

GIRO
D'ITALIA

C O L I N O ' B R I E N

GIRO *D'ITALIA*

Die Story des schönsten Radrennens der Welt

Die Originalausgabe erschien unter dem Titel:
Giro d'Italia. The Story of the World's Most Beautiful Bike Race by Colin O'Brien.
Pursuit Books ein Imprint von Profile Books, London

Der Verlag behält sich die Verwertung der urheberrechtlich geschützten
Inhalte dieses Werkes für Zwecke des Text- und Data-
Minings nach § 44b UrhG ausdrücklich vor.
Jegliche unbefugte Nutzung ist hiermit ausgeschlossen.

Copyright © Colin O'Brien, 2017, 2018
Deutsche Übersetzung von Lída Náđori und Eszter Borbély, 2025

Vollständige deutsche Ausgabe 2025
Inhaber der deutschsprachigen Buchrechte: G-ADAM Verlag
Verlagsdirektor: Adam Galambos
Jahnstraße 15, 3100 St. Pölten
info@gadam.at
Mitglied im Hauptverband des Österreichischen Buchhandels

Satz: Gábor Reszler
Umschlaggestaltung: Péter Somogyi
Druck und Bindung: AduPrint
Printed in Hungary

ISBN 978-615-6345-37-0

www.gadam.at
www.sportbuecher.at

INHALT

	Vorwort // 7
	Einleitung // 9
	1 Die Geburt des Giro // 15
	2 Die Anfangsjahre // 25
SALITA FAMOSA	Roccaraso, Abruzzen // 35
	3 Alfredo Binda: Il Grande Antipatico // 39
	4 Der Teufel trägt keine Hose // 49
SALITA FAMOSA	Croce d'Aune, Venetien // 55
	5 Der Giro und der Faschismus // 59
	6 Bartali und Coppi, Coppi und Bartali // 73
	7 Magni: Il Terzo Uomo // 91
SALITA FAMOSA	Das Stilfserjoch Trentino-Südtirol // 109
	8 Gimondi, der gnädige und Merckx der gnadenlose // 113
SALITA FAMOSA	Blockhaus, Abruzzen // 123
	9 Der Sheriff und der Gewehrschütze // 127
SALITA FAMOSA	Die Drei Zinnen, Venetien // 145
	10 Die Amerikaner betreten die Szene // 149
	11 Die Sappada-Affäre // 159
	12 1988: Angst und Schrecken in der Lombardei // 179
	13 Marco Pantani // 191

SALITA FAMOSA Colle delle Finestre, Piemonte // 201

14 Ein Jahrzehnt der Schwierigkeiten // 205

SALITA FAMOSA Colle dell'Agnello, Piemonte // 211

15 Damals und heute // 215

Danksagung // 235

Liste der Sieger // 236

Abbildungsverzeichnis // 225

Namensregister

VORWORT

Ich erwarte Jahr für Jahr nichts – vielleicht nur das Weihnachtsessen zu Hause in Dublin – mit größerer Vorfreude als den Giro d'Italia. Meine Vorfreude auf den Giro hat viele Gründe: Ich freue mich immer wieder darauf, als Journalist Landschaften zu sehen, die ich ohne dieses Rennen nie sehen würde. Mit noch größerer Begeisterung sehe ich der Faszination von drei Wochen ununterbrochener, abwechslungsreicher Action voller Überraschungen entgegen. Vor allem aber steht für mich der Giro für das Sommereinläuten. Im Mai ist das Wetter noch launisch und die Berge sind noch schneebedeckt, aber sobald man das Rosa der *Maglia Rosa* sieht, weiß man, dass der Sommer mit den langen, sonnigen Tagen nicht mehr lange auf sich warten lässt.

Und dann gibt es auch noch den gesellschaftlichen Aspekt. Über den Giro kann man sich unterhalten. Wie über Fußball, allerdings nicht so schematisch. Die Geschichte des Rennens ist voll mit Favoriten, deren Sieg garantiert war, bis zu dem Moment, in dem ein neuer Favorit kam. Und das macht das Rennen interessant und verleiht jeder Austragung die Atmosphäre von etwas Neuem. Dazu trägt auch bei, dass beim Giro das Rennen selbst die Attraktion ist. Den Giro verfolgt man – ob live oder vor dem Fernseher – vielmehr um seiner selbst willen als wegen der Teams oder wegen der Fahrer. Der Giro bestimmt jedes Jahr drei Wochen lang den Alltag, womit ich keinesfalls sagen will, er sei etwas Alltägliches. Den Giro muss man leben und erleben. Er kann freudig, herzerreißend, erheiternd und ärgerlich oder all

das zusammen sein. Aber er ist selten, wenn überhaupt je, langweilig. Fragt mich jemand, warum ich Jahr für Jahr dabei sein muss, ist dies der Grund. Und das ist auch der Grund, warum ich dieses Buch schreibe.

Natürlich ist dies ein Sachbuch. Aber ich hatte von Anfang an etwas Erzählerisches im Kopf. Je tiefer ich in meine Recherchen einstieg, desto mehr wurde ich dazu verlockt, jedes einzelne Detail der 108-jährigen Geschichte des Rennens aufzuzählen, aber eine Enzyklopädie des Giro d'Italia zu schreiben war niemals meine Absicht. Ich wollte die Geschichte des für mich aufregendsten Sportereignisses der Welt erzählen. Ich hoffe, dass ich dem mit diesem Buch gerecht werde.

