

PATRICK CORNILLIE

**KOERSEN
IN DE GROOTE
OORLOG**

LANNOO

INHOUDSOPGAVE

7	PROLOOG
9	DEEL I VOORROORLOGSE KLASBAKKEN <i>voor 28 juni 1914</i>
57	DEEL II DE DOOD OF DE GLADIOLEN <i>28 juni 1914 – 11 november 1918</i>
169	DEEL III OP KARAKTER <i>na 11 november 1918</i>
189	FINALE
192	Koersverloop
202	Deelnemerslijst
205	Bloemen

VOOR FACTEUR EN CHAMPETTER

14

Dankzij de uitvinding van de *safety bike* — de lage, veilige tweewieler — is de opmars van de fiets niet meer te stuiten. Ambachtelijke fietsateliers worden moderne fietsfabrieken. Door de massaproductie zakt de prijs van het vehikel zienderogen. Geïntroduceerd als verzetje voor rijkeluiszootjes en aristocraten, wordt de fiets hét vervoermiddel bij uitstek van de gewone man. De fiets is een wonderlijk instrument van mobiliteit en bovenal ook een praktisch vervoermiddel. Het biedt arbeiders de mogelijkheid ook verder van huis te gaan werken, kinderen de kans om niet louter nog onder de eigen kerktoren een opleiding te volgen. Met de veilige fiets kun je afstanden snel overbruggen en lasten vervoeren. Loopjongens worden fietskoeriers, ook mensen die niet over een paard, koets of kar beschikken, raken voortaan zonder problemen 20, 30 kilometer ver. Al vlug voorziet de Belgische staat de posterijen van fietsen en in 1895 verschijnen in landelijke gebieden de eerste fietsende veldwachters. Brandweperlui rukken uit met de fiets en in het leger komen er cyclisten. Tussen 1893 en 1900 stijgt het aantal fietsen in België van 20.000 naar 115.000 en treft men ‘velorijders’ niet alleen in de steden, maar ook op het platteland aan.



Nog voor 1900 verschijnen de eerste fietsende veldwachters en postbodes.



Ondanks zijn naam is de *safety bike* toch niet altijd zo veilig...

DE FIETS DOET ZIJN INTREDE IN DE LEGERS

Italië is het eerste Europese land dat in zijn leger met fietsen experimenteert. Zeker de *safeties* blijken een uitstekend en snel transportmiddel, dat op veel terreinen voetvolk en zelfs de cavalerie te vlug af kan zijn. Ze worden uitgetest door de *Bersaglieri*, de elitetroepen van het Piemonte, later het Italiaanse leger. Op de slechtste wegen en zelfs diep in de bossen zijn de fietsen met wielen van gelijke grootte zeer wendbaar. Aanvankelijk zet het leger de cyclisten in als koeriers, daarna vooral ook als verkenner. Ze verraden hun komst niet door hoeftgetrappel en kunnen zelfs 's nachts opereren, wat voor ruiters een stuk moeilijker is. Bovendien hoeft je een fiets niet te voederen.

Al vlug beproeven ook Oostenrijkse (1884), Franse en Duitse (1885) troepen het nut van de fiets, later volgen de Nederlanders en de Zwitsers (1886). In 1887 richten Engelsen hun London Cyclist Corps op, naar een idee van luitenant-kolonel A.R. Savile. België denkt er eveneens aan fietsen in het leger te introduceren, al stelt de militaire leiding zich aanvankelijk nogal weigerachtig op – het paard is nu eenmaal de trots en hét symbool van de cavalerie. De voorstanders van het fietsgebruik in het leger hameren echter op de vele voordelen. Als in 1888 grote manoeuvres worden gehouden, vraagt de minister van Oorlog Charles Pontus de Fédération Vélocipédique Belge enkele vrijwilligers met hun fietsen ter beschikking te stellen.



De Italiaanse Bersaglieri zijn de eersten die met legerfietsen experimenteren.

Over die eerste test zijn de oversten tevreden. Daarom wordt het experiment het jaar daarna herhaald en geeft de minister in 1890 de toestemming een sectie cyclisten op te starten in de Regimentsschool van de Karabiniers in Waver. Kapitein-commandant Hubert Soleil krijgt de leiding. De *vélocipédistes militaires* worden geselecteerd op basis van hun fysieke en intellectuele capaciteiten. Ze moeten snelle boodschappers worden. Jaarlijks zullen 25 soldaten een opleiding genieten. In één week tijd leren ze fietsen, daarna moeten ze etappes afleggen, en dat op alle mogelijke terreinen en in alle weersomstandigheden, waarbij de afstand stelselmatig wordt opgedreven.

In de lente van het jaar daarna is de sectie klaar voor operationele inzet. Ze trekt, uiteraard per fiets, naar het Kamp van Beverlo, voor technische en tactische testen. De resultaten zijn naar wens en bij wet wordt de oprichting van het 'Korps der militaire Wielrijders' aangekondigd. Het Regiment organiseert nog een opgelegde proefrit van 350 kilometer, gespreid over drie dagen. Na de proefrit krijgen de wielrijders-estafetten definitief groen licht.

In 1885 heeft het Duitse leger zijn eerste *Radfahrer-Kompanie*.



CYCLOCROSS, EEN UITVINDING VAN MILITAIREN

Zeggen dat Vlaanderen de bakermat van de cyclocross is, klopt historisch gezien van geen kanten. Het is in het Franse leger dat deze wielersport ontstaat. Dat gebeurt door enkele soldaat-cyclisten. Die doen precies wat mensen nooit kunnen laten: zich meten met een ander. Na de grote legeroefeningen van de Franse landmacht in 1900 trommelt soldaat Daniel Gousseau enkele kameraden op voor wat stoerdoenerij. 's Zondags houden ze wedstrijdjes onder elkaar, hossen ze met hun legerfietsen door velden en bossen. De combinatie van om ter snelst fietsen, lopen en springen met de fiets over sloten en boomstammen doet een nieuwe en unieke tak van de wielersport ontstaan: *cross country*. Omdat ze dus ook vaak te voet verder moeten, wordt de term *cyclo-pédestre* eraan toegevoegd.

