
HET LAND VAN NEVELE

Driemaandelijks tijdschrift van de heemkundige kring



juni 1999

jaargang XXX

aflevering 2a

Afgiftekantoor 9850 Nevele

HET LAND VAN NEVELE

Heemkundig tijdschrift voor
Bachte-Maria-Leerne, Hansbeke, Landegem, Lotenhulle, Meigem,
Merendree, Nevele, Poeke, Poesele, Sint-Martens-Leerne, Vinkt en Zeveren
Het Land van Nevele is een uitgave van de heemkundige kring
"Het Land van Nevele" v.z.w.

Abonnementen en lidgeld 1999

Abonnementen op *Het Land van Nevele* lopen over een jaargang van vier nummers. Bij nieuwe abonnementen in de loop van het werkjaar worden de vorige nummers, indien nog voorradig, nagestuurd. Oudere nummers vanaf 1970 zijn nog beschikbaar.

Lidgeld 1999

600 fr. (+ 100 fr. buitenland) over te schrijven op rekening 000-0627981-03 of 290-7431460-20 van "Het Land van Nevele" v.z.w., Beentjesstraat 24, 9850 Poesele.

Steunend lid 1999

Vanaf 1000 fr.

Redactieadres

J.Luyssaert, Veldestraat 26, 9850 Merendree

Tijdschriftadministratie

L.De Ruyck, Heiste 45, 9850 Landegem

Ledenadministratie

A.Bollaert, Beentjesstraat 24, 9850 Poesele

Opmaak

C.De Groote, Landegem

Druk

Beschutte Werkplaats "Nevelland", Nevele

De auteurs, en niet de uitgever, zijn verantwoordelijk voor hun bijdragen en illustraties.

Bij de kafffoto: Lotenhulle-kermis 7 oktober 1908.
Het duel Marcel Buysse (links) - Guido De Vogelaere (rechts).
De jonge renner in het midden is Lucien Buysse (Tourwinnaar in 1926), rechts van hem staat Dolf Van de Kerckhove, de verzorger van Buysse. De man uiterst rechts is Abel De Vogelaere die de fiets van zijn broer vasthoudt.
(Fotoverzameling gezusters Slock, Lotenhulle)

HET LAND VAN NEVELE

**VAN BUYSSE
TOT DHAENENS:
honderd jaar wielerleven
in het Land van Nevele**

(Deel I)

juni 1999

jaargang XXX

aflevering 2a

Verantwoordelijke uitgever: J. LUYSSAERT, Veldestraat 26, 9850 Merendree

INHOUD

A. BOLLAERT, Van Buysse tot Dhaenens: honderd jaar wíelerleven in het Land van Nevele	85
A. STROBBE, Karel van Wijnendaele en de Flandriens	127

VAN BUYSSE TOT DHAENENS: HONDERD JAAR WIELERLEVEN IN HET LAND VAN NEVELE

VOORWOORD

Van Buysse tot Dhaenens: honderd jaar wielerveven in het Land van Nevele is niet DE geschiedenis van het wielrennen maar EEN geschiedenis van de fiets en de wielersport waarin onze streek, het Land van Nevele, centraal staat. De twee figuren uit de titel bereikten de wereldtop in hun sporttak. **Marcel Buysse** was de eerste in onze streek die het internationaal waarmaakte. Voor **Rudy Dhaenens** werd de ultieme droom van elke renner waar: het behalen van de wereldtitel.

We kozen bewust voor een geschiedenis omdat we in de navolgende bijdrage niet alle aspecten van de wielersport zullen doornemen zoals bijvoorbeeld de organisaties van de wedstrijden, de sponsoring, de trainingsmethodes, de doping, enz.

Onze aandacht gaat in de eerste plaats naar de prestaties van de renners. Het zijn vooral de behaalde resultaten van de renner die het publiek beroerden en nog steeds beroeren en die de wielersport zo immens populair maakten.

Ons opzoekingswerk heeft aangetoond dat tot op heden nog vele bronnen onaangeroerd gebleven zijn. Toch kunnen we met genoeg vaststellen dat we erin geslaagd zijn heel wat gegevens te ontdekken en te verzamelen waaraan de meeste auteurs van publicaties over de wielersport geen weet hadden of weinig of geen aandacht hebben aan besteed.

Dit eerste deel handelt over het ontstaan van de fiets en belicht de wielersport in het Land van Nevele tot en met de Eerste Wereldoorlog. Deel II bevat de eventuele aanvullingen op deel I en behandelt de wielersport tot vandaag. De twee publicaties vormen zo een kleine encyclopedie van het wielerveven in het Nevelse, waarin de belangrijkste vertegenwoordigers van deze Vlaamse volkssport nummer één, zullen zijn opgenomen die op vandaag als renner niet meer actief zijn.

De werkgroep "Tentoonstelling wielersport":
André Bollaert, Stefaan De Groote, Jan Luyssaert,
Marcel Michiels, Arnold Strobbe

DE VROEGSTE GESCHIEDENIS VAN DE FIETS

De eerste experimenten

Van de ontelbare uitvindingen die uit het menselijk brein zijn ontsproten, is de fiets waarschijnlijk de meest universele. Overal ter wereld, van Aden tot Zanzibar, wordt de fiets als vervoer- of transportmiddel aangewend.

Omtrent zijn uitvinding doen heel wat verhalen de ronde. Zo zouden de oude Egyptenaren reeds een toestel gekend hebben dat als voorloper van onze hedendaagse fiets kan beschouwd worden. Op de obelisk van de Place de la Concorde te Parijs (afkomstig van de tempel van Amon te Luksor en opgericht onder Farao Ramses II) staat tussen de honderden bebeeldhouwe motieven een figuur afgebeeld, gezeten op een soort balk die tussen twee wielen is bevestigd.

Voor sommigen is Leonardo da Vinci de bedenker van de fiets. In 1965 werden in Madrid schetsen teruggevonden die zouden dateren van 1493 en van de hand van de Italiaanse kunstenaar zouden zijn. De gelijkenis met een hedendaagse fiets, met trappers, tandwiel en hoog stuur is echter te opvallend om geloofwaardig te kunnen zijn.

De eerste tweewieler die naam waardig werd gebouwd omstreeks 1760 toen Michael Kessler in het Duitse Braunsdorf een voertuig ontwierp met twee in elkaars verlengde geplaatste wielen verbonden door een balk waarop een zitplaats was bevestigd. Vooraan was een handvat waaraan de berijder zich kon vasthouden tijdens het zittend lopen.

Op het einde van de 18de eeuw en het begin van de 19de eeuw werden deze loopfietsen gebruikt bij de bourgeoisie en de adel. Het verhaal van de Franse graaf (of baron) de Sivrac die in 1790 de *célérifère* (loopfiets) zou hebben uitgevonden, blijkt tot het rijk van de fabels te behoren. Onderzoek heeft namelijk uitgewezen dat de bewuste *célérifère* een koets voor zes personen was die door een zekere Jean Henri Sievrac uit Engeland werd ingevoerd.

De gekke baron

Als eerste fiets wordt algemeen beschouwd het voertuig waarop twee in elkaars verlengde geplaatste wielen bevestigd zijn, verbonden met een balk met zadel en voorzien van een besturingsmechanisme. Deze laatste fundamentele verbetering werd aangebracht door de Duitser Karl Friedrich Ludwig



Voorstelling van de draisienne in het Luxemburgpark in Parijs op 1 april 1818.
(Ets van de Franse kunstenaar Jules Duvaux)

Freiherr von Drais von Sauerbronn (1785-1851) die zijn "*Laufmaschine*" op 1 april 1818 te Frankfurt zelf aan het publiek voorstelde. Terzelfdertijd stelde een knecht de uitvinding voor in de Parijse Jardin du Luxembourg. In oktober van hetzelfde jaar ging von Drais zelf naar Frankrijk waar hij zijn uitvinding voorstelde in Nancy en Parijs. Het voertuig had hij het jaar voordien in elkaar geknutseld. Het woog om en bij de 25 kilo en zou de geschiedenis ingaan als de "*draisienne*".

Von Drais had naast zijn revolutionaire verbetering aan de loopfiets heel wat uitvindingen op zijn naam staan. Zo ontwierp hij o.a. een schrijfmachine voor stenografie, een periscoop, een wagen die met trappers werd voortbewogen enz. Vermeldenswaard is hier wel zijn uitvinding van een nieuw rekenstelsel uitgaande van het principe dat alles met twee getallen kan worden uitgedrukt, een principe dat tegenwoordig wordt toegepast bij de streepjescodes in de handelszaken. Hij was ook een aanhanger van de pangrafie, een soort wereldschrift en wereldtaal en hij had een onmogelijk karakter wat bij uitvinders wel meer voorkomt. Zijn tijdgenoten noemden hem dan ook soms schertsend "de gekke baron".

Met geld omgaan was niet zijn sterkste kant en de officiële erkenning waarop

hij zo hoopte, bleef uit. Na het overlijden van zijn vader in 1830 raakte hij in ernstige financiële moeilijkheden en diende als een soort kermisartiest op te treden om in zijn onderhoud te voorzien. Toen hij in 1851 te Karlsruhe overleed bestonden zijn bezittingen uit wat kleingeld, zijn draisienne en enkele modellen van andere creaties.

Veertig jaar na zijn dood werd hij in ere hersteld en bij de 75ste verjaaring van zijn uitvinding, in 1893, plaatste de stad Karlsruhe een gedenksteen voor hem dat zich thans aan de Beiertheimer Allee bevindt.

De verdere ontwikkelingen

Von Drais reisde met zijn uitvinding tot zelfs in Brazilië en bracht verscheidene verbeteringen aan. De gemakkelijk bestuurbare *draisienne* verving de klassieke loopfiets en in verscheidene landen werden patenten aangevraagd of werden licenties tot het namaken door von Drais toegestaan, zoals bijvoorbeeld aan de Londense wagenmaker Denis Johnson voor zijn “hobby-horse” of ook “dandy-horse” genoemd. In Frankrijk bouwde fotografiepionier Nièpce einde 1818 zijn eigen draisienne.

Dan gaat het in een stroomversnelling. In de Europese hoofdsteden ontstaan rijsscholen en verschijnen de eerste reglementeringen. Zo vaardigde de stad Milaan in september 1818 het verbod uit met draisiennes te rijden en was het in Londen verboden deze voertuigen tentoon te stellen.

In België werd de *draisienne*, die al vlug “*vélocipède*” (± 1824 uit de Latijnse woorden *velox* = snel + *pedis* = voet, tred, stap) werd genoemd in 1819 ingevoerd door de Brusselaar Karr uit de Kattenstraat (de latere De Villersstraat) en nog in 1819 zien we de eerste afbeeldingen van speciale draisiennes voor dames. Vanaf 1824 verschijnen loopfietsen met in de hoogte verstelbare zadels. In 1839 wordt een eerste poging ondernomen voor een aandrijvingsysteem door middel van stangen en pedalen op het achterwiel door de Schotse smid Kirkpatrick MacMillan (1813-1878).

Wie ten slotte de eerste was die op de idee kwam om trappers op het voorwiel te monteren blijft een mysterie. De Duitsers houden het bij Philippe Moritz Fischer uit Schweinfurt die in 1855 op dit idee zou gekomen zijn en hiervoor een gedenkplaat kreeg in zijn geboortestad. Voor de Engelsen is het een zekere Sawyer uit Dover die in 1856 dergelijke fiets ten geschenke zou gegeven hebben aan de prins van Wales, de latere koning Edward VII. In Parijs eiste een zekere Pierre Lalement deze eer op in 1860. Lalement zou

emigreren naar de Verenigde Staten in 1864 waar hij de loopfiets introduceerde. In november 1866 kreeg hij er een patent voor een fiets met pedalen aan de as van het voorwiel en keerde kort daarop naar Parijs terug. Nog anderen schrijven de eer toe aan de Franse wagenmaker Ernest Michaux.

Papa la pédale

Misschien was Ernest Michaux (1842-1882) niet de eerste die op het idee is gekomen om trappers op het voorwiel van een draisienne te bevestigen maar hij is zeker de eerste geweest om deze uitvinding commercieel te laten renderen. Zijn eerste fiets met trappers aan het voorwiel bouwde hij in 1861. Van deze veertig kilogram wegende "*michauline*" verkocht hij hetzelfde jaar twee exemplaren. Vier jaar later gaf hij een geïllustreerde catalogus uit en verkocht hij jaarlijks 400 van deze toestellen. Op de Wereldtentoonstelling van Parijs in 1867 pronkte Michaux met drie van zijn fietsen en noteerde hij de bestellingen die soms opliepen tot 200 rijwielen per dag. Terzelfdertijd legde hij de basis voor de uitvoer naar Engeland.

De fietsenindustrie is geboren. "Papa la pédale", zoals Ernest Michaux wordt genoemd, had de fiets geïntroduceerd bij de massa.

Vanaf 1868 wordt de Amerikaanse fiets geïndustrialiseerd via de New Yorkse maatschappij Pickering and Davis. Zij gaan er prat op dat hun *vélocipèdes* sterker en aantrekkelijker zijn dan de Franse en de Engelse. De concurrentie-slag was begonnen.

Michaux verkocht zijn rechten aan de Compagnie Parisienne Olivier Frères (waar omstreeks 1870 vijfhonderd arbeiders werkten) maar startte tegen de gemaakte afspraken in met een nieuwe fabriek. Michaux verloor het proces dat daarop volgde en stierf tien jaar later, straatarm net als zijn illustere voorganger von Drais.

De gebroeders Olivier ging het ook niet voor de wind want het uitbreken van de Frans-Duitse oorlog (1870-1871) deed de fietsenmarkt totaal ineenstorten.

De definitieve doorbraak van de fiets

In de Verenigde Staten ging het succes van de fiets achteruit terwijl men in Europa alles op alles zette om het voertuig te verbeteren en esthetischer te maken. Een grote stap in die richting werd gezet door de Engelsman James

Starley (1830-1881). Hij kwam op het idee van het grote voorwiel. Het nieuwe model kreeg de naam de “*ordinary*”, de “*high bicycle*” of de “*Penny Farthing*”. In het Nederlandse taalgebied sprak men van de “*hoge bi*”. In 1874 waren er in Engeland reeds een twintigtal fabrieken die dit toestel maakten. Amerika ging nu opnieuw interesse tonen dank zij kolonel A.A.Pope wiens “*Columbia bicycle*” een begrip werd voor de Amerikanen. “*Een fiets eet niet en een gewone fietser kan het beste paard achter zich laten tijdens een dagrit*” zo lezen we in de publiciteit die Pope voerde voor zijn hoge fiets in 1895.

