

KATHOLIEKE UNIVERSITEIT LEUVEN
FACULTEIT LETTEREN
MASTER IN DE GESCHIEDENIS



Het fenomeen “Poeske” Scherens

Promotor
Prof. dr. D. VANYSACKER

Masterproef
ingediend door

HERPELINCK FRAN

Leuven 2010-2011

Voorwoord

Alsof hij soms even tot leven kwam, in een literaire wielersflits. Alsof hij soms even aan de einder voorbijvlog, in een welgemikte 'kattensprong'. Jef "Poeske" Scherens is al even niet meer onder ons, maar zijn sportieve adem, evenals de ziel van zijn tijdsperiode, zijn vervat in honderden documenten, in archieven overal te lande, in privé-collecties, in oude kranten en tijdschriften. Het afgelopen jaar was er een van puzzelwerk. Puzzelstukjes vinden, was geen probleem. Punt was te kijken welk stukje het meest authentiek was. Vele stukjes blonken immers buitensporig fel. Jef "Poeske" Scherens was een overstijgende persoonlijkheid, die zowel op als naast de fiets wist te fascineren. Als sprintende baanwielrenner kende hij in de periode tussen de Twee Wereldoorlogen, het interbellum van de twintigste eeuw, veruit zijn gelijke niet. Scherens was als 'fenomeen' een 'idool', die supporters deed juichen, journalisten in de pen deed kruipen en lyrische reacties aan hen ontlokte. In een fervente poging op zoek te gaan naar een kern van waarheid en tijdsgevoel, was het vaak noodzakelijk mezelf te berispen, wanneer enthousiasme primeerde op kritische zin. Het leven van Jef Scherens rolt zich dan ook uit als een lofdicht, dat doorheen de jaren haast niet aan charme heeft ingeboet.

Na een intensieve kennismaking met "Poeske", wielersheld en volksfiguur, was ik anderzijds terdege *verwonderd*. De laatste decennia kenden wielersbelangstelling en 'koersliteratuur' een enorme *hausse*. Kronieken, biografieën en poëtische werken worden gekleurd door noeste renners en wervelende persoonlijkheden - al kan er sprake zijn van een chronologische en pragmatische richtlijn. Bovenal worden renners en momenten uit het wegwielrennen gelicht, voor de periode na de Tweede Wereldoorlog. De 'wereldbrand' vormde al te vaak een mentale barrière, die lang als chronologisch aanvangspunt fungeerde voor wielershistorie. Pas doorheen het laatste decennium trad deze periode, de era van een opkomende wielersport, bloeiend naar voren binnen het historiografische domein. De lange periode van oorlogsgeweld maakte namelijk een einde aan heel wat moois. In dit biografische onderzoek, met bijzondere aandacht voor sprinter Jef Scherens, heb ik getracht een breder klimaat te schetsen, waarin wielrennen stilaan een volwaardige plaats verwierf. Stilaan leerde ik gebruiken en tradities, context en belangen kennen. Dat een renner als Jef Scherens, met een uitzonderlijke erelijst in een uitermate populaire sport, de *memorie des tijds* niet heeft overleefd, was voor mij dan ook enigszins verbazingwekkend. Anderzijds zouden verschillende verklaringen opduiken, in nauwe samenhang met de populariteitscurve van het baanwielrennen en de sprintdiscipline in het bijzonder.

Dit schrijven wil geen meerzijdig antwoord bieden op complexe vragen, eerder duidelijkheid verschaffen. Aan de hand van context en uitwerking zal worden gewezen op heersende invloeden en

belangen, als beweegreden voor personen en instanties. Jef Scherens is de sportieve gids doorheen een bloeiende periode, die bol stond van volkse idolatrie en lyrische verslaggeving. Een 'fenomeen' staat immers nooit alleen – hij weet zich omringd door zij die hem liefhebben.

Fran Herpinck

Witsele, augustus 2011

Dankwoord

Zoals een 'fenomeen' niet alleen staat, zo stond ook ik niet alleen dit onderzoeksjaar. Naast de onvoorwaardelijke steun van mijn vriendin, ouders, broers, familie en vrienden, vond ik een leidsman en vertrouwenspersoon in professor Dries Vanysacker, mijn promotor. Naast raadgevingen en correcties, deelde hij geregeld mijn enthousiasme. Hij zou niet nalaten de historische waarde van fiets en wielervedheid te benadrukken, mits vergezeld van de nodige verbanden en tijdsgrepen. Het bleek een waardevolle les, die ik in dit onderzoek naar de letter heb trachten te zetten.

Naast vele enthousiastelingen, die me alwetend een half woord over Jef Scherens toespeelden, wens ik enkele deskundigen te bedanken – mensen die hun sporen hebben verdiend in de wielervedliteratuur, of zich gepassioneerd verdiept hebben in persoon en loopbaan van Jef Scherens. Eerst en vooral wens ik Paul Scherens, trotse zoon van zijn vader, uitvoerig te danken. In een uitgebreid interview leerde hij mij zijn vader kennen, op een genegen en gedetailleerde manier. De gouden wielervedloop van Jef Scherens werd bij monde tot leven gewekt, opgesmukt door anekdotes en avonturen allerhande. De woorden van Paul Scherens vormden een belangrijke basis, waarnaar ik op tijd en stond steevast teruggreep. Naast Paul Scherens gaat mijn dank uit naar een gezelschap van wielervedvrienden uit Werchter, bestaande uit Danny Desair, Pieter Matthijs en Frans de Cat. Als bezielers van een grootste hulding in 2009, ter ere van dorpsgenoot Jef Scherens, vormden zij mijn eerste kennismaking met de lokale sprintvedette. Daarnaast wens ik Herman Laitem te bedanken, gebeten door wielervedrennen en journalistiek. Via een sympathieke mail wees hij mij op eigen werk rond Jef Scherens, dat hij als bijdrage schreef voor wielervedtijdschrift *De Muur*.

Tot slot wil ik de medewerkers bedanken van de bibliotheken en archieven die ik voor dit onderzoek bezocht heb. Naast het personeel van de Koninklijke Bibliotheek en het stadsarchief in Brussel, de stadsbibliotheek en verschillende universitaire bibliotheken in Leuven, gaat mijn dank uit naar de vlotte dienstverlening in het stadsarchief van Leuven, Fabienne Inghels en de andere medewerkers van het Sportimonium in Hofstade, maar bovenal het Wielervedmuseum in Roeselare. Na lange winteruren op de trein, werd ik steevast hartelijk ontvangen, overstelpt met nuttige documenten en omringd met warme interesse. Speciale dank gaat dan ook uit naar Dries De Zaeytijd, die dit onderzoek op basis van zijn archiefwerk een nodige versnelling meegaf. Ruim dank, na afronding van dit onderzoek.

Inleiding

Vanaf het begin van de jaren 1930 tot het einde van de 'veertigerjaren', werd het internationale sprintnummer ronduit gedomineerd door een Belgische wereldtopper, Jef Scherens. Na een periode van cyclische laagconjunctuur, waarin het sprintnummer zowel in België als elders geteisterd werd door crisis en lege tribunes, blies "Poeske" het nummer nieuw leven in. Hij werd de idolate verpersoonlijking van het hernieuwde sprintsucces, tot eer en glorie van het vaderland.

In een inleidend hoofdstuk wordt een uitgebreide aanloop beschreven. De hoogtes en laagtes van de prille wielersport worden uitvergroot, vergezeld van een nationale insteek. In een analytische benadering van de verschillende baandisciplines, uitgelicht voor een periode die zich vanaf het einde van de negentiende eeuw tot de jaren 1920 uitstrekt, treedt de impact van fiets en wielersport in het Koninkrijk België naar voren. Deze benadering tracht te peilen naar de sportieve tijdsgeest, reacties van pers en publiek, naar maatschappelijke verhoudingen. De verschillende baandisciplines, met thematisch eindpunt in de snelheidsnummers, raken aan een sportief klimaat, met de sprint als verheven koningsnummer. Aan de hand van een moderne literatuurlijst wordt een uitgebreid overzicht weergegeven. Een exhaustieve terugblik op de pioniersjaren van de Belgische wielersport, treft men aan in het werk *'Koersend door een eeuw Italiaanse en Belgische geschiedenis: De Italo-Belgische connectie in en rond het wielerpeloton'*, geschreven door Dries Vanysacker. Voor het specifieke klimaat van de wielerpiste, werd gebouwd *rond '100 jaar zesdaagsen: de mannen van de nacht'* door Roger de Maertelaere en *'De vliegende neger & de kleine koningin: Major Taylor en het begin van de Tour de France'*, het werk van Jan Boesman – respectievelijk voor de zesdaagsen en de sprintdiscipline. Daarnaast was de omvangrijke verhandeling van Bert Moeyaert uitermate van tel: *'Van wielersport tot ... velo-droom: de geschiedenis van het baanwielrennen in België van 1890 tot 2003'*. Aanvullende informatie, gekleurd door een meer sociologische insteek, werd geschreven door Benjo Maso, getiteld *'Het zweet der goden'*.

Na de chronologisch opgebouwde aanloop van de proloog, treedt Jef Scherens in het eerste hoofdstuk ten volle op het voorplan. Na een biografische levensschets van de jonge Scherens, met aandacht voor afkomst en omgeving, kan de veelzijdige wielersportloopbaan van "Poeske" doorheen de jaren 1920 een aanvang nemen. Een 'fenomeen' was geboren, in vele opzichten. Zowel tijdens het dagelijkse leven als op de wielerpiste zou hij opzien baren. Een gouden periode van zeges en records diende zich aan, om in 1939 brutaal verstoord te worden door de Tweede Wereldoorlog. Na een periode van welvaart en dominantie, met ruime aandacht voor sportieve, financiële en

maatschappelijke belangen, fungeren de oorlogsjaren als breekijzer. Deze woelige periode werd in het bijzonder gedocumenteerd door twee recente studies: *'En de broodrenner, hij fietste verder. Het wielrennen in België tijdens WOII'* door Patrick Geldhof en Dries Vanysacker, en *'Marcel Kint. De langst regerende wereldkampioen ooit'* door Patrick Cornillie, waarin de auteur onder meer een bevroren schets maakt rond de Belgische wielersport doorheen de Tweede Wereldoorlog. Na de oorlog hernam de wielersport van Jef Scherens zich, met een finaal eindpunt in het wielerseizoen van 1951.

Verschillende tijdsdocumenten boden op boeiende wijze een inkijk in het leven en de roemrijke erelijst van Jef Scherens. Boeiend, maar bovenal lyrisch en gestuurd door persoonlijke fascinatie. Scherens was, omwille van zijn eervolle prestaties, een volksheld die de nationale achterban nooit tot een slecht woord heeft kunnen verleiden. *'De onvergelykbare loopbaan van Poeske Scherens'*, aan de hand van Marcel "Den Tuub" Goossens, voormalig beroepsrenner en een goede vriend van Jef Scherens, is een uitgebreide en gedetailleerde persoonsschets, gevuld met essentiële feiten en situaties. *'Jef Scherens, de Caruso uit de sprinterswereld'*, geschreven door sportjournalist en boezemvriend Achiel Van den Broeck, trad binnen dit onderzoek complementair op. Het betreft haast hagiografische documenten, verheerlijkend in hun eenvoud, badend in een warme, positieve sfeer. Dit onderzoek stelde zich niet tot doel dit optimisme te doorprikken, maar achterliggende beweegredenen aan een verhelderend licht te houden.

In het derde hoofdstuk wordt gepeild naar de Vlaamse perceptie rond het fenomeen "Poeske" Scherens, via de pen van de geschreven pers. Verschillende artikels uit de Vlaamse sportkrant *Sportwereld*, geschreven rond de periode van de wereldkampioenschappen, schetsen de beeldvorming van een grootse kampioen. Aan de hand van een sociologische leidraad, komt de Vlaamse sportverslaggeving in beeld, met ruime aandacht voor de opkomst van marktleider *Sportwereld* en haar geestelijke bezieler, Karel van Wijnendaele. Dat een fenomeen geboren wordt in de hoofden van bewonderaars, mag uit dit laatste hoofdstuk met voorrang blijken.

Inhoudstabel

Voorwoord	1
Dankwoord.....	3
Inleiding	4
Inhoudstabel.....	6
Proloog: Over fiets en wielersport, velodroom en aristocraat.....	9
1. Het wonder op twee wielen	9
2. Hoe de 'kleine koningin' haar troon besteeg	13
2.1 'Zes dagen koers'	15
2.1.1 De prille overlevingstocht	15
2.1.2 Fiets en maatschappij.....	17
2.1.3 Een Amerikaanse dimensie.....	19
2.1.4 'Chronique scandaleuse'.....	21
2.2 Bovenmenselijke sensatie	23
2.2.1 'Américaine'	24
2.2.2 Bol d'Or.....	25
2.2.3 Wedstrijd over onbekende afstand	27
2.2.4 Olympia en de kilometer tijdrit	27
2.2.5 Het uur tegen de klok	28
2.3 Een eeuw van klauwende ambitie	29
2.3.1 Bohémien op de fiets.....	29
2.3.2 Overkoepeling van een bloeiend wielerklimaat.....	31
2.3.3 De wielersbaan van het koninkrijk	34
2.3.4 Kolonie Congo en de wielersconnectie	35
2.3.5 Door het dal, naar de hemel	37
2.3.6 Een Belgische zesdaagse in Europa.....	39
2.4 Achter de gangmaker.....	41
2.4.1 Sneller en sneller	41
2.4.2 'Charelke Verbist'	43
2.5 De zuivere snelheid.....	44
2.5.1 De aristocraat van bescheiden afkomst	44
2.5.2 Het toetsen van menselijke snelheid	45
2.5.3 De sprintproef	46
2.5.4 Variatie in het genre.....	47
2.5.5 Het vliegende genie.....	50
2.5.6 Een eregalerij van kampioenen	50
2.5.7 De intrede van een Belgische wereldtopper	63

<i>Hoofdstuk 1: Leven en loopbaan van een wielersportman</i>	64
1. <i>Hoe 'Poeske' geboren werd</i>	64
1.1 Een oorlog dient zich aan.....	66
1.2 Leven om te werken, werken om te leven.....	67
1.3 De Poes klauwt voor het eerst.....	69
1.4 De sponsor schiet geld.....	72
1.5 De dominantie van "Poeske".....	74
1.6 Een biefstuk voor de coureur.....	78
1.7 Het wielergekke Leuven.....	80
2. <i>De wielerpiste lonkt</i>	83
2.1 De Belgische driekleur.....	85
2.2 Cyclist-Karabinier.....	86
2.3 De fiets in de strijd.....	89
2.4 'Scherensist'.....	90
2.5 'Een klauwende tijger'.....	94
2.6 Op naar Kopenhagen.....	96
2.7 De ware wereldkampioen.....	98
2.8 Het logistieke triumviraat.....	99
2.9 De fiets van een krachtpatser.....	101
2.10 'Roma, la gloria!'.....	104
2.11 Een volksfeest zonder weerga.....	107
2.12 De wereldkampioen toont zich.....	109
2.13 Sneller en sneller, tot vliegens toe.....	110
2.14 In het hol van de leeuw.....	115
3. <i>Gouden glorie</i>	117
3.1 De Nationale trofee voor sportverdienste.....	117
3.2 'Geen houden aan'.....	122
3.3 Propaganda in Leipzig.....	124
3.4 Feest in eigen land.....	128
3.5 'Sportavonden'.....	132
3.6 'Oerlikon, Zürich – Ordrup, Kopenhagen'.....	133
3.7 Hollandse furie.....	137
3.8 Het jaar van de verandering.....	138
3.9 Oorlogstumult.....	140
3.10 De onfortuinlijke Albert Richter.....	141
4. <i>'Mengen wij ons in het strijdgeweld': De oorlog en de fiets</i>	143
4.1 België overstag.....	143
4.2 Leed, glorie en liefde.....	145
4.3 De sfeer wordt grimmig.....	147
5. <i>'Een tweede adem'</i>	150
5.1 Op zoek naar eerherstel.....	150
5.2 'Parijs brandt'.....	152
5.3 Een weifelend afscheid.....	154
6. <i>Over het leven na de wielersport</i>	156
6.1 De Grote Prijs Poeske Scherens.....	158
6.2 Een einde in weemoed, postuum geëerd.....	159

<i>Hoofdstuk 2: Jef Scherens, een idool tussen twee werelden</i>	160
2.1 Wielrennen als levende cultuur	161
2.1.1 <i>De wielerheld als negotiatiefiguur</i>	162
2.1.2 <i>De self-made-man</i>	164
2.1.3 <i>De rol van media en pers</i>	166
2.2 De flandriens	167
2.2.1 <i>“Koarle!”</i>	167
2.2.2 <i>Geesteskind ‘Sportwereld’</i>	169
2.2.3 <i>De ‘leeuwentemmer’</i>	171
2.2.4 <i>‘Vlaamsche stampers’</i>	173
2.2.5 <i>De ‘actieve’ Vlaming</i>	175
2.2.6 <i>De leeuw klauwt in het buitenland</i>	177
2.2.7 <i>De oorlog brak een traditie</i>	179
2.3 Een nationale aristocraat, als Vlaamse vedette	180
2.3.1 <i>Leipzig, 1933</i>	182
2.3.2 <i>Parijs, 1934</i>	183
2.3.3 <i>Brussel, 1935</i>	185
2.3.4 <i>Zürich, 1936</i>	188
2.3.5 <i>Kopenhagen, 1937</i>	191
2.3.6 <i>Amsterdam, 1938</i>	193
2.3.7 <i>Milaan, 1939</i>	195
2.3.8 <i>Parijs, 1947</i>	196
<i>Besluit</i>	198
<i>Bibliografie</i>	199
<i>Bijlage 1: Lofteksten in Leuven, huldiging in 1932</i>	211
<i>Bijlage 2: Ridder in de Orde van Ouissam Alaouite</i>	213
<i>Bijlage 3: Ridder in de Orde van Ouissam Alaouite</i>	214
<i>Bijlage 4: Ridder in de Orde van Ouissam Alaouite</i>	215

Proloog: Over fiets en wielersport, velodroom en aristocraat

1. Het wonder op twee wielen

De uitvinding van de fiets betekende de bekroning van een traditie, gekenmerkt door zowel een fascinatie voor techniek als voor lichaamsbeweging. Het 'wonder op twee wielen' zou een storm van commotie veroorzaken, maar veroverde zich desondanks een prominente plaats in de leefwereld van de Europese bourgeoisie. De fiets sprak tot de verbeelding. Als prijzig speelgoed, als revolutionair vervoersmiddel, hetzij als middel tot lichamelijke oefening – een sportief vehikel met vele gezichten. De fiets was niet uitgevonden omwille van een bepaalde nood, maar als middel ter vermaak voor zij die er tijd en geld voor over hadden. De fiets als een statussymbool, als een bewogen uiting van exclusief vermaak of 'conspicuous leisure', naar de woorden van de Amerikaanse socioloog Thorstein Veblen. Mensen uit de hogere klassen van de samenleving trachtten zich te onderscheiden aan de hand van een opvallende vrijetijdsbesteding, zonder economisch nut maar als een vorm van sociaal onderscheid.¹ Een traditie van eeuwen, waarin de fiets een prominente rol zou vervullen. Haar bloei binnen een moderne Europese vrijetijdscultuur, in de tweede helft van de negentiende eeuw, kende decennia eerder een experimentele kiem.

Ondanks vele 'petites histoires', geruchten en ophefmakende beweringen, mag gesteld worden dat de geschiedenis van de fiets een prille aanvang kent in Duitsland. De eerste bekende fietspionier was Michael Kessler, die omstreeks 1760 de eerste loopfiets ontwierp – aan te duwen met de voeten, zonder mechanisme om te af te remmen, haast onmogelijk om te besturen. Het model, dat bekend stond als een exclusief stuk speelgoed, zou aan het einde van de eeuw verfraaid worden door de Parijzenaar De Sivrac, in de vorm van de 'célérifère'. Ondanks deze vroege initiatieven kwam een Duitse edelman aan het begin van de negentiende eeuw in het fietslicht te staan, via een *bestuurbare* fiets: een as maakte de nieuwe loopfiets wendbaar.² Karl Ludwig Friedrich Christian, Freiherr von Drais zu Sauerbronn gold voortaan als de officiële uitvinder van de eerste fiets.

Karl von Drais (1785-1841) ontwierp een logge houten loopfiets, waarbij de fietser gezeten was op een dwarsbalk die de twee fietswielen verbond. Van pedalen of remmen was nog geen sprake, de stuurinrichting was op het voorste wiel gemonteerd. De eerste fiets woog zo maar even 25 kilogram,

¹ T. VEBLÉN, *The Theory of the Leisure Class: An Economic Study of Institutions*, New York, 1953, 22-27.

² J. M. FUCHS en W. J. SIMONS, *Geschiedenis van de fiets*, Alkmaar, 1967, 6-11.

en stond duidelijk open voor verbetering. Toch zou ze geen excentrieke uitvinding blijken. Na een verbetering in 1819 werd de dure 'draisienne' zelfs verspreid in de Verenigde Staten, waar ze bekend werd onder de naam van 'dandy-horse' of 'pedestrian curricle' – een mobiele variant op het houten schommelpaard, bestemd voor de meest gegoeden. Het succes van de serie loopfietsen had Denis Johnson in 1819 geïnspireerd tot een verfijnde aanpassing. Omwille van het geldende patent, kocht hij een licentie op de 'draisienne', wat hem in staat stelde naar believen aan te passen. Johnson verving prompt de houten dwarsbalk door een ijzeren buis en optimaliseerde het gebruik van het stuur. Een lichtere versie van de traditionele loopfiets werd het 'pedestrian hobby-horse' gedoopt. De fiets bewoog Johnson tot het oprichten van een fietsschool, uniek in haar soort. Bij het berijden van de fiets dienden de voeten nog steeds om zowel de fiets af te duwen als af te remmen, al kwam daar verandering in wanneer de Duitser Mylius een set pedalen op het voorste wiel van de loopfiets bevestigde.³

Het pedaal betekende een gouden ingreep. Rond 1864 zou de loopfiets opgevolgd door een fiets in de moderne zin van het woord, een trapfiets. De houten 'Michaux-vélocipède' woog haast 40 kilogram en was de inventie van de Parijse wagensmid Ernest Michaux (1842-1888). De fiets werd bestuurd via een stuurinrichting, verbonden met de voorvork, en voortbewogen door trappers op het voorwiel. Op het achterwiel werd een rem bevestigd, die het houten met blik beslagen wiel diende te doen vertragen. De fiets zou uitgroeien tot een waar verkoopssucces in Frankrijk en daar buiten, mede door een verhoogde aandacht via exposities en de 'Exposition Universelle', de wereldtentoonstelling van 1867 in hoofdstad Parijs.⁴ Het decennium van de jaren 1860 bleek een inventief klimaat voor de fiets – de tweewieler die via talloze experimenten en luttele populaire uitvindingen met rasse schreden vooruit 'getrapt' werd. Het mechanische wonder werd voortdurend opnieuw op punt gesteld, de dagelijkse praktijk diende ter technische vernieuwing. Populaire types, die hun weg vonden van het atelier naar de gegoede klant, konden profiteren van voorgaande experimentele bevindingen. De geliefde *vélo* verkreeg een zoevende intrede in verscheidene buurlanden, voornamelijk in Groot-Brittannië, waar het model op spottende wijze berucht werd als

³ P. CORNILLIE, P. GELDHOF en D. VANYSACKER, *Helden van het veld: het succesverhaal van de Belgische wereldkampioenen cyclocross (1966-2006)*, Roeselare, 2006, 7; A. VAN AERSCHOT, 'De pioniers van de Haachtse wielersport', *HOGT*, 03 (1988), 145.

⁴ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw Italiaanse en Belgische geschiedenis: De Italo-Belgische connectie in en rond het wielerpeloton*, Leuven en Den Haag, 2009, 13-14; VAN AERSCHOT, 'De pioniers van de Haachtse wielersport', 145.

de 'boneshaker'. De ijzeren of houten wielen van de fiets zorgden namelijk voor een onzacht contact met de ondergrond, wat de avontuurlijke fietser menig door elkaar schudde.⁵

Binnen de technische evolutie van de fiets wierpen Frankrijk, Engeland en Duitsland zich op als pioniers, verwezenlijkingen volgden elkaar snel op. In 1869 brachten de Britse lieden Reynolds en May een lichter model van de 'michaux-fiets' uit, uitgerust met spaken in het wiel, vervaardigd uit ijzerdraad. De 'phantom'-fiets zou in populariteit echter ruimschoots voorbijgestoken worden door de fiets van de Brit James Starley (1830-1881). Deze bracht in 1870 immers de befaamde hoge 'bicycle' op de markt, kortweg de 'hoge bi'. Zijn eerste model kreeg de productienaam Ariel mee, en was volledig uit metaal opgetrokken. Het uitzicht van de hoge bi was revolutionair. Het betrof een aanzienlijk lichtere fiets met een hoog voorwiel en een opmerkelijk kleiner achterwiel, een bouw die het op- en afstappen voor de fietser enigszins bemoeilijkte. Ter hulp werd onder de staartstang een kleine trede bevestigd, die als op- en afstap diende. Ondanks deze praktische bezwaren was de hoge bi in zijn besturing relatief gemakkelijk te hanteren - al kwam het nodige acrobatische evenwicht van pas - en kon men er hoge snelheden mee ontwikkelen. Wanneer men de trappers, bevestigd op het grote voorwiel, één maal liet ronddraaien, betekende dit één omwenteling van het wiel. De grote diameter van het rijwiel maakte dat de fietser via die omwenteling een grote afstand kon verwezenlijken. Omwille van het grotere wiel vereiste de hoge bi logischerwijze dan ook meer lichamelijke kracht bij het trappen.⁶

De fietsen zouden uitgroeien tot het favoriete speelgoed van de fietsende bourgeoisie, ter ontspannend vermaak of ter competitie - snelheid en acrobatische vaardigheden werden op de proef gesteld in diverse exclusieve wedstrijden. Het hoge model zou rond 1880 ten volle geperfectioneerd worden: lichter door het aanwenden van holle framebuizen en velgen, wrijving met de lucht werd aanzienlijk verminderd via betere spaken en kogellagers.⁷ Ondanks de gestage opgang van het model, zou de hoge bi spoedig plaats moeten ruimen voor alternatieve fietstypes, die een andere manier van fietsen met zich mee brachten.

Groot-Brittannië zou in 1876 de fietsenmarkt betreden met de eerste driewieler of 'tricycle', gericht op een doelgroep van sportieve volwassenen. De 'Coventry' werd het jaar nadien opgevolgd door een verfraaid model, de 'Salvo'. Ze betekenden een waar verkoopsucces voor mensen die op een

⁵ N. VAN ZUTPHEN, 'Sociale geschiedenis van het fietsen te Leuven, 1880-1900', L. VAN BUYEN red., *Fiets en film rond 1900: moderne uitvindingen in de Leuvense samenleving* (Arca Lovaniensis artes atque historiae reserans documenta. Jaarboek 8), Leuven, 1979, 26.

⁶ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 13-14; VAN AERSCHOT, 'De pioniers', 145.

⁷ VAN ZUTPHEN, 'Sociale geschiedenis van het fietsen', 27.

andere manier wilden fietsen. De hoge bi, waarmee men tijdens het rijden wel eens over kop kon gaan, deed vele fietsers verlangen naar een verhoogd gevoel van comfort en veiligheid. De driewieler speelde hier perfect op in. Het model vereiste geen grote stuurvaardigheid, evenwichtsgevoel of acrobatische voeling, maar zou om deze reden ook minder sportief zijn. Tijdens de periode 1877-1884 was de driewieler onderhevig aan grote technische vernieuwingen. Een driewielige fiets voor meerdere personen, de 'sociable', werd onder meer rond deze tijd op punt gesteld. De driewieler zou echter, evenals de hoge bicycle, een kortstondig modeverschijnsel blijken – een opflakking van burgerlijke willekeur. Met de intrede van de moderne kettingfiets verdwenen beide modellen uit het straatbeeld: de driewieler rond 1885, de hoge bi rond 1890.⁸

De moderne fiets, ruwweg het model zoals we dat vandaag de dag kennen, zou pas zijn intrede kennen vanaf 1876, wanneer de Brit Harry John Lawson de lage *safety* of veiligheidsfiets lanceerde. Meest vermaarde veiligheidsfiets was de Rover-Safety of Starley Rover Bicycle, een uitvinding van de Brit John Kemp Starley in 1885. De fiets bezat twee wielen van gelijke grootte, waarbij de krachtoverbrenging plaatsvond via pedalen en een ketting bevestigd op het achterwiel – het gebruik van de ketting werd vermoedelijk aangereikt vanuit het horlogeatelier. Daarnaast was ze uitgerust met vernieuwende aanpassingen, met het oog op optimaal comfort en vermogen: tangentiaal geplaatste spaken, die zijdelings in plaats van recht op de as stonden, en het vrijwiel – een revolutionair mechanisme in het achterwiel dat het mogelijk maakte om te stoppen met trappen wanneer de fiets in beweging was.⁹ Aan de hand van specifieke fietsonderdelen, onder meer de opkomst van de afneembare rubberen band, kwam de fiets vanaf 1890 tot een min of meer definitieve vorm. De moderne fiets beschikte over trappers en een ketting, twee wielen van gelijke grootte, een rechte framebuis en een ruitvormig kader. Het 'stalen ros' was klaar om in volle galop de wereld te veroveren.¹⁰

De technische evolutie van de fiets werd gekleurd door experiment, grillen en populaire modellen, maar zou bovenal zelf een belangrijke rol vervullen ten dienste van andere technische massaproducties. Het eerste gebruik van toepassingen als de differentieel - een tandwielconstructie waardoor beide wielen met ongelijke snelheid konden draaien, kogellagers, de ketting of de

⁸ VAN ZUTPHEN, 'Sociale geschiedenis van het fietsen', 27.

⁹ "Een vrijwiel of vrijloop is een mechanisme dat de aandrijfas van een wiel (en daarmee dus het vervoermiddel) loskoppelt van de aandrijving, wanneer de aandrijfas sneller dan de aandrijving draait. Het mechanisme stelt bijvoorbeeld een fietser in staat om de pedalen stil te houden, of achteruit te trappen." (K. DE VRIES, *Baanwielrennen in Apeldoorn*, 'Materiaal baanfiets', 2011 (<http://kevindevries.blogs.dmci.hva.nl/materiaal-baanfiets>).)

¹⁰ CORNILLIE, *Helden van het veld*, 7-8.

buizenproductie effenden de weg voor de technische ontwikkeling van de auto of het vliegtuig.¹¹ De fiets stond aan de basis van een mechanische eregalerij, met de fietsende bourgeois als motorische kracht.

Vanaf het begin van de twintigste eeuw zou de fiets bovendien betaalbaar worden als vervoermiddel, wat haar opkomende rol als sportattribuut ten volle versterkte. Een prille wielersport werd enthousiast uitgebouwd, en zou zich aandienen als een universele aangelegenheid. Doorheen verscheidene Europese landen, evenals in Noord-Amerika, werden fiets en wielersport op een voetstuk geplaatst. Zij die de wielersport groot maakten, werden aanbeden als idolen. Wielersporters zouden een enorme invloed uitoefenen op de massa, die maar op haar fiets diende te springen om haar helden te volgen. Ze vervullen dan ook een inspirerende hoofdrol in het magistrale epos van de wielersport.

2. Hoe de 'kleine koningin' haar troon besteeg

Sinds haar intrede in de moderne samenleving beroerde de fiets vele gemoederen. Ze lokte immers gejuich zowel als verontwaardiging uit, deed heel wat inkt vloeien, deed de mens streven naar actie en uitdagingen en verruimde op manifeeste wijze het menselijke blikveld. Bovendien bleef ze niet gelieerd aan een bepaalde niche, maar werden fiets en wielersport uitvoerig becommentarieerd door mensen uit verschillende lagen van de bevolking - een eenzijdige uitvinding die aan de oorsprong lag van een veelzijdig publiek debat. Toch zou ze buitengewoon positief onthaald worden. De fiets diende zich aan als een democratisch vervoersmiddel, dat zowel de arbeider als de notaris een gezonde manier van verplaatsing aanreikte. Daarnaast was de tweewieler een ultiem middel tot het verwezenlijken van atletische exploitatie. De wielersport etaleerde zich vanaf de laatste decennia van de negentiende eeuw als een opkomende pijler van de Europese sportcultuur, gekenmerkt door enerzijds recreatieve oefening en anderzijds krachtmetingen op weg of wielersport.

De wielersport zou vanuit de moederschoot van Groot-Brittannië al snel uitgroeien tot een ware epidemie, en gezwind overslaan naar landen als Frankrijk, België, Nederland, Denemarken, Duitsland en Italië. De wonderlijke fiets werd in deze landen door velen naar uitzonderlijke waarde geschat, en zou verscheidene loftuitingen aan haar adres in ontvangst mogen nemen. In het boek *De vliegende neger & de kleine koningin* wijst Jan Boesman op het Franse journalistieke milieu aan het einde van de eeuw, waarbinnen de rol van Pierre Giffard als promotor van de wielersport van prominent belang was. Giffard - politiek journalist, reizende reporter en romanschrijver – voerde de fiets op

¹¹ VAN ZUTPHEN, 'Sociale geschiedenis van het fietsen', 31.

literaire wijze aan als een noodzakelijke stap binnen de ontwikkeling van de mensheid, een egalitaire springplank naar moderniteit. Omwille van de verhoogde mobiliteitswaarde, en de mogelijkheid dat stilaan iedereen zich een fiets kon aanschaffen, maakte hij de vergelijking tussen het paard en de fiets. Het betrof een vergelijking die in het verlengde lag van verschillende publiciteitscampagnes voor de fiets, ingericht door de schrijvende pers via woord of affiche. Een fiets als een mechanisch paard dat haast geen onderhoud behoeft en te allen tijde haar pedalen ter beschikking stelde van de berijder. Bovendien zou de fiets vanaf de eeuwwende ook voor de armere medemens weggelegd zijn – termen als het ‘stalen ros’, het ‘paard van staal of ijzer’ of het ‘paard der armen’ werden gemeengoed.¹² Vervuld van haar baanbrekende kunnen, publiceerde Pierre Giffard het boek *La Reine Bicyclette* (1891) als opperste ode aan de ‘koninklijke’ vélompède. Op de omslag van de publicatie tilt een jonge vrouw een fiets in de lucht. De ‘kleine koningin’ zou vanaf het einde van de negentiende eeuw tot de dag van vandaag velen tot de sportieve orde roepen, en hagen van supporters luidkeels doen opveren voor het epische strijdtoneel van de wielersport.¹³

Voor de prille wielwereld was de opkomst van wielerpistes van levensnoodzakelijk belang. Een bloeiende era van wielerpistes of wielerbanen, velodrooms of sportpaleizen onderbouwde de populariteit van de fiets – de actieve sportliefhebber vond er zijn gading, evenals wielerminnende toeschouwers. De elitaire hang naar competitie, uitdagingen en records maakte dat verschillende disciplines zich zouden ontwikkelen binnen de wereld van het baanwielrennen. Een massale toeloop, gekoppeld aan fel besproken wedstrijden en deelnemers, plaatste de wielersbaan aanvankelijk in een superieur contrast met het wielrennen op de weg. Een analytisch overzicht van verschillende baanwedstrijden en disciplines maakt echter duidelijk dat de scheiding tussen beide niet resoluut is. Binnen het amalgaam van de wielersport staan ze in een nauwe verbinding met elkaar, gehecht door concrete gebeurtenissen en ontwikkelingen.

Het wielrennen zou dienen als een etalage voor de fysieke competentie van haar wielershelden, groots om hun kunnen. Wielrennen op de weg vroeg om uithoudingsvermogen, de mogelijkheid om limieten op te zoeken of volledig *a bloc* te rijden, om grensverleggende afstanden te overbruggen en de wedstrijd simpelweg ‘uit te houden’. Kwaliteiten als behendigheid, kracht en explosiviteit traden het uithoudingsvermogen bij. In contrast met het merendeel van wielerswedstrijden op de weg, waar afstand aan uithouding getoetst werd, zou men voor de baanwedstrijden echter opteren voor een meer gediversifieerde aanpak, waarbij een waaier aan disciplines verschillende renners en kwaliteiten

¹² VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 15.

¹³ J. BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin: Major Taylor en het begin van de Tour de France*, Amsterdam en Antwerpen, 2008, 13.

aansprak. Een ruw onderscheid kan gemaakt worden tussen disciplines waarin gefocust werd op *het uithoudingsvermogen*, en wedstrijden waarin *de snelheid of de sprintkwaliteiten* van de pistier centraal stonden. Deze tweedeling zou doorheen de geschiedenis van het baanwielrennen ingevuld worden met een resem aan nieuwe disciplines en uitdagingen, die al te vaak een combinatie van uithouding en snelheid vereisten. De spraakmakende menselijke fascinatie voor records en winnaars, voor fysieke grenzen en ‘bovenmenselijke’ prestaties kleurde het elitaire wielrennen op de piste, en gaf aanleiding tot diverse krachtproeven voor uithouding of snelheid. Beide componenten van de sportieve prestatie vormden van meet af aan het uitgangspunt voor de eerste wedstrijden op de wielersbaan.

2.1 ‘Zes dagen koers’

De zesdaagse was een van de eerste wedstrijden die op mondiale wielerspistes georganiseerd werd. Als een primitieve krachtmeting, uniek in haar genre, kende ze een grote populariteit. Ze zou omwille van haar specifieke karakter felle commotie veroorzaken, maar desondanks weten uit te groeien tot een vaste waarde binnen het baanwielrennen.

2.1.1 De prille overlevingstocht

Vanaf het laatste kwart van de negentiende eeuw zou het begrip ‘zesdaagse’ vorm krijgen binnen de wereld van het Engelse baanwielrennen. Doorheen het gehele land werden wielervedstrijden georganiseerd, zowel op de weg als op wielersbanen. Een wielersbaan of piste werd gezien als een uitgelezen locatie om wielrenners in ideale omstandigheden een sportieve wielersrijd te laten uitvechten. De pistes, vervaardigd uit hout of aangelegd op een onderlaag van gestampte aarde, waren egaal en steriel. Dit in tegenstelling tot de toenmalige staat van de openbare wegen, waarop de eerste wegwedstrijden georganiseerd werden. Een parcours, bestaande uit putten, kasseien en een zware ondergrond, was voor wegwielrenners vaak evenzeer een gesel als andere componenten tijdens de wedstrijd: weersomstandigheden, de lengte van de wedstrijd en bovenal de fysieke paraatheid van de sporter zelf. Daarnaast gold het voordeel dat baanwedstrijden een heel jaar door georganiseerd konden worden, zowel in open lucht gedurende de zomer, als op een overdekte piste in het winterseizoen. Tot slot bestond de lucratieve mogelijkheid om een grote massa te verzamelen rond een wielerspiste. Toeschouwers konden de wielrenners haast aanraken en hen zelfs ontelbare malen van dichtbij zien passeren. Een fel contrast met de wegwedstrijd, waarin renners voor de toeschouwer in een flits aan het oog onttrokken waren.¹⁴

¹⁴ R. DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen: de mannen van de nacht*, Eeklo, 2000, 6.

Voornamelijk in de noordelijke regio's van Groot-Brittannië, in de nabijheid van industriesteden als Birmingham, Newcastle, Hull en meer noordelijk de Schotse steden Aberdeen en Edinburgh, zou de populariteit van het baanwielrennen naar ongekende hoogtes gestuwd worden. Wielerpistes konden snel aangelegd worden, waardoor her en der banen hun deuren openden. Al dan niet van permanente aard werden ze opgetrokken in een hal of een tent, of op speciaal daarvoor aangeduide plaatsen in open lucht. Voornaamste richtlijn bij de aanleg van een baan was de notie dat de lengte van de wielerbanen mocht schommelen tussen 130 en 160 meter. Op enkele plaatsen werden zelfs pistes aangelegd met oplopende bochten, waardoor hogere snelheden mogelijk waren – een technische evolutie die geleidelijk aan gestandaardiseerd werd.¹⁵ Initiatief voor deze prille wielertempels werd genomen door plaatselijke ondernemers, voornamelijk bookmakers of pubeigenaars die zich het winstgevende aspect van wielerpistes lieten welgevalen. Pioniers als de gebroeders Waller, succesvolle Britse wielrenners die het hele land doorkruisten met een verplaatsbare miniaturbaan in een circustent, droegen bij aan het ontstaan van een nationale wielergektheid.¹⁶

De zesdaagse als wielervedstrijd zag het levenslicht in 1875, wanneer in Birmingham de eerste van haar soort gewonnen zou worden door de Engelse thuisrijder George Waller. De wedstrijd werd gedurende twaalf uur per dag verreden op hoge bi's en vormde omwille van haar karakter een ware krachtmeting voor de elitaire deelnemer, gekleed als jockeys in het paardenrennen.¹⁷ Toch zou het type wedstrijd pas enkele jaren later in 1878 ten volle geopenbaard worden aan het grote publiek, na de weddenschap van de Engelse wegkampioen David Stanton. In de lijn van baanbrekende weddenschappen die de elitaire sportbeweging in deze periode doorkruisten, verklaarde Stanton dat hij per fiets duizend kilometer zou kunnen afleggen in een week. De uithoudingsproef zou plaats vinden in Londen, maar werd volgens de overlevering gekortwiekt door de Anglicaanse geestelijkheid die hem verbood ook op zondag te rijden. David Stanton maakte zijn fabelachtige belofte waar en reed gedurende zes dagen de volledige afstand – een individuele zesdaagse zag definitief het levenslicht.¹⁸ Hetzelfde jaar nog werd in de 'Agricultural Hall' te Londen een zesdaagse georganiseerd, waarbij de deelnemers achttien uur per dag dienden te rijden.¹⁹ Het werd de voorbode van een

¹⁵ B. MASO, *Het zweet der goden*, Amsterdam, 1990, 16.

¹⁶ DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 6; MASO, *Het zweet der goden*, 16-18.

¹⁷ DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 6; 11; HOFSTADE, *Sportimonium, Van Landeghem Archief, Wielrennen – doos 135: Alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners,...)*, J. VAN LANDEGHEM, 'Ontstaan der zesdaagsen'.

¹⁸ B. MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom: de geschiedenis van het baanwielrennen in België van 1890 tot 2003*, Ongepubliceerde licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, departement geschiedenis, 2003, 20.

¹⁹ *Ibidem*, 21.

populaire stroming binnen het baanwielrennen, waarvan de deining al spoedig in de Verenigde Staten van Amerika en later ook in Frankrijk te voelen zou zijn.

De eerste zesdaagsen kan men typeren als keer op keer een ware uitputtingsslag, een 'overlevingstocht van 144 uur'. De individuele renners hoorden over de integrale duur van zes dagen een zo groot mogelijk afstand af te leggen. Een tijdsspanne van zes dagen werd hoogstwaarschijnlijk ingegeven vanuit de zesdaagse werkweek, een werkschema en levenswijze die binnen geheel West-Europa ingeburgerd was. Omdat de zevende dag naar Britse traditie een rustdag was, duurde dit type wedstrijd de volle zes dagen en niet langer. De renners dienden maandagnacht om klokslag 12u te starten, om na zes helse dagen zaterdagavond hun strijd te eindigen om middernacht.²⁰ Het aantal wedstrijden dat de deelnemers op de fiets doorbrachten, en bijgevolg niet doorbrachten met eten of slapen, verschilde van dag tot dag – een volledig etmaal doorrijden was vaak aan de orde. In een poging zoveel mogelijk mijlen af te malen en hun concurrenten voor te blijven, aten veel zesdaagsrenners haastig op de fiets en probeerden ze bovendien de wedstrijd te overleven met zo weinig mogelijk slaap. Al te vaak grepen renners naar stimulerende middelen, zogenaamde 'levensmiddelen' om de helse onderneming te doorstaan. Het betrof 'wondermiddeltjes', in de vorm van preparaten met cafeïne of andere chemicaliën.²¹ Groot was de fascinatie van de toeschouwer voor deze haast onmenselijke uitdaging, die vele baanwielrenners tot wanhoop en waanvoorstellingen dreef.²²

2.1.2 Fiets en maatschappij

De zesdaagse was in haar ontwikkelingsfase steeds het mikpunt van uiteenlopende kritiek. Vanuit conservatieve hoek werd met ontzetting gereageerd op de wedstrijd als verheerlijking van de *vélocipède*, een moderne uitvinding die als de exponent beschouwd werd van een samenleving in verval. Een argumentatie die niet de zesdaagse, maar de fiets als directe oorzaak van menig kwaad beschouwde. Kritiek op de zesdaagse vloeide immers over in een bredere stroom van tegenstand, die de fiets sinds haar intrede te pareren had. Een maatschappelijk debat over het wel en wee van de *vélo* zou zich in de laatste decennia van de negentiende eeuw ontsppen, waarin woordvoerders als water en vuur tegenover elkaar stonden. Uitvoerige tegenspraak kwam voornamelijk voort uit medische hoek. Men maakte zich zorgen om de 'bleke en uitgemergelde' wielrenner, die zichzelf tot de grens van zijn lichamelijke kunnen dreef. De fiets, aanvankelijk uitgerust zonder remmen, was een

²⁰ P. BEVING en A. VAN LAETHEM, *Le cyclisme*, Brussel, 1935, 285.

²¹ MASO, *Het zweet der goden*, 24.

²² DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 6-7.

gevaar voor lijf en leden. In een tijdsperiode van repressief puritanisme – geboekstaafd als de Victoriaanse periode²³ - brachten artsen bovendien aan dat de voortdurende wrijving met het fietszadel een mogelijk erotische gevaar inhield, als een soort ‘sportieve masturbatie’.²⁴ Anderen van hun kant zouden deze kritiek luidkeels ter zijde schuiven, en de fiets op een *piëdestal* plaatsen. De Russische schrijver en cultuurcriticus Leo Tolstoj, vermaard dankzij literaire werken als *Anna Karenina* en *Oorlog en vrede*, noemde de fiets ‘een van de grootste uitvindingen van de eeuw’, en prees haar kracht ‘de duisternis van de nacht te doorbreken’. Hij voorspelde de fiets een glorieuze toekomst waarin ze ieder zou toekomen. De uitvinding ervan betekende een grote stap voorwaarts binnen de menselijke geschiedenis.²⁵ Zijn filosofische visie sloot aan bij het volkse enthousiasme van een grote schare wielersupporters – zij die de fiets en haar prille wielersport op handen droegen.

Directe kritiek op het zesdaagse baanwielrennen kwam echter logischerwijze voort uit de specifieke omstandigheden waarin de wedstrijden gereden werd. Wielrenners die zich tot de grens van hun menselijke kunnen dwongen, vormden een ware sensatie voor toeschouwers die massaal hun weg vonden naar de wielerbanen. Vertegenwoordigers uit de traditionele amusementssector uitten de vrees dat het succes van traditionele theaters overvleugeld zou worden door de ‘zesdaagse overlevingstocht’. Doorheen de hogere lagen van de maatschappij waren vooraanstaande burgers de mening aangedaan dat de zesdaagse, als verheerlijking van de fiets en verderfelijk evenement *an sich*, matroos was op het zwalpende schip van de samenleving. Een samenleving die zich aan het einde van de eeuw in haar verderf stortte. Een pessimistisch ‘fin de siècle-gevoel’, zich afzettend tegen moderne maatschappelijke ontwikkelingen en vervuld van angst voor ethische degeneratie, was ook de wielersport niet vreemd.²⁶

²³ Binnen het historische perspectief rond seksualiteit wordt de ‘Victoriaanse periode’ als een belangrijk tijdsgewricht beschouwd – in meest strikte zin loopt ze samen met het lange bewind van koningin Victoria van het Verenigd Koninkrijk (1817-1901), voor de periode 1837 tot 1901. Aan de hand van de ‘repressieve hypothese’ stelt men dat de negentiende eeuw gekenmerkt werd door een repressief puritanisme, een diepmenselijke preutsheid. Een verschijnsel dat zich ten volle in Groot-Brittannië manifesteerde. De publieke opinie, evenals de persoonlijke levenswandel, werd in West-Europa geknecht door een moreel gewicht dat, uitgaande van zowel een kerkelijke als een burgerlijke elite, de menselijke seksualiteit onderdrukte. (S. GARTON, *Histories of Sexuality*, New York, 2004, 103-119.)

²⁴ B. MASO, *Het zweet der goden*, 11; De opvatting rond fiets en seksualiteit kende een oorsprong met de studie *Bicyclettes et organes génitaux* (1900), geschreven door de Franse dokter Ludovic O’Followell. Hij schreef “wellustige gevoelens” en “aanvallen van sensuele krankzinnigheid” toe aan de fiets en haar wielersport. (BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 121.)

²⁵ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 17.

²⁶ DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 8.

2.1.3 Een Amerikaanse dimensie

Maatschappijkritiek zou het sterkst naar voren treden in de Europese beeldvorming rond de Amerikaanse zesdaagsen. Na een verhoogde belangstelling voor de zesdaagsen aan het einde van de jaren 1870, daalde de publieke interesse in Engeland snel. De mogelijkheid om het wielerveld naar Noord-Amerika te verruimen werd benut, waardoor de noordelijke stad Chicago in 1879 de eer had de eerste zesdaagse op het continent te mogen organiseren, gewonnen door de Engelsman Willie Cann - een jaar eerder de eerste winnaar van de zesdaagse van Londen. Een traditie voor het baanwielrennen kende de Nieuwe Wereld op dit moment niet, wel was er in een voorafgaande periode sprake van zesdaagsenwedstrijden, ingericht voor schaatsters of langeafstandslopers.²⁷

Onder impuls van twee Engelse zakenlui, Jack Haverley en Peter Durey, kreeg Chicago dat zelfde jaar nog navolging van Boston, en in de komende jaren van verscheidene andere grote steden als Memphis in 1885, en Minneapolis in 1887.²⁸ De wedstrijden, die bij gebrek aan velodrooms op overdekte schaatspistes werden gehouden, waren uitermate populair.²⁹ Het sportminnende publiek liep storm voor de wedstrijden, maar niet op gelijkaardige wijze als in Europa. Op sensatie belust, bleven toeschouwers de eerste dagen van een zesdaagsenwedstrijd uit, om de laatste dagen en uren plots op te dagen. Wielrenners die van vermoeidheid in slaap vielen op de fiets, ongelukken veroorzaakten of ten prooi vielen aan hallucinaties, werden op gejuich onthaald. Een voyeurisme dat Europese tegenstand oproep, evenals een ongebreidelde fascinatie. Het perspectief waarmee Europa sport en maatschappij in de Verenigde Staten benaderde, was sinds jaar en dag gekleurd door een karakteristieke ambivalentie.

Sinds haar onafhankelijkheid en het politieke smeden van een federatie aan het einde van de achttiende eeuw, zouden de Verenigde Staten als prille natiestaat het Europese continent voortdurend uitdagen op basis van hun superioriteit. Een voortreffelijkheid die gestoeld was op een technologische vooruitgang, een hoge welvaart en een expansieve economische en militaire politiek. De voormalige kolonie had zich op korte tijd omgevormd tot een welvarende wereldmacht die terug kon plooiën op een liberale samenleving, gekenmerkt door een zelfbewust credo van alledaags egalitarisme: iedere Amerikaanse staatsburger werd gelijk geboren en behoorde gelijke kansen te verkrijgen, van (verticale) hiërarchie kon geen sprake zijn. Onder traditionele elites zou in Europa

²⁷ SH, VLA, 'Verhuisd naar Amerika', Wielrennen – doos 135 Alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners...).

²⁸ DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 11.

²⁹ SH, VLA, Wielrennen – doos 135 Alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners,...), A. SOETENS, 'Sprookjes uit duizend en een zes-dagennacht', 7 november 1928.

vanaf de jaren dertig en veertig – een periode die bekend staat als de ‘Jacksonian Era’³⁰ - een groeiend wantrouwen merkbaar zijn ten aanzien van de Amerikaanse cultuur. Een gevoel dat tijdens het tweede deel van de eeuw overigens het sterkst naar voren zou treden binnen de publieke opinie van Frankrijk, een voormalige kolonisator in Noord-Amerika en tevens opkomende wielernatie bij uitstek – *la nation folle du vélo*.³¹

De Amerikaanse notie van ‘gelijkheid’ die vanaf het tweede kwart van de negentiende eeuw ongebreideld naar voren werd geschoven, zou in Europa aangevochten worden door elitaire intelligentsia, die hun eigen maatschappelijke positie hoofdzakelijk baseerden op ongelijkheid en hiërarchie. Ontevreden over de structurele ordening van de Europese liberale samenleving, richtte men giftige pijlen op het superieure Amerika. Men verweet hen een hoge mate van hypocrisie en wees op structurele ongelijkheden als slavernij, maar bovenal betoogden aristocratische ‘elitaristen’ dat er sprake was van een materialistische en utilitaristische consumptiecultuur die ontdaan was van enige moraal of hogere geestelijke waarden. Doorheen de negentiende eeuw, tot de vooravond van de Eerste Wereldoorlog, werden de Verenigde Staten naar een populair paradigma voorgesteld als de materiële pool van de wereld, een bedreiging voor Europa als morele en intellectuele pool. In het verlengde van de morele verontwaardiging die als een schaduw over de Amerikaanse maatschappij hing, zou een Europese elite in onverminderde mate kritiek uiten op de opkomende wielersport en haar zesdaagsen in de Nieuwe Wereld.³²

³⁰ Andrew Jackson (1767-1845) was de zevende president van de Verenigde Staten van Amerika, voor de periode 1829-1837. Onder zijn krachtdadige bewind werd de kaart van de massademocratie gekozen, binnen de context van economische, politieke en sociale vooruitgang. In schril contrast ten opzichte van de vooruitgang, was de repressieve strategie ten aanzien van ‘natives’ en slaven, die in deze periode meer dan ooit van kracht was. De Verenigde Staten groeiden, mede door het beleid van Jackson, doorheen de jaren ’20 tot ’40 van een voormalige kolonie uit tot een wereldmacht: de ‘Jacksonian Era’ zou nog lang heugen. (F. FREIDEL, *The presidents of the United States of America*, Washington, 1978, 21; A. DIVINE e. a., *America: Past and Present*, Glenview en Londen, 1987, 281-287; 324-331.)

³¹ C. GUARNERI, *America in the world: United States history in global context*, Boston, 2007, 168-177; T. JUDT, *Un passé imparfait: Les intellectuels en France* (Pour une histoire du Xxe siècle), Parijs, 1992, 225-227 ; R. KROES, ‘Anti-Americanism and Anti-Modernism in Europe : Old and Recent Versions’, A.STEPHAN red., *Americanization and anti-americanism: The German encounter with American culture after 1945*, New York, 2006, 204-208.

³² T. JUDT, ‘America Has Gone Mad. Anti-Americanism in Historical Perspective’, *Past Imperfect. French Intellectuals, 1944-1956*, Berkeley, 1992, 187-204; KROES, ‘Anti-Americanism’, 204-208.

2.1.4 'Chronique scandaleuse'

Ondanks de morele afschuw waarmee men het Amerikaanse type van zesdaagsen afkeurde, was de belangstelling van de schrijvende Europese pers zo groot dat jaar na jaar verschillende verslaggevers de oversteek maakten om de evenementen ter plaatse mee te maken. Fascinatie ging hand in hand met verontwaardiging, al zou de stem van afkeur echter steeds het luidste doorklinken.

Verschuilde prominente stemmen voedden de felle tegenstand. Zo bracht Victor Breyer, chef op de wielervedactie van de Franse sportkrant *Le Vélo*, in de laatste jaren van de negentiende eeuw op regelmatige basis verslag uit in de krant van zijn rondreis door het Amerikaanse wielermilieu. Breyer verschaftte de lezer een uitgebreide analyse van de wielersport op 'het nieuwe continent', gekoppeld aan een uitgesproken visie op de Amerikaanse maatschappij. Indrukken van grote bewondering voor de opkomende wereldmacht werden afgewisseld met morele verachting. De Franse thuisbasis toonde een ruime belangstelling voor deze regelmatige verslagen, en keek vooral uit naar de berichtgeving over de zesdaagsen. In 1896 plaatste Breyer de tumultueuze zesdaagse van New York in het oog van de kritiek. De wielervedstrijd vond plaats in de wielertempel Madison Square Garden te Manhattan, New York, en zou op naam komen van Teddy Hale. Het zesdaagse evenement verzamelde enkele tientallen doorzetteren op de houten wielervedbaan, maar voornamelijk duizenden toeschouwers die er gedurende zes dagen een thuis vonden: daklozen, lokale vooraanstaanden, prostituees, mecaniciens en verscheidene anderen. Allen maakten ze deel uit van een bont publiek dat de wedstrijd enerzijds als een bron van sensationeel vermaak zag en anderzijds als een ultiem middel om zichzelf te promoten. Logischerwijze echter traden voornamelijk de renners in het voetlicht, zij het niet steeds in positieve zin.³³

Victor Breyer schetste de wedstrijd als een tafereel uit een duistere onderwereld, gekenmerkt door uitputting, dramatische ongevallen en hallucinaties. Zo viel thuisrijder Rice, bijgenaamd 'de mijnwerker uit Wilkesbarre', tijdens het laatste wedstrijd uur ten prooi aan waanvoorstellingen. Overmand door vermoeidheid, verklaarde hij niet te willen doorrijden zolang de andere renners "*met stokken en stenen naar hem smeten*". Na enige overreding kon zijn trainer hem er toch van overtuigen de wedstrijd voort te zetten en even later bestek te leggen op de tweede plaats.³⁴

De publieke opinie in Europa, evenals journalistieke middelen uit Noord-Amerika, reageerden tegen het einde van de eeuw meer dan ooit verontwaardigd op de Amerikaanse zesdaagse, wier levensloop

³³ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 76-80.

³⁴ *Ibidem*.

als een 'chronique scandaleuse' werd bestempeld. Niet in het minst zou de zesdaagse van New York een storm van verontwaardiging veroorzaken. Sensationele gebeurtenissen, uitgebreid beschreven in kranten aan beide zijden van de Atlantische oceaan, lokten zowel kijklustigen als criticasters. In 1893 organiseerde men een editie waarin mannen tegen vrouwen uitkwamen, twee jaar later was de eerste zesdaagse voor vrouwen aan haar primeur toe. De wedstrijd werd gewonnen door Miss Frankie Nelson, en zou al spoedig navolging krijgen op de Britse eilanden. De zesdaagse van Londen voor vrouwen werd in 1895 gewonnen door Miss Harwood, en men organiseerde in 1897 en 1898 zelfs een 'twaalftdaagse', exclusief voor vrouwen - de 'laureate' van de eerste editie, de Française Mademoiselle Louise Roger, legde doorheen 48 wedstrijduren 1113 kilometers af.³⁵ De opkomende democratisering of eerder 'feminisering' van het wielergebeuren deed de kritiek op de zesdaagse, en niet in het minst de Amerikaanse variant, niet luwen. Integendeel zelfs.

Klap op de sensationele vuurpijl was het huwelijk van de Amerikaanse pistier Charles "Charley" W. Miller tijdens de zesdaagse van de 'Big Apple' in 1898. Miller, een trambestuurder uit Chicago, had roem vergaard door een jaar eerder de zelfde zesdaagsenwedstrijd op zijn naam te brengen en in Europa onder meer de proef '100 uur van Roubaix' te winnen. Bovendien was hij *outstanding* in het jaar 1898. In New York bouwde hij een zodanige voorsprong uit dat hij op de vijfde dag in het huwelijk kon treden op het middenveld van de velodroom. Zijn voorgift op de tegenstand was zo groot dat hij na het uitgebreide huwelijk alsnog de zesdaagse won, met een voorsprong van 150 ronden of omgerekend 35 kilometer, een ongeëvenaard record. Ondanks persoonlijke kritiek op de recente ontwikkeling, werd hij samen met de Britse vedette George Waller in 1899 opnieuw eindwinnaar te New York, tijdens de eerste zesdaagse voor koppels.³⁶

Omwille van de onhoudbare kritiek op de zesdaagse als individuele krachtproef, werd in 1899 door de politie het besluit genomen de wedstrijden in de staat New York uitsluitend nog open te stellen voor teams – een vast duo diende elkaar doorheen de zes dagen keer op keer af te wisselen, op deze manier sterker gewapend tegen de vermoeidheid. In andere staten werden nog enkele jaren individuele zesdaagsen georganiseerd, met prominente voorbeelden als San Francisco en Memphis in 1899 en Boston in 1901.³⁷ Toch daalde haar populariteit zichtbaar ten voordele van de

³⁵ SH, VLA, Wielrennen – doos 135 Alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners,...), 'Een twaalfdaagse voor... vrouwen'.

³⁶ SH, VLA, Wielrennen - doos 135 Alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners,...), *SPORTBROER*, 'Sportmannen: Zesdagensprookje'; SH, VLA, Wielrennen - doos 135 Alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners,...), 'Eene week uit het leven van den vroegeren Zesdagen-renner Charles W. Miller'; SH, VLA, Wielrennen - doos 135 Alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners,...), 'Charlie Miller trouwde tijdens de vijfde achtermiddag'.

³⁷ DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 10-11.

koppelzesdaagse, waardoor de individuele zesdaagse een stille dood stierf. In Parijs zou in 1900 de 'Union Cycliste Internationale' (UCI) opgericht worden als een overkoepelend wielersorgaan, voor Europa als voor de Verenigde Staten. Ze zou als leidinggevende organisatie voor de totale wielersport, moederlijk toezien op het goede verloop van de internationale koppelzesdaagsen.

De koppelwedstrijd bleek een gangbare evolutie voor de toekomst - tot op heden worden zesdaagsen nog steeds afgewerkt door tevoren aangeduide koppels. Al rijden de pistiers geen zes volle dagen koers meer, toch blijft het nog steeds de bedoeling het hoogste aantal baanrondes te rijden. Doorheen de twintigste eeuw echter zou geopteerd worden voor een menselijker programma, onderverdeeld in verschillende deelwedstrijden die de renners in staat stellen punten te verzamelen. Zowel baanrondes als punten spelen een rol bij de einduitslag van de moderne zesdaagsenwedstrijd. Een complementair zesdaagsenteam is voortaan idealiter samengesteld uit een 'rouleur', een pistier met een groot uithoudingsvermogen om een groot aantal rondes te rijden, en een snelle sprinter om tussendoor punten te verzamelen tijdens spurtmomenten.³⁸

2.2 Bovenmenselijke sensatie

Een eerder verwijt van Amerikaanse hypocrisie kon eenvoudigweg teruggekaast worden naar de Europese afzender. Zesdaagsen werden in Europa immers volgens hetzelfde heersende principe georganiseerd: zes dagen lang dienden zoveel mogelijk rondes afgemaakt te worden, al werd de pistier, met oog op het fysieke welzijn, in Europa relatief meer rust gegund. Vanaf haar ontstaansfase werd voor een zesdaagse aangedrongen op gematigdheid: aanvankelijk zou een renner slechts drie uur per dag mogen rijden, later dan zes uur, en nog later zelfs een halve dag. Een wedstrijd waarbij de renners zes integrale dagen dienden te rijden, trachtte men ten alle koste te vermijden.³⁹

Het 'gematigde' verloop van Europese zesdaagsen werd bijgevolg ingeblazen door een nobele bezorgdheid, al mag enige nuance dit ideaalbeeld doorprikken. Onder het mom van de moraal kan verwezen worden naar verscheidene Franse marathonwedstrijden op de weg. Bordeaux-Parijs⁴⁰, over

³⁸ Het concept van een wedstrijdduo zou ook naast de zesdaagse inspirerend blijken - de koppelkoers werd vanaf het begin van de 20^e eeuw een aparte baandiscipline. Spectaculaire aflossingen, waarbij de renners elkaar voortstuwden met een handbeweging, waren en zijn nog steeds een pluspunt voor het genre (MOEYAERT, *Van wielersport tot ... velo-droom*, 15.)

³⁹ MOEYAERT, *Van wielersport tot ... velo-droom*, 21.