Wat begint als een ludieke bedoening wordt een serieuze bezigheid. Gousseau klopt aan bij de Union Vélocipédique de France, geniet steun van zijn legeroversten en wordt bovendien aangemoedigd door sportjournalist Géo Lefèvre, later de bedenker van de Tour de France. De soldaat speelt het klaar om op 16 maart 1902 nabij de militaire basis Le Kremlin-Bicêtre in Parijs uit te pakken met een eerste officieel Frans veldritkampioenschap. Een meevaller is dat ook niet-militairen en zelfs enkele toprenners zich in de daaropvolgende jaren ontpoppen als de grote promotoren van deze sport. De nog jonge Octave Lapize, de eerste die bij moeilijke passages de fiets op de schouder neemt, behaalt de nationale titel in 1907. Tussen 1909 en 1914 zal Eugène Christophe zelfs zes opeenvolgende keren Frans kampioen *cross country cyclo-pédestre* worden. Het is ook in Frankrijk dat na de Eerste Wereldoorlog, in 1924 in Suresnes bij Parijs, met het 'Critérium International' het eerste officieuze wereldkampioenschap plaats zal vinden.



Cyclocross, bij wijze van zondagse ontspanning ontstaan in het Franse leger.



Tijdens het eerste wereldkampioenschap cyclocross in 1932. Op het spectaculaire parcours van Suresnes duiken de renners het beruchte Trou du Sable in.



Omdat renners bij *cross country* ook lopen, wordt de term *cyclo-pédestre* eraan toegevoegd.

"PLIEZ BICYCLETTES! BICYCLETTES DU DOS!"

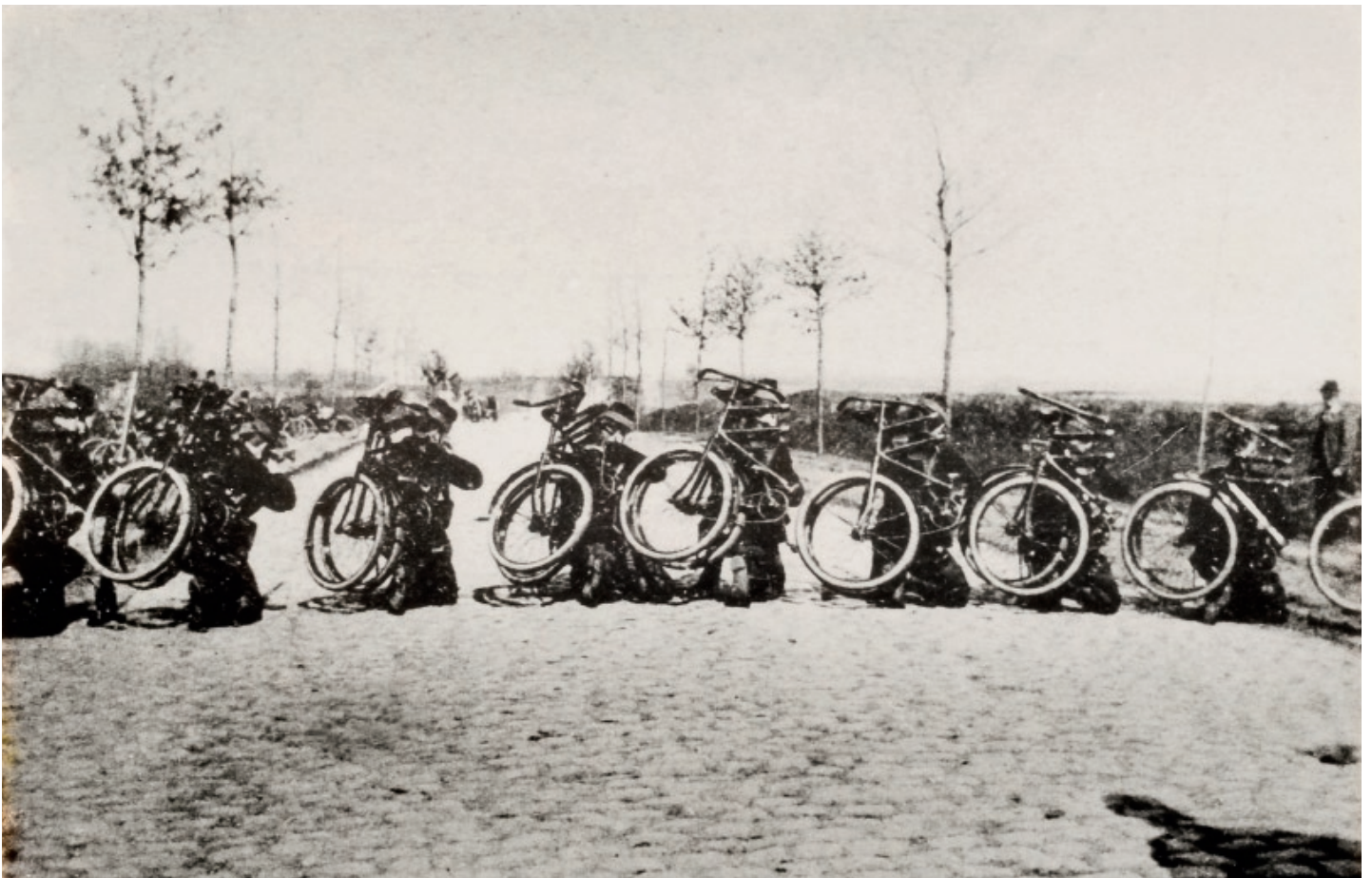
In 1898 beslist de Belgische minister van Oorlog Jules Vandenpeereboom in elk van de vier bataljons Karabiniers één compagnie wielrijders op te richten. Ze zijn uitgerust met Belgica-voufietsen en krijgen bij cavalerie-eenheden hoofdzakelijk beveiligings- en verkenningsoopdrachten toegewezen. Om te trainen worden de pelotons, circa vijftig man sterk, onderverdeeld in secties. Elk peloton krijgt begeleiding van een arts, mecaniciens en een vrachtwagen. Vaste richtlijnen en doelstellingen komen er pas in 1906, met de *Instruction pour les Compagnies Cyclistes*.

Bij elke oefening wordt voortaan zo'n 60 kilometer afgelegd, tegen een gemiddelde snelheid van 12 kilometer per uur. Wel zijn op het parcours telkens enkele passages voorzien die ze te voet moeten afleggen, met de fiets naast zich of op de schouder – steeds in volledige uitrusting, geweer inclusief. Er zijn ook driloefeningen, waarbij ze op bevel de fiets vouwen, op de schouder gooien,



Aangetreden Karabiniers-Wielrijders. De geringe hoogte van de fiets laat toe om snel af te stijgen.

weer 'ontvouwen' en vertrekken klaar op de grond plaatsen. Als instructie geldt dat de gevouwen fiets met de wielen naar links, het tandwiel naar rechts en het zadel achter de linkerschouder moet worden gedragen.