Europa was ondertussen een stap verder. In 1885 stelde John Kemp Starley, een neef van James, zijn “*Rover-safety*” aan het publiek voor. Starley is de uitvinder van het ruitvormige frame, ook diamantframe genoemd, die nu nog steeds wordt gebruikt. De moderne fiets was geboren. Op zijn veiligheidsfiets, zoals het nieuwe toestel werd genoemd, was een zadel met veren geplaatst en paste hij nog een andere Britse techniek toe namelijk de fietsketting die in 1876 voor het eerst was gebruikt op het achterwiel door Henry John Lawson. De uit schakeltjes opgebouwde ketting, ook “*gallische ketting*” genoemd, naar zijn uitvinder de Fransman André Galle (1829) bestond toen al bijna een halve eeuw. De belangrijkste wijziging bij de fiets van Starley was vooral de plaats van het zadel, dat zich nu lager bevindt, tussen de twee wielen wat de stabiliteit van het rijwiel enorm bevorderde.

Vanaf nu ging alles in een stroomversnelling. De Schotse veearts John Boyd Dunlop (1840-1921) vond in 1888 de luchtband opnieuw uit. Opnieuw, want reeds in 1845 had de Engelsman Robert William Thomson een patent genomen op de luchtband voor koetsen maar de exploitatie liep op een sissert uit. Vanaf de jaren 1880 was ook de *tricycle* (driewieler) populair geworden en werden er ook éénwieliers en *dicycles* (vierwieliers met twee kleine en twee grote wielen) op de markt gebracht maar het succes van deze modellen nam af naarmate men de eeuwwisseling naderde.

De fantasie van sommige uitvinders sloeg op hol en de meest ongewone fietsen werden op de markt gebracht maar enkel de gewone tweewieler hield stand.

Ondertussen was deze voorzien van een rem en deed hij ook zijn intrede in het leger, de post, de politie en de rijkswacht. De fietsenfabrieken schoten als paddestoelen uit de grond. Het valt hierbij op dat vele van deze eerste fabrikanten later in de auto-industrie terecht kwamen zoals Rover, Peugeot, Morris, Sunbeam, Triumph, Opel enz. In België was sinds 1889 de Fabrique Nationale d’Armes de Guerre (F.N.) met zijn “*cardanfiets*” de grootste fietsenbouwer.

1 Mile
-IN-
2 MINUTES
43 SECONDS
-BY-
JOHN KEEN

363 Miles
-IN-
26 consecutive
HOURS
-BY-
C. FERROTTI
-AT-
AGRICULTURAL

COLUMBIA BICYCLE

1404 MILES
-IN-
6 DAYS
-BY-
C. WALTER

205 MILES
-IN-
22 HOURS
TURNPIKE
ROAD
-BY-
E. COSTIN
AND
E. SMITH

AN EVER SADDLED HORSE WHICH EATS NOTHING

1/4 MILE
-IN-
35 3/8 SEC.
Chestnut Hill Boston
-BY-
G.T. FRANKS

212 MILES
-IN-
22 Hours
55 Min.
ON THE ROAD
FROM LONDON
TO BATH
and return
-BY-
W. BENTON

10 MILES
-IN-
2 HOURS
18 MIN.
FROM BATH
TO LONDON
-BY-
E. APPLAND

597 WASHINGTON ST.

SEND 3 CENT STAMP FOR CATALOGUE & PRICE LIST CONTAINING FULL INFORMATION

THE POPE MFG. CO.

BOSTON MASS.

Advertentie uit 1895 voor de "Columbia" de hoge-bi van de vroegere Amerikaanse legerkolonel A.A. Pope.

Ons land komt in de geschiedenis van de fiets slechts éénmaal ter sprake namelijk in 1883 toen de Belgische ingenieur Cooman zijn driewielige waterfiets bedacht, waarschijnlijk de eerste amfibiefiets uit de geschiedenis. Er werd echter maar één exemplaar van gebouwd.

De naam “fiets”

Het Nederlandse taalgebied vormt eigenlijk een uitzondering voor wat de naamgeving betreft van het rijtuig dat wij thans algemeen “een fiets” noemen. Toen in 1883 bij onze noorderburen een overkoepelende vereniging werd opgericht voor de vele landelijke fietsclubs werd ze de “*Nederlandsche Vélocipedisten Bond*” genoemd. Twee jaar later werd deze vereniging herdoopt in “*Algemene Nederlandsche Wielrijdersbond*” (A.N.W.B.). Toch zou het nog duren tot in 1896 alvorens de Nederlandse taalkundigen te Leiden in overweging namen om het Franse woord *vélocipède* in de Nederlandse taal te vervangen door “rijwiel” en de berijder een “wielrijder” te noemen. Het woord “rijwiel” dateert van 1869 en werd gevormd door de Utrechtse letterkundige Alfred Buys (1841-1923) naar analogie van het woord rijtuig. Ondertussen was ook het woord fiets reeds in opgang. Het zou ontstaan zijn rond 1870 en in 1875 schreef de Nederlandse filoloog J. Verdam in het tijdschrift “*Noord en Zuid*” dat het woord “fiets” stilaan veld won in het Nederlandse taalgebied en dat het zelfs dreigde “rijwiel” te overvleugelen. De herkomst van het woord blijft echter onduidelijk. Volgens de enen zou het een verbastering zijn van het Franse “*vélocipède*”, anderen zien een verbastering van het woord “*vitesse*” en menen dat het woord voor het eerst gebruikt werd in het Friese Apeldoorn waar de fietsclub “*La Vitesse*” bestond. Nog in Apeldoorn was er de rijwielhandelaar E.C. Viets (1847-1921) maar het woord fiets was al in zwang voor deze met zijn handel begon. Nog anderen menen de oorsprong van het woord te moeten zoeken in Nederlands Brabant of -Limburg waar het werkwoord fietsen of vietsen in het dialect voorkomt voor “*je met lichte, vlugge bewegingen verplaatsen*” of “*zich vlug verplaatsen*”. In zijn *Beknopt etymologisch woordenboek der Nederlandsche taal* (Gent, 1925) verklaart J. Vercoullie op blz. 90 het woord als volgt: “*fiets (rijwiel), schertsend uit bijv. en bijw. fiets, Wvl. fyts (uitgesproken met ie) = rap*”. Voor van Dale’s etymologisch woordenboek (1997) blijft de etymologie tot op heden onbekend.

Een eerste poging om een Nederlandse omschrijving te geven aan het nieuwe rijtuig dat vélocipède werd genoemd vinden we in de *Nouveau Dictionnaire Français-Flamand* van Dodd, Vandevelde, Sleenckx, uitgegeven te Brussel in 1862. *Vélocipède* betekent hierin als bijvoeglijk naamwoord “snelvoetig” en als zelfstandig naamwoord “snelvoertuig”, terwijl een vélocifère een “snelwagen” is.

Dichter bij ons, in de “*Gazette van Thiel*” van 22 april 1869, heeft men het over “*snelloopers*”. De Bo (1892) heeft het in zijn *Lexicon* over het woord “*wielpeerd*” omschreven als “*een woord dat de gazetten gebruiken voor het franse vélocipède*”.

Op 23 maart 1892 verschijnt een *Koninklijk Besluit tot regeling van het rijden met snelwielen op de aanhorigheden der bevaarbare waterwegen*. De berijder van zo een *snelwiel* wordt een *snelwielrijder* genoemd

In het Bestuursmemoriaal van de Provincie Oost-Vlaanderen vinden we de vertaling van een richtlijn van de minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken aan de gouverneur (22.02.1893) waarin het woord *vélocipède* vertaald wordt als “rijwiel”. In de literatuur werden ook de woorden *vielesepee*, *vlossepeerd* en *velossepeerd* gebruikt, maar een door-

VELOCIPEDEN

Wilt gij zonder ongevallen in velo gaan ?...



Koopt een gewaarborgd rijwiel bij

VAN DE CASTEELE, DEINZE

Overal versterkt, en gemaakt naar eeneders keuze, in zijne eigene werkhuizen.

« Elyria », « Den Amerikaner » en andere amerikansche velocipèden, even als de engelsche « The Berceley » zijn te bekomen van af 155 frank.

LANGEN TIJD WAARBORG.

Men verhuurt aan lage prijzen Tandems, Dames- en Mansvelos.

Advertentie in de “*Gazette van Deinze*” van 20.08.1899
(Verzameling Gentiel De Smet, Deinze)

braak in de spreek- of schrijftaal was voor hen niet weggelegd.

In het Land van Leie en Schelde en het Land van Nevele was het woord *vélocipède* nog in zwang omstreeks de eeuwwisseling. Dit kunnen we met zekerheid vaststellen via de wekelijkse edities van de "*Gazette van Deinze*". In de editie van 28.08.1892 heeft men het bijvoorbeeld over een "*wedstrijd voor velocipèden*" tussen Zeveren en Vinkt, maar in de editie van 9.08.1896 is er een kort artikel over een "*wielrijdersongeval*" met een "*rijwiel*" te Meigem. In de editie van 22.08.1897 heeft men het over "*wielrijdersfeesten*" te Dentergem. Fietsenverkoper Van de Castele uit Deinze prijst in de editie van 20.08.1899 zijn rijwielen, "*velocipeden*" genoemd, aan maar in de advertentie heeft men het ook al over "*dames- en mansvelos*". Na 1900 vinden we vooral het woord *velo* terug in samenstellingen als "*velocoursen*" en "*velofeesten*" als het over competities gaat. In de andere gevallen wordt het woord rijwiel gebruikt.

Het woord *velo* heeft in het dialect van onze streek tot op vandaag stand gehouden.

Het zou duren tot de laatste decennia, waarin het Algemeen Nederlands steeds meer en meer het lokale dialect vervangt, alvorens het woord fiets zijn weg vindt in onze (streek)spreektaal.

Bij onze Noorderburen is sinds 1968 het woord rijwiel in de wetteksten vervangen door het woord fiets.

HET ONTSTAAN VAN DE WIELERSPORT

Dat de wielersport zo oud is als de fiets zelf lijkt geen twijfel. Sinds het ontstaan van de mensheid beconcurrert de mens zijn medemens en dit zal wel altijd zo blijven. De competitiegeest zit als het ware in ons. De eerste duels of wielervedstrijden dateren dan ook reeds van ten tijde van de loopfiets.

Toch wordt algemeen aangenomen dat de te Parijs wonende Brit James Moore de eerste was die een wielervedstrijd won. Dit gebeurde op 31 mei 1868 in het St.-Cloudspark te Parijs over een afstand van 1200 meter. De eerste wedstrijd van stad tot stad was Toulouse-Ceramon (35 km) gewonnen in 1869 door de Fransman Leotard en hetzelfde jaar kwam (opnieuw) James Moore als eerste, van meer dan honderd deelnemers, over de meet van wat we de eerste grote wedstrijd zouden kunnen noemen: Parijs-Rouen. Hij legde de 123 km af in 10 uur 45 minuten.

De wielersport was geboren.

Op 11 april 1869 had te Gent de eerste wedstrijd in ons land plaats en tijdens hetzelfde jaar werden in de Arteveldestad reeds wedstrijden voor vrouwen ingericht. Daarna volgde Roeselare. De “*Gazette van Thielt*” schrijft hierover in zijn editie van 22 april: “*Morgen zondag moet te Rousselaere eenen wedstrijd plaats hebben tusschen de liefhebbers van dat nieuw slach van peerden die leven zonder eten en loopen zonder beenen genoemd ‘snelloopers’ (vélocipèdes)*”.

Ondertussen zagen de eerste wielclubs het daglicht. De eerste Belgische club zou de “*Sport Vélocipédique Gantois*” zijn, maar er zijn geen archiefstukken meer voorhanden om dit te bewijzen. Daarom wordt de “*Véloc Club Bruxellois*”, gesticht op 1 juni 1869, soms als eerste Belgische club vermeld. Uit de leden van deze club werden na onderlinge ruzies nog twee clubs opgericht de “*Union Vélocipédique de Bruxelles*” en de “*Cyclist Club de Bruxelles*”. In 1882 volgden “*Les Amateurs Cyclistes Verviétois*”, “*Véloc Club Montois*” en de “*Antwerp Bicycle Club*” die tot op heden de oudst aangesloten vereniging is bij de Belgische Wielrijders Bond die datzelfde jaar door de zeven bestaande clubs boven de doopvont werd gehouden. In de beginjaren van de Belgische bond waren enkel amateurs toegelaten. Pas vanaf 1894 konden ook beroepsrenners aansluiten.

De eerste nationale federatie werd in 1880 in Engeland opgericht, Frankrijk volgde in 1881, Nederland in 1883.

Het was vooral bij de gegoede klasse dat de nieuwe sport ingang vond en wat opvalt, is de grote bijval die deze kende bij de vrouwen. In Engeland werd in 1892 de eerste wielclub voor vrouwen gesticht de “*Coventry Lady Cyclists*” en tussen de beide Wereldoorlogen reden enkele dames uit de Angelsaksische landen heel wat knappe prestaties bij elkaar. De strakke kleding en de blote dijen konden in de tijdgeest van toen echter niet door de beugel. Het zou duren tot 1958 vooraleer de eerste wereldkampioenschappen voor dames zouden plaatsvinden.

Een grote stap voorwaarts in de ontwikkeling van de wielersport was de oprichting van de wielbanen of pistes in beton, hout of zelfs in aarde. Op 26 juni 1880 werd de eerste wielbaan op het Europese vasteland plechtig geopend te München. Antwerpen volgde als eerste Belgische stad in 1886, Gent in 1892, Brussel in 1893, Spa en Oostende in 1894. Meerdaagse wedstrijden deden hun intrede. De rusttijd die de renners namen kon bepalend zijn voor de overwinning.

Een piste had als grote voordeel dat de toeschouwers veel nauwer bij het

spektakel betrokken waren en dat gemakkelijk een inkom kon geïnd worden. De baansport bood ook een enorm afwisselend programma dat bij meetings kon variëren van wedstrijden van 1 km tot 50 km en van één uur tot 24 uur. Wedstrijden met gangmaking waren enorm populair en risicovol en het ging er enorm snel aan toe wat de spektakelwaarde nog verhoogde. In het begin reed men achter tandems van drie of vier gangmakers, later werd deze menselijke gangmaking vervangen door motorrijtuigen.

De eerste officiële wereldkampioenschappen op de piste voor amateurs hadden plaats te Chicago in 1893 (sprint en halve fond). Antwerpen organiseerde deze wereldkampioenschappen in 1894. Vanaf 1895 (Keulen) hadden voor deze disciplines ook de eerste wereldkampioenschappen voor beroepsrenners plaats. Hiermee werd voor het eerst een sportdiscipline wereldwijd als beroep erkend en verloor de wielersport zijn elitair karakter.

De wereldkampioenschappen op de weg werden voor het eerst ingericht in 1921 (amateurs) en 1927 (beroepsrenners).