⁴⁰ Het grootste Franse wielertijdschrift op dat moment, *Vélocite-Sport*, had zijn zetel van Parijs en Bordeaux verplaatst en schreef prompt een promotiewedstrijd uit over 575 kilometer tussen de steden Parijs en Bordeaux. Het eerste deel van de wedstrijd werd verreden met gangmaking, het tweede deel stond de renner er alleen voor. Tegen alle verwachtingen in werd de wedstrijd niet gewonnen door een Fransman, maar door de Engelsman George Pilkington Mills (MASO, *Het zweet der goden*, 20; B. LAFOSSE, *Wielersportvaria 1946*, Deerlijk, 1946, 53.)

een afstand van 575 kilometer; Parijs-Nantes-Rennes-Parijs⁴¹, over een afstand van 1025 kilometer; of monsterwedstrijd Parijs-Brest-Parijs⁴², over een afstand van 1200 kilometer, tartten de grenzen van de sportieve verbeelding. Het betrof krachtmetingen waarbij eveneens een haast onmenselijke inspanning gevraagd werd van hun deelnemers - toeschouwers overal ter wereld, zowel in de Verenigde Staten als in Frankrijk, lustten pap van bovenmenselijke sensatie. Het ontstaan van diverse nieuwe wedstrijden, gekleurd door moed en doorzettingsvermogen, krachtige pedaalslagen evenals wervelende snelheden, voedde een universeel verlangen. Een roemrijk tweeluik, samengesteld uit een Amerikaans en een Europees wielerveer, tastte de grenzen van de menselijke uithouding af. Ze werd vervoegd door verscheidene kleinere disciplines en uitdagingen.

2.2.1 'Américaine'

De Amerikaanse voorliefde voor sensationele uithoudingswedstrijden, als haast letterlijke wielergevechten op leven en dood, zou prominent naar voren treden in wedstrijden als de ploegkoers, die rond de eeuwwende het levenslicht zag. De discipline verliep volgens het principe van een puntenkoers: een talrijk peloton ving de wedstrijd aan, die doorkruist werd met sprintmomenten, aangekondigd door de bel. Wie het meeste punten verzamelde doorheen de wedstrijd mocht zich de winnaar noemen, tenzij iemand een ronde voorsprong had genomen. Omwille van de hoge moeilijkheidsgraad een 'ronde te nemen' – versnellen uit het peloton, om na een grote krachtsinspanning opnieuw achteraan aan te sluiten – werd rondewinst immers hoger geschat als puntenwinst. Later zou het puntenklassement primeren, met een supplement van twintig punten voor elke gewonnen ronde.⁴³

De ploegkoers, omwille van haar oorsprong bekend als 'Américaine', werd echter verreden in duo. Een complementaire ploeg, in staat zowel punten als rondes te 'verzamelen', ving wedstrijden aan met een vooraf bepaalde afstand of duur. Afstanden varieerden van 30, 60 of 75 tot 100 kilometer. Tijden werden uitgedrukt in uren – 3, 6, 8, 24, 26 of 32 – of zelfs in dagen. Wedstrijden met een duur van drie tot zes dagen, in de lijn van de populaire zesdaagse, konden rekenen op een enthousiast

⁴¹ De Franse krant *Revue des Sports* wenste de concurrentie aan te gaan met concurrerende wielerveerbladen door in 1891, naar analogie met Bordeaux-Parijs en Parijs-Brest-Parijs, een marathonwedstrijd te organiseren (MASO, *Het zweet der goden*, 24.)

⁴² Na het succes van Bordeaux-Parijs besloot Paul Giffard, redacteur van de Franse krant *Petit Journal*, in te spelen op de hausse die het wegwielrennen doormaakte en bijgevolg ter promotie van zijn dagblad een wielerveerwedstrijd te organiseren. De wedstrijd Parijs-Brest-Parijs ging over een afstand van 1200 kilometer, en kon enkel gewonnen worden door iemand met de nodige 'intelligentie, wijsheid, behoedzaamheid en behendigheid' – eigenschappen die naar het inzicht van Giffard enkel het Franse volk toekwam. De wedstrijd, waarvan de duur niet nader bepaald was, werd in 1891 voor het eerst gewonnen door Charles Terront, die drie dagen en drie nachten over de wedstrijd deed (MASO, *Het zweet der goden*, 20-24.)

⁴³ *Mémoire du cyclisme*, 'Courses aux points', 2008 (<http://www.memoire-du-cyclisme.net>).

publiek én deelnemers. Voor de grotere afstanden gebeurde het vaak dat renners gebruik konden maken van gangmaking, achter tandems of tripletten⁴⁴, zware motoren of derny's.⁴⁵ De fel gesmaakte discipline werd gretig overgenomen door het Europese wielerklimaat - al moet vermeld dat 'halve fond', een ploegkoers over 100 kilometer of drie uur, veelal de voorkeur verkreeg boven de zwaardere ploegkoers.

2.2.2 Bol d'Or

Europese replek op de 'Américaine' was de vermaarde Bol d'Or, een uithoudingswedstrijd achter derny's, waarbij over een volledige dag een zo groot mogelijke afstand diende gereden te worden – het concept van een klassieke zesdaagsenwedstrijd, beperkt tot een wedstrijddag. Een derny is een type motor, als een kruising tussen een fiets en een motor, aangewend voor zowel wedstrijden op de weg als op de piste. Dernymotoren kregen een cilinderinhoud van 80 cc mee, en waren op die manier in staat om snelheden van 75 tot 80 kilometer per uur te halen.⁴⁶ De dernygangmaker, vaak een gewezen wielrenner, trapt geregeld bij tot hij een maximumsnelheid bereikt. Op aangeven van de renner kan deze echter verhoogd worden.⁴⁷ Daarnaast dient de gangmaker, met het oog op prestaties, een goede inschatting te kunnen maken van de renner achter zich: op gevoel moet hij de juiste snelheid aanwenden, en op de gepaste momenten versnellen. Een uithoudingswedstrijd als de Bol d'Or vereiste bovendien een verhoogde mate van concentratie, aan te houden doorheen een heel etmaal. Honderden malen dezelfde baanronde, met steeds alerte blik. De wedstrijd was een ware verschrikking, voor de pistier als voor de gangmaker.

Winnaar Constant Huret, een landbouwerszoon, verkreeg in 1894 een gouden schaal na een uitmuntend bravourestukje op de piste van Buffalo, in Neuilly nabij Parijs. Deze eerste Bol d'Or – voortaan vernoemd naar haar trofee - kwam er op initiatief van het Franse sportblad *Paris-Pédale*, als uitspatting van een groeiende wiel concurrentie tussen Frankrijk en Groot-Brittannië. Na de grootspraak over een wedstrijd als Bordeaux-Parijs - door het Franse persgelid getypeerd als 'dé ultieme proef voor het menselijke wielerkunnen' - diende de Britse wielwereld hen passend van antwoord. In 1891 werd besloten een prestigewedstrijd te organiseren met een duur van 24 uur, gewonnen door thuisrijder Shorland. Prompt maakte de Franse hardrijder Stéphane het jaar daarop de oversteek, om het wedstrijdrecord van de recente winnaar Shorland scherper te stellen. De

⁴⁴ Een fiets gelijkaardig aan de tandem, bestemd voor drie personen.

⁴⁵ MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 15.

⁴⁶ DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 62.

⁴⁷ SH, *VLA*, Wielrennen – doos 137 Baanspecialiteiten, K VAN WIJNENDAELE, 'Een woordje uitleg over de wedstrijd achter derny's'.

Engelse wedstrijd, omgedoopt tot de 'Cuca Cocca Cup', werd het strijdtoneel voor beide concurrerende wielernaties, verpersoonlijkt door moedige wielershelden. Een strijd die in hevigheid enkel nog zou opflakkeren, des te meer omdat Shorland in 1893 wederom het aantal afgelegde kilometers van Stéphane verbeterde. Een pijnlijke nederlaag die de Franse belangen aanmoedigde een eigen uithoudingswedstrijd in het leven te roepen. Constant Huret gaf deze overtuiging een briljante glans, door in 1894 tijdens de eerste Bol d'Or een afstand van 736 kilometer en 946 meter af te leggen, een officieus wereldrecord.⁴⁸

Ondanks het monotone karakter van het gebeuren – ronde na ronde na ronde, één volle dag lang – kende de discipline van de uithoudingswedstrijd een grote populariteit tijdens de periode van 1890 tot 1905.⁴⁹ Omwille van haar extreme karakter werd de 24-urenwedstrijd omgeven door een sensationele zweem. Renners reden doorheen de avond, de nacht en de dag, tot het zwart hen voor de ogen kwam. De laatste uren van de wedstrijd, wanneer de pistiers uit vermoeidheid haast voet aan grond moesten zetten, gingen al te vaak gepaard met een verhoogde publieksopkomst. Georges Dupays, een journalist aan het begin van de twintigste eeuw, beschreef het epische slagveld aan het einde van de uithoudingsstrijd: "Wij zagen renners, met de vermoeide schouders weggezakt, rondtoeren als automaten, als robotten, die fietsten omdat zij zich op een fiets bevonden en gewoon zijn te rijden. Wij zagen renners met een verwrongen wezen waarin een paar kijkers wezenloos, verstart voor zich uitkeken. Wij zagen renners die geen renners meer waren maar slechts wrakken, afgetobde, leeggereden wrakken."⁵⁰

De uithoudingswedstrijd groeide uit tot een sensationele publieksliefeling, zelfs buiten de grenzen van 'kat en hond', Groot-Brittannië en Frankrijk. België kende haar eerste 24-urenwedstrijd in 1898, wanneer de winterbaan van de Haantjeslei in Antwerpen onderdak bood aan een unieke wedstrijd. Antwerpen kreeg navolging van Luik, Brussel en Gent. De discipline werd met belangstelling gevolgd tot 1928, wanneer andere, meer opwindende disciplines haar de loef zouden afsteken.⁵¹

⁴⁸ SH, *VLA*, Wielrennen – doos 137 Baanspecialiteiten, A. VAN DER STUYFT, 'Sportpaleis-Antwerpen richt den "Bol d'Or"' in op 31 december en 1 januari', *Sportrevue*, 23 december 1934, 14; SH, *VLA*, Wielrennen – doos 137 Baanspecialiteiten G. DUPAYS, 'Nu er weer sprake is van de "Bol d'Or"'.

⁴⁹ MOEYAERT, *Van wielersbaan tot velodroom*, 17.

⁵⁰ SH, *VLA*, Wielrennen – doos 137 Baanspecialiteiten G. DUPAYS, 'Bol d'Or... een vergeten wals'..

⁵¹ SH, *VLA*, Wielrennen – doos 137 Baanspecialiteiten R. COQUELLE, 'Comment j'ai vu naître, vivre et mourir le Bol d'Or'; SH, *VLA*, Wielrennen – doos 137 Baanspecialiteiten G. DUPAYS, 'Bol d'Or... een vergeten wals'; In het Sportpaleis van Antwerpen probeerde men nog twee maal tevergeefs het genre nieuwe leven in te blazen: rond de jaarwisseling in 1934-1935 en in 1950. (MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velodroom*, 17.)

2.2.3 Wedstrijd over onbekende afstand

Deze zenuwslopende discipline werd verreden met een omvangrijke groep renners, in het ongewisse gelaten over de afstand van de te rijden wedstrijd. Op een bepaald moment tijdens de proef kondigde het luiden van de bel het ingaan van de laatste ronde aan. Aan het einde van deze ronde werd voor de overwinning gesprint.⁵² Overgeleverd aan de willekeur van de organisator, kon deze wedstrijd lange tijd duren.

2.2.4 Olympia en de kilometer tijdrit

Tijdens de Olympische Spelen van Parijs in 1900 zou de fiets definitief uitgroeien tot een vaste component binnen het scala van Olympische sporten. Het elitair-sportieve discours – een rode lijn doorheen het prille (baan)wielrennen – kende vanaf 1896 een ultieme uiting via de Olympische spelen van Athene. Onder impuls van de Franse baron Pierre de Coubertin (1863-1937), naast historicus en pedagoog ook een invloedrijke sportfanaat uit de hoogste maatschappelijke kringen, werd in 1894 te Lausanne het ‘Comité Internationale Olympique’ of het ‘Internationaal Olympisch Comité’ (IOC) opgericht. Het comité, onder voorzitterschap van de baron, stelde zich tot doel een internationale sportcompetitie te organiseren, naar het model van de antieke Griekse spelen in Olympia. De deelnemers aan de moderne spelen dienden ‘zuiver van geest’ te zijn, onbezoedeld door financiële belangen. Amateur-sporters, veelal van adellijke afkomst, zouden zich aan het einde van de eeuw massaal manifesteren voor de eerste moderne Olympische spelen, in 1896 ingericht te Athene: 241 atleten uit 14 landen traden er aan in 43 competities.⁵³ De mondiaal populaire wielersport kreeg aandacht via allerlei disciplines. Op de weg werd een ‘dubbele marathonwedstrijd’ georganiseerd over 84 kilometer: Athene-Marathon-Athene. De focus lag bij de wedstrijden op de piste, waar de snelste baanronde betwist werd, naast proeven over afstanden van zowel twee als tien kilometer.⁵⁴

De tweede moderne olympiade – om de vier jaar georganiseerd - vormde een bevestiging voor het wielrennen als Olympische sport. De voornaamste proef betrof geen weg- of veldritwedstrijd, maar een explosieve baandiscipline: de tijdrit over een kilometer. De individuele deelnemers dienden de 1000 meter in een zo snel mogelijke tijd af te leggen, bij een val verkreeg men een herkansing. De discipline zou later ook buiten de olympische ontstaanscontext een eigen wedstrijdleven leiden. Wel

⁵² MOEYAERT, *Van wielersport tot ... velo-droom*, 18-19.

⁵³ J. E. FINDLING en K. D. PELLE, *Encyclopedia of the modern olympic movement*, Londen, 2004, 17-22.

⁵⁴ BEVING, *Le Cyclisme*, 30.

werd ze overschaduwd door de populariteit van de achtervolgingswedstrijd – een discipline waarin een individuele tijdrit uitdraaide op een achtervolgende tweestrijd. Over afstanden tot tien kilometer dienden beide renners een zo snel mogelijke tijd neer te zetten. Elk waren ze aan de tegenovergestelde zijde van de piste gestart, en werd de intentie meegegeven de tegenstrever in te halen. Wie de beste tijd wist te behalen kroonde zichzelf tot winnaar, net als hij die erin slaagde de ander in te halen. Uitzonderlijk werd een achtervolging zonder kilometergrens georganiseerd, waarbij de wedstrijd pas afliep wanneer een renner de moegestreden tegenstrever inhaalde.⁵⁵

De achtervolgingsdiscipline werd vanaf de jaren dertig een populaire constante binnen het baanwielrennen, via de ‘armband’ - een specifieke competitie die zowel in Antwerpen als Parijs georganiseerd werden. Het principe voor deze wedstrijden werd ontleend aan de bokssport, waar een kampioen zijn titel dient te verdedigen. Op verzoek kon de achtervolgingskampioen worden uitgedaagd. Werd hij verslagen, dan nam de uitdager de armband over en moest deze *opboksen* tegen een uitdagende concurrentie.⁵⁶

Naast de individuele achtervolging groeide de belangstelling voor de ploegenachtervolging stelselmatig. In 1908, tijdens de Olympische spelen van Londen, werd de discipline voor het eerst een olympische competitie. Later zou de populariteit voor deze ‘koninklijke discipline’ hoofdzakelijk tot uiting komen in het reguliere wedstrijdklimaat, gestuwd door haar technische moeilijkheidsgraad. Een harmonieuze ploeg van vier renners diende de achtervolging in te zetten op een gelijkaardig team van tegenstanders – elk om beurt reden ze een halve ronde op kop, allen gebruikten ze dezelfde versnelling.⁵⁷

2.2.5 Het uur tegen de klok

Te midden van verscheidene andere records als de snelste tijd over de mijl, de tien kilometer, de honderd kilometer of de honderd mijl - ijkpunten van menselijke uithouding en ‘snelheid’ over langere afstand - verkreeg het werelduurrecord het meest prestigieuze karakter. De tijdritprestatie werd immers volledig op eigen kracht verwezenlijkt, zonder hulp van een gangmaker. Op een wielerpiste een zo groot mogelijke afstand afleggen in een uur, bleek een uitdaging die velen al vroeg wensten aan te gaan. De verheven proef zag het levenslicht in het wielerminnende Frankrijk, en zou doorheen de negentiende en de twintigste eeuw alle eer worden aangedaan door talloze hardrijders.

⁵⁵ MOEYAERT, *Van wielerveen tot ... velo-droom*, 10-11; 18; *Mémoire du cyclisme*, ‘Poursuite individuelle’, 2008 (<http://www.memoire-du-cyclisme.net>).

⁵⁶ MOEYAERT, *Van wielerveen tot ... velo-droom*, 10-11.

⁵⁷ *Ibidem.*, 11; *Mémoire du cyclisme*, ‘Poursuite par équipes’, 2008 (<http://www.memoire-du-cyclisme.net>).

Henri Desgrange, een vermaarde langeafstandsfietser, brak in 1893 te Parijs het officiële wereldrecord van de Italiaan Baida en bracht zo het eerste *officiële* werelduurrecord op zijn naam. Desgrange zou overigens enige tijd later furore maken als wielerauteur en sportjournalist, maar vooral als de oprichter van het vermaarde sportblad *l'Auto-Vélo*, later *l'Auto*. Onder stichtende impuls van Desgrange diende het blad als moederschoot voor de grootste wielervedstrijd op de weg, de Ronde van Frankrijk – ingericht vanaf 1903. Voor de ingang van zijn status als de geestelijke vader van de *Tour*, had hij zich eerder al opgeworpen als dé grote bezieler van het Franse wielrennen, door vanaf 1897 het directeurschap van het Parc des Princes op zich te nemen. Onder zijn leiding zou de Parijse velodroom in korte tijd uitgroeien tot een sporttempel die zelfs in het buitenland haast geen gelijke vond.⁵⁸

Henri Desgrange ging echter slechts korte tijd als 'uurrecordhouder' door het leven. In 1894 al zou het record gebroken worden door de Fransman Jules Dubois, in 1897 bracht de Belg Marcel Van den Eynde het record op zijn naam – beide verrichtten hun prestatie in Parijs.⁵⁹

2.3 Een eeuw van klauwende ambitie

2.3.1 Bohémien op de fiets

Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw zou ook het prille koninkrijk België in de ban komen van het nieuwe mechanische wondermiddel: een verrijking op het vlak van mobiliteit, een aangenaam middel tot oefenen van het lichaam, maar duur in vervaardiging en aankoop. De fiets zou in haar ontwikkelingsfase dan ook het speelgoed blijven van een sportieve elite. Vermogende burgers deelden hun vrije tijd vanaf de jaren 1860 graag in met sport en het zoeken naar snelheid – Britse sporten als voetbal en roeien kenden een verhoogde aandacht.⁶⁰ Het samengaan van uithouding, snelheid en avontuur maakte de fiets tot een wonder der techniek. Aan het einde van het decennium zou de fiets zelfs beperkt zijn intrede maken in het straatbeeld van verscheidene grote steden. Deze spectaculaire verschijning werd historisch overgeleverd via aangepaste verkeersreglementen, van toepassing op de nieuwe *vélocipèdes* en de eerste ongelukken die ze veroorzaakten.⁶¹ De eerste *vélocipèdes* waren in omloop vanaf 1866, maar zouden omwille van hun hoge kostprijs aanvankelijk

⁵⁸ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 21-22.

⁵⁹ *Mémoire du cyclisme*, 'Historique du Record de l'heure', 2008 (http://www.memoire-du-cyclisme.net/dossiers/dos_heure.php).

⁶⁰ P. ARNAUD, 'Sportifs de tous les pays...!', *Les origines du sport ouvrier en Europe*, Parijs, 1994, 19-20.

⁶¹ MOEYAERT, *Van wielervedstrijd tot ... velodroom*, 4-5.

een beperkt succes kennen – in 1868 telde men slechts twaalf fietseigenaars over geheel België, verdeeld over steden als Brussel, Gent, Luik en Oostende.⁶²

Ondanks de elitaire beslotenheid is er vanaf deze periode sporadisch sprake van opkomende wielervedstrijden op de openbare weg. Veurne-Adinkerke-Veurne was hiervan in 1869 een eerste voorbeeld.⁶³ Bert Moeyaert verwijst voor het ‘openingsjaar’ 1869 naar de eerste wedstrijd voor vrouwen, en daarnaast naar andere wedstrijden die dat jaar aan hun eerste editie toe waren: Brussel, Ukkel, Gent, Roeselare, Turnhout, Borgerhout, Moorslede, Luik en Charleroi – elitaire proeven met disciplines die men ontleende aan de paardensport: dressuuroefeningen met de nadruk op snelheid of traagheid, of acrobatie.⁶⁴ Als extravagante uitingen van een sportieve burgercultuur, werden de wielervedstrijden bekeken vanuit een gemengd gevoel, weifelend tussen afkeur en fascinatie. Een benadering die zich voor het eerst uitte in de geschreven pers, zoals mag blijken in een aankondiging uit de *Gazette van Thielt* van 22 april 1869: “Morgen zondag moet te Rousselaere eenen wedstrijd plaats hebben tussen de liefhebbers van dat nieuwe slach van peerden die leven zonder eten en loopen zonder beenen, genaamd snelloopers.”⁶⁵

De wedstrijden werden verreden op vélocipèdes, trapwagens, driewielers en later op hoge bi’s. Bij de eerste wielertoeschouwer weekte vooral de hoge bicycle sterke gevoelens van bewondering los. De fiets werd gezien als een symbool voor elitaire verhevenheid boven het volk. De prijs varieerde van 300 tot 500 frank, een jaarloon voor de gemiddelde arbeider.⁶⁶ De gegoede burgerij kon het zich echter veroorloven een duur model fiets aan te schaffen, dat hen in staat stelde de wereld vanuit vogelperspectief te bekijken. Men begaf zich vogelvrij in een andere dimensie van de werkelijkheid, en zocht de ruimtelijke grenzen van deze werkelijkheid op. Het laatste kwart van de negentiende eeuw zou ook België opgeschrikt worden door zwermen fietsers, die gezamenlijk de eigen streek verkenden – het eerste wielertoerisme werd een begrip. Als rijke *bohémiens* doorkruisten zij het land, gedreven door wind en de eigen wilskracht. De fiets diende hen als een middel tot zelfexpressie, die een stuwende drang naar vrijheid bevredigde. De hoge bi en haar berijder werden vanuit een volks perspectief op een typerende ambivalente wijze bekeken: in de stedelijke context, waar de elite haar thuis had, viel bewondering hen te beurt – op het platteland werd de sportieve ‘neofiet’ verguisd en beschimpt. De ‘imbéciles à roulette’ vormden een verheven mikpunt voor spot en geweld.⁶⁷

⁶² VAN ZUTPHEN, *Sociale geschiedenis van het fietsen*, 32.

⁶³ R. VANWALLEGHEM, *De Ronde van Vlaanderen: De ziel, de helden, het epos*, Tielt, 2003, 13; VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 16.

⁶⁴ MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 5.

⁶⁵ ‘Wielrennen’, infobord in Sportimonium Hofstade.

⁶⁶ ‘Wielrennen’, opschrift in Sportimonium Hofstade.

⁶⁷ *Ibidem*; VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 21-22.

Naarmate de ontwikkeling van de fiets haar grenzen verkende, zouden nieuwe en diverse wedstrijden met betere fietsen in zwang raken. De jaren 1880 vormen binnen de technische evolutie van het rijwiel een beslissend moment, omwille van de opkomst van de veiligheidsfiets. Zoals haar naam doet uitschijnen verzekerde deze fiets de berijder van een verhoogde veiligheid, in tegenstelling tot de hoge bi's: log in de wendbaarheid en gevaarlijk bij het op- en afstappen, omwille van het grote voorwiel. De nieuwe lage safety's waren bovendien, net als andere veiligheidsfietsen, enigszins betaalbare modellen. De fiets diende zich meer en meer aan als een democratisch vervoersmiddel voor het grote publiek.⁶⁸

2.3.2 Overkoepeling van een bloeiend wielerklimaat

*“Die met het rijwiel begint blijft er aan plakken. De liefhebberij komt er in.”⁶⁹
[Stijn Streuvels - 1911]*

Wielierliefhebbers verenigden zich vanaf deze periode in exclusieve wielersclubs, die over het gehele land opdoken – de ‘Véloc Club Bruxellois’ en de ‘Sport Vélocipédique Gantois’, beide opgericht in wielersjaar 1869, waren de eerste pioniers. Als antwoord op de wildgroei aan wielerverenigingen, de enige organisaties die de wielersport op dat moment stimuleerden, werd vanuit de zeven grootste verenigingen in 1883 besloten tot het oprichten van de Fédération Vélocipédique Belge of F.V.B..⁷⁰ Het overkoepelende wielersorgaan, ontstaan op initiatief van de Franstalige en wielersminnende *beau monde*, zou de wielersclubs op het Belgische grondgebied onder haar bevoegdheid laten vallen, en tevens de fiets en de nationale wielersport een leidinggevende richting meegeven. Toch bleek het prestigieuze veldwerk een onhaalbare kaart. Omwille van interne discussies, twisten en uitvergroete problemen zou de federatie zich opsplitsen in twee organen, elk met eigen wedstrijden en kampioenschappen. Wielersclubs, organisatoren en wielersrenners dienden zich exclusief te verbinden tot een bepaalde federatie, wat inhield dat zij niet konden deelnemen aan wedstrijden van de *andere* federatie. Een woelige periode van malaise en diverse pogingen tot verzoening, zou na zes jaar van strubbelingen een halt toegeroepen worden in 1889, wanneer de ‘Ligue Vélocipédique Belge’ (LVB), of de ‘Belgische Wielrijdersbond’ (BWB), alle partijen onder haar gezag verenigde.⁷¹

Essentieel binnen de opkomst van een professionele wielersnatie was enerzijds de organisatie van nationale kampioenschappen, en anderzijds de institutionele nood aan wedstrijden met een internationale uitstraling - een streven waarbinnen de Waalse ‘klassieker’ Luik-Bastenaken-Luik in

⁶⁸ VANWALLEGHEM, *De Ronde van Vlaanderen*, 13; VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 16.

⁶⁹ W. VERHEGHE, ‘Keizer en Kannibaal’, *De Muur: Wielertijdschrift voor Nederland en Vlaanderen*, 25 (2009), 46.

⁷⁰ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 20.

⁷¹ *Ibidem*; MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 5-6.

1892 een eerste ijkpunt vormde. De Belgische wielersport kreeg stilaan vorm. De periode 1894-1899 zou het optimisme rond de fiets en de Belgische wielersport enkel nog versterken – een bloeiperiode, gestimuleerd door uiteenlopende factoren. De stijgende opkomst van wielerverenigingen ging hand in hand met de democratisering van de fiets. Een verhoogde productie van rijwielen verlaagde de verkoopprijs, en maakte de fiets in een periode van stijgende welvaart voor velen betaalbaar. Rond de eeuwwisseling bezaten bij benadering 120.000 mensen een fiets, velen onder hen waren aangesloten bij een vereniging. Met de recreatieve fietser als solide basis voor een wielercultuur in wording, zou een positieve tendens zich doorheen het gehele klimaat manifesteren. De fiets evolueerde dankzij haar wielersport van een elitair statussymbool naar een instrument voor topsport, beschikbaar voor de volksjongen. Ze maakte vele van haar atleten tot populaire volkshelden.⁷²

De Belgische kampioenschappen op de weg – sinds 1882 georganiseerd – werden vanaf 1890 volgens een andere formule aangebracht. Voortaan reed men op een veiligheidsfiets, en diende een afstand van 100 kilometer te worden afgelegd. Een der eerste kampioenen was de Luikse burgerzoon Léon Houa⁷³, die de nationale driekleur in 1894 veroverde. De volgende jaren zou Houa navolging krijgen van Henri Luyten en Henri Bertrand - de eerste boegbeelden van de nationale driekleur.⁷⁴ Een andere rijzende ster was André Henry, een metselaar uit Verviers. Ondanks een eenvoudige afkomst, slaagde hij er in 1893 volhardend in de eerste editie van Parijs-Brussel op zijn naam te schrijven, een evenement uitgaande van de Franse krant *La Bicyclette* en de Belgische L.V.B.. De eerste wielersporters en hun prestaties werden uitvoerig besproken en bejubeld door de schrijvende pers. Het Belgische medialandschap, gedomineerd door de krant, liet zich vanaf het laatste kwart van de negentiende eeuw een groeiende belangstelling voor sport ontvallen. Als prominent aandachtspunt voor een opkomende sportjournalistiek wist de wielersport mensen te raken. Het relaas van wedstrijden, neergepend in een vervoerende stijl – doordrongen van pathos, vreugde en drama - werd uitvoerig uitgesproken, alsof de wedstrijd een tweede maal gereden werd in het hoofd van de lezende mens. De fiets rolde op die manier ook in het dagblad over de meet.⁷⁵

⁷² VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 20-21; 27.

⁷³ Léon Houa (1867-1918) won als amateur tweemaal Luik-Bastenaken-Luik, en het nationale kampioenschap in 1893. Tijdens zijn korte periode bij de beroepsrenners (1894-1896) wist hij 'La doyenne' ('de ouderdomsdeken' als populaire bijnaam voor Luik-Bastenaken-Luik) nogmaals te winnen, en werd hij nationaal kampioen. (F. VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast: Van Armstrong tot Zoetemelk: Overzicht van profrenners en hun erelijsten*, Baarn, 2006, 252.)

⁷⁴ VANWALLEGHEM, *De Ronde van Vlaanderen*, 13; VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 27.

⁷⁵ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 22-23; 27.

Onder toezicht van de journalistieke wereld zou de Belgische wielersport in 1893 een 'paleisrevolutie' doormaken. Binnen een klimaat van verregaande democratisering werden de elitaire belangen uit eerdere tijden door de nationale wielerveiding geleidelijk opzijgeschoven. Met het oog op een eenduidige constitutionele structuur werd immers besloten definitief een onderscheid aan te brengen tussen amateurs en beroepsrenners, de 'profs'.⁷⁶ Het betekende de doodsteek voor de elitaire opvatting dat sport slechts een hobby hoorde te zijn, onbezoldigd en vrij van financiële belangen. Het ideaal van amateurisme zou enkele jaren later aan de basis komen te liggen van de olympische filosofie en voor vele sporten gangbaar blijven tot diep in de twintigste eeuw. Een verstrekkend credo van amateurisme diende als beschermende cocon voor de sportieve burger. Men beschouwde sport als een exclusieve zaak voor de hogere elite, en wilde dit *kost wat kost* zo houden. Financiële belangen konden mensen uit lagere klassen aanmoedigen via de sport boven zichzelf en maatschappelijke verhoudingen uit te stijgen, en op die manier als 'vreemde luis' door te dringen tot een 'elitair pels' – een schrikbeeld dat de burgerlijke belangen in de wielersport allerminst bewaarheid wilden zien worden. Men streefde voor eer en glorie, en hield zich af van 'wielergeld', mogelijk beroepswielrennen of financiële belangen.

De wielersport was echter doordrongen van dit soort belangen: renners ontvingen geregeld startgeld of een gage voor overwinningen, of werden door particulieren gesponsord voor bepaalde prestaties. Ondanks het officieuze verbod op een betaalde wielersport, vonden velen manieren om deze ongeschreven regel te omzeilen. De beslissing, uitgaande van de L.V.B., maakte hier een einde aan en stelde dat het Belgische wielrennen voortaan zou openstaan voor amateurs als professionelen, op de weg als op de piste. De beslissing had binnen de wereld van het baanwielrennen een verstrekkende invloed. Naast de *hausse* van het wielrennen op de weg, zou een sluimerende wielerveingszucht zich voornamelijk ontkiemen op de wielerveingbaan of de velodroom, de arena voor amateurs uit de gegoede bourgeoisie.⁷⁷

⁷⁶ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 27-28.

⁷⁷ *Ibidem*.

2.3.3 De wielersport van het koninkrijk

Een elitaire sportcultuur, afkomstig uit de schoot van bakermat Groot-Britannië en aangewakkerd door een mondaine geest in West-Europa, zou van doortastende invloed zijn voor het her en der verschijnen van wielerpistes. Op de ronde of ovale wielersbaan streden wielersporters om eer en glorie, ver verwijderd van hobbelige wegen en assertieve tegenstanders van de fiets. Binnen de sociale onderbuik van de samenleving, hoofdzakelijk op het platteland, stelden velen zich immers via verwensingen of geweldpleging agressief op als tegenstanders van het 'stalen paard'. Ondanks de landelijke tegenkanting, werden wielerpistes, uitbreikbaar of permanent, over het gehele land een vertrouwd landschapselement. De wielersbaan werd het strijdtoneel voor exclusieve meetings, ingericht door de vele wielerverenigingen die België rijk was. Sportieve lieden uit de bourgeoisie streden louter voor de eer of een trofee, via disciplines als de 10 kilometer snelheid of de hindernissenwedstrijd – een financiële beloning kon en mocht, naar het elitaire ideaal, niet aan de orde zijn.⁷⁸ Naast velodrooms rond grote steden als Brussel, Gent, Antwerpen, Charleroi en Luik, kon men sinds het einde van de eeuw vermaarde sites aantreffen rond mondaine steden als Oostende of Spa.⁷⁹ Het Luikse kuuroord koos vanaf de negentiende eeuw ten volle de kaart van het toerisme, en liet de wielerspiste fungeren als een sportieve spel binnen haar klimaat van lichamelijk welzijn. Toeschouwers konden zich vergapen aan spectaculaire wedstrijden – een zweem van adellijk zweet was nooit veraf.

Het elitaire baanwielrennen vond vanaf de laatste decennia van de eeuw overigens een hopman in koning Leopold II, die een ambtstermijn bekleedde van 1865 tot zijn dood in 1909. Als fervent fietser en toeschouwer, bezocht hij regelmatig wedstrijden op de Brusselse velodrooms en drong hij vanaf 1891 aan op de jaarlijkse inrichting van de 'Prix du Roi', een wedstrijd op de nationale feestdag, gehouden op de wielersbaan van Laken. De plannen die de koning koesterde voor de Belgische wielersport lagen in het verlengde van het ambitieuze beleid voor zijn koninkrijk. Zo verkondigde hij in 1893, ter gelegenheid van de officiële ontvangst van André Henry, de eerste laureaat van Parijs-Brussel, dat hij België tot het 'centrum van de internationale wielersport' wilde maken.⁸⁰ Belangrijke factor binnen dit hoogst ambitieuze streven was de uitbouw van wielersinfrastructuur. De koning verleende openlijk zijn steun aan het 'Plan de Goey'. Roger de Goey, een leraar uit Oostende, was een gegoede fietser die doorheen de jaren 1890 sterk ijverde voor de uitbouw van een

⁷⁸ VANYSACKER, *Helden van het veld*, 7.

⁷⁹ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 19; 21-22.

⁸⁰ M. GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan van Poeske Scherens: verschenen in de "De Haachtenaar" tussen 3 november 1962 en 17 oktober 1964*, Haacht, 1964.

vernieuwd wegennetwerk, ter comfort van de fietser. Middel hiertoe vormde de provinciale belasting voor fietsers, een taks geïnd door de 'Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes' (L.N.A.R.). Ze maakte het mogelijk de staat van de Belgische wegen te verbeteren, en bovendien fietspaden aan te leggen. Omwille van de trage uitbouw van dit plan, ging de geldelijke steun van Leopold II echter hoofdzakelijk uit naar de uitbouw en verfraaiing van wielerpistes.⁸¹

Enkele jaren eerder had de eigenzinnige Leopold von Saksen-Coburg op een geheel andere manier bijgedragen aan de evolutie van de moderne wielersport. Rubber, het 'zwarte goud' uit het koninklijke wingewest Congo, zou zich in dienst stellen van de kleine koningin.⁸²

2.3.4 Kolonie Congo en de wielerverbinding

Als opvolger van de eerste koning der Belgen, Leopold I (1790-1865), zou zoon Leopold II (1835-1909) vanaf de dood van zijn vader in 1865 het koningschap een nieuwe wind inblazen. Geïnspireerd door de politieke en economische slagkracht van stichtende voorbeelden als Groot-Brittannië of het prille Duitse Keizerrijk, wilde de ambitieuze vorst zijn kleine koninkrijk laten uitgroeien tot een bloeiende onderneming, die zich kon meten met de heersende wereldmachten op dat moment. De koers die hij als constitutioneel monarch uitzette, werd grotendeels gestuurd door persoonlijke opvattingen, dromen en ambities – al moest haast alles wijken voor die ene ultieme droom: koloniale expansie ter prestige van het jonge koninkrijk. Leopold von Saksen-Coburg zou zich als behendig diplomaat persoonlijk mengen in koloniale disputen en oorlogen, met het wellustige oog op een prestigieus wingewest. De realisatie van zijn droom vond een uitkomst in Congo, een immens gebied in het zwarte hart van Centraal-Afrika. Mits diplomatieke steun van het Duitse Rijk, dat haar koloniale pijlen - onder impuls van haar Pruisische kanselier Otto von Bismarck - vastberaden op het Afrikaanse continent richtte, verkreeg Leopold vanaf 1884 geringe internationale goedkeuring voor een ambitieus project.

Ter gelegenheid van de Koloniale Conferentie van Berlijn (1884-1885) kon de Belgische koning de grote mogendheden op slinkse wijze ervan overtuigen dat de 'kolonisering' van Congo een noodzakelijke missie betrof: aandacht zou *hoofdzakelijk* uitgaan naar de introductie van een democratische vrijhandel, en de uitbouw van accommodatie voor humanitaire doeleinden. Bij mondjesmaat uitten de koloniale grootmachten hun goedkeuring voor de enclave. In 1885 verkreeg

⁸¹ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 18-19; MOEYAERT, *Van wielerverbaan tot ... velodroom*, 6-7; VAN ZUTPHEN, *Sociale geschiedenis van het fietsen*, 202.

⁸² BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 15; VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 18-19.

hij, na aanhoudend lobbywerk en een diplomatiek steekspel, de volledige investituur over het gebied. Kongo-Vrijstaat werd een begrip, de kolonie een persoonlijk wingewest voor haar excentrieke vorst. Het imperiale kroondomein zou spoedig zwart kleuren: Congo werd synoniem voor rubber.⁸³

Leopold wilde zijn nieuw verworven staat ten volle ontwikkelen, en investeerde een aanzienlijk deel van zijn persoonlijk kapitaal, met een economische expansie als achterliggend motief. De mogelijke winst zou niet het wingewest, maar het koninkrijk België ten goede komen. David van Reybrouck verwoordt in zijn recente studie *Congo: Een geschiedenis* – een boek waarin bronnenonderzoek, persoonlijke getuigenissen en ooggetuigenverslagen de bouwstenen vormen van een historisch relaas – treffend de bedoelingen van de royale imperialist: “Leopold gebruikte zijn ene staat, Congo, om zijn andere, België, een nieuw elan te verschaffen. Hij droomde van economische voorspoed, sociale stabiliteit, politieke grandeur en nationale trots. In België, welteverstaan – het hemd was nader dan de rok.”⁸⁴

De economische exploitatiepolitiek die het Afrikaanse kroondomein doordrong, leverde de monarch aanvankelijk slechts windeieren. Zo moest Leopold tot tweemaal toe te rade gaan bij de Belgische overheid, om een broodnodige lening te bekomen. Het stijgende belang van rubber, via betere productiemogelijkheden en een verhoogde industriële vraag, betekende echter een ommekeer. De producenten van banden voor auto en fiets zagen rubber immers als een essentiële factor tot een verhoogd comfort. De Belgische koning speelde gretig in op de plotse, massale en internationale vraag naar rubber – *caoutchouc* werd de spil van de imperiale economie. Om de rubberproductie naar een maximaal rendement te stuwen, namen de imperiale belangen in Congo een toevlucht tot grootschalige dwangarbeid, strenge quota voor de rubberoogst en hardvochtige foltering. Het schrikbeeld van verminkingen en afgehakte ledematen maakt tegen wil en dank integraal deel uit van de koloniale beeldvorming rond de vaderlandse geschiedenis. De bloedige periode van Congo-Vrijstaat (1885-1908) staat te boek als periode van terreur, met de periode rond de eeuwwende als repressief dieptepunt. Meer dan honderd jaar nadat de Belgische overheid in 1908 - een jaar voor het overlijden van Leopold II - de Vrijstaat overnam en het gebied omdoopte tot ‘Belgisch-Kongo’, is het debat over machtsmisbruik en de rol van de koning hierin, nog steeds brandend actueel.⁸⁵

De uitvinding van de opblaasbare en afneembare rubberband, respectievelijk door de Ierse veearts John Boyd Dunlop in 1888 en de Franse broers Michelin in 1899, betekende een ware revolutie voor

⁸³ E. LAMBERTS, ‘België sinds 1830’, J.C.H. BLOM en E. LAMBERTS red., *Geschiedenis van de Nederlanden*, Baarn, 2008, 284.

⁸⁴ D. VAN REYBROUCK, *Congo: Een geschiedenis*, Amsterdam, 2010, 74-75.

⁸⁵ LAMBERTS, ‘België sinds 1830’, 284; VAN REYBROUCK, *Congo*, 74.

de ontwikkeling van de fiets. Het oncomfortabele gebruik van wielen vervaardigd uit ijzer, hout of massief rubber behoorde tot het verleden, de handige moderne wielband was geboren – zeker wanneer de Ier Wood in 1890 een passend ventiel bedacht, en de Italiaan Giovanni Battista Pirelli in 1892 een smalle wielband uitvond, waarbij ‘buiten- en binnenband één zijn en op de velg worden gekleefd’, de tube.⁸⁶

Het wieljaar van 1890 werd omwille van de recente inventies gekenmerkt door de intrede van hernieuwde fietsen, al moest het humanitaire aspect voor de broodnodige rubberproductie al te vaak wijken voor de technologische vooruitgang – naar de woorden van Jan Boesman *“kleefde er behoorlijk wat bloed aan de eerste wielwedstrijden.”*⁸⁷

2.3.5 Door het dal, naar de hemel

*“Van Hauwaert was ene boereknoop,
Die altijd met de koeien goat.
Hij krijgt in ’t gedacht algauw
Van ’t kopen ene velo.”*⁸⁸

Ondanks een groeiend enthousiasme voor de wielersport en een gestage aanbouw van wielertempels in ons land – België kon aan het einde van de negentiende eeuw beschikken over vijfendertig permanente wielbanen: zeventien in het zuidelijke landsgedeelte, zes verspreid rond de hoofdstad – zou het nationale wielrennen rond de eeuwwisseling door een dal gaan.⁸⁹ De malaise die zich uitstap van 1897 tot 1907, trof hoofdzakelijk het baanwielrennen. Zo werd er bijvoorbeeld in de periode 1902-1904 geen Belgisch kampioenschap op de piste georganiseerd. Een triest dieptepunt, dat te wijten viel aan belangrijke verschuivingen. De opkomst van wielrenners uit lagere sociale klassen, gebeten om via de lucratieve wielersport hogerop te komen binnen de samenleving, doorprikte de dominantie van de elitaire amateur. Daarnaast verschoof het zwaartepunt van de wielerpiste naar de straat, een fenomeen dat zich in sterke mate manifesteerde in Oost- en West-Vlaanderen - de arme maar wielerminnende ‘Vloanders’. De armste provincies, waaronder Limburg en West-Vlaanderen, zouden zich vanaf de eerste jaren van de nieuwe eeuw opwerpen als wielerminnend bij uitstek. Het proportionele fietsbezit, dat in deze regio’s tevoren omwille van de

⁸⁶ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 15; 27; BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 14-15.

⁸⁷ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 15.

⁸⁸ R. HOUTHAEVE en N. LECLUYSE, *Van grote en kleine wielergoden. Moorslede: bakermat van de wielersport*, Izegem, 1991, 7.

⁸⁹ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 19.

kostprijs aanzienlijk laag was, zou van dan af hoge toppen scheren. De democratisering van het fietstuig reikte de laagste bevolgingsklassen een vorm van sociale promotie aan.⁹⁰ Bovenal ontbrak het België echter aan toprenners, die ook in het buitenland hun kunnen konden verzilveren. Het 'buitenland' strekte zich in dit heersende waardeoordeel slechts uit tot Frankrijk, waar al te vaak de faam van de coureur gemaakt werd. Omwille van de hoogstaande Franse wielercultuur, gedomineerd door wielerploegen, werd een renner namelijk al te vaak beoordeeld naar zijn prestaties in Franse wedstrijden.⁹¹

De crisisperiode die het wielrennen doormaakte, kan in feite aangeduid worden als een overgangperiode waarin een elitaire wereld van amateurs zich noodgedwongen openstelde voor een volkse injectie. Het panorama van de wielersport werd verbreed: een democratisering van het deelnemersveld, een evenwaardige balans tussen de weg en de piste, de mogelijkheid tot het winnen van geldelijke premies. De verstarde visie van een elite over wat wielrennen hoorde te zijn, werd doorbroken maar had enige tijd nodig om tot volle wasdom te komen.

In de eerste jaren na de eeuwwende bleven wielershelden en grote sportieve exploten uit. De wielersport diende geduldig te wachten tot 1907, wanneer West-Vlaanderen een van haar meest roemrijke zonen zou uitzenden: Cyriel Van Hauwaert (1883-1974), een voormalige arbeider in de Franse steenovens. Verscheidene internationale successen van 'De leeuw van Vlaanderen' kleurden vanaf 'boerenjaar' 1907 de aanvang van een glorieperiode voor het Belgische wielrennen. Na aanhoudend succes in eigen streek veroverde hij in 1907 een vaste plaats aan het wielersportfirmament, via een 2e plaats in Parijs-Roubaix en de overwinning in Bordeaux-Parijs. In 1908 bevestigde hij zijn grootse kunnen, door als opkomende wielersportster zowel Milaan-San Remo als Parijs-Roubaix te winnen. In 1909 won hij opnieuw Bordeaux-Parijs, met een enorme voorsprong van 26 minuten op de tweede, Louis Trousselier. In de daaropvolgende periode voor de oorlog moest hij zich tevreden stellen met verschillende ereplaatsen in klassiekers als de Ronde van Frankrijk, Parijs-Tours, Parijs-Roubaix, Parijs-Brussel en Bordeaux-Parijs.⁹² Toch mag Van Hauwaert met stip bestempeld worden als de eerste leidinggevende figuur van het Vlaamse wielrennen.

Binnen een hernieuwd klimaat, vooruit gestuwd door de prestaties van een kopman als Cyriel Van Hauwaert, zag een groot aantal wegwedstrijden in deze periode het levenslicht. Voornamelijk in de provincies Oost- en West-Vlaanderen, maar daarnaast ook via de inrichting van toekomstige

⁹⁰ M. REYNEBEAU, *Een geschiedenis van België*, Tielt, 2005, 142.

⁹¹ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 25; 46-49.

⁹² F. BACKELANDT, P. CORNILLIE en R. VANWALLEGHEM, *Karel [Koarle!] Van Wijnendaele: Vader van de Ronde van Vlaanderen*, Tielt en Gent, 2006, 25-26.

monumenten als de Grote Scheldeprijs (1907), de Ronde van België (1908) en de Ronde van Limburg (1908).⁹³ Bovendien zag België zich voor lange tijd verzekerd van verscheidene successen in het baanwielrennen - zowel in het binnenland, waar de velodroom een definitieve ingang kende, als op buitenlandse pistemeetings.

2.3.6 Een Belgische zesdaagse in Europa

“Dat was een overweldigend schouwspel. Duizenden mensen zaten in hoge rijen van zitplaatsen tot bijna tegen de kap van het gebouw, onder de gloed van talloze lampen, terwijl er verschrikkelijk veel rook hing. En een lawaai om doof van te worden! Tusschen dit alles reden de renners rustig rond op het smalle, glimmende baantje. In felle, vrolijke tricots, die een aparte sfeer aan alles gaven.”⁹⁴

[Nor Heerkens]

De eerste zesdaagse in België werd in 1912 betwist te Elsene, nabij hoofdstad Brussel, waar een houten piste met een lengte van 125 meter het decor vormde voor een internationale machtsstrijd. Ze werd gewonnen door het Amerikaanse koppel Root-Hill, voor de Belgen Cyriel Van Hauwaert en Arthur “Thuur” Vanderstuyft⁹⁵.⁹⁶ De wedstrijd vormde een aanvangspunt voor een hernieuwde en hoogstaande pistecultuur in ons land, op smaak gebracht door felbevochten zesdaagsen.

De Belgische zesdaagse plaatste zich in de lijn van een opkomende traditie op het Europese vasteland, ingezet door Berlijn vanaf 1909. In de Duitse hoofdstad werd in de ‘Zoological Gardens’ – een wielersbaan te midden van een dierenpark - een eerste van zovele zesdaagsenwedstrijden georganiseerd.⁹⁷ Gezien een sportieve voorgeschiedenis in het wielrennen heette het geen wonder dat Duitsland, na het pionierswerk van Groot-Brittannië, in Europa de ‘baan zou effenen’ voor de zesdaagse. Het Duitse Rijk kende vanaf haar vereniging in 1871 een voorspoedig bestaan, onderbouwd door een vooruitstrevende militaire en economische politiek – een ingrijpende impuls van conservatieve ‘realpolitik’, ingezet door de eerste rijkskanselier, Otto von Bismarck. Een versnelde industrialisatie, gekoppeld aan een vooruitstrevend kolonialisme, zette een wervelend

⁹³ VANWALLEGHEM, *De Ronde van Vlaanderen*, 13.

⁹⁴ N. HEERKENS, *Zijn eerste zesdaagsche*, Helmond, 1934, 93.

⁹⁵ Arthur Vanderstuyft (1883-1956), *Ijzeren Tuur*. ‘Thuur’ geboren te Ieper, werd nationaal kampioen op de weg in 1903 én in de ‘halve fond’ op de piste in 1904 en 1912. Hij legde zich hoofdzakelijk toe op het pistewielrennen, en met succes. Hij won onder meer de befaamde uithoudingswedstrijd ‘Bol d’Or’ in 1904; daarnaast was hij een succesvolle stayer, al was een wereldtitel nooit een mogelijkheid (VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 49; VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 548.)

⁹⁶ LAFOSSE, *Wielersportvaria*, 95.

⁹⁷ R. FRANZ, *Der vergessene Weltmeister: Das rätselhafte Schicksal des Radrennfahrers Albert Richter*, Bielefeld, 2007, 19-20.

proces van modernisatie in, voelbaar doorheen het hele Duitse Rijk. Een diepgewortelde fascinatie voor mechanica en technologie had eerder al aan het begin van de negentiende eeuw geleid tot de uitvinding van de eerste moderne fiets, en zou zich ten volle manifesteren in de laatste decennia van deze eeuw, wanneer de fiets haar volle intrede nam in de samenleving.

De grote doorbraak kende het Duitse wielrennen met de elitaire wegwedstrijd 'Wenen-Berlijn' in 1893 - over een afstand van 582,5 kilometer behaalde Josef Fischer uit München de overwinning. De fiets zou in Duitsland niet enkel de gegoede klassen, maar niet in het minst de volkse onderlaag van de samenleving het hoofd op hol brengen. De populariteit van het rijwiel was van een zodanige orde, dat de centrale overheid in de jaren 1880 en 1890 het fietsen zelfs verbood in steden als Keulen, Berlijn en Bazel. Met het oog op de verkeersveiligheid in deze steden, waar de fiets prominent aanwezig was, werd besloten de fiets voor onbepaalde duur uit het stedelijke straatbeeld te weren.⁹⁸

De volkse kant van de populaire wielersport trad het sterkst naar voren via een enthousiaste pistecultuur van 'fans', toeschouwers en supporters die opkomende wielridolen naar de overwinning schreeuwden. De eerste Duitse velodroom werd geopend in Munchen, waar ze vanaf 1880 locatie was voor menig baanwedstrijd. Ze vormde de aanzet voor een sportieve bouwwoede. Aan het einde van het decennium zou Duitsland al meer dan dertig grote wielerpisten kennen, gebouwd met een wisselende ondergrond: leem, dakvilt, asfalt of zelfs kurk dienden als bouw materiaal voor de ovale pistes. Een levendige wedstrijd cultuur, gedomineerd door populaire nummers als de sprint of de stayerwedstrijden, maakte Duitsland tot een vermaarde wielernatie. Een internationale hegemonie zou zich voor deze nummers uitstrekken tot vele jaren na de eeuwwende.⁹⁹

Grootste publiekstrekker werd vanaf 1909 de zesdaagse, als ultieme vorm van 'Entspannung': een bedrijvig samengaan van kermis, carnaval en sport waarin de baanwielrenners een attractieve hoofdrol vervulden. De wielersbaan als een plaats van variëteit en uiteenlopend vermaak – het was een 'event' dat ook in België al snel aan populariteit zou winnen. De stichtende aanzet van Duitsland zou andere landen in deze periode eveneens inspireren tot het inrichten van een zesdaagse. Zo volgde Parijs in 1913, Amsterdam overigens pas in 1932.¹⁰⁰ Toch zouden voornamelijk de Verenigde Staten een bloeiend zesdaagsenmilieu nieuw leven inblazen, door in gestage mate 'vers bloed' uit Europa de

⁹⁸ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 13; FRANZ, *Der vergessene Weltmeister*, 14-16.

⁹⁹ FRANZ, *Der Vergessene Weltmeister*, 16-19.

¹⁰⁰ *Ibidem*, 18-20; SH, VLA, Wielrennen - doos 135 Alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners,...), 'How it all began...', 18 september 1967; *Zesdaagse van Brabant | Wat is een zesdaagse?*, 'Oorsprong', 2010 (http://www.zesdaagsebrabant.nl/Wat_is_een_zesdaagse/3/In_beeld.html).

oversteek te laten maken voor Amerikaanse pistemeetings. Renners uit Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland zouden er naam en faam maken, net als zovele Vlaamse wielrenners. De debuterende deelname van Cyriel van Hauwaert en Octave Lapize aan de zesdaagse van New York in 1911 vormde de aanzet van een legendarisch hoofdstuk uit het Vlaamse wielboek.¹⁰¹ Een sportief epos dat door de schrijvende pers een communautaire dimensie verkreeg, waarin Vlaamse volksjongens - op haast mythische wijze geprezen als 'flandriens' - een hoofdrol vertolkten. Zij vormen een prominent aandachtspunt in het derde hoofdstuk van dit onderzoek, waar het narratief van de Vlaamse sportpers naar voren treedt.

2.4 Achter de gangmaker

Het begin van de twintigste eeuw ontketende in de hoofden van velen een vernieuwde mentale bestaansconditie. In navolging van een 'versnelde' maatschappij, geleid door industriële en technologische ontwikkelingen, sprak men zich jubelend uit over de snelheid en haar deugden. Als een dimensie van dynamische chaos was snelheid een maatschappelijk gegeven, dat tot eenieders verbeelding sprak. Vliegtuig, auto of motorfiets werden in een verschroeiende race bijgetreden door de fiets, die dankzij de gangmaker in een hogere versnelling trad. De focus van menig wielierliefhebber lag meer dan ooit bij snelheidsnummers op de wielerpiste.

2.4.1 Sneller en sneller

Van haar begindagen af, diende de fiets een hoger doel: de menselijke drang naar snelheid, sensatie en beweging bevredigen. Het zoeken van steeds hogere snelheden, in samenhang met het opgewonden gevoel van de flitsende vérsnelling, behelsde voor zowel wielrenner als toeschouwer het allesomvattende streven waaraan de sportieve beweging onderhevig was. Een progressieve elite stelde zich boven de massa, door zowel op de grond als in de lucht duivelse snelheden op te zoeken. De fiets was een verheven attribuut dat in staat stelde het conformisme te doorbreken, de grenzen van het gekende achter zich te laten, om zich halsoverkop in een duizelingwekkend avontuur te storten. De drang om steeds sneller te kunnen gaan, uitte zich ten volle in de disciplines van het baanwielrennen. Al snel besepte men dat recente bevindingen van de moderne technologische mechanica de fiets er nog sneller op vooruit konden laten gaan.

Achter de rug van een aangedreven 'gangmaker' ving de pistier immers minder wind. Stayerwedstrijden, waarbij 'gangmaking' de renner op dynamische wijze rond de piste loodste, werden opgehitst door aanzienlijk hogere snelheden en een dolenthousiast publiek. De naam 'stayer'

¹⁰¹ DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 19.

verwees naar de renners, die op een fiets met een kleiner voorwiel achter de draaiende rol van de gangmaker dienden te 'blijven' – aan de achterkant van de stayermotor was een beugel voorzien, waaraan een rol bevestigd werd.¹⁰² Zoals eerder vermeld betrof de populairste competitie 'halve fond' - wedstrijden tot honderd kilometer of over een periode van drie uur. Aanvankelijk werden renners in deze krachtmetingen vooruit gestuurd door tandems, tripletten of quadrupletten¹⁰³, of zelfs tandems voor vijf personen - later opteerde men hoofdzakelijk voor zware stayermotoren.¹⁰⁴

De alom geprezen drang naar snelheid van de elitaire sportman, resulteerde aan het begin van de twintigste eeuw in een ruime focus. Naast wielrennen waren motorische sporten een fervent modeverschijnsel: vliegsport, racen met auto's of motoren. Vele wielrenners zouden in deze periode, op de top van hun 'cyclische' kunnen, de fiets inruilen voor de motor, de auto of het vliegtuig.¹⁰⁵ De 'motorische fiets' of motorfiets, reikte zich aan als een complementaire aanvulling voor de stayerwedstrijd. Slechts een gangmaker diende het gevaarte te besturen, en zorgde er tevens voor dat de stayer haast volledig beschermt was voor de wind. Sterker nog, achter de brede stayermotor die vaak zelfs uitgerust was met een windscherm, kreeg de renner een stuwende windstrooming in de rug. Wel groeide de discipline uit tot een staaltje van pure waaghalzerij. In een verregaande zorg om snelheid, gewicht en wrijving, was een toenmalige baanfiets – evenals als haar moderne variant – niet voorzien van remmen, om het totale gewicht te minderen. Renners dienden te remmen door hun fiets op de baan van beneden naar boven te sturen.¹⁰⁶ Het gebrek aan de nodige stuurvaardigheid, te midden van verbluffende snelheden en andere motoren, benam velen zelfs letterlijk de adem. Verschillende stayers lieten het leven tijdens het beoefenen van de spectaculaire discipline: de Duitser Willy Schmitter; de Fransman Louis Darragon (1883-1918), wereldkampioen in 1906 en 1907; de Duitser Peter Günther, de wereldkampioen van 1911; de Fransman André Raynaud (1904-1937), wereldkampioen in 1936.¹⁰⁷

¹⁰² K. 'T HART, 'De stem van Heinz Jakobi', *De Muur: Wielertijdschrift voor Nederland en Vlaanderen*, 25 (2009), 86; 90.

¹⁰³ Een fiets gelijkaardig aan een tandem, bestemd voor vier personen.

¹⁰⁴ MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 16; F. DE ROOSE, *Mémoire du cyclisme*, 'Index de la piste', 2011 (<http://www.memoire-du-cyclisme.net/piste/piste.php>).

¹⁰⁵ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 47-48.

¹⁰⁶ DE VRIES, *Baanwielrennen in Apeldoorn*, 'Materiaal baanfiets'.

¹⁰⁷ FRANZ, *Der vergessene Weltmeister*, 18; VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 134; 448.

2.4.2 'Charelke Verbist'

Aan het begin van de eeuw verloor België bovendien op tragische wijze een jeugdig toptalent, in de persoon van Antwerpenaar Charles Verbist (1883-1909). Verbist bouwde op jonge leeftijd een veelbelovende carrière uit, onder meer achter de beroemde gangmaker Jan Olieslagers¹⁰⁸, bijgenaamd "Jan zonder Vrees". In 1907 werd Verbist tweede op het wereldkampioenschap, in 1908 veroverde hij de nationale titel. Een krachttoer die hij in 1909 zou herhalen en verbeteren, door eveneens de Grote Prijs van de Koning te winnen. Op 21 juli echter, tijdens de Grote Prijs van België op de Brusselse Karreveldlaan, kreeg zijn gangmaker Ceurremans een klapband. Verbist verloor de controle over het stuur, raakte de rol van de gangmaker en knalde vervolgens tegen de balustrade. Bovendien werd hij aangereden door de Duitse gangmaker Meinhold. Charles Verbist overleed op tragische wijze voor de ogen van het publiek – de stayerdiscipline was op slag een icoon rijker.¹⁰⁹ De weken, maanden en jaren na zijn dood ging zijn overlijden van mond tot mond, via een populair volksliedje dat niet naliet het gevaar van de snelle piste te onderstrepen:

"Charelke, Charelke, Charelke Verbist!

Odde ni gereje op de pist!

Odde ni gelege in de kist!

Charelke, Charelke, Charelke Verbist!"¹¹⁰

Omwille van het verhoogde risico werd de stayermotor vanaf de jaren twintig al geregeld vervangen door een dernymotor. De pistier in het zog van de gemotoriseerde fiets ving heel wat meer wind dan achter een beschuttende motor, maar hoefde niet constant te vrezen voor behoud van lijf en leden. Bovendien ademde de renner minder schadelijke uitlaatgassen in. De motor, duur in aanschaf en onderhoud, kende een stille aftocht.¹¹¹ Tijdens de periode van het interbellum zou ook de populariteit van stayerwedstrijden geleidelijk aan verwateren. Het monotone karakter van de competitie moest plaats ruimen voor meer opwindend vuurwerk, aangevuurd door zovende versnellingen en geniale lieden: het peloton der sprinters trad aan in volle belangstelling.

¹⁰⁸ Antwerpenaar Jan Olieslagers (1883-1942), 'Den Antwerpschen duivel', trad in competitieverband aan in zowel het wielrennen, het motorrijden als de vliegeniersport. Daarnaast trad hij veelvuldig aan als gangmaker voor stayerwedstrijden. De grootste bekendheid zou hij echter verkrijgen via de vliegsport, waar hij zich vanaf 1908 op concentreerde. (VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 47-48.)

¹⁰⁹ VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 554.

¹¹⁰ P. GELDHOF en D. VANYSACKER, *En de broodrenner, hij fietste verder. Het wielrennen in België tijdens WO II*, Leuven, 2005, 17.

¹¹¹ SH, *VLA*, Wielrennen – doos 137 Baanspecialiteiten, 'Wordt mijnheer zware motor verdrongen door jongeheer demy?', 1955.

2.5 De zuivere snelheid

“Het was de sport die meer begeesterde dan de kunst. (...) De sprint is gelijk de Pijl van Amor. Hij doorpriet ieder elk mensenhart, zelfs het ongevoeligste.”¹¹²

De sprintwedstrijd, of een proef in ‘zuivere snelheid’, was vanaf de beginjaren van de wielervedstrijd een uitdaging die de snelle spurter maar al te graag aanging. Als spectaculaire exponent van de roemruchte en pertinente drang naar snelheid en dynamisme, kon het korte, maar ‘oh zo krachtige’ spurtnummer rekenen op heel wat reikhalzende belangstelling van publiek en pers, zowel als onderdeel voor een ‘combiné’ – een wedstrijd waarin een combinatie van verschillende wielervedstrijden gereden werd – als de afzonderlijke wedstrijd in zuivere snelheid. De sprinter sprak tot de publieke verbeelding en werd vanuit een ander perspectief bekeken. De zuivere sprinters waren binnen het wielervedstrijd een klasse apart.

2.5.1 De aristocraat van bescheiden afkomst

“De jongen van lage afkomst kan aristocratische hoogten bereiken door zijn perfecte lichaam in dienst te stellen van perfecte techniek.”¹¹³
[Abdelkader Benali]

De sprintwedstrijd vroeg om een flits van snelheid, om een vliegensvlug staal van menselijk kunnen. De sprinters waren immers zelf, naar de woorden van Jan Boesman, ‘de snelste zonder motor aangedreven mensen ter wereld’. In enkele seconden kon de wielervedstrijder accelereren naar topsnelheden die alle verbeelding tartten. De wedstrijden, verreden over slechts enkele baanrondes, hadden omwille van de relatief korte duur een hoge intensiteit. In een vergelijking met het wielervedstrijden op de weg kan men stellen dat elke wedstrijd gereden werd als een ‘finale’, als een momentopname van gespannen zenuwen en verwachtingen. Het nerveuze gedrag van de ridders, in samenhang met de zuivere snelheid – een natuurlijke snelheid, bereikt zonder gangmaker of motor – maakte de wedstrijd aantrekkelijk voor een groot publiek, en bijgevolg winstgevend voor organisatoren. De sprint zou uitgroeien tot het koningsnummer van het populaire baanwielervedstrijden, aangevoerd door ‘edellieden’ op de fiets, die het fascinerende credo van snelheid tot een handelsmerk maakten. De grenzen van het menselijke kunnen aftastend, noemde men het sprintgedrag prijzend ‘de aristocratie van de piste’, en bij uitbreiding van de gehele wielervedstrijd. Een schril contrast met ridders uit andere disciplines, die ondanks een gulle inspanning het publiek niet zo wisten te betoveren als de sprinter. Aan duizelingwekkende snelheden werkten zij wedstrijden af,

¹¹² A. VAN DEN BROECK, *Jef Scherens, de caruso uit de sprinterswereld*, Antwerpen, 1948, 5.

