinen "Chor" und seine Anhänger war, die eine oder andere wissenschaftliche Studie aufkam, die vom Journalismus popularisiert wurde. Man begann, von Gewicht und von Massen zu sprechen, von der Art der Anstrengung usw., und dies wurde auch von Coppi begünstigt, der auf dem Sattel ein Apollo war, jedoch zu Fuss eine hässliche Gestalt. Kurz gesagt, die



Liebe verwandelte sich in Erotik, Voraussetzung für die letzte Weiterentwicklung, die zur Pornographie.

Denn der heutige Sport ist tatsächlich etwas Pornographisches, Vulgäres, voller Exzesse und übertriebener Sophistikation und präsentiert sich scheinheilig (Sophistikation - Vulgarität, der Sport lebt auch von Oxymora). Der Athlet wird entblösst, mehr als bei jedem Striptease, der Athlet mit seiner Bauchspeicheldrüse, der Athlet mit geöffnetem Herzen und durchwühlt, und die Zuschauer sind unbewusst (oder nicht?) ein wenig so wie die der Rotlichtvorstellungen: sie schauen sich die Spezialisten an, wie sie das perfekt

Koblet und Kübler als Paar beim Zürcher Sechstagerennen von 1956, bei dem sie den 4. Platz einnahmen.

tun, was auch sie gerne tun würden, was sie aber nur selten tun können.

Aber zurück zu den zwei K, die seltsamerweise nie zu der Abkürzung K2 zusammengezogen wurden, womit im Jahre 1954 der zweithöchste Berg der Welt gemeint war, der zum ersten Mal von einer italienischen Expedition erstiegen worden war. Kübler, der sich auch als Skilehrer betätigte, um in den Wintermonaten einen Sport auszuüben, strotzte vor Gesundheit und bewies es auf ausgelassene Art. Er ist siebenundachtzig



Jahre alt, in seinem Leben gibt es auch zwei Frauen, er übt hervorragend den Beruf des Veterans aus und wenn er ins Tessin kommt, lässt er die Erinnerungen spielen mit Croci Torti, der der Gefährte seiner Anstrengungen war und der heute ein begabter Maler ist. Seinen letzten Sieg errang er mit siebenunddreissig Jahren, auf der Strecke Mailand-Turin. Er siegte öfter als Koblet, über dessen körperliche Beschwerden wir berichten werden, auch klassische Strecken wie Lüttich-Bastogne-Lüttich und Flèche Wallonne. So wie Koblet war er ein guter Verfolger. Er hat gut verdient und er hat sich selbst gut verkauft. Er war das, was man eine grosse Persönlichkeit nennt und ist es immer noch. Wenn er die Zeit zurückdrehen könnte und einen Wunsch frei hätte, er würde sich den Giro d'Italia wünschen.

Koblet war zart wie eine Treibhauspflanze, während Kübler eine Gebirgspflanze zu sein schien. Im Jahre 1949 brach er sich ein Bein, seine Knochen schienen so zerbrechlich zu sein wie die Coppis. Bei der Tour des Jahres 1953 versuchte er, wieder aufzuholen, nachdem Coppi ihm am Ende den Giro abgekämpft hatte, stürzte dabei und wurde ausser im Körper auch in der Seele gezeichnet: auf ihm lastete eine ständige Traurigkeit (heute wür-

den wir sagen, ein Pechvogel). Er schloss mit dreiunddreissig Jahren mit den Wettkämpfen ab, nach sehr vielen Bahnkilometern, einschliesslich neun Sechstagerennen. Sein letzter Sieg erfolgte bei einem Kriterium im Tessin. Er war unruhig, voller seltsamer Beschwerden, ging nach Südamerika. Er gefiel den Frauen und heiratete eine sehr schöne Frau. Er verlor viel Geld bei verschiedenartigen Geschäften, die sich als keine guten Investitionen herausstellten, er eröffnete eine Benzintankstelle bei der Radrennbahn von Oerlikon, wurde auch Inspektor einer Erdölgesellschaft. Er versuchte sich auch an einer Karriere als Kommentator beim Radio und als Techniker des Radsport-Verbandes, als Sichtungsexperte der Schweizer Bahnradfahrer. Er starb vier Jahre nach Coppi, im Jahre 1964. Er hatte Probleme, seine kinderlose Ehe hatte nicht funktioniert (Kübler ist mehrfacher Vater und mehrfacher Grossvater und hat zweimal geheiratet). Er zerschellte in seinem Wagen an einem Baum. Manche sagten, er habe jene gerade Strasse mehrmals schnell durchfahren, hinauf und hinunter, fast wie um etwas zu suchen, mehr ein Ende als einen Neuanfang. Auch im Tessin wurde er sehr beweint. Er hatte den Militärdienst in Bellinzona abgeleistet, in der Berginfanterie, er hatte Radfahrerfreunde wie zum Beispiel Emilio Croci Torti, Remo Pianezzi und Fausto Lurati, mit denen er sich auf der Piazza della Cattedrale von Lugano für jene Fotografien in Pose stellte - der Radfahrer in Pose, das gespielte "Surplace" - die uns heute wahrhaft als historisch erscheinen.

Kübler hat immer nur Gutes über Koblet gesagt, und ebenso Koblet von Kübler. Eine kurze Zeit lang gehörten sie auch derselben Mannschaft an. Auch Bartali und Coppi waren eine Saison lang Mitglieder derselben Mannschaft, aber Coppi spielte als Wasserträger seinem Kapitän den Streich, ihm den Giro vor der Nase weg zu schnappen. Bartali hatte immer ein gutes Verhältnis zu Kübler, Coppi hat immer Koblet bewundert, auch wenn der Schweizer ihn besiegte. Es ist wahrscheinlich, dass Bartali und Coppi die Feindschaft nur spielten, die ihnen das Drehbuch des Radsports als Duell abverlangte, aber Kübler und Koblet spielten niemals die Freundschaft, die sie verband, sie fühlten sie tief im Innern.

\* *Journalist und Schriftsteller*

Emilio Croci Torti,  
Ferdy Kübler und Hugo  
Koblet in Locarno, Ende  
der vierziger Jahre.

#### STECKBRIEF KÜBLERS

Geboren am 24. Juli 1919 in Marthalen (Zürich), debütiert er im Berufssport im Jahre 1940 mit dem Sieg des Rennens A travers Lausanne und dem Schweizer Titel im Verfolgungsrennen. Im folgenden Jahr verdoppelt er diese Erfolge, schlug den nationalen Stundenrekord und siegte auf der Berner Etappe der Tour de Suisse, bei der er den dritten Platz belegt. Im darauf folgenden Jahr wurde der erste Platz daraus.

Nach dem Krieg nimmt Kübler zu dem grossen italienischen, belgischen und französischen Radsport Kontakt auf. In der ersten Tour de France nach dem Krieg, im Jahre 1947, gewinnt er zwei Etappen. Im Jahre 1948 trainiert er in seiner Heimat und gewinnt die Tour de Suisse, die Tour de Romandie und den Schweizer Titel im Strassenrennen. Im darauf folgenden Jahr wird er Zweiter bei der Weltmeisterschaft und beim Giro di Lombardia und siegt bei einer Etappe der Tour. Im Jahre 1950 ist er der erste Schweizer, der die Tour gewinnt. 1951 gewinnt er die Rennen Rom-Neapel-Rom, die Flèche Wallonne, die Lüttich-Bastogne-Lüttich, die Tour de Romandie und die Tour de Suisse und wird Weltmeister im Strassenrennen.



In seinem Palmarès finden sich auch drei Erfolge in der Challenge Desgranges-Colombo, einer Art Weltmeisterklassifizierung nach Punkten, vier Giri del Ticino, drei nationale Titel als Verfolger und einer als Radfahrer im Querfeldeinrennen.