Dit detachement neemt een geknielde schiethouding aan en draagt de vouwfiets van het merk Belgica op de rug.

Een originele Belgica vouwfiets.



"HEEREN, VERTREKT!"

Léon Van den Haute is een ondernemend man en Karel Van Wijnendaele weet intussen hoe het er in de Italiaanse en vooral in de Franse wielrennerij aan toegaat. Het zijn de kranten die daar de grote koersen organiseren en het levert ze pakken publiciteit op. Als dat ginds lukt, dan moet het ook mogelijk zijn Sportwereld te promoten met een eigen wielervedstrijd. Die moet qua afstand, lastigheidgraad en prestige te vergelijken zijn met Parijs-Roubaix, Milaan-Sanremo en de Ronde van Lombardije. Geen Kampioenschap van Vlaanderen of twintig rondjes van 5 kilometer rond de kerktoren van Koolskamp dus, maar een lange tocht door West- en Oost-Vlaanderen. Kortom, een echte Ronde van Vlaanderen. Voor hun idee gaan Van den Haute en Van Wijnendaele voluit. De eerste zorgt voor de centen, zijn kompaan moet de nieuwe koers met veel bombarie aankondigen in de krant.

Met de legendarische woorden 'Heeren, vertrekt!' zet Karel Van Wijnendaele op 25 mei 1913 om 6.15 uur de allereerste Ronde van Vlaanderen op gang. Dat gebeurt in Gent, aan de herberg en fietswinkel van Frans Demeuyninck, op de hoek van de Rooigemlaan en de Brugsesteenweg. Demeuyninck is schatbewaarder van de Ghent Bicycle Club; in zijn café komen de deelnemers het controleblad tekenen en laten ze hun fietsen loden. Een aantal renners heeft er, gezien het vroege startuur, ook overnacht. Het parcours gaat over liefst 324 kilometer en doet steden als Sint-Niklaas, Aalst, Oudenaarde, Kortrijk, Ieper, Oostende, Roeselare en Brugge aan.

Een echt succes is die eerste Ronde van Vlaanderen niet. Van de 53 coureurs die vooraf zijn ingeschreven, waaronder ook tweevoudig Tourwinnaar Lucien Petit-Breton, komen er uiteindelijk maar 37 opdagen. Nog voor halfweg koers ligt de wedstrijd in een definitieve plooi. Twaalf renners rijden met een ruime voorsprong voorop, zes daarvan zullen uiteindelijk voor de zege spurten. De streep is getrokken op het houten pistje van Oscar Braeckman in Mariakerke. Bij het binnenrijden van de baan haken Arthur Maertens en Jan Van Ingelghem in elkaar. Paul Deman blijft overeind en is sneller dan Jef Vandaele, Victor Doms en August Dierickx. "Was me dat een brokke sport!", schrijft Van Wijnendaele 's anderendaags in Sportwereld.

De winnaar van de eerste Ronde van Vlaanderen is een... Franstalige. Paul Deman is wel opgegroeid in het West-Vlaamse Rekkem, bijna pal op de Frans-Belgische grens. De 24-jarige renner heeft als amateur al de Ronde van België gewonnen. Zijn zege in de Ronde van Vlaanderen krijgt in het buitenland maar weinig aandacht, die in de marathonklassieker Bordeaux-Parijs van 1914 des te meer. Hij staat op de drempel van een internationale carrière. Maar helaas, niet eens drie maanden later breekt de Eerste Wereldoorlog uit. Vanaf oktober 1914 zal ook West-Vlaanderen door Duitsers worden bezet; van koersen is geen sprake meer.



Paul Deman, op 25 mei 1913 winnaar van de allereerste Ronde van Vlaanderen.

Sportwereld van maandag 26 mei 1913.

'CAPORAL' LENAERS, KRIJGSGEVANGENE

Bij de soldaten die de forten rond Luik verdedigen, hoort ook een wielrenner. Victor Lenaers, pas negentien jaar, is lid van de Vélo Club Tongrois. Tussen 1910 en 1913 is hij in zowat alle nieuwelingenwedstrijden waaraan hij deelneemt de beste. Omdat hij in de jeugdcategoryën niks meer te leren heeft, stapt hij vervroegd over naar de onafhankelijken. Lenaers blijft winnen. Zijn bijnaam in het peloton is 'Caporal' of Korporaal, naar een verre voorouder die ooit nog in het leger van Napoleon zou hebben gediend. In 1914 moet echter ook de jonge Victor 'soldaatje gaan spelen'. Hij wordt opgeroepen om naar Fort Lantin te vertrekken en te vechten tegen de Duitsers.

Velen gaan ervan uit dat de forten rond Luik onneembaar zijn en de Duitsers nooit voorbij de Maas komen, maar in Tongeren zullen ze de beloftevolle renner vier jaar lang niet meer terugzien. Vanaf 10 augustus wordt het Fort Lantin door de vijand stevig onder vuur genomen. Het betonnen bolwerk houdt even stand, maar één zaak heeft de bouwheer over het hoofd gezien. Er is geen ventilatie. Omdat bij het afvuren van de eigen kanonnen giftige gassen vrijkomen, dreigt de bemanning – 220 artilleristen en 82 infanteristen – te stikken. Bovendien blijven Duitsers het fort onophoudelijk bestoken. Op 15 augustus 1914 besluit de commandant de strijd te staken en Fort Lantin over te geven. De Belgische militairen worden gevangengenomen en afgevoerd; via Luik komen ze in kampen in Duitsland terecht.

Ook Victor Lenaers is krijgsgevangene; hij leeft en werkt in de meest erbarmelijke omstandigheden. Pas eind 1918 kan hij terug naar Tongeren. Hij is ziek en totaal uitgeput. Geen mens die erin gelooft dat de uitgemergelde jongeman ooit nog met een koersfiets zal rijden. En toch. Verbazend snel komt Lenaers weer op krachten. Hij herneeft zijn carrière bij de onafhankelijken en wint in 1920 de Scheldeprijs. Het seizoen daarna vraagt hij een proficentie aan en finisht meteen zesde in Parijs-Brussel en zevende in Luik-Bastenaken-Luik. In dat debuutjaar wil de Limburger meteen ook naar de Tour, maar dat is niet vanzelfsprekend. Omdat hij geen vaste ploeg heeft, moet hij als *isolé* of 'onverzorgde' starten, wat wil zeggen dat hij alle kosten voor bevoorrading, verplaatsingen en overnachtingen uit eigen zak moet betalen.