¹¹³ A. BENALI, ‘Miguel (oftewel: de dood van een kommanneker)’, *De Muur: Wielervedstrijd voor Nederland en Vlaanderen*, 25 (2009), 96-97.

steevast kort van duur maar met een hoge intensiteit, ter vermaak van een steeds aangroeiende volksmassa.

Jan Boesman waagt zich in *De vliegende neger & de kleine koningin* aan een lyrische typering van de sprinter, de acrobaat van de zuivere snelheid. Op basis van een analytische studie merkt de auteur op dat de term aristocraat haast geen associaties mag oproepen met een adellijke afkomst, het betrof immers *“een aristocratie op basis van verdienste, want sprinters zijn doorgaans van bescheiden afkomst. Door persoonlijkheid en genialiteit hebben zij het tot Übermensch geschopt. Wielersport is wars van gelijkheid. Verschil moet er zijn. Alleen in het sportstadion mag dat nog zonder schroom worden verkondigd. Wielrennen is geen democratie, maar een aristocratie. De sprinters pronken boven aan de hiërarchie.”*¹¹⁴

2.5.2 Het toetsen van menselijke snelheid

De sprintwedstrijd kent van alle baandisciplines de langste levensloop. Een fascinatie voor snelheid en dynamiek uitte zich al in 1868 in de eerste sprintproef, overigens de eerste ‘bekende’ wedstrijd die ooit op een wielersbaan gereden werd. Plaats van afspraak was het Park van Saint-Cloud te Parijs, waar op 31 mei 1868 een sprint werd gehouden over een afstand van 1200 meter – een initiatief van de prestigieuze wielersclub Touring Club de France. Het betrof een uitdaging die eerder een tijdrit *avant la lettre* was dan een sprint: de deelnemers dienden op vélocipèden de afstand zo snel mogelijk af te leggen. De snelle wedstrijd, verreden over een aarden piste met licht oplopende bochten, zou te boek staan als een ‘schouwspel, uniek in haar soort’. In de regio rond de hoofdstad waren al eerder wielerswedstrijden georganiseerd, maar dit sprintspektakel kondigde werkelijk het begin van een sportieve era aan. De ‘eerste’ wedstrijd zelf verliep over twee manches: de eerste werd gewonnen door de Italiaan Polocini, de tweede was een maat voor de Engelsman James Moore.¹¹⁵

Het sprintnummer zou zich de komende jaren tegen hoge snelheid ontwikkelen tot een volwaardige wielersdiscipline. Doorheen het decennium van de jaren 1870 zou ze evenals de jonge wielersport echter wankel op haar benen staan. Felle kritiek, in samenhang met een slechts gestaag groeiende populariteit van fiets en wielersport, maakte dat de sprintwedstrijd pas tot volle bloei kon komen in de laatste twee decennia van de negentiende eeuw. Onder de vleugels van een welvarend Europees wielersklimaat – aangedreven door nationale sportorganen, de opkomst van wielersclubs, wielerspers

¹¹⁴ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 25-26.

¹¹⁵ MASO, *Het zweet der goden*, 9-10; FRANZ, *Der vergessene Weltmeister*, 14.

en geldschietters, technische vernieuwingen voor de fiets – vond ‘de proef in zuivere snelheid’ de broodnodige steun van een trouwe aanhang enthousiastelingen.

2.5.3 De sprintproef

Snelheidswedstrijden verkregen doorheen de jaren een geijkt uitzicht. Sprinters traden zo stevast aan in een individuele wedstrijd, waarin zij in een strijd van man tegen man enkel op zichzelf waren aangewezen. Men streed slechts tegen een enkele tegenstander, die men over enkele baanrondes diende te verslaan. Het aantal te rijden rondes varieerde meestal rond drie of vier stuks, afhankelijk van de specifieke baanlengte. De laatste ronde werd aangekondigd door het luiden van de bel, te eindigen in een finale spurt. Het kwam er voor de snelle man op aan te doseren, te bluffen, maar bovenal krachten te sparen voor een vaak beslissende eindsprint. Bovendien werd de wedstrijd over verschillende manches gereden. De uiteindelijke winnaar was hij die twee manches won. Bij de start van de eerste manche werd via loting bepaald wie op kop de wedstrijd diende te starten – wie op kop startte in de eerste manche, mocht zich in het wiel scharen tijdens de tweede manche. De loting was in het leven geroepen om de ondankbare koppositie aan te duiden. Wie in het wiel van de koploper zat, had immers de meest gunstige uitgangspositie. De renner zat beschut achter de rug van de voorganger en diende slechts diens ‘wiel te houden’, om tijdens de laatste decameters uit het wiel te springen en de wedstrijd te winnen.

Al te vaak echter probeerden de *aristocraten* de uitkomst van de loting ongedaan te maken, door zich te beroepen op een ‘surplace’, een manoeuvre waarbij men ter plaatse stilstaat in een poging de ander de kop op te dringen. Het betreft een acrobatische vaardigheid, waarbij de renner zijn fiets tracht te laten balanceren op de schuine wand van de wielerpiste, door beide pedalen horizontaal te houden – het voorwiel wijst naar de kant van de vooruitgestoken pedaal, afwisselend links of rechts. Aangezien het een indirecte aanfluiting was voor de officiële loting, werd door nationale en internationale instanties vaak overwogen de ‘surplaces’ te bannen. Officieuze verboden of plaatselijke reglementen verkregen een zekere invloed, maar een algemeen officieel verbod werd nooit van kracht – de praktijk vroeg slechts om een richtlijn.¹¹⁶ Het contrast tussen traag en snel, in

¹¹⁶ Pas vanaf 1963 werd door de Union Cycliste Internationale (UCI) besloten dat een sur-place niet langer als vijf minuten mocht duren. Het felbesproken manoeuvre mocht daarnaast niet uitgevoerd worden tijdens de eerste ronde van een snelheidswedstrijd, gedurende de rest van de wedstrijd mocht men echter wel ter plaatse blijven staan – met een toegestane duur van hoogstens vijf minuten. Op deze manier konden kampioenschappen en evenementen volgens een vooropgesteld tijdsstramien verlopen, zonder onnodige vertraging. (SH, VLA, Wielrennen – doos 137 Baanspecialiteiten, ‘Wereldkampioenschappen met maximum vijf minuten “ter-plaats-stilstaan”’; SH, VLA, Wielrennen – doos 137 Baanspecialiteiten, G. SITRUK, ‘Le sur-place’; SH, VLA, Wielrennen – doos 137 Baanspecialiteiten, R. MARTEL, ‘Sportlight: Niet meer dan 5 minuten surplacen’, 8 november 1963.)

de hand gespeeld door de 'surplace', werd als een verrijking voor de discipline beschouwd.¹¹⁷ Verscheidene toeschouwers vonden het fenomeen vervelend en tijdrovend, vele anderen waren dan weer vol bewondering over het kunstnummer – een opmerkelijk samengaan van concentratie, evenwicht en spierkracht. In de praktijk was het voor sprinters, toeschouwers en wedstrijdofficials vaak niet duidelijk of het manoeuvre nu toegelaten was of niet. De internationale richtlijn werd slechts zelden nageleefd door de renners, wat een groot aantal boetes en vermaningen opleverde. Strikt genomen werd ze toegestaan, met als enkele richtlijn dat men niet achteruit mocht rijden.

Wanneer de eerste manche gewonnen werd door renner A, en de tweede manche door renner B, diende een derde manche beslissing te brengen. Omwille van de verhoogde spanning - alles of niets, winst besliste definitief over geluk of verdriet - werd deze bloedsstollende manche dan ook 'la belle' genoemd. Vaak werd een sprintevenement over verscheidene dagen gespreid, omdat men de voorkeur gaf aan een volwaardig 'toernooi': een wedstrijdvorm waarbij men zich, via kwalificatiewedstrijden, diende te plaatsen voor de finale wedstrijden. Tijdens een kampioenschap trad een andere regeling in werking. Tijdens de kwalificatiereeksen was het niet vereist om als eerste over de streep te komen, maar om de laatste 200 meter van de wedstrijd in een zo snel mogelijke tijd af te leggen. Vervolgens werden de 16 besten, op basis van hun gereden tijd, geselecteerd voor de achtste finales.¹¹⁸ Acht renners stootten door naar de kwartfinales, vier naar de halve finales, twee renners maakten in de finale onderling uit wie de snelste sprinter van het moment was.

De sprintmeeting met het hoogste aanzien was, naast de nationale en internationale kampioenschappen, de Grote Prijs. Het betrof een verzamelnaam voor meetings die over geheel Europa georganiseerd werden. Vaak stond een resem aan baandisciplines op het programma, overschaduwde door de populariteit van het sprintnummer. Wanneer de aristocraten de piste betraden, laaide het gejuich op de tribunes op en werden plaatsen rond de piste schaars.

2.5.4 Variatie in het genre

Ondanks een gereguleerd wedstrijdstramien werd mogelijkheid geboden tot bepaalde variaties binnen de sprintdiscipline, met het oog op een verhoogde spektakelwaarde. Een nationaal of internationaal kampioenschap werd stevast beslist via wedstrijden met twee deelnemende renners, maar daarbuiten kon een organisator steeds opteren voor een sprint met drie renners. Een groter deelnemersveld versterkte het tactische steekspel doorheen de wedstrijd, maar veroorzaakte

¹¹⁷ MOEYAERT, *Van wielerveen tot ... velo-droom*, 13.

¹¹⁸ *Ibidem*, 12.

anderzijds veel meer incidenten waarbij renners elkaar hinderden. Andere mogelijke variaties op het genre waren enerzijds de spurt met handicap, de 'faire le pas' of de afvalwedstrijd.

Bij de handicapwedstrijd verkreeg een renner naargelang zijn capaciteiten, lengte of gewicht een achterstand of voorsprong op de andere deelnemers. De competitie kende voornamelijk een grote populariteit in welerlanden buiten Europa, met Australië als prominent voorbeeld. Australië, dat in deze periode nog opgedeeld was in verschillende Britse kolonies, kende van 1886 tot 1900 het ontstaan van de 'Australian Wheel Race': een 'nationale' discipline die de toenmalige provinciale grenzen oversteeg en verreden werd op gras, volgens het principe van 'scratch'¹¹⁹ – een wedstrijd over een afstand tot vijftien kilometer, waarin enkel de eindsprint van tel was. Zwaardere renners verkregen ten opzichte van lichtere tegenstanders een voorgift in yards.¹²⁰

Een andere variatie werd geboden via de discipline van 'faire le pas', waarbij een renner zich opofferde door de andere deelnemers op sleeptouw te nemen. De naam 'faire le pas' verwees naar deze renner, die 'initiatief nam'. Het tempo van de wedstrijd werd bepaald door een 'gangmaker' of 'haas' – een term afkomstig uit de atletiekwereld. De haas offerde zich op door als locomotief de andere renners op sleeptouw te nemen en de snelheid stelselmatig te verhogen. Een ronde voor het einde verdween de gangmaker uit de wedstrijd, waarna de overige sprinters naar de overwinning dongen. Het genre zou na de Tweede Wereldoorlog overigens navolging krijgen in de 'keirin'^{121, 122}. Haaks op deze discipline stond de afvalwedstrijd, waarin verschillende renners stelselmatig uit de wedstrijd verdwenen. Deze populaire competitie, die nooit het onderwerp werd van een

¹¹⁹ De discipline 'scratch' werd opnieuw opgepikt aan het einde van de twintigste eeuw en kreeg haar eerste wereldkampioenschap in 2002. De wedstrijd voor mannen verloopt over 15 kilometer, voor vrouwen over tien kilometer. De Zwitser Franco Marvulli kroonde zich in Kopenhagen tot de eerste wereldkampioen in de discipline. (*Mémoire du cyclisme*, 'Championnat du Monde de course scratch', 2008 (http://www.memoire-du-cyclisme.net/piste/mondial_scratch.php); *Mémoire du cyclisme*, 'Les disciplines de la piste', 2008 (<http://www.memoire-du-cyclisme.net/>).

¹²⁰ MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 13; SH, *VLA, Wielrennen - doos 137 Baanspecialiteiten*, R. MOENS, 'Rijden op gras in Australië', 5 maart 1981; *Mémoire du cyclisme*, 'Les disciplines de la piste', 2008 (<http://www.memoire-du-cyclisme.net/>).

¹²¹ Keirin, letterlijk 'competitie van de wielen', is een variant op de zuivere snelheid op de piste en is een van jongste subcategorieën uit het baanwielrennen. De discipline ontstond net na de Tweede Wereldoorlog in Japan, waar bij gebrek aan geld en middelen, wielrenners in plaats van paarden als spilfiguur fungeerden in gokwedstrijden. Op wielersbanen die tot 800 meter lang konden zijn droegen de renners grote gekleurde helmen, zodat de Japanse gokker makkelijker zijn favoriet kon volgen. Omwille van de financiële meerwaarde trokken veel Europeanen vanaf de jaren '50 naar Japan, waar ze hun kunnen tentoonspreidden in ruwe wedstrijden, gekenmerkt door nerveuze manoeuvres, ellebogenwerk en geregelde valpartijen. Het succes van keirin sloeg over naar Europa, waar bepaald werd dat de rol van gangmaker niet door een wielrenner, maar door een derny vervuld diende te worden. (SH, *VLA, Wielrennen - doos 137 Baanspecialiteiten*, 'Keirin', 21 augustus 1985; SH, *VLA, Wielrennen - doos 137 Baanspecialiteiten*, 'Keirin', 02 oktober 1980; K. GORDIS en G. GOETGHEBUER, 'Bookmakers et samourais', 02 mei 1986; MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 13-14.)

¹²² MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 13.

kampioenschap, omhelsde een spannende wedstrijd waarin de bedoeling werd meegegeven zo lang mogelijk in de wedstrijd te blijven. Ze zou hoofdzakelijk een ingang kennen binnen de subdisciplines van de moderne zesdaagse. Een peloton van renners begon aan de wedstrijd, maar op geregelde momenten - na een bepaald aantal ronden - werd er gespurtd. De laatste sprinter viel hierbij af. Dit stramien zette zich doorheen de tactisch geladen wedstrijd voort, tot de twee laatst overgebleven renners voor de zege spurten.¹²³

Een zuivere sprint kon daarnaast ook met twee renners verreden worden, meer bepaald op dezelfde fiets. Sprintwedstrijden voor tandems waren een aartsmoeilijke discipline, waarbij beide berijders van de tandem goed op elkaar ingesteld moesten zijn. Coördinatie in hoge mate, gekoppeld aan een nodige dosis kracht en evenwicht, was een vereiste voor de renners die zich aan dit kunststuk waagden. Op een weinig wendbare fiets slaagde men er echter in hoge snelheden te ontwikkelen en zelfs geregeld een 'surplace'-manoeuvre uit te voeren. De bewondering van het publiek voor deze zeldzame wedstrijden was groot.¹²⁴

Tot slot maakte de sprintdiscipline vanaf het begin van de twintigste eeuw integraal deel uit van de 'omnium'-discipline. Naar analogie met de meerkamp uit de atletiek, bestond de discipline erin de beste te zijn in een combinatie van wielproeven. Aan het einde van de manches diende de behaalde plaatsen opgeteld te worden. De winnaar was diegene met het minste aantal punten. De samenstelling van het omnium varieerde doorheen de tijd - Bert Moeyaert wijst op een historische variatie. In de jaren twintig primeerde de opeenvolging van een achtervolgingsproef, een snelheidsreeks en een stayerwedstrijd achter zware motoren. Vanaf de jaren veertig zou men echter opteren voor de populaire puntenkoers, in combinatie met de traditionele achtervolgingsproef en een tijdrif over 500 meter. Dit soort omniumwedstrijd werd vanaf de jaren zestig uitgebreid met een stayerwedstrijd achter derny's of een afvalwedstrijd. De huidige formule van de moderne omniumwedstrijd bestaat uit een snelheidsreeks, een tijdrif over een kilometer, een individuele puntenkoers en een achtervolging.¹²⁵

¹²³ MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 18-19.

¹²⁴ *Ibidem*, 14; Het type wedstrijd was van 1908 tot 1968 een Olympische discipline, al was de belangstelling voor de categorie sinds de jaren '20 fel teruggevallen. Voor amateurs werd er van 1966 tot 1994 een wereldkampioenschap georganiseerd, tevergeefs uitgaande van een scenario waarin de discipline enigszins aan de orde zou blijven binnen het pistemilieu (MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 14.)

¹²⁵ MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 19-20.

2.5.5 Het vliegende genie

Ondanks een veelvoud aan snelheidsdisciplines, waarin fabelachtige snelheden veelal een beslissende factor waren rond winst of verlies, stond het mondiale baanwielrennen al snel haast volledig in het teken van de zuivere sprintwedstrijd. Als ‘menselijke kanonskogel’, de ultieme uiting van een drang naar snelheid en competitie, was het aanzien van de sprintende aristocraat onweerlegbaar groot. De optimistische maatschappij van de *belle époque* – getypeerd als een welvarende periode voor de Eerste Wereldoorlog, van 1890 tot 1914 - werd gedreven door een *élan* van techniek en versnelling, en hield er aan zichzelf voortdurend te overstijgen. In een moderne samenleving die steeds sneller evolueerde, droomde men van vooruitgang en de toekomst. Sterke persoonlijkheden dienden een universeel devies.

De Europese burgerij ervoer een gouden periode in de periode rond de eeuwwisseling. Een leven van welstand uitte zich via een actieve deelname aan de wielersport, evenals een rol als fervente supporter van het gehele wielergebeuren. De wielersport bood een ultieme locatie ter vertier aan vele gegoede burgers: tastbare renners, opwinding en sensatie, rijk aan disciplines en wielersporters. De sprintwedstrijd kroonde zich bovenal tot vroege publieksliefhebber omwille van de atleten die haar discipline kleurden. In tegenstelling tot wedstrijden op de weg, waar extreme afstanden de mens fascineerden, of monotone uithoudingswedstrijden waarin renners eerder dood dan levend de meet bereikten, telde in de sprintdiscipline enkel het individu. Over een korte afstand vochten sprinters een strijd uit met elkaar én met de natuur. Steeds sneller en sneller, tot de prestatie een haast bovenmenselijke dimensie verkreeg. De sprintende ‘edelman’ leek wel een natuurlijk wonder, begiftigd met een uitzonderlijke begaafdheid tot snelheid. In de ogen van de toeschouwer was het vliegende genie geboren.

2.5.6 Een eregalerij van kampioenen

De levensloop en de grandeur van de sprintdiscipline laten zich het best benaderen aan de hand van de personen die haar groot maakten: haar wielersporters, en sterker nog haar wereldkampioenen. Zij zijn de pilaren waarop het prestige van de sprint steunde. Wie er in slaagde zich op te werpen als de snelste sprinter van de wereld, verzekerde zich van een plaats tussen de ‘groten der aarde’. De fascinatie voor de proef in georganiseerde snelheid uitte zich in verhoogde mate voor het prestigieuze wereldkampioenschap – een jaarlijks ijkpunt voor de intrinsieke kwaliteit van een wielersporters.

In het laatste decennium van de negentiende eeuw was de internationale wielersport tot volle wasdom gekomen. Nationale kampioenschappen zagen het levenslicht, net als een hele resem aan heterogene wedstrijden. Als koploper zou het baanwielrennen haar helden bekronen met een prestigieuze wereldtitel.¹²⁶ In 1883 waren tevoren de allereerste wereldkampioenschappen wielrennen georganiseerd, voor de afstand over vijftig mijl. In hetzelfde jaar kende men twee wereldkampioenen, achtereenvolgens François de Civry en F. Wood – de discipline over vijftig mijl zou echter slechts tot 1887 een wereldkampioenschap kennen. In 1893 was de tijd eindelijk rijp voor een eerste wereldkampioenschap in de sprint, om finaal aan te duiden wie zich een jaar lang ‘de snelste man op aarde’ mocht noemen. De proef, die enkel openstond voor amateurs, werd georganiseerd in Chicago, waar tevoren in 1879 de eerste Amerikaanse zesdaagse plaatsvond. De specifieke locatie maakte, in tijden van trein en stoomboot, dat enkel Amerikaanse renners aan de wedstrijd deelnamen en in het bijzonder zelfs enkel lokale renners. Chicago vormde voor deze periode het knooppunt van het treinverkeer in Noord-Amerika, maar hield toch voor velen een verre en dure verplaatsing in. De eerste plaats was op 11 augustus weggelegd voor Arthur-August Zimmerman (1869-1936), de viervoudige landskampioen. Zowel op de mijl, als over de afstand van tien kilometer, bleek hij een maat te sterk voor de tegenstand.¹²⁷

Zimmerman was een fenomeen. Razendsnelle tijden over zowel de honderd als de tweehonderd meter maakten “Zimmy” tot een gevierde kampioen in eigen land, evenals in Europa. Als onderdeel van een Europese tournee langs een reeks van sprintmeetings, won hij in 1892 het Europese kampioenschap over de Engelse mijl. “De vliegende Yank” zou verscheidene malen de oversteek maken en de Europese sprintwereld hevig door elkaar schudden. Een hoog beenritme, resulterend in een verschroeiend tempo en dito versnellingen – ‘sprongen van een kangoeroe’ in de ogen van de Franse sportpers - maakten hem tot een gretige veelwinnaar, meermaals bestempeld als ‘de beste aller tijden’.¹²⁸

In 1894 werd het wereldkampioenschap snelheid in Europa georganiseerd, meer bepaald in België. In de opkomende wielernatie leende Antwerpen zich uitstekend als locatie voor de titelstrijd. Omwille

¹²⁶ Het eerste wereldkampioenschap op de weg werd in 1923 georganiseerd, gewonnen door de Zweedse amateur Gunar Sköld. De eerste professionele wereldkampioen kon zich pas in 1927 aandienen, met de Italiaan Alfredo Binda als primus. (*Mémoire du cyclisme*, ‘Championnat du monde sur route amateur’, 2010 (<http://www.memoire-du-cyclisme.net>); *Mémoire du cyclisme*, ‘Championnats du monde sur route’, 2010 (<http://www.memoire-du-cyclisme.net>)).

¹²⁷ *Mémoire du cyclisme*, ‘Championnat du Monde des 50 miles’, 2009 (<http://www.memoire-du-cyclisme.net>); *Mémoire du cyclisme*, ‘Championnat du Monde de vitesse amateurs’, 2011 (<http://www.memoire-du-cyclisme.net>); VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 597.

¹²⁸ VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 597; BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 72-73.

van de keuze voor een Europese stad kwam een internationaal deelnemersveld aan de start – van Amerikaanse deelnemers was echter geen sprake. De winnaar werd de Duitser August Lehr (1871-1921), een beloftevolle jonge pistier. Een jaar later zou hij, omwille van problemen met zijn status van amateur, niet durven te starten op het wereldkampioenschap in eigen land, te Keulen.¹²⁹ Het wereldkampioenschap van 1895 betekende immers een aardverschuiving voor het sprintgelid. Het wereldkampioenschap stelde zich open voor professionele renners, zij die als ‘beroepsrenners’ met de fiets hun brood verdienden. De amateurklasse, lang verheven omwille van haar elitaire status, schoof een symbolische rang achteruit. Ze zou voortaan slechts een aanloop betekenen naar de beroepsklasse, waarbinnen de beste sprinters zich met elkaar maten. Een evolutie die stilaan de gehele wielwereld doordrong – de beroepsrenner haalde zijn gram.

De eerste professionele wereldkampioen sprint was een Belg, een telg uit een ras van elitaire coureurs. Als roemrijke vertegenwoordiger van een bloeiend nationaal wielerklimaat, trad Robert Protin (1872-1953) te Keulen naar voren. Luikenaar Protin had zijn naam en faam de afgelopen jaren gevestigd als viervoudig kampioen in eigen land – voor de periode van 1891 tot 1894 – en niet in het minst als Europese kampioen in 1892 en 1893. In eigen land trad hij een sprinttraditie bij die in volle bloei was, ingezet door pioniers als Emile De Beukelaer¹³⁰ en Lucien Hautvast (1865-1923). De opkomst van verscheidene wielbanen en evenementen gaven de aanzet voor een succesvolle lichtung, wiens faam de landsgrenzen ver oversteeg. De naam van Protin werd in één adem genoemd met streekgenoten als Louis Grogna (1879-1940), Charles Van den Bo(o)rn (1874-1958) en Jean Broka (1879-?) – in de welvarende stad Luik, rijk aan industrie en gegoede burgers, hadden zij de vermaarde wielbaan van La Boverie, geopend in 1891, als uitvalsbasis. De sprinters werden in eigen land bejubeld om het doorbreken van de Angelsaksische dominantie op wereldvlak, en gretig tegen elkaar uitgespeeld in verscheidene spurtduels. Uitschieters waren de immens populaire krachtmetingen tussen Robert Protin en Brusselaar Hubert Houben (1875-1943), die tot driemaal toe in Brussel en Luik georganiseerd werden.¹³¹ Tegen het einde van de negentiende eeuw zou voornamelijk Louis Grogna op de voorgrond treden, als de vaderlandse hoop in bange dagen.

¹²⁹ FRANZ, *Der vergessene Weltmeister*, 21.

¹³⁰ Jacques-Emile de Beukelaer (1866-1922) was een van de eerste fietsers van ons land, aangesloten bij de Antwerp Bicycle Club. In 1887 werd hij tijdens het officieuze wereldkampioenschap te Londen eindwinnaar over een hele resem aan disciplines en fietstypes. Daarnaast werd hij zes maal Belgisch en vier maal Nederlands kampioen. Hij was na zijn actieve carrière bij wielerexposities, oprichting en beheer van wielerpistes, en functionaris bij nationale en internationale wielerraden als de L.V.B. of de Union Cycliste Internationale, opgericht in 1900. (VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 16-18.)

¹³¹ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 37; VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 19; 28; 48.

Rond de eeuwwisseling deed de snelheid van een Franse aristocraat *pur sang*, het bloed van velen dan weer sneller stromen. Snel als een hazenwind, werd hij gevreesd door tegenstanders maar verafgood door de chauvinistische *beau monde* in Parijs. Een voormalige bakkersknecht die dankzij een vlamme sprint uitgroeide tot een volksheld, bewonderd door iedere wielersupporter in de mondaine lichtstad, en ver daarbuiten. Edmond "Piou-Piou" Jacquelin (1875-1928) toonde sprekend aan hoe de wielersport sociale vooruitgang in de hand werkte. Ondanks een bescheiden afkomst greep hij de kans die hem geboden werd een professionele wielrenner te worden. De bakkersknecht zou op de fiets zijn tegenstrevers knechten.¹³²

Jacquelin was een fysiek robuuste renner, een 'gebeeldhouwde god' in de ogen van het publiek. Een grote lichamelijke kracht stelde hem in staat een groter verzet rond te draaien dan de tegenstand, waardoor hij perfect kon uitkiezen waar en wanneer hij won. Een uitdagende tactisch steekspel werd de blauwdruk van zijn sprintwedstrijd. Zijn professionele wielercarrière, die zich uitspon van 1896 tot 1910, stond in het teken van pure dominantie, rijkdom en weelde. Een korte onderbreking van zijn loopbaan in 1898, omwille van de verplichte legerdienst, leverde hem de bijnaam "Piou-Piou" op, als klanknabootsing van een knallend geweer. Een symbolische roepnaam, die de 'infanterist van de piste' op het lijf geschreven was: Jacquelin 'knalde' ze allen naar huis. Doorheen zijn carrière verzamelde hij drie nationale titels, de wereldtitel in 1900 en meer dan twintig Grote Prijzen. De grootste eer verzamelde hij echter in eigen land, waar hij naar voren geschoven werd als een 'prijzbeest', dat de scalp van elke tegenstrever kon nemen. De Parijse wielersbaan Buffalo loofde een armband uit, 'Le Brassard', aan de sprintkampioen. Wie de armband droeg, diende elke uitdaging of sprintduel aan te gaan – een symbolisch kleinood, gelijkaardig aan de latere armbandcompetitie in de achtervolgingsdiscipline. Jacquelin verdedigde de armband succesvol doorheen zijn hele carrière, met slechts een beperkt aantal weken zonder. Enkel 'geluksvogels' konden hem de armband voor korte tijd afnemen, zoals de Nederlander Jaap Eden¹³³ ooit gelukte.¹³⁴

De Franse schrijvende pers creëerde een cultus rond zijn persoon, die Jacquelin zich liet welgevalen. Hij werd in de nasleep van Zimmerman's dominantie 'de snelste man op aarde' genoemd, en wist een riante hoeveelheid aan prijzengeld in de wacht te slepen. Zijn uitmuntende prestaties maakten

¹³² BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 28.

¹³³ Jaap Eden (1873-1925), bijgenaamd "De Locomotief", was een veelzijdige atleet, die zowel in het schaatsen als het baanwielrennen uitblonk. Als amateur behaalde hij tien nationale titels in verschillende disciplines, en werd hij bovendien wereldkampioen sprint in 1895. Bovendien vestigde hij in 1896 het toenmalige wereldrecord op de 1000 meter met staande start. Ten tijde van zijn overwinning op Jacquelin woonde hij in Parijs, waar hij er een liederlijk leven naast de sport op na hield. (VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 163-164.)

¹³⁴ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 28-31; VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 264-265.

hem tot een sportieve gladiator, die als spil diende voor meetings en duels. Organisatoren daagden een internationaal deelnemersveld uit om zich te meten met Jacquelin: “Was hij werkelijk onklopbaar?”

Jan Boesman maakt in *De vliegende neger & de kleine koningin* een bevlogen schets rond Edmond Jacquelin en zijn tegenstanders rond de eeuwwisseling. Parijs keek in die dagen uit naar een sportieve ‘clash der titanen’, een krachtmeting tussen “Piou-Piou” en de allerbeste Europese sprinters. De winnaar mocht zich tot de koning van de zuivere snelheid kronen. De wedstrijd zelf zou verreden worden in het Parc des Princes – de velodroom, sinds 1897 onder bestuur van Henri Desgrange, waar Jacquelin een prijzig exclusiviteitcontract mee afsloot – en kende vier protagonisten. Drie tegenstrevers zakten af naar Parijs, afkomstig uit Duitsland, Denemarken en België.¹³⁵

Willy Arend (1876-1964), bijgenaamd ‘der fesche Willy’, was een flamboyante burgerzoon uit Hannover. Bedeeld met knappe gelaatstrekken en een stel sterke benen, zou hij zonder moeite het Duitse thuispubliek voor zich winnen. Wanneer hij in 1897 te Glasgow de eerste professionele Duitse wereldkampioen sprint werd, verbreidde zijn stijgende roem zich over wierlminnend Europa. Hij verkreeg naam als levensgenieter en rokkenjager, maar vooral als de grote kampioen die hij was. Een status die enkel nog versterkt zou worden door vier nationale titels en bovenal de prestatie drie Europese titels op rij te halen – tijdens zijn opperste glorieperiode van 1898 tot 1900. Als ingenieursstudent ving hij in 1896 een roemrijke loopbaan aan, waarin hij menig publiek bespeelde, twaalf Grote Prijzen won en aan het einde ervan zelfs de zesdaagsen van Bremen en Kiel op zijn naam schreef, samen met landgenoot Eugen Stabe. De enige smet op het blazoën van zijn carrière was de roemloze nederlaag tegen Edmond Jacquelin, op het wereldkampioenschap van 1900. Arend zon rond de eeuwwisseling op wraak – de elitaire ‘hoogvlieger’ wenste te vliegen als weleer.¹³⁶

Thorvald Ellegaard (1877-1954) was het wierlperseudoniem voor Christian Christiansen, een boerenjongen uit Odense. Thorvald, ontleend aan de machtige Germaanse god Thor, zou zichzelf als ‘Ellegaard’ vernoemen naar de boerderij waar hij geboren was, en zich verder doorheen een lange loopbaan over achtentwintig jaar opwerpen als een heuse wielergod. Hij veroverde niet minder dan vierentwintig nationale titels, en zou om en rond de duizend overwinningen behalen. Bovendien werd hij zes maal wereldkampioen, een tot dan toe ongeëvenaard record – zijn laatste regenboogtrui behaalde hij in 1911, tien jaar na de eerste. Aan het begin van de eeuw begon ‘de ster van het

¹³⁵ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 30-31.

¹³⁶ *Ibidem*, 31-33; FRANZ, *Der vergessene Weltmeister*, 21; VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 24-25.

Noorden' net te rijzen, maar zag men voor hem alvast een prominente plaats aan het wielersfirmament weggelegd. Een jonge, doch waardige tegenstander voor Jacquelin.¹³⁷

Een laatste tegenstrever diende zich aan vanuit België. Louis Grogna werd geacht de hoop van het trotse vaderland te verzilveren, door de Franse wielerkoning naar de kroon te steken. Grogna, een volksjongen uit Luik, verplaatste zich als 'de kleine pastoor' schrijdend door het wielerklimaat. Omwille van zijn bril, dun behaarde kruin en korte gestel zag men aanvankelijk in hem geen spurtbom – een mening die zich al snel tegen de criticasters keerde. Zich beroepend op een klein verzet en een verschroeiend omwentelingsritme, diende hij de sprintwereld gepast van antwoord. Henri Desgrange, hevig bewogen door het kunnen van de brave Belg, verklaarde in deze periode dat de Belg "*intrinsiek de snelste van de wereld was*".¹³⁸ Een atypisch atletisch voorkomen verhinderde hem niet een mooie erelijst uit te bouwen. Hij zou in totaal twee grote prijzen op zijn naam schrijven naast enkele mooie ereplaatsen, en in 1899 nationaal kampioen worden bij de professionelen. Als jonge snaak van eenentwintig jaar oud was hij rond 1900 een topper in wording. Een dominantie in eigen land, verbreid naar verscheidene Duitse wedstrijden, maakte hem toch tot een zekere kanshebber voor de officiële koningstitel. Het ontbrak de aalrappe Grogna aan wedstrijdinzicht, maar mits een dosis geluk behoorde een glorieuze overwinning tegen de tactische meester, Edmond Jacquelin, zeker tot de mogelijkheden.¹³⁹

Het kruim van de Europese sprinters bond meerdere malen per jaar met elkaar de strijd aan. Organisatoren van sprintmeetings en Grote Prijzen zagen brood in het treffen tussen de snelle volkshelden. In het selecte wereldje van de sprint behoorde men zijn kunnen op regelmatige wijze te demonstreren. Het diende velen als sollicitatiebrief. Het was slechts een handvol – de snelste aristocraten - weggelegd werkelijk door te groeien naar de absolute top van het gebeuren. Enkel de allergrootsten werden, met het oog op een commerciële meerwaarde, keer op keer vastgelegd door organisatoren uit verschillende wielerslanden. Het deelnemersveld van wedstrijden bestond voor deze periode vaak uit lokale pistiers: een of meerdere vedetten, en verscheidene 'mindere helden'. Prestigieuze sprintduels, waarin internationale vedetten tegen elkaar aantraden, verbreedden het perspectief. Stilaan zou een internationale snelheidskalender vorm krijgen, in de hand gewerkt door de mondiale opkomst van wielersbanen en de groeiende mogelijkheden van het openbare vervoer – renners moesten immers de verplaatsing *kunnen* maken.

¹³⁷ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 33-36; VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 167.

¹³⁸ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 37.

¹³⁹ *Ibidem*, 36-38; W. JOURNEE, *De Wielersite*, 'Louis Grogna' (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=9447>).

Het wielerminnende Frankrijk speelde hierin een sleutelrol. Het bloeiende perslandschap, gestuwd door de verbeterde tweestrijd tussen de sportbladen *Le Vélo* en *L'Auto*, deed wedstrijden uitgroeien tot veldslagen met haast mythische proporties. Tot vreugde van pers en publiek, werd de populaire Europese strijd tussen de razendsnelle sprinters, 'de vliegende helden', rond de eeuwwende vervoegd door een vijfde protagonist. Een ebbenhouten Amerikaan, zwart als donker Afrika, maakte zijn intrede in een wereld die bol stond van een blanke superioriteit. Omgeven door afgunst, racisme en discriminatie zette Marshall 'Major' Taylor zijn eerste stappen in het wielrennen. Zijn voorkomen maakte hem tot mikpunt voor vele van zijn tegenstrevers, die hun tanden stukbeten op zijn prestaties en records. Taylor was een revelatie, die al spoedig ook op het 'oude continent' - aan de hand van een vliegende snelheid - zijn vleugels spreidde als 'de vliegende neger'.

Marshall Walter Taylor werd geboren te Indianapolis, Indiana, op 26 november 1878. Opgroeiend in een arm en groot gezin, had Taylor zijn afkomst niet mee. Zeker niet in de Verenigde Staten van Amerika, waar zwart en blank een duidelijk onderscheid inhielden. Ondanks het afschaffen van de slavernij, na afloop van de Amerikaanse burgeroorlog (1861-1865), werd de zwarte mens opvallend minder kansen toebedeeld. De opgelegde superioriteit van het 'blanke ras', uitte zich via een maatschappelijke ordening gericht op segregatie. Mensen konden niet voorbij kleur kijken. De lange weg naar de top zou voor Taylor bezaaid zijn met opzettelijke tegenslag, machtsmisbruik en xenofobie. Vaardig met de fiets zou hij als jongeling acrobatische kunstje tonen, ter promotie van een plaatselijke fietswinkel. Ter gelegenheid gekleed in een militair uniform, verkreeg hij door een toekijkende massa de bijnaam "Major". Een generaal op de fiets, die ook spoedig in wegwedstrijden en baanmeetings zijn sportieve kunnen kracht zou bijzetten. Tot groot ongenoegen van zijn blanke tegenstanders, die regelmatig weigerden om tegen hem uit te komen en wanneer ze dat wel deden, alle mogelijke manieren aanwendden om Taylor *niet* te laten winnen.¹⁴⁰

Ondanks een vijandig wielerklimaat, doordrongen van blanke belangen en favoritisme, wist hij spoedig uit te groeien tot een nationale topper. In 1898 werd de diepgelovige Taylor nationaal kampioen van de Verenigde Staten, al moest hij die titel delen. Omwille van een fractie binnen de overkoepelende wielerbond, de 'League of American Wheelmen' of L.A.W., had een groot deel van de liga zich verenigd onder de noemer van 'National Cycling Association' of N.C.A. - beide organisaties richtten dat jaar een nationaal kampioenschap in. Na enige twijfel besloot Taylor zich blijvend te binden aan de bekritiseerde LAW. Een gebrek aan tegenstand *maakte* 'Major' in de ogen van tegenstanders tot kampioen. Toch zou hij criticasters de mond snoeren door in 1899 het

¹⁴⁰ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 40-50; VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 525-526.

nationale kampioenschap opnieuw te winnen, net als het wereldkampioenschap in het Canadese Montreal. Op 20-jarige leeftijd schreef Marshall 'Major' Taylor geschiedenis, door zich – binnen de sportdiscipline van het wielrennen – tot enige zwarte wereldkampioen ooit te laten kronen.¹⁴¹

Na een derde nationale titel op rij, was Taylor in 1900 klaar om de oversteek te maken naar Europa. Zijn uitgebreide palmares, versterkt door een waarachtige hoeveelheid records, diende hem als vrijgeleide. Diep gebogen over een gekromd stuur met beugels – een recente uitvinding – brak hij onder meer het record op de mijl, de meest prestigieuze afstand naar Amerikaanse normen. Achter een gangmaker verwezenlijkte hij 'de snelste mijl in de geschiedenis', aan een verschroeiend gemiddelde van 73 kilometer per uur. Als razendsnelle afgezant van de Nieuwe Wereld, zou de komst van Taylor in 1901 heel wat losmaken in Europa, niet in het minst in Parijs. Tegen de achtergrond van de concurrentieslag tussen de sportbladen *L'Auto* en *Le Vélo*, werd de 'vliegende neger' het onderwerp van een ware mediastorm. Zijn sprintkwaliteiten – evenals zijn voorkomen en publieke gedrag – werden duchtig geanalyseerd. "Major" werd bekwaam geacht ook 's werelds beste, Edmond Jacquelin, te kunnen kloppen. Men zag in hem de waardige opvolger van Arthur-August Zimmerman.¹⁴² De getuigenis van Robert Coquelle, medewerker van *Le Vélo*, is de doorslag van de publieke opinie: "*Major Taylor is de meest buitengewone wielrenner die ik ooit het cement van de piste zag betreden. Hij is een mooie jongen met opmerkelijk fijne enkels. Taylor draait de benen rond met een wonderlijk gemak, terwijl hij diep op het stuur ligt, alsof hij slaapt, met het hoofd lichtjes langsij. Hij is lenig als een aap en zal iedereen in Europa verslaan.*"¹⁴³

Dat jaar zou Taylor geheel Europa doorkruisen, langs de wielervedbanen van onder meer Berlijn, Antwerpen, Bordeaux, Roubaix en Verviers. Hij won niet minder dan achttien van de vierentwintig sprintwedstrijden die hij betwistte. De wielervedwereld gaf zijn prestaties in volle bewondering een staande ovatie, maar verwonderde zich des te meer om zijn rijstijl. Het treffen tussen Marshall Taylor en het kruim van het Europese sprintgelid betekende een treffen tussen een 'Amerikaanse' en een 'Franse' manier van rijden. Een perceptie die geconstrueerd werd door de Parijse pers, in het verlengde van een chauvinistisch gevoel. De Fransen rekenden zowel de wielervedsport, als haar 'snelste discipline' in het bijzonder, tot het nationale bezit. In tegenstelling tot de Amerikaanse stijl – woest en heftig, rechttoe rechtaan – werd de Franse sprint als verheven beschouwd. Men trachtte als sprinter niet zo snel mogelijk de meet te overschrijden – als 'een losgelaten windhond' – maar verhief snelheid en de persoonlijke overwinning tot een kunstvorm. Een tactische insteek was van

¹⁴¹ VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 525-526.

¹⁴² BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 56-58; 125-130.

¹⁴³ *Ibidem*, 125.

belang, in een 'hevig spel van aantrekken en vertragen, explosief vooruitschieten en sur place'.¹⁴⁴ De woorden van Joris van den Bergh, een Nederlandse sportjournalist, scheppen in *Te midden der kampioenen* (1929) een illustrerende terugblik: "Die methode maakt onrustig. Je blijft steeds in dubio. Je weet niet, of hij weer zal afstoppen of dat hij ineens na zijn demarrage zal doorzetten. De methode intimideert en stoort je eigen opvatting, je voornemen. Je bent gedwongen, direct op hem toe te vliegen. Weifel je, dan zet hij door en dan blijft hij weg. En spring je op hem toe, dan springt hij weer weg, wanneer je bij hem bent."¹⁴⁵

Als apotheose van zijn Europese rondreis kwam 'de vliegende neger' uit tegen "Piou-Piou", het langverwachte duel om de koningstitel in de mondiale sprintdiscipline. Taylor versus Jacquelin behelsde een strijd die het sportieve oversteeg. De winnaar van het duel zou immers duidelijk stellen welk ras, zwart of blank, de bovenhand haalde in de zuivere snelheid. Op 16 mei 1901 werd de uitkomst schrijnend duidelijk. Jacquelin speelde zijn brute kracht op tactische wijze perfect uit, Taylor dolf in korte twee manches het onderspit. Een revanche, op 27 mei, draaide dan weer in het voordeel van 'Major' uit.¹⁴⁶ De 'cyclische' belangenstrijd tussen wit en zwart bleef onbeslist.

De strijd om de wereldtitel sprint zou aan het begin van de twintigste eeuw uitgroeien tot een Europese zaak, die door haar snelste pistiers onderling werd uitgemaakt. Zo veroverde Thorvald Ellegaard tot drie maal toe de wereldtitel, van 1901 tot en met 1903. Uitzondering op de eurocentrische machtsverdeling was de overwinning van Iver Lawson (1879-1937) in 1904, op de wereldproef in Londen. Lawson, een kind van Zweedse inwijkelingen, maakte deel uit van een roemrijk Amerikaans triumviraat, dat Marshall "Major" Taylor het vuur aan de schenen trachtte te leggen, op sportieve en onsportieve wijze. 'De snelle Zweed' kreeg zo binnen het Amerikaanse sprintcircuit voor deze periode de meeste diskwalificaties achter zijn naam. Hij sloeg de handen in elkaar met Floyd Mac Farland (1878-1915), de latere manager, en Frank Kramer (1880-1958) – een vurig bondgenootschap waar racistische gensters uit ontsproten.

Het slinkse trio trad geregeld aan tegen haar zwarte tegenstander. Bovendien werd de manche van een Amerikaanse sprintwedstrijd, volgens gewijzigde wedstrijdregels, verreden met vier spurters tegelijk. Twee renners hoefden slechts Taylor in te sluiten, om een vierde renner als 'gemanipuleerde' winnaar de meet te laten overschrijden. Moegestreden besloot Taylor dan ook in 1902 om nooit meer in de Verenigde Staten te rijden – een racistische tegenkanting beknotte zijn

¹⁴⁴ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 26; J. VAN DEN BERGH, *Te midden der kampioenen*, Baarn, 1981, 47.

¹⁴⁵ VAN DEN BERGH, *Te midden der kampioenen*, 54.

¹⁴⁶ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 189-201; 213-218.

intrinsieke kunnen. Verbolgen liet hij zich uit in de pers: *"Ik zal nooit meer in Amerika racen. Neen, nooit!"*¹⁴⁷ Het meer tolerante Europa werd een veilige toevluchtshaven, waar hij verschillende Franse Grote Prijzen op zijn naam schreef. De afwezigheid van 'de vliegende neger' maakte dat Frank Kramer op dominante wijze een indrukwekkende palmares kon verwezenlijken, over een periode van niet minder dan tweeëntwintig jaar. Naast overwinningen in verschillende Grote Prijzen en de zesdaagsen van Pittsburgh, Boston en Newark, veroverde 'Old Master' liefst achttien keer de nationale titel in het sprintnummer: onafgebroken in de periode van 1901 tot en met 1916, en afzonderlijk in 1918 en 1921. Kramer stond bekend als een ernstig en toegewijd renner, die een professionele wielersportbaan als een levenswijze zag. Alles stond ten dienste van de sportieve prestatie. Joris van den Bergh typeert 'hét idool der Amerikanen': *"Zijn snelheid was niet te evenaren, zijn tactiek was brilliant [sic], zijn toewijding voorbeeldig. Hij had een ongekennde hoge opvatting van het rennerschap en alles wat maar van twijfelachtige invloed kon zijn, negeerde hij of ontweek hij angstvallig, om als renner maar het hoogste te kunnen geven."*¹⁴⁸

Een toegewijde levensstijl versterkte een natuurlijke voorgift. Een sterke eindsprong stelde hem daarnaast in staat ook in Europa te zegevieren, waar hij drie succesvolle tournees ondernam. Kers op de taart van zijn carrière was de overwinning in het wereldkampioenschap van 1912, verreden in het Amerikaanse Newark, New Jersey. Drie jaar later zou hij op dezelfde locatie opnieuw zegevieren, al werd dit officieuze wereldkampioenschap omwille van de oorlogsjaren niet erkend door de UCI.¹⁴⁹

De edities van de wereldkampioenschappen van 1905 tot en met 1911, tussen de Amerikaanse uitschieters van respectievelijk Iver Lawson en Frank Kramer, zouden op naam komen van roemrijke Europeanen. De titelproeven werden dan ook telkens op het 'oude continent' georganiseerd. Thorval Ellegaard, die in totaal zes wereldtitels zou veroveren, werd op de erelijst afgewisseld door een triumviraat uit Frankrijk: Gabriël Poulain¹⁵⁰ in 1905, Emile Friol¹⁵¹ in 1907 en 1910, en Victor Dupré¹⁵²

¹⁴⁷ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 189-201; 231.

¹⁴⁸ VAN DEN BERGH, *Te midden der kampioenen*, 62.

¹⁴⁹ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 227-230; LAFOSSE, *Wielersportvaria*, 95; BEVING, *Le cyclisme*, 236; VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 297;

¹⁵⁰ Gabriël Poulain (1884-1953), bijgenaamd 'l'Ange Gabriël', was een tactische grootmeester die zijn 'engelenstatus' bekam door zich in vijftientwintig Grote Prijzen de beste van het pak te tonen. Doorheen zijn carrière werd hij twee maal Frans kampioen in de sprint. (VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 437-438.)

¹⁵¹ Emile Friol (1881-1916) was een explosieve veelwinnaar, die zowel over een sterke demarrage als 'jump' beschikte. Naast de overwinning in 29 Grote Prijzen, werd hij in eigen land tot vijf maal toe nationaal kampioen. Zijn grote kunnen resulteerde daarnaast eveneens in twee Europese titels, net als twee wereldtitels. (VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 191.)

¹⁵² Victor Dupré (1883-1938) was een krachtige baansprinter, die aan de hand van een groot verzet zijn tegenstanders wegblijs. Het jaar 1909 was het hoogtepunt uit zijn wielersportbaan: hij won immers naast de

in 1907. De voorgaande jaren moest een ambitieuze Duitser zich tevreden stellen met verscheidene ereplaatsen, maar in 1913 was het dan eindelijk toch raak. De overwinning in het wereldkampioenschap bezorgde Walter Rütt (1883-1964) een 'tweede adem' – ze luidde immers het tweede deel van zijn loopbaan in. Als veelzijdig baanwielrenner had hij op jonge leeftijd zijn eerste stappen gezet in het professionele circuit, en met succes: op 18-jarige leeftijd veroverde hij zijn eerste Grote Prijs in de snelheid. Volhardend ging hij op dit *élan* door, in verschillende disciplines. Wel week hij in 1904 uit naar Australië, om zo de verplichte legerdienst in Duitsland te ontlopen. Na een tweejarige periode van inactiviteit nam hij vanuit Frankrijk de draad terug op. Zo was hij in 1907 samen met de Nederlander John Stol (1885-1973) de eerste buitenlander die de zesdaagse van New York won. Later zou hij zich voor koppelwedstrijden laten binden aan Thorval Ellegaard – samen vormden ze een vrijwel onverslaanbaar duo. Voor zijn eerste titel als wereldkampioen, had hij een enkele nationale titel en om en rond twintig Grote Prijzen op zijn conto. De loopbaan van 'Der Kaiser' zou zich doorheen de oorlogsjaren uitstrekken tot 1925, wanneer hij zich op 42-jarige leeftijd terugtrok uit het baanwielrennen. Een recordaantal van 26 Grote Prijzen, 3 nationale titels en een overwinning in de zesdaagse van Berlijn, voegde hij na 1913 toe aan de palmares van een gouden era.¹⁵³

De Eerste Wereldoorlog vormde een breukpunt, waarin wielrennen zoals eerder aangegeven naar de achtergrond verschoof. Het baanwielrennen kende een periode van inactiviteit. Logisch gevolg van deze malaise was het ontbreken van initiatief en middelen tot het organiseren van wereldkampioenschappen. Bovendien betekende het oorlogsgeweld een constante dreiging. Het sprintergelid zou pas ruime tijd na het einde van de wereldbrand opnieuw haar allerbeste 'aristocraat' bekronen, via een wereldproef in 1920. Laureaat werd Robert Spears, de 'vliegende Australiër'. "Bob" Spears was afkomstig uit Sydney in Australië, en zou op jonge leeftijd de vruchten kunnen plukken van een uitzonderlijk uithoudingsvermogen. De Engelse traditie van het wielrennen was aan het einde van de negentiende eeuw overgewaaid naar haar Australische kolonies, om nooit meer te verdwijnen. Een levendige zesdaagsencultuur werd voor de Wereldoorlog gekleurd door Spears, die 1913 in drie weken tijd de uithoudingswedstrijd zowel in Sydney als in Melbourne op zijn naam schreef.¹⁵⁴ Als ambitieuze pistier, gedwarsboomd door de oorlogsjaren, besloot hij in de aloude welercontinenten zijn heil te zoeken: de Verenigde Staten en Europa. Zo won hij in 1916 samen met

Franse kampioenentruï ook de wereldtitel. Verder schreef hij veertien Grote Prijzen op zijn naam. (VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 159.)

¹⁵³ SH, *VLA*, Wielrennen – Doos 135: alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners), VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 475-476; SH, *VLA*, Wielrennen – Doos 135: alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners), 'Sprinters in zesdagenkoersen', *Gazet van Antwerpen*, 11 februari 1934.

¹⁵⁴ A. VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 66.

landgenoot Reginald McNamara de zesdaagse van Chicago, maar zou hij zich spoedig toeleggen op de zuivere snelheid. De keuze om zich in wiewerminnend Frankrijk te vestigen mag niet verbazen. Een wereldtitel werd zijn deel in 1920, evenals enkele Grote Prijzen, maar een vurige winnaarsmentaliteit werd getemperd door de prestaties van een roemrijke tijdgenoot: de Nederlander Piet Moeskops.¹⁵⁵

Piet Moeskops (1893-1964), bijgenaamd 'De Lange', was een veelzijdige atleet die aanvankelijk furore maakte in het worstelen. Zijn grote en gespierde gestalte kwam hem echter beter van pas in het baanwielrennen, waar hij zich zou opwerpen als een populaire vedette. Als hommage aan 's mans persoonlijkheid en zijn prestaties, bewoog Joris van den Bergh er zich in 1929 toe het werk *Te midden der kampioenen* te schrijven. Een biografisch verhaal, ingebed in de wondere wereld van het baanwielrennen, met aandacht voor anekdoten, tegenstanders, lyrische lofuitingen evenals tijdsgebonden realisme. Van den Bergh wilde echter vooral aantonen hoe Moeskops in het milieu van de sprinter stond, door te wijzen op zijn vernieuwende visie.

Moeskops had zijn naam als symbolische engelbewaarder meegekregen: 'moeskoppen' betekende immers in streektaal "de kop tot moes verpletteren, doden, verslaan".¹⁵⁶ 'De Lange' was van nature uit begiftigd met een blakend fysiek voorkomen, waardoor hij een aanzienlijke lichaamskracht kon omzetten in een verbluffende snelheid. Ondanks deze kwaliteit, gehard door een uitgebreid trainingsprogramma, was Moeskops een elegante pistier die naar perfectie streefde. Zo stond hij zelf in voor de technische verfijning van zijn baanfiets. Hij gebruikte onder meer langere cranks¹⁵⁷ dan het gemiddelde voorschreef, waardoor hij per omwenteling een grotere afstand kon afleggen dan de tegenstand – zijn voeten beschreven dan ook een grotere straal. Naast technische fietskennis was een tactisch wedstrijdinzicht een troef van Moeskops. Naar zijn woorden "win je met technische verfijningen centimeters, met tactiek meters".¹⁵⁸

Piet Moeskops was een geliefde renner, die op basis van zijn wedstrijdinzicht zelfs op slechte dagen een wedstrijd naar zijn hand kon zetten. Hij hield een tegenstrever aan het lijntje door te veinzen of te bluffen, en op het einde van de wedstrijd uit te halen met een korte maar hevige spurt – een explosie van kracht, voortgebracht door een groot doch traag draaiend verzet. "De krachtaanwending van de sprinter heeft een nuttiger effect op een langzamer draaiend kamrad, dan op een vlugger draaiend", zou hij meermaals laten optekenen.¹⁵⁹ Zijn sprintkwaliteiten maakten

¹⁵⁵ VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 508.

¹⁵⁶ VAN DEN BERGH, *Te midden der kampioenen*, 9.

¹⁵⁷ Het verbindingsstuk tussen het pedaal en de trapas van een fiets.

¹⁵⁸ VAN DEN BERGH, *Te midden der kampioenen*, 178-179.

¹⁵⁹ *Ibidem*, 41.

Moeskops in de jaren twintig tot de absolute voorman van de internationale sprint. Hij was een vertegenwoordiger van het bloeiende Nederlandse baanwielrennen, dat een periode van hoogconjunctuur kende. Stayer Frits Wiersma werd bijgetreden door de sprintsuccessen van beloftevolle jongeren als Gerard Leene en Jhr. Bosch van Drakestein.¹⁶⁰ Het succes van het baanwielrennen in Nederland was vanaf het begin van de twintigste eeuw ingegeven door een dwingende maatregel, gericht tegen de fiets. De opkomende wielersport bracht een verhoogde opwindingsmeting met zich mee, omwille van verkeersdruk met de fiets als nieuwe weggebruiker, maar evenzeer omwille van de blote benen van de fietser. Moralistische belangengroepen viseerden de 'verlokking van het blote vlees', en lieten hun invloed spreken aan de hand van de Motor- en Rijwielwet van 1905. Deze bepaalde dat wielervedstrijden op de openbare weg voortaan verboden waren. Bij mondjesmaat zou het verbod doorheen de jaren twintig op regionaal vlak opgeheven worden, maar de focus binnen het Nederlandse wielerklimaat lag onlosmakelijk op de piste. De opkomst van een wielereminentie als Piet Moeskops versterkte deze pragmatische evolutie.¹⁶¹

Als tweevoudig kampioen van Nederland, in 1917 en 1920, maakte Moeskops in 1920 de oversteek naar het Amerikaanse sprintmilieu, om daar zijn geluk te beproeven. Een lange zegereeks, met overwinningen tegen onder meer Frank Kramer, maakte hem tot een populaire gastarbeider, bedacht met de bijnaam 'Big Pete'. Omwille van de Amerikaanse tournee miste hij in 1920 het wereldkampioenschap in Europa - een afwezigheid die hij de komende jaren ruimschoots zou compenseren door vijfmaal goud te pakken, op zes edities. Zijn constante zegereeks op de wereldproef werd enkel in 1925 onderbroken, toen de Zwitser Ernest Kauffmann¹⁶² in het 'eigen' Amsterdam de overwinning wist binnen te rijden. Moeskops kon uitstekend 'pieken' naar kampioenschappen. Naast de jarenlange zegetocht op het wereldkampioenschap, werd hij eveneens negen maal sprintkampioen van Nederland.¹⁶³

In 1927 begon de ster van Moeskops op het internationale niveau echter te tanen. De dominantie van Big Pete zou inspirerend werken voor de Fransman Lucien Michard, die van dan af vier jaar lang de trui van wereldkampioen droeg. De snelste man ter wereld was opnieuw een Fransman - de geschreven sportpers zag in Michard een opvolger voor het oude bewind van sprintkoning Jacquelin.

¹⁶⁰ VAN DEN BERGH, *Te midden der kampioenen*, 100-111.

¹⁶¹ J. KROON, 'Georges Speicher, 1933. Crise? Quel crise?', *De Muur: Wielertijdschrift voor Nederland en Vlaanderen*, 25 (2009), 24-25.

¹⁶² Ernest Kauffmann (1895-1943) was een veelzijdig wielrenner, die zowel op de weg als op de baan uit de voeten kon. Als amateur won hij een nationale titel op de weg in 1916, en was hij nationaal heerser in de sprint van 1912 tot 1917. De overstap naar de beroepsrenners bleek een makkelijke overgang. Hij won naast een enkele wereldtitel in 1925 verschillende Grote Prijzen en veroverde verder dertien nationale sprinttitels. (VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 279.)

¹⁶³ VAN DEN BERGH, *Te midden der kampioenen*, 19; 68; VAN SCHOONDERWALT, *Te midden der kampioenen*, 368.

Lucien Michard (1903-1985) beschikte over een hoge mate tactisch vernuft, en wist dit doorheen een gevulde baan carrière perfect uit te spelen. Naast zijn jarenlange succes op het wereldkampioenschap werd hij tot acht maal toe Frans sprintkampioen – een doorslag van een sprekende dominantie op nationaal, zowel als op internationaal vlak. Daarnaast was hij al twee maal wereldkampioen bij de amateurs en olympisch kampioen snelheid in 1924, te Parijs. Een palmares dat meer dan driehonderd overwinningen telde, maakte hem met voorsprong dé Franse wielervedette.

2.5.7 De intrede van een Belgische wereldtopper

Het voorbije overzicht is een hulde aan de grote kampioenen die de sprintwereld vanaf haar ontstaan kende. De dominantie van een veelwinnaar uitte zich constant in de proef van het wereldkampioenschap. Een prestigieuze momentopname, die jaarlijks de snelste sprinter op aarde aanduidde. De nieuwe kampioen werd op slag een vedette, de voormalige kampioen verdween onherroepelijk naar een achtergrond van memorie en erelijsten. De wereld van het baanwielrennen behelsde aan het einde van dit hoofdstuk een geliefde traditie die een aanvang nam in de negentiende eeuw, maar die bij aanvang van de jaren dertig echter niets van haar populariteit moest inboeten. Het koningsnummer van de sprint zou mensen naar de wielersbaan lokken, de schrijvende pers tot vervoering brengen en een prestigieuze uitstraling genieten. De aristocratie van piste droeg de populaire kroon van het koningsnummer. De galerij van roemruchte sprinttenoren zou aan het begin van de jaren dertig vervoegd worden door een Belgische vedette, heersend over vriend en vijand. De zegereeks van koning Lucien Michard was op ongelukkige wijze doorbroken – de wielersbaan zocht een waardige opvolger: razendsnel, tactisch sterk en sportief, waardig op als naast de baan, geliefd omwille van zijn prestaties en voorkomen. Een lange lijst van kampioenen werd ondanks hun uitmuntende kunnen in de schaduw gesteld door een volksjongen uit Werchter. Jef “Poeske” Scherens maakte in 1932 op glorieuze wijze zijn intrede als keizer van het baangebeuren.

Hoofdstuk 1: Leven en loopbaan van een wielervedomeen

1. Hoe 'Poeske' geboren werd

“Daar woont naarstig volk en er wordt gezwoegd. (...) Ginds wonen kerels met kruim in de kuiten, onversaagd. Maar hun inborst is goed als zoete koek. Wie ze kent moet ze waarderen, want 't zijn 'echte'. Ginds werd Scherens geboren.”¹⁶⁴

[Georges Matthys]

Op een boogscheut van Leuven, bij de samenvloeiing van de rivieren Demer en Dijle, ligt het landelijke Werchter. Het dorp, verscholen in het groene grensgebied van het Hageland, liet zich vanaf de negentiende eeuw opmerken door de plaatselijke brouwerij van het streekbier Jack-Op, maar voornamelijk door de landbouw. Voor de plaatselijke bevolking, die steeds rond de drieduizend zielen telde, was het een noodzakelijke vorm van levensonderhoud. Naast de erwenteelt was vooral de asperge populair, geroemd als de koningin der groenten of 'het witte goud van Brabant'. De droge zandgrond van de Kempen, die uitlopers kent tot deze streek, leende zich uitstekend voor de aspergeteelt die zich vanaf 1880 ten noorden van Mechelen en in de streek tussen Leuven en Mechelen zou verspreiden.¹⁶⁵ In deze landbouwgemeenschap werd op 19 december van het jaar 1868 Felix Scherens geboren, als kind van Joannes Baptista Scheerens en Joanna Maria Nijs. Hij groeide op binnen een agrarische traditie, en zou het beroep van landbouwer overnemen van zijn vader. Als jongvolwassene verloofde hij zich met Regina Janssens uit Keerbergen, een dochter van Joannes Franciscus Janssens en Lucia Verelst. Het koppel huwde op 13 december 1892 en vestigde zich te Werchter.¹⁶⁶

Op 17 februari 1909 werd Josephus Scherens geboren, in de volkse wijk van de Hanewijkse Hoek waar het echtelijke paar een bescheiden huis bezat. Jef was het vijfde en laatste kind uit het huwelijk van Felix en Regina. Zoals de volksmond van een kleine gemeenschap het vroeg kreeg ieder in die tijd een roepnaam mee, naar een afkorting of eigenschap, ter gemak en familiariteit onder elkaar. De naam waarmee men ingeschreven werd in het gemeenschapsregister, werd al snel achterwege

¹⁶⁴ G. MATTHYS, *1934-1936* (De galerij der wielerkampioenen. 7^e Deel), Gent, 1947, 432-433.

¹⁶⁵ S. HEYLEN, 'Steden omringd door dorpen. De economische ontwikkeling', R. VAN UYTVEN e.a. red., *Geschiedenis van Brabant: van het hertogdom tot heden*, Leuven, 2004, 627; M. VAN DIJCK en L. VAN MOLLE, 'Arme en rijke boeren. Landbouw en platteland in een wijde cirkel rond de hoofdstad (1880-1950)', J. DE MAEYER en P. HEYRMAN red., *Geuren en kleuren: een sociale en economische geschiedenis van Vlaams-Brabant, 19^{de} en 20^{ste} eeuw*, Leuven, 2001, 122-123.