EINLEITUNG

Stellen Sie sich ein anderes Italien vor. Ein frisch gegründetes Königreich, das aus verschiedenen Regionen besteht und überwiegend von Bauern bewohnt ist. Fast die Hälfte der Bevölkerung ist des Lesens und Schreibens unkundig, die Mehrheit spricht einen Dialekt. Selbst der König des Landes, Viktor Emanuel II., der *Padre della Patria*, Vater des Vaterlandes, tut sich schwer, die Amtssprache zu sprechen.

Die wenigen Straßen, die es damals gab, waren holprig und schmal und nur spärlich gepflastert. Die Wege außerhalb der kopfsteingepflasterten Stadtzentren bestanden meist nur aus gestampfter Erde und Schotter. Die Waren wurden auf Maultieren und Fahrrädern befördert, nicht mit Autos. Die *Fabbrica Italiana Automobili Torino* (FIAT) war noch nicht einmal ein Jahrzehnt alt und noch weit davon entfernt, einer der großen europäischen Automobilkonzerne zu werden, der es heute ist. Rom, Mailand, Turin und Neapel mögen ein rasantes Wachstum erlebt haben, aber die Mehrheit der 32 Millionen Einwohner des Landes lebte in kleinen Städten oder auf dem Lande.

Die Hauptstadt wurde immer noch von der Malaria geplagt, die von den gefürchteten Pontinischen Sümpfen ausging, und es dauerte noch 20 Jahre, bis die italienische Regierung ihren Streit mit dem Vatikan beilegte, wobei der Kirchenstaat bereits 1870 annektiert worden war. Giuseppe Garibaldi, der in Nizza geborene General und Politiker, der spätere Protagonist des *Risorgimento*, der Einigung Italiens, war erst 27 Jahre tot. Das Land

befand sich in einem rasanten Wandel. Und diesen Wandel spiegelt auch der Giro d'Italia wider. Der Wunsch der Gründerväter nach einem modernen Staat, die Schaffung des Königreichs Italien und der Versuch, die verschiedenen, weit voneinander entfernten und oft uneinigen Teile des Landes zu vereinigen, war immer noch aktuell, als der Giro 1909 auf die Initiative der *Gazzetta dello Sport* hin zum ersten Mal ausgetragen wurde. So seltsam und modern das damalige Rennrad auf viele Zuschauer gewirkt haben muss, so faszinierend war wahrscheinlich auch der Gedanke an ein einheitliches Italien.

Radsportfans im Belpaese scherzen manchmal, das Rennen habe mehr zur Einigung Italiens beigetragen, als es Garibaldis *Risorgimento* je vermochte. Und auch wenn dies als Scherz gemeint ist, steckt vielleicht doch ein Körnchen Wahrheit darin, denn im frühen 20. Jahrhundert war dieses Land noch immer sehr gespalten. Ein Großteil des Nordens war gegen die Vereinigung, ebenso wie der Vatikan. Neapel und der Süden unterstützten sie zwar, aber das hatte mehr mit der Verachtung für das bourbonische Königshaus und das Königreich beider Sizilien zu tun als mit echter Begeisterung für den neuen Staat. *L'Italia è fatta. Restano da fare gli italiani!* (Italien ist geschaffen. Nun müssen wir die Italiener schaffen!), sagte Massimo d'Azeglio, der damalige Ministerpräsident Sardiniens und Befürworter der Vereinigung.

Es ist leicht zu erkennen, welche Wirkung die besondere Topografie auf die Bürger und ihre Beziehung zur Nation hat – selbst heute, im Zeitalter der Autobahnen, der Hochgeschwindigkeitszüge und der Billigflieger. Denn während diese Topografie Italiens sich nie als günstig erwies, wenn es darum ging, Invasionsversuche aus dem Ausland abzuwehren, konnte sie die eigenen Einwohner des Landes in ihrer so unterschiedlichen Kultur, Küche und Sprache schon immer erfolgreich isolieren. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts reichte ein Blick auf eine Speisekarte, um sich Orientierung zu verschaffen, selbst wenn man nicht wusste, wo man gerade war. Und auch heutzutage ist das nur ein bisschen anders. Heute kann man vielleicht auch in Florenz oder Mailand ein Tintenfischrisotto auf der Speisekarte finden, allerdings wird das mit dem venezianischen Tintenfischrisotto-

to keinesfalls zu vergleichen sein. Tortellini isst man am besten in der Emilia-Romagna und Pizza in Neapel. In Turin gibt es in Rotwein geschmortes Kalbfleisch und kräftige Käsesorten – ein deutlich französischer Einfluss. Die nach Öhrchen benannten kleinen Nudelscheiben, *Orecchiette*, stehen für Apulien. Und Sie werden außerhalb der Hauptstadt wohl kaum eine *Pajata*, die Eingeweide eines Kalbs, oder eine echte *Carbonara* finden. Selbst die einfachen sizilianischen *Arancini* (mit Fleischragout und Erbsen gefüllte frittierte Reisbällchen) können auf den Ort hindeuten, denn sie ändern ihre Form von kugelförmig zu kegelförmig, je nachdem, ob man sich an der Nord- oder Südküste der Insel befindet.