#### STECKBRIEF KOBLETS

Geboren am 21. März 1925 in Zürich, beginnt er mit dem Berufssport im Jahre 1946, im Jahr darauf gewinnt er die Vierwaldstätterseerundfahrt und eine Etappe der Tour de Suisse. Im Jahr 1948 erkämpft er eine schwere Gebirgetappe bei der Tour de Suisse und verzeichnet einen Etappenerfolg auch bei der Tour de Romandie. Eine weitere Etappe der Tour de Romandie gewinnt er 1949, dann folgte eine lange Pause aufgrund einer bei einem Sturz im Training erlittenen Beinfraktur. Erfolge beim Giro d'Italia 1950, mit dem Sieg über zwei Etappen, und Erfolg auch bei der Tour de Suisse, die er auch 1953 und 1955 gewinnt. 1951 der Sieg bei der Tour de France, dann wird seine Karriere aufgrund verschiedener körperlicher Beschwerden von mehreren Zeiten der Untätigkeit unterbrochen. Insgesamt 197 Siege in seiner Karriere, zuletzt 1958 beim Kriterium von Locarno.

Koblet ist nach sechzig Stunden Todeskampf in der Nacht vom 5. zum 6. November 1964 den Verletzungen erlegen, die er davontrug, als sein Wagen auf einer zwanzig Kilometer von Zürich entfernten Strasse an einem Baum zerschellte.



## Siebenundachtzig Jahre “kaiserlicher” Sprint

Marco Blaser begegnet Ferdy Kübler



Links:

Kübler auf der 3. Zeitetappe  
der Tour de Romandie, der Genf-  
Lausanne im Jahre 1953.

Er wird als Dritter das Ziel  
erreichen, nach Koblet und dem  
Italiener Pasquale Fornara.

In der Gesamtklassifizierung wird  
Kübler Siebter, 9'38" nach dem  
Gewinner Koblet.

Auf dieser Seite:

Glück und Erschöpfung auf  
dem Gesicht Küblers nach  
dem Sieg beim Grossen Preis  
von Le Locle 1939.

Kübler mit Emilio Croci  
Torti bei der Tour de  
France 1950.

Mein jüngstes Interview mit Ferdy Kübler fand im vorigen Herbst statt. Wir trafen uns in Regensdorf, einem Satellitendorf der Zürcher Peripherie. In der Hotelbar zeigte ein multimedialer Projektor in schneller Folge eine Serie von Bildern der prägnantesten Augenblicke aus der sportlichen Karriere des beliebten Athleten. Es war ein Geschenk des Herausgebers Schnyder und Christinas, der von Ferdy unzertrennlichen zweiten Ehefrau, um das Ende eines Albtraums zu feiern. Während des Sommers, am 27. Juli, drei Tage nach seinem Geburtstag, war er von der Treppe gefallen und hatte sich mehrere schmerzhaft innere Verletzungen zugezogen. Der klassische Unfall im Haushalt, der ihn zu einer Reihe von Behandlungen und Aufhalten in Rehabilitationszentren zwang. "Ich kann mich nicht daran erinnern, je so gelitten zu haben. Ausserdem ist mir das mit vollen 87 Jahren passiert. Eine Warnung, vorsichtiger zu sein!" Er sagte das mit einem schallenden Lachen, bat mich aber gleichzeitig, nicht zu übertreiben mit Umarmungen und Schulterklöpfen.

Meine Begeisterung für Ferdy Kübler entstand Ende der vierziger Jahre. Ich idealisier-



te seine Tollkühnheit, die mit Löwenkraft vollbrachten Leistungen (sein Sternzeichen ist Löwe), von denen die Reporter des Radiomonteceneri berichteten: Vico Rigassi, Alberto Barberis und Giuseppe Albertini. Er war Kämpfer mit eisernem Willen und schenkte mir unzählige Tage der Freude. Ich war stolz auf seinen Sieg bei der Tour de France im Jahre 1950 und 1951 über den Endspurt am Ziel von Varese, der ihm das Regenbogentrikot bescherte. Unter den Klassechampions waren damals auch Koblet, Bobet, Bartali, Coppi und Magni, aber ich blieb meiner Wahl immer treu. Deshalb war ich besonders glücklich, ihm persönlich bei der Weltmeisterschaft 1953 in Lugano begegnen zu dürfen, die von Fausto Coppi auf der Zielgeraden des Flughafens von Agno gewonnen wurde. Ich hatte mich als Assistent der ausländischen Radioreporter beworben. Ich wurde dem holländischen Team anvertraut, das von Wout Pagano geleitet wurde, und überredete Ferdy, ein paar Minuten für eine Verbindung mit Hilversum zu opfern. Ich traf ihn danach wieder bei der Tour de Suisse im Jahre 1955. Dank eines Wettbewerbs für neue Stimmen war ich beim RSI als Radioreporter eingestellt worden. Durch eine spontane Sympathie, die sich mit Emilio Croci Torti ergab, dem Adjutant des Kapitäns, wurde mir der Zugang zur Schweizer Mannschaft erleichtert. Ich konnte mich damals davon überzeugen, dass seine erklärte Verbindung zum Tessin aufrichtig und tiefgehend war.

Fühlst du dich noch sehr mit den Tessinern verbunden?

Ja. Das Tessin ist meine zweite Heimat. Siebenundzwanzig Jahre lang habe ich jedes Jahr mit der Familie einen Monat Ferien in Lugano-Paradiso verbracht, im Hotel Beurivage Ivo Huhns, der ein grosser Freund für mich ist. In jener Zeit habe ich viele dauerhafte freundschaftliche Beziehungen vertieft. Man denke nur an meine Verbindung zu Emilio, die 1950 bei den harten Kämpfen um den Sieg der Tour de France entstand. Bei ihm zu Hause habe ich am Vorabend des Sieges von Varese eine schmackhafte Gemüsesuppe gegessen und danach einen tiefen Schlaf genossen, der mitverantwortlich für den Weltmeisterschaftssieg war. Unvergesslich bleiben auch der Grenzübertritt bei Stabio, die Fahrt nach Lugano und das



Jubeln auf der Piazza della Riforma mit den Umarmungen tausender Sportbegeisterter. Ich habe nie einen Giro del Ticino versäumt und dieses Rennen viermal gewonnen.

Der Sieg bei der Tour de France war das Ereignis, das dein Leben verändert hat. Paris hat dich in die Liga A befördert. Wie viel hast du damals verdient?

Die gesamten Preise wurden gerecht unter den Mannschaftsmitgliedern verteilt. Jeder bekam zirka 5000 Franken. Nach der Apotheose am Parc des Princes habe ich zirka achtzig Verträge für die Revanchetreffen unterschrieben, das hat weitgehend die auf den Alpen und den Pyrenäen erlittenen Anstrengungen wettgemacht. Jedenfalls habe ich gut verdient und ich kann nicht klagen, auch wenn die Summen damals nicht mit den heutigen Prämien und Verträgen vergleichbar sind. Ich konnte mir eine Wohnung in Zürich kaufen und die Struktur des Blumen-geschäftes erneuern, das Rösli, meine damalige Frau, eröffnet hatte. Einige Wochen später bot mir die Tebag einen festen Vertrag mit einem Monatsgehalt von 500 Franken an. Ein Geschenk Gottes! Ich bin also zufrieden, auch weil es mir gelungen ist, das Gespenst der Armut fernzuhalten, das die dunklen Zeiten meiner Kindheit und Jugend zeichnete.

Welches sind die schönsten Augenblicke, an die du dich am intensivsten erinnerst?

Natürlich die Tour. Ich war schon 31 Jahre alt und das war die Gelegenheit für einen bemerkenswerten Leistungssprung. Und dann das Weltmeistertrikot, das man ein ganzes Jahr lang tragen kann. Ich habe das damals in Lugano gefeiert, womit ich die Verbandsführung zusammen mit ihrem Präsidenten Senn verspottet habe. Nachdem er mich monatelang ignoriert hatte, ist er auf einmal

aus seiner legendären Trägheit aufgewacht und hat mich zu einem festlichen Empfang nach Zürich eingeladen. Diesem Marschbefehl habe ich nicht gehorcht und habe es vorgezogen, ein gutes Glas Wein auf der Piazza von Lugano zu trinken. Ohne die magischen Momente des Wochenendes in den Ardennen zu vergessen, ist die lange, zermürbende Bordeaux-Paris, die ich 1953 gewann, unauslöschlich in meiner Erinnerung. Start um eins in der Nacht, während die Ankunft für 17 Uhr geplant war, nach 573 Kilometern Rennen, 16 Stunden ohne Pause auf dem Rad. Gleich nach dem Start machten wir zu dritt einen Ausreissversuch: Ockers, Van Est und ich. Ich machte die ganze Arbeit allein und sicherte mir also auch den ersten Platz. Eine grosse Genugtuung, die mich untrennbar mit den köstlichen Flaschen Bordeaux verband, hinter denen gleich die guten Tessiner Merlots kamen.

