

## HET EERSTE OFFICIËLE BELGISCHE KAMPIOENSCHAP WIELRENNEN 1884 IN OOSTENDE

door Michel CAPON

In de geschiedenis van de Belgische wielersport heeft ook West-Vlaanderen een pioniersrol vervuld. De eerste wegwedstrijd die in ons land verreden werd, vond namelijk plaats in West-Vlaanderen, in 1869 tussen Adinkerke en Veurne. Ter gelegenheid van een lokale kermis dienden de coureurs tweemaal de afstand heen en terug af te leggen. Een kermisgebeuren waaraan men de welluidende naam "fêtes vélocipédiques" gaf. De eerste prijs was een vergulde medaille en ging naar een Justin zekere VANDER MEEREN uit het nabije Alveringem (1)

Op sportief gebied hebben de Vlamingen zich vooral door hun wielerkampioenen een internationale reputatie verworven. Bij zijn opkomst in de jaren 1870 liet niets vermoeden dat de wielersport ooit een dergelijk volkskarakter zou verwerven. Pas na de toekenning van het meervoudig algemeen stemrecht, in 1893, vallen de eerste sporen van een democratisering van het fietsen te bespeuren. Voordien was het wielrennen met zijn peperdure "Grand Bi's" het exclusieve speelterrein van de Franstalige liberale burgerij (2).

### START WIELERFEDERATIE

Op 21 januari 1883 werd in het Hotel Continental op het Brouckèreplein te Brussel de "Fédération Vélocipédique Belge" (F.V.B.) boven de doopvont gehouden (3).

Later werd deze omgedoopt tot "Ligue Vélocipédique Belge" (L.V.B.) (4). Het reeds bestaande Franstalige wielertijdschrift "Le Véloce Belge" werd door de L.V.B. als officieel Bondstijdschrift geadopteerd. Vanaf 1888 bracht de L.V.B. een eigen weekblad uit, de "Revue Vélocipédique Belge". Het jaar 1890 bracht de doorbraak van de veelvuldige Vlaamse verzuchtingen, vooral uit het Antwerpse, aangaande de tweetaligheid van het bondsblad (2).

De eerste Belgische Wielerbond wilde ijveren voor de promotie van fiets en fietsen, met sport als hefboom en toerisme als verlengstuk (3). Het was de tijd van het veloceaard of de hoge bi. Toen de luchtband in 1888 geïntroduceerd werd (5) en ook het leger de "safety bike" inschakelde, was dit het begin van het later succes van de lage fiets, m.a.w. de fiets zoals we hem nu kennen. En deze was uiteraard ook veel veiliger dan de hoge bi.

Vanaf 1890 werd voor de wedstrijden overgeschakeld naar de "safety bike" (lage fiets). Van dan af werden de wedstrijdafstanden van de gebruikelijke 10 km opgedreven naar 100 km. Daarnaast ontstonden de eerste klassiekers van stad tot stad, zoals Luik-Bastenaken-Luik (1890), Bordeaux-Parijs (1891) en Parijs-Brussel (1893) (6).

In 1897 verscheen het vrijwiel - pignon libre - op de markt.

In bewuste periode werd de fiets als sport slechts beoefend door heren van stand. Enkel begoede mensen van de hoge burgerij konden zich een fiets veroorloven. Voor een werkman bedroeg de investeringsprijs al snel een kwart van zijn jaarloon. Vandaar! Het is dan ook normaal dat de eerste kampioenen vanaf 1883 uit de gegoede stand kwamen; als daar zijn nijveraars, baronnen, vrije beroepen, magistraten en gefortuneerde mensen (7).

## ELIXIR D'ANVERS

Als voorbeeld van een wielerminnend nijveraer kunnen we Emile DE BEUKELAER (°1867) voorstellen. Als oudste zoon van een stoker - vader François Xavier was dokter, apotheker en de geestelijke vader van de likeur "Elixir d'Anvers" - had hij een passie en het geld voor het sportieve speeltje van zijn tijd. Zoon Emile zou de zaak verder uitbouwen.



(collectie Jozef HAMELS)

Deze Antwerpenaar was fabrikant-stoker van het likeur Elixir d'Anvers. Werd 2<sup>e</sup> in 1884.  
De jaren nadien, 1885 en 1886, werd hij kampioen

Emile DE BEUKELAER stond mede aan de wieg van de in 1882 opgerichte Antwerp Bicycle Club. Hij werd tweemaal Belgisch wielerkampioen (1885 + 1886). Bij de oprichting van de nieuwe velodroom van Zurenborg voor de wereldtentoonstelling van 1894 was hij ook de spilfiguur. Voetbalclub FC Antwerp speelde er een aantal jaren haar thuiswedstrijden. Tien jaar na zijn intrede in de wielersport was monsieur Emile - zo werd hij aangesproken - reeds opgeklommen tot voorzitter van de sportcommissie binnen de Ligue Vélocipédique Belge (vrij vertaald: Belgische Wielrijders Bond). Monsieur Emile deed het zo goed dat hij bij het ontstaan van de U.C.I. (Union Cycliste Internationale) in 1900 onmiddellijk tot voorzitter verkozen werd; en dit tot aan zijn overlijden in 1922.