Italien ist ein Land der Ungereimtheiten und der Kompliziertheit. Niemand, der hier jemals Zeit verbracht hat, würde dieses Land als einfach bezeichnen. Aber genau das macht einen großen Teil des italienischen Charmes aus. Diese Ungereimtheiten machen auch einen großen Teil der Seele des Giro aus, denn im Gegensatz zur Tour de France, die in ihrer Homogenität manchmal prosaisch und seelenlos wirkt, ist die italienische Veranstaltung eine Fiesta der Vielfältigkeit. An einem Tag ist man in den engen, bröckelnden Straßen Neapels und am nächsten Tag findet man sich in einem Skigebiet im Apennin. Auf die schneebedeckten Alpen oder die grüne, zerklüftete Küste Liguriens und der Costa Azzurra folgen die großen Boulevards und die barocken Plätze von Turin. Das geschäftige, pulsierende Herz Norditaliens, die Wirtschaftsmetropole Mailand kann schnell den flachen, landwirtschaftlich geprägten Weiten der Pianura Padana weichen, und die faszinierenden Städte der einst mächtigen Seerepublik Venedig – Venedig, Padua, Verona, Vicenza, Treviso – kündigen oft die bevorstehende Ankunft des Rennens zwischen den dramatischen Gipfeln der Dolomitenkette an.

Der Giro ist nicht das größte Rennen im Profiradsport, aber für viele Fans und viele Fahrer ist er die schönste und schwierigste der Grand Tours. Denn anders als die Tour de France, die papierformgemäß von den stärksten und reichsten Teams dominiert wird, ist der Giro unberechenbar und kapriziös. Das große Angebot an Alternativen, das den Veranstaltern zur Verfügung steht,

sorgt dafür, dass sich die Streckenführung stets ändert. Und anders als bei der Tour können selbst die berühmtesten Berganstiege für längere Zeiten gemieden werden, wenn sich die Veranstalter für neue Routen entscheiden. Das Frühlingswetter und die Vorliebe des Giro für knallharte Berganstiege und schwierige Abfahrten machen das Rennen zu einem, bei dem derjenige Fahrer belohnt wird, der das größte Risiko eingeht. Mit konservativem Fahren ist es unmöglich, den Giro zu gewinnen – man muss kühn sein. Dieses Rennen ist in vielerlei Hinsicht nur etwas für die Härtesten. Die Streckenführung ist schwieriger, das Terrain abwechslungsreicher, das Wetter launischer und das ganze Rennen weniger kontrollierbar. Und die starke italienische Präsenz im Peloton sorgt dafür, dass der Lokalstolz immer eine Rolle spielt, weshalb man oft schwer nachvollziehbare Ausreißversuche und unglaublich emotionale Siegesgrüße sieht. Wenn das Rennen am Heimatort eines Fahrers vorbeiführt, soll man sich als Zuschauer auf etwas richtig Spektakuläres gefasst machen. Und obwohl beim Giro die Menge der Zuschauer am Straßenrand nicht immer mit der bei der Tour vergleichbar ist, sind die italienischen *Tifosi* leidenschaftlicher und kennen sich besser aus als die französischen Radsportfans, denn auch im 21. Jahrhundert, in dem alles global wird, ist und bleibt Italien für sie die Hochburg des Radsports. Viele der berühmtesten Radsportmarken stammen von der Halbinsel. Namen wie Gino Bartali, Fausto Coppi, Felice Gimondi, Francesco Moser und Marco Pantani haben in all den Jahren nichts an ihrer inspirierenden Kraft verloren. Die Mehrheit des Profipelotons besteht immer noch aus Italienern und Amateure aus aller Welt möchten die ikonischen Berganstiege wie das Stilfserjoch, den Gaviapass, den Mortirolopass, den Monte Zoncolan, die Drei Zinnen, den Colle delle Finestre, den Passo di Giau und den Monte Grappa bewältigen.

Die erste Austragung des Giro war ein waghalsiger Werbegag, der von einer Handvoll ehrgeiziger junger Journalisten der *Gazzetta dello Sport* kurzerhand zusammengeschustert wurde. Aber dazu kommen wir noch. In den inzwischen vergangenen 116 Jahren hat sich sehr viel getan. Das erste Rennen bestand aus acht Etappen, bei denen es lediglich auf die Ausdauer ankam. Seitdem hat sich der Giro zu einem Kampf mit 21 Etap-

pen entwickelt, bei dem nicht nur Ausdauer, sondern auch Geschwindigkeit, Intelligenz und Taktik gefragt sind. Es dauerte bis 1950, bis der erste Nichtitaliener, der charismatische und äußerst populäre Schweizer Hugo Koblet, das Rennen gewann. Mittlerweile ist der Giro eine internationale Veranstaltung, aber seinen unverwechselbaren italienischen Charakter hat er nie verloren. Die legendäre Rivalität zwischen Bartali und Coppi sorgte in der Blütezeit des Radsports für landesweite Furore und prägt selbst im 21. Jahrhundert die Art und Weise, wie die Italiener diese Sportart erleben. Die Feindseligkeit, die Jahrzehnte nach Coppi und Bartali das Verhältnis zwischen Moser und Giuseppe Saronni prägte, ist auch in unseren Tagen – wo beide in ihren Sechzigern sind – zu spüren. Und die Auseinandersetzung um Stephen Roches *Maglia Rosa* von 1987 sorgt bei so manchen leidenschaftlichen Anhängern seines Teamkollegen und Rivalen Roberto Visentini immer noch für Aufregung.

