

1

Marie Marvingt

In de verte kan ze de top zien liggen. ‘Nog even doorduwen en je bent de Ballon d’Alsace opgereden,’ denkt Marie Marvingt bij zichzelf. Wie had dat gedacht?! De vele mannen langs de kant van het parcours alvast niet! ‘Une fille!’ riepen ze toen ze voorbij kwam rijden. ‘Die komt er nooit.’ Maar Marie weet wel beter. Natuurlijk is het zwaar, maar niets en niemand kan Marie stoppen. Ook een berg niet. ‘Kom op, nog zes keer trappen en je bent er,’ pept ze zichzelf nog even op. Ah, dat is lekker, daar verdwijnt de druk even van de benen. Marie is boven. Even uitrusten is er niet bij. ‘Op naar beneden,’ denkt ze. Want Marie is niet tevreden met het beklimmen van een berg. Marie wil de Tour uitrijden. En dus gaat Marie de Tour uitrijden.

Geschiedenis zit vol met verhalen die net even te mooi zijn om echt waar te zijn. Citaten worden aan mensen toegeschreven zonder dat er stevig bewijs is dat ze de uitspraken ooit hebben gedaan. Ook de oorsprong van de wielrennerij zal wel nooit helemaal duidelijk worden. Dat Pascal Delheye, professor aan de Universiteit van Gent, en Toon Duyck uit Brugge (‘Professeur Vélo’) in 2019 op een document stuitten dat van Veurne-Adinkerke-Veurne de oudste interstedelijke wielervedstrijd ooit zou maken, grijpt Veurne maar wat graag aan. En gelijk hebben ze; het is mooie promotie. En wie zijn wij om te zeggen dat het leuke stadje in West-Vlaanderen zich niet ‘de geboorteplaats van de koers’ zou mogen noemen? Het feit dat eerder in 1869 in Gent al een ‘Concours de Vélocipède’ werd gehouden op de Begijnhoflaan, houdt hen in ieder geval niet tegen. Opvallend, en zeker in het licht van dit boek een leuk detail: op 11 april dat jaar stonden bij die wedstrijd in Gent ook al vrouwen aan het vertrek.¹

In de *Gazette van Gent* werden de prestaties van de vrouwen zelfs al even belicht: ‘Drie bevallige jonge juffers hebben, met broek en vest gekleed, op tweewielige velocipeden gereden; eene der drie was bijzonder sterk in die oefening en vloog als eene ware amazone over de hinderpalen.’²

Dat tijden kunnen veranderen, blijkt wel uit een berucht krantenbericht

van een jaar of zeventig later. Toen de Nederlandse Mien van Bree in 1938 wereldkampioen werd, wijdde de *Nieuwe Tilburgsche Courant* er enkele regels aan.³ Vooral de afsluiting van dit krantenbericht is beroemd: ‘Zouden onze vrouwen niets beters te doen hebben?’

De vraag wat de eerste wielervedstrijd ter wereld was zullen we in dit boek niet kunnen beantwoorden. Het is ook maar net welke definitie je hanteert. Toen er voor het eerst twee vélompèdes naast elkaar hebben gereden, moeten de dappere lieden die er op hebben gereden toch haast wel hebben gekeken wie er het snelste kon. Is dat al een wielervoers of moeten we richting de wedstrijd denken die op 31 mei 1868 werd georganiseerd in het Parc de Saint-Cloud in Parijs? Wie besluit de speurtocht voort te zetten, komt uiteindelijk vaak uit bij Parijs-Versailles, al op 8 december 1867. En dan is er nog de claim die ze in de provincie Friesland kunnen doen. Daar vond al begin 1863 een wielervedstrijd plaats, van Workum naar Bolsward en terug. Deze wedstrijd ging tussen Andries Deinum en Durk Driebergen, zonder vrouwelijke deelname dus.⁴

Vrouwelijke deelname is er wel bij een wedstrijd in 1869, die ook vaak genoemd wordt als oorsprong van de wielersport zoals we die nu kennen. Parijs-Rouen is in ieder geval een wielervedstrijd die hoort bij het vroegste verleden van de georganiseerde wielersport. De koers brengt een mooie smak geld in het laatje van het organiserende tijdschrift, *Le Vélompède Illustré*, want velen waren benieuwd hoe de dappere deelnemers het er vanaf zouden brengen. In de traditie van door mediabedrijven georganiseerde sportwedstrijden, hoort uiteindelijk ook de Tour thuis. Maar daar zijn we nog lang niet.