Du hast oft im Endspurt gewonnen. Ich kann mich noch an deinen unwiderstehlichen Sprint erinnern, den einige Experten als "kaiserlich" bezeichneten. Wo liegt das Geheimnis dieser Kraft, die du in der Nähe des Ziels entwickeln konntest?

Ich glaube, das ist vorwiegend ein Geschenk der Natur. Ich bin meistens vor dem Ziel mit einer gewissen Reserve angekommen. Dann kam eine psychische Kraft dazu, die es mir erlaubte, instinktiv alle Muskeln zu koordinieren und mit einer plötzlich wieder gefundenen Kraft alle noch vorhandenen Energien auszuschöpfen. Sicher, die Duelle mit Rik van Steenbergen bleiben unvergessen. Auch die Endspurte des Spaniers Poblet beeindruckten mich wie heute die Cipollinis.

Wie jeder von uns hast auch du schwierige Momente durchlebt. Welches waren die schwersten Episoden?

Die letzte war der Sturz im vergangenen Sommer. Auch in der länger zurückliegenden Vergangenheit gab es einen schweren Sturz in Davos, bei dem ich mir den Bruch meines liebsten Symbols, meiner Nase, zuzog, der ich, ausser der aerodynamischen Funktion, auch wichtige Sponsorenverträge verdanke, wie zum Beispiel den langjährigen mit der National-Versicherung. Die restlichen schweren Momente habe ich fast alle vergessen. Natürlich, das Gefühl von Trostlosigkeit und

Kübler in einer Kurve in der siegreichen 6. Etappe der Tour de France des Jahres 1956. Er fuhr die 78 Kilometer der Zeitetappe von Dinard nach St.Brieuc in 1h57'22" und liess Fiorenzo Magni 17" hinter sich. In jenem Jahr gewann er die "grande boucle" mit 9'30" Vorsprung vor dem Belgier Stan Ockers.



Unvermögen, das mich 1955 auf dem Mont Ventoux überwältigte, ist nicht verschwunden. Jene Steigung ist nicht die schwerste. Es gibt schlimmere. Das Problem ist nur das vollkommene Fehlen jeglicher Vegetation, die trockene Landschaft, die das Atmen blockiert. Ich war zusammen mit Raphael Geminiani als Paar unterwegs. Wir gingen die Steigung mit nicht zu leugnender Überheblichkeit an, unter einer senkrecht brennenden Sonne, die Lufttemperatur der inneren Provence lag über 40 Grad. Irgendwann fehlte mir der Sauerstoff. Ich begann, im Zickzack zu fahren und kurz darauf musste ich den Fuss auf die Erde stellen. Ich erinnere mich an eine unbeschreibliche Qual. Das war der schmerzlichste Augenblick.

In gewisser Weise bezeichnete diese Episode den Anfang des absteigenden Teils deiner Leistungskurve. Diese Etappe steht auch in Verbindung zu einem ungewöhnlichen Wortstreit mit Raphael. Er soll dich vor dem Ventoux gewarnt haben, einem Gipfel, der nicht wie alle anderen sei. Es hiess, du hättest diesen Rat nicht angenommen und deinem Kameraden geantwortet, wenn der Ventoux nicht wie alle anderen Gipfel sei, sei auch Ferdy nicht wie alle anderen Athleten...

Das ist eine von zwei Skandaljournalisten einer französischen Volkszeitung frei erfunde

Geschichte. Sie versuchten, mich in schlechten Ruf zu bringen. Geminiani selbst hat das vor dem Mikrophon Briquets, des legendären französischen Reporters, bestätigt. Im Laufe der Jahre sind mir viele Geschichten angehängt worden. Leider habe ich auch mit dieser Art von perversen Journalismus leben müssen.

Diese Klatschgeschichten haben aber niemals dein Verhältnis zu Emilio Croci Torti berührt. Emilio war ein sehr vertrauenswürdiger Helfer, für mich unersetzlich. Auch heute noch verbindet uns eine enge Freundschaft. Bei einigen Gelegenheiten konnte er sogar verfängliche Auseinandersetzungen abdämpfen. Emilio hat mir unwahrscheinlich viel gegeben. Ich hoffe, dass es mir gelungen ist, ihm begreiflich zu machen, wie wertvoll er für mich, sowohl im Laufe meiner sportlichen Karriere als auch in den Jahren danach, war. Als er die letzte Etappe der Tour de Suisse im Jahre 1952 gewann und allein ins Velodrom von Oerlikon einfuhr, war ich glücklich, als ob ich selbst gewonnen hätte. Ich weiss noch, wie ich am Ende der Etappe Arosa-Zürich zu ihm sagte: fahr' voran, fahr' schnell! Er kam als Erster an und gewann sogar ein Ferkel, das er kurz nach der Ehrenrunde für 350 Franken verkaufen konnte. Ich werde auch nie das sehr gute Verhältnis zu Bartali vergessen. Er war

Tour de France, 18. Juli 1955, elfte Etappe, Marseille-Avignon. Kübler ist auf der Steigung des Mont Ventoux in einer Krise. Am Ende wird er das 42. Ziel mit einer Verspätung von 26'19" erreichen und sich vom Wettkampf zurückziehen.

Rechts:  
Kübler mit seiner  
Frau Christina bei den  
Festlichkeiten zu seinem  
achtzigsten Geburtstag,  
am 24. Juli 1999.

Unten:  
Kübler: von der  
Radsportlegende zum  
Lehrer auf der Skipiste  
für Nachwuchs in Lenk.

es, der mich Fritz Dietrich von der Tebag vorstellte, was meine Trennung von der Cilo bedeutete. Bartali habe ich oft getroffen, dank der grosszügigen Unternehmungen Emilios. Dietrich war nach dem Ende meiner Karriere auch mein finanzieller Ratgeber. Er war eine wichtige Persönlichkeit, vor allem in der Zeit nach dem Sport, in der ich ohne Manager oder Unternehmer antrat.

Die Berichterstatter übertrafen sich gegenseitig mit dem Erfinden oder dem Hochspielen von Auseinandersetzungen mit Koblet. Ich hatte aber nie den Eindruck, dass ihr Feinde gewesen wärt.

Hugo und ich waren Rivalen, aber nicht Feinde. Wir hatten unterschiedliche Charaktere und Persönlichkeiten. Er war ein eleganter Städter, Gast im gehobenen Zürich, Hauptfigur im Jet-Set, von den Frauen umschwärmt und ein wenig leichtsinnig mit den Ausgaben. Dagegen bin ich auf dem Lande aufgewachsen, in ziemlich armen Verhältnissen. Ich war sechs Jahre älter als er und habe ihn immer wie einen kleinen Bruder angesehen. Ich war nie eifersüchtig auf seine Erfolge. Wir waren gute Kameraden und wir schätzten uns gegenseitig. Eigentlich muss ich zugeben, dass ich ohne Hugo nie zum "Ferdy National" geworden wäre. Ich habe es ihm zu verdanken, dass ich über 150 Male auf das Siegerpodest steigen konnte. Ich verdanke Hugo viel und sein tragisches Ende hat mich zutiefst erschüttert.

Nach deinem Abschied von den Wettkämpfen hast du dich anderen Sportarten zugewendet. Nach welchen Massstäben hast du sie ausgewählt?