Der Giro ist nicht nur von sporthistorischer Bedeutung. Er ist auch mit dem politischen und wirtschaftlichen Leben in Italien verflochten. Er wurde von den Regierungen als Propagandawerkzeug genutzt, in die Machenschaften der katholischen Kirche und der Mafia verwickelt und von vielen Unternehmern zur Förderung ihrer eigenen Geschäfte genutzt. Fahrradmarken haben mit dem Erfolg am Giro ein Vermögen gemacht, und die *Gazzetta* ist mit fast vier Millionen Lesern in Print und Online die meistgelesene Tageszeitung Italiens, auch wenn inzwischen in den Herzen der meisten Sportfans der Fußball den Radsport abgelöst hat. Ein berühmtes Beispiel dafür, was der Giro für ein Unternehmen bedeuten kann, ist der Mercatone Uno von Romano Cenni, eine ihrerzeit relativ kleine, regionale Supermarktkette, die das Team von Marco Pantani sponserte. Dank der Popularität Marco Pantanis um die letzte Jahrhundertwende hat sich der Mercatone Uno in ganz Italien einen Namen gemacht, der inzwischen stark mit dem Giro d'Italia verbunden ist. Cenni hat Marco Pantani sogar ein Denkmal vor dem Hauptsitz des Unternehmens in Imola errichtet.

Nach Pantani durchlief der Giro eine schwierige Zeit, geprägt von Dopingskandalen und abnehmendem Interesse. Eine Zeit in der der Radsport von vielen eher als ein Versuchsfeld der Wis-

senschaftler als eine interessante Sportart angesehen wurde. Doch in den letzten Jahren erlebt das Rennen eine Renaissance und tritt allmählich aus dem Schatten der Tour de France heraus. Er wird als eine der wichtigsten Sportveranstaltungen der Welt und als einer der Höhepunkte des Radsportkalenders angesehen und nicht bloß als Vorläufer des Hauptereignisses in Frankreich. Der Giro 2016 wurde von insgesamt 827 Millionen Zuschauern in 194 Ländern gesehen. Mehr als 5 500 Stunden des Rennens wurden im Fernsehen übertragen. Über 500 dieser Stunden entfielen auf Italien, und auf der vorletzten Etappe verfolgten rund 3,6 Millionen Italiener – jeder vierte Fernsehzuschauer – das Geschehen. Etwa 12,5 Millionen sahen vom Straßenrand zu, wie die *Corsa Rosa* (das rosa Rennen, ein gängiger Spitzname für den Giro in Italien) vorbeizog. Im Laufe des Rennens verfassten rund 2 000 Journalisten mehr als 46 000 Artikel. Es wurden insgesamt 17 500 Zimmer für Teams, Kommissäre, Gäste und Pressevertreter gebucht. Und im Zeitalter der sozialen Medien dürfen auch die 50 Millionen Tweets nicht unerwähnt bleiben, die im Monat Mai verzeichnet wurden. Mit all seinen Besonderheiten, seiner komplexen Geschichte und seinen zahlreichen Protagonisten ist der Giro nicht für alle nachvollziehbar, aber dass es viele Menschen gibt, denen er sehr viel bedeutet, das steht fest. Nun gehen wir der Frage nach, warum dem so ist.

DIE GEBURT DES GIRO

Wie es sich für den Radsport gehört, wurde der Giro d'Italia aus einer Mischung aus Rivalität, Zufall, List und Wagnis geboren. Mit Sport hatte er wenig zu tun. Jedenfalls nicht im traditionellen Sinne. Denn der Giro wurde erfunden, um eine Zeitung zu verkaufen.

Während wir heute die Medien mit Reportagen und Meinungsäußerungen, mit Reaktionen auf aktuelle Ereignisse und Prognosen assoziieren, war die Presse des 19. Jahrhunderts mit Fortsetzungsromanen oder Berichten über solche sensationellen Ereignisse gefüllt, wie die dreijährige Weltumrundung per Fahrrad von Hattie und Darwin McIlrath, die Ende der 1890er Jahre von der Chicagoer Zeitung *Inter-Ocean* gesponsert wurde.

Schon lange vor der Tour de France oder dem Giro d'Italia hatten europäische Zeitungen versucht, ihre Auflagen mithilfe von Radrennen zu erhöhen. In Frankreich war *Le Vélocipède Illustré* die erste Zeitung, die mit dieser Absicht auf den Radsport setzte und im November 1869 zwischen Paris und Rouen ein Rennen mit einer 123 Kilometer langen Rennstrecke entlang der Seine veranstaltete. An dem Rennen nahmen 120 Fahrer teil, darunter zwei Damen. Eine Besonderheit des Reglements, nämlich das Verbot von Hunden und Segeln lässt darauf schließen, dass auch die damaligen Fahrer sich gerne unerlaubter Hilfsmittel bedienten. Stadt-zu-Stadt-Rennen und die Presse, die diese propagierte, blühten auf. Und einige dieser damals ins Leben gerufenen Radrennen, so auch das älteste noch existie-

rende, Mailand–Turin und drei der fünf Monumente, nämlich Lüttich–Bastogne–Lüttich, Paris–Roubaix und Mailand–Sanremo, sind heute noch von Bedeutung. Die Zeitungen, die an der Organisation solcher spektakulären Ereignisse beteiligt waren, hatten Zugang – wie man heute in der Medienbranche sagen würde – zu exklusiven Inhalten, was wiederum einen Anstieg der Auflagen garantierte.