Bovendien had hij ook belangstelling voor de autosport. In 1912 werd monsieur Emile geverbaliseerd omdat hij 35 km/uur reed - blijkbaar toen te snel! Daarnaast was hij nog actief in de paardensport en de vliegsport. Hij stierf op zijn 55<sup>ste</sup> ingevolge een infectieziekte (8).

## ADVOKAAT en FIETSPIONIER

Een andere gekende fietsbaanbreker was de Leuvenaar Raoul CLAES. Naast advocaat was hij wielrenner. CLAES was de eerste renner die koos voor de "safety bike" (lage fiets). Later bracht hij het tot volksvertegenwoordiger en burgemeester van Leuven (1933-38 - hij werd de laatste liberale burgervader van deze stad). In zijn zoektocht naar geld voor het aanleggen van meer fietspaden en betere wegen kwam hij met de gedachte (1893) om de fietstaksplaat te introduceren (7).

Slechts zeer weinig arbeiders zouden de stap zetten in het nieuwe wielermilieu. Onder andere de Vervierse metser André HENRY (°1865) was er één van. Als liefhebber won hij de eerste Parijs-Brussel in 1893 over een afstand van 400 km in een tijd van 19u 51 min. Hetzij een gemiddelde van bijna 20 km per uur. Die koers werd verreden met een "safety bike" (lage fiets). "L'épreuve est un succes fou et Leopold II reçut, au Palais de Bruxelles, le vainqueur verviétois HENRY" (9).

### AMATEURS

De nieuwe federatie stond erop om enkel liefhebbers te groeperen. Men wantrouwde de nog maar weinige beroepsrenners. Komende uit de spektakelwereld, vreesde men dat ze het sportief zouden kunnen verknoeien met combine en show (10).

### PRIJZEN

Het klinkt normaal dat financieel goed voorziene burgers in die eerste pioniersjaren zichzelf beloonden met dito prijzen.

Voor de normaal voorziene wedstrijden in gesloten en open omloop bedroegen de winnaarsvergoedingen 50 Fr. voor de eerste, en 30-25-20 naargelang voor de tweede gerangschikte. Voor de zegevierder van het Belgisch kampioenschap werd 100 Fr. toegekend (11). Voor grote wedstrijden zoals bijvoorbeeld Brussel-Antwerpen-Herentals-Aarschot-Leuven-Brussel van 1891 ontving de winnaar 500 Fr. Voor datzelfde bedrag moest een doorsnee arbeider 200 dagen werken. In het jaar 1893 telde België met moeite een 17.000 fietsen (7).

### BELGISCH KAMPIOENSCHAP OP DE ZEEDIJK 1884

Het eerste officiële Belgische kampioenschap van de Fédération Vélocipédique Belge werd verreden in 1884. De eer voor de inrichting ervan werd toevertrouwd aan de Véloce Club Bruxella's uit Brussel. Hoe eigenaardig ook, de Brusselse omgeving koos onmiddellijk voor Oostende, omdat het een toeristische kuststad in volle bloei was met daarbij een Koninklijke residentie van Leopold II. Op zondag 7 september 1884 zou op de Oostendse zeedijk het kampioenschap over een afstand van 10.000 meter (10 km) beslist worden (Er was 2 jaar voordien in 1882, toen er nog geen federatie bestond, reeds een niet officieel kampioenschap over 3 km verreden in het Waalse Bergen. De Brusselaar Emile VAN BERENDONCK werd winnaar). Oostende bood zich als geschikte plaats aan voor het promoten van de wielersport in het centrum van een chique bourgeoispubliek. De lokale pers gaf volgende voorbeschouwing (12):

*"Le Véloce Club de Bruxelles organise à Ostende pour le dimanche 7 septembre prochain, sous le patronage du Comité des fêtes de notre ville, des courses vélocipédiques, qui promettent d'être les plus brillantes. Elles auront lieu sur la Digue de Mer.... Ajoutons que le Véloce Club Bruxellois a été désigné par la Fédération Vélocipédique de Belgique pour faire courir le même jour le Championnat Belge et la course annuelle des junior.... Sa Majesté le Roi assistera probablement à quelques-unes des épreuves les plus intéressantes."*

Het programma zag er als volgt uit (11):