De wielersport werd niet overal even enthousiast onthaald. In Groot-Brittannië verbood men om veiligheidsredenen wielervedstrijden op de openbare weg. Snuggere organisatoren kwamen toen op het idee de rijders elk apart eenzelfde parcours te laten afleggen en de tijd op te meten wat het ontstaan betekende van de tijdrif.

Dieper ingaan op alle bestaande en verdwenen disciplines zou ons echter te ver brengen. Hiervoor raadpleegt men het best de bestaande literatuur hierover. Waar nodig zullen we enige verduidelijking geven.

GROEI EN BLOEI VAN DE WIELERSPORT IN BELGIË

De wielersport in ons land was in zijn beginperiode, net als in de ons omringende landen, vooral een bedoening van de goeude burgerij. Op enkele zeldzame uitzonderingen na kon een gewone werkman of landbouwer zich immers de weelde niet veroorloven een rijwiel aan te schaffen. Wie het zich tijdens het laatste kwart van de 19de eeuw kon permitteren aan sport te doen, was trouwens een welstellend man. Aan sport kunnen doen, was gewoon een teken van welstand.

Arm Vlaanderen was in de beginjaren van de wielersport dan ook een spreekwoordelijke woestijn waar op wielergebied weinig te beleven viel in vergelijking met Brussel en Wallonië waar vooral de industriestad Luik de plak zwaaide.

Tussen 1890 en 1895 beleefde ons land enkele hoogtepunten met o.a. de overwinningen van de Luikse amateur-rentenier Léon Houa in Luik-Bastenaken-Luik (1892, 1893 en 1894) en de zege van metselaar Henri André uit Verviers in de eerste Parijs-Brussel in 1893. Een prestatie die enorme veel ophef maakte en waarvoor hij door koning Leopold II op het paleis werd ontvangen. André won het jaar daarop Parijs-Dinant, ging daarna ten onder aan zijn succes en eindigde na een mislukte zelfmoordpoging in een instelling voor geestesgestoorden.

Het was ook de periode van de rivaliteit tussen de Waal Robert Protin (°Luik 1872) en de Brusselaar Hubert Houben (°Sint-Joost-ten-Node 1875).

Protin, een voorbeeld van zelfdiscipline, was nationaal kampioen van 1892 tot 1895, won het kampioenschap van het Vasteland in 1892 en werd te Keulen de eerste wereldkampioen snelheid beroepsrenners in 1895. (Het zou duren tot 1932 eer hij met Poeske Scherens een Belgische opvolger kreeg.)

Houben was een natuurtalent die het echter niet zo nauw met zijn verzorging nam. Zijn knalprestaties gekoppeld aan zijn liederlijk leventje maakten hem immens populair. Samen met Protin was hij de enige die de rondtrekkende Britse en Amerikaanse renners kon verslaan. Houben was ook een van de weinige renners die de tot dan onoverwinnelijke Amerikaan Arthur Zimmermann (de eerste amateur-wereldkampioen snelheid op de mijl en de 10 km) in het zand deed bijten.

Een duel tussen beiden moest op 2 juni 1895 onder massale belangstelling (ook uit het buitenland) te Brussel uitmaken wie de beste was. Protin won de beide wedstrijden over 2 en 5 km. Een week later werd te Luik een herkansing gereden. Houben won de eerste manche maar werd zo verpletterend verslagen in de tweede manche dat hij voor de derde, beslissende, wedstrijd forfait gaf. Gedurende twee jaar was Houben de wereldtop de baas geweest maar hij was nauwelijks 23 jaar toen hij er definitief de brui aan gaf.

Na 1895 zakte de Belgische wielersport naar een dieptepunt. Een sombere periode die meer dan een decennium zou duren.

DE OPKOMST VAN DE WIELERSPORT IN VLAANDEREN EN IN HET LAND VAN NEVELE

Tot aan de eeuwwisseling hadden de Vlamingen weinig of niets in de pap te brokken op nationaal - en zeker niet op internationaal vlak. De wedstrijden die het meeste volk aantrokken, speelden zich toen af op de wielervelede. Het

waren vooral Walen en Brusselaars van goeden huize die hier het spektakel verzorgden. Een uitzondering mogen we hier misschien maken voor de Antwerpse pistier Jules Fisher die heel wat ereplaatsen bij elkaar fietste op de korte afstanden op de weg en op de piste. Hij was zowat de enige Vlaming die op alle velodrooms van Europa gereden heeft tijdens het laatste decennium van de 19de eeuw.

Ons land zelf telde midden het laatste decennium van vorige eeuw reeds een 5-tal wielervedstrijden (Antwerpen, Brussel, Gent, Oostende en Spa). De nodige accommodatie was aanwezig maar het talent was er niet of kon niet ontluiken en niet iedereen bij de overheid liep over van enthousiasme voor de nieuwe sport.

Zo was men er in 1893 bij het Oost-Vlaamse provinciebestuur van overtuigd dat wielervedstrijden op de “*zijwegen der staatsbanen*” moesten verboden worden.

Het was Leon De Bruyn, minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken zelf die de knoop moest doorhakken en op 24 januari 1893 aan gouverneur R. de Kerckhove antwoordde: “*men moet integendeel dergelijke rennen toelaten, onder voorbehoud dat eene voorafgaande machtiging in elk geval zal gevraagd worden.*” Op 18 februari komt er nog een vervolg van dit schrijven waarin staat dat “*er reden bestaat, in het opzicht der te nemen politiematregelen, aan de plaatselijke overheid de zorg over te laten om de rijwiel-rennen op de zijwegen der Staatsbanen toe te laten, na er den heer Hoofdingenieur-Bestuurder van Bruggen en Wegen der Provincie over geraadpleegd te hebben*”.

Op de hierboven vermelde “*staatsbanen en hun zijwegen*” was er naar aanleiding van het sluiten van de Gentse Feesten in juli 1892 een *velocipedenkoers* van Brussel naar Gent, aankomst op de Nieuwe Beestenmarkt waarvoor de beste renners uit Gent, Brussel, Antwerpen, Brugge en Luik waren ingeschreven. “*Ook den eierkoers voor velocipeden is iets nieuws dat veel volk naar ‘t Kasteel zal lokken*” aldus De Gentenaar van zaterdag 16 en zondag 17 juli 1892.

Bij ons was er een wedstrijd voor *vélocipèden* tussen Zeveren en Vinkt op zondag 21 augustus 1892. In zijn editie van 28 augustus vermeldt de “*Gazette van Deinze*” hierover het volgende: *Verleden zondag had tusschen Zeveren en Vynckt een belangrijke wedstrijd voor Velopcipèden plaats. Een heel getal rijders waren opgekomen. Het was een echt genoeg en een opwekkend en aantrekkelijk zicht, de tweewielers van Deinze door Zeveren heen te zien optrekken. Te Vynckt ook lokten zij iedereen op straat en zag men ze met*

gullen vreugdelach in vliegende snelheid, vaandel aan het hoofd, een "toerken" doen. De kampstrijden waren allerbelangrijkst en zijn tot ieders genoegen en tot eere der Deinzenaren afgeloopen. Ziehier de uitslagen: Eerste loopstrijd: 1° R. Van Hoecke; 2° A. Janssens; 3° O. Agneesens Tweede loopstrijd: 1° R. Goeminne; 2° R. De Busseré; 3° V. De Meyer. Allen van Deinze.

De inrichters van het feest zenden aan de overwinnaars en aan al de medekampers hunnen innigen dank voor hunne vriendelijke en gewillige medewerking.

Als we de verslaggever van toen mogen geloven, moet deze wielervedstrijd een echt evenement geweest zijn dat op veel belangstelling kon rekenen. De gulle vreugdelach moeten we vermoedelijk wel met een korreltje zout nemen maar het korte tekstje zegt ons ook iets over de outfit van de renners (vaandel aan het hoofd) en het supportersgevoel. Voor de steller was het belangrijk te vermelden dat de wedstrijd in het voordeel van de Deinzenaren was verlopen. Aan de namen van de laureaten menen we te mogen opmerken dat het hier gaat om jongens uit de meer gegoede klasse in Deinze.

Nevele had een wielierclub in 1894 en in 1897 werd te Lotenhulle de wielierclub "*Op 't gemak*" opgericht wat er op wijst dat ook aldaar reeds enkele wielierliefhebbers elkaars gezelschap opzochten om gezamenlijk hun kunde te demonstreren. Aalter kreeg een jaartje later zijn wielierclub die kortweg "*De Velovrienden*" werd genoemd.

Te Sint-Martens-Latem organiseerde men op 9 juni 1895 een wielervedstrijd die werd gedomineerd door de Gentenaars Stragiers (1ste) en Wallaert (3de).

Het jaar 1895 mag als een mijlpaal beschouwd worden voor de erkenning van de fiets in Vlaanderen. Op initiatief van de Pedal-Club Eeklo, en in samenwerking met de Belgische Touring-Club werd eind september een project ontwikkeld voor de aanleg van een "*Rijwielbaan*" van Gent via Eeklo naar Brugge. Later werd deze weg verder doorgetrokken naar Blankenberge. De Touring-Club maakte 1.000 frank vrij voor dit initiatief en ondernam de nodige stappen bij de Staat om een tussenkomst van 15.000 frank te bekomen. De gemeenten langs het traject werden ook aangezocht om hun deel in de onkosten te dragen aldus De Gentenaar van maandag 7 oktober 1895.

De Gentse Feesten van 1895 werden een ode aan de fiets. Op zondag 14 juli organiseerde de Belgische Wielrijdersbond op het Sint-Pietersplein wielierfeesten en parades waaraan ongeveer 500 wielrijders deelnamen. Hoogtepunt was de "*Lantarn-Velo-parade, een nieuwigheid die gansch de*

Gemeente Zeveren.

Luisterrijke Feestelijkheden.
gegeven ter gelegenheid der
SINXENKERMIS 1901.

I. *Dinsdag 23 Mei, 3^e Sinkævendag,*
VOLK SPELEN
op de Dorpplaats en aan het « Leeuwken »

II. *Donderdag 30 Mei, om 3 ure namiddag*
op de Dorpplaats

KEURING VAN HET HOORNVEE

III. *Zondag 2 Juni, om 3 ure namiddag*

PAARDEN- en VELOCOURSEN

IV. *Maandag 3 Juni*

Kosteloze kampstrijd met de KRULBOL.

V. *Donderdag 6 Juni. (H Sakramentsdag)*
in het Molenhuis

Kampstrijd met de Krulbol.

VI. *Zondag 16 Juni, wijk Kauwenhoek*

VELOFEESTEN

De Feestcommissie :

B. MARTENS, E. BRUYNEEL, E. DE KEYSER,
E. RUTSAERT, E. D'HONDT, H. MESTDAGH,
A. VAN HOE.

Aldus vastgesteld in zitting van den gemeenteraad 14 Mei 1901.

De Sekretaris, Burgemeester en Schepenen,
J. BERESOLE. E. LAMBERT.
B. D'HONDT, E. VERDONCK.

Aankondiging Zeverenkermis 1901 uit
de "Gazette van Deinze" 19.05.1901.
(Verzameling Gentiel De Smet, Deinze)

Gemeente Bachte-Maria-Leerne wijk Bachte.

Buitengewone FEESTEN
ter gelegenheid der vervroeging der
KERMIS VAN 1901.

Zondag 15 September

KUNSTRIJDEN MET VELOS
50 fr. prijzen.

Inschrijving bij Louis Van Simae, dorp, aan
0,50 fr. per mededinger van 2 tot 2 1/2 ure namiddag.

Maandag 16 September

Paardenloopstrijden
100 FR. PRIJZEN Verdeeld in 3 loopstrijden.

Voor iedere loopstrijd moeten er ten minst 4 mededingers zijn of geenen loop.

Inschrijving bij Aug. Volckaert, aan de Kerk aan
1 fr. per mededinger om 3 ure namiddag.

Dinsdag 17 September

BOLLING aan bachtebrug.
13 fr. prijzen gratis.

Aldus vastgesteld door de feestcommissie van
Bachte den 26 Juli 1901

E. VERDEGEM, CH. FONCKE, AUG. VLERICK,
AUG. CARREEL.

Gezien en goedgekeurd door Burgemeester en
Schepenen van Bachte-Maria-Leerne den 27 Juli 1901.

Op BEVEL : Burgemeester & Schepenen,

De Secretaris, Graaf t'Kint de Roodenbeke.

P. Vanden Meersschaut.

Aankondiging Bachte-kermis 1901, uit
de "Gazette van Deinze" 04.08.1901.
(Verzameling Gentiel De Smet, Deinze)

stad te been heeft gebracht.” vertelt ons De Gentenaar van 16 en 17 juli. De volgende jaren werden dergelijke parades herhaald. Zo nam in 1899 de Nevelse veloclub aan deze manifestatie deel.

De Gentse velodroom lokte massa's toeschouwers. Een programma uit die tijd, zoals bijvoorbeeld dat van zondag 23 juni 1895, zag er als volgt uit:

1. *Entraineeringskoers, Juniors, 2000 meter (5 1/2 ronden) 3 prijzen*
2. *Koers, scratch (= zonder voorgift), vrije, 5000 m (13 ronden) 3 prijzen.*
3. *Kinderkoersen (6 jaar), 800 m (2 ronden)*
4. *Dameskoers, scratch, 800 m (2 toeren), 3 prijzen.*
5. *Koers handicap, vrije, 2000 m (5 1/2 ronden), 3 prijzen.*
6. *Match Miss Annie Wilson - Terront, 2000 m (5 1/2 ronden)*

Inschrijvingen bij den heer L. Choisy, Twaalf Kamerstraat 3, Gent.

Wat in dit programma vooral opvalt is de wedstrijd voor kinderen van 6 jaar. Alles mocht en alles kon blijkbaar in de pionierstijd van de wielervedstrijden en de hoofdattractie van die meeting was een vrouw. Het geeft zowaar de indruk dat de vrouwenemancipatie in 1895 verder stond dan nu. Miss Annie Wilson moet geen katje geweest zijn om zonder handschoenen aan te pakken want haar tegenstander Charley Terront (°Parijs 1859 †Marseille 1932) was de populairste Franse lange afstandsrenner van zijn tijd. Zijn specialiteit was wedstrijden van meer dan 1.000 km met als meest prestigieuze prestatie zijn fietstocht van Sint-Petersburg naar Parijs in 14 dagen. De twee kilometer was wel zijn specialiteit niet maar voor de lieve centen wilde hij het wel opnemen op die afstand tegen een vrouw.