Aber nicht nur die Zeitungsverleger waren darauf aus, ihre eigenen Taschen zu füllen. Der Radsport war zwar nicht die erste Sportart, die stark kommerzialisiert wurde, aber mit Sicherheit wurde er als erster von einem offenkundig kapitalistischen Ansatz durchdrungen. Der Fußball, heute das Paradebeispiel für Habgier im Sport, war damals eine Amateursache. In Italien steckte er noch in den Kinderschuhen, es gab nur ein paar von britischen Einwanderern gegründete Vereine in Genua und Turin. Mit dem Radsport aber war Geld zu verdienen. Die Verleger liebten den Radsport wegen seiner dramatischen Natur und weil er eine Mischung aus Schmerz und Spektakel war, was die Leser in Scharen anlockte. Teams traten an, um Fahrräder zu verkaufen, Maschinen, die sich unter den härtesten Bedingungen bewährten und untrennbar mit den Helden assoziiert wurden, die sie fuhren. Und die Fahrer strömten an die Startlinie in der Hoffnung auf Kost und Logis und vielleicht sogar Geld.

Genau wie diese frühen Fahrer brauchte auch die neu gegründete *Gazzetta dello Sport* in Mailand dringend Geld. Die ersten Ausgaben der *Gazzetta* waren weit entfernt von denen des heutigen Mediengiganten. Vor allem, sie wurden auf grünem Papier gedruckt und nicht auf dem heute legendären Rosa, das 1898 eingeführt wurde. Die *Gazzetta* war aus der Fusion von *La tripletta* und *Il ciclista* hervorgegangen. Sie erschien zweimal in der Woche, montags und freitags. Als sie am 3. April 1896 zum ersten Mal an den Kiosken erschien, waren nicht mehr als fünf Personen an ihrer Herstellung beteiligt und sie hatte insgesamt vier Seiten. Auf der Titelseite stand eine heute eher seltsam wirkende Anzeige für ein Geschäft in Turin, das Reifen und Schläuche verkaufte.

Am 5. August 1908 schickte der Redakteur der *Gazzetta*, Tullio Morgagni, ein kurzes Telegramm an seinen Radsportkorres-

pondenten Armando Cougnet, in dem er ihn aufforderte, sofort nach Mailand zu kommen. *Die Notwendigkeit zwingt die Gazzetta, unverzüglich eine Italien-Rundfahrt zu starten.* Eugenio Camillo Costamagna, der Herausgeber der Zeitung, der die Nachricht ebenfalls erhielt, brach seinen Urlaub sofort ab. Eine Konspiration bahnte sich an und die Zeit drängte.

Angelo Gatti, ein ehemaliger Mitarbeiter der Fahrradfabrik Bianchi, der – nachdem er 1908 sein eigenes Unternehmen Atala gegründet hatte – nun durchaus ein Rivale von Bianchi war, nahm zu Morgagni Kontakt auf und teilte ihm einige spannende Informationen mit. Bianchi plante ein landesweites Radrennen mit dem *Touring Club Italiano* und der Zeitung *Corriere della Sera*. Der Herausgeber der *Gazzetta* sah, was Henri Desgrange mit der Tour de France für sein Blatt *l'Auto* erreicht hatte und wie schnell er damit seinen größten Konkurrenten, die größte französische Tageszeitung *Le Vélo*, vernichten konnte. Und er wollte nicht überrascht werden, die *Gazzetta* musste noch vor der Konkurrenz seine eigene Tour veranstalten.

An Enthusiasmus mangelte es Morgagni und seinen Mitstreitern nicht, doch ein nationales Rennen zu veranstalten war leichter gesagt als getan, zumal die *Gazzetta* kurz vor dem Bankrott stand. Die *Corriere della Sera* war eine wesentlich größere Zeitung, und der *Touring Club Italiano*, der zwar zu der Zeit nicht mehr im Radsport interessiert war, hatte als italienweiter Veranstalter von Autorennen einen enormen logistischen Vorteil. Einen Vorzug hatte das Unterfangen von Morgagni trotzdem. Nämlich die Erfahrung von Cougnet. Obwohl er erst 18 Jahre alt war, als er 1898 in die Redaktion eintrat, war der gebürtige Nizzaer ein Radsportexperte und hatte bereits an den ersten Rennversuchen der Zeitung, dem Giro di Lombardia und dem Mailand–Sanremo, mitgewirkt. Er war auch in Frankreich gewesen, um über die Tour zu berichten, und verstand daher besser als sonst jemand, was es brauchte, um einen Giro d'Italia zu organisieren.

Nur wenige Wochen nach Morgagnis eindringlicher Mitteilung gab die Zeitung am 24. August auf der Titelseite ihre Absicht bekannt, im darauffolgenden Mai ein italienweites Radrennen zu veranstalten, und verkündete stolz: *Die Gazzetta dello Sport, die*

den italienischen Radsport verfolgt und ihm zu seinem Ruhm verhalf, kündigt für das nächste Frühjahr die erste Austragung des Giro d'Italia, eines der größten und härtesten Bewährungsproben im internationalen Radrennsport an. Die Veranstalter versprochen 3 000 Rennkilometer und 25 000 Lire als Preisgeld.