¹⁶⁶ W. VANDERSLOTEN, *Genealogie Wezemaal – Rotselaar – Werchter*, 'Felix Scherens & Regina Janssens', 2011 (http://vandersloten.be/wrw/wc65/wc65_052.htm).

gelaten. Zo geschiedde het ook ten huize Scherens. De kinderen van “Feke Schees” en “Ziene” kregen een liefkozende roepnaam mee, die hen voor het leven zou sieren. Eerstgeborene Jan of “Zone”, Lucie of “Lis”, Jozefien of “Fiene” en August of “Gust” of “Giel”, kregen in de winter van 1909 gezelschap van een jongste telg, Jozef of “Jef”.¹⁶⁷ De familie behoorde niet tot de hoogste welstand van het dorp, maar beschikte wel over een perceel landbouwgrond, waarmee in eigen onderhoud werd voorzien. Felix en Regina waren hardwerkend en principieel ingesteld, en hielden er als ouders aan waarden als eenvoud en vriendelijkheid door te geven aan hun kinderen. Bovendien verplichtte de economische realiteit hen te wijzen op het belang van inspanning, een ethiek voor het leven.

Om den brode was vader Felix aanvankelijk grondwerker bij de buurtspoorwegen in Zaventem – de verplaatsing maakte hij aan de hand van de toenmalige tramverbinding tussen Aarschot en Brussel.¹⁶⁸ Na de geboorte van zijn zoon Jef in 1909 zou hij tewerkgesteld worden in de plaatselijke brouwerij ‘Jack-Op’, opgericht in 1869. De bekende brouwerij was in handen van de familie Van Roost en bood werkgelegenheid aan meer dan honderd werknemers.¹⁶⁹ De nabijheid van de brouwerij, gelegen aan de Beverlaak in Werchter, maakte dat “Feke Schees” meer tijd thuis kon doorbrengen, op het land of als helpende hand bij de opvoeding van zijn talrijke kroost.

Moeder Regina was als huismoeder het lot van de getrouwde vrouw beschoren, en bekommerde zich logischerwijze hoofdzakelijk over het huishouden en de opvoeding van haar kinderen. Daarnaast hielp zij, net als haar kinderen van jongs af aan, mee op het land. De benjamin van het gezin, Jef, bracht een zorgeloze jeugd door in het landelijke Werchter, gekleurd door spel, plezier en kattenkwaad. Klein en fijn van stuk, zou hij zijn lichaamsbouw compenseren met andere kwaliteiten. Omwille van zijn energieke aard, kreeg blonde Jef van zijn moeder de bijnaam “Poeterke” mee, een benaming uit de streektaal voor springerige lammetjes. De koosnaam “Poeterke”, gangbaar in het Hageland – de streek tussen Leuven, Aarschot, Tienen en Diest - doelde op de vitaliteit en de energie van de jonge Jef Scherens. Vader Felix bracht later verbaasd uit *“dat hij tedjuë genoeg last gehad heeft om die aap in zijn wieg en op de kakstoel te houden.”*¹⁷⁰

¹⁶⁷ VANDERSLOTEN, *Genealogie Wezemaal – Rotselaar – Werchter*, ‘Josephus ‘Poeske’ Scherens & Clemence Verkist, 2011 (http://vandersloten.be/wrw/wc86/wc86_462.htm); Interview met Paul Scherens, 29 november. 2010; M. GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan van Poeske Scherens verschenen in de "De Haachtenaar" tussen 3 nov 1962 en 17 okt 1964*, Haacht, 1964.

¹⁶⁸ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

¹⁶⁹ D. DESAIR, *100 Jaar Jef ‘Poeske’ Scherens*, Tentoonstellingsbrochure, Werchter, 2009, 4;

VANDERSLOTEN, *Genealogie Wezemaal – Rotselaar - Werchter*, ‘Felix Scherens & Regina Janssens’.

¹⁷⁰ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 9.

1.1 Een oorlog dient zich aan

Aan de zorgeloze jeugd van Jef Scherens kwam in de zomer van 1914 voor onbepaalde duur een abrupt einde. België heerste immers aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog in een verhoogde staat van opwinding. Vanuit een neutrale oriëntering had het koninkrijk België de toegang tot de landsgrenzen ontzegd aan de Duitse troepen van keizer Wilhelm II. Deze hoopten immers, naar de richtlijn van het ‘Schlieffenplan’, via Nederland en België aartsvijand Frankrijk te kunnen aanvallen. Een omtrekkende beweging moest hen hiertoe in staat stellen. Wel wenste België als natie onafhankelijk te blijven, en wilde het niet betrokken raken in de oorlogsverklaring van Duitsland aan Frankrijk. De weigering van Albert I, koning der Belgen, maakte dat het Duitse Keizerrijk het neutrale België binnenviel. Op 4 augustus 1914 zouden de eerste Duitse troepen de landsgrenzen overschrijden en raakte het koninkrijk België ongewild betrokken in een mondiaal conflict dat op verschillende fronten zou losbarsten. Het verwoestende vuur van de ‘Wereldbrand’ zou zijn gensters laten uitslaan over het hele land, zo ook in Werchter. Gedurende enkele maanden werd in het binnenland hevig strijd geleverd, alvorens het front zich definitief zou verplaatsen naar het West-Vlaamse hinterland, de regio rond de rivier IJzer.

In het kader van twee Duitse militaire operaties, de Eerste Uitval (25 tot 26 augustus 1914) en de Tweede Uitval (9-13 september 1914) ingezet vanuit Antwerpen, bleek Werchter een mikpunt voor oorlogsgeweld. De militaire strijd zou het dorp gespaard blijven, maar wel werd het hard getroffen door verschillende wraakacties van het Duitse leger, gericht tegen de plaatselijke burgerbevolking. Naast verschillende doden en gewonden, zou de bezetter zich overgeven aan marteling, plundering en brandstichting. Naast meer dan 250 huizen die in as gelegd werden, werd midden september de dorpskerk, gewijd aan Sint-Jan-de-Doper, aan de vlammen overgeleverd. Bovendien werden de twee bruggen over de Dijle opgeblazen. De gemeente leed aanzienlijke verliezen op materieel vlak. Naast woningen was een groot deel van de veestapel in beslag genomen, en werden akkers en oogst volledig vernield – een levensgroot verlies voor een landbouwgemeenschap.¹⁷¹ Uit een vertrouwelijk verslag, uitgaande van de Belgische Boerenbond, werd de schrijnende situatie duidelijk: “*De gemeente Werchter met het gehucht Wakkerzeel behoort tot de zwaarst getroffen regio van het arrondissement Leuven. De levensomstandigheden zijn er erbarmelijk.*”¹⁷²

¹⁷¹ R. CASTEELS en G. VANDEGOOR, *1914 in de regio Haacht: kleine dorpen in de grote oorlog*, Haacht, 1993, 242-245; DESAIR, *100 Jaar Jef*, 4.

¹⁷² CASTEELS, *1914 in de regio Haacht*, 243.

De verwoestende oorlogsgruwel maakte dat vele mensen op de vlucht sloegen. Zowel preventief voor de oorlog, als tijdens de oorlogsjaren - een diepmenselijke reactie op de vergelding. In de turbulente weken die de 'Grote Oorlog' voorafgingen had Felix Scheren niet gearzeld. In een poging gespaard te blijven van de oorlogsgruwel, had hij besloten met zijn gezin uit te wijken naar Frankrijk. In het landelijke Mazairté, nabij Loudun, verkreeg het gezin onderdak in een leegstaande hoeve - een persoonlijke eigendom van de plaatselijke burgemeester, Monsieur Legrand. Loudun, gelegen in de regio tussen Poitiers en Tours, bleef doorheen de Wereldoorlog gespaard van geweld. In een turbulent Europa vormde het een oase van rust, waar het gezin Scherens zich moeiteloos integreerde. De jonge Jef kende er een gelijkaardig leven als in Werchter, hielp mee op het land en leerde zijn eerste lessen in de plaatselijke basisschool. Op jonge leeftijd maakte hij zich in op korte tijd de Franse taal eigen - allen waren het er roerend over eens *"dat hij het Frans slikte als kermiskost."*¹⁷³ Het zou een les voor het leven blijken. Na vier lange jaren van ballingschap kwam het Franse avontuur in november 1918 aan een einde. De oorlog was eindelijk afgelopen, de bevolking vierde feest en de lokroep van het thuisland werd ook voor de familie Scherens te sterk om te negeren. Het gezin keerde in 1919 dan ook terug naar de vertrouwde grond van heimat Werchter. Enkel Jan Scherens, de oudste zoon van het gezin, bleef achter in Frankrijk en beproefde geluk en een eigen gezinsleven in Loudun.¹⁷⁴

1.2 Leven om te werken, werken om te leven

Het leven in Werchter hernam zich snel naar aloude gewoonte. Na de verplichte schooltijd vulde Jef Scherens zijn dagen met acrobatie, fratsen en ravotten. Een energieke en nerveuze aard maakte dat de jonge Jef geen aanleg vertoonde voor zijn tijd op de schoolbanken, zijn atletische vaardigheden traden anderzijds des te meer naar voren. Een aangeboren gevoel voor lenigheid en behendigheid benutte hij op elk mogelijk moment. Na het moeizaam doorlopen van de lagere school verkreeg hij, naar de toenmalige traditie bij het afstuderen, een attest uitgaande van het 'Comité voor Beroepsoriëntatie'. Hierin werd een deskundig oordeel geveld over de verdere toekomst van de leerling. Verder studeren aan de middelbare school was duur, evenals de voor velen onbereikbare universiteit. Het was een voorrecht, enkel weggelegd voor de best presterende of meest gegoede kinderen. Een beroepsoriëntering diende dan ook geformuleerd te worden aan het einde van de lagere school. Het verdict van het attest was duidelijk voor Jef Scherens: *"Aanleg voor acrobaat! Geschikt voor alle handenarbeid!"*¹⁷⁵

¹⁷³ G. MATTHYS, 1934-1936, 433.

¹⁷⁴ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

¹⁷⁵ J. HAMELS, *Wielerpares uit de regio Haacht*, Herent, 2008, 74.

Het besluit rond de verdere toekomst van zijn jongste telg kwam echter in handen te liggen van vader Felix Scherens. Niet gewonnen voor de richtlijn van acrobatie, koos hij de meest logische kaart. De economische realiteit dreef hem in de richting van fabriek en handenarbeid. Het inkomen dat zijn zoon als arbeider kon verzekeren was welgekomen, en zou hem dienen als een goede leerschool. Vele gezinnen op het platteland betrouwden voor deze periode op de inzet van vrouwen en kinderen, en hadden een relatieve nood aan de financiële injectie van een werkend kind.¹⁷⁶ Noodgedwongen maakte Jef Scherens zoals velen rond hem op twaalfjarige leeftijd de stap van kind naar volwassene. “Feke Schees” maakte de keuze dwingend: “*Ga godomme werke, dan zulde ook wa verdiene!*”¹⁷⁷ Jef besloot de raad van zijn vader ter wille te nemen en vond werkgelegenheid in Haren, een deelgemeente van hoofdstad Brussel. Hij kreeg een betrekking bij papierfabriek ‘Usines Peters-Lacroix’, in de volksmond ‘t Papierke’ geheten. Korte tijd later besloot hij in te gaan op een aantrekkelijk voorstel, uitgaande van lederfabriek ‘Kwikmen’ uit Zaventem. Als ‘nagelaar’, een arbeider die leren vellen op kaders klemde, was hij verzekerd van een beter loon, dichterbij huis.¹⁷⁸

Bovendien kon hij de afstand per fiets afleggen. In deze periode was hij kind aan huis bij fietsenmaker Gust van Deuren uit Rotselaar, waar hij zijn ogen uitkeek op het wonderlijke staaltje van techniek.¹⁷⁹ De fiets werd in deze periode een vertrouwd gegeven binnen het landelijke straatbeeld. Ter vermaak en mobiliteit waren voornamelijk jongeren voor het ‘stalen ros’ gewonnen.¹⁸⁰ Voor een vriendenprijs deed de fietsenmaker Jef een eenvoudige damesfiets van de hand, waar hij dagelijks gebruik van zou maken. Hij sloot zich aan bij een groep van jonge arbeiders uit de streek die niet met de traditionele stoomtram uit Aarschot, over Haacht naar Brussel trokken, maar de fiets verkozen als vervoersmiddel. Een omvangrijke groep van werkende jongens uit Baal, Werchter, Tremelo en Betekom maakte dagelijks de verplaatsing tussen eigen gouw en de regio rond Brussel. Wie kon sloot zich aan bij de ‘groep van jonge veulens’, die aan de hand van de fiets een jeugdig enthousiasme lustig konden botvieren. De fiets werd een betaalbaar goed dat mobiliteit aan ontspanning koppelde - ontspanning omwille van de inspanning. De verplaatsing was gezond en vaak sneller dan de stoomtram, maar zou vooral het competitiegevoel bij Scherens aanwakkeren. Op geregelde momenten werd er onderling versneld, werden weddenschappen afgesloten of toonde men zijn kunnen op de fiets. Op een gewone damesfiets, zonder banden maar slechts met ijzeren

¹⁷⁶ M. REYNEBEAU, *Een geschiedenis van België*, Tielt, 2005, 137.

¹⁷⁷ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 10.

¹⁷⁸ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*; DESAIR, *100 jaar Jef*; H. LAITEM, ‘Poeske, kat met zeven levens’, *De Muur: Wielertijdschrift voor Nederland en Vlaanderen*, 14 (2006), 76; WMR, *Map Jef Scherens*, F. DAMAN, ‘Vaarwel Poeske’, *Sport 80*, 33 (1986), 52.

¹⁷⁹ SH, *VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen*, Map 5 Jef Scherens, ‘Jef “Poeske” Scherens (1909-1986)’, *Het Nieuwsblad*, 11 augustus 1986, 7.

¹⁸⁰ MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 53.

velgen, toonde “Poeterke” Scherens zich behendig en snel. In de wetenschap samen met broer August, in de volksmond “Giel” of “Gilleke” genoemd, over de snelste benen van dit gezelschap te beschikken, besloot hij een jongensdroom na te jagen en zich te wagen als renner.¹⁸¹

1.3 De Poes klauwt voor het eerst

In het zog van de populaire ‘safety’ of veiligheidsfiets die vanaf de jaren 1880 in België een afname vond, zou de fiets geleidelijk aan uitgroeien tot een sportieve constante, eerder in de stad dan op het platteland. In de wijde omtrek van de gemeente Haacht werd de lokale bevolking ‘opgeschrikt’ door de cyclische uitpattingen van gegoede pioniers. Naarmate de fiets goedkoper en betaalbaar werd, zou de zin om zelf te rijden bij menigeen toenemen. Het aanbod van de eerste fietswinkels reikte mensen een middel, de eerste wielclubs zorgden voor een gepaste omkadering. De prille wielersport was in gemeenten als Haacht, Werchter, Wakkerzeel, Tildonk en Kampenhout vanaf de eeuwwende niet meer weg te denken. Verschillende fietshandelaren of wielclubs zagen de meerwaarde in van een wielcompetitie. Tijdens de eeuwjaren voor de Eerste Wereldoorlog ontwikkelde zich in de streek een lokaal wielercircuit, ingevuld met wedstrijden, feesten en toeristische uitstappen. Bovendien werd de regio een strijdtoneel voor de vele provinciale wedstrijden die in het nabije en wielerminnende Leuven georganiseerd werden, de groene streek rond Haacht doorkruisend.¹⁸²

De ‘Grote Oorlog’ betekende een breuklijn voor de toenmalige maatschappij, in al haar facetten. Gebruiken en gewoonten van het dagelijkse leven vielen stil, verdwenen tijdelijk of maakten plaats voor andere. Toch hielden mensen vast aan wat hen boeide of fascineerde, zelfs in moeilijke tijden. De trouwe wielersupporter haalde zijn hart op aan sporadische wedstrijden, al werd dit enthousiasme snel bekoeld. De Duitse bezetter verbood wielervedstrijden van meet af aan, maar zou verscheidene proeven op baan of weg oogluikend toestaan. Het algemene verbod van 20 mei 1915 werd al snel herzien, maar de opeenvolging van oorlogsjaren bracht niet veel goeds. Omwille van de hoge Duitse belastingen op het fietsen, in samenhang met een tekort aan materialen als rubber voor de fietsbanden of hout als ondergrond voor wielerpisten, werden fiets en wielersport voor onbepaalde duur verbannen.¹⁸³

¹⁸¹ SH, VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen, Map 5 Jef Scherens, ‘Jef “Poeske” Scherens (1909-1986)’, *Het Nieuwsblad* (11 augustus 1986), 7; GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

¹⁸² VAN AERSCHOT, ‘De pioniers van de Haachtse wielersport’, 145-153.

¹⁸³ GELDHOF, *En de broodrenner*, 22-23.

Tijdens de laatste oorlogsjaren zou de wielersport met hernieuwde kracht haar élan opnieuw glans geven, zij het wel aarzelend. Her en der doken opnieuw wedstrijden op, waarin een beperkt deelnemersveld al trappend het oorlogsleed ver achter zich liet. Het Franse binnenland bleek een vrijhaven voor de eerste wielervedstrijden in de nadagen van de Wereldoorlog. Vanaf het voorjaar van 1917 werden verscheidene wedstrijden georganiseerd in de streek van rivieren Indre en Loire. Zo werd Parijs-Tours op 9 mei 1917 opnieuw op gang 'geschoten', met de Belg Phillipe Thys als triomfator. Thys (1890-1971) had aan de vooravond van de 'Grote Oorlog' in 1913 en 1914 de Ronde van Frankrijk gewonnen, en was er tijdens de laatste oorlogsdagen op gebrand aan te knopen bij vroeger succes. De verhoogde wielersportactiviteit zou zich tegen het einde van de oorlog uitbreiden naar het Verenigd Koninkrijk en later terugkeren naar de westelijke regio's van het Europese vasteland. In de aanloop naar het bevrijdingsoffensief werd in Noord-Frankrijk de '100 kilometer van Gravelines' ingericht - na de bevrijding en de verlossende wapenstilstand volgde België het Franse wielerveerbeeld. Te midden van schade, oorlogsleed en dofgrauwe ellende ontkiemde opnieuw een belangstelling voor het kleurrijke wielrennen. Toeschouwers lieten hun dagelijkse besommeringen achter zich en konden zich vergapen aan een atletisch schouwspel, dat het uiterste vergde van mens en fiets.¹⁸⁴

Jef Scherens was een aandachtige wielersleerling. Tijdens de periode van ballingschap in Frankrijk kon hij als kind voor de eerste maal bewust genieten van de wielersport. Met mondjesmaat ontwikkelde zich een fascinatie, die later alleen maar zou groeien tijdens de harde jaren in de fabriek. Begiftigd met een atletisch voorkomen en een kwikzilveren snelheid op de fiets, wou hij zichzelf in het strijdgewoel wagen. De mogelijkheid om zich op de fiets te bewijzen en een ander achter zich te laten, met het oog op geldelijk gewin, bleek te aantrekkelijk. Een praktische hand werd uitgestoken door broer Giel, twee jaar ouder, die als 'nieuweling' deelnam aan wedstrijden in de streek en over twee racefietsen beschikte. Wanneer Giel een wedstrijd betwistte, werd het peloton vaak op de voet gevolgd door een opvallende verschijning. Jef Scherens hield angstvallig de reservefiets van broer Giel bij zich, voor mocht deze lek rijden. Nu eens stond hij op een vaste plaats aan het parcours, dan weer volgde hij de wedstrijd op de fiets. De methode legde het duo geen windeieren, maar zou vooral het vuur bij 'materiaalman' Jef aanwakkeren. De zin om zich te meten werd concreet.¹⁸⁵

¹⁸⁴ SH, *VLA*, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielersportkampioenen, Map 5 Jef Scherens, H. BOSSIER, 'Wielervedstrijden tijdens Wereldoorlog I'; GELDHOF, *En de broodrenner*, 23.

¹⁸⁵ HAMELS, *Wielersporters*, 75; WMR, *Map Jef Scherens*, 'Wat ik me herinner', 16 juni 1978; WMR, *Map Jef Scherens*, [R.L.], 'Vijftig jaar geleden debuteerde Jef Scherens als wielersporters', *Ons Sportblad* (30 oktober 1978); WMR, *Map Jef Scherens*, L. DINGENEN, 'Poeske Scherens, een wielersporters', 2 oktober 1980.

In 1924 maakte hij zijn wielerdebuut in het nabijgelegen Betekom, waar een wedstrijd verreden werd voor de 'onder-nieuwelingen'. Deze categorie was niet aan leeftijdsvereisten onderworpen, waardoor renners van diverse pluimage en leeftijd aan de start verschenen: voormalige beroepsrenners, renners uit de vaste leeftijdscategorieën, debuterende jongelingen.¹⁸⁶ Enkel door zich in deze woelige categorie te tonen, kon een jeugdige renner opklimmen naar hogere categorieën. Als vuurdoop was de wedstrijd 'niet van de poes'. Scherens werd omwille van een gebrek aan ervaring gelost uit het peloton en koos bovendien een verkeerde route onderweg. "Nei! 't Is koers", riep men verbaasd uit langs de kant van de weg.¹⁸⁷ Jef besepte plots ten volle zijn fout, keerde op zijn passen terug en kwam pas uren na de winnaar ontgoocheld aan de aankomstlijn toe. In een volgende wedstrijd, gehouden in Werchter, moest hij noodgedwongen de strijd staken wegens een valpartij. Scherens kwam als debutant al snel in aanraking met de harde schaduwzijde van het wielrennen, maar hield vastberaden vol. Gebeten door de wielermicrobe werkte hij in het zog van broer Giel verscheidene wedstrijden af. Al snel moest hij niet meer lossen, en dong hij zelfs verschillende malen mee naar de overwinning.¹⁸⁸

Doorheen de week scherpte Scherens lijf en wedstrijdzin aan tijdens de dagelijkse ritten naar de werkplaats, op zondag werd haast elke week steevast een wedstrijd betwist. Aanvankelijk nog met wisselend succes, later sloop er een zekere constante in zijn prestaties. Een natuurlijke voorgift werd gestaald door de dagelijkse training, waardoor zijn kunnen op de fiets al spoedig kwam bovendrijven en resulteerde in klinkende munt. Ingeschreven in de categorie van de 'nieuwelingen', een leeftijdsgroep voor renners van zestien tot achttien jaar, zou hij in het wielerseizoen van 1926 zeven overwinningen boeken. Een aardig gemiddelde, dat de fervente toeschouwer niet ontgaan was. Jef Scherens maakte als beloftevolle spurter naam in het lokale wielercircuit en liet zich vanaf de zomer van dit jaar sponsoren door fietsenmerk 'Legia'. Guillaume Van der Velde, een fietsenhandelaar uit Haren die in de volksmond "Lomme Sissers" genoemd werd, wierp zich uit lucratieve overwegingen op als de eerste broodheer van Scherens.¹⁸⁹

¹⁸⁶ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; DESAIR, *100 jaar Jef*, 5.

¹⁸⁷ MATTHYS, *1934-1936*, 433.

¹⁸⁸ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 11-13.

¹⁸⁹ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*; WMR, *Map Jef Scherens*, 'Wat ik me herinner', 16 juni 1978.

1.4 De sponsor schiet geld

“Oordeelt zelf over de overwinningen, behaald in de koersen 1927, door de jeugdigen 18-jarige renner Jozef Scherens, “Poezeke”, op zijn rijwiel “Legia”. Al deze koersen zijn gewonnen en gereden op het rijwiel “Legia”, zonder de minste breuken aan zijn machien, uitgezonderd het springen van de tuben.”¹⁹⁰

[Guillaume Van der Velde]

Vanaf het einde van de negentiende eeuw zou het wielrennen, ondanks een heersend ethos van amateurisme, spoedig doordrongen worden van financiële belangen. Coureurs ontvingen startgeld of gages, en werden al te vaak geldelijk bedankt voor bewezen diensten. Men zag geld in de populaire sport. Niet alleen de zwoegende renners, maar ook organisatoren van meetings of baanwedstrijden, evenals wieljournalisten verdienden een aardige duit. Bovendien werd het wielercircus door velen als een ultiem promotiemiddel beschouwd. Reclame trad naar voren, met de wielrenners als levende uithangborden. Renners reden niet alleen zichzelf in de kijker, maar ook een bepaald merk. De samenwerking tussen een wielrenner en een gesponsorde wielerploeg bleek vanaf het begin van de twintigste eeuw een lucratieve zet.

Als wielerminnende natie mag het niet verbazen dat sponsoring van het wielrennen zijn oorsprong kende in de fietsenfabrieken van Frankrijk. Ter promotie van haar product richtten verschillende van deze bedrijven wielerploegen of fabrieksteams op, waarvoor de beste renners van het land werden aangetrokken. Hun overwinning zouden zij voortaan danken aan het materiaal dat hen ter beschikking werd gesteld door de industriële geldschieder. Het betrof louter fietsmerken, die op deze wijze hun producten in de kijker stelden. Niet alleen fietsen, maar eveneens toebehoren zoals banden, pedalen, remmen of zelfs massagezalf. Ronkende namen als Alcyon en Peugeot in Frankrijk of Bianchi in Italië, investeerden met succes in het professionele wielrennen. Samen met de faam van hun renners, werd de goede naam van producent en product verspreid. Verscheidene constructeurs bonden wielerkampioenen aan zich, als een samenwerking in beider voordeel.¹⁹¹ Zoals Patrick Cornillie opmerkt betreft het *“een logica die langs beide kanten klopt. Het zijn de vedetten die tot kopen aanzetten, het zijn de merken met de beste verkoops cijfers die in staat zijn de beste coureurs aan te trekken.”*¹⁹²

¹⁹⁰ SH, VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen, Map 5 Jef Scherens, G. VAN DER VELDE, ‘Wielrijders, opgepast!’.

¹⁹¹ P. CORNILLIE, *Marcel Kint. De langst regerende wereldkampioen ooit*, Kortrijk, 2011, 41.

¹⁹² *Ibidem*, 41.

Frankrijk zou vanaf de periode voor de Eerste Wereldoorlog kunnen bogen op een prestigieus wielerklimaat, waarbinnen een 'tri-partite' zich opwierp. Naast de centrale sportieve belangen, werd het wielrennen voortaan gekleurd door een bloeiende samenwerking tussen renner, sportieve merken en de fabrieksteams, en de schrijvende pers. De symbiose tussen de drie partijen zou het moderne wielrennen ingrijpend veranderen, en voortaan op commerciële wijze schragen. Kranten organiseerden wedstrijden of berichtten over wedstrijden, met als opzet hun lezersaantal te doen toenemen. Constructeurs zagen zowel in de renners als het geschreven dagblad een ultiem middel tot promotie. De samenwerking was stuwend en voordelig van aard, en resulteerde na de Eerste Wereldoorlog in een doorgezette professionalisering en popularisering van het wielergebeuren.¹⁹³

In tegenstelling tot de Franse *savoir de course* stond de professionalisering van het Belgische wielerklimaat tijdens het interbellum nog in haar kinderschoenen. Professionele wielrenners reden niet in dienst van een industriële constructeur, maar werden hoofdzakelijk vergoed door plaatselijke handelaars of ondernemers.¹⁹⁴ Renners uit eigen streek vormden een uitgelezen product om mogelijke klanten te bereiken. De actieradius van het sportieve merk was omwille van de kostprijs regionaal of provinciaal, maar verre van nationaal. In de lente van 1926 werd Jef Scherens opgemerkt als een vedette in wording, een naam om te verbinden aan de commerciële slag. Guillaume Van der Velde, de vernoemde fietsenhandelaar uit Haren, was een vertegenwoordiger van het fietsenmerk 'Legia', een constructeur uit Luik. Onder de roepnaam "Lomme Sissers" begaf hij zich onder het volk naar wielervedstrijden, waar hij systematisch op zoek ging naar jong talent. Omwille van de commerciële concurrentieslag met streekgenoot Jean "Velo" Van der Borgt, die de succesrijke streekrenner Puttemans uit Vilvoorde sponsorde, besloot "Lomme" zowel Giel als Jef Scherens aan zich te binden. De fietsenhandelaar voorzag hen als officieel agent voor 'Legia' van racefiets en toebehoren, en vergoedde hen bovendien voor geleverde prestaties. Onder voorwaarde dat hij zoveel mogelijk in de streek van Haren diende te rijden – met het oog op lokale promotie werden voornamelijk wedstrijden betwist in Nossegem, Vilvoorde, Diegem, Wemmel en Zaventem – kreeg Jef Scherens een kilometervergoeding wanneer hij een eerste of een tweede plaats behaalde: vijftien centiem bij een overwinning, vijftig centiem bij een tweede plaats – in de zeemvelfabriek verdiende hij ter vergelijking per dag net geen elf Belgische frank.¹⁹⁵

¹⁹³ MASO, *Het zweet der goden*, 15-20.

¹⁹⁴ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 41.

¹⁹⁵ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*; DESAIR, *100 Jaar Jef*, 7; ROESELARE, Wielermuseum, *Map Jef Scherens*, 'Wat ik me herinner', 16 juni 1978; WMR, *Map Jef Scherens*, L. DINGENEN, 'Poeske Scherens, een wiel sneller', 2 oktober 1980.

Gemotiveerd door de geboden kans, won Scherens op zondag 1 augustus 1926 de eerste koers die hij in loondienst betwistte. Zijn vormpeil, eerder aangescherpt met een zesde plaats in het clubkampioenschap van de Leuvense 'Stoempersclub' en een elfde plaats op het nationale kampioenschap, strekte hem tot eer.¹⁹⁶

1.5 De dominantie van "Poeske"

*"(...) Dat kleine, felle bazeke met de weerbarstige kortgeknipte blonde haren, ge raadt het nooit, onklopbaar op de... weg."*¹⁹⁷

[Jos van Landeghem]

In het najaar van 1926 ging de naam van Jef Scherens onder wielersupporters enthousiast van mond tot mond, aangezien hij op dominante wijze zijn stempel drukte op menige wedstrijd in en rond hoofdstad Brussel. Niet alleen op de weg, maar ook tijdens cyclocrosswedstrijden in het veld. Het Brusselse publiek smaakte de jonge spurter wel, en volgde met belangstelling zijn doen en laten. De "Poeter van Feke Schees" deed de menigte aanmoedigend joelen, en dit bij voorkeur met zijn roepnaam. Op aandoenlijke wijze gaf de tongval van de Brusselse wielervan aanleiding tot een koosnaam voor het leven. De naam "Poeter", die moeder Regina aan haar energieke zoon had geschonken, werd verbasterd tot "Poezze" of "Poeske". De naam verwees niet enkel naar het jonge, springerige geitje, maar was tezelfdertijd van toepassing op de koersstijl van de jonge Scherens. Als een kat bewoog "Poeske" zich door het peloton, om af en toe aan de hand van een scherpe sprint naar de overwinning te klauwen.¹⁹⁸

Het komende jaar zou de rode draad van het wielerseizoen van 1927, binnen de categorie van de nieuwelingen, geheel en al uitgetekend worden door de jongeman met de verbluffende eindsprint, Jef "Poeske" Scherens. Als ervaren nieuweling sloot hij zich aan bij de Leuvense 'Stoempersclub', waar hij indruk had gemaakt met zijn ereplaats op het voorgaande clubkampioenschap. De ambitieuze wielervereniging was opgericht in augustus 1908 te Heverlee, onder de naam 'Parksche Stoempersclub' – de naam ingegeven door de trainingslocatie van de club: het Park van Heverlee. De club werd op termijn een instituut binnen de Leuvense wielergemeenschap, en stond onder het volk

¹⁹⁶ MATTHYS, 1934-1936, 433.

¹⁹⁷ SH, VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen, Map 5 Jef Scherens, J. VAN LANDEGHEM, 'Jef Scherens sprint zich in het peloton der sterken', 1.

¹⁹⁸ SH, VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen, Map 5 Jef Scherens, J. VAN HELMONT, 'Het hoekje van onze lezers: Scherens van nu en de poes van 10 jaar vroeger', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (22 september 1936), 2; SH, VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen, Map 5 Jef Scherens, 'Het hoekje van onze lezers: Het ontstaan van den bijnaam "Poes"', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (24 september 1936), 2; WMR, *Map Jef Scherens*, 'Wat ik me herinner', 16 juni 1978; Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

te boek als de 'Stoempersclub'. Pas later, wanneer op 1 januari 1932 de zetel van de club overgebracht werd naar de Leuvense binnenstad - op het adres van Diestsestraat 44 - werd de naam als dusdanig veranderd van 'Parksche Stoempersclub' naar 'Stoempersclub Leuven'. Vanaf 1933 zou de wielervereniging, als erkenning voor haar sportief-maatschappelijk nut, het prefix 'Koninklijke' verkrijgen.¹⁹⁹

De club kende vanaf de tweede helft van de jaren twintig een opmerkelijke bloeiperiode, onder het charismatische voorzitterschap van Leuenaar Edward Van Hove. Als directeur van de succesvolle spiegelfabriek 'Van Hove', gevestigd in de Minckelersstraat te Leuven, voerde hij zelfs uit naar de Verenigde Staten.²⁰⁰ Zijn persoonlijke kapitaal stelde hij echter grotendeels ten dienste van de sportieve gemeenschap. Als mecenas en bezieler van de Leuvense voetbalsport en het wielrennen, was hij een ideale stuurman voor de 'Stoempersclub'.²⁰¹ Hij wenste een omgeving te creëren waarin de beloftevolle jeugd haar kans zou krijgen, gemotiveerd door sleutelbegrippen als vertrouwen en ambitie. De actie om Jef "Poeske" Scherens in de rangen van de club op te nemen, bleek dan ook een gouden zet.

Aangesloten bij de 'Stoempersclub' werd 1927 voor Jef Scherens een succesvol boerenjaar, waarin hij definitief zijn doorbraak als wielrenner forceerde. In de zesenvijftig wedstrijden waar hij aan de start kwam, behaalde hij veertig overwinningen, twee tweede plaatsen en zes derde plaatsen. De laatste en veertigste overwinning van het seizoen vormde de kroon op het geleverde werk. Te Leuven won hij op de 'Vélodrome Louvain Sportif', gelegen aan de Geldenaaksevest, het prestigieuze open kampioenschap dat wielervereniging 'Louvain Sportif' ieder jaar uitschreef. Het vormde het eindpunt van een machtig seizoen, waarin hij zijn kunnen onder meer verzilverde in een ongeslagen reeks van achttien overwinningen op rij – enkel een bandbreuk hield hem van een volgende overwinning.²⁰² Gedreven door de economische meerwaarde van een wielervezege, reed hij zich voortdurend de longen uit het lijf: *"Ik zette alles op alles, want er moest zaad in het bakje komen."*²⁰³

Gesterkt door zijn constante vormpeil over het gehele seizoen, besloot Jef Scherens zijn volledige aandacht te verleggen naar het wielrennen, en bijgevolg te stoppen met werken. Omwille van een werkongeval in de lederfabriek, waarbij een collega een nagel in het gezicht kreeg, besloot de

¹⁹⁹ LEUVEN, Stadsarchief, Map O. nr. 10.478, 'Stoempersclub'.

²⁰⁰ G. MISOTTEN en L. DESMET, *Vaartkom Weerspiegeld* (Straathistoires, Leuvense buurten in woord en beeld, n° 1), Leuven, 2008, 53.

²⁰¹ MATTHYS, *1934-1936*, 434; Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

²⁰² MATTHYS, *1934-1936*, 433-434; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 14; LAITEM, 'Poeske', 77.

²⁰³ WR, *Map Jef Scherens*, 'Wat ik me herinner', 16 juni 1978.

directie hem aan de deur te zetten.²⁰⁴ Onterecht beschuldigd volgde korte tijd later een rechtvaardige rechtzetting en Scherens kon opnieuw aan de slag, maar hij weigerde echter. Hij zag de kans schoon om definitief een geladen knoop door te hakken. Een leven als professionele wielrenner lonkte immers meer dan ooit. Mits de hij de lijn van het afgelopen seizoen kon doortrekken, was het voor hem geen levensnoodzaak meer nog te gaan werken in de fabriek. Hard labeur vormde vaak een rake samenvatting voor een werkdag die slechts gering betaald werd. Daar tegenover stond dat het geld dat via het wielrennen te verdienen was, een financiële aanlokking vormde die zijn loon als arbeider ruimschoots overtrof. Een gewonnen wedstrijd betekende omwille van de winstpremie, naast de specifieke kilometervergoeding, het equivalent van het loon uit een zesdaagse werkweek. Zo was een overwinning als nieuweling al snel 35 frank waard, in tegenstelling tot een weekloon in de fabriek van 65 frank.²⁰⁵ Bovendien wist “Poeske” zich verzekerd van de geldelijke steun van verscheidene rijke witloofboeren uit de streek. Als fervente supporters van de jonge wielheld, deden zij bij een zoveelste overwinning een duit in het zakje. Het deed hun begunsteling opteren voor een leven als wielrenner, dat louter in het teken stond van de lucratieve koers.²⁰⁶

Wel botste hij op het onbegrip van vader Felix Scherens. Te meer daar broer Giel, zegezeeker maar minder succesvol als zijn broer, vast bleef houden aan een combinatie van werken en wielrennen. “*Werken troef, koersen bijzaak*” was het devies dat vader hem voorhield vanaf de eerste wedstrijd die hij betwistte.²⁰⁷ Enkel door hard te werken kon men iets bereiken in het leven, de fiets diende slechts ter ontspanning. Het scepticisme dat “Feke Schees” aanvankelijk koesterde ten aanzien van zijn koersende zoon, had hij echter al snel laten varen. Het zou plaatsmaken voor een warme trots, omwille van het kunnen van zoon lief. Chagrijn sloeg om in een enthousiasme, dat op geen enkel moment verlies duldde. Vader Scherens volgde zijn zonen waar mogelijk en eiste steevast een maximale inzet. Giel en Jef Scherens beseften zo het belang de kansen te grijpen die geboden werden, en daar ten volle voor te gaan. De overgang naar de ‘beroepsrenners’ betekende een kantelmoment, dat in het voordeel uitdraaide van de jonge wielervedette. Als verdienstelijke jeugdrenners veranderden Giel en Jef Scherens prompt van sponsor: voor het wielerseizoen van 1928 reden zij in dienst van rijwielmerk ‘Schrapnell’.

Giel Scherens was gezien zijn leeftijd verplicht de overstap te maken naar de categorie van de ‘juniors’, broer Jef aarzelde niet en sloot zich vervroegd aan. Beide dienden hiervoor een aanvraag in

²⁰⁴ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*; SAL, *Map Jef Scherens*, ‘Jef “Poeske” Scherens overleden’, *Het Nieuwsblad* (11 augustus 1986).

²⁰⁵ WMR, *Map Jef Scherens*, L. DINGENEN, ‘Poeske Scherens, een wiel sneller, 2 oktober 1980.

²⁰⁶ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

²⁰⁷ MATTHYS, *1934-1936*, 433.

bij de B.W.B., die hen in staat stelde het nieuwe seizoen aan te vangen in een hogere categorie, met meer concurrentie en slagkracht. Ondanks de felle tegenstand dienden de broers dadelijk resultaat te rijden. Na het voorgaande successeizoen van het felle “Poeske”, waren de broers Scherens aangesproken door Fons van Achten, een voormalige atletiekkampioen uit Wakkerzeel. Als sportliefhebber en agent van ‘Schrapnell’, een fietsenmerk gefabriceerd door de broers De Vleeschauwer uit Ophasselt, waren zij hem opgevallen. In ruil voor materiaal en een financiële vergoeding, verbonden zij hun naam aan het merk. Giel Scherens zou ondanks een ‘machtige pedaal tred’ zijn prestaties als nieuweling niet kunnen doortrekken, en hing na het seizoen op spreekwoordelijke wijze zijn fiets aan de wilgen. Langere wedstrijden, tegen sterkere tegenstanders, deden hem definitief afhaken. Desondanks zou jongere broer Jef hoge ogen gooien, en zijn wil als kersverse junior het hele seizoen opleggen.²⁰⁸

Tijdens de eerste maanden van het jaar, wanneer de wegen nog niet berijdbaar waren, was de wielerman in de ban van het veld. Over het gehele land werd her en der het veld ingedoken, om de conditie te onderhouden of om op te bouwen richting de lentekoersen. In de eerste koude maanden van 1928 hield ook Jef Scherens zich warm in het veld. De ploeterende afwisseling van fietsen en lopen, gekoppeld aan technisch vernuft, was hem op het lijf geschreven. In Wakkerzeel, een gehucht van Werchter, won hij op overtuigende wijze het cyclocrosskampioenschap.²⁰⁹ Overtuigd door deze prestatie, kreeg hij voortaan steun en tactisch advies van streekrenner Pé Verhaegen, die in hem een beloftevolle crosser zag. Petrus Verhaegen (1902-1958), in de volksmond “Pé” genoemd, was eerder in 1925 nationaal kampioen veldrijden geworden. Later zou hij onder meer de Ronde van Vlaanderen en de Ronde van België voor ‘onafhankelijken’ op zijn naam schrijven, naast drie ritten in de Ronde van Frankrijk. Bovendien won hij in 1929 de wielersklassieker Parijs-Brussel.²¹⁰ Verhaegen, bijgenaamd ‘De panter van Tremelo’, was afkomstig uit deze nabijgelegen gemeente en trainde vaak in de omgeving van Werchter.²¹¹ Zijn ontmoeting met de jonge Scherens, enkele jaren eerder, gaf aanleiding tot een vriendschap voor het leven. Als mentor en sportieve toeverlaat zou Pé Verhaegen een belangrijke rol spelen binnen de entourage van Jef Scherens.

Na zijn succes in lokale veldritten, waagde Scherens zijn kans in het open veldritkampioenschap van de provincie Antwerpen, waar hij beslag wist te leggen op een vijfde stek. Toch beschouwde hij de veldritten slechts als een voorbereiding op wat nog komen zou. De lokroep van het wielrennen op de weg bleef steeds luider klinken. Ondanks de vurige hoop van Pé Verhaegen, behaalde Scherens

²⁰⁸ DESAIR, *100 jaar Jef*, 7.

²⁰⁹ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 14.

²¹⁰ HAMELS, *Wielersparels*, 117-120.

²¹¹ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 16; DESAIR, *100 jaar Jef*, 7.

‘slechts’ de 101^e plaats op het nationale veldritkampioenschap te Brussel – die 4^e maart was de titel weggelegd voor junior Jules Goedhuys, eveneens lid van de ‘Parksche Stoempersclub’.²¹² *“De Pé jèget mis oep”*, zou een geprikkelde Scherens achteraf laten optekenen.²¹³ Ondanks een tomeloze aanvalslust, wist hij niet te beantwoorden aan de gespannen verwachtingen van zijn mentor. Zijn wedstrijden zouden echter spoedig volgen.

De eerste wegwedstrijd die hij betwistte, de Grote Openingsprijs van Antwerpen, draaide uit op een triomftocht. Voor de wedstrijd, verreden in Mortsel-Luithagen, daagden honderdvijftig deelnemers op, zestig zouden er om de zege spurten. Favoriet voor de overwinning was de plaatselijke Piet Taeymans, een snelle sprinter die zich later zou toeleggen op de piste.²¹⁴ Uit het pak schoot Jef Scherens echter gemakkelijk naar voren, kattenvlug en zegezeker. *“De kleine, met het klakje scheef op het rechter-oor, wipte als een katapult uit het kluwen en triomfeerde van ver”*, aldus Georges Matthys – jarenlang functionaris bij de B.W.B. en sportjournalist.²¹⁵ Het komende seizoen zouden tegenstanders vaak slechts ‘het achterwiel zien’ van Scherens. Zijn dominantie werd door niemand betwist en uitte zich in een conto van zevenentwintig zegeruikers. Enkel in Ophasselt, de thuishaven van sponsor ‘Schrapnell’, beet hij in het stof. De broers De Vleeschauwer waren als broodheer tuk op een overwinning, maar “Poeske” werd eervol verslagen door Jules Noterman uit Parike.²¹⁶

1.6 Een biefstuk voor de coureur

“Aan het station te Leuven hielden Jef Schueremans en zijn vrouw destijds een friture, waar ge biefstukken kondt krijgen, zo mals dat ze smolten als ge er met de vork naar reikte. En de patates frites waren er zo crocquant en bruin gebakken dat een oude ‘weef’ zonder tanden ze nog als poeier fijn kon malen.”²¹⁷

[Achiël Van den Broeck]

Tijdens zijn twee eerste jaren als Leuvense ‘stoemper’ zou het vormpeil van Jef Scherens enkel in stijgende lijn groeien. Onder de beschermende vleugels van de club en haar voorzitter, kreeg hij de tijd en het vertrouwen om uit te groeien tot een wondersprinter, die keer op keer meestreed voor de overwinning. Men dichtte hem zelfs een faam van *onoverwinnelijkheid* toe: hij werd erkend als de

²¹² L. LAMON en M. VAN HAMME, *Van Thys tot Nys: 100 jaar Belgisch Kampioenschap veldrijden*, Antwerpen, 2010, 24.

²¹³ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 14.

²¹⁴ *Ibidem*, 15; HAMELS, *Wielersparels*, 75.

²¹⁵ MATTHYS, *1934-1936*, 434.

²¹⁶ *Ibidem*, 434.

²¹⁷ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 238.

snelste sprinter op de weg, binnen zijn leeftijdscategorie. In Leuven en omstreken stond hij bekend als “een tengere kat, die iedereen verschalkte”.²¹⁸ Een bekendheid die hem tot een plaatselijke vedette maakte, gekend om zijn voorbeeldige gedrag tijdens en naast de wedstrijd. Tijdens zijn laatste jaar als junior trad hij in contact met Jef Schuermans, de uitbater van café-restaurant “t Mosselhuis”, gelegen op de hoek van de Diestsestraat en de Diestsevest in Leuven. Schuermans was een fervente supporter van de jonge sprinter en zou hem regelmatig verwelkomen in zijn etablissement. Zijn genegenheid voor de ‘Parksche Stoempersclub’ en haar jonge vedette, zou zich echter op een aparte manier uiten. Met het oog op publiciteit vaardigde hij een ‘voedende’ beloning uit voor elk wielersucces. Elke ‘stoemper’ die een wedstrijd won, mocht in zijn zaak een biefstuk met frieten komen eten.

Het betrof een gegeerde aanbieding, uitgaande van een vrijgevige uitbater. Vlees was in deze tijd nog steeds een luxeproduct. Op het platteland beschikten sommigen wel over het vlees van eigen vee, maar in de stad ontbrak het de arbeider al te vaak aan vlees. Naast de hoge kostprijs van inheems vlees werd de invoer van goedkoper vlees uit andere landen daarnaast beperkt, om de eigen veehandelaar te beschermen. Het dieet van de gewone man bestond noodgedwongen hoofdzakelijk uit aardappelen, brood en eieren.²¹⁹ Het mag dan ook niet verbazen dat de Leuvense ‘stoempers’ een ‘tandje bijstaken’ om een biefstuk in de wacht te slepen. Jef Schuermans zou spoedig groen lachen. In succesjaar 1927 won Scherens immers veertig wedstrijden, waardoor hij meer dan vaak gezien was in de zaak. Zo doende werd hij geleidelijk aan ‘kind aan huis’, zowel letterlijk als figuurlijk.

Als succesvolle sprinter van de Leuvense wielersclub reed Jef Scherens meer wedstrijden dan ooit tevoren, vaak verder en verder van huis weg. Van meet af aan moest de verplaatsing naar wedstrijden steevast per fiets gemaakt worden. Als ‘onder-nieuweling’ verkoos hij logischerwijze voor lokale krachtproeven, als junior werd Haren de vaste uitvalsbasis. Ophasselt, waar hij als junior onder contract lag, lag in vogelvlucht zelfs achter hoofdstad Brussel. Ingesloten tussen Ninove, Geraardsbergen en Zottegem, was het Oost-Vlaamse dorp een lange trainingsrit verwijderd van thuishaven Werchter. Geregeld maakte Scherens per fiets de verplaatsing: voor wedstrijden, toebehoren voor zijn fiets of gewoonweg als training. Tijdens het succesvolle jaar als junior, wanneer hij zich tot ‘koning der juniors’ kroonde, werd hij over het hele land gevraagd. De faam van Scherens bleef geografisch niet beperkt tot eigen streek, maar breidde zich stelselmatig uit. De ‘Parksche Stoempersclub’ besliste voor haar leden waar en wanneer zij startten, de leden kregen hierin een zekere inspraak maar de clubleiding besliste. Afstanden naar wedstrijden werden groter, enkel de

²¹⁸ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

²¹⁹ REYNEBEAU, *Een geschiedenis van België*, 138.

trein bood op den duur soelaas. Treinen waren het enige betaalbare verplaatsingsmiddel, al diende de renner wel rekening te houden met een groot aantal reizigers en regelmatige vertragingen.²²⁰

Omwille van de lange verplaatsingen en de vermoeiende ritten huiswaarts, opperde de familie Schuermans dat Jef Scherens bij hen zou kunnen logeren. De ligging van het café-restaurant, vlak aan het Centraal Station van Leuven, was ideaal. Zo moest Scherens de dag van een wedstrijd niet in alle vroegte opstaan, de wedstrijd beslechten en in het donker over onverharde wegen naar Werchter terugkeren. Een logistiek pluspunt, in het voordeel van beide partijen. Met de familie Scherens werd in onderling respect afgesproken dat Jef bij hen mocht logeren na wedstrijden of meetings. “Poeske” zou stilaan het ouderlijke huis te Werchter verlaten en definitief zijn intrek nemen te Leuven. Als wederdienst voor de goede zorgen, niet in het minst het veelvuldige krachtvoer, stak Scherens doorheen de winter een handje toe in het restaurant. Zijn warme aanwezigheid was een zegen voor de familie Schuermans. Hij werd de *chouchou*, de zoon die zijn ‘pleegouders’ nooit hadden.²²¹

1.7 Het wielergeske Leuven

De keuze voor de stad Leuven was niet uit de lucht gegrepen. Leuven had een lange loondienst in het wielrennen, en bood een stimulerend klimaat voor de jonge wielrenner. In het straatbeeld van de universiteitsstad was de fiets al snel een vertrouwd gegeven, al moest het ‘stalen ros’ ook in het liberale Leuven enige kritiek verduren. De blijde intrede van de fiets tijdens het laatste kwart van de negentiende eeuw werd in de stad luidkeels aangemoedigd, niet in het minst door de gegoede student. Ondanks het negatieve standpunt van de universiteit, zich aansluitend bij de heersende maatschappijkritiek ten aanzien van de fiets, zouden vele studenten zich prompt opwerpen als aanhangers van het mechanische wonder, als universitaire ‘neofieten’. Buiten hun studies om werd ontspanning al te graag al fietsend doorgebracht. Vooral de ingenieursstudent, aangetrokken door mechanica en technologie, toonde zich een gretige afnemer. De fiets was hoe dan ook enkel weggelegd voor rijke lieden. De ‘hoge bi’, uitgebracht in 1870, kostte al snel tussen 300 en 500 Belgische frank – een half jaarloon voor haast 90 procent van de mannelijke bevolking.²²²

Binnen de moederschoot van de Alma Mater, de Latijnse liefkozing voor de Leuvense universiteit, werden moderne sporten vanaf het derde kwart van de negentiende eeuw gemeengoed. De Katholieke Universiteit Leuven werd ingericht vanaf 1 december 1835, voortbouwend op een

²²⁰ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 142.

²²¹ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; MATTHYS, *1934-1936*, 435.

²²² MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 51-52.

intellectuele traditie die in diverse episodes tot 1425 terugging. De voertaal binnen de universitaire gemeenschap was van meet af aan Frans, de taal van de burgerij die van haar exclusieve diensten gebruik kon maken. De gemeenschap zou omstreeks het midden van de negentiende eeuw aanzienlijk aangroeien, gestimuleerd door een nationale opbloei van het economische klimaat. Het grootste deel van de studentenbevolking keerde slechts enkele malen per jaar huiswaarts, velen onder hen streefden er naar zich op de vrije zondag ontspannend te vermaken met sport. Naast aloude volkssporten, zouden moderne sporten als voetbal, roeien, schermen, tennis, atletiek en boksen snel een ingang kennen binnen het universitaire milieu. De fiets als elitaire stokpaardje, vervulde deze rij. De studenten-‘sportsmen’, gemiddeld tussen de 16 en de 21 jaar oud, vormden in feite een jeugdige avant-gardebeweging, samengesteld uit competitieve ‘goudhaantjes’ – een sportieve exponent van de *haute bourgeoisie*.²²³

De top van de sociale piramide bezat middelen om haar zonen naar de elitaire universiteit te sturen, en haar vrije tijd te laten invullen met sport, avontuur en techniek. Tot het laatste decennium van de eeuw reed in Leuven haast enkel de typische student met de fiets. Gezeten op een ‘hoge bi’ torenden zij hoog boven het gewone volk uit, als bevestiging van hun sociale status. Naast een uitgesproken bewondering, waren spot en hoon ook in de universiteitsstad hun deel. De plaatselijke bevolking hield er aan de ‘ingeweken’ fietsers te beschimpen, met toepasselijke scheldwoorden als ‘dievel op e rad’, ‘scheresliep’ of ‘imbécile à deux roues’.²²⁴ De exclusieve fietser zocht er dan ook snel naar zich aan te sluiten bij gelijkgestemde zielen. Voor de periode 1882-1890 bestond het ledenaantal van de Leuvense wielersclubs voor 55,4 procent uit studenten. De eerste wielersclub werd er opgericht in 1882, en kreeg de prestigieuze naam ‘Vélocé Club Louvaniste’ mee. In de periode 1882-1898 zou Leuven niet minder dan 18 wielersclubs kennen, velen echter met beperkte levensduur. Het merendeel van deze verenigingen kreeg een elitair uitzicht mee, compleet met eigen fietsuniform of vaandel. Verwijzend naar de vele clubs en hun grote ledenaantal, bestaande uit de stedelijke bourgeoisie en (buitenlandse) studenten, kon gesteld worden dat het Leuvense wielerklimaat alom productief en bovenal aanstekelijk werkte. Fietsen in georganiseerde vorm groeide voor de periode 1884-1886 tot zulke proporties uit dat Leuven bestempeld werd als het fietscentrum van België, of ‘la capitale du cyclisme’.²²⁵

²²³ R. RENSON en T. VANLEEUEWE, ‘Sport en de Vlaamse beweging aan de Leuvense universiteit (1835-1914)’, *Onze Alma Mater*, 37 (1983), 284-285; 304; VAN ZUTPHEN, ‘De sociale geschiedenis van het fietsen’, 79.

²²⁴ VAN ZUTPHEN, ‘De sociale geschiedenis van het fietsen’, 98.

²²⁵; VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 24; VAN ZUTPHEN, ‘De sociale geschiedenis van het fietsen’, 36-39; 78; 85

Het ontbrak de stad echter aan wielinfrastructuur en accommodatie, nodig voor het inrichten van wedstrijden. Via herhaaldelijke initiatieven – in 1892, 1894, 1898 en 1899 - trachtte men de aanzet te geven tot het bouwen van een wielbaan, maar nooit bleek een geschikt terrein beschikbaar. De Leuvense wielerverenigingen legden zich bijgevolg toe op het populaire wielertoerisme en amateurswedstrijden op de weg. Daarnaast keek men elk jaar reikhalzend uit naar de wielervedstrijd in het Sint-Donatuspark of Stadspark. Vanaf 1882 werd daar immers, achter gesloten hekken, een wielerevenement georganiseerd met een veelheid aan disciplines, verreden op hoge bi's. Betalende toeschouwers konden zich vergapen aan snelheidsproeven en traagheidswedstrijden, acrobatische kunsten en afstandsproeven. Hoge snelheden, afgewisseld met spectaculaire valpartijen maakten de wedstrijd tot een publiekslieveling – de opbrengst van het gebeuren ging naar de armen van de stad. Wanneer de wedstrijd in 1894 aan haar laatste editie toe was, zou het Leuvense wielrennen zich volledig focussen op het wegwielrennen. De enige wielbaan van de stad was immers niet publiek toegankelijk. Ze behoorde als oefenpiste toe aan de rijwielfabriek *Fabrique Nationale Belge de Vélocipèdes, Derby Cycles*, opgericht door de Engelsman Antoine Bodimar en de Belg Joseph Delin²²⁶ (1863-1901). Op een ondergrond van as konden kersverse fietsers rustig leren fietsen. Met de sluiting van de fabriek in 1902 verdween dan ook de enige wielbaan uit Leuven en omstreken.

De stad Leuven kon vanaf de laatste twee decennia van de negentiende eeuw hoog opgeven van een levendige wielercultuur, voortgestuwd door de gegoede fietser, ruime aandacht voor de fiets en haar wielersport binnen de lokale pers en een bloeiende fietsindustrie. Concurrerende fietswinkels, evenals wielersportfabrieken, maakten dat de fiets tegen de eeuwwende betaalbaar werd voor een groeiende groep mensen. Het procentuele aandeel studenten in de wielersport daalde tijdens de periode van 1891 tot 1898 tot 11%, hun aanwezigheid werd verruimd door ambtenaren, bedienden en onderwijskrachten zich bij de fietsers, gevolgd door nijverheids- en handelsberoepen. De veiligheidsfiets versterkte hen in de overtuiging dat de fiets als symbool voor materiële vooruitgang een plaats verdiende in ieders leven, en bij uitbreiding in de hele maatschappij – waarden als vrijheid en emancipatie werden toegeschreven aan de 'gezonde' uitvinding.²²⁷ De fietsende Leuvenaars stonden te trappelen om de twintigste eeuw glorieus binnen te rijden.

²²⁶ Joseph Delin was als ingenieur afgestudeerd aan de Katholieke Universiteit Leuven, en zou zich opwerpen als dé Leuvense fietspionier uit deze periode. Tijdens zijn studententijd was hij nauw betrokken bij de oprichting van de eerste wielersportclub, *Véloc Club Louvaniste*. Nadien zou hij mede-oprichter worden van de vermelde fietsfabriek, en eveneens een wielersportblad oprichten: *Le Cycliste Belge*, dat tussen 15 november 1884 en 17 januari 1888 verscheen (VAN ZUTPHEN, 'De sociale geschiedenis van het fietsen', 78; VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 25.)

²²⁷ MOEYAERT, *Van wielersport tot ... velo-droom*, 52; VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 25.

Vanaf de periode net voor de Eerste Wereldoorlog werd het competitieve wielrennen in Leuven grotendeels geschraagd door twee instituten, wielerverenigingen die snel naam en faam zouden verwerven. De koninklijke wielervereniging 'Louvain Sportif' werd gesticht op 16 januari 1911. Ze zag het als taak jonge renners uit de streek op te leiden en verschillende wedstrijden te organiseren. Later zou ze echter, qua ledenaantal en sportief aanzien, naar de kroon gestoken worden door de 'Parksche Stoempersclub', die drie jaar eerder was opgericht. Bijgevolg richtte 'Louvain Sportif' zich van dan af voornamelijk op het wielertoerisme in Leuven en omstreken, al bleef ze nog steeds actief in allerhande competities. Clubs lieten hun renners aantreden in diverse wedstrijden, op de weg, op de piste, in het veld. De leden van de clubs streden onderling voor persoonlijk succes, gesteund door hun achterban. Clubs traden echter ook in directe competitie met elkaar. Via zogenaamde 'wisselbekers' werden clubs met elkaar vergeleken – de resultaten van clubrenners werden voor bepaalde competities met elkaar opgeteld, waarna gekeken werd wie als club het beste had gescoord over de hele competitie. De winnende club kroonde zich tot 'interclubkampioen'. Trofeeën als de wisselbeker 'Wielertoerisme K.B.W.B.' of de veldritprijs 'Martougin' werden ieder jaar tussen clubs onderling uitgewisseld.²²⁸

2. De wielerpiste lonkt

*"Parva sed apta. Klein maar geboetseerd voor de gebalde sprint."*²²⁹

[Herman Laitem]

De zegedrang die Jef Scherens als junior tentoonspreidde was doorheen het wielerseizoen van 1928 indrukwekkend. Naast de 'Grote Prijs Sportwereld', een wegwedstrijd voor junioren, schreef hij onder meer de 'Grote Prijs van Hoegaarden' op zijn naam. Gesteund door een groeiende entourage, bestaande uit mentor Pé Verhaegen en de familie Schuermans, zou hij vooral clubvoorzitter Edward Van Hove niet ontgaan. Onder de indruk van diens verschroeiende eindsprint, geloofde hij in de kansen van "Poeske" als rassist. De proef in zuivere snelheid moest hem liggen. Scherens mat slechts 1 meter en 63 centimeter, maar was een explosieve atleet die rond de 70 kilo woog.²³⁰ Als een springveer kon hij ontploffen, om zijn tegenstanders met een finaal eindschot ter plaatse te laten. De eindsprint was dan ook een te duchten wapen, waarmee hij vervaarlijk kon uithalen. Een kattensprong die hem in staat stelde naar de zege te 'kluwen'. De zuivere sprint leek "Poeske" Scherens op het lijf geschreven. Toch hield hij tot de zomer van 1928 de boot af. Hij wenste zich toe

²²⁸ LAMON, *Van Thys tot Nys*, 25; SAL, *Map Jef Scherens*, 'Royal Louvain Sportif'; CORNILLIE, *Helden van het veld*, 11-12.

²²⁹ LAITEM, 'Poeske', 72.

²³⁰ A. BEFFORT, *Jef Scherens* (Ignis édite la vie de nos champions, n°3), Brussel, s.d., 4.

te leggen op het veld en de weg, waar hij als beloftevolle junior zeker was van goede resultaten en een riant prijzenpot. Het pistegebeuren leek een andere, meer exclusieve wereld, waar hij op onbekend terrein uitkwam en enkel vernederd kon worden. Voorzitter Van Hove trachtte zijn *poulain* toch warm te maken voor de zuivere snelheid - naar zijn mening kon hij ook daar verwoestend 'stoempen'. Op het voorstel om die zomer deel te nemen aan het snelheidskampioenschap voor juniors, weigerde Scherens resoluut.²³¹ Enkele weken later liet Edward Van Hove hem echter geen keuze meer – zijn wil was wet.

Begin oktober, aan het einde van het wegseizoen, werd de voorzitter gecontacteerd door twee functionarissen van de K.B.W.B., die nauw betrokken waren bij de organisatie van wedstrijden in het Sportpaleis van Brussel. Ze zochten voor een komend sprinttoernooi onder junioren contact met jong snelheidstalent, dat zich zou kunnen meten met de heersende Belgische kampioen in deze categorie, Jules Vervust (1906-1981) uit Merelbeke. Naar verluidt bleef de voorzitter ijsig kalm op dit voorstel, en antwoordde hij zonder twijfel: "*Neem Jef Scherens, ge kunt er een wereldkampioen van maken!*"²³² De renner zelf echter, weigerde in alle talen. Uit angst zich belachelijk te maken tegen enkele grote jeugdnamen van de Belgische sprint, bedankte hij meermaals vriendelijk. Toch was het contract getekend, Jef "Poeske" Scherens moest en zou aantreden.

Op zondag 14 oktober 1928, de dag van de wedstrijd, werd een hypernerveuze Scherens voor de gelegenheid thuis opgehaald, door de limousine van voorzitter Van Hove. Tegen wil en dank reden zij naar Schaarbeek, waar de velodroom van het Sportpaleis plaats van afspraak was. Ter plaatse schikte Scherens zich in zijn rol, en vervulde die wonderwel. Tot zijn grote verbazing overtrof hij zichzelf. Na het doorlopen van de reeksen, trad "Poeske" aan in de langverwachte finale tegen Jules Vervust, bijgenaamd "Den Briesel". De Merelbekenaar was als titelhouder de vooruitgeschoven favoriet. De Belgische driekleur verbleekte echter bij de prestatie van de jonge Scherens, die drie jaar jonger was dan Vervust. Tijdens de eerste finalemanche bleef hij Vervust net voor, de tweede won hij met lengten voorsprong. Scherens had zich telkens weer in het wiel genesteld van Vervust, om er tijdens de laatste hectometers uit te komen en zich met een kattensprong richting de meet te werpen. Na dit kunststukje won het duo Jef Scherens – Jules Vervust eveneens de koppelrit, waarin zij samen de meeste baanrondes verzamelden. Voorzitter Edward Van hove triomfeerde, hij had het steeds bij het juiste eind gehad. De carrière van Jef Scherens als sprinter leek gelanceerd.²³³

²³¹ MATTHYS, 1934-1936, 434.;

²³² VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 17.

²³³ MATTHYS, 1934-1936, 435; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 17-20; A. VAN DEN BROECK, 'Jozef Scherens', A. VAN DEN BROECK red., *Tentoonstelling Trofeen Jef Scherens*, Tentoonstellingsbrochure, Leuven, 1947, 3-4; LAITEM, 'Poeske', 77.

Enkele weken later trad hij op 16 december aan in een fel bejubeld duel tegen de nationale kampioen bij de 'onafhankelijken', Prudent de Bruyne uit Brussel.²³⁴ "Poeske" won de wedstrijd op overtuigende wijze en wist zich eveneens verzekerd van een mooie prijzenpot. Overtuigd van zijn ontdekte kunnen op de piste, zou hij nergens nalaten op voorhand een scherpe prijs te bedingen.²³⁵ Een antwoord volgde steevast met de pedalen. Ondanks het acute gebrek aan ervaring op de piste, verliep de aanpassing van weg naar piste moeiteloos.