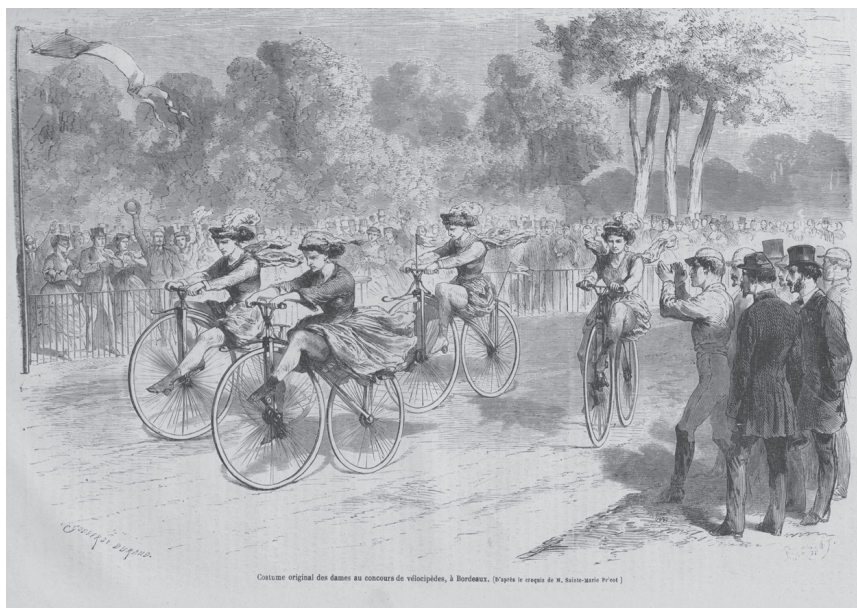
Waar het in de Tour lang wachten is op de eerste vrouwelijke deelnemer, zien we in de uitslag van deze eerste klassieker gewoon een vrouw vermeld staan: Miss America. Deze ‘kleine blonde vrouw met buitengewone krachten’ weet volgens het zeer uitgebreide verslag in het tijdschrift dat er een speciale prijs klaarligt voor vrouwen die het traject binnen de tijdslimiet van 24 uur weten af te leggen. Hoewel er nog andere vrouwen zijn die aan de tocht beginnen, rijdt zij de beproeving van epische proporties als enige vrouw uit. James Moore – een naam die overigens al opduikt als winnaar van ‘die eerste wielervedstrijd’ in het Parc de Saint-Cloud in Parijs, al lijkt dit een broodjeaapverhaal – is de eerste die na een barre tocht over 123 kilometer feestelijk wordt onthaald in Rouen. 11,44 kilometer legt hij gemiddeld per uur af, een hele prestatie op het materiaal en de wegen van die tijd. En ook het doorzettingsvermogen van Miss America verdient waardering. Ze staat als nummer 29 in de uitslag geklasseerd. Bij het ochtendgloren komt ze aan in Rouen, ruim-

schoots binnen de tijdslimiet, vergezeld door de heren Emile Taboreau en fietsverkoper Rowley B. Turner, naar alle waarschijnlijkheid de echtgenoot van de mysterieuze Miss America.⁵ De consensus is dat ze deze naam, waar in krantenartikelen stevast naar werd verwezen, inzette als marketinginstrument.⁶