Bis zum Alter von 75 Jahren bin ich fast jeden Tag 40 Kilometer Fahrrad gefahren. Danach haben mich der Verkehr, das wenige Verständnis, das die Autofahrer den Radfahrern entgegenbringen, und der Mangel an



Radfahrwegen überzeugt, das Fahrrad an den sprichwörtlichen Nagel zu hängen. Aber von 50 bis 60 Jahren war ich Skilehrer. Und auf den Skipisten von Davos habe ich Christine kennen gelernt, meine jetzige Frau, die für meinen Wechsel zum Golf verantwortlich ist.

Ihr habt eine starke Bindung und deshalb werdet Ihr bewundert und ein wenig auch beneidet.



Ich bin glücklich, mit ihr zu leben. Sie hilft mir, sie versteht mich, sie erträgt mich und sie kocht himmlisch. Leider besiegt sie mich fast immer auf dem Golfplatz. Sie befasst sich auch mit meinem Papierkram und gemeinsam beantworten wir die zahlreiche Korrespondenz.

Ich weiss, dass du noch viele Briefe und Bitten um Widmungen bekommst, und dass du dank deiner persönlichen Beantwortung deine bewundernswerte Schrift beibehältst.

Ja, und darauf bin ich stolz. Mein Vater hat mir die Wichtigkeit des formell schönen Schreibens und die Freude daran eingeprägt. Das ist also eine Tätigkeit, die mir nicht schwer fällt. Ein deutscher Journalist hat einmal eine seltsame Rechnung aufgestellt, um herauszufinden, wie viele Autogramme ich im Laufe der Jahre verteilt habe. Er ist auf ein- einhalb Millionen Unterschriften gekommen. Wahrscheinlich hat er Recht.

Im Laufe der Jahre hast du viele Persönlichkeiten kennen gelernt. Welche haben bei Dir eine besondere Erinnerung, einen bleibenden Eindruck hinterlassen?

Zweifellos General Henri Guisan. Ich habe im zweiten Weltkrieg aktiv gedient und bei der Tour de Suisse, im Jahre 1948, als er schon in Rente gegangen war, kam er, mir die Hand zu geben. Diese Geste hat mich gerührt. Ich habe Gelegenheit gehabt, sehr viele Hauptfiguren der nationalen und internationalen politi-



schen Welt zu treffen, aber auch Persönlichkeiten aus der Wirtschaftswelt und natürlich viele Journalisten. Mit vielen von ihnen habe ich noch sporadisch Kontakt. Unter den aussergewöhnlichsten Begegnungen erinnere ich mich an den Besuch, den mir die Weltmeisterin im Akkordeonspiel abstattete. In Pau kam sie in das Hotelzimmer, das ich



mit Emilio teilte, um mir ein sehr angenehmes Konzert zu widmen. Historisch waren auch die lustigen Gespräche mit Clown Crock und die Plauderei mit dem Sherpa Tensing, Bezwingler des Everest. Auch mit Bud Spencer habe ich mich gut verstanden und mit Achille Compagnoni. Wir assen mit Ihnen zu Abend auf Anregung Bartalis und Emilio Croci Tortis. Zuletzt möchte ich noch an den unbeugsamen Unternehmer Andy Rihs von der Phonac erinnern.

Ich weiss, dass Rihs einer Deiner Bewunderer ist. Er ist eine Hauptfigur der Wirtschaftswelt von heute und ist leider mit in die traurigen Dopinggeschichten verwickelt. Wie beurteilst du diese schmerzhaften Seiten, die einen schweren Schatten auf die Welt des Radsports werfen? Wie habt ihr euch damals verhalten? Ich erachte es als eine sehr mutige Entscheidung von Rihs, der mit dem Radsport abgeschlossen hat und die Mannschaft, die aus zirka zwanzig Sportlern und aus über siebzig Angestellten, Masseuren, Mechanikern, Ärzten und Verwaltern bestand, auflöste. Das Doping ist leider ein Übel, das den Sport im Allgemeinen und den Radsport im Besonderen bestraft, auch weil er verletzlicher ist als andere Sportarten. Zu viele Sportler verhalten sich unverantwortlich. Dieser skandalöse Abstieg begann in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre und kostete Tom Simpson das Leben, ausgerechnet auf den Serpentina des Mont

Ventoux. Von den einfachen Tabletten kam man bald zu den Injektionen und zu allen möglichen Anregungsmitteln bis zum Epo. Eine tragische, absurde, selbst zerstörerische Entwicklung, weil sie nicht nur die Berufssportler, sondern auch die jungen Menschen betrifft, die Junioren und die Amateure. Bartali sagte, bei den Rennen gewinne man, wenn man gut schlief. Ich bin immer seinen Ratschlägen gefolgt, habe hart trainiert und literweise Orangensaft getrunken, um die nötige Reserve an Vitaminen zu haben. Aber ich hoffe, man wird diese Phase abschliessen können, um wieder zu einem sauberen Radsport überzugehen. Wahrscheinlich wird man schneller fahren müssen. Emilio sagt oft, er habe vier oder fünfmal die Welt umrundet. Ich bin den Äquator sieben bis achtmal gefahren. Zu unseren Zeiten begann die Saison Mitte März mit Mailand – San Remo und endete Ende Oktober mit der Lombardei-Rundfahrt. Dann waren da noch die Sechstagerrennen, die Wintertreffen oder die Querfeldeinrennen. Heutzutage gibt es Sportler, die sich auf einen bestimmten Teil der Saison spezialisieren und, um in jenem Moment hervorzuragen, ist alles erlaubt, rückhaltlos. Wenn wir den Radsport retten wollen, müssen wir mit fester Hand eingreifen. Deshalb ist die Geste Rihs' besonders mutig und bedeutsam. Ich hoffe, dass es nicht ein einzelnes Sinnbild bleiben wird. Wir dürfen nicht vergessen, dass die Sportmedizin den Radsport zu einem todkranken Patienten gemacht hat.

Gemeinsam mit dem unverwüchtlichen "Ferdie National" wünsche auch ich mir, die Zukunft möge uns die erwartete, strahlende Wiedergeburt des Radsportes beschenken. Ich wäre glücklich, Ferdie Kübler wieder bei der Strassenweltmeisterschaft 2009 in Mendrisio treffen und mit ihm auf den sich dann bald nahenden neunzigsten Geburtstag anstossen zu können.

Links:  
Eine kameradschaftliche Geste zwischen Kübler und Koblet bei der Tour de Suisse 1955.

Auf dieser Seite:  
Emilio Croci-Tortis, Ferdie Kübler, Gino Bartali und Achille Compagnoni bei der Vernissage einer persönlichen Ausstellung Croci Tortis im Jahre 1994.



## Splitter der Wirklichkeit, Erinnerung und Phantasie

von Sergio Zavoli\*



Links:  
Radsportler und Bäume  
im Gänsemarsch auf  
unbefestigter Strasse.

Auf dieser Seite und  
auf der folgenden:  
"Ländlicher" Radsport  
vergangener Zeiten

Eine grosse Bank mit der fortschrittlichen Neigung, innerhalb einer Gesellschaft an den Ursachen der kulturellen und sozialen Identität des Gebietes teilzuhaben, hat einen durchaus nicht zufälligen oder zerstreuten Blick auf einen Aspekt des gesellschaftlichen Lebens geworfen, der ein fester Bestandteil der modernen Lebensweise geworden ist: ich meine den Sport, und im Besonderen eine der beliebtesten Sportarten, den Radsport, eine kleine und mythische Welt, deren Geschichte bis zu uns gedungen ist, trotz einer Reihe schwerer Zwischenfälle, die hier und da ihr Ansehen verunstaltet haben. Wenn man in Bezug auf den legendären und unverdorbenen Teil dieser Geschichte zwei Sportler der Schweizerischen Eidgenossenschaft nennen will, ist es nur natürlich, dass die Wahl auf zwei Champions fallen muss, Kübler und Koblet, die ihr Vaterland vorbildlich vertreten haben. Ich habe beide kennen gelernt, als die Rekorde Bartalis und Coppis begannen. Aber der erste meiner vielen Giri d'Italia (1946) lag, entgegen jeder Erwartung, ausgerechnet in der Hand eines Schweizer Radsportlers, Clerici, eines unbekanntenen Komparsen, der sich dank einer einzigen Etappe, die er mit stratosphärischem Vorsprung gewann, auf den ersten Platz der Klassifizierung vorschob und dort bis Mailand blieb, trotz der geringen Geltung, die die "farbenfrohe Schlange", wie man phantasievoll das Feld nannte, ihm zugestand.