Nog in de “*Gazette van Deinze*” zien we dat in het naburige Dentergem in 1897 de wielervedstrijden “*Blij ende Vrij*” bestond die tijdens de septemberkermis “*Groote wielervedstrijdersfeesten*” organiseerde met “*100 frank aan prijzen*” terwijl voor de paardenritten, de belangrijkste attractie op de dorpskermis van toen, 120 frank werd uitgetrokken. Volgens auteur W.M. in dagblad Het Volk van 14 februari 1964 ontstonden in dezelfde periode ook de eerste kermiskoersen in het Meetjesland; op 8 augustus 1897 te Bassevelde en een week later te Sint-Laureins

In 1901 hadden op 2 juni, ter gelegenheid van de Sinksenkermis, te Zeveren “*Paarden en Velocoursen*” plaats en op 16 juni werden op de wijk Kauwenhoek “*velovedstrijden*” georganiseerd. Op 15 september van hetzelfde jaar had te Bachte een wedstrijd “*Kunstedstrijden met velos*” plaats met 80 fr. aan prijzen. Deze wedstrijden werden de volgende jaren herhaald.

Soms lieten de organisatoren hun fantasie de vrije teugels. Zo combineerden

LANDEGHEM-KERMIS.

GROOT VELOFEEST

op de

Nakermis, den Zondag 27 September 1903.

160 franken prijzen.

a) Aan de statie, alwaar verscheidene VOLKSFEESTEN plaats hebben, **vorming van den stoet.**

b) Op de dorpsplaats

RINGSTEKING, KEGELKOERS

en verscheidene

andere prijskampen en vermakelijkheden

(Hierover omstandige programmas, welke door de commissie zullen verspreid worden.)

Deze feesten zullen door muziek opgeluisterd worden.

Vastgesteld door het College van Burgemeester en Schepenen, den 3 Augusti 1903.

De Secretaris, De Burgemeester-Voorzitter.
A. Van de Castele. E. de Kerchove d'Ousselghem.

Aankondiging van de Landegemse nakermis in 1903, uit de "Gazette van Deinze"
(Verzameling Gentiel De Smet, Deinze)

op 1 juni 1902 de organisatoren van de kermis te Ledeborg het opstijgen van een luchtballon op de Vooruitgangplaats met een wielervedstrijd. Wie het eerst bij de gelande ballon kwam won de wedstrijd.

Op de nakermis van 27 september 1903 organiseerde men te Landegem een "Groot Velofeest" met 160 frank aan prijzen. Het programma bestond uit ringsteking en kegelkoers op het dorpsplein en verscheidene volksfeesten aan het station.

Te Lotenhulle waren er op zondag 18 juni 1905 twee wielervedstrijden, een wedstrijd over 2 kilometer en een over 5 kilometer. Op maandag 19 juni mochten de wielrijders van de gemeente het tegen elkaar opnemen in twee manches. Leopold Loontjes won beide reeksen.

Naar aanleiding van Poeke-septemberkermis van hetzelfde jaar werd een velofeest ingericht met een wedstrijd briefpakken gewonnen door Oscar Tevels uit Ruiselede.

Bij het doornemen van De Gentenaar uit het begin van deze eeuw valt het op dat de uitslag van wat als belangrijk aangekondigde interstedenwedstrijden doorgaat soms niet in de krant verschijnt terwijl wel aandacht wordt besteed aan de uitslag van de wielervedstrijden ter gelegenheid van Poeke- en Lotenhullekermis. Dit wekt verkeerdelijk de indruk dat deze wedstrijden uniek of enorm belangrijk waren. Vermoedelijk is dit alles te danken aan een (te) ijverige lokale medewerker.

Of de hiervoor vermelde organisaties de eerste fietsevenementen in de streek waren, kunnen we niet met zekerheid zeggen. Toch valt het op dat het kleine Zeveren een voortrekkersrol schijnt gespeeld te hebben in de ontwikkeling van de wielersport in onze regio.

Van alle organisaties is niet altijd iets bewaard gebleven. Toch geven de toenmalige kermisprogramma's ons wel een beeld van hoe onze grootouders en overgrootouders hun dorpskermis beleefden. De wielersfans onder hen konden dus in het begin van deze eeuw reeds aan hun trekken komen. Het valt wel op dat op de officiële kermisaankondigingen van die tijd die we onder ogen kregen, weinig wielervedstrijden vermeld staan. Dit betekent echter niet dat die er niet kunnen geweest zijn. Vermoedelijk was de lokale overheid in die gemeenten de nieuwe sport minder gunstig gezind en wilden zij (officieel) niets te maken hebben met de organisatoren van deze wedstrijden. Verder onderzoek zal dit moeten uitwijzen.

Volgens de legendarische wielersjournalist Karel Van Wijnendale waren er in 1906 niet veel dorpen meer in Vlaanderen die geen kermiskoers hadden. En dit is tot op heden zo gebleven. Alle mogelijke culturele evenementen ten spijt, maar een kermis zonder wielervedstrijd is voor de man in de straat géén kermis. De organisatoren van profkoersen krijgen het tegenwoordig echter steeds moeilijker. Zo kondigde Het Nieuwsblad van 20 januari 1999 nog aan dat, na 67 jaar, ook de beroepsrennerskoers tijdens de Deinse kermisweek in juli dreigt te verdwijnen. In 1998 waren er in die wedstrijd nog 113 renners aan de start.

We zijn op dit ogenblik toe aan meer dan één eeuw kermiskoersen in Vlaanderen zonder dat we het eigenlijk goed beseffen. De lokale geschiedschrijving heeft hier nog heel wat werk voor de boeg.

Dat de keiharde wielersport een sociale functie heeft vervuld in de ontvoogding van de Vlaamse plattelandsbewoner staat buiten kijf. Het is wel verwonderlijk dat in onze Vlaamse literatuur weinig of geen aandacht besteed werd

aan de pionierstijd - de ontvoogdingstijd - van de wielersport.

Van Cyriel Buysse is geweten dat hij de eerste beroepsrenners uit onze streek thuis ging opzoeken en naar hun sterke verhalen luisterde maar in zijn werk is hiervan weinig of niets terug te vinden. Nochtans werkte onze regio inspirerend voor Abraham Hans (°Sint-Maria-Horebeke 12.02.1882 - †Knokke 06.07.1939), een liberale tijd- en geestesgenoot van Buysse.

Hans was als journalist verbonden met Het Laatste Nieuws. Zijn volksromans verschenen eerst in de krant en werden later in boekvorm verspreid. Hij was jarenlang de meest gelezen Vlaamse volksschrijver.

In het begin van de jaren dertig verscheen "*Over berg en dal*". Het werk werd in 1982 heruitgegeven door de uitgeverij Helios (Antwerpen/Amsterdam) na een bewerking door Jan Marchau. De titel heeft een dubbele betekenis. Er is het koersverloop uit het voorlaatste hoofdstuk, de apotheose van het boek, waar er gekoerst wordt over de Oost-Vlaamse heuvels en dalen. Daarnaast heeft de titel ook een figuurlijke betekenis en handelt het boek over de goede en slechte momenten in een mensenleven. (We hebben ons hierbij wel de vraag gesteld waarom de auteur dit fictieve verhaal niet gesitueerd heeft in zijn geboortestreek.)

Hoofdfiguur is Jan Wellens uit Drongen die dankzij de wielersport een zekere welstand weet te verwerven en zich volledig weet los te maken van het kasteel. Het boek verhaalt de wijzigende samenleving na de Eerste Wereldoorlog en het langzaam afbrokkelen van de macht bij de lokale adel. Er is de tweestrijd in de adel tussen de oude en de nieuwe generatie, er is de sociale onrust, het machtsmisbruik, het alcoholisme, intriges, vrouwenhistories en er is de vrouwenemancipatie. Volgens de uitgever legde dit realistische boek in ons cultuurgebied voor de eerste maal het verband tussen sport en sociale opgang. De belevenissen van de hoofdfiguren spelen zich vooral af in Drongen en Leerne (er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de beide Leernes) en in mindere mate in Gent, Nevele en Poeke. Het is een verhaal waarin onze ouders en grootouders gemakkelijk situaties zouden herkennen die ze zelf beleefd, gezien of gehoord hebben.

De grote doorbraak voor de Vlaamse renner in het buitenland kwam er met de Moorsledenaar Cyriel Van Hauwaert, bijgenaamd de "Leeuw van Vlaanderen". Als totaal onbekende startte hij in 1907 in Parijs-Roubaix en werd er tweede in een periode dat de Fransen bijna steeds de eerste tien plaatsen bezetten. Het leverde hem een startticket op voor Bordeaux-Parijs die hij won. In 1908 won hij Milaan-San Remo nadat hij bij wijze van training van

Moorslede, over Parijs, naar Milaan was gefietst. Hetzelfde jaar won hij ook Parijs-Roubaix. Hij betwistte vier maal de Ronde van Frankrijk en werd 5de in 1909 en 4de in 1910. In 1915 zegde hij het wielrennen vaarwel en werd met zijn "Cycles Van Hauwaert" een welstellend fabrikant. In dezelfde periode maakt Rumbekenaar Odiel Defraye furore door in 1912 zowel de Ronde van België als deze van Frankrijk te winnen. Het jaar daarop won hij Milaan-San Remo. Het werd zijn laatste belangrijke overwinning.

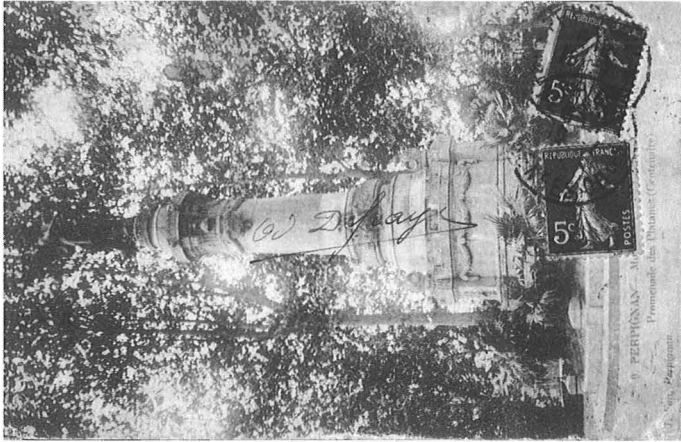
Ook op de piste stonden de Vlamingen hun mannetje met de stayers Arthur Vanderstuyft (3de op het WK in 1904, 1908 en 1910 en 2de in 1906) en Karel Verbist (2de in 1907) die op het toppunt van zijn loopbaan in 1909 verongelukte tijdens een wedstrijd op de velodroom van Karreveld te Brussel.

Zeer belangrijk voor de verspreiding van de wielersport in Vlaanderen was het blad SPORTVRIEND van de uitgeverij Strobbe-Hoornaert te Izegem dat sinds 1909 tweemaal per week verscheen. In het blad verschenen de uitslagen van de belangrijkste wielervedstrijden in binnen- en buitenland en werd publiciteit gemaakt voor fietsen en fietsonderdelen. Drie jaar later stichtte Karel Van Wijnendaele SPORTWERELD dat tot aan zijn overname in 1938 door de krant Het Nieuwsblad drie maal per week verscheen.

Ook voor het Land van Nevele was een hoofdrol weggelegd in de pionierstijd van de Vlaamse wielersport. Toen Vlaamse Leeuw Van Hauwaert zijn eerste wedstrijden betwistte in 1904 waren zijn belangrijkste tegenstrevers Arthur Vanderstuyft, Robert Wancour en de eerste beroepswielrenner uit onze streek Abel De Vogelaere.

De knappe prestaties van de eerste generatie Vlaamse beroepsrenners was de aanzet tot wat later zou uitgroeien tot de *leeuwengroep van de Flandriens* onder de leiding van Mc Bolle, beter bekend als Karel Van Wijnendaele, pseudoniem van Karel Steyaert (°Torhout 16.11.1882 - †Deinze 20.12.1961). Hierover meer in een apart hoofdstuk.

De wielervedstrijden in het begin van deze eeuw werden op zeer slechte wegen gereden en vertoonden geen enkele gelijkenis met de wedstrijden van nu. Er was het verschil in afstand (1 km, 2 km, 5 km, 10 km enz.) en er was de voorgift (handicap) die werd gegeven aan jonge renners of renners die nog weinig of geen wedstrijden hadden gewonnen. De eerste kermiskoersen waren open wedstrijden. Dat betekende dat zowel profs, liefhebbers als juniors aan dezelfde wedstrijd konden deelnemen. Liefhebbers mochten (in principe) geen geldprijzen in ontvangst nemen.



Ronde van Frankrijk 16 juli 1912. Voor de start van de 9^{de} rit Perpignan-Luchon stuurde een zelfverzekerde Odiel Defraye deze postkaart met speciale groeten aan zijn vriend Guido De Vogelaere. Twaalf dagen later won Defraye als eerste Belg de Tour. (Verzameling Zeno De Vogelaere, Bachte-Maria-Leerne)

Sportiviteit was in de beginperiode van de wielersport een ijdel woord, vooral in de grotere wedstrijden en de interstedencompetities liep het soms de spuigaten uit. Een van de geliefkoosde bezigheden van onsportieve supporters en tegenstanders van de wielersport was het strooien van kloefnagels. Soms reden supporters de renners tegemoet, lieten hun idool door en versperden de anderen de weg. Dit chauvinisme is ook de reden waarom op de erelijsten van de grote internationale wedstrijden zo weinig buitenlanders te vinden zijn in de beginjaren. Ofwel konden ze gewoon niet deelnemen ofwel werden ze op een onsportieve manier belet hun kansen naar behoren te verdedigen.

Abel De Vogelaere, de eerste wielersportprof in het Land van Nevele. Hij was de eerste renner die ooit een interstedenwedstrijd won aan een gemiddelde snelheid van 40 km per uur.

Abel De Vogelaere werd geboren te Ruiselede op 7 maart 1882 als zoon van Victor en Anastasia Schampelaire, beiden afkomstig uit Vurste. Vader De Vogelaere was er jachtwachter op de domeinen van de familie de Kerckhove d'Ousselghem, de bewoners van het Kasteel ter Mere te Vosselare. Later verhuisde de familie naar de onmiddellijke omgeving van het kasteel op het grondgebied van Bachte-Maria-Leerne. Het gezin kreeg vier zonen waarvan enkel de oudste, Zeno, geen wielrenner werd.

De eerste fiets in het gezin De Vogelaere werd gekocht met hetgeen verdiend was met het vangen van mollen, marters en allerhande pelsdiertjes waarvoor in de tijd een goede prijs werd betaald. Vader De Vogelaere paste de rest bij op voorwaarde dat men hem leerde *velorijden*.