Miss America, die eigenlijk gewoon de Française Elisabeth Sarti is en zich later Elisabeth Turner noemt, mag de koers dan wel niet winnen, ze rijdt de pionierstocht wel uit. En ze laat ook een hele hoop mannen achter zich. En Sarti is beslist niet de enige die in die tijd al koerst. Zo wordt ze bijvoorbeeld enkele dagen voor Parijs-Rouen in een wedstrijd over een veel kortere afstand geklopt door ene ‘Mademoiselle Olga’. Zij trok met ‘haar zwart fluwelen pak, afgezet met bont de aandacht van iedereen’. En de journalist van dienst focust zich niet enkel op uiterlijke kenmerken, want er wordt gesteld dat veel mensen niet aan de energie en de benen van deze Russische kunnen tippen. Er wordt in diverse publicaties gewag gemaakt van nog veel meer fietsende vrouwen. In *Le Monde Illustré* staat een ingezonden brief, met daarin een kort verslag van een wedstrijd op zondag 1 november 1868 in Parc Bordelais te Bordeaux. Mademoiselles Amélie, Louise, Julie en Louisa maken er die dag een mooie strijd van, met Julie die dankzij ‘een bovenmenselijke inspanning’ in de laatste vijftig meter de winst naar zich toe weet te trekken. Misschien is Mademoiselle Julie wel de eerste topsprintster in een lange rij razendsnelle kampioenen.

Op de illustratie op de volgende pagina is goed te zien dat er op het gebied van de aerodynamica nog wel stappen moeten worden gezet, maar er is ook te zien dat een behoorlijke mensenmenigte getuige is van de koers.⁷ Intrigerend detail: een aangepaste, veel preutsere versie van de afbeelding werd later gepubliceerd in het Amerikaanse *Harper’s Weekly. A Journal of Civilization*. De benen van de vier vrouwen die strijden om de overwinning zijn ineens bedekt.

Ook later bewijzen vrouwen hun waarde voor de wielersport. In de decennia die volgen blijkt er voor sommige vrouwen zelfs goed geld mee te verdienen. Op hun hoge bi’s met gigantische voorwielen gelden Elsa von Blumen en Louise Armaindo in de jaren zeventig van de negentiende eeuw als grote kampioenen.⁸ In de jaren voorafgaand aan de eeuwwisseling – in de periode waarin Annie Londonderry geschiedenis schrijft als de eerste vrouw die per fiets een reis rond de wereld voltooit – is er in de Verenigde Staten zelfs sprake van een heuse hype. Van een vélompède zijn mensen intussen overgeschakeld naar echte fietsen. Daarmee wordt er met regelmaat op wielervanen gereden.



Dameswedstrijd op véloupèdes in Bordeaux. Le Monde Illustré, 1868.

Zesdaagse zijn indertijd echte publiekstrekkingen en van 1895 tot en met 1902 zijn er enkele vrouwen die de show stelen. Tot frustratie van de League of American Wheelmen. Zoals Roger Gilles uiteenzet in het gezaghebbende werk *Women on the Move: The Forgotten Era of Women's Bicycle Racing*, doen zij het koersen voor vrouwen in de ban.

'De fiets heeft meer gedaan voor de emancipatie van vrouwen dan eender wat ter wereld.' Wie in de geschiedenis van het vrouwenfietsen duikt, komt vroeg of laat dit citaat van de beroemde suffragette Susan B. Anthony tegen. Zij brengt echter geen duizenden mensen op de banken van Amerikaanse wielbanen. Dat doen Tillie 'The Terrible Swede' Anderson, Helen 'Beauty' Baldwin en Dottie 'Red Bird' Farnsworth wel. Samen met Lizzie Glaw en May Allen staan ze bekend als 'The Big Five'. Zesdaagse voor mannen zijn indertijd uitputtingsslagen, de klok rond alleen maar rondjes fietsen. Evenementen voor vrouwen zijn korter, waardoor de wedstrijden veel explosiever van aard worden. Het maakt ze enorm spectaculair. En populair.