Kübler und Koblet konnten mit Coppi und Bartali verglichen werden: Ersterer robuster, hartnäckig und grosszügig, ähnelte dem toskanischen Champion. Koblet, eleganter, geheimnisvoll, moderner, erinnerte an den Meister aus dem Piemont. Mit dem Unterschied, dass Kübler, verglichen mit Koblet, eher mit der Kraft, und der andere eher mit dem Kopf siegte, genauso wie ihre italienischen Kollegen, so dass schon allein die Art, auf dem Fahrrad zu sitzen, die beiden Paare unterschied: einerseits wegen der Kraft, andererseits wegen des Stils. Koblet war an einige Zierereien gewöhnt, zum Beispiel kämmte er sich oft die Haare, achtete auf die Umgangsformen in den Beziehungen zu den Kollegen, den Journalisten, den Sportbegeisterten, er hatte ein liebenswürdiges, weltoffenes Mädchen geheiratet. Kübler hingegen erinnerte an Nencini, praktischer, direkt, und in allem transparent.

Man wird es schon verstanden haben, es war damals noch ein Radsport "mit menschli-

chem Gesicht", und nicht nur vom ästhetischen Standpunkt aus gesehen. Man kann nicht behaupten, dass er mit Wasser und Brot angetrieben wurde, auch damals nicht, aber er erschien unschuldiger und im weitesten Sinn war er es auch. Als die Generation Coppis und Bartalis und dann die Gimondis und Merckxs vergangen war, beendete ich meine letzte Saison als Gefolgsmann, ohne dass die Liebe endete, die in der Schulzeit begonnen hatte, an jenem schicksalhaften Tag, als sie uns zum ersten Mal den vorbeifahrenden Giro sehen liessen.

Wir stellten uns schon zwei Stunden vorher am Ende der Tiberiusbrücke auf. Wir hatten uns gedacht, dass die empfindlichen Reifen der Rennräder auf den unregelmässigen Steinplatten der römischen Strasse zerbrechen mussten, wenn der Fahrer nicht verlangsamte. Und tatsächlich, kaum fuhr der Giro auf die weisse bucklige Brücke, fuhren alle im Gänsemarsch, wie auf einem Pfad. Und da sie so langsam und vorsichtig weiterfuhren, war es uns vergönnt, das Schauspiel so lange wie möglich zu geniessen. Aus der blendenden Erscheinung materialisierten sich zuerst die Köpfe, dann die Schultern, dann die Arme, zuletzt der ganze Rennfahrer, mit den auf der Brust gekreuzten Schlauchreifen, die ihm einen Hauch von Märtyrertum gaben. Und während das Feld an uns vorbeifuhr, sahen wir zu, schweigend, wie vom Blitz getroffen, als hätte uns das Schicksal erlaubt,



der Ankunft Constantins in Ponte Milvio beizuwohnen, mit einem Meer von jubelnden Wappen, Bändern und Fahnen, das vor der Truppe herfuhr. Bei all dieser Anstrengung fehlte nur das Kreuz. Einmal führte Cazzulani die Reihe an, so würdevoll als Erster der Reihe, mit seinem Arbeiternamen, und so weiss vom Staub der Strassen Italiens, dass er aussah wie ein Radfahrerdenkmal. Und als

Beim Gran Premio della Montagna (Grossen Preis der Berge), flankiert von der Menge.

dieser Ritus zu Ende ging, hofften wir, die Hüter eines solchen Privilegs, dass sich diese Verzauberung im nächsten Jahr wiederholen könne, wenn der Giro wieder über die Konsularstrasse kommen würde und über die Brücke, an einem Schultag voller Sonne.

Der Giro hatte also etwas Religiöses an sich. Sein Erscheinen erinnerte mich an etwas, das ich in der Chiesa dei Servi (Kirche der Diener) gesehen hatte, bei einer Motivgabe: von Sonnenstrahlen durchzogene Wolken, der vom Wunder Begünstigte von einem leuchtenden Pfeil mitten in die Brust getroffen, und rundherum viele Engel, mit zum Himmel gerichteten Augen, in einem göttlichen Licht. Die Radfahrer stützten sich auf die Lenkstangen, um nicht auf den Rädern zu lasten, und nutzten die langsame Fahrt, um die Lebensmittel aus den Säcken zu holen, die ihnen ihre Mechaniker und Masseure gepackt hatten. Nach der Brücke war der Weg frei für die Spiele des Rennens: plötzlich schnellte vor allen ein Fahrer nach vorne und in den Giro kam dadurch eine Bewegung, die ihn einen Augenblick lang durcheinander brachte. In diesem Moment entledigten sich die Radfahrer all ihrer noch in den grossen Taschen der Trikots verlebenden Dinge: ich kann mich noch daran erinnern, dass sogar die Bananen im Graben landeten, die ihre Kinder nie, noch nicht einmal zu Weihnachten, zu sehen bekamen. Es war kein Zufall, dass die älteren Fahrer sie nur wegwarfen, wenn sie eine Gruppe Kinder sahen, und an den Strassenrändern entbrannten laute und schnelle Spektakel.

Jeder von uns hatte eine für das weitere Rennen wichtige Aufgabe: Wasser auf die verbrannten Gesichter der Radfahrer zu spritzen, ihnen auf einem Schild die Anzahl der Kilometer anzuzeigen, die noch verblieben, eine rosa Fahne zu schwenken, die Farbe der Schwärmerie, in dem Moment, in dem der Erste vorbeifahren würde, zart wie ein Blütenblatt. Ich musste auf die Hunde aufpassen, damit sie nicht die Strasse überqueren, und ich fühlte mich wie der Garant der allgemeinen Unverletztheit, zugegeben, mit einigen speziellen Gedanken an die meistgeliebten Champions. Die Lust, sie zu begrüßen, war so gross, dass bei der Spannung, sie zu sehen, endlich alles in einem einzigen Sturm aus Farben verschmolz, ohne Anfang und ohne Ende.

Wenn die Karawane ganz vorbeigezogen war, und am Ende der Strasse auch der letzte Beiwagen mit drei Hünen darauf verschwand – mit gelben Sonnenbrillen und weissem Staubmantel – die bezahlt wurden, um mitzuteilen, dass nun nichts mehr komme, versanken wir in Schweigen, unfähig, wegzugehen. War das möglich, dass nun nichts mehr zu erwarten war, nichts mehr zu sehen, zu schreien? Dass alles wie ein Blitz vorbei war?



Und dann, nach dem Vorbeiziehen des Rennens, verteilten wir uns zögernd auf der Strasse. Die Hunde kamen aus den Gräben hervor und schlossen sich dem verworrenen Auseinanderströmen ihrer Herren an: es war wirklich zu Ende, wir konnten weggehen, einer Einsamkeit entgegen, die endgültig erschien.

Mancher wird jetzt nicht einverstanden sein, aber ich beharre darauf: der Radsport ist nicht eigentlich ein Sport! Oder, wenn er einer ist, dann ist er von so unbestimmter und unfassbarer Natur, dass derjenige der am besten Geeignete scheint, darüber zu sprechen, der daraus Metaphern ableiten kann, der ihn verfälscht, wenn auch aus Liebe, um daraus etwas Irreales zu machen. Nietzsche sagte, "Es gibt keine Tatsachen, sondern nur Interpretationen". Vielleicht ist das ein Gedanke für den Giro d' Italia! Früher hätte sich daraus eine Debatte auf der Tribüne des "Processo alla tappa" (Die Etappe im Prozess) entwickelt, und es wäre alles Mögliche gesagt worden. Andererseits gingen von diesem Gerüst Schwärme von Hypothesen aus, und im Zentrum aller war "die höchste der poetischen Möglichkeiten, die dem menschlichen Körper erlaubt ist," wie Alfredo Oriani, übertrieben wie nur er sein konnte, das Fahrrad nannte. Der "Prozess" hatte damals als Angeklagte, wenn man so sagen will,

Menschen und ihr Verhalten, Sitten und Verfehlungen, die wenig oder nichts waren im Vergleich zu allem, was sich danach langsam entwickelte. Das geht so weit, dass man heute denken muss, dass das Wort "Sport", wenn es nicht die uneigennützig persönliche Betätigung, das heisst, die des Amateurs, bezeichnet, sondern die gesamten wettkampfmässigen Sportarten, die man Berufssport nennt und die von institutionalisierten, gesetzlich anerkannten Organismen versammelt, verwaltet und bevormundet werden, nicht die Bedeutung hat, die sich mit der olympischen Ethik vereinbaren lässt. Folglich bin ich zu der Überzeugung gekommen, dass der Sport, früher oder später, nur noch die Amateursportarten beinhalten wird, und noch nicht einmal alle.