Naar verluidt zamelen Tongerse supporters geld in, zodat 'hun' Victor toch maar zou kunnen deelnemen.

Het enthousiasme wordt beloond. Lenaers rijdt een goeie Tour; in het totaalklassement wordt hij zesde. De renners die voor hem eindigen – Léon Scieur, Hector Heusghem, Honoré Barthélémy, Luigi Lucotti en Hector Tiberghien – zijn allemaal fabrieksrenners, wat maakt dat Victor Lenaers eigenlijk de Ronde van Frankrijk van de 'onverzorgden' wint. Hij krijgt prompt een contract bij Automoto aangeboden en komt naar huis met 20.000 (Belgische) frank op zak, genoeg om er in de Jekerstraat in Tongeren een huis mee te kopen. Hij zal er na zijn wielercarrière, en nadat hij in de Tour van 1922 nog eens vijfde is geëindigd, een fietswinkel beginnen. Zijn 'Cycles Caporal' prijst hij aan met de volgende advertentie: *"Wilt gij een goed rijwiel hebben, gaat dan naar Victor Lenaers en vraagt hetzelfde waarmee hij de Ronde van Frankrijk gewonnen heeft."*

Victor Lenaerts, hier met Félix Sellier op de Aubisque tijdens de Tour van 1922, zit vier jaar lang opgesloten in Duitsland.

VAN DE TOUR NAAR HET SLAGVELD

Omdat het de Belgische neutraliteit schendt, krijgt het Duitse Rijk meteen ook het Britse wereldrijk op zijn nek. 37 dagen na de aanslag op de Oostenrijks-Hongaarse aartshertog Franz Ferdinand zijn nu alle Europese grootmachten met elkaar in oorlog en zullen uiteindelijk, door allerlei verdragen en bondgenootschappen, 33 landen én hun vele kolonies met en tegen elkaar strijden. In al die landen worden de dienstplichtigen gemobiliseerd. In totaal zijn ze met zo'n twintig miljoen, al zal dat aantal snel oplopen. Voor het eerst in de geschiedenis van de mensheid wordt een conflict op zo'n grote schaal uitgevochten; het is de eerste 'echte' wereldoorlog.

Anno 2018 lijkt het onwezenlijk dat pakweg Chris Froome, Romain Bardet, Fabio Aru of Marcel

Kittel een week na de Tour verplicht worden hun koersplunje te ruilen voor een legeruniform, maar in 1914 is het voor velen bittere realiteit. De ene zondag fietsten ze nog richting Parijs, de zondag die volgt, worden ze onder de wapens geroepen. Overigens zullen zeventien deelnemers aan die Tour van 1914 de oorlog niet overleven. De eerste raakt al op 10 september vermist. Het gaat om Emile Engel, de 25-jarige renner die op 2 juli nog de Touretappe naar Brest won, maar na afloop van de achtste rit wordt uitgesloten. Met het 72ste Infanterieregiment probeert hij aan de Marne de snelle Duitse opmars richting Parijs staande te houden. In een goeie week tijd vallen aan beide zijden duizenden doden. De renner vinden ze niet meer terug; pas op 25 mei 1917 zal zijn overlijden worden bevestigd.



Emile Engel, op 2 juli 1914 ritwinnaar in de Tour, op 10 september 1914 vermist.

'VIVE LE VÉLO!' WORDT 'VIVE LA RÉPUBLIQUE!'