Abel De Vogelaere waagde als twintigjarige zijn kans op de kermiskoersen en fietste van de ene overwinning naar de andere. Op 29 april 1906 sloeg hij de wielersportwereld met verstomming door de wedstrijd Oostende-Wenduine-Oostende over 100 km te winnen in 2 u 30 ' 01'' of aan het voor die tijd ongelooflijke gemiddelde van 40 km per uur. Hij versloeg in die wedstrijd Robert Wancour in de spurt nadat beiden alle nationale vedetten van die tijd, waaronder Cyriel Van Hauwaert, uit de wielen hadden gereden.

Op 11 augustus 1907 startte hij in de tweede Ronde van België voor amateurs. Hij won de eerste rit Brussel-Doornik voor Van Landeghem uit Deinze. Tijdens de tweede rit kwam hij zwaar ten val en werd slechts 24e waarmee hij alle kansen op de eindzege verspeelde. Tijdens de derde rit won hij de speciale



Abel De Vogelaere als kampioen van Vlaanderen te Koolskamp in 1912.
(Verzameling Zeno De Vogelaere, Bachte-Maria-Lerne)

premie van de Bond van Wielrijders van Vlaanderen. Deze premie werd uitgereikt aan de renner die zich het eerst meldde bij de controle aan Café Cosmopolite op de Grote Markt te Kortrijk. En tenslotte schreef hij ook nog de vijfde rit Luxemburg-Spa op zijn naam.

In 1909 nam hij deel aan Parijs-Roubaix, gewonnen door Octave Lapize, en werd 16de. Abel is er steeds van overtuigd geweest dat hij toen die wedstrijd kon winnen indien zijn verzorger hem toen niet een middel in zijn drinkbus had gedaan waardoor hij tijdelijk onwel werd.

In een interview met Willem Van Wijndaele in Het Nieuwsblad-Sportwereld eind 1968 vertelt Abel De Vogelaere dat hij en zijn broer Guido acht jaar beroepsrenner zijn geweest. Hij is dus een der eerste Vlaamse beroepsrenner op de weg geweest samen met Cyriel Van Hauwaert. Hij vond onderdak bij Alcyon, een fabrikant van fietskaders.

Abel De Vogelaere was een rasechte fondrijder. Hij was ploegmaat van Van Hauwaert en was er ook mee bevriend. De eerste Vlaamse broodrenners onderhielden trouwens goede relaties met elkaar, maar eens in de wedstrijd was het elk voor zich. Aan de zijde van Van Hauwaert leek voor Abel trouwens een mooie toekomst weggelegd maar Van Hauwaert verkoos Jules Messelis (°1886), net als hij afkomstig van Moorslede, als tweede kopman. Van Hauwaert en De Vogelaere zijn wel steeds vrienden gebleven. Als negentigjarige kwam Van Hauwaert met zijn wagen nog zijn oud-ploegmaat thuis bezoeken.

DE koers van Abel De Vogelaere was het Kampioenschap van Vlaanderen te Koolskamp. Hij verscheen er aan de start vanaf 1906 tot 1913. In 1912 won hij de wedstrijd. Tijdens de voorlaatste ronde ontsnapte hij uit een groep van 12 waarin al de beste Belgische renners vertegenwoordigd waren en won met bijna 2 minuten voorsprong op Leon Buysse (Tielt) en Wies Persyn (Nazareth). Pier Van de Velde (Lovendegem) werd 4de en Vincent Reyckler (Eeklo) 5de. Er waren 36 renners aan de start. In 1913 nam hij deel aan Parijs-Tours maar werd gelost. Hij schreef hierover aan zijn broer Zeno te Ukkel: *"Ik heb nog al goed gegaan maar heb gekraveerd en het pleton niet meer gekregen. Tot later, Abel."*

Vanaf 1912 vinden we Abel regelmatig terug als deelnemer aan piste-wedstrijden.

De Eerste Wereldoorlog betekende het einde van zijn wielloopbaan.

Na de oorlog huwde hij de elf jaar jongere Martha De Pourcq (°11.05.1893 - †11.08.1991) die hem drie kinderen schonk: Stefaan (1921), Victor (1923) en Zeno (1925). Hij bleef nog enkele jaren actief bij de veteranen en volgde

zijn vader op als jachtwachter bij de adellijke families van Crombrugge van Leerne, de Kerckhove d'Ousselghem en 't Kint de Roodebeke.

Het Kampioenschap van Vlaanderen werd zijn jaarlijkse hoogdag. Tot aan zijn 80ste reed hij elk jaar met de fiets naar Koolskamp. Nadien werd hij erheen gebracht door zijn oudste zoon. De dood van zijn vriend Karel Van Wijndale en de begrafenis te Sint-Martens-Latem (23.12.1961) op een ijsskoude winterdag gaven zijn gezondheid een lelijke knauw. Hij overleed op 92-jarige leeftijd in zijn woning tegenover de ouderlijke hoeve op 29 juli 1974.

Nestor Madou (°Poesele 08.10.1883 - †Poesele 15.03.1955) was een der kleurrijkste figuren die Poesele ooit rijk was. Vermoedelijk was hij de eerste Poeselse wielrenner. Tot aan het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog nam hij regelmatig deel aan de kermiskoersen in de omliggende gemeenten.

Jan De Waele (°Poesele 01.12.1883 - †Poesele 26.11.1958) was de zoon van Jan-Baptiste en Maria-Theresia Bafort, de bewoners van de historische pachthoeve het Goed ten Briele op de grens met Lotenhulle. Van hem vonden we enkele ereplaatsen terug in de kermiswedstrijden in 1908.

Cyriel De Muynck (°Aalter 29.04.1891 - †Gent 25.03.1974) was de zoon van Petrus en Siska Reynders die een café openhielden op de wijk Oostmolen in Aalter. Cyriel bracht zijn vroegste kinderjaren door in zijn geboortedorp en ging er naar de Alyntjesschool. Na de dood van zijn vader in 1901 kwam hij met zijn moeder en zuster te Hansbeke wonen op de wijk Kippendonk. Vanaf 1908 vinden we hem terug in de kermiskoersen. Hij was een der betere renners van zijn tijd in de wedstrijden met handicap en probeerde het ook soms op langere afstanden. Zo werd hij op 13.08.1908 vijfde in de liefhebberswedstrijd Gent-Blankenberge-Gent. Zijn legerdienst en de oorlog betekenden het einde van zijn loopbaan als renner. Na de oorlog huwde hij Clara De Grauwe en vestigde zich als smid op de wijk Reibroek naast de oude kapel. Zijn oudste zoon Robrecht, die op latere leeftijd nog bij de veteranen koerste, is een bekend figuur in het Eekloose wielermilieu.

Guido De Vogelaere spurtte in de kermiskoersen de ene overwinning op de andere bijeen.

Guido De Vogelaere (°Ruisselede 30.11.1884), de twee jaar jongere broer van Abel was in het begin van deze eeuw één van de beste kermiscoureurs die ons land telde.

Zijn belangrijkste tegenstrever was de uit Maria-Aalter afkomstige bakkerszoon Kamiel Haeck (°Aalter 1884 - †Knokke 1972) die de ongekroonde koning der kermiskoersen werd genoemd.

Haecks palmares is indrukwekkend: 80 overwinningen in 1906, 104 in 1907 en 128 in 1908 waarvan eens 4 op een dag. Hij had de faam tot aan de 100 km onklopbaar te zijn. Hij won de eerste twee edities van de wedstrijd in Koolskamp voor die wedstrijd de titel van Kampioenschap van Vlaanderen meekreeg. Als beginnend renner betwistte hij de "*Grooten Handicapprijs*" op Beloken-Pasen van 1906 te Hansbeke waar hij samen met Raymond De Boever al de beste Vlaamse, Waalse en Noord-Franse renners het nakijken gaf waaronder de gebroeders De Vogelaere.

Guido De Vogelaere reeds als beroepsrenner voor de merken Louvet en Cycles WCK. Van dit laatste merk bestaat een publiciteitsposter waarop vermeld is dat hij meer dan 100 koersen gewonnen heeft.

Op de piste won Guido in 1906 de 100 km van Gent aan de zijde van de Waal Robert Wancour. Hetzelfde jaar verbaasde hij Willem Van Wijnendaele door op de pistemeeting te Wijnendale bij Torhout samen met Jules Masselis alle wedstrijden en alle premies te winnen.

In 1907 nam hij deel aan de Ronde van België voor amateurs (eerste editie) die begin augustus werd gereden. Hij werd 3de in de eerste rit, 8e in de tweede rit, 3de in de derde rit en 6de in de vierde rit en veroverde de leidersplaats in het algemeen klassement. Zijn liedje was echter van korte duur. In de volgende ritten moest hij zijn leidersplaats afstaan aan de Fransman Cruchon die de ronde won met 32 strafpunten voor Guido met 35 strafpunten. De ronde kwam op zondag 11 augustus 1907 aan in het Koninklijk Park te Laken waar een massa toeschouwers de renners stond op te wachten.

In 1908 was Guido De Vogelaere een van de vier landgenoten op 90 deelnemers aan de start van Parijs-Roubaix die gewonnen werd door Cyriel Van Hauwaert. Hij staat ingeschreven met als verblijfplaats Ukkel. Volgens Zeno De Vogelaere (zoon van Abel) waren zijn vader en zijn oom lid van de wielierclub "*La Pédale*" te Ukkel waar hun oudere broer Zeno het café Montjuich openhield op de gelijknamige laan. Het café moet een bekende

Seuls les Cycles **W.K.C.** triomphent de tous les obstacles

G. DEVOGELAERE, de Maria-Leerne
le fameux champion des Flandres
a remporté plus de cent victoires.

Publiciteitskaart van het fietsmerk W.K.C. met Guido De Vogelaere.
(Reconstructie uit het weekblad BLIK, 10-16 dec. 1992 door L. De Ruyck -
Verzameling Zeno De Vogelaere, Bachte-Maria-Leerne)

verzamelplaats geweest zijn voor de renners. Dit blijkt uit de correspondentie van de Vlaamse renners naar het café zoals de kaartjes van de eerste Belgische Tourwinnaar Defraye en de Flandriens van Mac Bolle getuigen.

Grote wedstrijden waren echter geen spek voor de bek van spurter Guido De Vogelaere die vooral sterk bleef presteren in de kermiskoersen en de piste-wedstrijden waar hij en zijn oudere broer graag geziene gasten waren. Ook op de pistes in het buitenland waren ze actief zoals onder meer op de Buffalobaan te Parijs. Over hun eerste verblijf in Parijs vertelden ze aan hun kinderen dat ze samen met Van Hauwaert en Defraye probeerden de elektrische gloeilampen uit te blazen op hun hotelkamer omdat ze niet wisten wat een elektrische schakelaar was.

De opmerkelijkste wedstrijd die Guido De Vogelaere won was het rechtstreeks duel tussen hem en de “*Grooten*” Buysse tijdens Lo-kermis 1908.

De Eerste Wereldoorlog betekende het einde van de wielerslootbaan van Guido De Vogelaere. Net als zijn broer Abel verbleef hij toen in Frankrijk waar hij werkte voor het fietsenbedrijf Alcyon. Met de opgedane ervaring startte hij na de oorlog een fietsenzaak in de ouderlijke woning en werd een welstellend man. Eind de jaren dertig verkocht hij zijn fietsenhandel en verhuisde met echtgenote Sidonie De Coster en dochter Erna naar Gent waar hij op 4 juni 1953 overleed.

Henri Michiels (°Nevele 17.01.1886 - †Nevele 26.01.1933) woonde tot aan zijn huwelijk in de herberg “In den Vos” te Vosselare, daarna verhuisde hij naar Nevele waar hij postbode was. Hij was een der betere kermiscoeurs uit de streek. Dat men destijds de term beginneling nogal ruim zag, bewijst zijn overwinning in maart 1914 te Drogen waar hij als 28-jarige de wielervedstrijd voor beginnelingen en onderbeginnelingen won voor een zekere René Vandenbosche uit Sint-Martens-Latem en zijn broer Alfons Michiels. Hij won die wedstrijd op een fiets van het merk “Star”. In 1924 werd hij nationaal kampioen bij de veteranen. Hij was pas 47 jaar toen hij plotseling overleed. Ook de twee andere broers Octaaf en Robert Michiels beproefden hun geluk als wielrenner.

Raymond De Boever (°Poesele 20.01.1887 - †Poesele 25.05.1940) was niet uit hetzelfde hout gesneden als zijn gelegenhedsploegmaat Haeck. Toch wist hij regelmatig zijn mannetje te staan tegen de gevestigde waarden. Zo vonden we o.a. in 1906 zijn naam terug in de uitslagen van de wielervedstrijden te Lotenhulle waar hij tweemaal derde werd op de 5 en de 12 km handicap.

INDEX

N^o 11

Naam : *Buyse - Santens*

Voornamen : *Marcellus - Martinus - Ciriacus*

Beroep : *Boekvermaaker*

Plaats en datum van geboorte : *Wamborghen*
11-11-1889

Boek *9* Blad *141* straat, n^o *116*

SAMENSTELLING van de FAMILIE.

DRUK. R. SCHELSTRATE, LOTENHULLE.

Volg- nummer	NAAM & VOORNAMEN VAN DE VROUW VOORNAMEN VAN DE KINDEREN	PLAATS EN DATUM VAN GEBORTE	Aanmerkingen
1	2	3	4
1	<i>Santens, Martha - Maria</i>	<i>9-16-9-1886</i>	
2	<i>Albrecht, Rafael - Eugene</i>	<i>Enloo 30-11-11</i>	
3	<i>Robrecht - Bertram - Julius</i>	<i>13-11-12</i>	
4	<i>Capella - Maria - Julma</i>	<i>9-10-1-1914</i>	
5	<i>Herbert - Cyril - Joris</i>	<i>9-13-7-1919</i>	
6			

Fiche uit het bevolkingsregister van Lotenhulle 1910-1920 van het gezin
 Marcel Buyse-Santens. Let op de schrijfwijze van de familienaam die
 oorspronkelijk Buyze werd geschreven.
 (Gemeentelijk Archief, Aalter)

Guido De Vogelaere won beide wedstrijden, de 5 km voor De Graeve uit Deinze en de 12 km voor de legendarische Cyriel Van Hauwaert.

De Boever werd later burgemeester van zijn geboortedorp. Hij viel als burgerslachtoffer van de oorlog tijdens de gevechten om en rond de Poekebeek tijdens de meidagen 1940.

Petrus Van Loocke (°Lotenhulle 1889) koerste een tweetal jaren bij de beginnelingen maar moest toen hij 18 werd zijn liefhebberij staken om voltijds mee te werken op de ouderlijke hoeve.

Octaaf Michiels (°Vosselare 30.03.1889) probeerde in de voetsporen van zijn oudere broer Henri te treden maar was blijkbaar minder succesvol. Van hem zijn geen uitslagen bekend. Hij werd handelaar en uitbater van de herberg "In den Vos" waar hij geboren was en er op 15.03.1966 overleed.