Klar machten sie damit dem *Corriere* einen Strich durch die Rechnung, aber sie riskierten dabei Kopf und Kragen. Der 28-jährige Cougnet, der das Rennen bis 1948 leiten sollte, war überzeugt von seinen eigenen Fähigkeiten, ein Etappenrennen zu organisieren. Aber mit dieser bombastischen Schlagzeile hatte die *Gazzetta* etwas versprochen, was sie nicht halten konnte. Um das Preisgeld ins rechte Licht zu rücken: Der Herausgeber der *Gazetta*, Eugenio Camillo Costamagna, bezog ein für damalige Verhältnisse großzügiges Jahresgehalt von 1 800 Lire. Wenn das Geschäft nicht so gut lief, konnte ihm und seinen Mitarbeitern das Monatsgehalt nicht immer ausgezahlt werden und sie mussten sich mit weniger zufriedengeben. Dennoch verpflichtete sich die Zeitung ein Preisgeld zu zahlen, das den Giro zum höchstdotierten Rennen der Welt machen sollte.

Als das Adrenalin nachließ, mussten die Organisatoren Vernunft walten lassen. Im September beschloss man, die Veranstaltung abzusagen, bevor sich überhaupt ein Rad drehte. Ohne eine Laune des Schicksals wäre der *Corsa Rosa* vielleicht nie geboren worden. Wie sich herausstellte, war einer der Investoren der Zeitung, ein mächtiger Mailänder Bankier namens Primo Bongrani auch Sekretär des italienischen olympischen Komitees und ein großer Radsportfan. Nach seiner Rückkehr von den Olympischen Spielen 1908 in London erfuhr er von der Notlage des Rennens und schritt sofort ein. Er bestand auf die Durchführung und sicherte den Veranstaltern seine volle Unterstützung bei der Mittelbeschaffung zu. Bongranis Theorie war, dass es nur etwas Schwung brauche, bis die Angebote nur so hereinströmen würden. Daher sicherte er sich gleich zu Beginn die Unterstützung des Automobilherstellers Lancia und des Casinò Sanremo, das über das Radrennen Mailand–Sanremo, das als Werbemaßnahme für die Küstenstadt als Luxusreiseziel ins Leben gerufen worden war, schon mit dem Radsport zu tun hatte. Die vom italienischen König zugesagte Goldmedaille verlieh

dem Unterfangen einen majestätischen Glanz, und es dauerte in der Tat nicht mehr lange, bis die Angebote hereinströmten. Bongrani konnte sogar den Konkurrenten *Corriere* dazu überreden, eine Investition von 3 000 Lire zu tätigen. Die Idee, mit der er den Konkurrenten für den Giro gewinnen konnte, war, dass das Rennen ihnen Publicity und die Möglichkeit geben würde, sich moralisch zu profilieren, indem sie das schwächelnde Projekt eines Konkurrenten unterstützten. Im März waren die Kassen voll, und die Zeitung gab die Einzelheiten der Rennstrecke von acht Etappen bekannt, die Italien durchqueren und insgesamt 2 500 Kilometer umfassen sollte. Das war zwar kürzer als ursprünglich angekündigt, aber lang genug, um für den Durchschnittsitaliener, der seine Heimatgemeinde nie oder nur selten verließ, immer noch unfassbar lang zu sein.

Zum ersten Giro wurden sowohl Profis als auch Amateure eingeladen und am 13. Mai 1909, um 2 Uhr 53 verließ das Peloton von 127 Fahrern den Mailänder Piazzale Loreto. Die erste Etappe führte über 397 Kilometer Richtung Süden nach Bologna. Von Bologna aus ging es dann weiter in den Süden nach Chieti, nahe der Adriaküste, bevor es nach Neapel und dann zurück in den Norden nach Rom, Florenz, Genua und Turin ging, um 17 Tage später zum Finale nach Mailand zurückzukehren. Der Gesamtsieger wurde nicht auf der Grundlage der Einzelzeitfahren ermittelt, sondern nach einem Punktesystem. Die Platzierungen, d.h. die Punktzahlen der einzelnen Etappen wurden addiert und der Fahrer mit der niedrigsten Punktzahl gewann. Vor dem Aufkommen der modernen Nachrichtentechnik war dieses System viel einfacher und natürlich auch billiger. Anders als bei den heutigen großen Rundfahrten wurden zwischen den einzelnen Etappen Ruhetage eingeplant, da die Strecken von durchschnittlich 306 Kilometern pro Etappe mit der damaligen Ausrüstung und den damaligen Straßenverhältnissen ohne die nicht zu bewältigen waren. Im Gegensatz zu den riesigen Werbe- und Begleitkarawanen, die jedes moderne Etappenrennen begleiten, waren 1909 nur acht Autos in Begleitung der Fahrer unterwegs, vier von den Teams, zwei für Organisation und Jury und nochmal zwei für die Presse. Es gab Kontrollpunkte bei den Bahnhöfen und die Fahrer wurden bei Start und Ziel foto-

grafiert, um das Risiko von Betrug zu minimieren – der Radsport scheint von Anfang an zwielichtige Gestalten angezogen zu haben. Die Kommissäre und Reporter schickten die Informationen über das Rennen per Telegramm nach Mailand. Diese Informationen wurden in den Schaufenstern der Geschäfte ausgehängt, so konnten die Massen das Geschehen verfolgen. Die wenigen glücklichen Italiener, die ein Telefon besaßen, konnten über eine spezielle Rufnummer weitere Berichte erhalten – eine Sensation, die anfangs so neuartig gewesen sein muss wie ein Jahrhundert später, 2009 die Push-Benachrichtigung auf dem Handy.