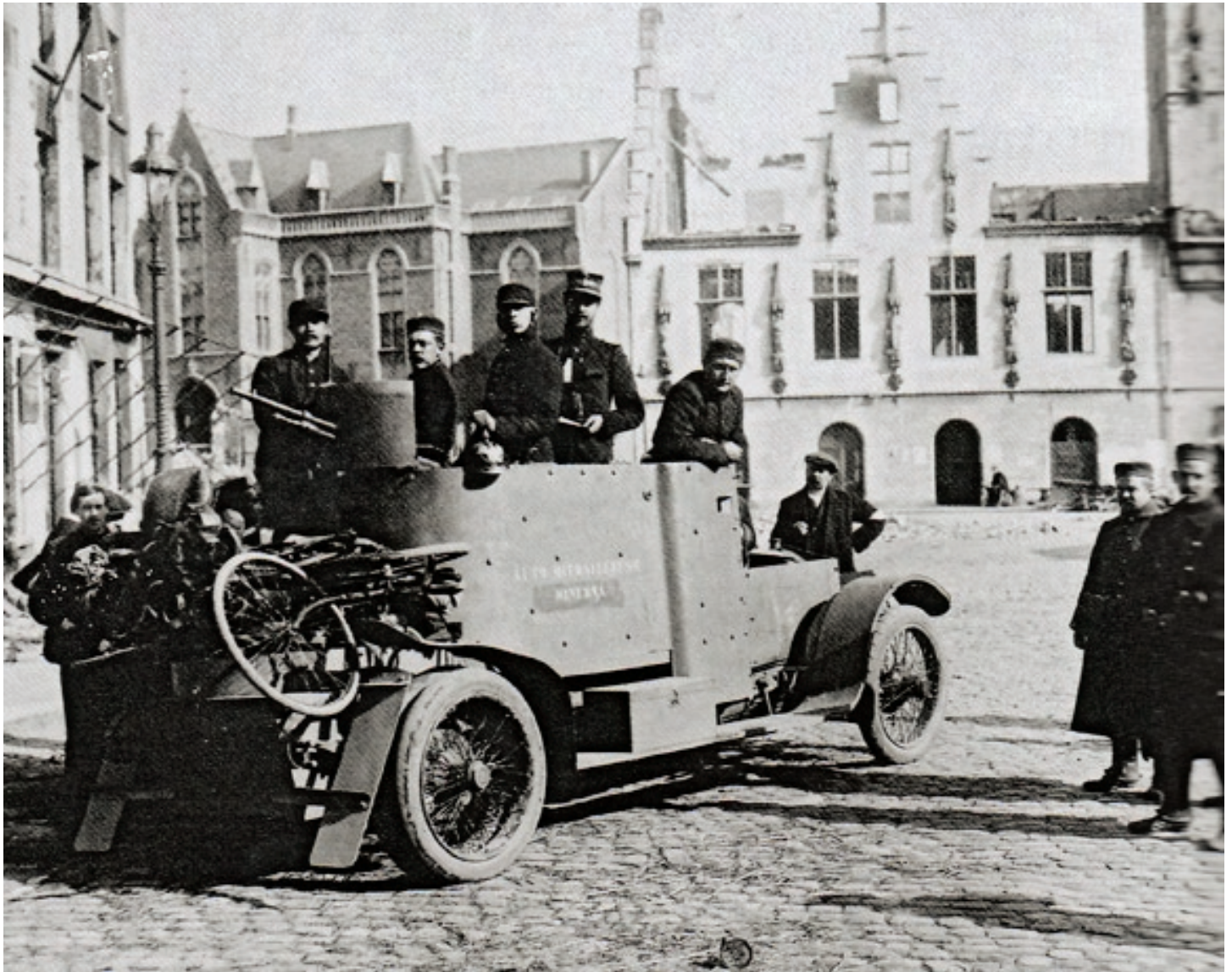
Als de Duitsers tussen 28 september en 9 oktober 1914 Antwerpen proberen te veroveren, bekleedt de plaatselijke autofabrikant Minerva verscheidene auto's met stalen bepantsering. Ze worden ook voorzien van mitrailleurgeweren en kanonnen. Zo ontstaat een nieuwe eenheid binnen het Belgische leger: het Korps Autos-Canons-Mitrailleuses of het ACM. Net als alle overige eenheden trekt het zich na de val van Antwerpen terug achter de IJzer. In de loopgravenoorlog hebben de pantserwagens echter geen nut. Koning Albert I beslist het ACM uit te lenen aan Rusland. Dat gebeurt na een officieel verzoek van de tsaar, die het korps wil inzetten aan het oostfront. Het ACM vertrekt op 22 september 1915 vanuit Brest met 361 manschappen, onder wie ook de auteur Marcel Thiry en Constant le Marin, wereldkampioen Grieks-Romeins worstelen. Het ACM beschikt over twaalf pantserwagens, 46 auto's, 23 motorfietsen en 120 fietsen en komt op 13 oktober aan in Archangelsk. Via Petrograd gaat het naar de Karpaten, waar het met de Russen moet vechten tegen Oostenrijks-Hongaarse troepen.

Bij de Belgen in het verre Rusland hoort ook Henry George, geboren in Charleroi op 18 februari 1891. Nog maar pas heeft hij zich gemeld als oorlogsvrijwilliger, vooral met de bedoeling bij het leger te leren autorijden. George is weliswaar amateurwielrenner, maar zeer gefascineerd door automobielen, het nieuwste speeltje van de rijken. Dat hij in het Korps Autos-Canons-Mitrailleuses niet bij de chauffeurs, maar wel bij de cyclisten wordt ingedeeld, is dan ook een dikke tegenvaller. En dus doet hij alsof hij helemaal niet kán fietsen. Hij krijgt het vehikel zagezegd niet onder controle en laat zich constant vallen. Zijn onderofficier, ene Julien Lahaut, maakt er echter korte metten mee. Hij neemt Henry George onder zijn hoede en verplicht hem het te proberen en nog eens te proberen en nog eens, tot het lukt.

In de zomer van 1916 neemt het ACM met Russische troepen deel aan een groot offensief, maar dat wordt door de vijand afgeslagen. Ook een tweede aanval, in juli 1917, mislukt volkomen. Er sneuvelen zestien Belgen. Als twee maanden later de tsaar vermoord wordt en de bolsjewieken



Henry George (derde van links) als cyclist bij het ACM-korps.



de macht grijpen, sluit het Russische Rijk vrede met de Duitse keizer.

Voor het ACM, beschouwd als 'tsaar-gezind', draait de expeditie uit op een odyssee. Het korps kan niet westwaarts terug naar België. Per trein moeten Henry George en zijn kompanen dwars door Siberië naar Vladivostok, daarna op de boot richting San Fransisco. Tijdens de tocht van de Amerikaanse westkust naar New York houdt het ACM in een aantal grote steden een parade; de bevolking onthaalt de soldaten van *'Brave Little Belgium'* met enthousiasme.

Na de Atlantische overtocht arriveert het Korps Autos-Canons-Mitrailleuses op 24 juni 1918

in Bordeaux. Het wordt er meteen ontbonden. Daarmee is Henry George echter niet van de oorlog af. Hij moet opdraven tijdens het eind-offensief in West-Vlaanderen en raakt daarbij gewond. Onderscheiden met enkele militaire eretekens herbegint hij na de wapenstilstand het wielrennen. De Waal is dan 28 jaar en beoogt geen profcarrière meer. Op de weg behaalt hij enkele mooie ereplaatsen. Zo wordt hij in 1919 derde in het Belgisch kampioenschap voor amateurs, in 1921 zelfs tweede. Maar bovenal is hij pistier. George wordt nationaal uurrecordhouder achter tandem en raakt geselecteerd voor de Olympische Spelen die in 1920 plaatsvinden in Antwerpen.

Dankzij de Antwerpse autobouwer Minerva ontstaat het Korps Autos-Canons Mitrailleuses.

OOK WINNAAR RONDE VAN VLAANDEREN WORDT SPION

108

Ook Paul Deman, de winnaar van de allereerste Ronde van Vlaanderen, wordt in de loop van 1915 oorlogsspion. Hij wordt daarvoor aangesproken door ene *commissaire* Alphonse Lenfant. Die is lid van l'Oiseau de France, de sluikpers, en het inlichtingennetwerk van Louise de Bettignies. Deze 35-jarige Française komt uit een oud adellijk geslacht en studeerde in Oxford, om vervolgens als gouvernante te gaan werken bij verscheidene vooraanstaande families in heel Europa. Ze spreekt zowel Engels, Duits als Italiaans. Opmerkelijk feit is dat ze in het voorjaar van 1914 gevraagd wordt om de gouvernante te worden van de kinderen van... aartshertog Franz Ferdinand van Oostenrijk, diezelfde Franz Ferdinand die enkele maanden later het slachtoffer wordt van de aanslag in Sarajevo. Voorwaarde is wel dat ze de Oostenrijkse nationaliteit aanneemt, iets waar ze niet op ingaat.