Marcel Buysse ... voor wie geen superlatieven te groot waren.

De legendarische "*Grooten*" zoals hij in de pers van die tijd werd genoemd zag het levenslicht te Wontergem op 11 november 1889. Als amateur onderscheidde hij zich in de Ronde van België van 1908, gewonnen door de Leuenaar Fons Lauwers. Buysse won wel geen enkele rit maar werd tweemaal 2de en eenmaal 3de. In de eindstand werd hij zesde maar ... er waren door de persjongens heel wat onregelmatigheden vastgesteld. Zo konden de gevestigde waarden zoals Lauwers, Linart, Coeckelberg enz. rekenen op heel wat hulp van buitenuit hoewel dit door het reglement niet toegelaten was. De schrijvende pers nam dit zomaar niet en riep Buysse uit tot de held van de ronde. In zijn geboortedorp Wontergem werd op 30 augustus een feest ter ere van de "Held van Lotenhulle" georganiseerd zoals hij in De Gentenaar van 29 en 30 augustus 1908 werd genoemd. In Luik-Bastenaken-Luik van hetzelfde jaar leek hij op weg naar een goede prestatie maar werd enkele keren het slachtoffer van nagels op de weg.

1909 werd zijn eerste profjaar. Op de piste van Torhout reed hij zijn eerste wedstrijd. Hij won bijna alle premies en werd in de eindspurt met een banddikte verslagen door de Franse sprintkampioen Marcelli. Nog hetzelfde jaar won hij de 24-urenkoers op de piste van Zurenborg (Antwerpen) met een afstand van 728 km 800 meter. In het Kampioenschap van Vlaanderen te Koolskamp werd hij derde na Wancour en Defraye. In 1910 bleef hij meestal op de piste rijden. Hij won de Grote Prijs van Antwerpen en werd derde in het

DE
RONDE VAN VLAANDEREN
is gewonnen geweest door
MARCEL BUYSSE
op rijwiel
ALCYON

Alhoewel gansch alleen op dit marktrokken zijnde, en dan nog als niet verzorgde, klopt Marcel Buysse de marken die met gansch hunne equipe medekamp-ten, waaronder Vanlerberghe, Crupelandt, Masselis, Depauw, enz.

ALCYON komt dus nogmaals zijne on-overtrefbare hoedanigheden te bevestigen.

ALCYON bestaat in koersmachien, halfkoersmachien, baanmachien en prachtmachien.

Algemeen vertegenwoordiger voor de Vlaanders
van de rijwielen ALCYON :

R. Bonte-Morysse
te MOORSLEDE

Publiciteit voor het rijwielmerk Alcyon in SPORTVRIEND,
6^e jaar, nr. 554 van 28 maart 1914.
(Verzameling Zeno De Vogelaere, Bachte-Maria-Lerne)

nationaal kampioenschap op de weg na Hanlet en De Baets. Het jaar daarop won hij o.a. de 24-uren van Roubaix.

Marcel Buysse had reeds vóór 1908 in Lotenhulle onderdak gevonden bij de eerste Lootse “*velomaker*” Isidoor Van Bruane. Naast fietsenmaker was Van Bruane ook hoefsmid, in opvolging van zijn vader Henri, en herbergier van de herberg met de toepasselijke naam “*Wielrijdershulp*”. In het bevolkingsregister van het jaar 1900 staat Van Bruane vermeld met als hoofdberoep “*velomaker*”. Dit houdt dan ook in dat hij dit hoofdberoep al een tijdje uitgeoefende.

Of was het de liefde die Buysse naar Lotenhulle heeft gebracht? Op 28 oktober 1910 huwt hij te Eeklo met de drie jaar oudere Martha Santens, dochter van de Lootse slager-herbergier Pier Santens uit café Het Lam in de Dorpsstraat. Ze vestigen zich te Eeklo waar hun twee oudste zonen geboren worden Albert (°30.11.1911) en Robert (°13.11.1912). Een maand na de geboorte van hun tweede zoon komen ze naar Lotenhulle wonen in de Heirstraat 116. Twee jaar later verhuizen ze naar de Groote Plaats 80.

“*Op 't gemak*” zoals de leuze van de Lootse wielervereniging luidde, was wel niet aan Buysse besteed. In 1912 kwam zijn grote internationale doorbraak. Hij versloeg de wereldtop in de Ronde van Saksen en won 's anderendaags de Ronde van Cassel.

Daarop beproefde hij zijn geluk in de Ronde van Frankrijk. Na een zeer regelmatige ronde, zonder ritzege evenwel, werd hij 4de na de West-Vlaming Defraye en de Fransen Christophe en Garrigou.

In 1913 fietste hij zich voor de wielervereniging in de legende en kreeg door Karel Van Wijnendale de titel van “*Vlaamsche Leeuw*” toegekend. Hij won de Tour niet maar werd de morele winnaar. Mocht de ronde van 1913 verreden zijn in de omstandigheden van vandaag dan had Buysse zowel de gele, de groene als de bolletjestrui gewonnen. Hij won in die ronde niet minder dan zes ritten (Brest-La Rochelle, Luchon-Perpignan, Grenoble-Genève, Genève-Belfort, Longwy-Duinkerke en Duinkerke-Parijs) en kwam als eerste boven op de Aubisque, Tourmalet, Puymarens, Allos, Galibier, Arravis, Ballon d'Alsace en Estèrel. Het was in de afdaling van deze laatste berg dat het noodlot voor hem toesloeg. Hij viel en brak de vork van zijn fiets. Buysse die op dat ogenblik de rangschikking aanvoerde was door het dollé heen. Hij moest 16 km te voet naar het dichtstbijzijnde dorp om zelf zijn fiets te herstellen, zo voorzag het reglement. Gedurende gans die tijd bleef zijn ploegmaat, de Fransman Eugène Christophe (die bij de afdaling van de Tourmalet hetzelfde was overkomen) bij hem om hem aan te moedigen toch door te zetten.



Marcel Buysse (1889-1939) de populairste van de Flandriens van Mac Bolle.
(Verzameling Rudy Vertriest, Gent)

De overredingskracht van Christophe luke, Buysse eindigde de tour als derde. De Anderlechtenaar Filip Thys, ploegmaat van Buysse, won dat jaar zijn eerste Ronde van Frankrijk. Hij zou de Ronde nog tweemaal winnen en de eerste worden die het grootste wielerevenement driemaal zou winnen. Thys werd een van de grootste ronderenners uit de geschiedenis maar bij geen enkele van zijn drie overwinningen werd hem de overwinning door het publiek gegund. Dit had vooral te maken met zijn verdedigende manier van fietsen.

Na de Ronde liep het land storm voor Buysse. Lotenhulle, Roeselare en Gent onthaalden hem als een vorst en in Brussel werd een erebanket gehouden voor de winnaars van de Ronde waarop men 1.200 inschrijvers noteerde met rondeheld Buysse maar zonder rondewinnaar Thys.

Tijdens de winter, op 10 januari 1914, werd het gezin Buysse-Santens nog verrijkt met een dochter.

In 1914 won Marcel Buysse, ondanks het startverbod hem opgelegd door zijn sportbestuurder, de tweede editie van de Ronde van Vlaanderen, het levenswerk van Karel Van Wijnendaele. Hij haalde het in een spurt met zeven voor zijn boezemvriend Ritten Van Lerberghe (Lichtervelde), bijgenaamd de "doodrijder", Pier Van de Velde (Lovendegem) en Wies Persyn (Nazareth). Achteraf leek zijn werkgever, fietsenproducent Alcyon, niet zo ongelukkig met het opstandige gedrag van hun toprenner. Zijn overwinning werd gretig aangegrepen om publiciteit te maken voor hun fietsen en er de nadruk op te leggen dat hij het in de Ronde zonder ploegmaats moest stellen. Hetzelfde jaar werd Buysse 2de in Bordeaux-Parijs na Paul Deman maar voor Cyriel Van Hauwaert.

Hij betwistte opnieuw de Ronde van Frankrijk, was overtuigd dat hij die ging winnen, maar moest halverwege de strijd staken.

De oorlog trok een lelijke streep door de carrière van Buysse, maar dat scheen hem weinig te deren. Hij werd een der beste smokkelaars uit de streek.

Na de oorlog trok hij samen met zijn broer Lucien (die in 1926 de Ronde van Frankrijk zou winnen) naar Italië waar hij was aangeworven door het wielermark "Bianchi". Hij reed de Ronde van Italië in 1919 en eindigde derde in de eindstand na Girardengo en Belloni. In de Giro van 1920, gewonnen door Belloni, werd hij zesde.

Ondertussen was te Lotenhulle zijn 4de kind geboren, Norbert (°13.07.1919). Lo was te klein geworden voor de "Grooten" en hij verhuisde eind november 1919 naar Gent, Spiegelstraat 4. In 1920 en 1921 won hij het Kampioenschap van de Denderstreek en nog in 1921 was hij de beste in Parijs-Dinant. Vanaf

1922 zegde hij de weg definitief vaarwel om zich volledig toe te leggen op de piste en zich aan te sluiten bij de “*leeuwengroep der Flandriens*” onder de leiding van Mac Bolle.

Tijdens zijn pisteloopbaan reed hij 21 zesdaagsen (6 x New York, 5 x Gent, 3 x Brussel, 2 x Parijs en Chicago, 1 x Dortmund, Breslau en Milaan) en won er drie: Brussel 1920 met Fons Spiessens, Gent 1922 met de Zwitserse werelduurrecordhouder Oscar Egg en New York 1924 met de Fransman Maurice Brocco.

Van Wijnendaele schreef de machtmens Marcel Buysse in de legende en verdiende er als ploegleider ook goed aan. Niemand paste beter in het scenario der Flandriens dan hij. Buysse deed op de fiets wat elke organisator hoopte dat gebeuren zou. De boel aan stukken rijden en dan ... niet winnen of uit een totaal verloren positie terugkomen om nipt te winnen of nipt te verliezen: spektakel eerste klas, sportdramatiek op het hoogste niveau. Na al hetgeen we over hem gelezen hebben zijn we er werkelijk van overtuigd dat het palmares van “den grooten” niet in overeenstemming is met zijn kunde en de geleverde prestaties. Buysse was een natuurtalent maar besepte te laat, of wilde niet aannemen, dat men zonder trainen niet aan de top blijft.

Nadat hij de wielersport vaarwel zegde werd hij eigenaar-uitbater van het Hotel Continental in de omgeving van het Gentse Sint-Pietersstation. Hij stierf op 3 oktober 1939 aan de gevolgen van een hartaandoening.

Zijn drie zonen werden eveneens wielrenner en waren bijzonder talentvol met een aardje naar hun vaartje. Albert was de meest succesvolle. Hij won meer dan 100 wedstrijden op de wielerbanen waaronder het Wereldcriterium der Ploegkoersen in 1937 te Parijs samen met Laarnenaar Albert Billiet. Tussen 1933 en 1939 won hij 9 zesdaagsen, was zesmaal 2de en viermaal 3de. Robert Buysse werd jockey na een korte wielersportbaan en Norbert kende als pistier een plotse internationale doorbraak, vond trainen overbodig en verdween in de anonimiteit.

Nog uit de onmiddellijke omgeving hadden we als vermaarde Flandrienspistiers de Lovendegemenaar Pier Van de Velde (°1892), “Lepe Pier” genoemd. Hij was een specialist van 24 urenkoersen en werd nooit geklopt in een achtervolgingswedstrijd. Hij was de schoonbroer van Wies Persyn (°1888) uit Nazareth met wie hij verscheidene zesdaagsen reed. Persyn, zoon van een herenboer, kreeg als bijnaam “de burgemeester”. Hij behaalde in zijn loopbaan als pisterenner 168 overwinningen. De meeste van deze overwinningen werden in zijn glorieperiode behaald samen met de Kortrijkenaar César

LOTENHULLE-KERMIS 1908: HET VLAAMSE WIELERDUEL VAN DE EEUW.

De oktoberkermis van Lotenhulle in 1908 is er een geworden om nooit te vergeten. De organisatoren van de kermis slaagden er toen namelijk in een rechtstreeks duel te organiseren tussen twee van de populairste renners die Vlaanderen toen had namelijk Marcel Buysse, held van de voorbije Ronde van België waarin hij zesde eindigde en de hemel ingeschreven door de in haar kinderschoenen staande Vlaamse sportpers, en Guido De Vogelaere, held van de Ronde van België 1907 waarin hij tweede eindigde en grote slokop in de kermiskoersen.

De wedstrijd zelf doet denken aan het duel over 2 en 5 km tussen Houben en Protin uit 1895 maar de organisatoren van Lotenhulle zagen het nog groter en speelden het tactisch zeer sterk.

“De match Buysse-De Vogelaere”, zoals het duel werd aangekondigd was eerst voorzien op woensdag 30 september maar werd verschoven naar woensdag 7 oktober, toevallig Lotenhulle-kermis.

Volgens de overlevering zou het duel ontstaan zijn uit een weddenschap tussen de kasteelheer van Poeke en deze van Leerne waarbij wij vermoeden dat men waarschijnlijk de heer de Kerckhove d'Ouselghem van het kasteel te Vosselare bedoelde (aan wie de familie De Vogelaere hun hoeve pachtte) die een fervent wielerman was en vele wedstrijden volgde met zijn motor.

Het voorspel van het grote duel begon op dinsdag 6 oktober met drie wedstrijden waarbij de twee kempmanen het o.a. tegen elkaar opnamen in de eerste twee manches. Guido De Vogelaere won de eerste wedstrijd over 4,7 km voor Buysse en De Graeve uit Deinze. Marcel Buysse won de tweede manche over 8,3 km voor De Graeve en Coorevits uit Kruishoutem. De Vogelaere was samen met Neiryck van Nazareth ten val gekomen en hield er een vernielde fiets aan over. De derde manche over 4,3 km werd gewonnen door Vindevoghel uit Ruiselede maar toen was het al pikdonker, aldus de verslaggever van toen.

De volgende dag, woensdag 7 oktober om half drie had het belangrijke duel plaats.

Massaal waren de wielervrienden naar Lotenhulle afgezakt voor de wedstrijd “die onder het sportminnend publiek zoveel ophef maakte” zoals De Gentenaar van 8 oktober verhaalt.

De wedstrijd zelf werd beslecht over 100 km grintwegen. Het werd een spannende wedstrijd, tot op het bot van de snee. Marcel Buysse slaagde er voor eigen volk niet in zich van zijn tegenstander te ontdoen en het kwam tot een eindsprint waarin Guido De Vogelaere na 3 u en 7 minuten de Held van Lotenhulle versloeg met drie lengten.