De laatste evolutie van de fiets, de 'safety bike', is voor steeds meer mensen te betalen en ze vinden dan ook gretig aftrek. Ook Anderson koopt er een. Als medewerker van een wasserette en een naaiatelier verdient ze slechts een paar dollar per week, maar ze schraapt het geld bij elkaar.⁹ Anderson trekt er met de



Dameswedstrijd op véloupèdes in Bordeaux. Harper's Weekly, 1868. Let op het verschil in kleding.

fiets op uit om op haar werk te komen, maar ze maakt ook pleziertochjes. Uiteindelijk wil ze koersen. En niet verwonderlijk ook: met baanwedstrijden kan ze soms wel tot een paar honderd dollar verdienen. Van sommige organisatoren krijgt ze zo nu en dan zelfs geld om ergens aan de start te verschijnen. Een groot verschil met het schamele salaris dat ze tot dan toe kreeg. Haar verhaal is het verhaal van veel wielrenners in die tijd: de koers geeft ze een kans om aan bittere armoede te ontsnappen. Het enige verschil met de meesten? Anderson is een vrouw.

Vergist u zich niet: indertijd heersen er onder het patriërchaat grote zorgen over het grote gevaar van de fiets voor vrouwen. Het zou voor een heel groot aantal geestelijke en lichamelijke kwalen zorgen. Het zou kunnen leiden tot onvruchtbaarheid, ook zou het continue zitten op het zadel seksueel stimulerend zijn.¹⁰ Daarnaast zouden fietsen ervoor kunnen zorgen dat vrouwen lesbisch worden, het zou ze de prostitutie in jagen en er is zelfs sprake van dat fietsende vrouwen een nieuwe sekse kunnen gaan vormen. Wellicht het bekendste verhaal uit die tijd is er van artsen die waarschuwen voor 'bicycle face', het chronisch vermoeide gezicht als gevolg van excessief fietsen. Hopelijk heeft de Nederlandse arts, feminist en fanatiek fietser Aletta Jacobs hier hardop om kunnen lachen. En als er dan toch wordt gefietst door vrouwen, dan



Wedstrijdfietsen zou mooie vrouwen veranderen in 'een volmaakte verschrikking', St. Louis Post Dispatch, 1897. V.l.n.r. Tillie Anderson, Dottie 'Dayton' Farnsworth, Lizzie Glaw, Lillie Williams, Ida Peterson.

klinkt vaak dat het met mate moet. Vooral niet te gek en het liefst vergezeld door een mannelijke compagnon. Wel zo veilig.

Ondanks de luide weerstand wordt er door 'The Big Five' hard gekoerst in kleding die er steeds meer uit begint te zien als de moderne sportkleding. Geen opwaaiende rokken meer voor hen, maar snellere, meer nauwsluitende pakken. En de koersen zijn dus spectaculair. Net als in etappekoersen op de weg komen de vrouwen onderweg allerlei dingen tegen. Het ene moment kunnen ze, fysiek uitgeput, aan opgeven denken, een paar dagen later kunnen ze zichzelf gewoon nog tot winnaar kronen. De fans zijn enthousiast, ook omdat er driftig op gegokt kan worden. De races zijn zelfs zo'n groot succes dat supporters van Farnsworth, de grote rivaal van Anderson, een keer de tent afbreken nadat ze voor de slotdag van een evenement in Minnesota ziek heeft moeten afzeggen. De toeschouwers hadden extra geld neergelegd, juist om haar te zien rijden. Supporters gaan op de vuist met de politie.

In 1902 komt er uiteindelijk een verbod op de spektakelstukken. Bewijs hebben ook wij niet kunnen vinden, maar het overlijden van Farnsworth als gevolg van een ongeluk tijdens een wedstrijd wordt als de directe aanleiding gezien. De opkomst van auto's en motoren zorgde er ook voor dat minder

mensen op de fiets stapten. Desalniettemin blijft het een feit dat er lang voor een vaak aangewezen startpunt van het vrouwenwielrennen, het WK van 1958, al door vrouwen wordt gekoerst. Absoluut te noemen namen uit deze rijke geschiedenis zijn ook nog Kittie Knox, de eerste vrouw van kleur die wordt toegelaten bij de League of American Wheelmen, en Mademoiselle Lisette.¹¹ Met laatstgenoemde – haar echte naam is Amélie Le Gall – maken we weer de oversteek naar Frankrijk, hoewel zij het ook diverse keren heeft opgenomen tegen Anderson en andere leden van 'The Big Five'.