Die berühmtesten Fahrer, die in diesem Jahr an den Start gingen, waren mit Abstand Luigi Ganna und Giovanni Gerbi, wobei auch einige hochkarätige französische Fahrer, wie etwa die Tour-Sieger Louis Trousselier und Lucien Petit-Breton ihren Teamchefs trotzten und die Alpen überquerten, um an dem neuen Rennen teilzunehmen.

Ganna war Steinmetz, bevor er Radrennfahrer wurde, und soll der Überlieferung nach täglich 100 Kilometer zwischen seinem Arbeitsplatz und seinem Wohnort Induno Olona, nördlich von Mailand in der Provinz Varese, zurückgelegt haben. So muss ihm der Giro wie eine Vergnügungsfahrt vorgekommen sein. Als er beim Giro antrat, hatte er bereits die Mailand–Sanremo–Rundfahrt im Frühjahr gewonnen und konnte auf eine beachtliche Erfolgsbilanz zurückblicken, zu der auch der Sieg bei der Mailand–Turin Rundfahrt, Podiumsplätze bei der Lombardei–Rundfahrt und ein fünfter Platz bei der Tour 1908 gehörten.

Gerbi, der *Diavolo Rosso* (der rote Teufel), erfreute sich bei den Lesern der *Gazzetta* großer Beliebtheit – nicht nur wegen seiner sportlichen Fähigkeiten, sondern auch wegen seiner legendär lockeren Moralvorstellungen. Seinen Spitznamen soll er von einem verärgerten Priester erhalten haben, nachdem er mitten in eine Prozession hineingefahren war. Als die Fahrer bei der zweiten Tour de France von einer aufgebrauchten Menge angegriffen wurden, soll Gerbi, damals noch ein Teenager, einer der wenigen gewesen sein, die sich wehren konnten. Er war eine feste Größe in der frühen Geschichte des italienischen Radsports, scheute nie eine Herausforderung und fuhr seinen letzten Giro 1932

im Alter von 47 Jahren. Er gewann den ersten Giro di Lombardia 1905, sowie das Mailand–Turin–Rennen und erzielte je einen Hattrick beim Giro del Piemonte und beim Rom–Neapel–Rom.

Außer den bekannten Namen bestand das Peloton zum größten Teil aus arbeitslosen und hoffnungslos armen Männern, für die solche Rennen lediglich eine Möglichkeit darstellten, den Lebensunterhalt für ihre Familien zu verdienen. Die meisten von ihnen traten nicht wegen irgendwelcher Siegesambitionen an, sondern wegen des in Aussicht gestellten Preisgelds von 300 Lire. Dieses Preisgeld stand jedem zu, der die Ziellinie erreichte und war eine richtige Motivation, wenn man bedenkt, dass man damit seine Familie mehrere Monate ernähren konnte. Diese Unabhängigen hatten keine Sponsoren oder Unterstützer und nur die wenigsten konnten sich eine Unterkunft leisten. Viele schliefen im Freien oder auf Bauernhöfen und in verlassenen Häusern. Sie fristeten ein undankbares Dasein. Man kann sich kaum vorstellen, unter welchen tristen Umständen sie gelebt haben müssen, die sie dazu zwangen, dieses Schicksal der Wanderarbeiter mit all den körperlichen Entbehrungen auf sich zu nehmen.

Gleich zwei Kilometer nach dem Start kam es zu einer Massenkarambolage, die durch ein Kind auf der Straße verursacht wurde. Die meisten Fahrer waren schnell wieder im Sattel, aber für Gerbi, einen der Favoriten, war die Situation hoffnungslos. Eines seiner Räder wurde beim Sturz beschädigt und er musste in die Stadt zurückfahren, um einen Mechaniker zu finden, der geöffnet hatte. Das Fahrrad wurde repariert und es dauerte nicht lange, bis er wieder bei den anderen war. So etwas wäre damals bei der Tour nicht möglich gewesen. Der Begründer Desgrange hatte nämlich strenge Regeln, die besagten, dass jeder Fahrer in der Lage sein muss, für sich selbst zu sorgen. Dementsprechend wurde jeder, der sich der Hilfe anderer bediente, oder Ersatzteile von einem Dritten erhielt, automatisch disqualifiziert. Die Organisatoren des Giro nahmen solche Sachen wesentlich lockerer.

Auch Ganna blieb auf dieser ersten Etappe nicht verschont und wurde von seinen Gegnern abgehängt, als er etwa 70 Kilometer vor dem Ziel einen Platten hatte. Der 25-Jährige konnte

zwar wieder aufschließen, als das Peloton von einem vorbeifahrenden Zug aufgehalten wurde, hatte aber nicht mehr genug Energie, um um den Sieg zu kämpfen. Etwa 14 Stunden nach der Abfahrt von Mailand ging der erste Etappensieg des Giro an den erst 20-jährigen Römer Dario Beni. Nach den ersten Fahrern konnte die Jury die endgültigen Platzierungen wegen des starken Regens und der großen Menschenmassen bloß erahnen.