2.1 De Belgische driekleur

Voor het komende wielerseizoen besliste Jef Scherens, ondanks zijn jeugdige leeftijd, zich te wagen in een hogere categorie. Ingaande vanaf 1 januari 1929, kon hij zich als 'onafhankelijke' meten met sterkere renners, over een grotere wedstrijdradius. De categorie van de 'onafhankelijken', die tussen 1911 en 1965 bestond en als een opstap beschouwd werd van de 'juniores' of 'amateurs' naar de categorie van de beroepsrenners, kende een grote populariteit in een waslijst aan wedstrijden, over het gehele land.²³⁶ "Poeske" week tijdens de wintermaanden niet af van zijn traditionele trainingsprogramma en dook meermaals het veld in. Zijn vooruitgang op de weg leverde ook in het veldrijden resultaat op. Zo veroverde hij een tiende plaats op het nationale kampioenschap, waar Georges Ronsse met de bloemen ging lopen. De wedstrijd, sinds 1910 traditioneel verreden op het terrein van 'Vier Armen' te Brussel, werd gekleurd door goed presterende 'Parksche Stoempers' als uittredend kampioen Jules Goedhuys, waardoor de club de wisselbeker 'Martougin' in de wacht sleepte. Aan het einde van het veldritseizoen, dat met het Belgische kampioenschap een eindpunt kende, werd deze prijs immers uitgereikt.²³⁷ Jef Scherens presteerde uitstekend, maar had eerder na zijn eerste gewonnen sprinttornooi ten volle beseft waar zijn roeping lag. Hij zou voortaan opteren voor sprintwedstrijden op de piste en andere wedstrijden eerder links laten liggen.

Vermaarde tegenstanders als Alphonse Schepers²³⁸ of Romain Gijssels²³⁹ konden dat seizoen enkel hun meerdere erkennen in Jef Scherens. Zijn verschroeiende zegedrang kwam moeiteloos tot zijn

²³⁴ *De Wielersite*, 'Prudent de Bruyne', s.d.

(<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=5373>); SH, VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën wielerkampioenen, Map 5 Jef Scherens, 'Iedereen komt. Ook... Jef Scherens', 30 november 1966.

²³⁵ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 20.

²³⁶ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 27.

²³⁷ LAMON, *Van Thys tot Nys*, 25; CORNILLIE, *Helden van het veld*, 11-12.

²³⁸ Alphonse of "Fons" Schepers (1907-1984) was een krachtige eendagsrenner, die naast de Ronde van Vlaanderen (1933) en het Belgische kampioenschap (1931) ook tweemaal Luik-Bastenaken-Luik op zijn naam schreef, in 1931 en 1935. Bovendien stond hij te boek als een begenadigde klimmer in het hooggebergte – zo won hij in de Ronde van Frankrijk van 1931 een etappe met aankomst op de Alpencol Aubisque. Ook in de Ronde van Spanje gooide hij hoge ogen. Zo slaagde hij er in 1936 in niet minder dan dertien keer bij de eerste

recht tijdens allerhande meetings en sprinttornooien. “Poeske” viel op, niet enkel als veelwinnaar *an sich* maar eveneens door de manier waarop. Telkens weer stond men verbaasd van zijn waarachtige eindsprint, zijn eigengemaakte kattensprong, waarmee hij de zeges aan elkaar reeg. Als onafhankelijke zou hij bovendien hoge ogen gooien bij de beroepsrenners, waarmee hij regelmatig de strijd aanging. Het bondsreglement stond immers toe dat elke wedstrijd voor beroepsrenners open moest staan voor twee onafhankelijken – Scherens toonde zich regelmatig sterker dan verscheidene professionele sprinters.²⁴⁰ Aan de hand van een rits wedstrijden in Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen, bereidde hij zich doorheen het voorjaar voor op het nationale kampioenschap in de zomer, waar hij zijn eerste kampioentruik wilde aantrekken.

De kampioenenstrijd werd later dat jaar betwist op de cementen wielerpiste van Zelzate, 250 meter lang en destijds geprezen als de beste openluchtpiste van het land.²⁴¹ Om zijn ambities kracht bij te zetten, vertrok “Poeske” eind juni een week op voorhand naar Oost-Vlaanderen, om aangepast te trainen op de specifieke ondergrond. In Zelzate, aan de grens met Nederland, liep hij een week ‘verloren’ maar zijn inspanningen zouden hem een winnende uitgangspost bezorgen. In de reeksen toonde hij zich eenvoudig de betere van Walter Redel en Albert Buysse, in de finale wachtte Theo de Sorte uit Beveren-Waas. De strijd werd in twee snelle manches beslist. Betrouwend op zijn vlamme eindsprint wist Scherens doorheen de wedstrijd koel te blijven, aan de meet klaarde hij de klus. Jef “Poeske” Scherens kroonde zich op glorieuze wijze tot Belgisch kampioen bij de onafhankelijken. Voor zijn prestatie verkreeg hij een gouden medaille, opgedragen aan Alfred Martougin. Martougin was als rijke industrieel - hij bezat een gelijknamige chocoladefabriek in Borgerhout - de toenmalige voorzitter van de Koninklijke Belgische Wielrijders Bond.²⁴²

2.2 Cyclist-Karabinier

In de nasleep van zijn overwinning te Zelzate zou de ingang van een nationale verplichting een domper vormen op de sportieve feestvreugde. Net als zovele jongemannen rond hem, moest Jef

tien te eindigen. (GELDHOF, *En de broodrenner*, 33; VAN WALLEGHEM, *De Ronde*, 62; *De Wielersite*, ‘Alfons Schepers’, s.d. (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=5299>).)

²³⁹ Romain Gijssels (1907-1978), afkomstig uit Denderwindeke, was een veelzijdig wegrenner die zowel in eendagswedstrijden als grote rondes uit de voeten kon. Naast twee ritten in de Ronde van Frankrijk van 1934, zou hij in 1932 Parijs-Roubaix en Bordeaux-Parijs winnen. Bovendien slaagde hij in een opeenvolgende zege in de Ronde van Vlaanderen, in 1931 en 1932. (GELDHOF, *En de broodrenner*, 33; VAN WALLEGHEM, *De Ronde*, 62; *De Wielersite*, ‘Romain Gijssels’, s.d. (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=3539>).)

²⁴⁰ WMR, *Map Jef Scherens*, L. DINGENEN, ‘Poeske Scherens, een wiel sneller, 2 oktober 1980.

²⁴¹ MOEYAERT, *Van wielersite tot ... velo-droom*, ‘Bijlage 18: De Wielersite in België van A tot Z’, s.d. (http://www.ethesis.net/wielersite/wielersite_bijlage_6.htm).

²⁴² LAMON, *Van Thys tot Nys*, 55; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 136; 147-149; D. VANYSACKER, ‘Jef Scherens’, *Nationaal Biografisch Woordenboek*, Brussel, 2007, 793.

Scherens zich aandienen voor de verplichte legerdienst, met een duur van achttien maanden. Na aanmelding te Brussel, werd hem in juli de Daillykazerne in Schaarbeek toegewezen, zijn thuis voor het komende anderhalf jaar. Omwille van zijn prestaties als wielrenner, werd hij ingedeeld als cyclist-karabinier. Een legereenheid te fiets, onder het bevel van kapitein Georges van Espen. “Poeske” wenste, ondanks de verplichte stationnering, zijn wielercarrière onverminderd voor te zetten, maar vond hier aanvankelijk weinig begrip voor. Verschillende karweitjes werden zijn deel en de training op de piste schoot er noodgedwongen bij in. *“Waarom nog apart gaan trainen als je de hele dag op de fiets zit?”*, verklaarde Scherens later de beweegreden van zijn oversten. Toch zou hij hulp geboden krijgen, uit invloedrijke hoek. Edward van Hove was er als sportief begunstiger van overtuigd dat de legerleiding eerder trots moest zijn, een nationale kampioen in haar rangen te mogen verwelkomen. Scherens was een jeugdige topper, die het naar zijn prominente mening spoedig tot wereldkampioen zou kunnen schoppen. Een gunstig toekomstbeeld dat het leger enkel tot eer zou strekken.²⁴³

Naast de invloed van Edward van Hove, was de steun van Raoul Grosjean van belang. Grosjean was een Waalse sportjournalist en een persoonlijke vriend van Scherens, die zijn invloed kon laten spreken ten voordele van de pistier.²⁴⁴ Kapitein Georges van Espen gaf hem voortaan de mogelijkheid op vaste momenten te kunnen trainen en eveneens deel te nemen aan bepaalde wedstrijden. Hij zou zich ten volle kunnen focussen op het wielrennen, maar bleef gelijk aan de andere dienstplichtigen. Ondanks de vermindering van verplichte karweitjes en corvee, bleven de muren van de kazerne zijn thuis en werd hij op bepaalde tijdstippen ‘binnen’ verwacht. Wel bekwaamde Scherens zich in deze periode naar hartelust op de piste. Toen hij eerder in oktober van 1928 aan de start kwam van zijn eerste pistewedstrijd, had hij slechts enkele malen op een wielersbaan gereden, laat staan gespurt om de overwinning. Die winterperiode trok hij ter vervolmaking dagelijks naar het Brusselse Sportpaleis, dat slechts een steenworp verwijderd was van de kazerne. Na een intensieve winterperiode kende de wielersbaan geen geheimen meer voor hem. De steile wanden met een hellingsgraad van 45 graden, de verschillende lijnen op de houten baan, tactische bewegingen en snelheden - ze werden scheppend deel van zijn onderbewuste spurtinstinct.

De wielersbaan van het Brusselse Sportpaleis werd voor “Poeske” de trainingsgrond, waarop hij de basis zou leggen voor latere sprintexplosten uit zijn loopbaan. De wielerpiste zag het levenslicht in 1912, wanneer Ernest van Hammée, een voormalige beroepssprinter, besloot om te Schaarbeek een winterbaan te laten bouwen. De vijfde oktoberdag van 1913 werd zij plechtig ingewijd. Van Hammée,

²⁴³ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

²⁴⁴ MATTHYS, *1934-1936*, 434; SH, *VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen*, Map 5 Jef Scherens, VAN DEN BROECK, ‘Veertien dagen bij de beroemdste aller verzorgers’, 5.

wielerdirecteur van de Brusselse zomerbanen Ter Kameren, aan het Ter Kameren-bos, en Karreveld, in Sint-Jans-Molenbeek, was een organisator *pur sang* die in nauw contact stond met het veld van pistiers en hun zaakwaarnemers.²⁴⁵ Bovendien toonde hij een grote interesse voor militaire wedstrijden, waarin dienstplichtigen of beroepssoldaten het op de piste tegen elkaar opnamen. In oktober 1929 zou hij cyclist-karabinier Jef Scherens vastleggen om aan te treden in een fel bezette sprintwedstrijd. Scherens toonde zich als vanouds dominant en overwon Frans Huybrechts, Marcel Jean en Marius Matheron in de reeksen, alvorens Jean Zauns te ontmoeten in de finale. Zauns was de schoonbroer van de Franse sprintvedette Lucien Michard, maar had ook zelf op bescheiden wijze zijn kunnen bewezen. Zo behaalde hij eerder dat jaar de derde plaats op het nationale snelheidskampioenschap voor beroepsrenners.²⁴⁶ In de finale bleek hij echter een maat te klein voor Jef Scherens, die na de eerste dienstweken herboren was als militaire wielrenner.

Onder grote belangstelling kondigde zich enkele weken later een titanenduel aan. Aan het begin van het nieuwe jaar zouden de twee beste sprinters op Belgische bodem tegen elkaar aantreden, om onderling uit te maken wie van hen de snelste was. De faam van “Poeske” Scherens had zich snel verspreid, maar diende op te tornen tegen de woeste aura van ‘oudstrijder’ Aloïs de Graeve uit Antwerpen, aangesloten bij de ‘Royal Antwerp Bicycle Club’.²⁴⁷ De Graeve, bijgenaamde “De Neus” of “Neuske”, was de heersende Belgische kampioen bij de beroepsrenners, nadat deze eer hem eerder al zes maal te beurt was gevallen. Een uitschieter was zijn prestatie op het wereldkampioenschap van 1922, verreden in Liverpool en Parijs, waar hij na triomfator Piet Moeskops en Robert Spears beslag wist te leggen op een derde plaats.²⁴⁸ Ernest van Hammée beseftte de commerciële meerwaarde van een sportieve generatiestrijd en wist jong tegen oud uit te spelen in de snelheidskamp tussen belofte Jef Scherens en Aloïs de Graeve, die op het toppunt van zijn kunnen reed.

Het Sportpaleis werd de avond van 19 januari 1930 overspoeld door enthousiaste fans, hoofdzakelijk soldaten.²⁴⁹ Om in te spelen op de massale toeloop, werden extra zitplaatsen aangeboden in de uitverkochte wielertempel. De voorziene plaatsen – 2500 zitplaatsen op het middenplein, 9000 staanplaatsen in de galerijen, bleken ruimschoots onvoldoende. De officiële strijd om de Belgische

²⁴⁵ GELDHOF, *En de broodrenner*, 93.

²⁴⁶ *De Wielersite*, ‘Jean Zauns’, s.d. (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=23909>).

²⁴⁷ *Royal Antwerp Bicycle Club*, ‘Geschiedenis’, s.d. (<http://www.rabc1882.be/Geschiedenis.htm>).

²⁴⁸ *De Wielersite*, ‘Aloïs de Graeve’, s.d. (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=6893>); VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 222.

²⁴⁹ SAL, *Map Jef Scherens*, GROSJEAN, ‘En souvenir’, A. VAN DEN BROECK red., *Tentoonstelling Trofeen Jef Scherens*, Tentoonstellingsbrochure, Leuven, 1947, 7.

sprintkroon werd door vele ogen gevolgd.²⁵⁰ Het zelfvertrouwen dat Aloïs de Graeve bij aanvang van de proef koesterde, bleek snel uitgespeeld. Jef Scherens won overtuigend de twee manches, betrouwend op zijn gemikte eindsprint.²⁵¹ Hij toonde zich een accurate ‘sluipschutter’, die zijn wielertalent op wonderlijke wijze liet ontbolsteren tijdens de verplichte periode van legerdienst.

2.3 De fiets in de strijd

Het combineren van de dienstplicht en een actieve wielersport vormde veelal geen uitzondering binnen het Belgische leger. Mits de nodige meeval konden vele wielrenners van deze generatie doorheen hun legerdienst blijven rijden en zelfs wedstrijden betwisten. Sommigen troffen een ongunstige kazerne of oversten, maar al te vaak werden zij omwille van hun status bevoorreed. Achiel Van den Broeck liet zich lyrisch uit over het kazerneleven en nam een loopje met de werkelijkheid, maar drukte wel degelijk een kern van waarheid uit. De dienstplicht bleef ook voor de wielrenner een plicht, maar al te vaak een aangename: *“Als gij er binnenkomt als sportman, leeft gij er als officier, en gaat gij er buiten als generaal.”*²⁵² De nationale legerschaar hechtte gevoelsmatig dan ook veel belang aan de fiets en de wielersport.

Sinds haar uitvinding en verspreiding had de Belgische legerleiding de opgang van de fiets met bijzondere aandacht gevolgd. Het ‘stalen ros’ bracht als wendbaar vehikel een vrije mobiliteit met zich mee, meer bepaald de mogelijkheid om buiten afgebakende paden te treden, en zou hierom haar nut kunnen bewijzen in militaire operaties. De elitaire aspiratie om onbelemmerd de omliggende ruimte te verkennen met de fiets, niet gebonden aan een vast traject zoals dat het geval was voor de spoorwegen, werd door de legerleiding als verrijkend ervaren voor haar organisatie. Bovendien was de fiets een instrument ter bevordering van de fysieke gezondheid van de soldaat, een mobiel propagandamiddel dat al snel ingeburgerd zou raken. Naast het belang van de veldrit, als een handig verkenningmiddel, hield het leger vast aan introductieoefeningen op de fiets, in het bijzonder voor het regiment van cyclisten-karabiniers.²⁵³

Omwille van de dienstplicht, die vereiste dat hij het grootste deel van de dag aanwezig was in de kazerne en daar iedere nacht sliep, waren verre verplaatsingen voor Jef Scherens uit den boze. “Poeske” had toestemming gekregen om te trainen en aan wedstrijden deel te nemen, maar omwille

²⁵⁰ W. JOURNEE, *De Wielersite*, ‘Ernest van Hamme’, s.d. (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=17905#memo>).

²⁵¹ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 189-190.

²⁵² *Ibidem*, 189.

²⁵³ VANYACKER, *Koersend door een eeuw*, 15;20; 28-29.

van logistieke redenen betrof het enkel wedstrijden in de regio van Brussel, bij voorkeur in het Sportpaleis. Zijn erelijst uit deze periode is dan ook mager, de ervaring die hij opdeed des te steviger. Rigoreus hield hij zich aan een vast trainingsregime, dat hij doorheen zijn maanden als soldaat naar de letter naleefde. Het leerde hem veel over zijn eigen lichaam, over de piste maar vooral over zijn uitzonderlijke kunnen. Uitgaande van zijn eigen kracht trad hij sporadisch in het strijdperk tegen de grote vedetten van het internationale sprintgebeuren, wanneer zij België aandeden. Zijn harde labeur op de piste loonde wel degelijk - de weinige wedstrijden gaven hem ruimschoots gelijk. Vaak verloor hij nipt, maar geregeld wist hij de heersende wereldtop te verschalken. De nieuwe sportdirecteur van het Brusselse Sportpaleis, Léon Pascal, stelde hierom een groot vertrouwen in hem. Scherens werd een *certitude* op de wintervelodroom van Schaarbeek.²⁵⁴

Op 22 februari verloor hij te Brussel van Moeskops en Chapelain, op 2 maart kreeg hij toestemming om een wedstrijd te rijden in Parijs, op de piste van Buffalo. Een sterke tegenstand zag "Poeske" beslag leggen op de derde plaats, na Mourand en Chapelain. Zijn ster was rijzende en kreeg geregeld een gouden glans. Op 20 april wist hij in Brussel naar de zege te reiken, voor internationale tegenstanders als Maurice Chéron, Chapelain en Pietro Mori.²⁵⁵ De wedstrijden leerden hem veel over het pistegebeuren. Gebreken trachtte hij op training op maniakale wijze weg te werken. Strevend naar perfectie dulde hij geen fouten of verlies – een mentaliteit die van vader op zoon was doorgegeven. De goede prestaties deden hem anderzijds stellig uitkijken naar zijn toekomstige loopbaan buiten de muren van de kazerne, wanneer hij de krans van internationale sprinttenoren rechtuit in de ogen kon kijken.

2.4 'Scherensist'

Rond deze tijd ontwikkelde zich binnen het nationale supportersgelid een merkwaardige tweestrijd. Door de snelle opgang van Jef Scherens drong een verscheurende keuze zich op. Gaf de wielerfan zijn voorkeur aan "Poeske" als *coming man* of rustte het vertrouwen in een gevestigde waarde als Jacques Arlet? Een felle commotie, opgehitst door een intense strijd op menige wielerbaan, zou de supportersrijen verdelen. De onderlinge rivaliteit tussen Scherens en Arlet sloeg over de supporters van de sprint, die bloemrijk naar de wielerbaan trokken als 'Scherensist' of 'Arletist'.²⁵⁶ Een gulden middenweg was niet aan de orde, daarvoor was het spektakel op de velodroom te intens. Het was

²⁵⁴ GROSJEAN, 'En souvenir', 7.

²⁵⁵ *Ibidem.*

²⁵⁶ GROSJEAN, 'En souvenir', 7.

voor velen een schouwspel zonder weerga, dat massaal wist te boeien maar ook heftige reacties teweegbracht.

Jacques Arlet werd geboren te Schaarbeek, op 10 september 1907. Als oudere generatiegenoot van Scherens zou zijn loopbaan een gelijkaardige evolutie vertonen, echter steeds voorop in de tijd. Als beloftevolle sprinter was hij in 1929 de een na beste op het Belgische kampioenschap, na *ancien* Aloïs de Graeve. Hij had zijn ambities voor de nationale titel in 1930 kracht bijgezet door een derde plaats te bezetten op de 'Grand Prix de L'U.C.I', een prestigieuze en felbevochten snelheidsprijs die door de Internationale Wielervedeniging in Parijs georganiseerd werd.²⁵⁷ De sportieve rivaliteit met Jef Scherens, zijn grootste tegenstander, resulteerde enerzijds in een gevoelskeuze voor de supporter, maar werd anderzijds door velen als een luxeprobleem beschouwd. Na een langdurige periode van metaalmoetheid werd de Belgische sprinter als vanouds een geducht wapen, waarmee men zelfs in het buitenland kon schermen.

Na de glorie-dagen aan het einde van de negentiende eeuw, wanneer Luikenaar Robert Protin – de eerste wereldkampioen snelheid bij de beroepsrenners in 1895 – en Brusselaar Hubert Houben zich op verbluffende wijze maten met de wereldtop, en vervoegd werden door een galerij van *mindere goden* als Fischer, Christiaens, Borrisowski en Vanden Eynde, zouden twee Luikse rassprinters zich aan het begin van de nieuwe eeuw opwerpen. 'De kleine pastoor', alias Louis Grogna, en Charles Louis Van den B(o)orn boden fel weerwerk in een tijdsperk dat door een driespan van spurtende hazewinden gedomineerd werd: Zimmerman, Jacquelin en Ellegaard. Hun faam was wijd en zijd verspreid maar werd geregeld doorprikt door Belgische exploten. Als voormannen, in spurtende samenspraak met Jean Broka, voerden Grogna en Van den B(o)orn in eigen land een bewind aan over een breed sportief *middenveld*, bestaande uit vermaarde strijdkrachten als Joseph Ciselet, Armand Impens, Arthur Deleu, Albert Trelb en Didier Nauts. In het tijdsvak, voor en na de Eerste Wereldoorlog, plaatste Jozef van Bever (1889-1954) zich op de kaart. Hij zou zich op nationaal vlak een meester in de sprint tonen, tot en met zijn afscheid van het wielrennen in 1925. Als veelzijdig baanwielrenner trad hij ook in de zuivere snelheid zonder schroom naar voren, ten nadele van vele anderen als Michiels, Dewolf, Rielens, Dhaemers en Jean Louis. Zijn meesterschap vond echter geen weerklank bij een volgende generatie.²⁵⁸ Aan het einde van de jaren twintig verkeerde het Belgische sprintgebeuren in een acute crisis – wie zou zich opwerpen als de snelste *aristocraat*, voor wie fascinatie en trots een gepast eerbetoon waren?

²⁵⁷ *De wielersite*, 'Jacques Arlet', s.d.

(<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=297>).

²⁵⁸ E. HERMES, 'En vitesse pure, nous avons un super-as, mais peu de satellites', 2 juni 1937 in *VLA – Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen, Map 5 Jef Scherens*; GROSJEAN, 'En souvenir', 6.

Een dwingende vraag die in 1930 een antwoord kreeg, wanneer een wervelende tweestrijd de wielersupporter in de ban hield. Het verwachte hoogtepunt van de rivaliteit in snelheid zou zich aan het begin van de zomer aandienen. Dan werd immers het nationale kampioenschap betwist. Het beloofde een intense wedstrijd te worden, die voorgoed de 'snelste Belg' zou aanduiden. Favorieten waren logischerwijze Jef Scherens en Jacques Arlet, al werden zij bijgetreden door Aloïs de Graeve. De uittredende kampioen stond in de nadagen van zijn carrière maar wilde zijn erelijst een laatste maal doen schitteren. Een jonge garde stond vol ongeduld te trappelen om zijn plaats in te nemen, maar zou dit naar zijn wens niet zonder slag of stoot realiseren.

Het vertrouwen van de 'Scherensist' kreeg tijdens de lente een ferme deuk, wanneer "Poeske" door een val het noodlot kruiste. Wanneer de wintermaanden ten einde waren, openden zomerbanen her en der opnieuw de deuren. De populaire wielerveerbanen in open lucht lokten een massa volk en vormden doorheen de zomer een referentiepunt voor de sprinter. Tijdens een wedstrijd op de velodroom van Heist-op-den-Berg kwam Jef Scherens ongelukkig ten val, na een contact met Pierre Rielens (1892-1984) uit Jette, bijgenaamd "De Vlam" of "Pietje Vlam".²⁵⁹ "Poeske" verbleef ter herstel een tijd in het ziekenhuis van Leuven en diende nadien te revalideren. Na een periode van zeven weken inactiviteit trad hij zonder ambitie aan in het nationale kampioenschap. De titelstrijd, verreden te Genappe, kwam na zijn val te vroeg voor Scherens, maar leverde onverwacht resultaat.²⁶⁰

Hij overleefde wonderwel de reeksen van het sprinttoernooi en trad vervolgens aan tegen grote rivaal en favoriet bij uitstek, Jacques Arlet. Na een tweede plaats op de voorgaande titelstrijd in 1929, gewonnen door Aloïs de Graeve, was deze belust op sportieve revanche. Gezien het vormpeil van tegenstander Scherens moest hij in staat zijn de sprintdebatten te winnen. Arlet versloeg Scherens in de halve finale, zou onverstoord doorstomen naar de finale en naar zijn eerste en enige kampioenentruif. Aloïs de Graeve, die met Scherens in de strijd trad om de derde plaats, bleek voor een kansloze "Poeske" te sterk. Scherens was er het hart van in. Een uitzinnige menigte, die publieksliefeling Arlet luidkeels huldigde, verleidde hem tot opgemerkte uitspraken. Wat het hoogtepunt van zijn jaar had moeten worden, werd op slag een persoonlijk dieptepunt. Overmand door emoties verklaarde hij doodgeemoedereerd, op eerdere vraag van verschillende organisatoren, zich te willen focussen op de ploegkoers. De Individuele sprint wilde hij achter zich laten. Voorzitter Edward van Hove greep snel in en legde hem uit dat dit eenvoudigweg niet mogelijk was. Zijn

²⁵⁹ *De Wielersite*, 'Pierre Rielens', s.d.

(<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=4441#memo>).

²⁶⁰ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 20; HAMELS, *Wielersparels*, 75; MATTHYS, *1934-1936*, 435.

privileges binnen het leger golden immers enkel wanneer hij resultaat behaalde in sprintwedstrijden. Anderzijds deed van Hove hem een ronkend tegenvoorstel. Mits hij de zuivere snelheid opnieuw ter harte zou nemen, kon hij per week tot 750 frank verdienen, een riant loon voor de sprinter – een ongeschoolde metselaar verdiende in deze periode een weekloon van om en bij 275 frank.²⁶¹ De zaak was voor beide partijen snel beklonken.²⁶²

Met hernieuwde moed bereidde Jef Scherens zich voor op de maand augustus, wanneer de wereldkampioenschappen sprint in eigen land verreden werden. De velodroom van de Heizel, te Brussel, verwelkomde echter een landgenoot op halve kracht. Na zijn noodlottige val, die tevoren zijn kansen op de Belgische titel hypothekeerde, was het vormpeil van 'de nationale poes' nog niet naar behoren. Bovendien had hij, enkele uren voor de titelstrijd, verplichte werkdienst in de kazerne te Schaarbeek.²⁶³ In de tweede reeks werd hij kansloos uitgeschakeld door Willy Falk Hansen, die later bestek zou leggen op de vierde plaats. In de reeksen ter herkansing was hij een maat te klein voor zowel Prudent Debruyne als Agostino Bosi. In de finale van het tornooi kroonde Lucien Michard zich voor de vierde maal op rij tot wereldkampioen, ten nadele van Piet Moeskops.²⁶⁴ Jef Scherens had zijn wanhoop van enkele weken eerder echter laten varen en richtte zijn blik nu volop naar het najaar.

Het winterpaleis zou het toneel van zijn wederopstanding worden. De toppers die hem een nederlaag hadden aangesmeerd in het zomerseizoen, kruisten meermaals zijn pad. Op 27 september vond hij vergelding tegen Prudent Debruyne, op 25 oktober wist hij toppers als Jacques Arlet, Luciano Bergamini (1902-1969) en Peter Steffes (1907-1992) achter zich te laten – enkel Ernst Kaufmann moest hij voor zich dulden. Zijn stijgende vormpeil demonstreerde hij die winter uitgebreid, door onder meer Willy Falk Hansen zowel op 15 november als op 30 november te verslaan.²⁶⁵ Hij etaleerde meerdere malen een nooit geziene snelheid, waar vriend en vijand voor moesten passen. Scherens was als 21-jarige vedette op ramkoers voor een gouden periode.

²⁶¹ P. SCHOLLIERS, *Sociaal-economische problemen van de Hedendaagse Periode LW-HIS-4845*, 'Tabel 2: Uurloon van ongeschoolde metselaar (man), Brussel (1855-1940)', 19 augustus 2009 (<http://vub.ac.be/SGES/scholliers1.html>).

²⁶² GROSJEAN, 'En souvenir', 7.

²⁶³ MATTHYS, *1934-1936*, 436.

²⁶⁴ GROSJEAN, 'En souvenir', 7-8.

²⁶⁵ GROSJEAN, 'En souvenir', 7-8.

2.5 'Een klauwende tijger'

"Het was dan ook hoog tijd dat men einde 1930 de grote kazernepoort opendraaide, om een schier volledig tam geworden Poeske Scherens de vrijheid weer te geven. Hij had er bijna het scherp van zijn nagels bij ingeschoten."²⁶⁶

[Marcel Goossens]

Op 1 januari van het jaar 1931 was Jef Scherens opnieuw een onafhankelijke burger. Na een intensieve periode, waarin hij een actieve wielercarrière combineerde met een leven binnen de kazerne, zwaaide hij eindelijk af. Het 'definitieve verlof' wachtte, en kwam voor de jonge sprinter niets te vroeg. De beslotenheid van het legerleven had beslag gelegd op zijn sprintkansen. Opgehitst door zijn nerveuze aard, brandde hij van ongeduld. Een 'goede winter' stelde hem op punt, om in het voorjaar overwinningen en records na te jagen.

Hij zwoer voortaan definitief bij de wielersbaan en het sprintgebeuren - tegenstand, publiek en pers waren gewaarschuwd. Op 25 januari toonde "Poeske" voor een eerste maal dat jaar zijn blakende vorm, het beginpunt van een indrukwekkend seizoen. Tijdens een sprinttoernooi op de Parijse winterbaan, de 'Vélodrome d'Hiver', trad hij in de finale aan tegen de heersend Franse wereldkampioen, Lucien Michard. Voor de ogen van een verbijsterd thuispubliek slaagde hij erin de Franse meester te verslaan. Een overwinning op de wereldkampioen opende hoopvolle perspectieven voor het komende wereldkampioenschap in de zomerperiode. Belust op revanche, bleven de titelproeven, zowel nationaal als mondiaal, zijn grootste doel voor ogen. Zijn glorieuze prestatie te Parijs bleek immers geen *lucky shot*. Nadat hij op zaterdag 14 februari een sprinttoernooi in het Brusselse Sportpaleis op zijn naam geschreven had, nam hij die zelfde avond nog de nachttrein richting Parijs. De elite van de Franse sprint wachtte vol ongeduld om op zondag 15 februari de strijd aan te binden met een ontketende Scherens. Een voor een gingen zij voor de bijl: de Zwitser Kaufmann, Michard en de jonge belofte Louis "Toto" Gérardin.²⁶⁷ "Poeske" betrouwde op zijn eindsprint, maar zou de wedstrijden voor het eerst vooral tactisch winnen. Een hele resem baanwedstrijden had hem in staat gesteld een wedstrijd te 'lezen', en op die manier een geslepen leepheid te hanteren. Ervaring, gekoppeld aan een machtig eindschot, werd een troef.

"Scherens had echter niet alles gegeven en in 't ingaan der laatste rond liet hij Michard terug op het wiel komen. Daarbij diende de Fransman lichtjes te remmen om nog een vijftigtal meter meegesleept

²⁶⁶ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

²⁶⁷ GROSJEAN, 'En souvenir', 8.

te worden en terwijl Michard dat maneuver uitvoerde achtte Poeske zijn ogenblik gekomen. 'Pats' ging het en pijlsnel vloog Scherens op de eindmeet af (...)"²⁶⁸ Een spel van stoppen en aantrekken, veinzen en bluffen, en dan toch demarreren. Men beschreef de jonge Jef Scherens jubelend als 'een poes, die genadeloos met de angstige muizen speelde'. In de hoogdagen van zijn rijke loopbaan botste wereldkampioen Lucien Michard op een jonge tegenstander, die hem onbeschaamd naar de kroon stak. De 'tactische grootmeester' bundelde in verschillende geladen duels zijn krachten, in een verwoedde poging zijn gedoodverfde opvolger af te houden. Scherens beschouwde de duels niet als een erezaak, eerder als een leerschool: " Die Fransman kende nu eens alle knepen van het vak en eigenlijk heeft hij mij, zonder het natuurlijk te willen, van alles op de hoogte gebracht. Ik had nooit mijn ogen op zak! Alles wat Michard met mij uithaalde, probeerde ik nadien ook."²⁶⁹

Luciano Michardi werd op 17 november 1903 uit Italiaanse ouders geboren in het Franse Saint-Denis, nabij Parijs. In navolging van ingeweken wielershelden als Italo-Fransman Maurice Garin, de eerste winnaar van de Ronde van Frankrijk in 1903, ijverde hij fervent voor een roemrijke wielercarrière. Naarmate hij als beloftevol jeugdrenner naam en faam maakte op de wielerpiste, werd hij in de harten gesloten van de chauvinistische wielersfan. Luciano werd Lucien, Michardi werd Michard. Al snel stond hij aan de top binnen verschillende disciplines, waaronder de sprint. Hij werd nationaal kampioen in de categorie van de junioren, om al in 1922 en 1924 Frans kampioen bij de onafhankelijken te worden. In hetzelfde jaar 1924 werd hij bovendien, op amper 21-jarige leeftijd, olympisch kampioen zuivere snelheid. De categorie van de onafhankelijken zou hem geen windeieren leggen – in 1923 en 1924 kroonde hij zich immers tot wereldkampioen. Bij de beroepsrenners werd hij onafgebroken wereldkampioen van 1927 tot 1930, en met tussenpozen Frans kampioen in 1925, 1927 en 1930. Als een tactisch sterke sprinter wist hij vanaf 1930 geregeld de intrinsiek snellere Jef Scherens te verslagen. Het zou een goede verstandhouding tussen beide renners, zowel op als naast de piste, verre van bevorderen. Als kat en hond waren ze, tot groot vermaak van het publiek.²⁷⁰

In de finale van het Parijse sprinttoernooi wachtte een speciale formule. Om de spanning te verhogen kozen de organisatoren ervoor de finale door drie finalisten te laten beslechten. Ondanks de coalitie tussen beide thuisrijders, wist Jef Scherens zowel Lucien Faucheux als Louis Gérardin op de meet te verschalken. De commentaren op het thuisfront, binnen de publieke opinie als in verscheidene

²⁶⁸ GOOSSENS, *De Caruso*.

²⁶⁹ SH, *VLA*, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerskampioenen, Map 5 Jef Scherens, J. CORNAND, 'Wanneer Jef Scherens aan 't vertellen gaat', *Het Volk* (5 juni 1957).

²⁷⁰ SH, *VLA*, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerskampioenen, Map 5 Jef Scherens, A. VAN DEN BROECK, 'De schitterende loopbaan van L. Michard', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (1 september 1936), 2; VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 362-363.

nationale persorganen, waren meer dan lovend. Achiël Van den Broeck, als journalist verbonden aan de invloedrijke krant *Sportwereld*, liet zijn lyrische pen op 25 februari de vrije loop in een artikel, getiteld: 'Jef Scherens, de man van de dag. Ik geloof in zijn Tijgersprong'. De prestaties van de 'nationale poes' hadden bewondering en respect afgedwongen. Zo zeer zelfs, dat koosnaam "Poeske" naar de mening van Van den Broeck niet langer aansloot bij de status van de jonge, doch roemruchte sprinter. Jef Scherens, de sprintende kat, die het venijn in haar staart koesterde, verdiende een passender bijnaam. Voortaan bestempelde hij Scherens als een ware 'tijger', beschikkend over een te duchten 'tijgersprong'.²⁷¹

2.6 Op naar Kopenhagen

*"Snelheidskampioenschappen zonder incidenten, zijn even ondenkbaar als een cirkus zonder clown."*²⁷²

[Willem van Wijnendale]

Na een succesvol winterseizoen opende de 'tijger' het zomerseizoen op glorieuze wijze door zich de beste te tonen in de Grote Prijs van Angers, de oudste snelheidsproef van Frankrijk. Voor het eerst georganiseerd in 1876, werd zij omwille van haar levensduur in een prestigieus daglicht bekeken. Scherens' aanzien binnen Franse wielercringen steeg zienderogen, te meer daar hij eveneens de Grote Prijs van Cholet, nabij Nantes, won. Scherens leek na zijn zegereeks op Franse bodem meer dan ooit klaar voor zijn eerste nationale titel bij de beroepsrenners. De wielersbaan van de Heizel vormde op 31 mei het decor voor een langverwachte triomftocht. Jacques Arlet wist zich als uitdend kampioen gemakkelijk te plaatsen voor de finale, waarin hij even gemakkelijk verslagen werd door zijn grootste concurrent. "Poeske" triomfeerde uitbundig, de langverwachte titel was eindelijk zijn deel. Ze werd op gejuich onthaald binnen de 'Parksche Stoempersclub', dat 1931 inschreef als een uitzonderlijk jaar. Bij de beroepsrenners kroonden immers drie van haar leden, in drie verschillende categorieën, zich tot nationaal kampioen. Het betrof een ongeëvenaarde prestatie voor een Belgische wielersbaan - op de weg toonde Fons Schepers zich de sterkste, in het veldrijden viel Jules Goedhuys de eer te beurt (voor Fons Schepers), op de piste glorieerde Jef Scherens.²⁷³

Met de Belgische driekleur om de schouders ging Jef Scherens onvermoeibaar door op zijn *élan*. Hij won op 7 juni de 'Grand Prix de la République' te Bordeaux, verzekerde zich van een vierde plaats op

²⁷¹ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 106-107.

²⁷² W. VAN WIJNENDAELE, 'Het meesterstuk van kunstenaar Scherens', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (31 augustus 1936), 1.

²⁷³ SAL, *Map 6954*, 'Stadsbestuur van Leuven. Voorwerp: Ontvangst ten Stadhuize van de wereldkampioenen Jef Scherens en Karel Kaers, 3 september 1934'; Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; LAMON, *Van Thys tot Nys*, 28.

de Grote Prijs van Parijs en behaalde ei zo na de overwinning tijdens de Grote Prijs van Kopenhagen.²⁷⁴ Deze tweede plaats gaf hem vertrouwen met oog op het komende wereldkampioenschap. De titelproef zou immers op dezelfde wielersbaan verreden.

De velodroom van Ordrup, ten noorden van Kopenhagen, had een lange voorgeschiedenis, tot het begin van de twintigste eeuw toe. In het wielerminnende Kopenhagen werd ze vanaf haar opening in 1903 de speeltuin van Thorvald Ellegaard, die er menige overwinning behaalde. Na het einde van zijn actieve wielercarrière, werd 'de ster van het noorden' zelfs de sportieve directeur van zijn geliefde zomerbaan. Hij stond onder meer in voor de organisatie van de Grote Prijs van Kopenhagen, een hoog aangeschreven wedstrijd in de zomerperiode. Tijdens de maand augustus van 1931 zou echter alles in het teken staan van het wereldkampioenschap, dat vlakbij de Deense hoofdstad neerstreek. Het jaarlijkse sprinttornooi mocht een sterk deelnemersveld verwelkomen, waaronder een gemotiveerde Jef Scherens. Als 22-jarige jongeling overleefde "Poeske" de reeksen en plaatste zich voor de halve finale. Tot genoegen van het publiek trad hij daarin aan tegen de Fransman Lucien Michard, gekend om zijn taaie geslepenheid.²⁷⁵ Michard was de dubbele nederlaag uit de wintermaanden nog niet vergeten, maar wilde zich echter op een andere manier plaatsen voor de finale. Scherens zou later verklaren dat Michard hem voor de start de overwinning wou afkopen, via de royale som van 15.000 Franse frank. Uit eergevoel weigerde hij, al had hij daar later spijt van.²⁷⁶ Als minder ervaren jongeling ontbeerde hij het nodige opportunisme. Als hij had ingestemd, kon hij immers nog altijd voor de overwinning spurten.

De halve finale werd echter niet gekleurd door sportief vuurwerk, eerder door scheidsrechterlijke dwalingen. Tijdens het wereldkampioenschap was een tijdige maatregel van kracht, die bepaalde dat 'sur place' ten stelligste verboden was. De maatregel werd doorheen het tornooi regelmatig met de voeten getreden, wat resulteerde in een wisselende houding bij de wedstrijdjury. Aan het begin van de halve finale tussen Michard en Scherens wilden beide favorieten geen duimbreed aan elkaar toegeven, geen van beide wilde immers de wedstrijd op kop beginnen. Ze bleven logischerwijze onbeweeglijk ter plaatse staan en gingen over tot een 'sur place'. Een unanieme beslissing van de jury drong zich op, maar bleef uit. De Duitse sportafgevaardigde in de wedstrijdjury, Frentzel, duwde "Poeske" bruusk naar voren, waardoor hij de leiding diende te nemen. Een onrechtvaardige maatregel, die later zelfs niet in twijfel werd getrokken - Lucien Michard werd niet bestraft voor de verboden 'sur place'. De Fransman sprong uit zijn wiel en stootte door naar de finale. Via herkansing

²⁷⁴ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 133; GROSJEAN, 'En souvenir', 8.

²⁷⁵ T. MATHY, *Les géants du cyclisme belge : 75 ans de victoires ininterrompues*, Brussel, 1974, 54.

²⁷⁶ WMR, *Map Jef Scherens*, L. DINGENEN, 'Poeske Scherens, een wiel sneller, 2 oktober 1980.

kon Scherens zich in 'de kleine finale' wel nog richten op de derde plaats. Hij voelde zich bekocht na de tumultueuze halve finale, maar wist toch beslag te leggen op de bronzen medaille.²⁷⁷

In een woelige finale riep Lucien Michard zichzelf uit tot winnaar, maar werd hij hiervoor niet beloond. De Deense wedstrijdjury bevoordeelde thuisrijder Willy Falk Hansen²⁷⁸. In een tijdperk zonder finishfoto werd de winnaar aangeduid door de wedstrijdleiding. Tot verbazing en vreugde van het publiek, maar evenzeer tot woede van aftredend kampioen Lucien Michard, besloot ze dat de Deen als eerste de finishlijn overschreden had.²⁷⁹ De Ordrup was het strijddecor van een wereldkampioenschap om snel te vergeten.

2.7 De ware wereldkampioen

In Frankrijk heerste na het wereldkampioenschap een hoogoplopende commotie rond de verloren finale. Verbolgen reageerde men op de onsportieve overmacht, die publiekslieveling Lucien Michard belachelijk had gemaakt. Niet Falk Hansen, maar Michard had recht op de prestigieuze eer. Een vijfde wereldtitel had hem bovendien op gelijke hoogte geplaatst met recordhouders Thorval Ellegaard en Piet Moeskops. De verbolgenheid bij pers en publiek zou resulteren in een klacht, gericht aan de U.C.I. Deze viel echter in dovemansoren, waardoor de Franse wielergemeenschap zijn toevlucht nam tot een ludieke actie. Naar analogie met de witte wereldkampioentruï, kreeg Lucien Michard een witte trui overhandigd, voorzien van twee grote wereldbollen. Ze verleende vertrouwen aan haar vedette, die in hun ogen evenzeer wereldkampioen was als de bevooroordeelde Deen.²⁸⁰

De breed uitgesponnen controverse rond het wereldkampioenschap richtte zich in Frankrijk enkel op haar eigen wielerkampioen en het fatale incident in de finale – over de ongelukkige Jef Scherens uit buurland België werd met geen woord gerept. Hij zou het kampioenschap op zijn eigen manier verwerken. Tijdens de lange reeks van Grote Prijzen in het najaar, traditioneel bekeken als herkansingen voor het wereldkampioenschap, toonde hij zich heer en meester. Overwinningen in Brussel, Gent, Rome, Berlijn, Keulen, Zurich, Kopenhagen en Dortmund toonden de wereld wie de

²⁷⁷ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

²⁷⁸ Willy Falck-Hansen (1906-1978) was een krachtig baanwielrenner, die de vaardigheid bezat een wedstrijd uitstekend te kunnen 'lezen'. Hij won acht Grote Prijzen, maar zou vooral uitblinken op grote proeven. Achttien nationale titels vergaarde hij, in combinatie met uitmuntende prestaties op de Olympische spelen. In 1924 had hij op de olympische spelen zilver behaald op de tandem, samen met landgenoot Edmund Hansen. Vier jaar later zou hij opnieuw olympisch succes vergaren door goud te behalen op de kilometer, en brons in de sprint. Hetzelfde jaar viel de wereldtitel sprint bij de amateurs hem eveneens te beurt. (VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 178; LAFOSSE, *Wielersportvaria*, 95; BEVING, *Le cyclisme*, 236.)

²⁷⁹ MATHY, *Les géants*, 54.

²⁸⁰ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

ware wereldkampioen was. Niet op basis van moment of geluk, maar op basis van prestatie. Hij slaagde er zelfs in de Franse criticasters voor zich te winnen. Op 3 oktober toonde hij zich de beste in de 'Grand Prix de l'Exposition Coloniale', een sprinttoernooi om een grootse koloniale expositie op te luisteren. In het bos van Vincennes, nabij Parijs, de locatie van de velodroom van Vincennes, werd een luisterrijke tentoonstelling opgezet. De organisatoren hoopten de imperiale ambities van Republiek Frankrijk kracht bij te zetten door de snelheidsoverwinning van een landgenoot. In de reeksen ging de Italiaan Avanti Martinetti echter voor de bijl van Jef Scherens, later volgden thuisrijders Louis Gérardin en Lucien Faucheux. Op 11 november toonde hij zich te Parijs, tijdens de 'Granx Prix de l'Armistice', andermaal de beste van het Franse pak.²⁸¹

De succesvolle winter deed Jef Scherens meer dan ooit dromen van verder sportief en financieel succes. Een gouden toekomst lag binnen handbereik, maar kon enkel via hard werk en concentratie verwezenlijkt worden. Wel stond hij niet alleen. Als vedette in de individuele sprint, werd hij omringd door een vaste entourage, die door vuur ging voor de jonge sprinter. Zij wezen hem op recht en plicht, stonden hem met raad en daad bij, maar vormden vooral een vertrouwenskring waarbinnen het nerveuze "Poeske" de nodige rust vond.

2.8 Het logistieke triumviraat

Sinds jaar en dag woonde Scherens in bij de familie Schuermans, onder gezag van 'pleegvader' Jef. Jef Schuermans zou zijn sprintende naamgenoot niet overal kunnen volgen, maar bood hem wel een warme thuis. De druk van de gevulde wedstrijdkalender kon hij in Leuven van zijn schouders laten glijden. Schuermans, in de volksmond 'de mosselman' genoemd, zou hem bovendien bijstaan op financieel vlak. Scherens verdiende als jonge twintiger een aardige som en werd door hem aangemaand hier verstandig mee om te springen. Waarden als realisme en eenvoud, typerend voor de restauranthouder, trachtte hij door te geven aan de wereldtopper in wording. Scherens moest elke maand een vast deel van zijn loon naar de bank brengen en zou zijn geld verder beleggen in vastgoed.²⁸² Zo opende hij in de Statiestraat, de latere Bondgenotenlaan, hotel-café 'Richelieu' – een etablissement dat hij echter niet zelf uitbaatte, maar uit handen gaf. Het bleef voor hem wel een ontspannende plek, waar hij vaak te vinden was.²⁸³ Naast de raad van mentor Pé Verhaegen, kon de jonge sprinter eveneens rekenen op de onvoorwaardelijke steun van clubvoorzitter Edward van Hove. Hij vormde bovendien de spil voor de verbintenis tussen Jef Scherens en Jef Mannaerts, vanaf 1932

²⁸¹ GROSJEAN, 'En souvenir', 8; GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 131.

²⁸² LAITEM, 'Poeske', 72.

²⁸³ WMR, *Map Jef Scherens*, F. DAMAN, 'Vaarwel Poeske', *Sport 80*, 33 (1986), 61.

zijn vaste verzorger. Samen - Jef Scherens, Jef Schuermans en Jef Mannaerts - vormden ze een succesvol triumviraat.

Het nieuwe wielerseizoen van 1932 zou starten, zoals het vorige enkele weken eerder geëindigd was. Op zondag 7 februari wachtte voor de zegezekere Scherens een eerste test in Parijs, waar het Palais des Sports, gelegen aan de Boulevard de Grenelle, een internationaal treffen presenteerde via de 'Grand Prix d'Hiver'. Een kolkende massa schreeuwde luidkeels om een Franse overwinning, te leveren door de sterkste uit een selecte elitegroep. Louis "Toto" Gérardin toonde zich de betere van Lucien Faucheux en Lucien Michard, maar moest in een finale met drie zijn meerdere erkennen in Jef Scherens.²⁸⁴ Enkele weken later zou Scherens op dezelfde velodroom opnieuw toeslaan door de 'Grote Prijs U.C.I.' op zijn naam te schrijven. Een blakende vorm maakte hem opnieuw tot topfavoriet voor de nationale titel in eigen land. Op weg naar de titelproef won hij in Marcq-en-Baroel, een voorstad van Rijsel, op de 'Vélodrome du Croisé La Roche' de lokale Grote Prijs. De kampioen leek op titelkoers.²⁸⁵

Wel zou hij op training zwaar ten val komen, met het kampioenschap in zicht. Gehinderd door spierpijn en lichamelijke stijfheid, ten gevolge van de kwalijke val, kwam hij op 19 juni niet op volle kunnen aan de start. Tegenstanders als Aloïs de Graeve of Jacques Arlet kregen een ultieme gelegenheid om de jonge kampioen te onttronen. Scherens hechtte tot dan toe geen belang aan specifieke verzorging of massage, maar omwille van het prangende fysieke ongemak besloot hij zich te laten masseren. Op aanraden van voorzitter Edward van Hove werd hij onder handen genomen door Jef Mannaerts, die op slag een vaste medewerker werd binnen zijn entourage. De gouden handen van Mannaerts leverden immers goed werk, aldus Scherens: "*Niet dat Mannaerts een wonderdoener was. Dat niet, maar te weten dat ik nu ook gemasseerd was en weldoende kalmte van Jef, maakte van mij een ander mens.*"²⁸⁶ Poeske kroonde zich na de behandeling voor de tweede maal tot Belgisch kampioen.²⁸⁷

Jef Mannaerts was uitermate gefascineerd door de wielersport. Als succesvol gymnast bij turnkring 'La Blauwputoise' uit Kessel-lo, een deelgemeente van Leuven, beschikte hij over een robuuste lichaamsbouw. Zijn lichamelijke kracht besloot hij in 1929 dan ook ten dienste te stellen van de wielersport, wanneer hij zich als verzorger aansloot bij de 'Parksche Stoempersclub'. In de

²⁸⁴ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 70-71.

²⁸⁵ GROSJEAN, 'En souvenir', 8; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 134.

²⁸⁶ SH, *VLA*, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen, Map 5 Jef Scherens, J. CORNAND, 'Wanneer Jef Scherens aan 't vertellen gaat', *Het Volk* (5 juni 1957).

²⁸⁷ *Ibidem*.

wandelgangen ontmoette hij al snel de jonge vedette Jef Scherens, die dat jaar in Zelzate nationaal kampioen werd bij de onafhankelijken. Wel kwam het pas in 1932 tot een vaste samenwerking. Mannaerts wierp zich op als een multifunctionele verzorger, naar de letter van die tijd.²⁸⁸ Hij was een persoonlijke masseur, die instond voor het lichamelijke welzijn van zijn *poulain*, maar was eveneens reisleader voor het Europese wedstrijschema. Bovendien was hij mecanicien, toezicht houdend op fiets en materiaal. Van hoofdberoep was hij tewerkgesteld bij de Belgische Spoorwegen, in een technische werkplaats te Kessel-Lo. Als pasdraaier maakte hij er precisiestukken, een beroep waar veel fysieke kracht voor vereist was. Deze vaardigheid als technicus stelde hem in staat de wedstrijsfiets van Jef Scherens aan te passen aan diens specifieke noden.²⁸⁹

2.9 De fiets van een krachtpatser

“Onder de moeren nemen ze de plaatjes weg. In de zadelpen boren ze gaten en de linker kettingspanner wordt er afgenomen’, enkel de rechter blijft nog over. De oliedopjes halen ze er af, ze zagen een centimeter van hun stuur en ze draaien zelfs de contra-moer van het tandwieletje af, enfin, ze snoeien, wat ze snoeien kunnen.”²⁹⁰

[Joris Van den Bergh]

Technische verfijning was en is nog steeds een sleutelement voor het wielrennen en de wielerpiste in het bijzonder. Strevend naar een verhoogde snelheid en accuraatheid, werden fietsen sneller en lichter gemaakt, in de mate van het mogelijke - de veiligheid van de pistier moest immers te allen tijde gewaarborgd blijven. Met het oog op de specifieke omstandigheden van de wielerpiste, de vochtigheidsgraad of de plaatselijke temperatuur, werden fietsen voor en tijdens sprinttornooien voortdurend aan een kritische blik onderworpen. Aangezien een verschil van enkele centimeters over winst of verlies kon beslissen, telde elk detail. Aan de wedstrijsfiets werd voortdurend gesleuteld. Ieder stelde handmatig zijn fiets af op maat, om een maximale efficiëntie te bewerkstelligen.

De fietsen van Jef Scherens werden vanaf de zomer van 1932 steevast toevertrouwd aan de goede zorgen van Jef Mannaerts. Deze sprak zich bewonderend uit over de lichamelijke kracht van zijn beschermeling: *“Jef Scherens kon alle verzetten duwen. Zijn buitengewoon (sic) kracht liet hem toe zo*

²⁸⁸ FRANZ, R., *Der vergessene Weltmeister*, 63-66.

²⁸⁹ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; SH, VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen, Map 5 Jef Scherens, A. VAN DEN BROECK, ‘Veertien dagen bij de beroemdste aller verzorgers’, 8.

²⁹⁰ VAN DEN BERGH, *Te midden der kampioenen*, 178.

*nodig een stayersverzet te duwen. Zijn souplesse liet hem toe een koffiemolen te draaien.*²⁹¹ “Poeske” was van nature begiftigd met een groot atletisch vermogen en een nerveuze aard, resulterend in een hoog omwentelingsritme en een grote mate van explosiviteit. Toegespitste training versterkte deze voorgift. Het bovenlichaam, essentieel voor de sprinter om zich op de fiets vooruit te ‘werpen’, werd versterkt aan de hand van acrobatische turnoefeningen als de handstand. Naast sprinttraining op de piste, versterkte hij zijn onderbenen door zo vaak hij kon op de tippen van zijn voeten rond te lopen.²⁹² Het was een oefening uit de balletsport, die hem in staat stelde om langer rechtopstaand op de trappers te blijven sprinten. Zijn lichamelijke aanleg voor de sprint koppelde hij aan het karakter om bepaalde gebreken weg te werken. Daarnaast was hij haast maniakaal toegewijd aan zijn materiaal. Verschillende specifieke aanpassingen deden hem nóg sneller gaan dan zijn concurrenten.

In tegenstelling tot het gros van de sprintwereld was zijn wedstrijd fiets voorzien van een ijzeren stuur. De sturen vervaardigd uit aluminium, die in deze periode gangbaar waren, plooidde hij tijdens de sprint eenvoudigweg om. De eindsprint betrof een fenomenale krachtinspanning, die om het uiterste vroeg van atleet en fiets. Een ijzeren variant drong zich op voor de jonge krachtpatser en werd handmatig vervaardigd door Jef Mannaerts. Daarnaast beschikte Scherens, met het oog op een grotere overzetting van kracht, over speciale ‘manivels’ – het verbindingstuk tussen de tandwielen – en langere trapassen of ‘cranks’. Van deze trapas werd een gedeelte afgeslepen, zodat ze recht was. Bovenop plaatste men vervolgens een ‘calle’, een recht stuk metaal, met aan de ene kant een moer en langs de andere kant een platte kant. Wanneer de as van de fiets bij elke trapbeweging ronddraaide, draaide de ‘calle’ omwille van haar plaatsing mee. Dit hield echter het risico in dat de ‘calle’ snel versleet. Na twee of drie intensieve sprints botste Scherens steevast op dit probleem. Jef Mannaerts bestelde hierom ‘calles’ die de helft breder waren dan het standaardmodel. De ‘calles’, vervaardigd in de staalfabrieken van Ougrée, nabij Luik, konden op deze manier ongeveer een jaar meegaan, voor ze aan vervanging toe waren.²⁹³

Nog bleek de racefiets niet bestand tegen de verwoestende kracht van de ‘tjigersprong’. De wielen, met tubes onder een luchtdruk van ongeveer acht atmosfeer, vormden een technisch obstakel.²⁹⁴ De

²⁹¹ SH, *VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen*, Map 5 Jef Scherens.A. VAN DEN BROECK, ‘Veertien dagen bij de beroemdste aller verzorgers’, 8.

²⁹² Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; BEFFORT, *Jef Scherens*, 4; WMR, *Map Jef Scherens*, ‘Vijftig jaar geleden debuteerde Jef Scherens als pisterenner’, *Ons Sportblad*, 30 oktober 1978.

²⁹³ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; ; SH, *VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen*, Map 5 Jef Scherens.A. VAN DEN BROECK, ‘Veertien dagen bij de beroemdste aller verzorgers’, 3-4.

²⁹⁴ VAN DEN BERGH, *Te midden der kampioenen*, 178-179.

wielmoeren of 'boulons' zorgden ervoor dat het wiel vast in het frame gedraaid kon worden. Echter, telkens wanneer Jef Scherens demarreerde, sloeg zijn wiel scheef tegen zijn kader en begon het in volle spurt vervaarlijk te waggelen. Twee speciale stukken, aangebracht op de wielmoeren, zorgden ervoor dat de wielen van de fiets geen afwijkende bewegingen meer konden maken.²⁹⁵ De sterke handen van Jef Mannaerts hadden bijgevolg een groot aandeel in de vele overwinningen van Jef Scherens, zijn werkgever, toeverlaat en bovenal trouwe vriend. Ze zorgden er niet alleen voor dat diens fysieke kracht op de fiets maximaal ten dienste werd gesteld van de sprint, maar beschermden bovendien toegewijd zijn lijf en leden.

Het selecte peloton van sprintende 'huurlingen', die daar reden waar hen een contract werd aangeboden, was doordrongen van verschillende emoties. Verbonden door het lot, deelde men vaak lief en leed. Binnen het reizende wielercircus werden vriendschappen gesmeed, al bleef het sportieve belang primeren. Concurrentie bleef een voortdurend aandachtspunt, zelfs naast de piste. Angstvallig hield men voedsel en materiaal in de gaten, uit vrees voor sabotage of kwaad opzet. Zo wisselden Mannaerts en Scherens in de aanloop naar een titelstrijd steevast hun bord tijdens het eten, werden tubes en materiaal voortdurend gecontroleerd op aangebrachte krasjes en hielden zij tactische en technische bespiegelingen wijselijk voor zich.²⁹⁶ Zelfs de geplaatste versnelling werd pas bij de start te kijk gegeven.

Een baanfiets beschikte niet over een versnellingsapparaat, maar was voorzien van een blokketting en een 'plateau' of versnellingswiel, dat naar believen veranderd kon worden. Zo werd het oefenverzet 23 X 7 – 23 tanden op het voorste tandwiel, 7 op het achterste – voor wedstrijden vaak vervangen door een zwaarder verzet, 23 X 6 of 25 X 7.²⁹⁷ Hoe minder tanden op het achterste tandwiel en hoe meer tanden op het voorste tandwiel, hoe zwaarder het verzet en groter de verplaatsing. Op het versnellingswiel was een rand aangebracht voor de veiligheid. Wou men het versnellingswiel vervangen, dan moest de rand verwijderd worden. Om tegenstrevers niet te laten zien dat de rand weg gevijld was of een ander verzet aangebracht was, hield Mannaerts bij het betreden van de piste zijn handen voor de kamwielen van de fiets. Even toegewijd als de zorg voor de wedstrijdfiets, hield hij er aan 'zijn' Jef tijdens meetings overal te escorteren. Als een persoonlijke lijfwacht hield hij supporters en pers af, en begeleidde hij Scherens voor en na de wedstrijd. De trouwe verzorger vormde jarenlang zowel letterlijk als figuurlijk een steunpunt voor Jef Scherens. Op

²⁹⁵ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

²⁹⁶ LAITEM, 'Poeske', 79.

²⁹⁷ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 46-47.

vele foto's, genomen voor en na verscheidene sprintproeven, zijn ze onafscheidelijk. De sprinter op de fiets, leunend op zijn verzorger, die zich onbewogen en genegen aan zijn taak wijdt.

2.10 'Roma, la gloria!'

*"Zijn innemende persoonlijkheid zat nog opgesloten in een ruwe bolster. Een beetje boers van aard en zeker niet bereid om op zijn teentjes te laten trappen. Hij vond het leven een spel en handelde er naar met de parate vlegelachtigheid van de geharde volksjongen."*²⁹⁸

[Jan Pulinx]

Met de nationale driekleur om de lenden leefde Jef Scherens in de zomer van 1932 vol vertrouwen toe naar een eerste oppergaai, de overwinning in het prestigieuze wereldkampioenschap. Constante prestaties gaven hem op jeugdige leeftijd een voorgift op de concurrentie, die de snelle opkomst aanschouwde van een wielervedette in wording. Zijn meesterschap uitte zich al snel in Kopenhagen, waar hij de prestigieuze Grote Prijs op zijn naam schreef. Tijdens een tumultueuze Grote Prijs van Parijs slaagde hij er echter niet in munt te slaan uit zijn cyclische dominantie. De wedstrijd in Parijs zou hij later beschrijven als een jaarlijks dieptepunt – de wedstrijd bij uitstek die hij het minst graag betwistte: *"In eigen land was ik natuurlijk een held, maar in het buitenland kon men mij op de duur niet meer luchten. Ik geef toe dat het slecht was voor de sport dat ik altijd won, maar in Frankrijk liep het toch dikwijls de spuigaten uit, vooral in de Grote Prijs van Parijs. Die stond eigenlijk hoger gekwoteerd dan een wereldkampioenschap, maar ik vond het de rotste wedstrijd van het jaar."*²⁹⁹

Voor het sprinttornooi in de lichtstad werden namelijk tevoren geen contracten afgesloten met de renners. Voor andere meetings was het de gewoonte dat de organisatoren tevoren een oordeel velden over wie wel en wie niet kon deelnemen. Men sloot met de voorziene deelnemers een contract af, waarin onder meer afspraken gemaakt werden over startpremie en prijzengeld. Uitzondering op de regel was de sprintmeeting van Parijs, waar een zweem van amateurisme in de lucht hing. Sprinters reden er voor de eer, niet voor het geld. Het maakte de wedstrijd jaar na jaar tot een felle strijd, gekleurd door chauvinistische belangen en zogenaamde 'combinés', akkoorden tot samenwerken tijdens de wedstrijd. In 1932 zou Scherens, omwille van de opgeklopte omstandigheden, de finale niet halen.

Wel deed hij vertrouwen op in de 'Grote Prijs van de Cinquantenaire', een sprinttornooi dat op 21 juli uitgevaardigd werd door de Franstalige tak van de wielerbond, de 'Royal Ligue Vélocipédique Belge'.

²⁹⁸ DESAIR, *100 jaar Jef*, 15.

²⁹⁹ WMR, *Map Jef Scherens*, 'Wat ik me herinner', 16 juni 1978.

Na de overwinning werd hij in de koninklijke loge uitgebreid gefeliciteerd door de Belgische koning, Albert I. Scherens was, naar eigen zeggen, fel onder de indruk van de ontmoeting: *“Toen moest ge niet spreken van een tijger, want ik was nog juist een konijnejong... dat zijn oren in de nek laat hangen. En nochtans, Koning Albert was een mens met wie ge u gauw thuis voelde. Hij was iemand die vertrouwen inboezemde, een mens die het altijd goed meende, dat kondt (sic) ge instinctmatig aanvoelen!”*³⁰⁰ Als in een roes stoomde Jef Scherens door naar overwinningen in de Grote Prijzen van Kopenhagen en Amsterdam, en een derde plaats in de internationale ‘Grand Prix de l’U.V.F.’. Tijdens deze snelheidsproef, verreden op de piste van Buffalo nabij Parijs, moest hij maar nipt de duimen leggen voor Lucien Michard en Louis Gérardin.³⁰¹ In augustus reisde hij tijdig af naar Rome, om zich voor te bereiden op de wereldkampioenschappen daar, aan het einde van deze maand.