Bij het uitbreken van de oorlog is Louise de Bettignies wel in dienst bij een Duitse familie. Haastig pakt ze haar koffers en probeert ze via Nederland en Engeland bij haar moeder in Rijsel te raken. In de haven van Folkestone staan veiligheidsagenten de passagiers gade te slaan, op zoek naar personen die voor de de Britse *Intelligence Service* zouden kunnen werken. Ze zijn verbaasd over haar talenkennis en vragen Louise een opleiding tot spionne te volgen. Ze leert er boodschappen coderen en decoderen, plannen opstellen, inlichtingen verzamelen enzovoort. Haar opdracht bestaat erin om vanuit Noord-Frankrijk en België een inlichtingennetwerk op te zetten tot in het neutrale Nederland. In bezet gebied moet ze in de dorpen verkenners en koeriers rekruteren, maar ook langs de spoorlijnen Kortrijk-Antwerpen en Kortrijk-Brussel. Het netwerk van de Bettignies krijgt de codenaam 'Ramble'; zelf opereert ze onder het pseudoniem 'Alice Dubois'.



De dodendraad: het stroomstootwapen dat door de Duitsers in de Eerste Wereldoorlog wordt ingezet langs de hele Belgisch-Nederlandse grens.

Al vlug telt Ramble meer dan zestig ‘agenten’. Ze komen uit de regio Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Menen. Dat Louise de Bettignies een van haar compagnons naar Paul Deman stuurt, is niet zo verwonderlijk. De man in kwestie, Alphonse Lenfant, woont in Tourcoing, aan de Franse kant van de grens, de renner is afkomstig van het nabije Rekkem, aan de Belgische kant. Bovendien is Deman Franstalig. En vooral: hij is een coureur! Zo iemand kan hard fietsen en kan lange afstanden aan en is dus zeer geschikt voor een job als *passeur* of koerier.

De organisatie is min of meer gelijk aan die bij Gustaaf Mus: spionnen staan en liggen op de loer, verzamelen informatie over Duitse troepenconcentraties, grondplannen van munitiedepots, militaire transporten, spoorwegen, vliegveldjes. In het geval van de groep Ramble worden de rapporten bezorgd op geheime plaatsen in Tourcoing en Rijsel en van daaruit moeten *passeurs* ze in Nederland en vervolgens op de ferry naar Folkestone zien te krijgen.

Paul Deman woont intussen in Outrijve; een ritje naar Zeeuw-Vlaanderen betekent al vlug een kleine 100 kilometer fietsen. Maar voor een coureur is dat peanuts. Deman is bereid met Lenfant mee te werken en wordt *passeur*. Het komt erop aan zo onopvallend mogelijk door het bezette gebied te komen en vooral ook met de goed verstopte informatie aan de grens te raken. De koeriers zijn er zeer bedreven in. Vaak worden documenten in koffers met valse bodem of petten met dubbele voering gestopt. Het is niet denkbeeldig dat Deman de rapporten op kleine papertjes in zijn fietsframe propt.

Bij de Nederlandse grens moeten ook de *passeurs* van Ramble die informatie nog voorbij de dodendraad, een elektrische versperring van 2000 volt (!), zien te krijgen. Soms worden pakjes op een afgesproken plaats en tijdstip over de driedubbele afsluiting gegooid, een andere keer kruipen ze er zelf onderdoor, op gevaar van electrocutie. Dat gebeurt meestal in Boekhoute. Zo bereiken ze Philippine, het eerste dorp op Nederlandse bodem. Daarna reizen ze door naar Breskens en Vlissingen of Middelburg, waar andere koeriers op de boot naar Folkestone wachten. Op hun terugweg smokkelen de *passeurs* dan boter,



koffie en andere eetwaren over de grens, eventueel ook brieven van gevluchte Belgen of frontsoldaten, bestemd voor hun familie in het bezette gebied.

Het spreekt voor zich dat zo'n tocht een zeer riskante onderneming is. Op spionage staan de zwaarste sancties, in het ergste geval dus de doodstraf. Overigens loopt de opdrachtgeefster van Deman bij zo'n Duitse controlepost tegen de lamp. Louise de Bettignies wordt eind 1915 gevangengezet in Siegburg en zal er van ontbering sterven. Maar ook zonder de Bettignies blijft Ramble actief en vervult de Ronde van Vlaanderen-winnaar verder allerlei spionageopdrachten. Keer op keer slaagt hij erin die tot een goed einde te brengen. Voorlopig toch...

Paul Deman, winnaar van de eerste Ronde van Vlaanderen, wordt tijdens de oorlog koerier voor het spionagenetwerk van Louise de Bettignies.



EEN RONDE VAN VLAANDEREN... OP DE VELODROOM!

Ook voor Léon Van den Haute en Karel Van Wijnendale betekent de Eerste Wereldoorlog een lelijke streep door de rekening. Met de Ronde van Vlaanderen hadden de mannen achter Sportwereld de ambitie een prestigieuze wielervedstrijd te lanceren. De eerste twee edities waren echter allesbehalve een succes. Zowel in 1913 als in 1914 kwamen weinig deelnemers opdagen en de belangstelling vanuit het buitenland was bedroevend. Nu de oorlog blijft aanslepen, dreigt het met die koers helemaal een hopeloze zaak te zullen worden.

Omdat het parcours zich in het *Etappengebied*, deels zelfs in *Operationsgebied* bevindt, kan er alvast geen derde Ronde van Vlaanderen worden georganiseerd. Toch niet op de openbare weg. Maar dat is buiten de hardnekkigheid en de vindingrijkheid van Léon Van den Haute gerekend. Ondanks alles blijft de Brusselaar, die tijdens de bezetting in Gent verblijft, zich verder voor de wielersport engageren. Zodra de Duitsers in 1915 toelaten dat er op de piste gekoerst mag worden, klopt hij aan bij Désiré De Poorter, eigenaar van de velodroom van Evergem. Ze besluiten op zondag 15 augustus een meeting te organiseren, "... ingericht ten voordeele van de Kantien der krijgsgevangenen".