Der Leser wird sich fragen, ob der, der solch einen radikalen Vorschlag macht, das heisst, der Unterzeichnete, ein "waches Bewusstsein" hat, wie die Ärzte in ihren Berichten schreiben, was in der Umgangssprache heisst, ob er unter Halluzinationen leidet oder nicht. Es ist so, dass ein Wort, das in der angelsächsischen Welt geboren und aufgewachsen ist, und das dann fest in das Kommunikationssystem und in das kulturelle, zivile, soziale, und erzieherische Repertoire der halben Welt eingegangen ist, nach eineinhalb Jahrhunderten so von der Höhe seines Archetyps abgestürzt ist, dass ich glaube, dass man seine Bedeutung noch einmal hinterfragen sollte. Ich nehme mir die Freiheit heraus, dieses Urteil im Namen eines ethischen Gerichtshofs auszusprechen, der,

ohne einen institutionellen Sitz zu haben, wenn nicht im Gewissen der sportlichen Menschheit, ein Verbrechen aburteilt, das ich - und ich bitte das kodifizierte Recht um Vergebung - unerlaubte Aneignung nennen würde. Mit dem erschwerenden Umstand der Resonanz des schlechten Beispiels, das den Geist einer menschlichen Aktivität verseucht hat, die aus zivilen, pädagogischen und spirituellen Erwägungen heraus bedeutungsvoll war. Bis zur Korruption der klassischsten aller gewinnfreien Rechtsprechungen, der Olympiade, die immer mehr eine berufssportähnliche Dimension annimmt, in der man den Amateursport den Regeln des Marktes geopfert hat, noch mehr, ihm die Pforten aufgerissen hat. Und zu allem Überdross ist noch die heimtückischste, unzulässigste aller Verfehlungen dazu gekommen, das Doping.

In Turin, bei der grandiosen, raffinierten und schwer zu übertreffenden Einweihungsfeier der Winterspiele haben die höchsten Autoritäten des olympischen Sports zum ersten Mal in ihren Reden offiziell das Wort "Drogen" benutzt. Ich frage mich, warum man nach den Skandalen, die gerade unter den fünf Ringen ausbrachen (die von Anabolika aufgeblasenen Muskeln der Athleten des Fernen Ostens und Osteuropas, die Bluttransfusionen und der Gebrauch von Erythropoietin der europäischen Radfahrer, die hundert pharmakologischen Zusätze aus den Zauberkesseln der Wissenschaft, die tausend Arten von Gebräu, schnell von der Hexe zusammengemischt) weiterhin überall das



Serpentinen und Steigung.

Ruhe vor dem Sturm.



Wort "Sport" aussprach, als ob es nach der Verseuchung und der überall herrschenden Korruption erlaubt sei, sich einfach über Abgründe der Würdelosigkeit hinwegzusetzen, die noch dazu untersucht, verfolgt und öffentlich verurteilt worden waren, mit einem Aufwand an Stirnrunzeln und an Ausströmung von Moralismen, die Tomás de Torquemada hätten erblassen lassen, der doch von Unbeugsamkeit etwas verstand.

Und trotzdem ist dieses Wort aus fünf Buchstaben, eine für jeden olympischen Ring, wie Phönix jedes Mal aus seiner Asche wieder auferstanden und hat seinen Platz wieder eingenommen, der ihm zuzustehen schien, nach jedem Gesichtspunkt: dem rechtlichen, sozialen, politischen, ökonomischen, kulturellen, erzieherischen usw. Und wahrscheinlich wird es auch so weitergehen, wenn kein Tsunami alles erschüttern wird, nein, eher schlimmer. Die Sportler werden sich immer weiter vom Menschen entfernen, anders als damals, als der Sport noch "Schule des Lebens" war, und

als das, was zählte - um es mit dem viel zitierten De Coubertin zu sagen - nicht der Sieg, sondern die Teilnahme war. Noch nicht einmal die Athleten der Dritten Welt glauben mehr daran - die einzigen, die noch den "nackten und blossen Sport" praktizieren, wie mein Freund Gianni Brera ihn nannte, als Kenner der sportlichen Morphologie, der athletischen Bewegung und deren Verhältnis zum Körper und, wie ich hinzufügen würde, zum Geist - angefangen bei den Afrikanern, den barfüßigen Champions, gelenkig und schnell wie Geparde, Langstreckenläufer wie Gnus und mythisch wie Marathonhelden oder olympische Fackelträger. Noch sind sie erkennbar bei ihren einsamen Läufen auf den Hochebenen Kenias. Und hier will ich an den Äthiopier Abebe Bikila erinnern und an die beliebteste olympische Chronik des Jahres 1960, in jenem farbenprächtigen römischen Sonnenuntergang: eine Rasse, die mit der Vorherrschaft des Fernsehens ausgestorben ist, das den Anfang der Verseuchung und der

Fahrräder und Sportbegeisterte, zusammengedrängt beim Vorbeifahren des Champions.

Toleranz bedeutete, nur um Schmeicheleien und Ziele der Kollektion der einen wie der anderen hinzuzufügen.

Die Entdeckungen von Lascaux werden uns wenig nützen, die Höhlenmalereien in Frankreich, aber auch in Afrika und Asien, die die rituellen Zeremonien von vor 30.000 Jahren darstellen, die mit "Spielen" endeten, bei denen Arme und Beine benutzt wurden. Aber auch in Libyen wurden Männer dargestellt, im Begriff, mit dem Bogen zu schießen, ein Wettkampf, in dem man siegen musste, um zu überleben. Bei der Fischerei in Ägypten waren die Pharaonen nicht nur Zuschauer, sondern auch Schiedsrichter, denn damals bedeutete Schiedsrichter zu sein ebenso, einen Wettkampf zu garantieren, der auch Symbol für die Heiligkeit des Lebens war. Ihr werdet sehen, bald werden auch die Go-Kart-Rennen und das Gleitschirmfliegen zu olympischen Disziplinen erhoben werden. Jemand hatte schon die kühne Idee, dem Rückwärtslaufen sportliche Würde zu verleihen, und wer weiss, vielleicht auch dem Werfen mit der Schleuder oder dem Treffen mit dem Blasrohr.

Wir werden doch nicht so einfältig sein, auf die unverdorbene Schönheit des echten olympischen Schauspiels zu verzichten, angefangen bei der Leichtathletik, und genauso werden wir uns das berufssportliche Theater nicht vorenthalten, sei es im Fussball, sei es im Radsport, im Automobilsport, im Motorrad sport, im Basketball usw., das auf seinem Programm alles hat, was beliebt ist im Einzel- oder Mannschaftswettkampf. Auch lassen wir uns nicht hörig machen von dem Vormarsch des Geldes und der Drogen mit ihren Gefahren. Wir werden nicht die halbe Welt zur Fahnenflucht anregen! Was bleiben wird, ist auf jeden Fall der Humus, der seine Nahrung aus den vergeblich von Aristophanes verlachten Seiten Pindars schöpft, die man in der "Geschichte der Olympiade" von Stefano Jacomuzzi finden kann und die ein Schiedsrichter mit bewiesener Ehrlichkeit, Claudio Magris, uns im Namen der überlebenden Unbestechlichkeit empfiehlt.