De strijd om de wereldtitel werd verreden op de wielerpiste van het Stadio Nazionale, in se een voetbalstadion waar Romeinse ploegen als Lazio Roma en AS Roma een thuis hadden. De houten wielersbaan, exclusief aangelegd voor dit wereldkampioenschap, zou later verplaatst worden naar Milaan, waar ze naambekendheid verwierf als de velodroom van Vigorelli, vernoemd naar de vermaarde fietsenfabrikant. In de zwoele temperaturen van het zomerse Rome wist “Poeske” zich geplaagd door de warmte, maar slaagde hij erin zich te plaatsen voor de finale reeksen. In de kwartfinale trof hij Lucien Faucheux, in de halve finale ontmoette hij generatiegenoot Louis “Toto” Gérardin. Een treffen tussen twee boezemvrienden, strevend naar cyclische werelddominantie.³⁰²

Louis Gérardin werd op 12 augustus 1912 geboren in het Franse Boulogne-Billancourt, een gemeente aan de rand van wielers hoofdstad Parijs. Als geboren Parijzenaar hield hij van koers en piste, strevend naar roem en succes op de populaire wielersbaan. Vurig wenste hij een roemrijke galerij te vervoegen, bestaande uit sterren als Edmond Jacquelin, Emile Friol, Victor Dupré en Lucien Michard. De Franse sprint stond hoog aangeschreven én was een technisch handelsmerk, dat Gérardin op de piste echter naast zich neerlegde. In tegenstelling tot Michard, een meester in de tactiek, was zijn sprint rechttoe rechtaan, in een wilde *rush* op de meet af. In de lange sprint bleek hij al te vaak onverslaanbaar. Als jonge belofte bracht hij Frankrijk op 18-jarige leeftijd naar het delirium, door in 1930 als amateur wereldkampioen te worden. In 1931 werd hij als neo-prof nationaal kampioen bij de beroepsrenners – een staaltje dat hij in 1932 zou herhalen, zowel op zomer- als winterbaan.³⁰³ Kenners voorspelden

³⁰⁰ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 144-145.

³⁰¹ P. BEVING en A. VAN LAETHEM, *Le Cyclisme*, Brussel, 1935, 230; GROSJEAN, ‘En souvenir’, 8.

³⁰² R. HUTTIER, ‘Jef Scherens, jeune coureur de très grande classe, champion du monde de vitesse 1932’, *Le Miroir des Sports*, 671 (1932), 216-217 ; Interview met Paul Scherens, 29 november 2010 ; GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

³⁰³ VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 205-206.

hem een gouden toekomst, maar hielden bij dit fervente waardeoordeel geen rekening met Jef Scherens. “Toto”, die zijn bijnaam deelde met de populaire Italo-Franse komiek Totò, en “Poeske” waren geduchte concurrenten, maar bovenal vrienden voor het leven. Twee flamboyante types, die elkaar ook naast het wielergebeuren vaak zouden treffen.

In de halve finale van het wereldkampioenschap bleek “Poeske” andermaal een maat te sterk. Scherens leek ongenaakbaar en maakte zich op voor een finale waar elke wielervan tevoren van gedroomd had. Afgaande op het voorbije seizoen, traden de twee beste sprinters van het gelid aan. Lucien Michard legde net als Scherens een foutloos parcours af en droomde, na de *fausse queue* van Kopenhagen, van een vijfde wereldtitel. De voortekenen waren, in de nadagen van zijn loopbaan, alvast gunstig. Wel was de verstandhouding tussen beide renners naar een vijandig dieptepunt gedaald. Op het wereldkampioenschap reed Jef Scherens als nationale wielrenner onder de Belgische vlag, niet als ploegrenner. Als Belgische deelnemer maakte hij hierom integraal deel uit van de Belgische federatie, die Jef Beeckman als persoonlijke masseur had aangesteld. Naast zijn verplichting voor deze nationale selectie, was Beeckman eveneens de persoonlijke masseur van Lucien Michard. Omwille van de hoog oplopende spanningen met de controversiële Fransman, besloot Scherens te breken met Jef Beeckman, tegen de wil van de federatie in. Hij zou voortaan, zowel voor individuele als nationale verplichtingen, uitsluitend beroep doen op Jef Mannaerts.³⁰⁴

De avond van zondag 4 september was het Stadio Nazionale feestelijk verlicht. Rond 23u was de koelte van de nacht gevallen, maar moest een massaal bijgewoonde finale nog beginnen. In de eerste manche dwong Scherens Michard de kop op, waarop deze er vandoor snelde. In zijn poging de Fransman bij te houden, werd de Belg echter meermaals gehinderd door zijn concurrent. De wedstrijdjury greep in en kende de overwinning van de eerste manche aan Scherens toe – een geluk bij een ongeluk. In de tweede manche trachtte “Poeske” opnieuw Michard aan de leiding te dwingen. Beide renners gingen echter over tot een ingestudeerd kunststuk, de gekende ‘sur-place’, tot groot ongenoegen van het publiek en de jury. De manoeuvre zou exact 11 minuten en 40 seconden duren, met een sterke concentratie onder luid geroep.³⁰⁵ Omdat de immobiele strijd eeuwig leek door te gaan, besloot de wedstrijdleiding de manche stil te leggen en via het opwerpen van een munt te bepalen wie de leiding hoort te nemen. Het lot duidde Lucien Michard aan. De Fransman leek het pleit echter in zijn voordeel te beslechten, tot een ontketende Scherens hem in de laatste bocht

³⁰⁴ MATHY, *Les géants*, 57.

³⁰⁵ SH, *VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen*, Map 5 Jef Scherens, J. VAN LANDEGHEM, ‘Jef Scherens sprint zich in het peloton der sterken’, 2.

voorbijshoot. Jef Scherens uit Werchter, uit Leuven, maar vooral uit België, kroonde zich jubelend voor de eerste maal tot wereldkampioen in de zuivere snelheid.³⁰⁶

2.11 Een volksfeest zonder weerga

Op de schouders ging je toen:

Jij was onze kampioen.

Wie ons hart met trots vervulde

Brachten wij de hoogste hulde.³⁰⁷

[Cynthia Voigt]

Op het thuisfront maakte menige wielerliefhebber zich op voor een huldiging, die tot dan toe zijn gelijke niet zou kennen. Het populaire “Poeske” was zowel op als naast de wielerpiste bekend als een vurige persoonlijkheid, en diende gevierd te worden. Snelle benen, evenals een radde tong, maakten hem tot een geliefde volksheld. De jonge sprinter had op 23-jarige leeftijd een eerste mijlpaal verwezenlijkt in zijn prille wielercarrière. Het welslagen van een hartstochtelijke ambitie werd op vaderlands enthousiasme onthaald.

In thuisstad Leuven bereidde de bevolking zich voor om haar succesvolle inwoner warm te ontvangen. Maandag 12 september zou een jubeldag worden, om nooit meer te vergeten. Op vraag van clubvoorzitter Edward van Hove werd een huldigingstoet ingericht, die “Poeske” van het Stationsplein via de Statiestraat naar het stadhuis zou begeleiden, alwaar een officiële ontvangst wachtte.³⁰⁸ Burgemeester Raoul Claes (1861-1941) stemde vreugdevol in met deze eis. Hij was immers een fervente fietsliefhebber, die zich voor zijn politieke carrière onder meer in de kijker had geplaatst door in 1884 Belgisch kampioen te worden op de weg en het later zelfs tot voorzitter van de Belgische Wielerbond te schoppen. Onder zijn impuls was een massa volk te been om de kersverse wereldkampioen te huldigen.³⁰⁹ Voorafgegaan door verscheidene verenigingen, wachtte het volk haar held op aan het station. Scherens werd onder gejuich onthaald en zou door de massa omstuwd worden op weg naar het stadhuis. Wel legde hij een gedenkkranen neer aan het Vredesmonument, als eerbetoon aan de gesneuvelden uit de Wereldoorlog. Tijdens zijn triomftocht

³⁰⁶ MATHY, *Les géants*, 54-56; LAITEM, ‘Poeske’, 78 ; HUTTIER, ‘Jef Scherens, jeune coureur de très grande classe’, 216-217.

³⁰⁷ C.VOIGT, *De hardloper*, Amsterdam, 2000.

³⁰⁸ SAL, *Map 6954*, ‘Stadsbestuur van Leuven’.

³⁰⁹ N. VAN ZUTPHEN, ‘Sociale geschiedenis van het fietsen’, 233-234; LAITEM, ‘Poeske’, 78.

over de Statiestraat weerklonken jubelkreten langs alle kanten, werden diverse spandoeken de lucht ingestoken.³¹⁰

Na de ontvangst op het stadhuis verzorgde Karel van Wijnendaele, als journalistieke voorman van de Vlaamse wielergemeenschap, een feestrede. *“De schoonste die ik ooit heb gehoord”*, liet Scherens achteraf optekenen.³¹¹ De praalstoet zette vervolgens koers naar een volgende halte, het clublokaal van de ‘Stoempersclub’ in de Diestsestraat, waar de wereldkampioen uit eigen rangen met feestgedruis gevierd werd. Bovendien verkreeg hij uit handen van Edward van Hove namens de club een kostbaar gouden uurwerk.³¹² In de namiddag werd door de Stoempersclub te Leuven een wielervedstrijd ingericht over 135 kilometer, ter hulde van de prille wereldkampioen: de ‘Groote Prijs Joseph Scherens’. Het betrof een wegkoers met start en aankomst op de Diestsevest, nabij de woonplaats van Scherens. De wereldkampioen nam zelf niet deel, maar gaf het startschot en mocht na afloop de zegeruiker overhandigen aan Gerard Loncke, een renner uit de eigen ‘Stoempersclub’.³¹³

Naast het volk deelde ook de Belgische wielersport in de vreugde. Zevenendertig jaar na Robert Protin, mocht een Belg zich opnieuw de snelste sprinter ter wereld noemen. Eerbetuigingen en officiële ontvangsten volgden elkaar in een razend tempo op. Scherens verkreeg verscheidene eremedailles, geschonken door de B.W.B., de L.V.B., Léon Pascal – de directeur van het Brusselse Sportpaleis, de Royale Union Vélocipédique Louvaniste en tot slot een kleinood geschonken door Robert Protin, uit bewondering en respect voor zijn jonge ‘opvolger’. Naast een lint, geschonken door de Nederlandse Wielerbond, zou hij ook een plakkaat ontvangen van de Italiaanse Wielerbond.³¹⁴

De lof voor zijn persoon trad ook buiten het wielerspectief. Als verdienstelijke burger werd hij uitgenodigd en ontvangen door koning Albert I, in het paleis te Laken. Na een officieel staatstelegram, met gelukwensen vanwege het Koningshuis, volgde een plechtige uitnodiging.³¹⁵ In het bijzijn van Edward van Hove en dhr. Ghijsselbrecht, vertegenwoordigers van de ‘Stoempersclub’, en Alban Collignon, de voorzitter van de B.W.B., bood hij zich voor de koninklijke audiëntie. Na een gemoedelijk onderhoud, waarin de vorst zijn interesse voor het wielrennen liet blijken, verkreeg Jef Scherens eervolle felicitaties omwille van zijn succesvolle loopbaan, tot eer en glorie van het

³¹⁰ Een overzicht van de verschillende spreuken, aangereikt door tijdsdocumenten, is bijgesloten in bijlage.

³¹¹ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 144.

³¹² *Ibidem*, 140.

³¹³ *Journal des petites affiches* (4 september 1932), 29 ; *Journal des petites affiches* (11 september 1932), 31; GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

³¹⁴ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 136; 104-141.

³¹⁵ *Ibidem*, 140.

vaderland. Bij het afscheid schonk de koning hem bovendien een zilveren sigarettenetui. Scherens verklaarde verbouwereerd dat hij als sportman niet rookte, maar werd gesust door de vorst: *“Als ge later zult roken, steek ze daar dan in!”*³¹⁶ De uitspraak, ontleend aan Achiël Van den Broeck, toont duidelijk aan hoe vertrouwelĳk de verstandhouding tussen beide heren verliep.

2.12 De wereldkampioen toont zich

Na het wereldkampioenschap volgde traditioneel de periode van de ‘herkansingswedstrijden’. Het gold als een serie wedstrijden, gekleurd door spektakel en zoevende sprinters, belust op sportieve weerwraak. Binnen het sprintmilieu was de mening toegedaan ‘dat ware een verkeerde wereldkampioen aangeduid, dit in deze periode duidelijk werd’. Als wereldkampioen was Jef Scherens verplicht verscheidene meetings te rijden in de nadagen van het wereldkampioenschap. In een dominante zegetocht reisde hij per trein kriskras door West-Europa. Na een overwinning in Berlijn reisde hij vermoeid af naar Brussel, waar Lucien Michard zich als tegenstander opwierp. De geslepen Fransman, die in deze periode op het toppunt van zijn kunnen was, werd tot uitzinnige vreugde van het publiek in de beslissende ‘belle’ terzijde geschoven. De woorden van Marcel Goossens trillen nog steeds na: *“De 15.000 toeschouwers schreeuwden dat horen en zien verging, het gebouw scheent te daveren door de samengepakte kracht van een hysterisch, bijna gek geworden publiek. Gedurende de ganse ronde stelde de Fransman alles in het werk om terug op dat wiel van Scherens te geraken, doch Poeske was op zijn sterkste en Michard kon niets van zijn achterstand inhalen.”*³¹⁷

Na Brussel vervolgde hij zijn reis naar Keulen, om daarna te gloriëren in Gent en Parijs. Na zijn overwinning in Parijs, een vierde zegeruiker in vijf opeenvolgende dagen, werd hij uitgefloten door het Franse thuispubliek, dat haar frustratie de vrije loop liet. De dominantie van Jef Scherens stak de eigen jongens niet enkel naar de kroon, maar maakte hen compleet belachelĳk. Chauvinisme resulteerde in een schandvlek. “Poeske” liet een vermoeiende periode achter zich, door enkele dagen te ontspannen in gezelschap van zijn voormalige legervrienden. Scherens leek achteraf herboren en vond zijn vitale focus van enkele weken eerder. Het contact met vrienden en het volk was hem heilig, plaatste hem bescheiden ‘met de voeten op aarde’ en sterkte hem hierom in zijn sportieve prestaties. In Brussel werd bij aanvang van het winterseizoen ‘De Grote Prijs van de Koning’ georganiseerd, als ultieme revanche voor het voorbĳe wereldkampioenschap. Scherens toonde zich de meester over Lucien Faucheux en Louis Gérardin, een staande ovatie was zijn deel. Uit handen

³¹⁶ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 145.

³¹⁷ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

van een trotse koning, die de prestaties van “Poeske” op de voet volgde, kreeg hij als winnaar de ‘Coupe de Baerdemacker’ overhandigd. Ook in Deurne, op de Ter-rivieren-wielerbaan, toonde hij zich de betere van Jacques Arlet, “Toto” Gérardin en Willy Falck Hansen. Enkele weken later liet hij, als eindpunt van een glorieus seizoen, de gekwelde tegenstand een zoveelste maal achter zich in de Grote Prijs van Schaarbeek, verreden in het vertrouwde Sportpaleis.³¹⁸

2.13 Sneller en sneller, tot vliegens toe

“De snelheid is een obsessie voor hem, een nachtmerrie. De microob zit hem in ’t bloed. Auto rijden aan meer dan honderd, vliegen aan meer dan drie honderd kilometer, doodensprongen maken en levensgevaarlijke toeren uithalen, dat is zijn geliefkoosde bezigheid. Hij zoekt de gevaren, om ze te kunnen overwinnen.”³¹⁹

[Willem van Wijnendaele]

De discipline in de zuivere snelheid lokte doorheen het interbellum een massa volk naar de wielerbanen, zowel ’s winters als ’s zomers. Toeschouwers werden aangetrokken door wervelende snelheden en flitsende acties. Hoe sneller de ‘menselijke kanonskogel’ zichzelf kon lanceren, hoe groter de bewondering voor diens kunnen. Net als haar enthousiaste wielerfans, waren de vedetten van de sprint slaaf aan een onderbewust verlangen. Snelheid was een norm waarvan de grenzen steeds verlegd hoorde te worden. Sprinters gingen sneller en sneller, superlatief snelst, tot de grenzen van het menselijk mogelijke bereikt werden. Soms zelfs leek het alsof de sprinters zo snel gingen, dat ze werkelijk vlogen. Een idolaat beeld, vertroebeld door fascinatie en opwinding, dat echter een kern van toenmalige dromen en verlangens in zich draagt.

Deels vanuit een praktisch oogpunt, maar voornamelijk vanuit een onstuitbaar verlangen naar snelheid, avontuur en acrobatie, besloot Jef Scherens in 1933 te leren vliegen. De kiem voor zijn gevleugelde fascinatie was enkele jaren eerder gezaaid. In 1931, na het wereldkampioenschap in Kopenhagen, maakten verschillende sprinters per vliegtuig de reis huiswaarts. Een lijnvlucht was een privilege, dat omwille van de kostprijs een zeldzame manier van transport was. De vlucht na het wereldkampioenschap, met bestemming Amsterdam, zou Scherens nog lang heugen. In het amicale gezelschap van Piet Moeskops en Louis Gérardin, werd hij tijdens zijn luchtdoop immers doodziek. Scherens stapte ziek uit in Amsterdam, om even later opnieuw het vliegtuig in te stappen op weg

³¹⁸ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*; GROSJEAN, ‘En souvenir’, 8.

³¹⁹ W. VAN WIJNENDAELE, ‘De vijfde dubbele wereldkampioen Jozef Scherens’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (31 augustus 1936), 3.

naar een voorziene meeting in Parijs. Dat hij ziek werd, zag hij als een zwakheid waarmee zijn ambitieuze karakter hoe dan ook kom af mee wilde maken. Hij zou voortaan niet enkel meevliegen, maar zelf leren vliegen. In de lente van 1933 contacteerde hij piloot Jef Guldentops, vliegtuigpionier en oorlogsheld, die bereid was hem vlieglessen te geven op de luchthaven van Haren.³²⁰

De luchthaven van Haren was in die periode samen met Deurne een van de grootste van ons land. 'Sabena' – een afkorting voor 'Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne', het nationale luchtvaartbedrijf dat opgericht werd in 1923, vond er oorspronkelijk een onderkomen. Vanuit de luchthaven, die op een ondergrond van gras over een enkele landingsbaan beschikte, zouden vanaf het begin van de jaren twintig vluchten vertrekken naar een uitgebreide waaier van Europese bestemmingen: Londen, Bremen, Kopenhagen, Bazel, Keulen, Amsterdam, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam - later verzorgde men de koloniale verbinding naar Léopoldville, het latere Kinshasa.³²¹ Jef Scherens toonde zich ook in deze klas een briljante leerling. Na minder dan anderhalf uur les, vloog hij zelfstandig. De lessen werden het begin van een acrobatisch avontuur.

Na verloop van tijd beschikte hij over de nodige vliegreuen om zich een eigen vliegtuig aan te schaffen. Een flitsend geel sportvliegtuig, een 'Gipsy-Saroléa', kreeg de bijnaam 'Tipsy' – verwijzend naar de voormalige luchtziekte van haar piloot. Het vliegtuig had een sterke motor met een vermogen van 120 Pk, maar was licht van gestel, met een open dak en kon dus enkel tijdens het zomerseizoen gebruikt worden.³²² De vliegmachine zou Jef Scherens niet alleen een wielheld, maar ook een heroïsche vliegenier maken. Bewonderend werd opgekeken naar de waaghals achter de stuurknuppel, die salto's maakte en aan duizelingwekkende snelheden strepen door het luchtruim trok. Bovendien was men verwonderd, met de astronomische prijs van een eigen vliegtuig in het achterhoofd. Als dé grootverdiener van het baanwielrennen in die periode kon Scherens zich de aanschaf ervan echter ruimschoots permitteren. Naast een riante wedstrijdvergoeding, aangeboden door clubvoorzitter Edward van Hove, wist Jef Scherens zijn prestaties duur te verkopen. Organisatoren die hem wensten vast te leggen voor een snelheidswedstrijd, moesten de wereldkampioen om en rond de vierduizend Belgische frank startgeld betalen. Naast het verzekerde startgeld, werd het salaris van de topsprinter aangedikt door het eventuele prijzengeld. Een ongeschoolde metselaar verdiende in deze periode ter vergelijking een dagloon tussen de veertig en

³²⁰ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 198-199; LAITEM, 'Poeske', 78; WMR, *Map Jef Scherens*, 'Wat ik me herinner', 16 juni 1978.

³²¹ HEYLEN, 'Steden omringd door dorpen', 617.

³²² Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; BEFFORT, *Jef Scherens*, 21; SH, *VLA*, *Wielrennen – Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen*, Map 5 Jef Scherens, J. VAN LANDEGHEM, "'Poeske" Scherens sprint zich in het peloton "der sterken"', *Gazet van Antwerpen* (17 februari 1979); VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 198-201.

de vijftig frank. De lucratieve aantrek van de piste maakte dat bijvoorbeeld in 1934 150 van de 380 Belgische wielersprofs met een baanlicentie rondreden.³²³

Het peperdure vliegtuig werd het technische verlengstuk van de impulsieve Scherens. Geboren voor een leven van snelheid en acrobatie, beleefde hij allerlei 'aviatische' avonturen: motorpech of halsbrekende stunts, het landen op geïmproviseerde landingsbanen, laag over de huizen scheren. De vliegende volksheld werd erom bewonderd, maar even vaak op de vingers getikt. Vermaningen en boetes nam hij met plezier in ontvangst. Zo kreeg hij in september 1938 een boete, omdat hij in Brussel te laag over de huizen had gevlogen. Verontschuldigend bracht hij aan, "*dat hij graag eens van dichtbij de renbaan van Stokkel had gezien.*"³²⁴ De uitleg van een *speelvogel*, die zich thuis voelde in het wolkendek. Vrienden en familie verraste hij maar al te graag met een luchtbezoek. Verscheidene malen landde hij in thuisdorp Werchter, waar familie, vrienden en burens werden opgetrommeld - een vliegtuig was een curiosum in deze periode.³²⁵

De vliegmaschine was voor "Poeske" een wonderlijk middel ter ontspanning, maar zou hem ook op andere wijze dienen. Tijdens het zomerseizoen vloog hij soms naar sprintwedstrijden, wanneer het weer het toeliet. Korte afstanden, naar Parijs, Berlijn of Kopenhagen, werden enkele malen per vliegtuig overbrugd. Voor andere gelegenheden was de trein een vast transportmiddel, evenals de auto. Aan het begin van zijn wielersprofbaan zou het *grote geld* hem in staat stellen rond te rijden in een witte cabriolet, van het merk 'Oldsmobile'.³²⁶ Later zou hij beschikken over een uitgebouwde wagen van het merk 'Chevrolet', volledig aangepast aan zijn noden. Een strak wedstrijdsschema, met afspraken in verschillende Europese landen, vereiste een snelle wagen die ruim genoeg was om fiets en toebehoren mee te nemen. De auto diende bovendien als taxi voor collega's. Samen maakten ze de verplaatsing naar snelheidswedstrijden – wanneer de ene sliep, reed de andere, en omgekeerd.³²⁷

2.14 Het seizoen van de bevestiging

Als wereldkampioen was Jef Scherens een geëerde publiekstrekker, die voor het wielerseizoen van 1933 een zekere druk ervoer. Hij diende zijn reputatie als 's werelds beste alle eer aan te doen, door de dominante constante van het voorgaande seizoen door te trekken. Het winterseizoen van 1932-

³²³ DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 58; SCHOLLIERS, *Sociaal-economische problemen van de Hedendaagse Periode*, 'Tabel 2: Uurloon van ongeschoolde metselaar' (<http://vub.ac.be/SGES/scholliers1.html>).

³²⁴ SH, *VLA, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerskampioenen*, Map 5 Jef Scherens, 'Jef Scherens veroordeeld', 29 september 1938.

³²⁵ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; LAITEM, 'Poeske', 80.

³²⁶ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

³²⁷ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

1933, als overgang naar de wedstrijden in openlucht, sterkte zijn vertrouwen. Hij won immers niet minder dan zestien Grote Prijzen, waaronder de edities van Amsterdam, Berlijn en het Noord-Afrikaanse Algiers. Het Algerijnse tornooi lijkt de vreemde eend in de bijt, maar hoeft dit niet te zijn. Het koloniale land, een broeierige vrucht van het Franse imperialisme, raakte doorheen het interbellum bezeten van een fervente wielersport. Grote fietsmerken mikten op koloniale afzetgebieden als verruiming van de fietsenmarkt. In navolging van wielervedstrijden in geheel Noord-Afrika, van Marokko tot Egypte, werd de fiets een geliefkoosde ontspanning voor de Algerijn. Naast de Grote Prijs van Algiers, zouden de Ronde van Algerije en het criterium van Oran als wegwedstrijden hoog aangeschreven staan.³²⁸

De winterperiode van 1932-1933 zou bovendien gekleurd worden door felle duels tussen twee kersverse wereldkampioenen. Aan de zijde van Jef Scherens schoot de Duitser Albert Richter als een komeet naar voren. Richter was in Rome wereldkampioen geworden in de categorie van de amateurs. Zijn overstap naar de beroepsrenners, tijdens de herfst van 1932, maakte hem tot een geduchte tegenstander. Op 14 oktober 1932 vochten beide renners tijdens de Grote Prijs van Keulen, de eerste profwedstrijd van Richter, een eerste van zovele duels uit. In de finale van het sprinttornooi woog de ervaring van Scherens door tegen de kersverse Duitse beroepssprinter.³²⁹

Albert Richter werd geboren te Keulen, op 14 oktober 1912. Als zoon van een gipsmodelleur, verliet hij in 1927 op 15-jarige leeftijd de schoolbanken, om net als zijn broer Carl in dienst te treden van vader Josef Richter. Toch lagen dromen en ambitie buiten de muren van het atelier.³³⁰ Tegen de wil van zijn vader in, zag hij het immers als levensdroom wielrenner te worden. Keulen kon zich beroepen op een bloeiende wielergemeenschap, met de pistier als paradepaard. Wielerpistes als de 'Kölner Stadtwaldbahn', een piste in openlucht, of de winterbaan 'Rheinlandhalle', waren het decor voor diverse wedstrijden en disciplines. Een enkele discipline stak echter af ten opzichte van de andere. De snelheidwedstrijd was het koningsnummer, dat Keulen groot zou maken. Internationale vedetten als Mathias Engel, Peter Steffes, Toni Merkens of Paul Oszmella hadden een thuis in Keulen.

De jonge Albert Richter was gebeten door het flitsende wielergeweld van voorgaande heren, en wilde kost wat kost in hun voetsporen treden. Brandend van ambitie en doordrongen van cyclisch talent, had hij echter zijn eenvoudige afkomst tegen. Anderen kozen voor hem, 'werk boven fiets'.

³²⁸ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 133; CORNILLIE, *Marcel Kint*, 199-202; A. LOPEZ, A. ALLEGRET, M. COBOS e.a., *1894-1962 le cyclisme en Oranie*, 2010 (<http://ancien.oraniecycliste.net>).

³²⁹ FRANZ, R., *Der vergessene Weltmeister*, 55-57.

³³⁰ *Ibidem*, 41-42; 44-45.

Heimelijk trainde hij en sloot zich aan bij wielclub R.C. Arminius uit Keulen. Een fervente keuze, liet hij later optekenen: *“Zonder weten van mijn vader trad ik toe tot een wielclub, trainde vlijtig na de werktijd en reed op zondag steevast een wielwedstrijd. Mijn verzamelde prijzen stak ik ’s avonds onder mijn bed.”*³³¹ Een geboren aanleg voor de snelle fiets bleek uit zijn dominantie in de jeugdreeksen. De atletische Richter maakte als begenadigd sprinter spoedig de overstap naar de amateurs, toonde zijn kunnen in de eigen regio van het Rijnland maar zou in 1932 definitief een internationale doorbraak forceren.

Op de zomerbaan van Vincennes, nabij Parijs, behaalde hij in juli 1932 een onverhoopte overwinning. Als amateur schreef hij binnen zijn categorie de Grote Prijs van Parijs op zijn naam, een prachtprestatie. Pers en publiek zagen plotsklaps in hem een favoriet voor het wereldkampioenschap, later die zomer. In Rome plaatste hij zich moeiteloos voor de finale, waarin hij lokale grootheid Nuno Mozzo achter zich liet. De glorie van de wereldtitel moest echter snel wijken voor een prangende economische realiteit. Vader Josef en broer Carl zagen zich in Keulen genoodzaakt het familieatelier te sluiten en werden op slag werkloos. De versnelde overstap naar de beroepsrenners, gesponsord door fietsenproducent Dürkopp, was weloverwogen maar noodzakelijk. Het wielerseizoen van 1933 werd gekleurd door de jonge Duitse belofte, die een nauwe vriendschap opbouwde met die andere wereldkampioen, Jef Scherens. Toeschouwers zagen op de wielerpiste verscheidene intense duels tussen de snelste sprinters van de wereld. Beide ‘schermde’ met een andere ‘degen’, wat de spanning tussen winst en verlies nog vergrootte. “Poeske”, die in zijn eindsprint een verwoestend wapen vond, werd vaak verrast door de “Achtcilinder Duitser”. Hij was immers in staat zijn tempo voortdurend te verhogen doorheen een wedstrijd, zijn tegenstanders versmachtend in een lange demarrage.³³² Zo fel de jonge sprinters verschilden op de piste, zo fel vonden zij elkaar naast de piste. Men sprak van een koningskoppel, in snelheid heersend over de velodroom.

³³¹ FRANZ, *Der vergessene Weltmeister*, 45.

³³² MATTHYS, *1934-1936*, 445; FRANZ, *Der vergessene Weltmeister*, 48-55.

2.14 In het hol van de leeuw

“Waar Jef verscheen, gingen de deuren open.”³³³

[Theo Stroobants]

De overgang van winter naar zomer hield een prille lente in voor Jef Scherens. De zomerbanen in Frankrijk verwelkomden een trotse wereldkampioen, wars van allures of *grandeur*. Wel liet hij zich het gepaste eerbeton welgevallen, dominant als nooit tevoren. Na een overwinning in de Grote Prijs van Angers, toonde hij zich de beste in de editie van Valenciennes. Na afloop werd de wereldkampioen van Rome uitgebreid gevierd, de Franse wrok leek definitief verdwenen. De gloed van de lofbetuigingen sterkten hem in zijn zegetocht op Franse bodem. Overwinningen in de ‘Grand Prix de Marcq-vélodrome du Croisé La Roche’, de ‘Grand Prix U.V.F.’³³⁴ en de ‘Grand Prix de la République’, hoog aangeschreven op de Franse wedstrijdkalender, brachten hem in winnende stelling voor de Grote Prijzen van de gemeente Parijs, Amsterdam en Ginneken.³³⁵ Jef Scherens werd meer dan ooit gegeerd wild voor organisatoren van wielervedetten, die over geheel West-Europa spektakel, glorie en een financiële meerwaarde roken. Om zich onverstoord op het sportieve te kunnen richten, zou “Poeske” de zakelijke kant van zijn wielervedetten voortaan overlaten aan een manager *avant la lettre*.

Jean de Hennin, bijgenaamd “De Jock”, beheerde thans de briefwisseling en trad op als zaakwaarnemer. Organisatoren verstuurden contracten naar de pistiers die zij voor een meeting of wedstrijd wensten aan te trekken, beantwoord door een handtekening van de renner. Bijgevolg stelde “Jock” het wedstrijdschema van zijn broodheer op. Wel had de sprinter zelf inspraak, besliste hij zelf of hij ergens reed of niet.³³⁶ Naast de medewerking van Jean de Hennin, werd contact met een selecte krans van organisatoren verzorgd door Fons “Fonske” Versnick – in Frankrijk stond manager Kaiser hem ter wille. Net zoals hij dat voor verscheidene andere wielervedetten deed, regelde deze de contacten met de wielervedetten.³³⁷ In eigen land kon Jef Scherens bovendien rekenen op de steun van Pascal Léon, de directeur van het Brusselse Sportpaleis, en Oscar de Smet, de latere sportieve zaakvoerder van het ‘Kuipke’, het Sportpaleis in Gent. Zij stonden hem bij met raad en daad, en verzekerden hem steevast van een startplaats voor wedstrijden in de eigen velodroom.

³³³ WMR, *Map Jef Scherens*, ‘Waar Jef verscheen, gingen de deuren open’.

³³⁴ ‘U.V.F.’ staat voor ‘Unie Vélocipédique de la France’, de Franse nationale Wielervedettenbond.

³³⁵ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 134.

³³⁶ MATTHYS, *1934-1936*, 435; Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

³³⁷ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; J. VAN LANDEGHEM, *Onsterfelijke wereldkampioenen wielervedetten*, Antwerpen, 2001, 60.

De aanloop naar het wereldkampioenschap, dat die zomer in Parijs zou plaatsvinden, verliep voorspoedig. Zonder noemenswaardige tegenslag bouwde Jef Scherens gestaag op naar de internationale titelproef, die de bekroning van zijn seizoen diende te worden. Hij kroonde zich voor de derde maal op rij tot Belgisch kampioen, ten nadele van Jacques Arlet en Aloïs de Graeve. Vol vertrouwen 'vloog' hij naar Parijs, om de Grote Prijs van Parijs te betwisten. Na de Franse steunbetuigingen eerder dat jaar, vreesde "Poeske" niemand, tegenstander noch publiek. Polemieken en schandaal bleven uit, hij schreef als eerste Belg ooit de snelheidsproef op zijn naam. Albert Richter wilde, als laureaat bij de amateurs in 1932, kost wat kost bevestigen maar werd in de finale nipt verslagen. De Grote Prijs, die meer dan ooit als dé generale repetitie voor het wereldkampioenschap werd beschouwd, versterkte een aureool van onoverwinnelijkheid. Jef Scherens voerde het sprintnummer aan en was de grootste favoriet om zichzelf op te volgen als wereldkampioen.

Ook in eigen land werden zijn prestaties met verhoogde belangstelling gevolgd. Enkele dagen na de glorie in Parijs, won hij voor de tweede maal de Grote Prijs van de R.L.V.B., voor de ogen van koning Albert en zijn zoon, kroonprins Leopold. Op de houten wielerpiste van Hofstade, nabij Mechelen, waar de vermaarde snelheidsproef verreden werd, bracht de vorst persoonlijk hulde aan de drievoudige landskampioen. In de finale van het toernooi trad Jef Scherens aan tegen Albert Richter, tot groot genoegen van de vele toeschouwers rond de kleine, maar snellopende wielerpiste. De kansen van de jonge Duitser werden overvleugeld in de eerste reeks, waarna de koning om een verzoek vroeg. Hij liet Jef Scherens bij zich roepen, om hem ruimschoots te feliciteren voor zijn dominante zegereeks. De felicitaties deden de wereldkampioen op een drafje de tweede reeks winnen.³³⁸

Het wereldkampioenschap in Parijs werd van tevoren voorspeld als de kroniek van een aangekondigde zege. Op de zomerpiste van Vincennes hoorde de sterkste van het seizoen zich tot wereldkampioen te kronen. Overwinningscijfers spraken overduidelijk in het voordeel van de 'Leuvense kat'. In de finale botste hij op een oude bekende, die net als de twee voorbije edities op geslepen wijze de strijd aanging. Toch was Lucien Michard op zijn hoede voor een machtige Scherens, zo verklaarde hij vooraf: *"Het zal moeilijk zijn, heel moeilijk! ... hij ruikt op; ik vraag me af welke tactiek ik zou hanteren."*³³⁹ De aftredende wereldkampioen was immers op dreef – op zijn weg naar de finale had hij boezemvriend Louis "Toto" Gérardin op de streep verslagen. Zijn kattensprong was welgemikt doorheen het hele toernooi, aan kracht winnend op weg naar de eindstrijd. In de eerste

³³⁸ WMR, *Map Jef Scherens*, F. DAMAN, 'Vaarwel Poeske', 53-60; MATTHYS, *1934-1936*, 437.

³³⁹ 'Le Belge Scherens chez les professionnels, le Hollandais Van Egmond chez les amateurs, sont champions du monde cyclistes de vitesse 1933', *Le Miroir des sports*, 727 (1933), 133.

finalemanche opteerde Michard voor een groot verzet, in een poging Scherens te overbluffen. De Fransman stormde als een bezetene op de streep af, maar werd op verschillende fietslengten geplaatst door zijn ontketende tegenstrever. Tijdens de tweede manche veranderde Michard het tactische geweer echter van schouder, met resultaat. Via een vervaarlijk spel van stoppen en starten, veinzen en demarreren, wist hij de stand in evenwicht te brengen. De 'belle' zou de wereldkampioen aanduiden. In de definitieve manche trok "Poeske" fel door, om Michard geen ademruimte te laten. In een ultieme poging sprong hij weg van de Fransman, liet hem verweesd achter en kroonde zich voor de tweede maal tot wereldkampioen. In het kloppende hart van Frankrijk's sportieve natie, versloeg hij 's lands snelste aristocraat. Op het hoogste niveau was Michard als 'koning leeuw' in zijn eigen hol verslagen, door een jonge maar kattenvlugge 'Poes'.³⁴⁰

Zijn prestatie wekte bewondering in eigen land. Aan het begin van zijn prille loopbaan leek niemand immers de opmars van Jef Scherens te kunnen stoppen. Andermaal zou de jonge sprinter beloond worden door het Belgische Koningshuis, dat hem gepast met een adellijke titel wenste te onderscheiden. Op 13 september 1933 werd hij door eerste minister Charles de Broqueville tot ridder geslagen, in de orde van Leopold II.³⁴¹

3. Gouden glorie

3.1 De Nationale trofee voor sportverdienste

Als tweevoudige wereldkampioen en veelwinnaar, zou de figuur van Jef Scherens de Belgische sportwereld niet onbetuigd laten. Als erkenning voor een groot en rechtvaardig sportman, ontving Jef Scherens op 20 december 1933 uit handen van de Brusselse burgemeester Adolphe Max de 'Nationale Trofee voor Sportverdienste', dat jaar voor het eerst uitgereikt onder die naam. Tevoren stond het kleinood bekend als de 'Grote Prijs Fernand Jacobs'. De trofee werd uitgereikt aan een uitzonderlijke nationale atleet, een boegbeeld voor de maatschappij. De laureaat kon de prijs slechts één maal ontvangen, wat de onderscheiding tot de meest prestigieuze uit het Belgische sportgebeuren maakte. In 1933 viel Jef "Poeske" Scherens deze eer te beurt. Het voorgaande jaar behoorde hij eveneens tot de mogelijke laureaten, maar werd de prestigieuze prijs noodgedwongen niet uitgereikt. Binnen het elitaire klimaat van de hoofdstad, waaruit de trofee ontsproten was, werd immers anders besloten.

³⁴⁰ 'Le Belge Scherens chez les professionnels', 133-134.

³⁴¹ GROSJEAN, 'En souvenir', 8; LAITEM, 'Poeske', 78; HAMELS, *Wielersparels*, 76; WMR, *Map Jef Scherens*, F. DAMAN, 'Vaarwel Poeske', 60; E-mail van Paul Scherens, 16 augustus 2011; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 141.

Onder de vleugels van de vliegeniersport ontstond aan het einde van de jaren twintig het idee om een uitzonderlijke sportieve prestatie van een Belgische atleet te belonen met een eervolle vermelding, gekoppeld aan een waardevolle trofee. Als pionier van de vliegsport en oprichter van de 'Aero Club Royal de Belgique' of 'A.C.R.B.', zou de naam van Fernand Jacobs aan de prijs verbonden worden. De verstrekkende invloed van de vliegsport mag niet verbazen. Aan het einde van de negentiende eeuw werd het internationale luchtruim voor het eerst massaal veroverd door vliegende wonderen der techniek: luchtballonnen, primitieve vliegtuigen, en allerhande zwevende experimenten waarmee gegoede enthousiastelingen de zwaartekracht trachtten te overwinnen. In navolging van pioniers als de Braziliaan Albert Santos-Dumont en de Amerikaanse broers Wilbur en Orville Wright, zou elitair Europa stormlopen voor de opkomende luchtvaart. Een aanwezige interesse voor snelheid en techniek verhief zich resoluut in een verticale dimensie: een stijgende vrije vlucht naar de horizon, en nog veel verder. Een verregaande fascinatie voor de verovering van het luchtruim leidde al snel tot de officiële inrichting van de luchtsport.³⁴²

De vliegmachine was bovendien geen losstaand verschijnsel. Zo had onder meer de technische evolutie van de fiets constructief bijgedragen aan de mechanische ontwikkeling van het vliegtuig. Daarnaast zouden de fiets en het vliegtuig, de wielersport en de luchtsport, binnen de sportieve verbeelding in nauwe verbinding met elkaar komen te staan. Een zelfde fascinatie voor snelheid, dynamiek en vrijheid zou de fiets, evenals het vliegtuig, doen uitgroeien tot een middel waarmee de gegoede sporter het alledaagse achter zich kon laten, tegen duizelingwekkende snelheden. Pierre de Coubertin, de vader van de moderne Olympische Spelen, maakte ter illustratie een lyrische vergelijking tussen de wielrenner en de vogel: *"De wielrenner kopieert onbewust de vogel. Zijn ideaal is het opheffen van de zwaartekracht. De moderne industrie levert hem een machine, waarmee hij door behendigheid en snelheid het maximale evenwicht kan realiseren."*³⁴³

De Belgische burger liet zich niet onbetuigd voor de 'mechanische vogel'. In 1901 richtte Fernand Jacobs de 'Koninklijke Belgische Aero Club' of 'K.B.A.C.' op – zowel de Franstalige als de Nederlandstalige benaming werden gehanteerd. Kunst- en vliegwerk via vliegtuigen en ballonvaarten zouden al snel een gepaste ondersteuning meekrijgen. Als een van de eerste vliegclubs ter wereld, werd de vereniging van meet af aan een elitair instituut binnen het Belgische sportwezen – vliegen was immers een droom van velen, maar bleef omwille van de hoge kostprijs een exclusieve aangelegenheid voor de allerrijksten.

³⁴² BRUSSEL, Stadsarchief, *Fonds van de burgemeester*, karton nr. 370: Adolphe Max aan de voorzitter van de 'Aero Club Royal de Belgique', 3 mei 1933; *België en de FAI – Belgian Aeroclub Portal*, 'België en de FAI' (<http://www.belgianaeroclub.be/fai/belgie-en-de-fai>).

³⁴³ BOESMAN, *De vliegende neger & de kleine koningin*, 83.

De aanstekelijke fascinatie van Fernand Jacobs voor luchtvaart en techniek ging samen met een vooruitsturende rol achter de schermen van de prille luchtsport, als jarenlang voorzitter van de KBAC. De vroege dood van Jacobs in 1927 liet vele sportminnende burgers dan ook verstomd achter. Als postuum eerbetoon aan een belangrijke inspirator van het Belgische sportwezen, gaf Alban Collignon, de latere voorzitter van de Wielerbond en erelid van verschillende nationale sportieve organisaties³⁴⁴, de aanzet tot de uitreiking van de 'Grote Prijs Fernand Jacobs'. In stichtend overleg met de weduwe van Jacobs en de burgemeester van de hoofdstad, zou de prijs uitgereikt worden aan een Belgische atleet of atlete die het voorbije jaar een uitzonderlijke prestatie leverde in zijn of haar discipline. De onderscheiding, die onder patronage stond van de 'KBAC', het 'Comité National d'Education Physique' en de 'Royale Automobile Club de Belgique', werd jaarlijks uitgereikt op 14 november, de sterfdatum van Fernand Jacobs.³⁴⁵

De prijsuitreiking vond plaats in het Brusselse stadhuis aan de Grote Markt, en werd geleid door de burgemeester, als voorzitter van het organiserende comité, en de weduwe van Fernand Jacobs. Bij de huldiging in beperkte kring verkreeg de laureaat een unieke trofee. Het betrof een gedenkplaat in massief goud en een 'Livre d'Or' - een gouden boek waar in vergulde letters de namen van de laureaten in werden geschreven, naast bijhorende teksten over Fernand Jacobs en de ontstaansgeschiedenis van de trofee.³⁴⁶

Onder voorzitterschap van de Brusselse burgemeester werd een administratief comité samengesteld dat uit een keurselectie van uitgekozen kandidaten de uiteindelijke laureaat verkoos. Het gezelschap bestond uit lieden die niet specifiek omwille van hun sportieve achtergrond gekozen waren, eerder om hun positie binnen de nationale of hoofdstedelijke politiek, of het elitaire verenigingsleven: feitelijke en voormalige ministers, vooraanstaanden uit verenigingen of clubs en politieke functionarissen werden verdeeld over enerzijds een 'comité de patronage' en anderzijds een uitvoerend comité.³⁴⁷ In 1928, het jaar van de eerste uitreiking, kozen zij de militaire vliegeniers Louis Crooy en Victor Groenen tot prijswinnaars, omwille van een recordvlucht rond de wereld. Het jaar daarop werd wielrenner Georges Ronsse als laureaat aangeduid, dankzij zijn tweede opeenvolgende

³⁴⁴ Alban Collignon was op bestuurlijk vlak betrokken in het wielrennen, als in de autosport. Naast een functie als voorzitter van het 'Comité Administratif de la Royale Ligue Vélocipédique Belge', was hij eveneens secretaris-generaal van de 'Union Routière de Belgique et de la Fédération Belge des Automobile Clubs Provinciaux'. (SAB, *Fonds van de burgemeester*, karton nr. 370: Alban Collignon aan Monsieur Fonck, de secretaris van de Brusselse burgemeester, 13 april 1933.)

³⁴⁵ SAB, *Fonds van de burgemeester*, karton nr. 370: Grand Prix Fernand Jacobs: Reglement, 10 oktober 1933.

³⁴⁶ SAB, *Fonds van de burgemeester*, karton nr. 370: Grand Prix Fernand Jacobs: Reglement, 10 oktober 1933.

³⁴⁷ SAB, *Fonds van de burgemeester*, karton nr. 370: Adolphe Sax aan de president van de vliegclub 'Aero Club Royal de Belgique', 3 mei 1933; SAB, *Fonds van de burgemeester*, karton nr. 370: Grand Prix Fernand Jacobs: Reglement, 10 oktober 1933.

wereldtitel op de weg. In 1930 viel worstelaar Hyacinthe Roosen de eer te beurt.³⁴⁸ De keuze voor Roosen, afkomstig uit Tamise bij Waterloo, was unaniem. Als een faire atleet, die zich steeds eerlijk en sportief opstelde, werd hij dat jaar voor de tiende maal Belgisch kampioen en won hij voor de derde opeenvolgende maal het kampioenschap van Europa.³⁴⁹

De onderscheiding groeide omwille van haar prestige al snel uit tot een monument binnen het Belgische sportwezen. Toch werd de elitaire aureool van eer en luister verduisterd door bepaalde praktische problemen, die vanaf de uitreiking in 1931 ten volle aan de oppervlakte kwamen. Naast deze praktische problemen, stond de trofee als elitaire erezaak onder druk. De keuze voor een volksrenner als Georges Ronsse, maakte vanaf de tweede editie in 1929 duidelijk dat de trofee niet kon blijven vasthouden aan een strikte voorkeur voor elitaire sporten, de zogenaamde “sports privilégiés”. Met het oog op haar maatschappelijke representativiteit moest de onderscheiding worden opengesteld voor een breder gamma van sporten, om te beantwoorden aan een democratisch ideaal. Atleten, actief in minder exclusieve sporten, de “sports démocratiques”, konden immers ook een uitzonderlijke prestatie verrichten en moesten de gepaste mogelijkheid krijgen hierom geroemd te worden. Een kritische hervorming van het organiserende comité speelde hierbij een uiterst belangrijke rol. Op aandringen van Alban Collignon werd besloten de prijs in 1932 niet uit te reiken en de organisatie ervan te laten rusten, om de nodige hervormingen door te voeren. Het ontbreken van een laureaat vormde geen obstakel - naar het inzicht van Collignon *“was het sportjaar van 1932 immers niet gekleurd door prestaties die in aanmerking kwamen voor de onderscheiding.”*³⁵⁰

De ‘Grote Prijs Fernand Jacobs’ kon onder de toenmalige formule niet behouden blijven, en werd vanaf 1933 opgevolgd door de ‘Trophée du Mérite Sportif’ of de ‘Nationale Trofee voor Sportverdienste’. De onderscheiding stelde zich van toen af tot doel het Belgische sportwezen moreel aan te moedigen, en door haar uitreiking een nieuwe ‘stimulans tot wedijver’ in het leven te roepen. De prijs was immers de hoogste eer die een Belgische sporter kon nastreven, een ultieme erkenning van zijn of haar kunnen. Voor de weloverwogen keuze dienden de juryleden niet enkel rekening te houden met de sportieve prestaties van de atleten, maar eveneens met hun *“sportieve mentaliteit en publieke voorkomen, de levensmoraal die ze hanteerden, hun vertegenwoordiging in*

³⁴⁸ Georges Ronsse won het wereldkampioenschap in 1928, te Budapest, en in 1929 in Zürich (‘La remise du “Grand Prix Fernand Jacobs” au lauréat de 1930, Hyacinthe Roosen’, *Les Sports* (9 januari 1932), 1.)

³⁴⁹ ‘La remise du “Grand Prix Fernand Jacobs”’, 1.

³⁵⁰ SAB, *Fonds van de burgemeester*, karton nr. 370: Alban Collignon aan Willy Coppens, 19 oktober 1932; SAB, *Fonds van de burgemeester*, karton nr. 370: Alban Collignon aan Adolphe Max, 10 oktober 1932.

het buitenland - die de Belgische Natie tot eer diende te strekken - en niet in het minst hun invloed op de ontwikkeling van de sportieve of industriële techniek."³⁵¹

De laureaat kon zowel amateur of beroepssporter, man of vrouw of ploeg zijn en werd traditiegetrouw rond het midden van de maand november bekendgemaakt. Het principe, dat men de prijs maar één maal in ontvangst kon nemen, bleef van kracht – al kon een ploeg meerdere malen in aanmerking komen, mits de samenstelling van de ploeg aanzienlijk veranderd was ten opzichte van de vorige maal. De prijswinnaar ontving uit de handen van de Brusselse burgemeester zowel een uniek kunstwerk, verfraaid met mythologische verwijzingen en de namen van alle voorgaande laureaten, als een gedenkplaat in verguld brons.³⁵²

In 1932 zou de naam van Jef Scherens, na zijn eerste wereldtitel in de zuivere snelheid, voor het eerst opduiken tussen de namen van mogelijke kanshebbers. Andere genomineerden waren tennister Josane Sigart, schermster Jenny Adams, boksers Gustave Roth en Pierre Charles, lange-afstandslouper Marechal en piloot M. Jamar. Omwille van de uitzonderlijke omstandigheden werd dat jaar geen winnaar uit de lijst van kandidaten gelicht. "Poeske" zou dankzij een tweede opeenvolgende wereldtitel zijn kandidatuur voor 1933 unaniem verzilverd zien.

Omwille van een druk wedstrijdschema werd hij echter pas officieel gehuldigd op 20 december, de bevestiging van onderscheiding werd een maand eerder al bekendgemaakt. De prijs kreeg hij uit handen van Adolphe Max, die een vertrouwelijke indruk naliet op Scherens: "*Een zwanser, (...) een humorist, maar een gentleman, gelijk ik er zelden ontmoet heb.*"³⁵³ De uitreiking van de prijs ging vergezeld van een toespraak door Alban Collignon, die de motivatie voor de keuze van het kiescomité uit de doeken deed. In een algemeen overzicht van het voorbije sportjaar prees hij de prestaties van de Belgische atleten, zowel man als vrouw, over verschillende sporttakken heen. Eindigen deed hij met een slotrede over wielersport, waarin hij alle aandacht schonk aan laureaat Joseph Scherens. "Poeske" kon bogen op een rijk gevuld palmares doorheen de jaren 1932 en 1933, waarin hij beslag kon leggen op twee wereldtitels en tweemaal de prestigieuze 'Grand Prix de la Ligue Vélocipédique Belge', wist te winnen. Daarnaast won hij in 1933 de belangrijke sprintklassieker

³⁵¹ A. COLLIGNON, 'Un jury éclectique décernera le "Trophée du mérite sportif"', *Les Sports* (10 november 1933), 1 ; SAB, *Fonds van de Burgemeester*, karton nr. 370: A. COLLIGNON, *Exposé du secrétaire-général-rapporteur sur les performances sportives les plus méritantes réalisées dans le courant de l'année*, Brussel, 4 november 1933.

³⁵² COLLIGNON, 'Un jury éclectique', 1; M. VLAEMINCK, *Wat is de Nationale Trofee der Sportverdiens te ?*, s.d.

(<http://www.hockey.be/NL/KBHB/Wat%20is%20de%20Nationale%20Trofee%20der%20Sportverdiens%20te.aspx>).

³⁵³ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 144.

‘Grand Prix de Paris’, en was hij in beide edities van de ‘Grand Prix du Roi’ de glorieuze winnaar. Naast de sportieve prestaties van Jef Scherens, was de jury vol lof over de professionele instelling van de jonge pistier, die de Belgische kleuren in het buitenland met verve verdedigd had.³⁵⁴

3.2 ‘Geen houden aan’

“Wanneer hij dié jump, dié kattesprong, dié demarrage plaatste, sprong gans de wielersbaan recht, gelijk in welk land of stad gebeurde dat. Dan keek iedereen met ingehouden adem naar de laatste rechte lijn. (...) En dan, dan veerde het hele velodroom overeind om naar dit aangrijpende meesterstuk te kijken.”³⁵⁵

[Jos van Landeghem]

Met de bekroning van de tweevoudige wereldkampioen snelheid eindigde het sportjaar van 1933 in schoonheid. De Trofee voor sportverdienste vormde een vroege kroon op het sportieve werk van Jef Scherens. Zijn eerste jaren als beroepsrenner, ingezet vanaf 1 januari 1931, waren meer dan succesvol maar beloofden nog veel meer moois. De charismatische sprinter oefende een grote aantrekkingskracht uit op pers, publiek en organisatoren. Overwinningen volgden elkaar op, de grenzen van zijn populariteit verschoven telkens mee. Via verschillende ‘kattensprongen’ in de tijd kan teruggeblikt worden op een gouden periode, verguld door een ongeslagen wereldkampioen op het toppunt van zijn kunnen.

Na de hernieuwing van zijn ambt als wereldkampioen, kwam “Poeske” Scherens dankende handen tekort. Felicitaties stroomden toe, vanuit verschillende hoeken. De Belgische Wielerbond betuigde haar erkenning, door de sprinter een bronzen borstbeeld te overhandigen, ontworpen naar zijn model. Na een eerder telegram van het Vorstenhuis met felicitaties voor zijn overwinning in het nationale kampioenschap, verkreeg hij in november een persoonlijk telegram met felicitaties, persoonlijk verzonden door koning Albert I. Bovendien zou hij ook in eigen kringen uitgebreid gehuldigd worden. In thuisstad Leuven kwam op maandag 4 september 1933 opnieuw een grote volksmassa op straat. Ze werd geroerd door de prestaties van ‘de sprintende poes’ en aangespoord door het engagement van het stadsbestuur. Bij aankomst aan het station zouden niet enkel wielersupporters opdagen, maar ook verschillende verenigingen en sportclubs uit de streek die met vlaggen en wimpels de massa kleurden. Het werd een luisterrijk tafereel, zo beschreef de pen van een Leuvense journalist: *“Talrijke bloemstukken worden den kampioen aangeboden, terwijl de*

³⁵⁴ SAB, *Fonds van de burgemeester*, karton nr. 370: A. COLLIGNON, ‘Exposé du secrétaire-général-rapporteur sur les performances sportives les plus méritantes réalisées dans le courant de l’année’, Brussel, 4 november 1933.

³⁵⁵ VAN LANDEGHEM, *Onsterfelijke Wereldkampioenen*, 59.

muziek van de weesjongensvereniging het nationaal volkslied speelt.”³⁵⁶ Na de huldiging door het volk, omstuwd door fans en bewonderaars, bood Jef Scherens zich aan op het stadhuis. Als volkse *aristocraat* werd hij omgeven door de invloed van twee werelden. Van eenvoudige afkomst, had hij zich een weg geknukt naar de sportieve top, naar een leven van roem en luxe. Toch hield hij vast aan een eenvoudige levenswandel, ver van allures of grootspraak. Loopings met zijn vliegtuig of hoge snelheden met de wagen vormden een regelmatige *elitaire* uitspatting, maar droegen bij aan de volkse idolatrie voor zijn persoon.

In het bijzijn van voorzitter Edward van Hove, vader Felix Scherens en naaste medestanders als Louis Gérardin en Avanti Martinetti, werd Jef Scherens gehuldigd door de stad Leuven en haar burgemeester, om vervolgens in eigen clublokaal te worden ontvangen. In de namiddag volgde een heus wielerveest op wielerpiste ‘Sportpark’, een nieuwe cementen velodroom aan de Kardinaal Mercierlaan in Heverlee. Als officiële herkansing voor het wereldkampioenschap, trad Scherens voor eigen publiek aan in verschillende disciplines. Meer dan 9.000 toeschouwers zagen de publiekslieveling naar veelvoudig succes sprinten. Naast een snelheidswedstrijd, met voorname tegenstanders als Falk Hanssen, Gérardin, Martinetti, Engel en Matteini, nam hij samen met Auguste Van Tricht (1908-1982) succesvol deel aan een afvalrace over twintig kilometer.³⁵⁷ Niet alleen thuisbasis Leuven, ook Brugge liep storm voor de wereldkampioen. Op maandag 11 september werden Jef Scherens en Louis Gérardin aan het station van Brugge enthousiast onthaald, om vervolgens gehuldigd te worden door een delegatie van de Wielerbond, onder gezantschap van Adrien Declercq en Gaston Lemeire. In de namiddag toonde hij zich in verschillende snelheidsnummers de beste op de lokale wielerpiste, voor “Toto”, Jacques Arlet en Aloïs Degraeve.³⁵⁸

Tijdens het wielerseizoen van 1933 was Jef Scherens alom tegenwoordig, zijn assertieve meesterschap werd gestaafd door de seizoenscijfers. 75 wedstrijden had hij betwist, 43 overwinningen werden zijn deel naast twintig 2^e plaatsen en acht 3^e plaatsen.³⁵⁹ Velen, zowel toeschouwers als pers, beaamden dat Jef Scherens nooit eerder zo goed was geweest. “Poeske” bevestigde dit later zelf: “Dat jaar vloog ik op de fiets. Ik voelde mijn pedalen niet, ik had de indruk te zweven.”³⁶⁰ Een welvarende toekomst lag in het verschiet.

³⁵⁶ *Journal des petites affiches*, 11 september 1932, n° 37, 31; SAL, *Map Jef Scherens*, ‘Huldiging Jef Scherens’, *Het Laatste Nieuws* (5 september 1933), 7.

³⁵⁷ SAL, *Map Jef Scherens*, ‘Huldiging Jef Scherens’, 7; SAL, *Map Jef Scherens*, ‘Geschiedenis Wielerbaan (Piste) Sportpark Leuven’.

³⁵⁸ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

³⁵⁹ *Ibidem*.

³⁶⁰ MATHY, *Les géants*, 58.

3.3 Propaganda in Leipzig

Bij aanvang van het komende wieljaar verschilde de seizoensindeling geenzins. Na een intensieve winterperiode, gekleurd door training en wedstrijden op diverse winterbanen, trachtte Jef Scherens zijn sprintende vorm aan te scherpen in open lucht, met de zomer als piekperiode. Zowel het nationale als het internationale snelheidskampioenschap werden met rood aangestreept. Als vanouds begon het nieuwe seizoen voorspoedig, al kreeg Scherens als trotse Belg een harde klap te verwerken. Tijdens de winterperiode werd sinds 1933 in het Brusselse Sportpaleis de 'Grote Prijs van de Koning' georganiseerd, op aandringen van koning Albert I, zelf een notoire wielervriend. Zoals de traditie het wilde overhandigde hij na afloop van de snelheidswedstrijd de zegebloemen aan de snelste sprinter van het toernooi. De avond van de wedstrijd, op 17 februari 1935, bleef de koninklijke loge echter onbezet. De finale werd een heruitgave van de voorgaande editie, waarin Jacques Arlet verslagen werd door "Poeske" Scherens. Deze verheugde zich erop, de dag van zijn 26^e verjaardag, de koning een volgende maal te ontmoeten, maar werd net als zijn landgenoten de volgende dag weggeblazen door het tragische nieuws. Bij een klimongeluk in Marche-les-Dames, in de Maasvallei nabij Namen, was de koning op middelbare leeftijd om het leven gekomen. Het land verloor zijn vorst, "Poeske" een vriend. Vele jaren later schonk hij de zus van Edward van Hove een omkaderde foto, genomen te Hofstade. De foto toonde een ontmoeting tussen koning Albert en Jef Scherens, ondertekend door Scherens: *"Ik schenk u uit erkenning deze foto, van wijlen mijn vriend koning Albert."*³⁶¹

De persoonlijke tegenslag bleek snel verwerkt, via een impressionante zegereeks. Sport verzetste de zinnen en leidde de aandacht af van diepmenselijk leed. Na overwinningen in Brussel, Lorient, Antwerpen, Dortmund, Cognac, Berlijn, Toulouse, Bazel, Gent, Aken en Mons-Crotteux leek de snelste sprinter ter wereld klaar voor een succesvolle zomercampagne. Hij kroonde zich voor de vierde maal op rij tot Belgisch kampioen, niets leek een derde wereldtitel in de weg te staan. De snelheidsproef werd echter dat jaar in Leipzig georganiseerd, een sportief bolwerk van Adolf Hitler en de NSDAP. Extra-sportieve belangen overschaduwden het evenement. Het hoogtepunt van de mondiale snelheidskalender werd omgedoopt in een ware propagandamachine – sport stond ten dienste van een politiek doel, een nationaal-socialistische stroming. Wielrennen werd een verheven promotiemiddel, gekleurd door prestaties van ware atleten, doordrongen van pathos en strijd, eer bewijzend aan volk en vaderland.

³⁶¹ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

In het Duitse Rijk ontwikkelde zich na de desastreuze Wereldbrand, doorheen het interbellum, een conservatieve reflex. Dromen en ambities werden bijgesteld, de maatschappij van weleer leefde enkel nog voort in de hoofden van menig burger. Men verlangde enerzijds naar een gezonde en warme samenleving, ontdaan van moderniteit en verdorvenheid, gedragen door sterke en gezonde mensen. Anderzijds wenste men, vurig aangemoedigd door politieke denkers en kopstukken, dat de eigen natie het voortouw zou nemen op het internationale strijdtoneel, vechtend voor haar belang en voortbestaan. Het onderhuidse verlangen naar strijd en oorlog, als een vorm van wraak en wedergeboorte voor de traditionele samenleving, zou zich spoedig in alle hevigheid uiten. De wens om een krachtige leider, met een rigide doel voor ogen, werd in 1933 ingewilligd. Na een woelige voorgeschiedenis als soldaat, opstandeling en politiek gevangene, trad Adolf Hitler (1889-1945) op het politieke voorplan. Als partijleider van de Nationaalsocialistische Duitse Arbeiderspartij, kortweg NSDAP, werd zijn invloed solide door de benoeming tot Rijkskanselier, op 30 januari 1933.³⁶² Spoedig zou hij het Duitse parlement, en bij uitbreiding het Duitse Rijk, doordringen van een extreem-rechtse en nationaal-socialistische ideologie. Het 'Derde Rijk' werd geregeerd door haar 'Führer', als kopstuk van nazi-belangen en vaderlandse propaganda. Hitler en de zijnen wensten hun invloed bovendien niet op eigen grond te laten rusten, maar verlangden naar een internationale hegemonie. Een woelig decennium gaf jaren later knetterend aanleiding tot de Tweede Wereldoorlog (1939-1945).