De wedstrijd wordt aangekondigd in De Gentenaar: "50 kilometers met 5 klassemten voor Beroepsrijders — 30 kilometer met 3 klassemten voor de tien beste nieuwelingen — Schoone prijzen zijn geschonken door bekende sportmannen." Helaas, op die Hemelvaartdag valt de regen met bakken uit de hemel. De houten baan ligt er spekglad bij en de meeting wordt uitgesteld tot zondag 22 augustus. Van den Haute kent tijdens die week blijkbaar een begenadigd moment. Hij wil het wat grootser aanpakken, trekt de afstand van de baan-koers op tot 150 kilometer en kondigt die aan als een heuse Ronde van Vlaanderen.

Het Volk schrijft dat die 'derde' Ronde van Vlaanderen "... aldus ingericht [wordt] dat men al de wederwaardigheden zal kunnen bijwonen die de rijders gewoonlijk tegenkomen op deze baankoers, zoals de vliegende en vaste controles, de breuken aan de rijwielen, waarbij elke rijder zich zelf uit den slag moet trekken, enz.". Bovendien gaat de pistewedstrijd over een imaginair wegparcours.

"De wegwijzer is aldus verdeeld: Gent, vertrek, Aalst en Sottegem, vliegende kontrol, Audenaerde, vaste kontrol, Kortrijk en Thourout, vliegende kontrol, Brugge, vaste kontrol, Eekloo, vliegende kontrol en aankomst op den velodrom van Evergem. Aan de vaste kontrolen, die zullen aangeduid worden op de piste zullen de deelnemers drie minuten afstappen en den stempel ontvangen. Dat het zondag zal stroomen te Evergem hoeft geen betoog."

WIELRIJDEN. — Velodrom van Evergem.
— Zondag laatst eindelijk hebben we schouwen weder gehad, en kon de Ronde van Vlaanderen, 150 km. op piste, dan ook den bijval genieten, welke zulke belangrijke koers verkiende.

26 renners namen het vertrek. Het was een mooie groep. Aloys Persyn had de eerste handbreuk weldra gevolgd door Cocquyt. Tot aan de vliegende kontrol van Aalst valt er echter niets belangrijks voor tenzij dat een paar rijders opgeven. Achter Aalst schiet Fernand Maertens een paar malen geweldig uit en neemt tot 200 m. voorsprong. 't Is de rekordman Desmedt die het meeste en schoonste werk doet om den vluchteling in te loopen.

Achter de kontrol van Audenaerde zijn het Dhondt, Maes, De Jaegher en K. Maertens die wat voorsprong nemen, doch Desmedt, Cocquyt en Van Rentergem brengen heel de hende weder zamen. Juist vóór de kontrol van Thourout, Leon Buysse en de kleine Goetgebuuer verschalken al hunne tegenstrievers en nemen eene ronde voorsprong onder de daverende tojuichingen der menigte.

Pol Verstraete vol moed, beproeft verder ook 't zelfde spel, doch het lukt niet, en op het einde der koers schiet Marcel Buysse menigmaal uit om zich te ontdubbelen, doch de anderen waken en er komt geen verandering meer, tenzij dat Desmedt een halve ronde neemt op de groep en ze behoudt tot aan de aankomst, wijl de beginnelingen hem achterna zetten en de groote bezes als Marcel Buysse, Verstraete, P. Vandevelde en Persyns lamblig aan 't steertje hangen en in de laatste ronden opgeven.

De uitslag is dus:

1° Leon BUYASSE, Thuit, in 4 u. 34 m. 30 s.; 2° Oscar Goetgebuuer, Gent, op 10 m.; 3° Albert Desmedt, Assche, op 333 meters; 4° P. Martens, Gent, op 150 meters; 5° Ariel Cocquyt, Mariakerke, op 1 wiel; 6° Henri De Jaegher, Somergem, op 1 lengte; 7° Heyniers, Seldinge, op 1 lengte; 8° Jules Dhondt, Gent, op 50 m.; 9° Jules Van Rentergem, Evergem, op 1 wiel; 10° Fonteyne, Eyne, op 1 lengte; 11° Bauwens, Doornzele, op 50 meters.

De premies worden gewonnen door De Jaegher (6); Persyn (3); Leon Buysse (2); Marcel Buysse (2); Pol Verstraete (2); Cocquyt (2).

KOERSVERLOOP

- 25.05.1913** Paul Deman wint de eerste editie van de Ronde van Vlaanderen.
- 28.05.1913** In België voert minister van Oorlog Charles de Broqueville de veralgemeende dienstplicht in, om zo de legersterkte van 180.000 tot 340.000 man te verhogen. Dat cijfer zal echter nooit worden gehaald.
- 08.06.1913** De zege in Parijs-Brussel gaat naar Octave Lapize (Fra.). Cyriel Van Hauwaert is 2de, Charles Crupelandt 3de en Paul Deman 4de.
- 22.06.1913** In Philippeville wordt Joseph Van Daele Belgisch kampioen op de weg.
- 06.07.1913** Na een eerste editie voor profs in 1912 is Luik-Bastenaken-Luik weer uitsluitend een wedstrijd voor onafhankelijken. Winnaar wordt Maurice Moritz.
- 22.08.1913** In Parijs brengt Oscar Egg (Zwi.) het werelduurrecord zonder gangmakers op 42,360 km.
- 23.08.1913** In Berlijn en Leipzig vinden tot en met 31 augustus de wereldkampioenschappen baanwielrennen plaats.
- 11.09.1913** In Koolskamp wint René Anno de 6de editie van het Kampioenschap van Vlaanderen.
- 20.09.1913** Marcel Berthet (Fra.) verbetert het werelduurrecord van Oscar Egg. In de Parijse velodroom Buffalo legt hij 42,741 km af.
- 31.10.1913** In Gent wordt de Wereldtentoonstelling afgesloten. Ze liep sinds 6 april en vond plaats op de plek waar zich nu het Citadelpark en het Miljoenenkwartier bevinden.
- 02.11.1913** De Ronde van Lombardije heeft een volledig Frans podium. Henri Pélissier wint, voor Maurice Brocco en Marcel Godivier.
- 15.12.1913** Bij de hervormingen in het Belgische leger wordt het 5de Bataljon van het Karabiniersregiment zelfstandig. Het krijgt de naam *'Bataillon de Carabiniers Cyclistes'*, kortweg *les Cyclistes*. Het stalen ros krijgt nu definitief zijn plaats naast het paard van de cavalerie.
- 08.02.1914** Cyriel Van Hauwaert wint samen met de Nederlander John Stol de Zesdaagse van Brussel. De Fransen Lapize-Miquel eindigen tweede, de Australiër McNamara en de Amerikaan Moran derde.
- 22.03.1914** De zege in de Ronde van Vlaanderen gaat naar Marcel Buysse. Henri Vanlerberghe is 2de, Pier Van de Velde 3de.
- 05.04.1914** Ugo Agostoni is de beste in Milaan-Sanremo. Eerste Belg is Jules Messelis, op de 13de plaats.
- 12.04.1914** Roubaisien Charles Crupelandt wint Parijs-Roubaix. De Belgen Mottiat, Rossius, Van Hauwaert en Van de Velde finishen 3de, 5de, 6de en 7de.
- 19.04.1914** Primus in Parijs-Tours is Oscar Egg (Zwi.). Philippe Thys finisht als 3de.
- 10.05.1914** Costante Girardengo (Ita.) wint Milaan-Turijn. Die wedstrijd wordt voor het eerst verreden in 1876 en is daarmee de oudste wielervedstrijd ter wereld.
- 17.05.1914** Paul Deman zegeviert in Bordeaux-Parijs, voor Marcel Buysse en Cyriel Van Hauwaert.