Niet alleen in de Verenigde Staten vinden er even voor de eeuwwisseling mooie gevechten op de fiets plaats. Mademoiselle Lisette komt in Europa ook heel wat namen tegen. De meest legendarische onder hen is de in Doornik geboren Hélène Dutrieu. Als wielrenner vestigt deze Belgische enkele wereld-uurrecords, daarnaast wordt ze meervoudig wereldkampioen op de baan en wint ze enkele prestigieuze meerdaagse baanfestijnen. Haar leven na het deelnemen aan wielervedstrijden, is zo mogelijk nog fascinerender, fraai opgetekend in Gunter Segers' biografie *Helene Dutrieu, De vrouw die door de Olympia vloog*. In september en oktober 1903 gaat ze bijna dagelijks met glans van de schans in de vermaarde Parijse zaal. Verder wordt ze actrice, motorracer, autocoureur en journalist. Tijdens de Eerste Wereldoorlog doet ze goed werk als piloot en als leider van een ambulancedienst. En hadden we al genoemd dat ze als eerste vrouwelijke piloot ter wereld een vlucht per vliegtuig maakt? Op dat gebied is ze helemaal een pionier, blijkt uit haar cv: eerste Belgische met een vliegbrevet, eerste vrouw ter wereld die een vlucht met passagier, een retourvlucht en een retourvlucht met passagier maakt. En dat is nog niet alles.

Met diverse tijdgenoten van de Belgische Dutrieu zijn opmerkelijke parallellen te trekken. Verschillende vrouwen worden na hun wielercarrière stuntvrouw, vliegenier of homo universalis. Marie Marvingt is de beroemdste van al die vrouwen. Deze legendarische Française is ook de eerste vrouw die direct wordt gelinkt aan de Tour de France.¹²

De Femina Cup is een wedstrijd die openstaat voor de eerste vrouwelijke vliegeniers in de tijd dat het langeafstandsvliegen nog in de kinderschoenen staat. Dutrieu wint in 1910 en 1911 de eerste en tweede editie.¹³ In beide edities is Marvingt een van haar concurrenten. Na het verhaal van Dutrieu zou je denken dat een leven niet interessanter kan verlopen, maar Marvingt doet er misschien nog wel een schep bovenop.

Ze wordt in 1875 geboren in Aurillac, maar al snel verhuist de familie naar Metz. Na de dood van moeder Elisabeth in 1889 wordt Nancy de thuisbasis van het gezin, waarvan Marie kostwinner wordt. Vooral in de omgeving van

Nancy word je nog veel aan haar herinnerd, maar door heel Frankrijk zijn er diverse voorzieningen naar haar vernoemd. En dat is niet zo vreemd, want Marvingt is een groot sportvrouw. En zelfs daarmee doen we haar ernstig tekort. Ze wordt in de biografie *De bruid van het gevaar* van Rosalie Maggio ook wel de ‘meest ongelooflijke vrouw sinds Jeanne d’Arc’ genoemd. Ze behoort tot de eerste vrouwen die bekwaam worden geacht een auto te besturen en ze is een voorloper op het vlak van de ballon- en luchtvaart. Ver boven de tachtig jaar is ze als ze slaagt voor haar helikopterexamen. Ze staat aan de basis van medische luchtvaart, waarmee ze indirect verantwoordelijk kan worden gehouden voor het redden van veel levens. In 1914, tijdens de Eerste Wereldoorlog, bombardeert ze tweemaal een Duitse basis en verkleedt ze zich als man om aan de frontlinie te kunnen vechten. Daarna is ze een gewilde gast in het wereldwijde lezingencircuit. Tijdens de Tweede Wereldoorlog sluit ze zich aan bij het verzet.¹⁴