In Lotenhulle is de gedachte blijven leven dat Buysse zich had laten omkopen. Vermoedelijk was zijn nederlaag gewoon te wijten aan de op dat moment sterkere en meer ervaren De Vogelaere die er ook zo geen zwaar seizoen op had zitten als Buysse.



Jules De Rulle

Jules De Rulle als wielrenner kort voor de Eerste Wereldoorlog.
De merknaam "Bury" werd achteraf op de trui bijgeschreven.
(Verzameling Marcel Michiels, Vosselare)

Debaets (°1892), bijgenaamd “ de kleenen” met wie hij een bijna onoverwinnelijk koppel vormde.

Alfons Michiels (°Vosselare 24.08.1894) vonden we samen met zijn broer Henri terug in de wielervedstrijd te Drongen in 1914. Ook in de wedstrijd te Nevele, kort voor het uitbreken van de oorlog, zien we hem aan de start. Volgens de familieoverlevering reed hij zijn laatste wedstrijd op een kermis te Landegem waar hij in volle spurt tegen zijn supporterende peteroom botste, waarop hij de fiets aan de haak hing. Na zijn huwelijk vestigde hij zich als landbouwer te Astene en werd later politieagent in Gent waar hij op 8.09.1974 overleed.

Jules Derulle (°Poesele 13.10.1894) was de zoon van werkmans Leon Arthur en Marie Mathilde Trioen. Hij bracht zijn jeugd jaren door te Nevele. In de jaren dertig verhuisde hij naar Vosselare. Hij had de reputatie een sterk renner te zijn. Van zijn uitslagen is echter weinig bekend, alleen een foto met daarop de aanduiding Ertvelde-Brugge 80 kilometer, een wedstrijd die hij vermoedelijk won in 1913 of 1914 op een fiets van het merk Bury. Zijn loopbaan werd afgebroken door de Eerste Wereldoorlog waarin hij soldaat was. Na de oorlog was hij ingelijfd in het bezettingsleger van het Rijnland. Hij overleed te Vosselare op 28.08.1985.

Zijn vader Leon Arthur, zoon van Marie De Rulle, was geboren te Sint-Jans-Molenbeek (Brussel) in 1862. Na zijn huwelijk met de vier jaar oudere Marie Trioen uit Bachte-Maria-Lerne woonde hij in de Spoelstraat te Poesele. Eind vorige eeuw verhuisde hij naar Nevele, daarna naar Vosselare en tenslotte opnieuw naar Nevele waar hij op 21.09.1952 overleed in zijn woning in de Vierboomstraat. In 1912 liet hij zich samen met Nestor Madou (Poesele) en Henri Michiels (Vosselare) als renner fotograferen wat er op wijst dat ook hij, vermoedelijk op latere leeftijd, in de wielersport actief is geweest.

Frans De Vogelaere was kampioen van België bij de nieuwelingen in 1914 en sneuvelde in de Grote Oorlog.

Frans De Vogelaere (°Bachte-Maria-Lerne 06.02.1896) werd door het sportblad “Sportvriend” reeds gezien als een tweede Van Hauwaert toen hij in juni 1914 kampioen van België werd bij de nieuwelingen. Als jongste maar meest talentvolle van de De Vogelaere-broers voorzagen men voor hem een schitterende toekomst. De Eerste Wereldoorlog zou er echter anders over beslissen. Op 1 juni 1918 sneuvelde hij als korporaal van de 8^e Cie 2^e Linie te Kaaskerke bij Diksmuide.



De renners startensklaar bij een wielervedstrijd te Nevele (1912) voor beginners en onderbeginners.
V.l.n.r. Gentiel Vertriest, x, Jules Derulle, Petrus Verleye, Frans De Vogelaere, Grimonprez (de latere winnaar),
Henri Michiels en Alfons Michiels. (Verzameling A.Derulle, Vosselare)

Robert Michiels (°Vosselare 16.07.1903) was de jongste van de vier fietssende Michiels-broers uit de herberg “In den Vos”. Onmiddellijk na de oorlog werd hij wielrenner. Over zijn prestaties zijn geen gegevens bekend. Volgens de familieoverlevering reed hij zijn laatste wedstrijd begin de jaren twintig te Aalter waar hij door zijn Poeselse rivaal Deolet in de gracht zou zijn gereden waarbij hij een sleutelbeen brak. In 1929 week hij uit naar Canada en werd er landbouwer.

Met de jongste van de vier fietsende broers Michiels wordt het eerste deel van deze wielergeschiedenis afgesloten. Robert Michiels kan een beetje als de link beschouwd worden tussen de generatie renners van voor de oorlog en de nieuwe generatie van na 1918 zoals ze door Abraham Hans wordt beschreven in “*Over berg en dal*”.

Het antwoord op de vraag uit welke bevolkingscategorie deze eerste Vlaamse wielrenners waren is niet steeds duidelijk en op de vraag of Jan met de pet begin deze eeuw reeds aan sport deed moeten we ontkennend antwoorden. KUL-professor Roland Renson, docent sportgeschiedenis en sociale kinesiologie, zegt hierover in een interview in Het Nieuwsblad van 6 en 7 maart 1999 met Frans Vandeputte het volgende: “*Om aan sport te doen heb je tijd, geld en energie nodig. En Jan met de pet had geen van de drie op overschot. Hij was te moe van het harde en lange labeur op het veld of in de fabriek. De schaarse tijd dat hij niet werkte of sliep, ging hij naar de mis. Of zoop hij zich lazarus op café. Als moeder de vrouw tenminste niet al het geld reeds had opgebruikt om het kroostrijk gezin te kleden en te voeden.*”

Cyriel Van Hauwaert, Odiel Defraye, Marcel Buysse en de gebroeders De Vogelaere konden in de wielersport een middel vinden om te ontsnappen aan het dagelijks labeur en slaagden erin van hun “liefhebberij” hun beroep te maken. Hun prestaties hadden een enorme uitraling. “*Zij gaven Vlaanderen een internationale identiteit*”, aldus professor Renson. Vanaf 1910 kwam de fiets geleidelijk aan in het bereik van het financieel vermogen van Jan met de pet. Naar de democratisering van de wielersport in Vlaanderen was een eerste grote stap gezet maar toen kwam de Grote Oorlog die het openbaar leven gedurende vier jaar aan banden zou leggen. Een nieuw tijdperk zou daarna worden ingeluid.

André BOLLAERT, Poesele

Met dank aan:

De Muynck Aline, Hansbeke - De Smet Gentiel, Deinze - De Smet Walter, Gentbrugge - De Vogelaere Zeno, Bachte-Maria-Lerne - Dhooge Daniël, Nevele - Derulle A., Vosselare - Gezusters Slock, Lotenhulle - Vertriest Rudy, Gent - Nationaal Wielermuseum, Roeselare - De Gentenaar, Gent voor hun medewerking aan dit eerste deel.

(De geraadpleegde bronnen en werken zullen in het tweede deel vermeld worden.)

KAREL VAN WIJNENDAELE EN DE FLANDRIENS

Karel Van Wijnendaele, de vader van de Flandriens

Wie het boek *“Het Rijke Vlaamsche Wielerleven”* (1943) van Karel Van Wijnendaele, pseudoniem voor Karel Steyaert, leest, heeft weinig moeite vast te stellen dat de auteur zijn sympathie voor de volkseigen Vlaamse wielrenners allesbehalve onderdrukt, integendeel! Wat hij schrijft, sluit goed aan bij de retoriek van het flamingantisch nationalisme dat in de jaren twintig van deze eeuw in Vlaanderen erg succesvol was. De term “nationalisme” had toen nog niet de wrange bijklank die hij later ten gevolge van het Duitse Nationaal-Socialisme meekreeg.

Karel Van Wijnendaeles sympathie voor de Vlaamse zaak laat veronderstellen dat hij weet had van de strijd voor gelijkberechtiging van de Vlaamse Fronters aan de IJzer en dat hij de politieke strijd voor de vernederlandsing van onderwijs en gerecht steunde.

De periode direct voor, tijdens en na Wereldoorlog I werd gekenmerkt door een gestadige groei van de Vlaamse bewustwording bij grotere lagen van de bevolking. Karel Van Wijnendaele hoort thuis in de traditie van Vlaamse persoonlijkheden die bewust opkwamen voor de vervlaamsing van het eigen volk. G.Durnez typeert hem in de *Nieuwe Encyclopedie van de Vlaamse Beweging* als volgt: *Voor Steyaert moest de sport een middel zijn om de verheffing van de (Vlaamse) mens na te streven. Reeds in de eerste jaargang bleek dat “Sportwereld” zich ook een specifieke rol in de Vlaamse strijd had toebedacht door namelijk de kleine man via de sport te helpen opvoeden en te leren lezen.*¹ Karel Van Wijnendaele was dus een flamingant die zich inzette voor de emancipatie van de Vlaamse sportmens.

Hij deed dat op twee manieren.

Ten eerste als journalist met de pen. In 1909 al schreef hij een reportage over wielrenner Cyriel Van Hauwaert die hij de eretitel “Leeuw van Vlaanderen” meegaf. Drie jaar later, in 1912, stichtte hij samen met Leon van den Haute, Gust Demaeght, Michel Mayens en Frans Wouters het eerste grote Vlaamse

¹ Nieuwe Encyclopedie van de Vlaamse Beweging, Lannoo, Tielt, 1998, pp. 2860-2861.



Foto op het doodsprentje van Karel Van Wijnendaele, pseudoniem van Karel Steyaert (1882-1961). *Hij beminde "de Sport" zoals zijn God, vooral de wielersport.*

Getuige daarvan zijn overtalrijke opwekkende en deugddoende artikelen geschreven, altijd in christelijk en Vlaamse zin, in "Sportwereld" en "Het Nieuwsblad". Edel werk heeft hij daardoor verricht.
(Verzameling Zeno De Vogelaere, Bachte-Maria-Leerne)

sportblad “*Sportwereld*”, dat tot in 1938 driemaal per week verscheen. Ik herinner me dat wijlen professor Willem Pee (RUG) stelde dat niet zozeer Hendrik Conscience maar Karel Van Wijnendaele het Vlaamse volk had leren lezen. Vanaf 1938 werd *Sportwereld* overgenomen door “*De Standaard*” waar Karel Van Wijnendaele de sportrubriek tot aan zijn dood leidde.

Ten tweede deed hij dat door als mentor op te treden van een groep jonge Oost- en West-Vlaamse wielrenners die hun geluk in deze opkomende volkssport waagden.

Zoals die andere grote figuur uit zijn tijd, Monseigneur Cardijn, liet hij zich leiden door het adagio: zien, oordelen, handelen. Hij wist gauw hoe sterk sommigen van die Vlaamse wielrenners - volksjongens - waren en hij oordeelde dat ze mits een bekwame begeleiding heel wat meer uit hun carrière konden halen. Hij ondernam de nodige stappen om van de talentrijksten onder hen een homogene groep te maken die de concurrentie met de nationale en internationale elites zou aankunnen. Daartoe werd hij omstreeks 1912 de ploegleider van de West- en Oost-Vlaamse wielrenners Michel De Baets, Aloïs Persijn, Pier Van de Velde, Achiel De Pauw, Leon Buysse, Arthur Martens, Cesar De Baets, René Anno, Emiel Aerts en Henri Van Lerberghe. Hij overtuigde hen ervan meer te willen dan de prijzen die ze wonnen in de kermiswedstrijden rond de kerktorens van onze Vlaamse dorpen. Hij verzamelde hen als een keurtroep rond zijn persoon. In 1913 al organiseerde hij de eerste Ronde van Vlaanderen, nu nog de belangrijkste Vlaamse klassieker met internationale uitstraling.

De renners die K. Van Wijnendaele rond zich verzamelde, waren zich zelf hoogstwaarschijnlijk niet of weinig bewust van de mogelijke volksnationale motieven die in het achterhoofd van hun leider meespeelden. Het is ook niet zeker dat het vooral volksnationale motieven waren, die aan de basis van zijn inzet voor de Vlaamse wielrenners lagen. Het is evengoed mogelijk dat die volksnationale motieven pas achteraf een rol gingen spelen. Van oudere zegslieden o.a. Remi Deloof (°1903), afkomstig van Knesselare, die hem persoonlijk gekend heeft, vernam ik dat Karel Van Wijnendaele ook zeer goed thuis was in de wereld van de paardenwedrennen. Bij die wedstrijden werd er indertijd een onderscheid gemaakt tussen het “klein” en het “groot” spel. Het groot spel had plaats in hippodrooms in de steden, het klein spel gebeurde op weiden in de dorpen. De financiële inzet was uiteraard heel wat hoger bij het “groot” dan bij het “klein” spel. Strategie, combines en

omkoperij speelden bij de zogezegde professionals van het “groot” spel een belangrijker rol dan bij de zogezegde amateurs van het “klein” spel.

Karel Van Wijnendaele was thuis in beide werelden. Het is dus mogelijk dat K. Van Wijnendaele zijn opgedane ervaring bij de paardenwedrennen gebruikt heeft om ze in de jonge wielersport uit te proberen. Vooral het toen erg populaire zesdaagsencircuit, dat in zijn beslotenheid parallellen vertoont met de paardensport, leende zich daar goed toe.

In zijn memoires “*Het rijke Vlaamse wielerveven*”, geschreven na zijn carrière als ploegleider, lijkt het er in alle geval sterk op dat vooral volksnationale motieven bij zijn inzet voor de wielersport de doorslag gaven.

Als ploegbaas koos hij voor zichzelf de Amerikaans klinkende schuilnaam Mac Bolle. Met “zijn” Vlaamse renners nam hij deel aan talrijke zesdaagsen in binnen- en buitenland. Tijdens die campagnes verzamelde hij voor zichzelf en zijn renners roem en fortuin op de wielervebanen van Europa en Amerika. De Vlaamse renners, meestal eenvoudige plattelandsjongens met veel spieren maar met weinig vorming en beschaving, beschouwden hem als hun leider, gids, organisator, manager-avant-la lettre. Hij regelde voor hen als een mentor en bewaarengel al hun sportieve en extrasportieve problemen. Het was voorzeker geen sinecure deze heterogene groep volksjongens in toom te houden en in team te laten opereren. De ongeregelde heden die aanleiding gaven tot het ontstaan van de naam “Flandriens” (zie deel 2), bewijzen voldoende het onvlambaar karakter van sommigen van die jonge renners. We zullen nooit ten volle weten hoeveel overredingskracht en diplomatie Mac Bolle heeft moeten opbrengen om zijn jonge “Vlaamse Leeuwen” in bedwang te houden.