Het vaderlandse, nationaal-socialistische ideaal was er voor en door het volk. Vanuit een eugenetische richtlijn diende de samenleving gemaakt te worden door sterke en gezonde mensen, gestaald door sport en spel. Ras en zuiverheid waren sleutelwoorden in deze 'Reichsordnung'. Zwakkere mensen of bevolkingsgroepen, met de Joden als meest beruchte voorbeeld, werden terzijde geschoven. Van jonge leeftijd af werd de Duitse burger een sportsysteem aangereikt, waarin prestaties, zo leerde men, het vaderland tot eer strekten. Onder impuls van een Minister voor 'Volksverlichting en Propaganda' en een 'Reichssportführer' – een nationale verantwoordelijke voor sport – kwamen nazipropaganda en sport in elkaars verlengde te liggen.³⁶³

Eerder, in 1931, had het Duitse Rijk een sportieve slag thuisgehaald. Duitsland werd immers boven Barcelona verkozen om de Olympische Spelen van 1936 te organiseren. In de ogen van Adolf Hitler hoorden de Spelen een massa-evenement te worden, als eerbetoon aan de verheven atleet. In de aanloop richting de Olympiade werden nationale sportwedstrijden, met wielrennen als voornaamste

³⁶² A. KRÜGER, 'Germany: The Propaganda Machine', A. KRÜGER en W. MURRAY red., *The Nazi Olympics: Sport, Politics and Appeasement in the 1930s*, Illinois, 2003, 19; A. LABRIE, 'Het verlangen naar zuiverheid', R. VAN DER LAARSE, A. LABRIE en W. MELCHING red., *De hang naar zuiverheid. De cultuur van het moderne Europa*, Amsterdam, 1998, 22-32.

³⁶³ KRÜGER, 'The Propaganda Machine', 20-24.

richtpunt, aangekleed met een nationaal-socialistisch decor. Een uitgelaten sfeer van grandeur en bombastisch vertoon, ter ere van leider, volk en rijk. Een wedstrijd begon met een publiek eerbetoon aan de Führer en de idealen van Nazi-Duitsland, om vervolgens over te gaan tot een sportieve strijd.³⁶⁴ Elke Duitse wielrenner, evenals het bredere gelid van de beroepssporters, werd verplicht een nationale trui te dragen, getooid met een hakenkruis. Enkel in buitenlandse wedstrijden werd een andere trui oogluikend toegelaten, te meer daar tegenstanders daar al te vaak weigerden tegen de nazi-renners uit te komen. Binnen het weg wielrennen werden de weinige buitenlandse deelnemers aan Duitse wedstrijden bovendien als gastrenner opgenomen in Duitse merkenteams en verzocht zich te houden aan een opgelegd principe: 'eigen volk eerst' – de overwinning was voorbehouden aan het 'Arische ras'. Duitse wielrenners reden voornamelijk in eigen land, andere wielers landen lieten het Derde Rijk voortaan resoluut links liggen.

Jef Scherens stond zeer verdeeld tegenover de verschillende propagandawedstrijden, georganiseerd op de wielersbanen van steden als Leipzig, Dortmund, Keulen of Berlijn. Sport diende naar zijn mening zuiver te zijn, wars van politieke belangen. Deelnemen aan de beruchte proeven zou daarnaast kwaad bloed kunnen zetten bij sommigen. Toch bleef hij, gezien de grote financiële meerwaarde, niet afwezig. Wel toonde hij te pas en te onpas zijn resolute overtuiging. Zo nam hij tijdens het winterseizoen van 1933 deel aan de grote Prijs te Berlijn, een schakel in de geoliede propagandamachine. Bij een voorafgaande ceremonie weigerde hij echter, tot grote woede van wedstrijdofficials en publiek, de nazi-groet te salueren. Hiermee wilde hij duidelijk maken dat hij enkel aanwezig was om sportieve doeleinden, en de zuivere sport niet misbruikt mocht worden ten einde een politiek doel te dienen. Gejoel en vijandigheid werden zijn deel. Het sprinttornooi zou een formaliteit blijken voor een razende Scherens. Gedragen door een furieuze woede bereikte hij de finale, waarin hij Albert Richter in twee korte manches vernederde.³⁶⁵

Een jaar later diende Jef Scherens voor het wereldkampioenschap in Leipzig opnieuw de Duitse landsgrenzen over te steken. De prestigieuze titelproef was een grote verlokking, te groot om zich afzijdig te houden van de Hitleriaanse propaganda. Bovendien wachtte de mogelijkheid om voor de derde opeenvolgende keer wereldkampioen te worden. Na overwinningen in een omnium-wedstrijd te Amsterdam en de Grote Prijzen van Dortmund, Keulen, Cholet, Maubeuge en de 'Grand Prix U.V.F..' zou de sprinter zijn ambities voor de wereldtrui ook in eigen land in de verf zetten. Hij kroonde zich voor de vierde maal tot Belgisch kampioen en leefde vol ambitie toe naar het Duitse

³⁶⁴ KRÜGER, 'The Propaganda Machine', 18-20.

³⁶⁵ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*; Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

wereldkampioenschap, gepland voor medio augustus.³⁶⁶ Toch verliep het seizoen minder vlot dan voorgaande jaren. Scherens wist zich verzekerd van divers internationaal succes, maar zou geen torenhoge dominantie uitstralen. De vorm van het moment zou van tel zijn in Leipzig.³⁶⁷

Het langverwachte wereldkampioenschap betrof een organisatie zonder weerga. Geen enkel detail was te over gelaten om de Duitse faam en grandeur te beandrukken. Evenals de gehele stad, was de plaatselijke 'Lindenaubaan' – de betonnen wielerpiste waarop de proeven verreden werden – uitbundig versierd.³⁶⁸ Men verlangde een volksfeest, met een Duitser als finale triomfator. Het toernooi zou aanvangen met een officiële ceremonie, ter ere van de Duitse gastheer en het rijksbestuur. Tijdens het gebeuren ontbrak echter één man, Jef Scherens. Uit onvrede met de opgeklopte gang van zaken had hij zich laten opsluiten in zijn kleedkamer, in een poging het massa-begeuren op de wielerpiste te ontlopen. Net voor aanvang van de wedstrijd 'kon hij zich uit zijn kleedkamer bevrijden' en zou hij als vanouds furieus uithalen.³⁶⁹ In de reeksen toonde hij zich de betere van Nederlander Gerard Leene en Duitser Lothar Ehme, om in de halve finale Louis Gérardin uit te schakelen. Tegenstander in de finale werd Albert Richter, de gedoodverfde favoriet. Opgehitst door het thuispubliek en een stijgende seizoensvorm, met zegezuikers in de Grote Prijzen U.C.I., Bordeaux, Zürich en de 'Grand Prix de la République', achtte de jonge Duitser de tijd rijp voor een machtswissel.³⁷⁰ Na een succesvolle halve finale, waarin hij op dominante wijze Lucien Michard opzijgeschoven had, hoopte Richter op een sterke finale. In de eerste manche trachtte hij te gokken op zijn eigen spel, door van ver aan te gaan. Zijn demarrage werd in de laatste bocht echter overklast door de kwikzilveren Belg, die als een pijl wegschoot. In de tweede manche dwong de voormalige wereldkampioen Richter de kop op, om in de laatste meters verschroeiend weg te sprinten. Voor het derde jaar op rij kende de mondiale sprintwereld een Belgische voorman.³⁷¹

In het feestgedruis liet de zilveren Albert Richter zich terdege opvallen. Na een sprinttoernooi, waarin hij bewust niet rondgereden had in een 'hakenkruistruif', weigerde hij net als Scherens de nazi-groet te brengen. Een net van achterdocht en verdachtmakingen zou zich stilaan rond hem beginnen sluiten. Trots en zelfverzekerd blies hij de nationaal-socialistische wind van zich af, maar deze zou spoedig in het nadeel blazen.

³⁶⁶ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 134; 142; BEVING, *Les Sports*, 230.

³⁶⁷ HUTTIER, 'Pour la première fois depuis sept ans, aucun Français ne figure au finale du championnat du monde de vitesse', *Miroir des sports*, 785 (1934), 232.

³⁶⁸ HUTTIER, 'Pour la première fois', 236; VAN LANDEGHEM, *Onsterfelijke wereldkampioenen*, 57.

³⁶⁹ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

³⁷⁰ MATTHYS, *1934-1936*, 445; BEVING, *Les Sports*, 230.

³⁷¹ MATHY, *Les géants*, 58; Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; HUTTIER, 'Pour la première fois', 232-233.

3.4 Feest in eigen land

*"Ik was een God."*³⁷²

[Jef Scherens]

Na de wereldtitel in Leipzig volgde in eigen land een gepaste triomftocht. Bij thuiskomst betuigden verschillende instanties hun bewondering of felicitaties. Zo verkreeg hij trofeeën uitgaande van de stad Brussel, de R.L.V.B., de 'Chambre Syndicale de Constructeurs d'Automobiles et de Cycles', werd hem de 'Coupe George Baratto' overhandigd en werd hij beloond met de 'Grand Prix de la Presse Sportive', uitgaande van de verzamelde nationale sportpers.³⁷³ Een eerbetoon in hogere kringen, dat echter door het volk ruimschoots overstemd werd.

Op 27 augustus werd Jef Scherens omwille van zijn eervolle prestatie een eerste maal gehuldigd te Mechelen, waar hij feestelijk ontvangen werd door een enthousiaste massa en volksmenner Achiël van den Broeck, journalist en boezemvriend, een genegen redevoering opdroeg aan de jonge sprintkoning. Van den Broeck had de huldiging eerder die week 'luidkeels' in *Sportwereld* aangekondigd, als uitnodiging om zoveel mogelijk mensen naar Mechelen te lokken: *"Onnodig te zeggen dat het er aan geen volk zal ontbreken en het er sportgezellig zal toegaan"*.³⁷⁴

Op 3 september 1934 liep thuisstad Leuven opnieuw te hoop om haar kampioen te huldigen, in het bijzijn van een andere wereldkampioen, Karel Kaers (1914-1972). Kaers, die later als "Het Fenomeen" te boek zou staan, stond aan de begindagen van zijn carrière maar toonde zich verre van bedeesd. Na een opleiding in verschillende pistenummers, zou hij dat jaar in het wereldkampioenschap op de weg, eveneens verreden in Leipzig, een eerste flits van zijn kunnen te berde brengen. Ten nadele van de Italiaanse veteraan Learco Guerra (1902-1963) veroverde hij op 20-jarige leeftijd de gegeerde wereldtitel. Kaers was afkomstig uit Vosselaar bij Turnhout, maar zou op het Leuvense volksfeest evengoed in de armen gesloten worden.³⁷⁵ Na samenkomst aan het station, in aanwezigheid van verschillende verenigingen, het stadsbestuur en een gezantschap van de B.W.B., werden beide wereldkampioenen omstuwd door het volk naar het stadhuis geleid, waar ze ontvangen werden door burgemeester Raoul Claes en het voltallige schepencollege. Na de officiële ontvangst volgde een

³⁷² *Sporza Videozone, Retro*, '9 augustus 1986: Jef "Poeske" Scherens is overleden', s.d.

(http://www.sporza.be/cm/sporza/videozone/MG_retro/2.6620/1.572265.)

³⁷³ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 142-143.

³⁷⁴ A. VAN DEN BROECK, 'Jef Scherens gevierd te Mechelen', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (24 augustus 1934), 1.

³⁷⁵ VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 227-229; 275.

informele hulding in het clublokaal van de Koninklijke Stoempersclub, waar de twee wereldkampioenen uitgebreid gevierd werden. Ondanks de ruime aandacht voor de jonge wereldkampioen op de weg – niet aangesloten bij de Leuvense club - zou de dag voornamelijk rond Jef Scherens draaien. Zo werd aan de ‘deelnemende maatschappijen’ een kunstfoto beloofd, ondertekend door Jef Scherens. In de namiddag volgde naar jonge gewoonte een wielernamiddag op wielerpiste ‘Sportpark’ in Heverlee.³⁷⁶

Traditiegetrouw ondernam “Poeske” in de periode na de zomermaanden een reeks langs verschillende Europese velodrooms, ter revanche voor het wereldkampioenschap. Na een minder seizoensbegin had hij gepiekt naar de zomerperiode, met een Belgische en een wereldtitel als glansrijk resultaat. Na de fysieke top ging hij door op het *élan* van de zomer – via overwinningen in de Grote Prijzen van de B.W.B., Kopenhagen, Dortmund, en de Kerstprijz van de U.V.F. in Parijs, trok hij de winterperiode in.³⁷⁷ Meer dan ooit wenste hij aan te knopen met een jubelend vormpeil. In de zomer van 1935 zou de Heysel immers het strijdtoneel vormen voor het wereldkampioenschap. Een unieke kans, met het oog op vaderlandse glorie. Voor eigen publiek wilde Jef Scherens zich voor de vierde maal tot wereldkampioen laten uitroepen.

Met de verlangens en ambities van het vaderland als dwingende druk op de schouders, leefde Jef Scherens doorheen het wielerseizoen van 1935 geconcentreerd toe naar de zomerperiode. Bewust van zijn eigen kunnen en gebreken, stelde hij een uitgebalanceerd trainingsprogramma op punt. Een afwisseling van gymnastiek en sprints op de baan, traingsritten op de weg en atletische krachtoefeningen, werd in intensiteit opgevoerd in de periode voor de kampioenschappen. Wel behoedde hij zich voor overmoed. Om overtraining en vermoeidheid op grote momenten te vermijden, hield hij vast aan regelmatige rust. Eenmaal in topconditie, moest deze immers niet meer bijgeschaafd worden, doorgedreven training had dan enkel een nefast effect. Een belangrijke richtlijn was simulatie. Naast nagebootste sprintwedstrijden op de piste, stimuleerde Scherens concentratie en reactievermogen door aangepaste oefeningen. Zo reed hij thuis, ten huize Schuermans, rond op zijn fiets, in een geconcentreerde poging niets van het huisgoed te raken.³⁷⁸

Een afwijkende, maar doordachte traingswandel koppelde hij bewust aan een gezonde levensstijl. Hij rookte noch dronk, al was een aangepast voedingsdieet niet aan de orde. Wel verbond hij vanaf 1934,

³⁷⁶ *Journal des petites affiches*, zondag 2 september, n° 35, 21; ‘Scherens en Kaers gehuldigd te Leuven’, *Sportwereld* (23 augustus 1934), 1.

³⁷⁷ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 134; 142; BEVING, *Les Sports*, 231.

³⁷⁸ SH, *VLA*, Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen, Map 5 Jef Scherens, VAN DEN BROECK, ‘Baat zonder het geleerd te hebben’.

als drievoudig wereldkampioen, zijn naam aan een sigarettenmerk: 'Davros Ronde'. Een uitgebreide reclamecampagne verscheen in verschillende dagbladen, waaronder *Sportwereld*, en schoof de kersverse wereldkampioen van Leipzig 1934 naar voren als een ultiem publiciteitsproduct: *"Ik rook niet veel, maar als ik rook is 't een DAVROS RONDE de beste, de lichtste."* Getekend: Jef Scherens.³⁷⁹ Het tabaksmerk hield zich een imago met een sportief karakter voor. Affiches wilden aantonen hoe tabak en een sportieve levensstijl perfect zouden samengaan. De afbeelding van een pistewielrenner werd gesierd met het opschrift: *"Licht, zeer licht! Hindert het oefenen niet."*³⁸⁰ Een ander opschrift toonde een gezelschap van atleten uit verschillende disciplines die genieten van een sigaret: *"Verboden vrucht? Neen... 't is een DAVROS RONDE."*³⁸¹ Ook reclame voor bier zou zich bedienen van de populariteit van de Vlaamse sportcultuur. Een prominent voorbeeld is het biermerk Hobsor, dat de afbeelding van een flitsende voetballer begeleidde door de tekst: *"Ik drink Hobsor"*.³⁸² Jef Scherens werd echter een uithangbord voor verschillende producten, van rookwaren over horloges tot massagezalf, net omwille van zijn sportieve en gezonde voorbeeldfunctie. De financiële sur-plus van een reclamecampagne was te aanlokkelijk om af te wijzen.

Door een dominant voorjaar, opgetekend via overwinningen in de Grote Prijzen van Keulen, Reims, Valenciennes, Rennes en Amsterdam, beschikte Scherens voor het wereldkampioenschap over de nodige gemoedsrust.³⁸³ Na een vijfde landstitel, stak zijn nerveuze aard in volle hevigheid echter de kop op. Voor de ogen van eigen en enthousiast publiek, plaatste hij zich eenvoudig voor de internationale tornooifinale, waarin Albert Richter andermaal een poging zou ondernemen de hegemonie van de 'Leuvense kat' te doorbreken. De houten piste van de Heyzel, volledig vernieuwd voor de prestigieuze gelegenheid, gaf tot grote verbazing van het publiek aanleiding tot een spektakelwedstrijd. Voor Jef Scherens, zenuwachtig als nooit tevoren, werd de titelrace in eigen land een helse beproeving, het uiterste vergend van zijn nerveuze gestel.

Karel Van Wijnendaele, als reporter aanwezig in de velodroom, zou de bloedstollende spanning later schetsen aan de hand van een persoonlijk vraaggesprek, dat hij net voor de wedstrijd in de kleedkamer van Scherens voerde: *" - Gij wint het toch van Richter?... – Ik hoop het! Hoop het! Maar?... Ware 't maar gedaan! Ik houd het niet meer aan een! Nooit te voren zo "nervuus" geweest! Maar hier, te Brussel, voor eigen volk, hier moet ik winnen! Moet! Er is geen uitweg en geen genade!*

³⁷⁹ *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (16 augustus 1934), 2.

³⁸⁰ *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (15 augustus 1934), 2.

³⁸¹ *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (13 augustus 1934), 4.

³⁸² *Ibidem*, 5.

³⁸³ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 134; GOOSSENS, *De onvergelijkbare loopbaan*.

*En dat wreet me letterlijk stukkend van binnen!*³⁸⁴ De talentvolle Duitser won echter de eerste manche, tot ontgoocheling en nervositeit van renner en publiek. Jef Scherens won met overtuiging de volgende manche, en nek aan nek gingen beide renners richting de ‘belle’ – de beslissende manche om de wereldtitel. Scherens beriep zich hierin op de gebruikelijke tactiek van zijn tegenstander, door van ver risicovol te demarreren: *“Scherens moet op kop. Het lot was hem weer ongunstig. Hij neemt aan. Zonder verpinken. Hij leidt. Nog 250 meters. Richter is wachtende. Nog 200, en daar, een pijl uit een boog, een kogel uit het kanon: met een ruk heeft Scherens zich in gang gesnakt! Richter doet hem na! Maar ’t baat niet! Hij nadert maar komt er niet over, en Scherens wint met drie lengten voorsprong! Bliksems van geestdrift die flikkeren! Donders van juichingen die los breken! Grootsch! Heerlijk! Onvergeetlijk!*³⁸⁵

Het wereldkampioenschap in eigen land kende winnaars en verliezers. In diens roes naar de finale, werd thuisrijder Jacques Arlet glorieloos verslagen door Albert Richter. Willem van Wijnendaele, als sportjournalist verbonden aan Sportwereld, beschreef hem achteraf op kleinere wijze: *“(…) Jaak (sic) Arlet, een groot kind, [dat] weer eens de tactiek vertoont van een klein kind, en reeds geklopt is nog eer de eigenlijke sprint begint.*³⁸⁶ Na het catastrofale wereldkampioenschap twijfelde Arlet sterk aan zijn verdere toekomst als wielrenner. De komende jaren zou hij nog driemaal tweede worden op het nationale kampioenschap, om in 1938 definitief af te haken als beroepswielrenner.³⁸⁷ De mindere prestatie van Jacques Arlet was echter slechts een voetnoot, overschaduwde door de glorie van de viervoudige wereldkampioen.

In het kader van de feestelijkheden rond de Leuvense kermis, traditioneel geopend op de eerste zondag van september, werd besloten op maandag 2 september een hulde te brengen aan Jef Scherens, in het bijzijn van de nationale wielploeg die enkele weken eerder de overwinning in de Ronde van Frankrijk had behaald.³⁸⁸ Het volksfeest dat Jef Scherens als een held diende te onthalen, werd traditioneel aangereikt door het stadsbestuur, geholpen door verschillende affiches. De erehaag werd als vanouds gevormd aan het station en zou zich langs een uitgestippeld parcours

³⁸⁴ K. VAN WIJNENDAELE, *Het rijke Vlaamsche wielerveven*, II, Gent, 1942, 193.

³⁸⁵ *Ibidem*, 195.

³⁸⁶ W. VAN WIJNENDAELE, ‘Heysel, Babeltoren 1935 der wielerbeweging’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (11 augustus 1935), 1.

³⁸⁷ ‘Staakt Jaak Arlet het rijden?’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, 12 augustus 1935, 2; *De Wielersite*, ‘Jacques Arlet’, s.d. (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=297>).

³⁸⁸ De Ronde van Frankrijk van Frankrijk was in 1935 aan haar 29^e editie toe, aan de start verschenen landenploegen en verscheidene individuen. De voltallige Belgische ploeg bestond uit Romain Maes, Felicien Vervaecke, Sylveer Maes, Juul Lowie, Antoon Dignef, Lode Hardiquet (aangesloten bij de Koninklijke Stoempersclub) en Jan Aerts – Romain Maes zou op 22-jarige leeftijd de Ronde op zijn naam schrijven, na van de eerste tot de laatste wedstrijddag de gele trui te hebben gedragen (J. JACOBS en B. VAN DOORNE, *De Vlaamse Wielerkoningen*, Tiel, 1979, 50-53.)

verder verbreiden doorheen de stad, om te eindigen in een officiële hulde op het stadhuis.³⁸⁹ Naast een medaille, aangeboden door de Waalse sportkrant *Les Sports*, verkreeg Jef Scherens uit handen van clubvoorzitter Edward Van Hove een huldeband.³⁹⁰ In de namiddag zou een wielernamiddag volgen op de piste van wielervedroom 'Sportpark'. Enkele dagen eerder echter, op 28 augustus, was de geliefde koningin Astrid om het leven gekomen in een auto-ongeluk te Zwitserland. De Zweedse Astrid (1905-1935), vrouw van koning Leopold III, had het leven geschonken aan prinses Boudewijn en Albert, maar vond in het Zwitserse Küsnacht am Rigi op tragische wijze de dood. Het gehele land was in diepe rouw gedompeld, waardoor te Leuven uit deelneming besloten werd de beloofde wedstrijd een week uit te stellen, tot 9 september.³⁹¹

Na een uitgebreide huldiging in het Brusselse Sportpaleis, op verzoek van de invloedrijke familie Laurent, maakte Jef Scherens zich op voor een druk winterseizoen, waarin gewoontegetrouw niet enkel sportieve belangen zouden primeren, maar ontspanning evenzeer centraal stond.

3.5 'Sportavonden'

*"Oh! Sportavonden! Oh! Dat kan ik niet zeggen, hoeveel ik er precies gedaan heb."*³⁹²

[Jef Scherens]

Om de lange winterperiode te overbruggen, kenden 'sportavonden' zowel in België als in Nederland vanaf het einde van de jaren 1920 een ingang. Het betrof bonte samenkomsten, opgekleurd door sportmensen en journalisten, gevuld met cabaret, toneel en lofbetuigingen aan het adres van verdienstelijke nationale of lokale sporters. Aan het einde van de jaren twintig was er in België slechts sprake van de organisatie van vier à vijf dergelijke avonden - doorheen de jaren dertig kende de sportavond echter een steile opgang, met een piekperiode aan het einde van het decennium. In het verlengde van de populaire wielersport werden specifieke wielervonden georganiseerd waarbij renners onder meer op trainingsrollen of hometrainer hun kunnen toonden, afgewisseld met muziek en film. De avonden waren voornamelijk voor wegrenners een aangenaam vermaak – doorheen de winterperiode werden er immers vijf maanden lang geen wegwedstrijden georganiseerd.³⁹³

³⁸⁹ *Journal des petites affiches*, 9 september 1935, 1; 23.

³⁹⁰ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 134; 139.

³⁹¹ *Journal des petites affiches*, 9 september 1935, 1; 23.

³⁹² *Sporza*, '9 augustus 1986'.

³⁹³ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 209-211; GELDHOF, *En de broodrenner*, 94-95.

Pistiers als Jef Scherens kenden echter een gevuld wedstrijdschema, al maakte deze op regelmatige basis tijd vrij om zijn supporters in eigen land te plezieren. “Poeske” was omwille van zijn vele talenten een graag geziene eregast op deze evenementen. Naast zijn sportieve kunnen, hield hij ervan te vertellen over menig avontuur, wielermoment of hoogtepunt uit zijn prille, maar rijkgepulde carrière. Zelfs op muzikaal vlak droeg hij onderhoudend een steentje bij. Hij kon aardig overweg met de trompet, de piston, de bugel en de mondharmonica, maar liet maar al te graag van zich horen met zijn accordeon. Als ‘Meneer Harmonica’ verkoos hij steevast zijn lievelingslied ‘On n’a pas tous les jours vint ans’, maar liet hij zich even vaak verleiden door samenspel. Naast muzikale momenten met Albert Richter, die onder impuls van zijn manager viool had leren spelen, nam hij in Keulen ooit samen met zaakwaarnemer Jock de Hennin, een vermaarde pianist, een plaat op.³⁹⁴ De muzikale noot van Jef Scherens was graag gehoord, net als hij graag gezien was op de sportavonden. Hij zou er tijdens en na zijn carrière ontelbare aandoen, al was zijn entourage bezorgd de mening aangedaan dat teveel ‘ontspanning’ zijn lichamelijke conditie zou aantasten.³⁹⁵

De bezorgdheid van zijn medestanders was logisch, maar ongegrond. De wielersjaren van 1936 en 1937 maakten Jef Scherens, gestuwd door een blakende hoogvorm en een gebalanceerde ‘kattensprong’, tot de onbetwiste keizer van het sprintgebeuren. Hij plaatste een tweevoudig orgelstuk door zich ongeslagen tot wereldkampioen te kronen – zes maal achter elkaar, een fenomenaal record. Glorieus doorkruiste hij Europa, om steevast aan te knopen met een nieuwe zege. Regelmatig werd hij geklopt, maar haast altijd behaalde hij een ereplaats of was de overwinning zeer nabij. Zijn dominantie was intrinsiek, ze werd *zwart op wit* gestaafd door cijfers. Tactische overwegingen of een verschroeiend eindschot waren een handige troef, maar bovenal toonde hij zich *letterlijk* de snelste. Naast wereldrecords op de 200, 250, 500 meter en de kilometer, met vliegende en staande start, zou hij menig pisterecord op zijn naam schrijven. Op meer dan twintig wielerpistes, zowel zomerbanen als sportpaleizen, toonde hij zich de snelste van het pak over de afstand van één baanronde.³⁹⁶

3.6 ‘Oerlikon, Zürich – Ordrup, Kopenhagen’

Na een succesvol voorjaar, waarin hij onder meer de beste was in de Grote Prijzen van Duitsland, verreden in Berlijn, Keulen, Mons-Crotteux, Vichy, Rouen en Ginneken, ving hij de zomerperiode van 1936 met verve aan. Na de Grote Prijs van Kopenhagen, waar hij een overwinningspremie van 7.000

³⁹⁴ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 186-187.

³⁹⁵ *Ibidem*, 185-186; 209-211.

³⁹⁶ MATTHYS, *1934-1936*, 436-437.

frank opstreek, werd hij voor de zesde maal Belgische kampioen sprint, opnieuw voor Jacques Arlet – de eeuwige tweede in eigen land.³⁹⁷ Het wereldkampioenschap, dat een vijfde wereldtitel te reke in zich droeg, vond in augustus plaats in Zürich, de grootste stad van Zwitserland. In navolging van een record, waarvoor Lucien Michard en Piet Moeskops eerder als viervoudige wereldkampioen niet bij machte waren, haalde Jef Scherens ‘alles uit de kast’. Na reeksen tegen Hugh Smith, Grundahl Hansen en Mathias Engel, bereikte hij vlot de halve finale. In de andere wedstrijd vochtten twee boezemvrienden het onder elkaar uit – Albert Richter werd eervol verslagen door “Toto” Gérardin. Jef Scherens trad in zijn reeks aan tegen Lucien Michard, in de lepe nadagen van zijn wielloopbaan. In een tactisch kunstnummer wist “Poeske” zijn kalmte te bewaren, om onverwijld door te stoten naar de finale. Op zondag 30 augustus traden twee jonge vedetten uit België en Frankrijk, Jef Scherens en Louis Gérardin, voor een zoveelste maal in het strijdperk. In de eerste manche trok Scherens verrassend hard door, om Gérardin voortdurend te laten achtervolgen. Op de meet liet hij zijn tegenstander achterwege, net als in de tweede manche waarin hij ter bekroning een krachtige eindsprint ontwikkelde. Een vijfde wereldtitel werd op maat geleverd.³⁹⁸

Naar jaarlijkse traditie zou Leuven storm lopen voor haar wereldkampioen, men was de afgelopen jaren niets anders gewend. Toch wilde Scherens zelf alle drukte vermijden. Na afloop van het wereldkampioenschap begaf hij zich immers uit eigen beweging naar het Zwitserse Küsnacht am Rigi, de tragische plek aan het meer van Luzern waar koningin Astrid een jaar eerder om het leven was gekomen. Ter plaatse legde hij bloemen neer aan haar grafmonument, om ingetogen door te reizen naar thuisstad Leuven.³⁹⁹ Voor deze liefdevolle daad, evenals voor zijn recente overwinning in het wereldkampioenschap, zou hij twee telegrammen van het Koningshuis ontvangen, met enerzijds bedankingen, anderzijds gelukwensen.⁴⁰⁰ Ondanks de intieme ontvangst op het stadhuis te Leuven, zonder verzameling van verenigingen of fanfare, daagde op 7 september 1936 toch een massa volk op om eer te betuigen aan de eigen wereldkampioen.⁴⁰¹ De huldiging verliep voornamelijk in eigen kring, waar de *poulain* opnieuw een huldeband in ontvangst mocht nemen.⁴⁰² In de namiddag was een wielerveening gepland op wielerveening ‘Sportpark’, als herkansing voor de voorbije wereldkampioenschappen. Verschillende disciplines kwamen aan bod: de zuivere snelheid, het omnium-nummer en daarnaast een ploegkoers over 3 kilometer met ploegen van 3 man – Jef Scherens zou aan deze laatste discipline deelnemen, samen met Antoon “Toon” Loncke en

³⁹⁷ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 134-136.

³⁹⁸ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*; VAN LANDEGHEM, *Onsterfelijke Wereldkampioenen*, 59-60.

³⁹⁹ *Sportwereld's Almanak voor het jaar 1936*, Brussel, 1936, 32-33.

⁴⁰⁰ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 140-141.

⁴⁰¹ ‘Wereldkampioen Scherens te midden der zijnen gehuldigd’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (8 september 1936), 2.

⁴⁰² VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 134.

plaatselijke pistier Kroon. Omwille van het slechte weer die dag, werd de wedstrijd uitgesteld naar maandag 21 september.⁴⁰³

Via een drukke winterperiode leefde “Poeske” Scherens toe naar het komende wielerjaar, naar nieuwe overwinningen, naar een zesde wereldtitel. Overwinningen in de Grote Prijzen van Amsterdam, Antwerpen, Bazel, Brussel en Rotterdam sterkten een assertief vertrouwen.⁴⁰⁴ Als fanatieke kampioen was een drang naar eer en record hem niet vreemd – zijn constante cormpeil wakkerde zijn fervente zucht naar glorie enkel nog aan. Toch werd hij geregeld op zijn waarde geklopt of liet hij anderen de overwinning. Op 23 oktober betwistte hij de Grote Prijs van Berlijn, in het kloppende hart van Nazi-Duitsland. De prestigieuze prijs kreeg hoog bezoek van Adolf Hitler, in het bijzijn van rechterhand Hermann Göring en Joseph Goebbels, propagandaminister. Als eerbetoon voor de aanwezige Führer, diende de winnaar van het snelheidsstornooi een Hitlergroet te salueren na afloop van de proef. Scherens en Richter gooiden het op een akkoord, om Tony Merkens voor eigen publiek de overwinning te laten.⁴⁰⁵

In 1937 was de Ordrup-wielerbaan andermaal het strijdtoneel voor de wereldkampioenschappen. De wrange nasmaak, die de titelproef van 1931 in Kopenhagen had nagelaten, was voor Jef Scherens volledig weggespoeld. Na meervoudige overwinningen in de Grote Prijs van Kopenhagen, en bovenal een recordreeks als wereldkampioen, leek niets of niemand een zesde wereldtitel in de weg te staan. Scherens toonde zich doorheen het jaar keer op keer de beste van het sprintgelid, met sportieve uitschieters tijdens de periode van de kampioenschappen. Na een zegereeks langs de Grote Prijzen van Parijs, Rennes, Cholet, Duitsland – in Berlijn, Grenoble, Berlijn, Amsterdam, Antwerpen en Nenyte in Nederland, doorliep hij het geijkte parcours van de afgelopen jaren. Ten nadele van Jacques Arlet toonde hij zich voor een zevende keer België’s snelste, om enkele weken later de Grote Prijs van Kopenhagen aan zijn palmares toe te voegen.⁴⁰⁶ Op de Ordrup-piste wachtte de kroon op het werk van een succesvol seizoen. Na het doorlopen van de reeksen, trof hij in de finale een verrassende tegenstander. Een snelle Nederlander maakte furore, vliegensvlug vergaarde hij faam bij de beroepsrenners. In zijn eerste jaar als beroepsrenner toonde Arie van Vliet zich meteen attent.

Arie van Vliet was een oorlogskind, geboren op 18 maart 1916 in Woerden. Van Vliet was een rijzige, atletische gestalte, begiftigd met een loepzuivere snelheid op de fiets. Een dominantie in de jeugdreeksen zette hij onverminderd voort in de categorie van de amateurs, waarin hij haast alles

⁴⁰³ ‘De huldiging van Scherens te Leuven’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (6 september 1936), 1.

⁴⁰⁴ *Sportwereld’s Almanak voor het jaar 1937*, Brussel, 1937, 92-93.

⁴⁰⁵ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

⁴⁰⁶ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 135.

won wat er te winnen viel. Zo werd hij in 1935 en 1936 sprintkampioen in eigen land, om later in 1936 zowel Olympisch als wereldkampioen te worden. ‘De vliegende Woerdenaar’ torstte bij aanvang van zijn profcarrière torenhoge verwachtingen op zijn schouders, maar zou bij de beroepsrenners omwille van zijn constante prestaties en krachtige manier van rijden snel uitgroeien tot een publiekslieveling. Zijn snelle benen wist hij getemperd door een beperkt gezichtsvermogen. Steevast droeg hij een bril, zo ook op de piste. Liefkozend werd hij dan ook ‘De Professor’ genoemd.⁴⁰⁷

Als voormalig wereldkampioen bij de amateurs zou Arie van Vliet in Kopenhagen een te duchte tegenstander blijken. Op overtuigende wijze plaatste hij zich voor de finale, om een gouden kans te wagen. Een gebrek aan ervaring speelde hem hierin echter parten. In twee korte, maar hevig bevochten manches kroonde Jef Scherens zichzelf voor de zesde maal tot wereldkampioen, een evenaring van het record van Thorvald Ellegaard.⁴⁰⁸ Voor de zoveelste maal zou hij thuisstad Leuven aandoen, in de glorie dagen na het wereldkampioenschap. Net als een jaar eerder, werd door Jef Scherens, zijn entourage en de clubleiding besloten een intieme ontvangst te regelen, waarbij geen stoet gevormd werd. Ondanks deze richtlijn, zou op maandag 6 september 1937 opnieuw een grote menigte opdagen.⁴⁰⁹ Naast de traditionele eerbetuigingen, verkreeg Jef Scherens een eremedaille uitgaande van de Waalse krant *La Dernière Heure*, een gedenkpenning van de gemeente Watermael-Bosvoorde, en een plakkaat opgedragen aan koning Albert I, uit handen van de invaliden van Brussel.

Gesterkt door felicitaties en gelukwensen, ving hij het winterseizoen aan, met onder meer drie overwinningen in Berlijn. Naast de winterprijs van Berlijn, werden ook de Grote Prijs van Europa en de Grote Prijs van het Duitse Rijk in de ‘Deutschlandhalle’ georganiseerd. Tot drie maal toe werd hij eindwinnaar, tot ongenoegen van de Duitse supportersschaar.⁴¹⁰ Aan het einde van het jaar wachtte een onaangename verrassing. Na een liefdadigheidsfeest in Antwerpen, waar hij een eremedaille van de stad overhandigd kreeg, reisde hij door naar Parijs voor de ‘Grand Prix de Noël’ – traditioneel een der laatste sprintwedstrijden van het jaar. Scherens kwam zwaar ten val en verkreeg een inspuiting tegen tetanos, met kwalijke gevolgen. De gevolgen zouden een heel seizoen voelbaar zijn.⁴¹¹

⁴⁰⁷ VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 568-569; *De Wielersite*, ‘Arie van Vliet’, s.d. (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=7866#first>).

⁴⁰⁸ MATHY, *Les Géants*, 59.

⁴⁰⁹ ‘Leuven heeft Scherens waardig gehuldigd’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (7 september 1937), 1.

⁴¹⁰ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 135-137; 140-142.

⁴¹¹ WMR, *Map Jef Scherens*, L. DINGENEN, ‘Poeske Scherens, een wiel sneller, 2 oktober 1980; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 137.

3.7 Hollandse furie

“Voor mij is Arie van Vliet de geweldigste tegenstander geweest die ik ooit ontmoet heb. Deze mening is kort en goed, en inder waarheid kan ik er ook geen duimbreed van afwijken.”⁴¹²

[Jef Scherens]

Jef Scherens zou het voorjaar van 1938 later beschrijven als een dramatische periode: *“Ik herstelde langzaam van die val en ik was mij niet bewust van de nawerking van die inspuiting. (...) Zes maanden ben ik daar niet goed van geweest.”⁴¹³* Ondanks zijn mindere vorm, toonde hij zich tóch regelmatig de betere van zijn tegenstanders. Wel zou hij pas bij aanvang van het zomerseizoen naar zijn beste vorm toegroeien. Overwinningen in de Grote Prijzen van Nederland, verreden in Amsterdam, Ginneken, Utrecht en Croisé la Roche brachten een fitte “Poeske” aan de start van het nationale kampioenschap. Andermaal, maar voor de laatste keer, toonde Jacques Arlet zich een gewillige tweede. Op de piste van ‘Sportpark’ te Leuven, diende Jef Scherens dan ook bij gebrek aan tegenstand enkel af te rekenen met Jacques Arlet en Raymond Mazzy.⁴¹⁴ Vol vertrouwen kon Scherens uitkijken naar het wereldkampioenschap in Amsterdam, waar Arie van Vliet zijn blakende seizoensvorm hoopte te verzilveren. Wel botste “Poeske” opnieuw op het noodlot. Enkele weken voor de titelproef maakte hij een zware val op de gemeentelijke wielersbaan van Vincennes, waar de Grote Prijs van Parijs gereden werd. In de finale van deze wedstrijd, waarin hij uitkwam tegen zowel Albert Richter als Louis Gérardin, viel hij bij het ingaan van een bocht. Tot overmaat van ramp liep hij twee weken voor de prijskamp in Amsterdam een oorontsteking op – de lichamelijke druppel voor een gehavende Scherens. In een laatste wanhoopspoging vroeg hij collega en boezemvriend Karel Kaers hem intensief te trainen, maar het zou naar diens mening vergeefse moeite blijken. Kaers zou later toegeven dat Jef Scherens *“geen schijn van kans had”*.⁴¹⁵

“Poeske” toonde zich echter strijdvaardig en doorliep met succes de reeksen van het toernooi. Een langverwachte finale, tussen de ervaren Belg en de Nederlandse belofte, speelde zich op zondag 28 augustus af voor de ogen van meer dan 25.000 kijklustigen.⁴¹⁶ Van Vliet won overtuigend de eerste manche, waarna Scherens de tweede won. In de ‘belle’ moest deze, na een verloren sur-place, echter van de kop af vertrekken, waardoor zijn winstkansen danig gehypothekeerd werden. Arie van

⁴¹² VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 119.

⁴¹³ WMR, *Map Jef Scherens*, L. DINGENEN, ‘Poeske Scherens, een wiel sneller, 2 oktober 1980.

⁴¹⁴ SAL, *Map Jef Scherens*, ‘Wielersbaan “Sportpark” Leuven’.

⁴¹⁵ MATHY, *Les Géants*, 59-60.

⁴¹⁶ R. HUTTIER, ‘Médiocre figuration Française aux championnats du monde cyclistes de vitesse à Amsterdam, où les Hollandais se taillent la part du lion, et où le Belge Scherens, le sprinter invincible, est battu !’, *Le Miroir des sports*, 1026 (1938).

Vliet stormde als een wervelwind richting overwinning, de oude wereldkampioen onttronend. Ondanks de nederlaag, die het einde maakte aan het bewind van de zesvoudige wereldkampioen, reageerde Jef Scherens beheerst en strijdlustig op zijn nederlaag: “[...] *Die tweede reeks, [...] heeft me letterlijk “vermoord”, want ik moest er alles uithalen, alles, om over Van Vliet te geraken; en toen ik me tien minuten later, naar den start moest begeven, was ik een “geslagen man”, want ‘k was nog niet heelemaal (sic) hersteld van de gedane inspanning. [...] Maar ‘k geef me algelijk nog niet heelemaal verloren, omdat ik weet van nog niet uitgediend te hebben. Binnen enkele weken zal hij het op te nemen hebben, tegen een Scherens die sterker is, dan deze die hij te verwinnen had in die derde reeks van ‘t Wereldkampioenschap!*”⁴¹⁷

Karel van Wijnendaele zou het Vlaamse sentiment voeden door te stellen dat de Vlaamse wielersport in 1938 getroffen was door een dubbele catastrofe: de onttroning van wereldkampioen Jef Scherens en de nederlaag van de nationale ploeg in de Ronde van Frankrijk. *“Wij zegden niets, deden niets, maar diep in ons hoorden we ‘t stille lied van de wraak: Buigen, ja, maar breken niet!*”⁴¹⁸

3.8 Het jaar van de verandering

Het einde van een era van dominantie, het einde van een gouden periode. Arie van Vliet toonde zich in 1938 voor de eerste maal een snelle wereldkampioen, om Jef Scherens beduusd achter zich te laten. De ongeslagen reeks van de zesvoudige wereldkampioen, een record *an sich*, behoorde tot het verleden. In het heden telde enkel de nieuwe heerser van het baangebeuren: ‘De koning is dood, lang leve de koning!’ Toch schreef Jef Scherens zichzelf niet af, verre van. Uitzonderlijke omstandigheden hadden “Poeske” slechts op halve kracht aan de start van het voorbije wereldkampioenschap gebracht. Van nature fanatiek en ambitieus, nerveus en overactief, brandde hij van verlangen om sportieve weerwraak te nemen. Het wielerseizoen van 1939 moest hem daartoe in staat stellen. Op 30-jarige leeftijd wilde hij meer dan ooit de vrucht van zijn wielercarrière plukken.

In de wintermaanden van 1938, waarin de winterpaleizen hun deuren openden voor de sprinters, toonde Scherens zich, zoals hij zelf had voorspeld, een sterker sprinter dan in de zomerperiode. Overwinningen in de Grote Prijzen van Duitsland, Nederland en Keulen toonden zijn ware kunnen, op weg naar het seizoen van 1939. Wel zou hij zijn wielersloopbaan een andere wending laten nemen. Gelouterd door de zuivere sprint, wenste hij zijn cyclische talenten ook in andere disciplines te

⁴¹⁷ VAN WIJNENDAELE, *Het rijke Vlaamsche wielerven*, deel II, 215-216.

⁴¹⁸ *Ibidem*, 221.

beproeven. Zijn onttroning als wereldkampioen deed hem niet twifelen aan een toekomst als sprinter, maar leverde hem een opportunistisch perspectief. In januari 1938 had hij deze ‘piste bewandeld’, door tijdens een wielerveeting in Kopenhagen deel te nemen aan vijf verschillende disciplines. In de ploegrace over vijftig kilometer werd hij gekoppeld aan Omer de Bruycker (1906-1989), om prompt naar de overwinning te reiken. Gesterkt door zijn jeugdijaren, waarin hij in eigen streek verschillende koppelkoersen had afgewerkt, besloot hij vanaf het voorjaar van 1939 opnieuw deel te nemen aan koppelkoersen. Op vraag van Willem van Wijnendaele, sportief directeur van de Gentse winterbaan, verbond hij zich op 15 januari 1939 andermaal aan Omer de Bruycker voor een koppelkoers over veertig kilometer. De wedstrijd bleek een succes – het koppel triomfeerde voor Arie van Vliet en Cees Pelleners.⁴¹⁹ De overwinning smaakte naar meer.

In de aanloop naar de langverwachte zomerperiode toonde “Poeske” zich als vanouds de snelste. Een rits overwinningen in de Grote Prijzen van Berlijn, Croisé la Roche, Angoûleme, Ginneken en Utrecht bezorgden hem een gunstige uitgangspositie, met het oog op wat komen zou.⁴²⁰ Toch lagen zijn ambities als aangegeven ook buiten de sprintdiscipline. In mei 1939 debuteerde hij immers als zesdaagsrenner, in de editie van Londen. Gekoppeld aan Kamiel de Kuyscher, zou het duo een vierde plaats uit de brand slepen. Dat hij als sprinter niet enkel de capaciteiten bezat om op korte afstand te excelleren, maar eveneens over een wedstrijd van zes dagen te kunnen pieken, toonde de meerdaagse wedstrijd duidelijk aan. Toch zou zijn deelname heel wat commotie veroorzaken, in het verlengde van bredere kritiek. De deelname van zuivere sprinters aan zesdaagsen veroorzaakte traditiegetrouw heel wat beroering binnen wielerveetingen. Verscheidene prominenten uit de baansport spraken hun ongenoegen uit en wezen op het schadelijke effect van een langdurige uitputtingsslag voor een rassprinter. Thorvald Ellegaard, Emile Friol, Lucien Michard, Ernst Kaufmann, en Lucien Faucheux waren de mening aangedaan dat een ‘wedstrijd van 144 uur’ de natuurlijke snelheid afbotte, waardoor beslissende momenten als een tussentijdse demarrage of de eindsprint onder de situatie leden: “*Rijd geen Six Days (...) want het zal schaden aan uw vitesse...*”⁴²¹ Toch zouden verschillende sprinters zich aan de uitputtingsslag wagen, met Arie van Vliet als prominent voorbeeld.⁴²²

⁴¹⁹ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 83-86.

⁴²⁰ *Ibidem*, 135-136.

⁴²¹ SH, *VLA*, Wielrennen – doos 135: Alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners,...), G. DUPAYS, ‘Zijn zesdaagsen nadelig voor sprinters?’, 31 januari 1951.

⁴²² Arie van Vliet vergaarde ereplaatsen in de zesdaagsen van Londen (2^e in 1939), New York (5^e in 1939, gekoppeld aan Gerard Debaets) en Antwerpen (5^e in 1940 en 3^e in 1950) (SH, *VLA*, Wielrennen – doos 135: Alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners,...), G. DUPAYS, ‘Aristocraten in 135 uur-wedstrijden’, 31 januari 1951.)

Met de koninklijke augustusmaand in aantocht, etaleerden de *aristocraten* van de wielerpiste hun snelheid in een uitgestippeld parcours van diverse zomerprijzen en de nationale kampioenschappen. Ongehinderd door enige concurrentie, werd Jef Scherens voor de negende maal op rij nationaal kampioen. Bovendien toonde hij zich de snelste in de Grote Prijs van Kopenhagen.⁴²³ Vol verlangen vormde het wereldkampioenschap in Milaan de volgende grote afspraak.

3.9 Oorlogstumult

Op de Vigorellipiste in Milaan kreeg Jef Scherens een ultieme kans om zich opnieuw als wereldkampioen te laten huldigen. De houten piste had hem eerder geluk gebracht in Rome, waarna ze definitief overgebracht was naar de Noord-Italiaanse stad. Het geluk lachte hem dan ook toe, afgedwongen door een rassprinter in bloedvorm. Met sprekend gemak doorliep hij de reeksen en bereikte de halve finale, waarin hij Albert Richter trof. De Duitser moest de duimen leggen voor een dolle Scherens, belust op revanche – Richter zou uiteindelijk derde worden. Op 28 augustus stond de langverwachte finale geprogrammeerd, gekleurd door de snelste sprinters van het moment. Een treffen tussen Arie van Vliet en Jef Scherens was van tevoren voorspeld, de uitslag was echter minder voorspelbaar. Elk wonnen ze een reeks, en laadden ze zich bijgevolg op voor de beslissende ‘belle’, waarin beide het laken naar zich toe trachtten te trekken. Bij het ingaan van een bocht maakte van Vliet, boven op de baan, echter een afwijkende manoeuvre, waardoor hij Scherens ongewild uit evenwicht bracht. Door de stuurfout haakten de fietsen van beide tegenstrevers in elkaar en kwamen ze samen ten val. Jef Scherens was door de aanrijding zwaar gehavend en werd overgebracht naar de ziekenboeg – Van Vliet kreeg van de wedstrijdleiding een boete van 1.000 francs opgelegd omwille van zijn roekeloze gedrag. De jury nam het logische besluit om de wedstrijd de dag nadien te hervatten.⁴²⁴ Een finale zou echter niet meer aan de orde zijn - oorlog maakte zich meester van Europa.

De invloed van Duitsland en haar aandrang om Europese hegemonie, werkte aan het einde van het decennium ronduit verlamdend voor de rest van het continent. Na verscheidene annexaties van nabijgelegen streken als Sudetenland of Memelland, wenst het Duitse Rijk onder stuwende impuls van Adolf Hitler haar rijksgrenzen te verleggen en haar macht op te leggen aan vriend en vijand. Op 23 augustus vond Nazi-Duitsland een bondgenoot in de Sovjet-Unie, ondertekend met het Molotov-Ribbentropakkoord. Een eerste grote uitval zou plaatsvinden op 1 september, wanneer Duitse troepen buurland Polen binnenvielen. Het betekende het begin van een verwoestende Wereldoorlog

⁴²³ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 136.

⁴²⁴ *Ibidem*, 31.

die zich tot de lente van 1945 zou uitspinnen. De oorlogsdreiging die Europa in de maand augustus overschaduwde riep een halt toe aan het actieve wielrennen op dat moment. Op 28 augustus kwam de top van de Internationale Wielervedstrijden in spoedberaad bijeen, om zich te buigen over het oorlogsvraagstuk. Besloten werd dat alle resterende wedstrijden van het wereldkampioenschap uitgesteld werden naar een latere datum. Alle gereden wedstrijden bleven als gereden gelden.⁴²⁵

Door deze prangende beslissing werd in Milaan slechts één wereldkampioen bekroond: de Nederlander Jan Derksen gold als overwinnaar bij de snelheid voor amateurs. De beslissing van de U.C.I., tot uitstel van de wereldproeven, kon rekenen op vlijmscherpe kritiek in de vaderlandse pers. Patrick Cornillie vermeldt de visie van *Het Nieuwsblad* op 31 augustus, aan de hand van verschillende koptitels: “Hoe kortzichtig waren die heren geweest aan dat WK te beginnen?” en “Men heeft een warboel geschapen waaruit men maar moeilijk zal loskomen.”⁴²⁶ Bovendien werden de renners zelf door deze beslissing aan hun lot overgelaten. Oorlog en wielersport speelden zich boven hun hoofden af, maar lieten zich terdege voelen. De lange verplaatsing naar Milaan was tevergeefs geweest, een even lange terugreis wachtte. Een groot peloton renners haastte zich in een gepantserde trein terug naar eigen thuis, uit vrees voor de oorlogsdreiging en gesloten grenzen.⁴²⁷ Vooral de titelfavorieten keerden ontgoocheld huiswaarts. Jef Scherens vond een lotgenoot in Marcel Kint⁴²⁸ (1914-2002), die na zijn wereldtitel op de weg in 1938, veroverd in het Nederlandse Valkenburg, een excellente kans misliep om als favoriet zijn ambt van wereldkampioen te verlengen.

3.10 De onfortuinlijke Albert Richter

Ondanks het oorlogstumult zouden in de herfst en de winter van september 1939 her en der nog wielervedstrijden georganiseerd worden. Verschillende mogendheden gaven immers bevel tot troepenmobilisatie, als antwoord op het Duitse initiatief, maar de oorlog zou pas vanaf het voorjaar van 1940 overal ten volle losbarsten. Het gros van de Europese landen heerste in het najaar van 1939 in een verhoogde staat van opwinding, maar werd nog niet zichtbaar getart door oorlogsgeweld. Het aanbod voor wedstrijden en meetings slonk wel zienderogen, al vond Jef Scherens, hoofdzakelijk in

⁴²⁵ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 117.

⁴²⁶ *Ibidem*, 117.

⁴²⁷ DESAIR, *100 jaar Jef*, 12.

⁴²⁸ Marcel Kint uit Zwevegem, bijgenaamd “De Zwarte Arend”, was een veelzijdig en rkachtig wegrenner, wiens carrière onderbroken werd door het oorlogsgeweld. Hij werd eenmaal wereldkampioen in 1938, om verder zege te vieren Parijs-Roubaix (1943), de Waalse pijl (1943-1944-1945), Brussel-Parijs (1943), Parijs-Brussel (1938), Gent-Wevelgem (1949), Belgisch kampioenschap in 1939, zes ritten in de Ronde van Frankrijk, en overwinningen in de zesdaagsen van Brussel in 1948 en 1949 (VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 285-286; *De Wielersite*, ‘Marcel Kint’, s.d.

(<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=9086>.)

Frankrijk en Duitsland, koersgelegenheid. Naast een overwinning in de Grote Prijs van Croisé la Roche, boekte hij een drievoudige overwinning in Duitsland. Als triomfator in de Grote Prijzen van Dortmund en Berlijn, zou hij ook de Grote Prijs van Duitsland op zijn naam schrijven.⁴²⁹ Zo lang de omstandigheden het toelieten, betwistte hij koersen – oorlog of niet.

In het veilige binnenland van Duitsland, dat in deze periode als bezetter *aan zet* was, was van oorlogsdreiging geen sprake. Naar jaarlijkse gewoonte stond de Grote Winterprijs van Berlijn in het midden van de winter geprogrammeerd, als orgelpunt voor het overdekte winterseizoen in Duitsland. Omwille van de oorlog kwam een beperkt deelnemersveld aan de start, al hadden Albert Richter, Tony Merkens en Jef Scherens als topfavorieten de turbulente reis naar Berlijn weten te maken. Richter was een opgemerkte gast in de Duitse hoofdstad, aangezien hij al enkele jaren slechts sporadisch in Duitsland vertoefde. Uit angst voor het nationaal-socialistische bewind, dat zijn minachting met argusogen bekeek, was hij samen met zijn joodse manager, Ernst Berliner, in 1933 uitgeweken naar Parijs. De 'Lichtstad' was een veilige uitvalsbasis, ver van het radicale thuisland. Het grootste deel van het jaar vertoefde hij in Parijs, voor enkele weken keerde hij jaarlijks terug naar geboorteplaats Keulen. Hij draaide het Duitse Rijk niet volledig de rug toe. Hij behield de Duitse nationaliteit en werd stevast bekoord door de verlokking om wedstrijden te betwisten op zijn geboortegrond. Op 9 december 1939 werd zijn aanwezigheid in de Berlijnse 'Deutschlandhalle' op veel commotie onthaald, al primeerden de aanmoedigingen. Albert Richter was gebrand op een overwinning voor eigen volk, liet in de finale Jef Scherens achter zich en werd uitgebreid gehuldigd door een enthousiaste menigte.⁴³⁰

Na de zege in Berlijn reisde Richter door naar Keulen, om enkele weken door te brengen bij zijn familie. Wel kwam zijn lot als beroepssporter in handen te liggen van de Duitse overheid, die succesvolle sporters fervent tot de wapens riep. Eerder dat jaar had Hans von Tschammer und Osten (1887-1943), de toenmalige 'Reichssportführer', verklaard dat "*mijn beste sporters, ook de beste soldaten van de Führer zullen zijn.*"⁴³¹ Na meermaals verzoek van de Gestapo, de Duitse geheime politie, om zich aan te melden als krijgssoldaat, besloot Richter Duitsland te ontvluchten. Op oudejaarsavond 1939 maakte hij per trein de vlucht richting Zwitserland, om zo ongemerkt mogelijk weg te reizen. Voor een Joodse vriend in Zwitserland, Alfred Schweizer, smokkelde hij in een paar wielertubes 12.700 Duitse Rijksmark mee. Getipt door een spijtoptant, hield de Gestapo die avond een uitgebreide razzia op de bewuste trein. Albert Richter werd aangehouden als smokkelaar en

⁴²⁹ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 135-136.

⁴³⁰ FRANZ, *Der vergessene weltmeister*, 68; 115-118; R. WEBER en T. SCHOLL, *Auf der Suche nach Albert Richter – Radrennfahrer*, TV-documentaire, ARD, 1990.

⁴³¹ FRANZ, *Der vergessene Weltmeister*, 116.

ondergebracht in de gevangenis van Lörrach, nabij de Zwitserse grens. In de nacht van 2 op 3 januari 1940 werd hij daar op laffe wijze vermoord. Men liet aanvankelijk uitschijnen dat Richter omgekomen was bij een ski-ongeluk, later zou door de lokale autoriteiten geopperd worden dat hij zichzelf had opgehangen in zijn cel. Van meet af aan waren deze versies dubieus, te meer daar ze stellig ontkracht werden door de Nederlandse pistiers Cornelius "Cor" Wals (1911-1994) en Cornelius "Kees" Pellenaars (1913-1988), die samen met Richter op de trein van Keulen naar Bazel zaten.⁴³² Pas vele jaren later zou de schrijnende waarheid aan het licht komen.⁴³³

Jef Scherens was enorm aangedaan door de plotse dood van zijn Duitse boezemvriend, slechts 27 jaar oud. Hij reisde verdrietig af naar Duitsland, om de begrafenis van de jonge sprinter bij te wonen en zijn medeleven te betuigen aan de ouders van Richter.⁴³⁴ "Poeske" verloor niet alleen een sterke tegenstander, die op jonge leeftijd een glorieuze toekomst voor ogen had, maar ook een reismakker, een supporter en een *pupil*. Maar bovenal zou hij een genegen kameraad, met wie hij jarenlang vreugde en verdriet had gedeeld, voorgoed moeten missen.

4. 'Mengen wij ons in het strijdgeweld': De oorlog en de fiets

Met ingehouden adem aanschouwde het koninkrijk België de recente ontwikkelingen in Europa. De concentratie van wraak, frustratie en onderhuidse spanningen, aangewend onder het leiderschap van Adolf Hitler, maakte 'het Derde Rijk' tot een te duchten tegenstander. Als een baarlijke duivel verpletterde de Duitse troepenmacht het Europese vasteland onder haar laars, enkel Groot-Brittannië bleef als afgelegen eiland buiten schot. Een extreem-rechtse alliantie, in handen van de Spaanse dictator Francisco Franco (1892-1975), de Italiaan Benito Mussolini (1883-1945) en de Duitser Adolf Hitler, hield het 'oude continent' in een onheilspellende patstelling. 'El Caudillo', 'il Duce' en 'der Führer' speelden een dominant spel om internationale hegemonie. De kracht van de onderdrukte landen, verenigd onder de noemer van de 'geallieerde mogendheden', liet zich pas later, na het bijtreden van de Verenigde Staten van Amerika, voor het eerst voelen.

4.1 België overstapt

De Tweede Wereldoorlog zou zich op 10 mei 1940 in België aandienen, wanneer Duitsland overging tot een massaal offensief, gericht tegen de drie landen die zich later verenigden in de Benelux: België, Nederland en het Groothertogdom Luxemburg. De Duitse troepen namen via een aanval met

⁴³² FRANZ, *Der vergessene Weltmeister*, 123-124; MATTHYS, *1934-1936*, 446.

⁴³³ FRANZ, *Der vergessene Weltmeister*, 118-124; WEBER, *Auf der Suche*.

⁴³⁴ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

zweefvliegtuigen het onneembaar gewaande Fort van Eben-Emael in, waarmee een stormloop over de Belgische contreien werd ingezet. Tijdens de 'Achttiendaagse Veldtocht' verliepen de gevechten op verschillende plaatsen hevig, onder meer in het Oost-Vlaamse Kortrijk. Na achttien intense dagen eist Adolf Hitler op 27 mei een einde aan het krijgsgewoel, via de voorwaarde van een totale capitulatie. Deze kwam er op de ochtend van 28 mei om 4u, wanneer het Belgische leger massaal de wapens overdroeg. Na korte strubbelingen kwam het hele land onder direct gezag te staan van het Duitse Rijk.⁴³⁵

Na een tussenpoos van twee decennia was het Koninkrijk België opnieuw bezet gebied, onder gezag van een aloude vijand. Het land werd onder het bestuur geplaatst van een Duitse bezettingsformatie, onder leiding van generaal Alexander Von Falkenhausen (1878-1966). Het dagelijkse leven werd gestuurd aan de hand van strenge richtlijnen, uitgevaardigd door de lokale 'Kreigscmandatur' – de basis van een bestuurlijke piramide voor bezette naties. Het Duitse gezag betekende *in se* een ommekeer voor de toenmalige maatschappij, al bleef de feitelijke invloed aanvankelijk beperkt. In het kader van de 'Ruhe- und Ordnungspolitik', de visie voor het bezette oorlogsgebied, werd besloten de Belgische sportcultuur ongemoeid te laten. Sportfederaties en sporters konden hun activiteiten dadelijk voortzetten, zonder interventie van bovenaf.⁴³⁶ Wel botsten beroepssporters op allerhande problemen, van praktische en logistieke aard. Oorlog betekende schaarste en immobiliteit, behelpen en afwachten. Naast een gebrek aan betaalbaar voedsel en sportmateriaal, waren verre verplaatsingen uit den boze. Sport werd in oorlogstijd geprivilegieerd, maar was niet onaantastbaar. Noodgedwongen dienden Belgische sporters hoofdzakelijk wedstrijden af te werken in eigen land, het buitenland was gevaarlijk en vaak onmogelijk bereikbaar. Men leefde van dag tot dag, hopen op een sportieve meevaller - als men al niet tot de krijgsplicht geroepen werd.

In de nadagen van 1939 was Jef Scherens voor een tweede maal opgenomen in de rangen van het nationale leger. Met het oog op een versterking van de strijdkrachten, werd het merendeel van de werkende mannelijke bevolking opgeroepen zich verplicht aan te sluiten bij de nationale troepenlichting. Scherens werd ondergebracht in de kazerne van Serraing, nabij Luik, waar hij als chauffeur zou fungeren voor de Generale Staf. De mobilisatie verbond de sprinter aan het kazerneleven, maar hield geen koersverbod in. Het uitblijven van internationale sprintmeetings, maakte de opportunistische Scherens in het voorjaar van 1940 meer dan ooit tot een veelzijdige pisterenner. In eigen land moest de populariteit van de snelheidsprijs in deze periode inboetten voor ploegkoersen en zesdaagsen, waardoor "Poeske" zich in nieuwe disciplines waagde. Verveeld door

⁴³⁵ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 123-124.

⁴³⁶ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 142; GELDHOF, *En de broodrenner*, 45.

zijn dominantie in het sprintnummer, maar eveneens met het oog op financieel geldgewin in de populaire wedstrijden, nam hij vanaf januari deel aan verscheidene ploegkoersen. Na uitschieters in Berlijn, waar hij op 28 januari samen met Roger De Neef (1906-2001) een tweede plaats veroverde, en Parijs, waar hij op 10 maart aan Albert Buysse (1911-1998) gekoppeld werd, diende hij zich te beperken tot wedstrijden binnen de eigen landsgrenzen. De Sportpaleizen van Antwerpen en Brussel werden afwisselend de wedstrijdlocatie, voor menige ploegkoers. Doorheen het voorjaar van 1940 betwistte hij vijf ploegkoersen, resulterend in een enkele overwinning en een handvol ereplaatsen.⁴³⁷

De oorlog legde de sportbeoefening in ons land schijnbaar lam doorheen de oorlogsperiode, maar niets is minder waar. Mensen konden zich verwarmen aan de weinige wedstrijden die georganiseerd werden, een ideale manier voor het volk om in contact te blijven en haar idolen vooruit te schreeuwen. Een wedstrijd, verspreid over zes dagen, kende om deze redenen een enorme aantrek. In februari 1940 nam Jef Scherens, samen met Achiel Bruneel (1918-2008), deel aan de zesdaagse van Antwerpen, om na vier dagen doodgemoedereerd op te geven. Een maand later startte hij met hernieuwde moed in de zesdaagse van Brussel, waar hij samen met Roger De Neef bestek zou leggen op de tweede plaats.⁴³⁸ Het sportieve perspectief werd aan het begin van de lente in 1940 nog niet verstoord door de gespannen oorlogssituatie. De inval van de Duitse 'Wehrmacht' in mei zou een logisch keerpunt blijken.