Die 376 Kilometer lange Strecke nach Chieti in der zweiten Etappe brachte noch mehr Drama. Petit-Breton war zu schwer verletzt, um zu starten, und Berichten zufolge war Gerbi zu diesem Zeitpunkt so erschöpft, dass er sich unterwegs bei einer Gastfamilie ins Bett legen musste, um sich auszuruhen, bevor er weiterfuhr. Bei der Bergankunft wurde Ganna Zweiter hinter Giovanni Cuniolo und übernahm die Gesamtführung. Die dritte Etappe war der erste richtige Bergtag des Giro und führte über den Apennin entlang des Rückens der Halbinsel, nach Neapel. Die Kombination aus grauenhaften Straßen, lähmenden Berganstiegen und 15 Kilo schweren Eingangsrädern führte dazu, dass viele Fahrer aufgaben, darunter auch der Sieger der vorherigen Etappe. Und als ob diese Bedingungen nicht schon schlimm genug wären, setzte der Rennleiter Cougnet den damaligen Berichten nach, eine Peitsche ein, um die riesigen, rasenden Menschenmassen zu bändigen. Die Etappe nach Rom wurde von Fans sabotiert, die die Strecke mit Nägeln übersäten, um unbeliebte Fahrer zu bremsen, doch Ganna überstand die Tortur und holte sich vor mehr als 20 000 Zuschauern in der Hauptstadt den Sieg. In Florenz wiederholte er seinen Erfolg, indem er allein in das Velodrom hineinfuhr und seine Anhänger in eine Euphorie versetzte, dass sie die Rennstrecke stürmten und die Kommissäre zwangen, das Rennen vor der letzten Runde zu beenden. Trousselier wurde durch einen technischen Defekt aufgehalten, und als er schließlich als 28. ins Ziel kam, war klar, dass er in der Gesamtwertung zu weit zurücklag, um noch etwas ausrichten zu können. Er schied aus, und die beiden Tour-de-France-Sieger, die nach Italien gereist waren, konnten nicht mehr antreten. Nur Carlo Galetti hatte jetzt noch eine Chance, Ganna den Sieg streitig zu machen. Bei der Abfahrt nach Genua verringerte sich der Abstand, und Galetti wurde Zweiter hinter

Giovanni Rossignoli, der damit einen Platz vor Ganna lag und den Rückstand auf die Gesamtwertung auf einen einzigen Punkt reduzierte.

Auf der vorletzten Etappe hatte Cougnet ein Problem zu lösen, das im Grunde doch etwas Erfreuliches war. Der erste Giro war nämlich beliebter als gedacht, und obwohl die Etappen mitten in der Nacht begannen, drängten sich bei jeder Abfahrt riesige Menschenmengen um die Fahrer. Die Lösung für dieses Problem war der inzwischen übliche neutralisierte Start – ein wett-kampffreies Rollen, bis das Peloton sicher von den jubelnden Massen entfernt ist. Die Versuche des jungen Direktors, mit dem Gedränge am Ziel fertig zu werden, waren weniger erfolgreich. Als die Organisatoren erfuhren, dass in der Stadt ein Bäckerstreik geplant war, und 50 000 Fans auf den Straßen erwartet wurden, verlegten sie den Zieleinlauf um sechs Kilometer – vergaßen aber, dies den Kommissären vor Ort mitzuteilen.

In einem sintflutartigen Hagelschauer und einer tobenden Menge gewann Ganna die Etappe vor Rossignoli und vergrößerte seinen Vorsprung gegenüber Galetti auf drei Punkte, womit auf der letzten Etappe nach Mailand noch alles offenblieb. Nach zwei Ruhetagen in Turin wurde die 206 Kilometer lange Schlussetappe mit voller Kraft in Angriff genommen. Ganna hatte zweimal einen Platten und wäre mit Sicherheit aus dem Rennen gewesen, hätten die Kommissäre das Peloton nicht gestoppt, als es versuchte, einen geschlossenen Bahnübergang illegal zu passieren. Die Ziellinie wurde wieder umverlegt und Cougnet machte denselben Fehler wie bei der Etappe davor. Berittene Polizisten wurden losgeschickt, um die Menschenmenge zu bändigen und verursachten versehentlich selbst eine Massenkarambolage. Als der Schlusssprint nach einigen Diskussionen endlich gewertet wurde, war dessen Sieger der junge Beni vor Galetti und Ganna, wobei letzterer später zum Sieger des ersten Giro d'Italia gekürt wurde.

Für Ganna, den neunten Sohn eines Landwirts, war dies eine erstaunliche Leistung. Ursprünglich hatte seine Familie seinen Ambitionen skeptisch gegenübergestanden, doch als sie sahen, wie viel Geld ihr Junge verdienen konnte, änderten sie schnell ihre Meinung. Zum Zeitpunkt des ersten Giro erhielt er von

Atala fürstliche 250 Lire im Monat, was zusammen mit seinen Renngewinnen 24 000 Lire ausmachte – unglaublich für 1909. Allein mit dem Giro verdiente er mehr als 5 000 Lire – ungefähr ein Jahresgehalt eines Angestellten der Mittelklasse. Ganna bewies, dass er mit Finanzen ebenso gut umzugehen wusste wie mit dem Fahrrad. 1912 eröffnete er seine eigene Fahrradfabrik und später gründete er sein eigenes Team. Dieser erste Giro sollte sein einziger Sieg bei einer großen Rundfahrt bleiben, und obwohl er noch sechs Jahre lang Rennen fuhr, konnte er nie wieder an die Höhepunkte dieser unglaublichen Saison anknüpfen. Doch auch wenn dies der Höhepunkt für den ersten Sieger war, so stand dem Giro d'Italia, Morgagni, Costamagna und Cougnet und dem italienischen Radsport das Beste noch bevor.