Mit der sportlichen Erfahrung, die ich im Radsport sammelte, schrieb ich, und erregte damit die Gemüter des halben Giro, dass die Niederträchtigen, die Doping anwandten, dem Sport seine Würde entrissen. Ich erinne-

re mich noch, dass ich mich, um jenes Urteil zu rechtfertigen, der Worte eines Dichters bediente, der in das Fahrrad verliebt war, der aber vor dem Aufsteigen eine wirkliche Panik hatte, Alfonso Gatto. Eines Tages sagte er, gerührt von der Schönheit des Giro: "Und jetzt werde ich fallen, fallen bis zum letzten Tage meines Lebens, und ich werde träumen, zu fliegen."



Ich muss gestehen, die härteste Wende war die, die Würdelosigkeit des Radsports mit der des Fussballs auf eine Ebene gestellt zu sehen. Da habe ich mich gewehrt. Der Gedanke, zwei in jedem Sinn so zutiefst verschiedene Welten miteinander zu vergleichen, hat mich zuerst entrüstet. Danach habe ich vor Vielem kapitulieren müssen, auch wenn ich dem Radsport den ersten Platz in Bezug auf Anstrengung, Opferbereitschaft, Beharrlichkeit und Hingabe bewahren möchte. Schon die Art, zu kämpfen und zu gewinnen, ist abgrundtief verschieden. Während es beim Fussball möglich ist, sich vorzustellen, dass ein Ergebnis von dem Schielen eines Linienrichters oder eines Schiedsrichters abhängen kann, ist der Sieg eines Radfahrers viel unvermittelter zu bescheinigen: da ist eine weisse Linie, die das Ziel darstellt, und der Sieg wird dadurch bestimmt, welches Rad sie als erstes überquert, vom Chronometer, vom Endspurt, aber auch von der Flucht, von der Steigung und dem Gefälle, vom Versagen der Mechanik, von den Tücken der Strasse, vom Eis und der brennenden Sonne, von Hunger und Durst. Ein ungeschriebener Pakt der Glaubwürdigkeit und des Vertrauens bindet die "Giganten der Strasse" an ihr Publikum. Aber wenn man auch nur argwöhnen muss, dass der Erfolg von einer Spritze abhängt, von einer Infusion oder von einer Transfusion, dann geht der Pakt zugrunde, die Epik in den Keller und die

Die Mauer, das pavé.

Ethik löst sich in Rauch auf. Eine vielgeliebte Welt wird zertrümmert. Nicht, dass es ab und zu nicht einen Alarm gegeben hätte, Anspielungen, halbe Wahrheiten und sogar Skandale, wie der eines grossen und verherrlichten Champions, Marco Pantani, aber wir dachten, dass das von allen geforderte Antidopinggesetz als Abschreckung dienen würde. Das war nicht der Fall, oder sehr wenig. Und da die Dinge so liegen, deckt man den grossen Topf auf und riskiert, darin nichts mehr zu finden, nichts mehr vorzubeugen und nichts mehr zu unterdrücken. Vor allem im Interesse der so genannten "sauberen" Radfahrer, die Opfer eines Systems sind, das die Richtung verloren hat, wird man irgendwann mit allem neu anfangen müssen: anfangen von den Jungen, die man am liebsten



umarmen möchte, wenn sie am Sonntagmorgen am Strassenrand Spalier stehen, mit ihren Fahrrädern, die leichter und geräuschloser sind als die Luft.

Und wenn sie dann Athleten geworden sind, dann wird es nötig sein, dass sie sich verpflichten, einen ethischen Kodex zu respektieren, aber genaue Pflichten werden auch von den Technikern, den Ärzten, den Direktoren und den Journalisten akzeptiert werden müssen. Man kann nicht erwarten, dass die auffälligen Interessen, die heute im Spiel sind, sich spontan zur sportlichen Moral bekehren werden, aber dass sie dazu gebracht oder dazu gezwungen werden, dessen Regeln anzunehmen, und sei es nur aus Furcht, die Profitmaschinerie zu zerstören. Wird es noch möglich sein, den Radsport mit Transparenz in Einklang zu bringen? Ist das eine Utopie? Sind wir zu weit gegangen, um umkehren zu können und alles noch einmal, auf andere Art, machen zu können? Und doch, ein Sportreporter, Eduardo Galeano, hat einmal gesagt: "Utopie ist wie der Horizont: unerreichbar,

aber sie hilft beim Weitergehen." Ich bin so sehr in den Radsport meiner Zeit versunken, und so gezeichnet von der Art, wie wir ihn erlebten, dass ein plötzliches Hochfahren genügt, um eine Jugendzeit wiederzuerwecken, die, wer weiss, wo sie geblieben ist. Ich glaube, dass es nicht nur mir so geht. Ich erinnere mich zum Beispiel daran, dass jeder von uns über eine andere Art von Rennen erzählte, anders als jeder andere. Schon damals dachte ich, dass der Radsport nicht nach einem technischen Mass beschrieben werden kann. Mindestens drei Schriftsteller und ein Dichter hatten Coppi etwas gewidmet, das über das durchaus starke Interesse für Sport hinausging, das durch den Champion hervorgerufen wurde: ich meine Buzzati, Vergani, Mosca und Gatto. Meine vier Schicksalsgenossen, Berichterstatter aus Liebe, dachten an einen Roman zwischen Wirklichkeit und Geheimnis, der als Hauptperson eine Persönlichkeit habe, die sowohl wirklich als auch mythisch sei. Vielleicht scheint es übertrieben, aber es gab Jahre - und das sage ich vor allem den jungen Leuten -, in denen Coppi wirklich in der Phantasie der Menschen wohnte, so dass man beinahe glaubte, er sei kein Radfahrer mehr, wenn auch ein ausgezeichneter, sondern eine aussergewöhnliche Erscheinung in der Palette der menschlichen Möglichkeiten. Und wenn man dann noch das Geheimnis der Traurigkeit und des Unglücks hinzufügte - und eine unbestimmte Blässe auch der Seele -, dann bekam man das Abbild einer Romanfigur. Ausserdem hatte sich das ganze Volk der Schönheit jener Giri verschrieben, auch die Intellektuellen, die oft über den Sport die Nase rümpften, ausser Pratolini, Bernari und Pasolini, von denen feurige Worte gegen den Snobismus derer ausgesprochen wurden, die ignorieren wollten, dass Coppi, auf seine Art, ein viel mehr literarischer Held sei als viele erfundene Gestalten. Hat sie nicht eine märchenhafte Dimension, zum Beispiel die Szenerie, in die Buzzati das siegreiche Abbild des Champions des Giro 1949 stellt? "Und er stürzte voran auf der kiesigen Strasse inmitten des Waldes. Und der Wald war schwarz geworden. Und schwarz waren die Wolken, alle nach unten ausgefranst. Im Nebel, dann und wann, ein wilder Felsen der Dolomiten. Etwas stichelte ihn ins Gesicht und auf die Beine: Hagel. Unwetter in den Bergen.

Flucht zum Sieg.



Langsam wurden die Szene und der Kampf mächtig. Die strengen Tannen entflohen zur Seite, schief wegen der Geschwindigkeit...".

Elf Jahre danach, am 2. Januar 1960, starb der "grosse Reiher", wie ihn Vergani nannte. Sein unvergleichlicher Gefolgsmann telefonierte mit dem "Corriere" und gab ununterbrochen seinen Text durch: "Fausto siegte, ohne je zu lächeln, fast, als ob er nicht ganz an sich selbst glaube. Er erschien immer wie in Gedanken versunken, seltsam und fest einer inneren Stimme zuhörend, die ihm ein unverständliches Wort zuraunte, das der lärmende Applaus von Millionen von Zuschauern nicht überdecken konnte. Das Unglück, "la guigne", traurige Gefährtin der früheren Strassenrennen, hat den Faden seines zerbrechlichen Lebens zerteilt, so wie ein leichter Windhauch den Faden einer vom Frost bedeckten Spinnenwebe zerbricht; dort, auf den winterlichen Hecken seines ländlichen Dorfes". Das waren die Worte eines grossen Phantasten, hätte ein Purist gesagt, der den Erfolg mit der Wehmut vermischt, das Geschriebene mit der Legende, und dem Leser einen neuen Schlüssel zur Welt des Rennrades bietet.