En dan hebben we het nog amper over haar sportprestaties gehad. Noem een sport die in die tijd beoefend wordt en de kans is groot dat Marvingt erin uitblinkt. Vliegen dus, wat zeker in die tijd geldt als sport, maar ook bergbeklimmen, kanoën, skiën, turnen, schaatsen, paardrijden, voetbal, boksen, skischansspringen, kleiduifschieten, tennis, jiu-jitsu, bobsleeën, schermen, rodelen, biljart, zwemmen en ga zo nog maar even door. Wielrennen is een van haar vroege liefdes. Ze wordt door haar vader gestimuleerd om in beweging te komen en ze stapt al op jonge leeftijd op de fiets. Nancy-Bordeaux, Nancy-Toulouse Nancy-Napels: ze wint heel wat mooie koersen en het fietsen blijft ze tot op hoge leeftijd volhouden. Enkele jaren voor haar dood in 1963 (ze is dan in de tachtig) rijdt ze nog vlotjes van Nancy naar Parijs.

Hoogstwaarschijnlijk krijgt Marvingt in het jaar 1903 ook mee dat er een bijzondere wielervedstrijd wordt gelanceerd. Om de verkoop van de sportpublicatie *L’Auto-Vélo* te bevorderen komt Georges Lefèvre, een sportjournalist die het rugby en het wielrennen volgt, met een goed idee. Volgens de legende vertelt hij het in het najaar van 1902, in een Parijse brasserie aan zijn baas, Henri Desgrange.¹⁵ Hij is onder meer de eerste houder van het werelduurrecord op de fiets zonder gangmakers en luistert geïnteresseerd naar het plan van Lefèvres. Drie dagen nadat Desgrange van het concurrerende *Le Vélo* de naam van zijn blad heeft moeten aanpassen naar *l’Auto*, lanceert hij op 19 januari 1903 de allereerste Tour de France.¹⁶ De rest is, zoals ze dat zeggen, geschiedenis. Een lange tijd behoorlijk vrouwloze geschiedenis, dat wel.

Waar Desgrange bij de eerste editie nog sceptisch was, bleek de Ronde van Frankrijk in 1908 al een enorm succes. De 114 renners die zich dat jaar op de

Place de la Concorde in Parijs melden, staat een bijzonder zware tocht te wachten.¹⁷ Een kwartier later begint ook de bijna 4500 kilometer lange monsterbeproeving van Marvingt. Waarom een kwartier later? Heeft ze de start gemist? Nee, Marvingt behoort niet tot de deelnemers aan de Tour van 1908. Als ze zich probeert in te schrijven, volgt er een ferme ‘non’ van Tourdirecteur Desgrange. Het is een klap in het gezicht van Marvingt, maar ze laat zich niet tegenhouden. Ze besluit om buiten de wedstrijd om toch het hele traject af te leggen. Dat ze op die manier niet in aanmerking komt voor de Tourzege, dat zij dan maar zo. Rijden zal ze, veertien brute etappes lang.