Volgende anekdote, die Lotenhullenaar Cesar Vandeweghe (°1903) me vertelde over Flandrien Marcel Buysse uit Lotenhulle, toont aan met welke onverwachte problemen K. Van Wijnendaele soms te maken kreeg. De anekdote had plaats na een zesdaagsencampagne in Noord-Amerika. Onder zijn leiding reden de Flandriens er telkenjare een aantal zesdaagsen o.a. in New York en in Buffalo. Na de campagne keerden ze samen per boot naar België terug. Tijdens die wekenlange terugreis verspeelde M. Buysse al zijn gewonnen geld op de roulette in de bar van het schip. K. Van Wijnendaele moest hem ten slotte geld voorschieten. Dergelijke en ontelbare andere kleine en grote problemen moest Karel Van Wijnendaele als raadsman en mentor van de Flandriens telkens opnieuw het hoofd bieden. Vooral het geldgewin

werd mettertijd het grootste probleem. Meer en meer Flandriens vergaten hun eenvoudige afkomst. Ze konden de weelde van het succes niet of moeilijk aan. Dit werd de uiteindelijke oorzaak van hun teloorgang als groep. We mogen ervan uitgaan dat Mac Bolle nu en dan met ijzeren vuist tussenbeide is gekomen maar dat hij stilaan zijn meesterschap, zijn greep over zijn eigen Flandriens heeft verloren.

Tegelijkertijd groeide Karel Van Wijnendaele als journalist tussen de jaren twintig en zestig uit tot het boegbeeld, de peetvader van de Vlaamse Wielersport. Vooral met zijn weekblad "*Sportwereld*" veroverde hij de harten van alle wielersupporters. Dat waren er heel wat want de wielersport was in die jaren zonder twijfel de populairste volkssport in Vlaanderen. Dank zij het bevlogen, barokke proza van Karel Van Wijnendaele leefden duizenden eenvoudige Vlaamse volksmensen intens mee met de triomfen of tegenslagen van Lycien Buysse, Romain en Sylveer Maes, Briek Schotte en zovele anderen. Deze succesrijke West-Vlaamse renners waren de jonge goden van hun tijd waarnaar iedereen in Vlaanderen opkeek. Met enige overdrijving mogen we stellen: Karel Van Wijnendaele heeft met zijn reportages niet alleen zijn Flandriens zelf maar ook ontelbare eenvoudige Vlaamse mensen voor het eerst het gevoel gegeven: "Ik ben Vlaming en daar ben ik fier op!".

De Flandriens

Vóór 1900 had Wallonië betere en succesrijkere renners dan Vlaanderen². Volgens Karel Van Wijnendaele leek de wielersportbeweging in Vlaanderen tussen 1900 en 1907 zelfs dood te bloeden.

"Pas met de vonken der overwinningen van Cyriel Van Hauwaert vanaf 1907 werden de vlammen van begeestering geslagen onder de sportmassa, vooral in den Vlaamse lande.

Vanaf dat ogenblik tot aan den wereldoorlog ging Van Hauwaert de vlagge der belangstelling halen uit de handen der Walen, om ze in Vlaanderen te planten, het nest van die wijd geduchte bende: Masselis, Haeck, Van den Berghe, M.de Baets, Wancour, Defraye en Marcel Buysse.

² Karel VAN WIJNENDAELE, *Het rijke Vlaamsche wielerveen*, Gent, 1943, p. 35.

Al deze renners en ieder in hunne vertakking, hebben grote kunst daden gesteld en prachtige uitslagen behaald. Maar van hen allen was Van Hauwaert de eerste, de grootste en de eigenlijke leider en bezieler der vernieuwde wielersport!”³

De jonge Vlamingen toonden zich even goede, vaak zelfs betere renners dan de Franse of buitenlandse vedetten. Ze vertrokken vanuit de positie van Vlaamse underdog maar ze vertrouwden op hun traditionele kwaliteiten: werkkraft, strijd lust, taaieheid en wilskraft. Niet voor niets kreeg Van Hauwaert de bijnaam van “Leeuw van Vlaanderen”.

Vanuit een zekere afgunst, met een zekere minachting gaven de Franse renners en journalisten aan die Vlaamse boeren- en buitenjongens de bijnaam “*les Flandriens*”. De bekendste Flandriens waren Marcel Buysse, Ritten Van Lerberghe, Leon Buysse, Achiel de Pauw, Pier Van de Velde, René Van den Berghe, César de Baets, Aloïs Persijn, Jules Van Hevel en Aimé Dossche. De belangrijkste was echter Van Hauwaert: “*want hij schiep een atmosfeer van begeestering en miek een dode beweging weer levendig.*”⁴

De benaming “*Flandrien*” in ruime zin geldt tot op onze dagen voor elk Vlaamse⁵ renner die dank zij zijn kracht, temperament en doorzicht in belangrijke wedstrijden domineert en zo bewijst dat een Vlaams renner evenveel, ja meer kan dan een ander. Een Flandrien is een Vlaams renner die het dank zij zijn persoonlijke kwaliteiten ver brengt. Het is een volksjongen naar wie de andere Vlamingen met fierheid kunnen opkijken. Oud-wereldkampioen Briek Schotte wordt soms de laatste Flandrien genoemd maar het spreekt vanzelf dat er - in mijn ogen - Flandriens zullen zijn zolang er Vlamingen deelnemen aan wielervedstrijden.

De naam Flandrien heeft echter ook een enge, specifieke betekenis. Karel Van Wijnendaele schrijft dat de naam “Flandriens” tot stand kwam tijdens de Zes Dagen van Brussel in 1914⁶.

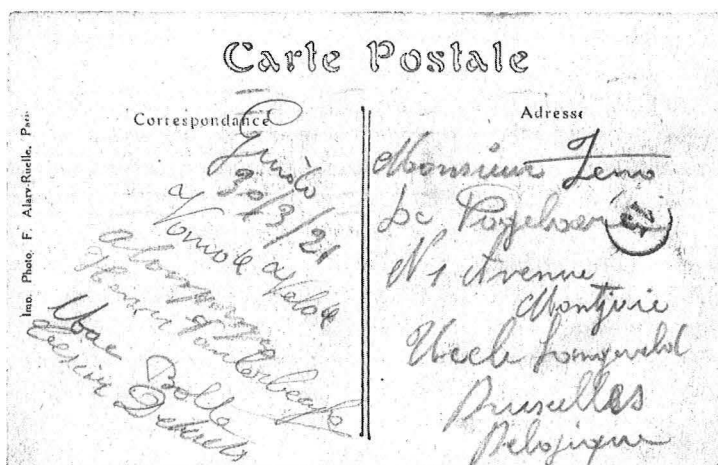
De Flandriens bestonden uit een verzameling van de beste West- en Oost-Vlaamse baanrenners uit die tijd die zich schaarde onder de leiding van ploegleider Mac Bolle, alias Karel Van Wijnendaele.

³ *Id.*, p. 60.

⁴ *Id.*, p. 60

⁵ Met een Vlaams renner bedoel ik een renner uit West- of Oost-Vlaanderen.

⁶ *Id.*, p. 112.



Guido De Vogelaere op bezoek bij de Flandriens te Parijs op 30.03.1921. De kaart is verstuurd naar zijn oudste broer Zeno te Ukkel en werden mede ondertekend door Pier Vande Velde, Alois Persijn, Henri Van Lerberghe, Mac Bolle en Cesar Debaets.
(Verzameling Zeno De Vogelaere, Bachte-Maria-Leerne)

Ze volgden daarmee het voorbeeld van de Franse en Amerikaanse renners die reeds vroeger een coalitie gevormd hadden onder leiding van hun ploegleiders Coste en Mac Farland.

Tussen die Brusselse Zesdagen reed de Flandrien Pier Van de Velde de Amerikaan Moran omver. In een mum van tijd raakten zowel verzorgers als renners en toeschouwers slaags zodat de scheidsrechters de wedstrijd voortijdig moesten stilleggen.

Na die Zes Dagen ontstond er een hevige pennenstrijd tussen de Fransschrijvende en de Vlaamse sportjournalisten die natuurlijk allebei overtuigd waren van eigen gelijk. De Flandriens kregen de naam van “halve wilden” die hoe dan ook eerst beschaafd moesten worden vóór ze opnieuw aan belangrijke baanwedstrijden mochten deelnemen. De organisatoren van de Parijse Zes Dagen beslisten zelfs volstrekt geen Flandriens meer aan te werven al was het maar om opstootjes en gevechten onder de renners te vermijden. Na Wereldoorlog I werden de ^{FLANDRIENS} opnieuw geweerd uit de Zes Dagen van Parijs, nu omdat men daar die “activisten” niet wilde.

In Brussel mochten ze wel rijden want ze brachten veel betalende supporters mee. Ze werden echter door een deel van het publiek uitgescholden voor “boches” zodat er onvermijdelijk weer herrie van kwam.

In werkelijkheid waren de renners van Mac Bolle geen moeilijke mensen. *“Maar door hun aanvallend optreden verwekten ze nijd en storing bij de tegenstrevers, die instinctmatig bij elkaar steun en verweer gingen zoeken zodat er automatisch twee kampen en twee stromingen ontstonden, met de mindere renners als zogezegde neutralen en waaruit gedurig botsingen ontstonden: én van gedachten én in feite.”*⁷

Ploegleider Karel Van Wijnendaele beschrijft vol enthousiasme hoe de kamplust en ploeggeest de Flandriens schier onoverwinnelijk maakten. *“Met een teken deed ik de leeuwen (= Flandriens) brullen en de toeschouwers in de velodroms opspringen van pret”*.⁸ De Vlaamse renners en hun journalisten gingen het geringschattend woord “Flandrien” stilaan beschouwen als een eretitel want wanneer het op daden aankwam bewezen ze dat ze de besten waard waren. De uitslagen spreken voor zichzelf want de Flandriens wonnen de meeste Zes Dagen uit die tijd.

Toch is het blok van de Flandriens uiteengevallen. Niet zozeer door de

⁷ Karel VAN WIJNENDAELE, a.w., p. 116.

⁸ *Id.*, p. 125.

aanvallen van de tegenstanders maar door onderlinge tweedracht en naijver en door het geldelijk gewin en de weelde. Typisch Vlaams?

De verdienste van de Flandriens bestond erin dat ze in zekere zin uitgroeiden tot onze ambassadeurs *“die het in den vreemde gingen verkonden dat we niet het minderwaardig volk zijn waarvoor men ons in eigen land wilde doen doorgaan.”*⁹

De Flandriens streden op hun terrein en op hun manier voor de sportieve Vlaamse ontvoogding. Dank zij hun internationale en nationale successen brachten deze gewone volksjongens - misschien onbewust - een vonk van bewustwording teweeg bij de Vlaamse sportjournalisten die dezelfde vonk bewust overbrachten op de massa. Dank zij de wielersport konden de Flandriens ontsnappen aan het gewone, harde werkmansleven van alledag. Karel Van Isacker schrijft het treffend: *“Nu konden ze hun taatheid botvieren in de koersen in plaats van in de seizoen- of grensarbeid.”*¹⁰

Zeker is dat de besten onder hen uitgroeiden tot voorbeelden voor jong en oud. Stijn Streuvels, die de beginjaren van de wielersport meemaakte, stond open voor de positieve waarden van deze nieuwe volkssport.

“Wat voor uitslagen in snelheid en uithoudingsvermogen heeft men niet bekomen door de kampstrijden?! Iets wat men tot zulke ongelooflijke verhoudingen gebracht heeft op zulken korten tijd, zou het niets bijbrengen tot volmaking van het mensenras, en zou men het voor de redelijke vorming van wilskracht en taatheid zonder heilzamen invloed durven noemen?” schreef hij in 1910 in *“Mijn rijwiel”*.

Nu, in de jaren '90 is de wielersport nog altijd een school voor karaktervorming. Wielrennen is in competitie treden met jezelf en me je tegenstanders. Het is in wezen een sport van één tegen allen want er kan maar één renner de eerste zijn.

De renner die vecht voor de overwinning is een pionier, een opgejaagde, een eenzame die alleen voorop wil blijven, iemand die vecht en gelooft in zichzelf en in de overwinning. Soms wint hij, vaak verliest hij. Hij heeft iets tragisch over zich. Hij is een held op zijn manier. Hij is Flandrien.

Arnold STROBBE, Lotenhulle

⁹ Karel VAN WIJNENDAELE, a.w., p. 127.

¹⁰ Karel VAN ISACKER, *Mijn land in de kering*, dl. 1, p. 140

De Flandriens

Taaie zonen van Vlaamse keuterboeren en werkmensen
waren ze,
dagloners, armen van geest.
De getaande kop vroeg naar de grond gericht,
voorbested tot een leven van hard labeur
dag na dag, jaar na jaar,
generatie na generatie.
De grauwe horizon enkel opgelicht door
een zondag, een kermis, een trouwfeest...
Jonge machtmensen, gevangen in 't gareel van hun lot.

Plots verscheen de koersfiets in hun leven,
een droom op twee wielen,
een glimmend metalen paard
dat ze temden met kracht en met kunde.
Hún paard, werd het, waarmee ze ontsnaptten
aan de grenzen van hun thuis, van hun dorp, van hun land.
Met de fiets koersten ze zich rijk en beroemd, wereldberoemd!
Alleen voorop, de blik stug vooruit, een vloek in de mond,
reden ze, reden ze, reden ze - ziende blind - weg van zichzelf...
Arme Flandriens, adieu!

Arnold Strobbe, 25.02.1999

**Bibliotheek van de heemkundige kring
"Het Land van Nevele"**

De bibliotheek is voor iedereen toegankelijk elke eerste zondag van de maand van 10 uur tot 12 uur (niet in juli) en na telefonische afspraak met Jan Luysaert (09/371.60.53). De catalogus op onze tijdschriften *Het Land van Nevele* en *Mensen van Toen* kan ook geraadpleegd worden in de Gemeentelijke Bibliotheek van Nevele, Stationsstraat 19, Landegem

Bibliothecaris

Wim De Clercq, Rostraat 12, 9850 Hansbeke

Bestuur

André Bollaert (secretaris dagelijkse werking)

Irène Buysse

Wim De Clercq (bibliothecaris)

Stefaan De Grootte

Lieven De Ruyck (secretaris tijdschriftadministratie)

Yvonne De Keere

Daniël D'Hooge

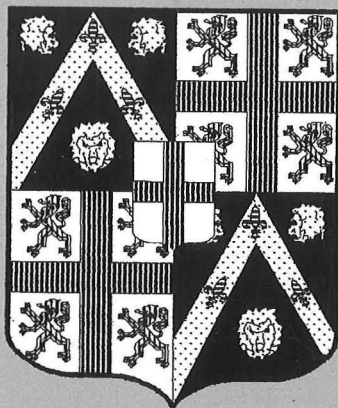
Jan Luysaert (voorzitter)

Marcel Michiels

Arnold Strobbe (ondervoorzitter)

Eddy Verstraete

HEEMKUNDIGE KRING



“HET LAND VAN NEVELE”