25.05.1914 In Namen wordt Victor Dethier Belgisch kampioen op de weg.

31.05.1914 Parijs-Menen wordt gewonnen door Philippe Thys. De Fransen Emile Engel en Marcel Godivier bezetten de overige podiumplaatsen.

03.06.1914 In Antwerpen verschijnt het eerste nummer van *De Volksgazet*, opgestart door Camille Huysmans. Tijdens WO I zal de krant niet gedrukt worden.

07.06.1914 Parijs-Brussel krijgt een Waals podium: Louis Mottiat wint, voor Louis Heusghem en Joseph Vandaele.

14.06.1914 De Belgen Oscar Robaye en Charles Chabard eindigen op 1 en 3 in Luxemburg-Nancy. 2de is de Fransman Gustave Lorain.

In Parijs-Nancy gaat de zege naar Maurice Brocco. Hij is sneller dan zijn landgenoot Louis Trousselier.

18.06.1914 Oscar Egg (Zwi.) neemt revanche op Berthet en pakt met 43,525 km/u zijn werelduurrecord terug. Het zal standhouden tot 1933.

28.06.1914 In Sarajevo vermoordt de Servische nationalist Gavrilo Princip kroonprins Franz Ferdinand van Oostenrijk en zijn vrouw Sophie Chotek.

In Parijs gaat de 12de Tour de France van start. Philippe Thys wint de eerste rit naar Le Havre.

Erich Aberger is de eindwinnaar van de tweedaagse wielervedstrijd Wenen-Berlijn. 2de is Fritz Bauer, 3de Adolf Huschke.

26.07.1914 Philippe Thys wint de Ronde van Frankrijk. In de eindstand gaat hij Henri Pélissier en Jean Alavoine vooraf.

28.07.1914 Oostenrijk-Hongarije verklaart de oorlog aan Servië.

In Winterslag wordt op 485 m diepte de eerste kolenlaag aangesneden en de eerste steenkolenklomp van het Limburgse bekken bovengehaald.

29.07.1914 Stijn Streuvels begint aan een oorlogsdagboek. Het zal eind 1915, begin 1916 verschijnen in zes deeltjes, onder de titel *In Oorlogstijd*.

Ook de Gentse schrijfster Virginie Loveling, tante van Cyriel Buysse, begint een heel gedetailleerd oorlogsdagboek als kritisch reporter. Dat zal pas in 2006 in boekvorm verschijnen.

01.08.1914 Duitsland, bondgenoot van Oostenrijk, verklaart het Russische Rijk, bondgenoot van Servië, de oorlog.

02.08.1914 Duitsland bezet Luxemburg en vraagt België vrije doorgang voor zijn troepen naar Frankrijk, bondgenoot van het Russische Rijk. De Belgische regering wijst het Duitse verzoek van de hand.

03.08.1914 Duitsland verklaart Frankrijk de oorlog.

04.08.1914 Na de weigering van het Duitse ultimatum door koning Albert I vallen de Duitsers rond 7.30 uur in de buurt van Gemmenich België binnen. Er komen die dag al 22 Belgische militairen om.

In Moelingen wordt Marcel Kerff gearresteerd. Hij was de best geklasseerde Belg in de allereerste Tour de France van 1903. Enkele dagen later zal de ex-renner met andere burgers worden opgehangen en gedumpt in een massagraf.

Het Britse Rijk verklaart de oorlog aan Duitsland.

In Rome overlijdt paus Pius X, sinds 1903 de leider van de katholieke kerk.

06.08.1914 Luik is in Duitse handen, maar enkele van de twaalf forten rond de stad houden stand tot 17 augustus.

In Labouxhe wordt Jacques Julémont gefusilleerd. Hij is de eerste Belgische wielrenner die tijdens de Eerste Wereldoorlog het leven laat.

08.08.1914 Na zware gevechten komt het fort van Barchon in handen van de Duitse troepen.

09.08.1914 Een van de zes Duitse zeppelins die in dienst zijn, zorgt in Luik voor het eerste luchtbombardement uit de geschiedenis.

12.08.1914 In Halen wordt de Duitse cavalerie door de Belgen teruggedreven tijdens de zogeheten Slag der Zilveren Helmen. Daarbij spelen de Karabiniers-Cyclisten een belangrijke rol.

15.08.1914 Een Duitse obus doorboort de kruitkamer van het Fort Loncin dat deel uitmaakt van de fortengordel rond Luik. Er volgt een enorme explosie; het fort wordt een gigantisch massagraf.

De Belgische koning, koningin en de regering vestigen zich in Antwerpen. Albert I voert het bevel over het leger.

Opening van het Panamakanaal. Het Amerikaanse stoomschip Ancon vaart als eerste rechtstreeks van de Atlantische naar de Stille Oceaan.

18.08.1914 Bij hevige gevechten aan de Gete tracht het Belgische leger de opmars van de Duitsers vergeefs te stuiten. In Sint-Margriete-Houtem, Grimde en Oplinter verliest de Belgische 3de Linie bijna de helft van zijn troepen.

19.08.1914 Duitsers zijn de Maas overstoken en nemen ook Aarschot en Leuven in.