Heden ten dage worden organisatoren van vrouwenwedstrijden niet meer bijzonder strak gehouden aan de limiet van 160 kilometer, opgeworpen door de internationale wielereniging UCI, maar koersen richting de 200 kilometer zijn echt nog uit den boze. In de Tour van 1908 is de kortste etappe er een van 251 kilometer, de langste etappe heeft 415 kilometer afzien in petto voor de coureurs. Dag na dag doet Marvingt dus inspanningen die het internationale bestuursorgaan van de wielrennerij nu nog altijd niet toestaat voor pelotons vrouwen. De derde etappe van die Tour is voor Marvingt een thuiswedstrijd, eentje die met ‘slechts’ 259 kilometer qua lengte nog wel meevalt. De rit start op bekend terrein, in Metz, en onderweg zou Marvingt ook Nancy passeren. Vervolgens sleept ze zich over de Ballon d’Alsace om uiteindelijk heelhuids de finish in Belfort te bereiken. En dat presteert ze etappe na etappe. Steeds meer mannen moeten de tocht staken, maar ‘de verloofde van het gevaar’ zet alsmat door. Tot ze uiteindelijk op 9 augustus ook aankomt bij het velodrome van Parc des Princes in Parijs. Samen met 36 mannen slaagt ze erin om de gehele Ronde van Frankrijk te voltooien. Naar verluidt zou ze zelfs als tweede zijn geëindigd in het eindklassement na Tourwinnaar Lucien Petit-Breton. Dat is althans de legende. Maggio geeft in haar biografie ook al aan dat er geen mogelijkheid is om de Tour van Marvingt te verifiëren. In het archief van *L’Auto* duikt Marvingt in 1906 bij een zwemwedstrijd in Parijs voor het eerst op. Over de vele wielervedstrijden die starten in Nancy (toevallig ook, dat er zoveel wedstrijden in de woonplaats van Marvingt starten), wordt sowieso met geen woord gerept. Haar avonturen tijdens de Tour worden in 1908 zelfs nooit aangestipt, terwijl dit ongetwijfeld goed had kunnen scoren bij het publiek. Het is mogelijk dat Marvingt doelbewust wordt genegeerd omdat het niet bij het masculiene ideaalplaatje past, want dat de Tourorganisatie het in die tijd absoluut nog niet ziet zitten met deelname van vrouwen, spreekt wel uit het redactioneel commentaar op een lezersbrief die op 7 augustus van het jaar 1909 in *L’Auto* verschijnt.¹⁸ ‘Ik heb maar van één ding spijt en dat is dat ik een vrouw ben en niet kan deelne-

men aan koersen als de Tour de France. Ik hoop dat er op een dag een categorie voor ons gereserveerd wordt. Sinds ik de coureurs heb zien passeren in Béziers, kan ik alleen nog maar dromen van glorie en koersen.'

Het commentaar daaronder? 'Een categorie voor vrouwen in de Tour de France! Ik geloof dat we daar nog niet aan toe zijn, mademoiselle, anders moeten we de Ballon d'Alsace en de Col de Porte afvlakken.'

Ondanks bovenstaand verhaal, dat niet duidt op omarming van koersende vrouwen, is het vreemd dat er in die dagen ook met geen woord in andere kranten en tijdschriften over Marvingt de wielrenster wordt geschreven, terwijl veel andere sportprestaties van haar wél worden uitgelicht. Zo wordt ze op 9 oktober 1909 in *L'Auto* een 'eclectische sportvrouw' genoemd. Het artikel bevestigt haar deelname aan de bovengenoemde Parijse zwemtocht een paar jaar eerder, net als haar status als beoefenaar van diverse wintersporten en als gerenommeerd schermer.¹⁹ Andere sportprestaties worden ook meermaals bekrachtigd.²⁰

Een definitieve bevestiging of ze wel of niet de Tour heeft gereden is echter nog altijd niet gevonden. Geheel uitsluiten kunnen we het ook niet: ten tijde van de Tour van 1908 is er geen sprake van Marvingts aanwezigheid bij andere evenementen. Het gebrek aan bewijs is voor heel wat mensen aanleiding om ernstig aan de legende te twijfelen. Een van de theorieën die de ronde doen, is dat ze selectief zou hebben gewinkeld uit het levensverhaal van Alfonsina Strada, die in 1924 als eerste vrouw aan de start van de Giro d'Italia stond. Van deze theorie kunnen we in ieder geval met zekerheid zeggen dat die niet klopt. Ruim voor de heroïsche escapade van Strada verschijnen de eerste verhalen over de clandestiene Tourdeelname van Marvingt namelijk al in de media.²¹