*1 Prix d'ouverture: vitesse juniors.*

*Parcours: 1.500 mètres*

*1 prix: 50 Fr et une médaille en vermeil.*

*2 prix: 25 Fr.*

*3 prix: une médaille en bronze en argent*

- Entrée: 3 francs.*
- 2 *Prix de la Digue: Vitesse seniors.*  
*Parcours: 2.000 mètres.*
  - 3 *Prix de la Plage: Course de Tricycles.*  
*Parcours: 2.400 mètres.*
  - 4 *Course du championnat de Belgique*  
*Parcours: 10.000 mètres.*  
*Prix unique: 100Fr. et une médaille d'or, valeur 100 Fr.*
  - 5 *Course annuelle des juniors.*
  - 6 *Prix du Kursaal: Lenteur.*  
*Parcours: 50 mètres.*
  - 7 *Prix des Villas: Fond (junior).*  
*Parcours: 6.000 mètres.*
  - 8 *Prix de la ville: Fond (seniors).*  
*Parcours: 10.000 mètres.*
  - 9 *Prix de Beaconsfield: Championnat du Véloce Bruxellois.*  
*Parcours: 1.500 mètres.*

Het was de Leuenaar Emile SWERON die zich tot eerste officiële Belgische kampioen kroonde. Met de hevige stormwind was het zeer moeilijk met de hoge bi's om rechtop te blijven, om dan nog niet te spreken van de tegenwind. Emile SWERON die met een kleiner voorwiel reed dan algemeen favoriet Emile DE BEUCKELAER, nam er merkkelijk voordeel bij. Omdat er nog geen versnellingen bestonden, was de diameter van het voorwiel bepalend voor het "verzet". Grote kanshebber DE BEUCKELAER kreeg de pedalen onvoldoende rond door een foute wielkeuze en werd tweede.

SWERON won deze 10.000 meter wedstrijd in een tijd van 22 min. 12 sec (13).

Benevens het kampioenschap zelf won SWERON op diezelfde meeting ook nog de volgende wedstrijden:

snelheid senioren 2.000 meter.  
lenteur: 50 m.  
fond seniors 10.000 m.

Hetzij 4 van de 8 voorziene nummers (14).

"l'Echo d'Ostende" van donderdag 11 september 1884 gaf volgend verslag:

*"Courses de vélocipèdes.*

*L'année dernière les courses de vélocipèdes se donnaient par un temps exceptionnellement mauvais; il en a été de même cette année. Pendant toute la matinée de dimanche, le vent a été d'une violence telle qu'il était presque impossible de se tenir sur la digue.*

*Les courses ont eu lieu malgré cela et vers une heure, un public très nombreux, en égard au temps, se trouvait autour de la piste, établie sur le dallage (=tegelvloer, CM) de la digue. Le service d'ordre était fait par la police et par un détachement du 9<sup>e</sup> de ligne: un corps de musique se faisait entendre de temps en temps. Si le public était nombreux autour de la piste, il en était encore ainsi aux fenêtres et balcons des villas de la digue, que garnissait un grand nombre d'invités. Commencées vers 1 heure, elles étaient achevées à 5 heures. Plusieurs chutes sans gravité ont eu lieu pendant les courses.*



## KAMPIOEN SWERON

Als student aan de Katholieke Universiteit van Leuven was hij aangesloten bij de jonge “Véloce Club Louvaniste”, die in 1882 opgericht werd. Deze vereniging was ontstaan uit het studentenleven naast de universiteit. De leden waren allemaal amateur. Deze vrije liefhebbers betwisten hun wedstrijden in het Sint-Donatuspark. Toen Emile SWERON in 1884 kampioen van België werd, waren er circa 60 fietsers in Leuven (12).



(collectie Jozef HAMELS)

Eerste officiële Belgische wielerkampioen 1884. Gereden op de Zeedijk van Oostende.  
Toen nog op de hoge bike fietsen.

## OOSTENDENAARS

Onze opzoekingen hebben niet kunnen leiden tot het opsporen en vinden van eventuele Oostendenaars tussen de deelnemers.

## VERWIJZINGEN

- (1) Patrick Cornillie, De Eeuw van Museeuw, Roularta 1997, blz. 9.
- (2) Nieuwe Encyclopedie van de Vlaamse Beweging, Lannoo 1998, blz. 2817-2818.
- (3) Herman Laitem & Jozef Hamels, De Tricolore Trui, blz. 10.
- (4) vrij vertaald: Belgische Wielrijders Bond of afgekort B.W.B. Deze benaming is nog steeds in voege.
- (5) Voor fabrikant Dunlop-ibidem (1) blz. 46.
- (6) ibidem (3), blz. 17.
- (7) ibidem (3), blz. 13.
- (8) ibidem (3), blz. 15.
- (9) Paul Beving & Albert van Laethem, Le Cyclisme 1935, blz. 134.
- (10) ibidem (3), blz. 10-11.
- (11) L’Echo d’Ostende, zondag 31/8/1884 (verkoop prijs: 15 ct.).
- (12) L’Echo d’Ostende, donderdag 28/8/1884.
- (13) ibidem (3) blz. 14-15.
- (14) L’Echo d’Ostende, donderdag 11/9/1884.