Die Zeit verging, und man entdeckte, dass Malaparte Fausto Coppi im Sinn hatte, als er das Fahrrad "dieses Kunstwerk, dieses Schmuckstück des Geistes" nannte. Und selbst Brera - heute wäre Mura an der Reihe - malte die lebendigsten Abbilder des "weissblauen" Champions beim Rennen, mit dem Virtuositum des Gefolgsmanne, dem es

nicht immer gelang, den Schnörkel zu vermeiden, den Nachdruck, die etwas gekünstelte Prosa.

Aber war nicht vielleicht die Sprache, die dem Radsport zustand, eine Mischung aus Realität und Dichtung? Meister dieser Alchemie war gerade er, Orio Vergani, der seine Erzählungen im Zeitungswagen schrieb, mit dem Schreibblock auf den Knien und dem Kugelschreiber im Mund, dann und wann aus dem Fenster schauend, auf der Suche nach einem Adjektiv. Schliesslich, am Ende der Etappe, liess er den Artikel von einem jungen Mitarbeiter diktieren, Walter Breveglieri, einem sehr guten Fotografen, der vor einigen Jahren verstarb, der einzige in der Karawane, der diese Schrift lesen konnte, die aus lauter Unregelmässigkeiten, Krakeln, Häkchen, Knoten und Kritzeleien bestand, die sich auf dem rechten Teil der Seite drängten, immer dichter, bis sie zu einer Zeile von zwei oder drei Wörtern wurden. Eines Tages nahm Breveglieri in Montpellier das Telefon und las: "Wer ist nur dieser braunhaarige Junge, der ganz alleine ins Ziel gekommen ist?" der Stenograph des "Corriere" protestierte: "Woher soll ich das denn wissen? Wisst ihr nicht, wer gewonnen hat?" Geduldig fing Breveglieri wieder zu diktieren an: "Wer ist nur dieser braunhaarige Junge..."

Wer damals über Sport schrieb, durfte sich auch Unbestimmtheit erlauben. Mehr noch, Fellini würde sagen, gerade die Grazie der Ungenauigkeit gab den Berichten eine gewinnende erzählerische Qualität. Es ist jedoch

auch wahr, dass man, um auszuschweifen, ohne den Tatsachen oder dem Leser Unrecht zu tun, Vergani heissen musste, oder ihm zu ähneln, das heisst, fähig zu sein, alles mit Schöpfergeist, Kultur und Menschlichkeit zu umhüllen, das Wahre in der Phantasie zu finden, oder umgekehrt, je nachdem, nach Laune oder wie das Ereignis verlaufen war. Breveglieri sprach jahrelang noch mit Ergebenheit darüber. Ein anderer Bericht begann mit dem problematischen Einleitung: "Soll ich vom Etappensieger berichten oder vom Burgunderwein?"

Aber dann kamen aussergewöhnliche Berichte aus der Feder, mit ständigen Ausschweifungen, wobei die Tatsache immer im Mittelpunkt stand, beherrschend. Und so begannen diejenigen, die den Sport nie geliebt hatten, über den Sport zu lesen, und auch jene befassten sich mit Radsport, die ihn zwar liebten, aber denen es nie in den Sinn gekommen wäre, darüber zu schreiben.

Jetzt, da der Radsport aus meinem Beruf verschwunden ist, gibt ihn mir Enrico Ghezzi zurück, und unzählige Emotionen werden wieder ausgegraben. Die "Splitter" im Fernsehen zeigen uns das, was sich vor unserer Vergesslichkeit retten konnte, um nicht zu sagen, vor der kleinen, fast unsichtbaren Selbstzerstörung des Gedächtnisses. In einer riesigen Videothek aus Millionen Bändern ist nicht nur eine gemeinsame, schon verblasste Erinnerung aufbewahrt: das, was jedes Mal daraus neu entsteht, ist die Möglichkeit, es der Vergangenheit jedes Einzelnen anzupassen.

Vor einiger Zeit hatte ich Gelegenheit, einen "Prozess der Etappe" wieder zu sehen, über dreissig Jahre alt, dem die Distanz ein wenig Nachsicht, und bei mir persönlich etwas Sympathie verlieh. Aus diesem etwas erschöpften Schwarz-Weiss - mit seinem unschuldigen Epos, das man noch verspürte - ging jedoch keine Widersprüchlichkeit, auch nicht ästhetischer Art, hervor. Es passte zu einem "Splitter", der weniger als ein Fund war, sich aber gleichzeitig aus einem geheimnisvollen Grund, mit einer Art von überlebendem, unermüdlichem, harmonischem "Verlangen" nach jenen Bildern zusammenfügte, nach jener Zeit, nach jenen Geschichten.

Ich sah das Programm gegen ein Uhr nachts. Das war die Uhrzeit, die Ghezzi für seine "scorribande d'autore" (berühmten Streifzüge) zugewiesen war. Etwas für Schlafwandler,

Kranke, Schlaflose. Es war ein "Prozess" über Doping.

Als ich den Fernsehapparat ausschaltete, ich weiss es noch, dachte ich: "Es ist höchste Zeit, Radsport, rette dich! Auch wenn du einige Zeit lang kein Sport mehr sein sollst, rette dich! Schau dir den Fussball an!"

Und nun möchte ich der Banca Popolare di Sondrio (SUISSE) meinen Dank aussprechen, weil sie uns in die weit entfernte Menschlichkeit der "Pedaltreter", der "Giganten der Strasse", der "letzten Schuldlosen" zurückversetzt hat, wie Eugenio Montale schrieb, ein grosser Poet auch des Gewagten. Aber in Bezug auf Schuldlosigkeit war ihm schon ein grosser französischer Kollege zuvorgekommen, Stéphane Mallarmé: "Die Ungläubigkeit hat keine Schöpfungskraft" schrie er einmal, unter dem Einfluss eines Chablis aus einem guten Jahrgang, einer Gruppe Pessimisten zu, von der Sorte, die wir in der Romagna, die "Nonisten" nennen, weil sie immer, zu allem und jedem "No" sagen. Aber kann man sich vorstellen, zu leben und sich gegenseitig zu respektieren, ohne daran zu glauben, dass auch wir fähig sind, "alles zu erneuern"?

\* *Journalist und Schriftsteller, früherer Präsident der RAI*

Bildunterschriften und Recherche der Zitate für die thematischen Bilder: Pier Carlo Della Ferrara.

Wir danken Herrn Emilio Croci Torti für die fotografische Dokumentation.

Die Banca Popolare di Sondrio (SUISSE) ist nicht für die Texte verantwortlich, die das Gedankengut der Autoren widerspiegeln.

Quellen und fotografische Referenzen:

Fotoarchiv RTSI, S.III  
Emilio Croci Torti, S. X, XX, XXIV, XXIX, XXXI  
Foto-net, S. I VI, XII, XVIII, XXI oben, XXVIII.  
Ferdy Kübler, S. VIII, XXIII, XXVII unten, XXXII, XXXVI  
L'Equipe/EQ Images, S. II, V, XIII, XV, XXV, XXXVI, XXXVII, XXXVIII  
RDB, S. IV, unten, XIV, XVII, XIX, XXVII, oben  
Hans Riniker, S. IV, oben,  
Walter Scheiwiler, S. VII, IX, XI, XXI unten, XXII, XXX, XXXIII, XXXIV, XXXV  
Die Banca Popolare di Sondrio (SUISSE) steht den Besitzern der Rechte auf das eigene Bild, die nicht festgestellt oder aufgefunden werden konnten, zur Verfügung, um den geltenden Verpflichtungen nachzukommen.

PROJEKT UND KOORDINIERUNG  
SDB, Chiasso

Titelblatt:

Dino BUZZATI,

*Non tramonerà mai*

*la fiaba della bicicletta*

(Die Fabel des Radsports

wird nie untergehen),

im "Corriere della Sera",

14. Juni 1949.

Ausschnitt aus dem Plakat

"Cycles Météore"

Künstler: Georges Faivre