Aan de supporterskant zijn er enkele stemmen opgegaan om Marvingt in het Panthéon bij te zetten, in de buurt van Josephine Baker, een vrouw die tijdens de jaren dertig meerdere malen aanwezig was in de Tour. Maar er zijn toch wel twijfels over of Marvingt wel alles heeft gedaan wat aan haar wordt toegeschreven. Het eventuele liegen over het afleggen van het Tourparcours is zo erg nog niet – list en bedrog hoort nu eenmaal bij de oertijd van de Ronde van Frankrijk –, maar er zijn volgens historici en academici ook aanwijzingen (zoals een gebrek aan bewijs) dat lang niet alle verhalen over haar oorlogsverleden kloppen. Zo zou ze nooit soldaat zijn geweest en ook haar verzetswerk wordt in twijfel getrokken.²² Toch heeft Marvingt wel degelijk een hoop zaken wél bereikt in haar leven. Dat ze inderdaad een pionier is in de (medische) luchtvaart, wordt niet betwijfeld. We moeten het dan ook beslist niet voor onmogelijk houden dat ze daadwerkelijk de Ronde van Frankrijk heeft gereden.

Daarnaast: het verhaal van Marvingt, de dappere vrouw die helemaal alleen in 1908 al de Tour reed en de tocht voltooide, is er een die enorm tot de verbeelding spreekt. Omdat ze toch al de reputatie heeft van een *wonder woman* avant la lettre past zo'n onderneming ook best in haar levensverhaal. En omdat het vervolgens alsmaar wordt doorverteld zonder dat er wordt teruggegrepen op bronnen uit die tijd, wordt het op een gegeven moment de geaccepteerde waarheid. En dus geldt Marvingt voor velen als oermoeder van de Tour.

Zelfs in modernere tijden is het voor amateurs die het goed uitkijken en die wat willen riskeren best mogelijk om een stukje met het peloton mee te peddelen. In de jaren twintig van de twintigste eeuw is de beveiliging beslist nog niet zo goed geregeld als heden ten dage, dus het komt regelmatig voor dat er wielertoeristen zijn die een stukje meefietsen met het peloton. En ja, dat zijn dus met regelmaat vrouwen. Het gebeurt onder andere op 4 juli 1926, zo meldt *Le Miroir des Sports*.²³ Het peloton rijdt van Bordeaux naar Bayonne als een van de Belgische deelnemers opmerkt dat er een paar verstekelingen in het peloton zitten. Twee vrouwen. De een rijdt rond in een wielerkostuum zoals de Tourrenners die ook dragen, de ander heeft een jurk aan. In de karavaan kunnen ze er wel om lachen. De grappenmaker van het peloton haalt zijn hand over zijn goed gesmeerde ketting, om die vervolgens op de jurk te leggen. De actie wordt in het peloton afgekeurd. Georges Cuvelier noemt de Belg zelfs 'een bruiet. We zijn er soms niet trots op dat we profwielrenner zijn.'

En er zijn meer anekdotes van vrouwen die een stukje met het peloton meerijsen. Denise, werkzaam in een schoenenfabriek, en Jeanne, naaister van beroep, zijn twee vrouwen van achttien jaar uit Avignon met een hart voor de fiets. Zij haken in 1928 meer dan 150 kilometer hun karretje aan in een etappe over niet al te gemakkelijk terrein in het uiterste zuiden van Frankrijk. *L'Auto* bestempelt ze prompt tot echte kampioenen, die mee zouden moeten doen met het Frans kampioenschap. Ze worden echter niet uitgenodigd voor de Ronde van het jaar daarop.²⁴

Door de jaren heen blijven er steeds wel enkele stemmen opgaan om vrouwen in de Tour op te nemen, maar stelselmatig is het antwoord van de Tourdirectie een duidelijke 'non'.²⁵ Ook voor de rest is de Tour de France echt een mannenbolwerk. De heersende gedachte: praten over, schrijven over en deelnemen aan de Tour is vooral een mannenzaak. Maar dat betekent niet dat er geen vrouwen zijn geweest die een rol hebben gespeeld in de Tourhistorie. En dat zijn er meer dan je in eerste instantie zou denken. Zo zijn er diverse anekdotes over supersterren als Josephine Baker en Dalida die hun gezicht laten zien tijdens de ronde.²⁶ Ook de aanwezigheid van accordeoniste Yvette Hor-