4.2 Leed, glorie en liefde

Tijdens de eerste militaire strubbelingen verbleef Jef Scherens in Noord-Frankrijk, in nabijheid van de Generale Staf. Wanneer hij in de maand juli van verdere militaire dienst ontslagen werd, haastte hij zich per fiets huiswaarts. Ontredderd aanschouwde hij de verliezen op het thuisfront. In Leuven had het Duitse leger twee van zijn huizen aan de vlammen overgelaten, om eveneens zijn geliefde vliegtuig in beslag te nemen. De knalgele 'Tipsy' zou hen dienen als vervoersmiddel en keerde nooit meer terug naar haar rechtmatige eigenaar. Zijn verzameling motoren, gekoesterd als juweeltjes, had hij net voor de Duitse inval verstoppt in een boerderij in geboortedorp Werchter.⁴³⁹ De oorlogsgruwel trof hem niet alleen gevoelsmatig, maar zou bovenal zijn sportieve loopbaan fnuiken. Pistemeetings leden niet omwille van de oorlogssituatie en konden te allen tijde georganiseerd worden, maar kregen een *gehavend* deelnemersveld aan de start, letterlijk als figuurlijk. Vele renners konden de verplaatsing naar de wedstrijd namelijk eenvoudigweg niet maken. Verscheidene onder hen waren

⁴³⁷ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 93-94; 192-193.

⁴³⁸ *Ibidem*, 93-94.

⁴³⁹ LAITEM, 'Poeske', 74; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 192-193.

tot de wapens geroepen of krijgsgevangen, anderen zagen zich gedwarsboomd door een ontregeld treinverkeer of de voorrangswegen. Op de hoofdwegen gold immers een voorrang voor de Duitse bezetter. Een logistieke hinderpaal, die organisatoren van wegwedstrijden verhinderde een geschikt parcours uit te stippelen, of wielrenners om veel te trainen. Weinig mogelijkheid tot training of wedstrijden, in combinatie met een strenge voedselrantsoenering, deed de Belgische beroepsrenner gestaag afglijden.⁴⁴⁰

Tijdens de zomermaanden werd Jef Scherens overmand door twijfels. Voor het eerst in zijn wielloopbaan zou het Belgische kampioenschap een vraagteken vormen. Naast de verplaatsing baarde vooral zijn lichamelijke vorm hem zorgen. De overwinning in de nationale snelheidsproef was voor Frans Cools (1918-1999), die een unieke uitgangspositie benutte. Cools kon voor één maal uit de schaduw van Scherens treden, maar besepte later de vergankelijkheid van zijn zege: *“Ik had snel begrepen dat ik als sprinter wellicht tien, vijftien jaar zou verliezen als ik zou blijven proberen Scherens te overtreffen. Eénmaal is dat gebeurd, namelijk in het B.K. 1940, maar dat was echt een incident(...).”*⁴⁴¹ “Poeske” opteerde na deze uitzonderlijke nederlaag voor een alternatief en bescheiden zomerprogramma, waarin hij onder meer zilver behaalde in ‘Het Gouden Wiel’, een wedstrijd achter tandems over vijftig kilometer. In sportieve aanwezigheid van onder meer Karel Kaers en Arie van Vliet, was de overwinning weggelegd voor Achiel Bruneel.⁴⁴² Later dat jaar, bij aanvang van winterseizoen, zou hij de lokroep van de ploegkoers opnieuw beantwoorden. In de maanden november en december werkte hij vier ploegkoersen af in Brussel en Antwerpen, met een derde plaats als beste kwotering.⁴⁴³ Glansrijk resultaat was dun gezaaid in het oorlogsjaar van 1940, de toekomst bleef over de gehele lijn onzeker.

Bij gebrek aan aanbiedingen en inkomen, zou “Poeske” in het voorjaar van 1941 andermaal een onverwachte keuze maken. Na het doorlopen van drie ploegkoersen in de eerste maanden van het jaar, keerde hij terug naar het wegwielrennen. De keuze was niet definitief, eerder op lucratieve wijze ingegeven. Scherens bleef een baanwielrenner, maar zou doorheen de lente en de zomer van dat jaar vier wedstrijden op de weg betwisten. Na het criterium van Kessel-Lo, waar hij Georges “Geo” Claes (1920-1994) voorbleef, trad hij aan in het Internationale Wereldcriterium te Brasschaat. Na een felbevochten wedstrijd over 125 kilometer, moest hij nipt de eerste plaats laten aan Staf van Overloop, om vol vertrouwen toe te leven naar het criterium van Schaarbeek aan het einde van de maand augustus. Na een tweede plaats daar, toonde hij zich op 31 augustus de sterkste in

⁴⁴⁰ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 122-126.

⁴⁴¹ WMR, *Map Jef Scherens*, L. DERDEN, ‘Jef scherens met kattensprongen naar de 75’, 1984.

⁴⁴² GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

⁴⁴³ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 91-92.

Eigenbilzen, voor wegtenoren als Edward van Dijkstra⁴⁴⁴ en Frans Bonduel⁴⁴⁵. De weg lag hem, maar kon na de zomer niet langer bekoren. “En nu word ik weerom sprinter”, liet hij ontwapenend optekenen.⁴⁴⁶ Na een overwinning in de Grote Prijs van Gent, kroonde hij zich vol ambitie voor een tiende maal tot nationaal snelheidskampioen.⁴⁴⁷ Scherens fietste, ondanks het kille oorlogsregime, op een voorspoedige wolk. Gesterkt door een liefdevolle ontmoeting, werden tijd en plaats in volle oorlog van ondergeschikt belang.

In het zwembad van Kessel-Lo leerde hij Clémence Verkist kennen, die de succesvolle sprinter tevoren niet kende. Als bediende op het Ministerie van Economische zaken in Brussel was ze zelfstandig en ambitieus, gedreven en sportief – een rustige levenspartner voor de bezige Jef Scherens. Na de oorlog, in 1947, zouden ze trouwen. Een liefdevol huwelijk waaruit twee kinderen volgden, Viviane en Paul.⁴⁴⁸ Zo brachten de oorlogsjaren onverhoopt persoonlijk geluk, in een periode van droefgeestige malaise voor het Belgische wielrennen.

4.3 De sfeer wordt grimmig

De winter van 1941-1942 was een van de strengste ooit. Gezien het strenge Duitse rantsoeneringssysteem, aan de hand van een beperkt aantal zegels per gezinshoofd, leden vele mensen honger. De voorraden van boter, vlees en aardappelen slonken bovendien angstvallig snel – een aardappel werd een betaalmiddel of zelfs een gegeerde prijs voor wielervedstrijden.⁴⁴⁹ In een felle overlevingsstrijd, zochten de weinige beroepsrenners in België hun heil in plaatselijke criteriums. Dit tot groot ongenoegen van de nationale wielerveiding, dat haar sterkste professionele renners aan de hand van een A-licentie wilde verplichten deel te nemen aan internationale ‘klassiekers’ of ‘beschermden wedstrijden’. Vele coureurs haakten in deze periode voorlopig of definitief af, of sloten zich aan als beroepsrenner B, gemachtigd om deel te nemen aan regionale wedstrijden, kermiskoersen en criteriums.⁴⁵⁰ Een verre, gevaarlijke en dure verplaatsing woog immers niet op

⁴⁴⁴ Edward van Dijkstra (1918-1977) uit Herent, was een talentrijke wegrenner die voornamelijk successen behaalde in lager geklasseerde wedstrijden en meerdaagse rondes. Een sportieve uitschieter vormde de Ronde van Spanje in 1947, waar hij zich de sterkste van het pak toonde (*De Wielersite*, ‘Edward van Dijkstra’, <http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=7613#memo>.)

⁴⁴⁵ Frans Bonduel (1907-1998) uit Baasrode, bijgenaamd “Monsieur Paris-Bruxelles”, won deze wedstrijd in 1934 en 1939, maar zou er daarnaast nog vijf keer op het podium staan. Op jonge leeftijd won hij de Ronde van Vlaanderen (1930), om doorheen de jaren 1930 en 1940 een succesvolle ‘klassieke’ wegcarrière uit te bouwen (VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 74; *De Wielersite*, ‘Frans Bonduel’, s.d. (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=2418>)).

⁴⁴⁶ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 95-96.

⁴⁴⁷ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

⁴⁴⁸ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; LAITEM, ‘Poeske’, 75.

⁴⁴⁹ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 127; 132.

⁴⁵⁰ *Ibidem*, 124-126.

tegen het lokale prijzengeld. In eigen streek kon een renner aan de hand van 'een wedstrijd rond de kerktoren' al snel om en bij 1.000 frank verdienen, het equivalent van het gemiddelde maandloon van een arbeider. Het onderscheid tussen beroepsrenner A en B zou na verloop van tijd versoepeld worden, de richtlijn werd gewoonweg niet nageleefd. Het pistegebeuren viel echter buiten deze strikte opdeling.⁴⁵¹

In 1942 hield Jef Scherens in de mate van het mogelijke vast aan een uitgebouwd trainingsschema, ten einde fit aan de start te komen van de weinige wielproeven die hij *kon* betwisten. Na een overwinning in een ploegkoers van het Brusselse Sportpaleis, gekoppeld aan Karel Kaers, koos hij ten volle voor de sprint. Doorheen het schamele zomerseizoen behaalde hij overwinningen in de Grote Prijs U.V.F. en een snelheids criterium van de krant *Le Soir* in Brussel, om op het Belgische kampioenschap opnieuw aan te knopen met de zege. Een beperkt wedstrijdschema werd aangelengd met de 'Driedaagse van Antwerpen' in het winterseizoen, waar hij samen met lokale wegrenner Edward Vissers (1912-1994) bestek wist te leggen op de achtste plaats.⁴⁵² Het magere wieljaar van 1942 werd in neergaande teneur echter ruimschoots voorbijgestoken door meer woelige tijden, waarin fiets en wielersport *terzijde* kwamen te staan.

In 1943 vertoonde het machtige Duitse Rijk de eerste tekenen van zwakte. Aan een verwoestende opmars, gericht tegen voormalige bondgenoot de Sovjet-Unie, kwam in het Russische Stalingrad een abrupt einde. Hitler leed massale verliezen aan het Oostfront, waar vele soldaten van kou en honger het leven lieten. Noodgedwongen deed de Führer in Europa beroep op alle beschikbare manschappen. Via campagnes werden mensen opgeroepen uit eigen beweging naar het oosten te trekken, om de Westerse wereld te beschermen tegen het 'rode gevaar' van het communisme, ontsproten aan 'gevaarlijke' linkse denkers als Marx en Lenin. Net als in haar buurlanden, werden in België bovendien vele mensen gemobiliseerd voor verplichte tewerkstelling in Duitsland. Deze 'werbestellen' verbonden gezonde mannen tussen 18 en 50 jaar dwingend aan de Duitse staal- of wapenindustrie. De maatregel kon op een enorme tegenstand rekenen – vele beroepssporters zagen de uitbouw van een sportieve loopbaan verhinderd.⁴⁵³

Een verstrengd bezettingsbestuur, ingeblazen door de militaire tegenspoed van het Duitse thuisland, maakte koersen in eigen land in 1943 haast onmogelijk. De B.W.B. hield haar beste renners echter

⁴⁵¹ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 129.

⁴⁵² VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 94; 135.

⁴⁵³ GELDHOF, *En de broodrenner*, 108-111.

een hand boven het hoofd.⁴⁵⁴ Jef Scherens kwam onder beschermende voorgedij, maar moest in deze periode de eindjes aan elkaar knopen als sprinter. Wedstrijden waren dun gezaaid en slecht bereikbaar. Het betrof voornamelijk sprint-omnia of pistemeetings, die een wegwedstrijd - met aankomst op een wielerpiste - voorafgingen. Al te vaak trok hij incognito naar een wedstrijd, of verstopte hij zich in een wagen met doorgangsbewijs. Zo contacteerde hij vaak smokkelaars om verborgen onder een bepaalde lading ergens een wedstrijd te gaan rijden.⁴⁵⁵ Daarnaast deed een gebrek aan trainingsarbeid zich terdege voelen, tegen een opkomende generatie van jonge tegenstanders als landgenoten Emile "Milou" Gosselin (1921-1982), Jozef "Jefke" Ceuppens (1920-1989) en Stan Ockers (1920-1956), of de Nederlander Jan Derksen (1919-2011).

Bovendien waren de kwaliteit van fiets en toebehoren omwille van de oorlogssituatie verre van ideaal – de beste materialen werden immers aangewend voor oorlogsdoeleinden. Beschikbaar materiaal, evenals wielertuben, was onmetelijk duur en zorgde voor ongeval en pech. Het waren harde tijden voor een sprinter, die door de oorlog gekraakt werd.⁴⁵⁶ Op het toppunt van Scherens' kunnen werd zijn wielersloopbaan door het oorlogsgeweld verlamd – nu eens trad frustratie op, dan weer overheerste de drang om zich opnieuw te *kunnen* tonen. Wel kon hij weemoedige gedachten tijdens de oorlog regelmatig verzetten, met de vele sportavonden als *verzetje*. Achiel Van den Broeck toonde zich in *Sportwereld* ongerust over het lot van de sprintvedette: " *Het is een feit dat Scherens sedert enkele maanden de symptomen vertoonde van de rijdens-moede sprinter. Het heilig vuur begint te ontbreken. Voor een groot atleet (sic) is dat in veel gevallen gevaarlijker dan de lichamelijke sleet der jaren zelf. (...) Hij had me al meermaals gezegd en herhaald dat hij op sommige dagen veel liever thuis zou gebleven zijn dan te gaan rennen. Kortom, zijn moreel was zoek.*"⁴⁵⁷

Na een tweevoudige overwinning in het nationale snelheidskampioenschap in 1943 en 1944, werd zijn conto in 1944 aangedikt door de 'Grand Prix Houben', verreden in het Brusselse Sportpaleis, de Grote Prijs L.V.B., en een overwinning in de Grote Prijs van Rocourt, nabij Luik.⁴⁵⁸ Schokkende gebeurtenissen deden Jef Scherens en zijn entourage in de lente van 1944 anderzijds danig opschrikken uit een sportieve winterslaap. In de aanloop naar een grootschalig bevrijdingsoffensief, werd thuisstad Leuven in april en mei zwaar gebombardeerd door de geallieerde luchtmacht.⁴⁵⁹ De

⁴⁵⁴ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 143.

⁴⁵⁵ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

⁴⁵⁶ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 143-144; GELDHOF, *En de broodrenner*, 79-83.

⁴⁵⁷ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 126.

⁴⁵⁸ *Ibidem*, 138.

⁴⁵⁹ L. WILLAERT, *Knack*, 'In beeld: Leuven, stad in oorlog. Toen en nu', 2011 (<http://knack.nnews.be/nl/actualiteit/nieuws/belgie/in-beeld-leuven-stad-in-oorlog-toen-en-nu/album-1195014401327.htm?lang=nl&pagename=AEX-Demo/Roularta/Slideshow#photo5>).

Leuvense bevolking doorstond een moeilijke periode, bang afwachtend tot betere tijden. Op 6 juni 1944 werd aan de kust van Normandië 'Operation Overlord' ingezet - de start van de bevrijding zou als 'D-Day' de geschiedenis ingaan. Een massale ontscheping maakte baan voor een militair bruggenhoofd, waarlangs de geallieerde troepenmacht stelselmatig oprukte in West-Europa, met de Duitse rivier Elbe als ultieme doel. Op 25 augustus werd Parijs bevrijd, Belgische steden als Leuven en Mechelen volgden enkele dagen later. Op 5 september werd Leuven glorieus bevrijd, al lag de stad andermaal in puin. De Duitse bezetter had haar aftocht *explosief* gepaard laten gaan met bombardement en vernieling. In de periode na de bevrijding zouden over het ganse land geen wedstrijden georganiseerd worden – in de zuidelijke landsgedeelten werd bovendien nog strijd geleverd tijdens de 'Slag om de Ardennen'.⁴⁶⁰

5. 'Een tweede adem'

*"Zelfs de trams zoeken zich haperend een weg over beschadigde sporen, alsof ook zij in shock verkeren. Alles en iedereen, met uitzondering van de weldoorvoede soldaten van de geallieerde bezettingslegers, zien er afgemat uit, beroofd van alle middelen van bestaan, de uitputting nabij."*⁴⁶¹

[Tony Judt]

1945 werd voor Europa het jaar van massale bevrijding. Tijdens de inname van Berlijn op 1 mei, pleegde Adolf Hitler, aanstoker van een traumatische 'Wereldbrand', zelfmoord – op 7 mei tekende het Duitse Rijk voor een totale overgave. Europa stond in rep en roer, vierde na vijf donkere jaren feest en startte een moeilijke periode van heropbouw en besparingen. De wielersport ging aanvankelijk door een periode van malaise en sportieve bloedarmoede, maar kon nog steeds rekenen op de enthousiaste inzet van renners en supporters. In de nadagen van de Tweede wereldoorlog bloeide het Belgische wielervezen als nooit tevoren. Mensen hielden in het dagelijkse leven streng de vinger op de knip, maar trokken opnieuw massaal naar weg- en pistewedstrijden.⁴⁶²

5.1 Op zoek naar eerherstel

Na een turbulente periode wenste Jef Scherens meer dan ooit het oorlogshoofdstuk achter zich te laten, om zich ten volle te focussen op zijn geliefde sprint. Op 36-jarige leeftijd wilde hij aanknopen met zijn glorie-dagen van weleer. Net als generatiegenoten Briek Schotte en Marcel Kint zou hij zich

⁴⁶⁰ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 148-151.

⁴⁶¹ T. JUDT, *Na de oorlog: een geschiedenis van Europa sinds 1945*, Amsterdam en Antwerpen, 2008, 31.

⁴⁶² CORNILLIE, *Marcel Kint*, 190-191.

de Wereldoorlog tot der dood beklagen.⁴⁶³ ‘Wat als er geen oorlog was geweest?’, ‘Hoeveel wereldtitels zou Jef Scherens verzameld hebben?’ Vragen die in de tweede helft van de jaren 1940 voortdurend opnieuw gesteld werden, door “Poeske” zelf, zijn entourage en het nationale persgeldig. Toch werd bevrijdingsjaar 1945 niet het jaar van de wederopstanding. Europa lag in puin, langzaam herstellend van een woeste oorlogstorm. Via een hernieuwd wedstrijdschema, hoofdzakelijk samengesteld uit wedstrijden in eigen land, warmde Scherens zich op voor de zomerperiode, wanneer een langverwacht wereldkampioenschap zou plaatsvinden in het Franse Reims. De sportieve wens was echter voortijdig ingehaald door de economische realiteit. De internationale snelheidsproef werd uitgesteld naar 1946, omwille van logistieke problemen – voedsel en huisvesting voor de deelnemers kon niet gegarandeerd worden. “Poeske” toonde als vanouds zijn kunnen, via verschillende baanrecords op onder meer de wielerpiste van Rocourt, maar werd emotioneel fel getroffen door de annulatie van het wereldkampioenschap. Na de grauwe oorlogsjaren, waarin een volgende wereldtitel het motiverende licht aan het einde van de tunnel vormde, moest hij nóg een jaar wachten.⁴⁶⁴ Een glansrijke overwinning in het Belgische kampioenschap bood echter enige soelaas.

In 1946 toonde Jef “Poeske” Scherens zich tot genoegen van pers en publiek een vooroorlogse kampioen, dominant doorheen het hele seizoen. De ‘Scherensist’ kon zijn hart ophalen aan een waslijst van overwinningen, waarbij een divers deelnemersveld het nakijken werd gegeven. De oorlogsjaren leken verteerd en hadden zijn zuivere snelheid haast niet aangetast. De tol van de leeftijd leek vergeten, wanneer men Jef Scherens zovend over de piste zag scheren. Menig pisterecord sterkte zijn vertrouwen. Zeges in onder meer de Grote Prijs van de Internationale Wielersessie, de ‘Gran Primero Tommaselli’ van de Italiaanse Wielerbond in Milaan, de Grote Prijzen van Brussel, de Franse Pers in Parijs en de Belgische Sportpers, deden hem als veelwinnaar de zomerperiode aanvangen. Als verwacht stond hij na afloop van het nationale kampioenschap sprint op de hoogste trede van het podium. Voor de dertiende keer al was hij de snelste Belg in de zuivere snelheid. Het wereldkampioenschap, georganiseerd in Zürich, behoorde een formaliteit worden.⁴⁶⁵ De cementen Oerlikon-wielerbaan was tevoren in 1936 een vrijgeleide geweest richting de wereldtitel – Jef Scherens brandde van verlangen, om te tonen wat hij in de herfst van zijn carrière nog waard was.

⁴⁶³ GELDHOF, *En de broodrenner*, 181.

⁴⁶⁴ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 32-33.

⁴⁶⁵ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

Na het doorlopen van de reeksen, trof hij de Fransman Georges Senfftleben (1922-1998) in de halve finale. Tot grote verbazing van renner en publiek, wist “Poeske” zich geconfronteerd met een oppermachtige tegenstander. De Fransman trok op eenvoudige wijze aan het langste eind. Een ontgoocheling van formaat, die Scherens wist weg te wissen in de traditionele herkansingswedstrijden aan het einde van de zomer. De Grote Prijzen van Kopenhagen, Amsterdam en de Grote Prijs Ernst Kaufmann in Zwitserland – een eerbetoon aan de voormalige Zwitserse sprintvedette, in 1943 overleden – gingen glorieus voor de bijl. Een inspirerende overwinningsoes versterkte zijn voor gevoel richting het volgende wielerseizoen, maar werd plotsklaps verdreven door een persoonlijke klap. In de winter van 1946 overleed Edward Van Hove, de voorzitter van de Koninklijke Leuvense Stoempersclub, ten gevolge van een hartstilstand. Jef Scherens vloog ontdaan van een meeting in Parijs naar huis, om de begrafenis van *zijn* populaire clubvoorzitter bij te wonen. Onder massale belangstelling betuigde hij zijn medeleven met een eigen bloemstuk, voorzien van gevleugelde woorden: “*Alles wat ik ben, ben ik door u.*”⁴⁶⁶ Scherens verloor een mentor, die hem destijds in de wereld van de piste had binnengeloodst. Zijn wegvallen liet een grote leemte achter.

5.2 ‘Parijs brandt’

De wereldkampioenschappen zuivere snelheid, aan het einde van de maand juli in Parijs, werden een waarachtig streven voor Jef Scherens. Als zesvoudige wereldkampioen wilde hij immers, met een ‘pensioengerechtigde leeftijd’ als wielrenner in aantocht, een laatste maal schitteren. Een doorgedreven voorbereiding, met verschillende trainingssessies en simulatiewedstrijden op de wielerpiste van Heist-op-den-berg, resulteerde doorheen het voorjaar in diverse zeges – onder meer in de Grote Prijzen van Boulogne-Billancourt en Bordeaux. Bovendien wist hij zich in het nationale kampioenschap voor de vijftiende maal de sterkste. De manier waarop, typeerde Scherens. Kritiek of fysieke tegenslag raakte hem amper, in een wilde race richting zijn einddoel. De oorlogsjaren hadden hem doen buigen, maar niet gebroken. Vol vertrouwen zag hij de zomerperiode met rasse schreden naderen. In het ‘Parc des Princes’, wielersite van de succesvolle Grote Prijs van Boulogne-Billancourt, doorliep hij een sprinttoernooi op begenadigde wijze. Na het doorlopen van de reeksen, trof hij kwelduivel Georges Senfftleben in de halve finale. De Fransman had in de voorgaande editie na zijn overwinning op Scherens, de wereldtitel moeten laten aan Jan Derksen. Zijn prestatie in Zürich had hem wel gesterkt in eigen kunnen, constant presterend in winter-en zomerseizoen.⁴⁶⁷ Met

⁴⁶⁶ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*.

⁴⁶⁷ *Ibidem*; *De Wielersite*, ‘Jan Derksen’, s.d.

(<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=8891>).

de Franse kampioenentruï om de schouders, ving hij zegezeke de halve finale aan. Een strijd van jong tegen oud, maar *hard tegen hard*.

Na twee korte manches, bol van spanning, toonde Jef Scherens zich de sterkste. Ervaring en tactische routine deden hem doorstoten naar de finale, waar Louis “Toto” Gérardin wachtte. De eindstrijd van de wereldproef werd gestreden door twee veteranen, die zich in de nadagen van hun wielercarrière alsnog in de annalen van de wielergeschiedenis wilden laten inschrijven. Jef Scherens als een zevenvoudige wereldkampioen, “Toto” als wereldkampioen. Gérardin was er, in de sportieve schaduw van zijn genegen boezemvriend, nooit in geslaagd een wereldtitel bij de beroepssprinters te veroveren. Voor eigen publiek wachtte een gouden kans.

Na jaren van ingehouden frustratie, om het mislopen van een Franse wereldtitel, toonde het Franse publiek zich van haar *laagste* kant. De man, die telkens weer de wereldtitel had weggekaapt, werd beschimpt en weggehoond. Supporters gooiden met krachttermen en projectielen, ten einde Jef Scherens uit zijn concentratie te halen. Het tumult was zo buitensporig, dat Louis Gérardin via de microfoon van de stadionspeaker tot kalmte moest oproepen. In de eerste manche toonde een razende Jef Scherens zich de betere, door “Toto” duidelijk te kloppen. De tweede manche werd echter een twistappel. In een proef van gespannen zenuwen, keken beide finalisten elkaar het wit uit de ogen: *sur-place*, stoppen, bluffen, demarreren, gaan en toch weer inhouden. Na een gezamenlijke stop werd Scherens gedwongen een slippende manoeuvre in te zetten, waardoor Gérardin eveneens gehinderd werd. De manche werd, na beslissing van de wedstrijdjury, herstart, om gewonnen te worden door de Franse thuisrijder. Wel was hij tijdens de eindsprint van zijn lijn afgeweken – een verboden actie. Scherens protesteerde tegen de overwinning van Gérardin en kreeg groen licht van de officials. Tot doller woede en razernij van het aanwezige publiek, werd de reeks nogmaals herreden.⁴⁶⁸ Een laaiend chauvinisme zette het ‘Parc des Princes’ langzaamaan *in lichterlaaie*, met Jef Scherens als een gehaat brandpunt.

In de derde uitgave van de tweede manche kreeg onsportieve chaos de bovenhand. Louis Gérardin toonde zich de beste, al bolde hij als enige over de streep. Zijn rivaal was immers tijdens de race geraakt door een projectiel, om verbolgen af te stappen. “Toto” veinsde niets te hebben gezien, en reed verder naar de overwinning. Scherens diende andermaal klacht in, ging langs bij zijn Franse boezemvriend en weigerde bovendien, overmand door emoties, verder te rijden in helse

⁴⁶⁸ F. TERBEEN, ‘A 38 ans, Jeff Scherens est devenu champion du monde de vitesse pour la 7^e fois en triomphant de Gérardin dans une ambiance follement houleuse’, *Miroir Sprint*, 62 (1947), 8-10 ; W. VAN WIJNENDAELLE, ‘Franse furie in het Prinsenpark’, *Het Nieuwsblad* (28 juli 1947), 5-6.

omstandigheden. Gérardin ondernam echter zelf geen stappen, gebrand als hij was op een eerste wereldtitel. Zijn vriendschap met Scherens was van geen enkele tel. Nadat de wedstrijdjury liet oproepen tot kalmte, werd de tweede manche voor de vierde maal herreden. Jef Scherens toonde zich nu wel de beste – een klacht van Gérardin viel in dovemansoren.⁴⁶⁹ De zevenvoudige wereldkampioen diende wel het stadion te ontvluchten. De ‘hel van Parijs’ werd te warm onder zijn voeten. Op 11 oktober verkreeg hij uiteindelijk in Brussel, op veilige bodem, zijn wereldkampioentruï uit handen van een beschaamde voorzitter van de U.C.I., Achille Joinard (1889-1957).⁴⁷⁰

Zijn vermaarde prestatie werd met ongeloof onthaald in eigen land. Zo verbijsterd men was over het gedrag van de Franse supportersschaar, zo uitbundig blij was men met de zevende wereldtitel. Jef Scherens werd voor een tweede maal ontvangen op het Paleis van Laken, voor een officiële audiëntie met Prins-Regent Karel van België (1903-1983). De Prins-Regent bestuurde het land, in afwezigheid van koning Leopold III, en was enorm onder de indruk van de prestatie van de ‘nationale poes’. Als eerbetoon voor een zevende wereldtitel en het geheel van zijn wielersloopbaan, werd Jef Scherens in het najaar van 1947 tot Ridder in de Kroonorde geslagen, een hoogst prestigieuze onderscheiding.⁴⁷¹

5.3 Een weifelend afscheid

Na zijn glorierijke wereldtitel in de zomer van 1947, had Jef Scherens alles bereikt wat hij wilde bereiken. Toch moest een berustende genoegzaamheid het steeds weer afleggen van zijn competitiedrang en hang naar overwinning. Scherens was als veteraan een graaggeziene figuur op menige wielerpiste, maar moest op cyclisch vlak al te vaak de duimen leggen voor jongere tegenstanders. Na een nationale machtsoverdracht in 1948, waarbij hij de nationale trui overdroeg aan Frans van Looveren (1924-1980), moest hij verstek geven voor het wereldkampioenschap in Amsterdam. In de Grote Prijs van Parijs werd hij in een kwalificatieduel gehinderd door de Italiaanse renner Italo Astolfi (1917-2004), die ongelukkig met zijn pedaal de piste raakte en Scherens in zijn val meesleurde.⁴⁷² In 1949 werd hij in Kopenhagen, in de kwartfinale van de wereldproef, roemloos uitgeschakeld door de Nederlander Jan Derksen.⁴⁷³ In 1950 nam Poeske Scherens in eigen land deel aan zijn laatste wereldkampioenschap. Zonder ambitie startte hij op de wielerpiste van Rocourt, waar

⁴⁶⁹ TERBEEN, ‘A 38 ans, Jeff Scherens est devenu champion du monde’, 8-10; VAN WIJNENDAELE, ‘Franse furie in het Prinsenpark’, 5-6.

⁴⁷⁰ WMR, *Map Jef Scherens*, L. DERDEN, ‘Heengaan Jef Scherens kwam totaal onverwacht’, 1986; A. DE WETTER, ‘Joinard wil zelf naar Brussel komen’, *Het Nieuwsblad* (29 juli 1947), 5.

⁴⁷¹ GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan*; VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 141.

⁴⁷² MATHY, *Les géants*, 62.

⁴⁷³ *Ibidem*.

een onverwachte wending zich aandiende. Met de debacle van 'Parijs -1947' in het achterhoofd, liet hij zijn boezemvriend Louis Gérardin de kwartfinale winnen – tegen zijn sportieve aard in.⁴⁷⁴

Wel zou hij op het internationale sprinttoneel voor een laatste maal hoge ogen gooien, door zich in het Noord-Afrikaanse Marokko in de kijker te rijden. Noord-Afrika kende een bloeiende wielercultuur, die vanuit Algerije inspirerend oversloeg naar haar buurlanden, waaronder het Koninkrijk Marokko – onder het koloniale protectoraat van Frankrijk. Na verschillende meetings, onder meer op de open wielersbaan van Casablanca, wenste de Marokkaanse koning eer te betuigen aan een uitzonderlijke sprinter. Via bemiddeling van 'Monsieur Vella', de directeur van de velodroom in Casablanca, werd Scherens op prestigieuze wijze onderscheiden. Na een officieel besluit in de januarimaand van 1949, verhief men Jef Scherens tot de Orde van Ouissam-Alaouite, een militaire onderscheiding uitgereikt aan zij die zich verdienstelijk hadden gemaakt ten aanzien van de Marokkaanse staat. De titel, evenals de bijhorende decoratie, werd hem aangeboden in de Marokkaanse ambassade van Parijs.⁴⁷⁵

Scherens maakte zich in de herfst van 1950 op voor zijn definitieve afscheid, al liet hij zich in deze periode nog van een andere zijde kennen. Tijdens een meeting in Zürich, waar hij afscheid nam, liet hij zich tevoren 'prepareren' door zijn plaatselijke verzorger, Beppi.⁴⁷⁶ Na een jarenlange hegemonie in het internationale sprintgebeuren, waarbij hij sterk gekant was tegen doping, liet hij het zich in de nadagen van zijn loopbaan voor het eerst, eenmalig, toedienen. De producten die in het milieu circuleerden waren echter niet verboden, bij afwezigheid van doping of een verboden dopinglijst. Renner en verzorger handelden op eigen risico. De 'soigneur' begeleidde de pistier naar topprestaties, op alle mogelijke manieren. Wondermiddeltjes en preparaten, met een moderne bril als 'doping' bekeken, werden oogluikend toegestaan. De producten werden immers officieel nog niet als competitievervalsing beschouwd, maar eerder als een essentieel middel voor velen om lange tijd op topniveau te presteren. "Poeske" was alvast verbaasd over het effect van het toegediende product: *"Hij zette me dus drie pikuren, maar of ze hielpen weet ik nog niet. Want ik dacht dat ik zo sterk was dat ik als een zotteke van bij het begin wegsputte en natuurlijk op mijn oren kreeg. Maar soms heb ik spijt dat ik me niet eerder heb gedopeerd, ik zou er misschien een keer meer wereldkampioen mee geworden zijn."*⁴⁷⁷

⁴⁷⁴ MATHY, *Les géants*, 62.

⁴⁷⁵ E-mail van Paul Scherens, 16 augustus 2011; Verschillende officiële documenten, betreffende de onderscheiding, zijn bijgevoegd in bijlage.

⁴⁷⁶ WMR, *Map Jef Scherens*, 'Vijftig jaar geleden debuteerde Jef Scherens als pisterenner'.

⁴⁷⁷ *Ibidem*.

In het prille voorjaar van 1951 nam de 42-jarige Jef Scherens bewogen afscheid van de actieve wielersport. Na een roemrijke carrière, die niet minder dan 26 jaar duurde, deed hij publiek, pers en tegenstand in eigen land een laatste maal genieten van zijn wieleroptreden, via een reeks langs verschillende wielerveden als Gent en Brussel. Een allerlaatste zege was hem echter niet gegund. Op 21 januari werd hij samen met zijn ploegmaats Gosselin en Pauwels in een sprintomnium verslagen door het trio Van Vliet, Patterson en Bellenger.⁴⁷⁸

Felicitaties en lofbetuigingen volgden elkaar op, maar het slotwoord van zijn sportieve carrière is voor Jef Mannaerts, die geëmotioneerd afscheid nam van zijn *poulain*, als van zijn leven als persoonlijke verzorger: *“Ik heb veel meegemaakt met Jef Scherens. Een groter sprintkampioen zal de wereld wellicht nooit meer krijgen. Een eerlijker mens ook niet. (...) Wanneer Jef Scherens de arena zal verlaten, sterf ik in zijn wiel. Dat is de taal niet van een verbitterde, maar wel van iemand die zijn man niet wil overleven. (...) Wanneer men eenmaal een renner als Scherens heeft gehad dan neemt men nooit meer een andere.”*⁴⁷⁹

6. Over het leven na de wielersport

“Poeske” Scherens nam afscheid van de professionele wielersport, al bleef Jozef Scherens wel verder rijden. Neef en petekind van Jef Scherens, die als petekind de naam Jozef Scherens verkreeg, probeerde het immers doorheen de jaren 1950 en 1960 als profwielrenner. Geboren te Werchter in 1937, zou hij met succes de jeugdreeksen doorlopen om in 1956 te Turnhout Belgisch kampioen bij de nieuwelingen te worden. In navolging van zijn broer Felix “Fé” Scherens, genoemd naar de grootvader aan vaders kant, probeerde hij het bij de liefhebbers en kon omwille van zijn regelmaat in 1962 doorstoten tot de categorie van de beroepsrenners, waar hij twee seizoenen doormaakte – respectievelijk bij de ploegen Solo - Van Steenberg en Poeders Mann.⁴⁸⁰ Jef Scherens volgde diens presties op de voet, net zoals hij dat deed voor de bredere wielerved. Hij bleef als bestuurslid betrokken bij de Koninklijke Stoempersclub, werd als eregast ontvangen op sportavonden en pistemeetings en werd regelmatig gevraagd voor publiciteitsoptredens of wielervedcommentaar. Zo volgde hij in 1965 samen met sportjournalist Jos van Landeghem alle grote wegwedstrijden, in dienst

⁴⁷⁸ WMR, *Map Jef Scherens*, DERDEN, ‘Heengaan Jef Scherens kwam totaal onverwacht’, 1986.

⁴⁷⁹ SH, VLA, *Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielervedkampioenen*, Map 5 Jef Scherens, VAN DEN BROECK, ‘Veertien dagen bij de beroemdste aller verzorgers’, 5.

⁴⁸⁰ J. HAMELS, ‘Renners uit onze regio: de kampioenen van België in de jeugdreeksen’, *HOGT*, 3 (2007), 302-303; DESAIR, *100 jaar Jef*, 17.

van de *Gazet van Antwerpen*. In de krant verscheen een column onder de publicitaire naam Jef “Poeske” Scherens, in werkelijkheid geschreven door Jos van Landeghem.⁴⁸¹

Jef Scherens kon na een rijkgevulde wielercarrière eindelijk rentenieren, maar rust kende zijn nerveuze aard niet. Hij bekwaamde zich in het auto- en motoracen, waterskiën, zwemmen en het boogschieten. Kalmer vermaak vond hij in het duivenmelken, sportvissen, biljarten en kaarten. Toch wilde hij overal de beste in zijn, gedreven door een intense overwinningsdrang. In de warme aanwezigheid van zijn gezin ondernam hij vele reizen, naar exotische bestemmingen of op bezoek bij voormalige wielervrienden.⁴⁸² Zijn glorierijke carrière maakte hem daarnaast tot een prominent lid van ‘Les Anciens du Vélo’, een selecte club van wielerkampioenen, over disciplines heen. Naast verschillende avonden en bijeenkomsten, werd jaarlijks een exclusieve skivakantie georganiseerd op de flanken van de Mont Blanc, in Saint-Gervais-les-Bains. De familie Scherens trof er het kruim van de verzamelde wielerswereld: Louison Bobet (1925-1983), Eddy Merckx of Tom Simpson (1937-1967). Daarnaast was Jef Scherens, omwille van zijn voorliefde voor de vliegsport, erelid van ‘Les Vieilletiges’ – een club voor legerpiloten op rust. Gezien zijn militair verleden, zijn participatie als vliegenier en zijn maatschappelijke bekendheid, werd hij liefdevol in de rangen van de club opgenomen en bezocht hij verscheidene luchtvaartmeetings.⁴⁸³

Jef “Poeske” Scherens was, en bleef, een volksheld. Ook na zijn carrière werd hij gehuldigd, gefeliciteerd of aangesproken over zijn wielersloopbaan. Zijn prestaties als sprinter zouden zijn verdere leven aangenaam kleuren. Naast de nationale ‘Gouden Medaille voor Sportverdienste’, uitgereikt in 1955 aan een uitmuntende sporter voor zijn volledige loopbaan, zou hij in 1975 de prestigieuze ‘Guidon d’Or’ in ontvangst mogen nemen.⁴⁸⁴ De prestigieuze wielerprijs, een ‘gouden stuur’ uitgereikt door de Franse sportkrant *L’Equipe*, was een eer die een niet-Fransman nooit eerder te beurt was gevallen. De carrière van een uitmuntende wielrenner werd aan de hand van de prijs gelauwerd.⁴⁸⁵ Geschillen uit het verleden, ingeblazen door chauvinisme en nationale trots, waren op slag vergeten. De prestigieuze prijzen bevestigden zijn status als uitzonderlijk sportman. Hij zou ingeschreven worden als de sterkste en snelste sprinter van een tijdsperiode, waarin de sprintdiscipline een periode van hoog-conjunctuur beleefde. Na zijn bewind, volgden anderen hem met verve op. Zo zou de Italiaan Antonio Maspes tussen 1955 en 1964 zijn record evenaren door

⁴⁸¹ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

⁴⁸² WMR, *Map Jef Scherens*, L. DINGENEN, ‘Poeske Scherens, een wiel sneller, 2 oktober 1980; LAITEM, ‘Poeske’, 76.

⁴⁸³ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

⁴⁸⁴ DESAIR, *100 jaar Jef*, 8; WMR, *Map Jef Scherens*, ‘Wat ik me herinner’, 16 juni 1978.

⁴⁸⁵ WMR, *Map Jef Scherens*, L. DERDEN, ‘Heengaan Jef Scherens kwam totaal onverwacht’, 1986.

eveneens tot zevenmaal toe wereldkampioen te worden – enkel Koichi Nakano wist tussen 1977 en 1986 te beteren, door zich tot tienvoudig wereldkampioen te kronen.⁴⁸⁶ Wel verloor het sprintnummer stilaan haar aanzien en populariteit, in de lijn van het algemene baanwielrennen. De tijd van piste en velodroom bleek ten einde, ten voordele van het wegcircuit.

6.1 De Grote Prijs Poeske Scherens

De Koninklijke Stoempersclub is steeds een veilige thuishaven geweest voor haar sprintvedette. In het zog van clubvoorzitter Edward Van Hove en zijn pupil Jef Scherens was de wielervereniging aan het einde van de jaren 1920 groot geworden, in eigen streek maar ook ver daarbuiten. “Poeske” dankte zijn roemrijke carrière deels aan de onvoorwaardelijke steun van eigen achterban – de club deelde anderzijds in de glorie van haar eigen kampioen. Als eerbetoon aan ‘de grootste sprinter die de club ooit zou kennen’, werd in samenspraak met het Leuvense stadsbestuur vanaf 1963 de ‘Grote Prijs Poeske Scherens’ georganiseerd. Het betrof echter geen sprintwedstrijd, maar een wegcriterium dat wist uit te groeien tot een vaste waarde op de jaarlijkse wielerkalender. Naast de hoofdwedstrijd voor beroepsrenners, zouden ook nieuwelingen, juniors en liefhebbers een startplaats verkrijgen. De eerste edities van de Grote Prijs, over een afstand van meer dan tweehonderd kilometer, namen een vlucht doorheen Leuven en omstreken, om nadien naar de binnenstad terug te keren. De koers werd afgesloten met twee plaatselijke ronden.⁴⁸⁷ Later zou de wedstrijd – recentelijk geklasseerd als een 1.1 wedstrijd - enkel verreden worden over plaatselijke rondes, en werd de wedstrijdafstand tot onder tweehonderd kilometer ingekort. Eerste winnaar in 1963 was Marcel Van den Bogaert – Frans Verbeeck won de wedstrijd als enige tot vier maal toe.⁴⁸⁸

De Leuvense wegwedstrijd kreeg in 1970 navolging, wanneer in het Gentse ‘Kuijpe’ de ‘Grote Prijs Jef Scherens’ geprogrammeerd stond. In aanwezigheid van de gehuldigde wielervedette, won landgenoot Robert van Lancker de sprintwedstrijd, voor Girodano Turrini en Tim Mountford. Van Lancker werd achteraf uitgebreid gefeliciteerd door een trotse Jef Scherens.⁴⁸⁹

⁴⁸⁶ WMR, *Map Jef Scherens*, L. DINGENEN, ‘Poeske Scherens, een wiel sneller, 2 oktober 1980; *De Wielersite*, ‘Antonio Maspes’, s.d. (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=4876>); *De Wielersite*, ‘Koichi Nakano’, s.d. (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=2146>).

⁴⁸⁷ SAL, *Map O. nr. 10.478*: ‘Stoempersclub’; Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

⁴⁸⁸ SH, *VLA*, *Wielrennen - Doos 172 Biografieën Wielerkampioenen*, Map 5 Jef Scherens, ‘30^e Grote Prijs Jef Scherens’, *Het Laatste Nieuws*, bijzondere uitgave, augustus 1996.

⁴⁸⁹ VAN LANDEGHEM, *Onsterfelijke Wereldkampioenen*, 58.

6.2 Een einde in weemoed, postuum geëerd

Aan het einde van de jaren 1970 liet Jef Scherens zich als populaire volksfiguur eenmalig bewegen tot de politiek. Op verzoek van Louis Tobback, een jong kopstuk binnen de Socialistische Partij, en Theo Stroobants, de toenmalige voorzitter van de Stoempersclub die als personeelslid van de stad Leuven zeer actief was binnen de SP, werd hij opgenomen in de lijst voor de gemeenteraadsverkiezingen in Leuven. Bij een plaats op de lijst hield zijn politieke ambitie echter op.⁴⁹⁰ In zijn laatste levensjaren bleef “Poeske” Scherens meer en meer thuis van de vele verplichtingen – thuis op de Tiensevest 70 te Leuven, te midden van herinneringen. Rondom zag hij vele generatiegenoten wegvallen, wat hem tot droefnis stemde. De vele flarden van een vervlogen carrière deden hem melancholisch wegdromen. Op 9 augustus 1986 zou hij voorgoed dromen, wanneer een hersentrombose hem het leven ontnam. Na een massaal bijgewoonde uitvaart in de Sint-Pieterskerk te Leuven, werd Jef Scherens begraven op de begraafplaats in Werchter.

Naast een kleine ‘Jef Scherensstraat’ in Wilsele-Putkapel, een deelgemeente van Leuven, werd hij later in 2009 uitgebreid herdacht. Geboortedorp Werchter betoonde eer aan een grootse kampioen van eigen bodem, die een eeuw eerder het levenslicht zag. Men doopte andermaal een ‘Jef Scherensstraat’ en opende een fietsroute die naar hem vernoemd werd.

⁴⁹⁰ Interview met Paul Scherens, 29 november 2010; LAITEM, ‘Poeske’, 76.

Hoofdstuk 2: Jef Scherens, een idool tussen twee werelden

“Scherens heeft niet alleen de snelheid bij ons, maar ook de snelheid in Europa op een ander, hoger peil gebracht. Hij is een soort Messias geweest die er nieuw leven en verse bezieling in bracht. (...) Hij is een echte kampioen. Jef Scherens is meer: een fenomeen!”⁴⁹¹

[Willem van Wijnendaele]

Aan de hand van de proloog en het eerste hoofdstuk van dit onderzoek, mag duidelijk de impact van wielersport en wielersport blijken. De moderne samenleving, voortdurend in ontwikkeling en verbreding, stelde zich vanaf de negentiende eeuw open voor de fiets en de diepmenselijke competitiedrang die ze zou oproepen, gekanaliseerd in de wielersport. Velen werden gelokt door snelheid en avontuur, glorie en geld, slechts weinigen zouden voortleven in de memorie van latere generaties. Wie zich onvervaard in de *wielersrijd* wierp, lijf en leden waagde en daarbij uitblonk, zag zich verzekerd van belangstelling. De wielersport werd dan ook snel een sport van *belangen*. Niet alleen de wielrenner, maar ook organisatoren, sponsors en pers zagen brood in de sport. Naarmate het wielrennen vanaf het interbellum, de periode tussen de twee Wereldoorlogen, ten volle onderhevig werd aan professionalisering en commercialisering, groeide de belangstelling van de gewone man enkel nog. Mensen werden gelokt door spektakel en atletisch vermaak, ontwikkelden droombeelden en verlangens, en projecteerden deze op de noeste renner. Exploten van de zovende coureur, wegrenner of pistier, werden beschreven en benadrukt door de geschreven pers, wier mening gretig afgenomen werd. Verbeelding en waarheid groeiden in de wielerverslaggeving al te vaak naar elkaar toe, in jubelzang of heldendicht. Zo was het, dat men wielersporters eer betuigde.

Wielrennen is en was een sportief waagstuk, dat renners tot de grenzen van fysieke en mentale grenzen bracht. Wedstrijden werden sinds het derde kwart van de negentiende eeuw als cyclische uitdagingen uitgestippeld, opgesmukt door heroïsche deelnemers, lijdend en zwoegend, met een zeker doel voor ogen. Aanvankelijk overheerste een amateuristisch ideaalbeeld, later zou de kleine man zich laten leiden door geldelijke ambities. De eerbied voor hen was groot. Wie een armzalig leven terzijde kon laten, om de fiets als maatschappelijk redmiddel aan te grijpen, was *een grote*. Goede prestaties waren voor hen een noodzaak, om te ontsnappen aan leed en ellende. Dagelijks af te zien, was een les die de arbeiderszoon of de boerenjongen doortrok naar een gedroomd wielersbestaan. Een nationale traditie in de wielersport zou vanaf de eeuwwende gekleurd worden door Vlaamse jongens van eenvoudige afkomst, voornamelijk uit de armste gebieden van het

⁴⁹¹ VAN DEN BROECK, *De Caruso*, 58.

noordelijke landsgedeelte. Een leven van optimisme en toekomst lonkte, mits men zich sneller toonde dan een ander. De renners maakten niet alleen zichzelf, maar ook de mensen *achter* hen trots. De wielrenner zou ingeschakeld worden als een verdediger van belangen: sportieve en financiële, maar ook nationalistische. Het zweet dat zij lieten droogde niet op, maar werd vloeiend aangewend door diegenen die de vaderlandse trots met gepaste *égards* bij het volk aanwakkerden.

In dit hoofdstuk zal worden getracht een inzicht te nemen in een specifiek klimaat. Vlaanderen zond haar wielerszonen vanaf het begin van de twintigste eeuw succesvol uit, en zou niet nalaten hen te eren. De schrijvende sportjournalist speelde een rol van primordiaal belang. Zij waren het immers die een wielrenner 'held' noemden, benadrukten of negeerden, relativeerden of uitvergrootten. Zij brachten sport levendig aan de man.⁴⁹² Krant en tijdschrift vormden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog het grootste medium binnen het journalistieke landschap – haar invloed was dan ook niet gering. Prestaties en wielrenners werden 'gemaakt of gekraakt', aan de hand van een lyrische pen. Duizenden details, vervat in kleurrijke anekdotes, droegen bij aan een creatieproces van idolen. Een schets van het Vlaamse wielrennen, dat zowel op de weg als op de piste gekleurd werd door chauvinisme en onverholven trots, wordt in dit hoofdstuk ingebed in een sociologische context.

2.1 Wielrennen als levende cultuur

Binnen een historiografische en sociologische traditie wordt sport bestempeld als een cultureel verschijnsel, waarbij de sportheld optreedt als een verpersoonlijking van maatschappelijk welslagen. De samenleving *an sich* is een complex gegeven, waarin mensen een persoonlijke levensloop inrichten, voorafgegaan door de pijlers van het bestaan. De moderne samenleving is echter doorweven met een sociaal weefsel, dat cultuur als een kloppend hart in zich draagt. Cultuur dient om het leven allesomvattend zin te geven en is verre van een absoluut begrip. Als diepmenselijk verschijnsel is ze de uiting van menselijke aspiraties en driften, en zal ze mensen niet enkel individueel aanspreken maar hen ook stellig verbinden. Ze manifesteert zich als een conservatieve onderstroom van nationalisme, als een identiteitsvormende kwintessens, maar evengoed als een interactieve stimulus van het sociale levensklimaat. Cultuur spreekt tot de verbazing, doet mens en wetenschap nadenken over wat en hoe. Als constitutionele factor van de moderne maatschappij – een moederschoot die haar voor het eerst als dusdanig benoemde – benadrukten grote denkers en cultuurwetenschappers haar allesomvattende lading. Cultuur kan enkel tendentiekus benaderd

⁴⁹² W. DE VUYST, *Verslaggeving en wielrennen : een historische vergelijkende inhoudsanalyse*, Ongepubliceerde licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, departement communicatiewetenschap, 2004, 15-16.

worden. Men kan nooit haar veelheid in een allesomvattende synthese vervatten, wel blijkt des te meer dat een sociologische insteek verrijkende inzichten aan de orde kan stellen.

Cultuur is aan iedereen genegen, is van iedereen. Maatschappelijke bevolkingslagen maken echter onderscheiden mogelijk en verschillende accenten logisch. Cultuur zal voor de fabrieksdirecteur niet hetzelfde betekenen als voor de bakkersknecht. Toch worden hun beide levens bewust en onbewust getekend door culturele manifestaties en prikkels. Meer zelfs, een moderne sociologische traditie wijst op een manifeste wisselwerking tussen de cultuur van de elite en de cultuur van het volk. Een strikt onderscheid tussen elitecultuur en volkscultuur werd tijdens de tweede helft van de twintigste eeuw weerlegd door een opkomende generatie cultuurwetenschappers. Vermaarde veelzijdige denkers als Peter Burke, Michel de Certeau, Roger Chartier of Michail Bachtin, werkzaam in domeinen van geschiedschrijving, filosofie, theologie of literatuurwetenschap, zouden zich achter een 'these van culturele interactie' scharen. 'Elitecultuur' en 'volkscultuur' staan en stonden immers niet los van elkaar, maar zijn op gelijkaardige wijze doordrongen van wederzijdse beïnvloeding. De culturele wisselwerking is een verklarende component binnen een moderne socio-culturele stroming, die zich onderscheidt van de 'traditionele cultuur', verbeeld door verscheidene kunstvormen.⁴⁹³

Cultuur wordt in een maatschappelijke context gedragen door haar vertegenwoordigers, die als culturele exponenten de volksmassa overstijgen, maar deze anderzijds ook inspireren en fascineren. Roger Chartier, als Franse historicus verbonden aan de roemrijke 'Ecole des Annales', benoemt hen als 'negotiatiefiguren'.⁴⁹⁴ Ze zijn als culturele spil in onderhandeling tussen bevolkingslagen, en verbinden op deze manier de elite aan het gewone volk. Ze worden immers in beide milieus bewonderd en gerespecteerd, als leidsman van culturele symbiose en sociale cohesie. Ze vervullen een voorbeeldfunctie, als menselijke brug tussen twee werelden.

2.1.1 De wielersport als negotiatiefiguur

De fiets en haar wielersport zouden vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw een gereguleerde plaats verkrijgen binnen het amalgaam van de moderne maatschappij. Als sensationele sporttak groeide ze uit tot een publiekstrekker, die niet enkel sportlieden of toeschouwers een uitgesproken mening ontlokte – pro of contra. Maatschappelijke beroering zou al snel omslagen in bewondering en fascinatie, voor zij die zo hard op de fiets konden rijden. Een globale wielercultuur,

⁴⁹³ H. ROODENBURG, 'Ideologie en volkscultuur: het internationale debat', T. DEKKER, H. ROODENBURG en G. ROOIJAKKERS red., *Volkscultuur: een inleiding in de Nederlandse etnologie*, Nijmegen, 2000, 67; 92; P. BURKE, *Volkscultuur in Europa: 1500-1800*, Amsterdam, 1990, 13; 66.

⁴⁹⁴ ROODENBURG, 'Ideologie en volkscultuur', 93.

aangedreven door pioniers en enthousiastelingen, journalisten en geldschieters, vormde een monument. Extreme afstanden of wervelende snelheden kleurden de vele wedstrijden, ter promotie van organisator of de gehele sport. De wielersport werd echter groot dankzij haar wielersporters. Namen van noeste coureurs gingen van mond tot mond, gevolgd door hun sportieve kunnen of palmares.

De eerste era van de wielersport, doordrongen van een elitair discours, vormde een exclusieve aangelegenheid. Ze stelde zich open voor een selectie van gegoede burgers, gedreven door actie en competitiedrang. Pas vanaf de periode rond de eeuwwende zou het elitaire wielrennen opengebroken worden door een generatie van volkse hardrijders, afkomstig uit de lagere bevolkingsklassen. De democratisering van de fiets weekte een fanatiek enthousiasme los bij mensen uit de onderste bevolkingslagen van de samenleving. Wielrennen verkreeg haar toekomstige uitzicht, met beroepsrenners die tot het uiterste gingen. Zij streden voor eer en glorie, maar bovenal voor geld. De volkse beroepsrenner toonde zich als de heroïsche verpersoonlijking van de wielersport, gedreven door het verlangen om hoger te kunnen klimmen in de maatschappij. In navolging van haar atleten vond de grote massa na de eeuwwisseling resoluut haar weg naar wegwedstrijd en wielersport. Op het sportieve strijdtoneel, evenals in de verbeelding van de toeschouwer, zagen ware helden het levenslicht.

Een succesvolle wielrenner werd als volksheld vereerd, geëerd door aanmoedigingen en loftuitingen. Hij vormde een brandpunt van menselijke fascinatie, als een vleesgeworden uiting van wensen en dromen. Zoals sport een noodzakelijke uiting vormde van diepere menselijke driften, was het bijwonen van sportwedstrijden een even sterke passie. Een opwindende sport bracht roemrijke zonen voort, aanbeden als idolen van het zuiverste allooi. De beeldvorming rond de helden van de wielersport is onderhevig aan menselijke drijfveren als fascinatie, fantasie en escapisme. Het vertier dat de wielersport aan velen bezorgde deed mensen dagelijkse beslommeringen vergeten. Plezier trad naar voren, problemen bleven op de achtergrond – een hedonistische reflex.⁴⁹⁵ De verering van wielersporters was een soort vlucht uit de dagelijkse sleur. Als idolen van het volk hadden zij niet alleen als functie de sociale structuur van een maatschappij in stand te houden, maar vormden zij evenzeer een uitlaatklep voor de leden van deze maatschappij.⁴⁹⁶

⁴⁹⁵ L. BENSON, *Images, heroes, and self-perceptions: the struggle for identity—from mask-wearing to authenticity*, New Jersey, 1974, 78.

⁴⁹⁶ O. E. KLAPP, *Collective search for identity*, New York, 1969, 38-39.

2.1.2 De self-made-man

“Ik heb op de fiets gewroet voor een beter bestaan en dat is alles.”⁴⁹⁷

[Marcel Kint]

‘Wie werkt, zal worden beloond’. Een eeuwenoud devies dat meer dan ooit van kracht was binnen het Belgische wielermilieu van de vroege twintigste eeuw. Het elitaire wielrennen, ter vermaak en glorie van haar gegoede amateurs, kreeg immers een injectie van volks geweld. Hard werkend, zwoegend op de fiets, verlangden de eerste beroepswielrenners maar een ding: als eerste de meet overschrijden. Niet de wedstrijd of de handeling, maar het resultaat telde. Een resultaat dat hen in staat stelde een miserabel leven achter zich te laten, om te leven van de sport en op die manier maatschappelijke vooruitgang te boeken. Omwille van de financiële opportuniteit zouden voornamelijk renners uit de lagere bevolgingsklassen zich in het interbellum profileren - wielrenners afkomstig uit gegoede milieus reden immers niet zozeer uit noodzaak. De voormalige arbeider trad via de wielersport op het voorplan, na een donkere periode van knechting en deplorabele levensomstandigheden.

Moderne sport, als spitsvondig product van de industriële negentiende eeuw, stelde enkelen in staat de veranderende samenleving te overstijgen. De gestage overgang van een traditionele samenleving, pastoraal en landelijk van aard, naar een moderne, industriële en stedelijke maatschappij behelsde vanaf het einde van de achttiende eeuw levensgrote veranderingen voor ieder lid van die maatschappij, zowel voor de gegoede burger als de plattelandsjongen. De economie – doorweven met technologische ontwikkelingen en een opkomende industrialisatiegraad – was als hoeksteen van de maatschappij onderhevig aan intense veranderingen en zou verstrekkende gevolgen met zich meedragen. Niet de voedende landbouwer, maar de fabrieksarbeider werd de centrale eenheid van een industriële wereld. Toch was de arbeider een voorwerp, eerder dan een onderwerp. Een miserabel leven stond in het teken van hard werk en dofgrauwe ellende.

Vanaf het einde van de negentiende eeuw zou het populaire sportwezen, met de wielersport als vlaggenschip, gestimuleerd worden als een heilzame vrijetijdsbesteding, om haar hoger doel: sport en sportieve ontmoetingen waren een instrument ter bekrachtiging van een maatschappelijk ideaal. Sport droeg immers de gave in zich de fysieke welstand van een persoon, klasse of volk te verbeteren

⁴⁹⁷ CORNILLIE, *Marcel Kint*, 5.

of te bevestigen.⁴⁹⁸ De beeldvorming en idealistische opvattingen rond arbeidersport stonden echter lijnrecht tegenover de maatschappelijke problemen die velen uit de industriële arbeidersklasse troffen. Omwille van een intensieve werkweek, resulterend in zuinige lonen, armoedige leefomstandigheden en een bepaalde intellectuele achterstand ten aanzien van meer gegoede burgers die het zich konden veroorloven langer naar school te gaan, traden bepaalde problemen naar voren. Een arbeider was veelal gebonden aan een ellendig leven, ontsierd door drankmisbruik, tuberculose of huiselijk geweld – een bestaan dat haast niet ontvlucht kon worden en van generatie op generatie werd doorgegeven. Een lamentabel beeld, in schril contrast met de sportieve mens, vervuld van gezondheid en levenslust. Sport reikte aanhouders echter een middel aan om een fatalistische levenssituatie, opgelegd vanuit een maatschappelijke ongelijkheid, dominant te doorbreken.

Groot was dan ook de bewondering voor zij die het sportieve aangrepen om de maatschappelijke ladder te bestijgen. De wielerkampioen leverde zichtbare prestaties en kroonde zichzelf tot 'self-made-man'. Zijn volkse afkomst maakte dat vele treden overwonnen moesten worden op de lange weg naar de top, zowel op sportief als maatschappelijk vlak. Als een vorm van zelfidentificatie voelde de massa zich gevoelsmatig verbonden met haar held, sociologisch bestempeld als 'transcendente vereenzelviging'. Net als de werkmens diende het sportieve idool immers talloze moeilijkheden te overwinnen. Dat hij daar net in slaagde, gesterkt door standvastigheid en een ijzeren wil, versterkte zijn populariteit.⁴⁹⁹ De wielersport trad op als een doorslag van hybridische tendensen die de maatschappij doorkruisten, met een breed raakvlak - als een hiërarchie van verdienste, waarin de wielrenner talent en werklust op assertieve wijze moest zien aan te wenden.⁵⁰⁰ Van top tot basis werd de maatschappelijke piramide vanaf het begin van de twintigste eeuw onderhevig aan een genegen enthousiasme voor de idolen van het sportieve epos. Als 'een van hen' oversteeg de wielheld de aspiraties van de massa, werd hij het middelpunt van lovende idolatrie maar inspireerde hij bovenal anderen zijn roemrijke voorbeeld na te volgen. De sport als een sociale mythe, belichaamd in haar sporthelden. Wielrennen baadde met voorsprong in idolatrie en fantasie, doordrongen van dromen en wensen.

⁴⁹⁸ P. ARNAUD, 'Sportifs de tous les pays', 18.

⁴⁹⁹ KLAPP, *Collective search*, 38-39 ; J.-M. BROHM, *Sociologie politique du sport* (Corps et Culture, n° 5), Parijs, 1976, 300-301 ; G. MAGNANE, *Sociologie du sport : situation du loisir sportif dans la culture contemporaine* (Collection Idées, n° 57), Parijs, 1964, 87 ; M. HEEREN, *Het creëren van een vedette : het fenomeen Pfaff*, Ongepubliceerde licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, departement communicatiewetenschap, 1988, 11-12.

⁵⁰⁰ P. DURET, *Sociologie du sport* (Que sais je ?), Parijs, 2008, 28-29.

2.1.3 De rol van media en pers

« Poeterke, le petit paysan qui est devenu le roi de la vitesse; la vitesse qui est l'aristocratie du cyclisme. »⁵⁰¹
[Albert Beffort]

Zo vlot de pen van de sportjournalist het relaas van de wielersport in woorden trachtte te beschrijven, zo gedwee zou de lezer van dagblad en tijdschrift tijdens het interbellum mee wegdromen. Wie niet in eigen persoon aanwezig was tijdens de wedstrijd of het relaas niet uit andermans mond te horen kreeg, betrouwde op de geschreven pers. Ze bouwde een eigen beeld van de sportieve werkelijkheid, in een poging winnaars en verliezers te laten herleven in de verbeelding van haar lezers. Naar de theorie van socioloog Jean Baudrillard schetste men een 'simulacrum' - een weergave van de werkelijkheid, aanschouwd als de werkelijkheid.⁵⁰² Dit beeld vertrekt in dit geval van de subjectieve journalist die een objectieve gedachtegang tracht neer te schrijven, maar onbewust steeds van een eigen uitgangspunt vertrekt. Verhalen en avonturen uit de annalen van de Vlaamse wielersport, aangeboden of opgetekend door het eigen persgelid, behoren daarom stevast een tegengewicht te verkrijgen in de vorm van duiding en context. Invloed en tendens behoren tot de kern van de historische waarheid.

In de katernen van menig sportblad zagen grootse helden en mythes in navolging van wielersportprestaties het levenslicht, ontsproten aan de creativiteit van haar schrijvers. Men liet niet na om grootse verdiensten te benadrukken. Een aanstekelijke berichtgeving liet zich verleiden tot idolatrie en favoritisme, maar maakte het medium net daarom zo populair. Wielerverslagen waren emotioneel en bevlogen, met oog voor een chronologisch verloop en het kleinste detail. Een uitgesproken stem, al te vaak omsluierd door een volks taalgebruik of taalkunst, plaatste de wielersport dicht bij het volk. Wielrennen was er dan ook door, maar bovenal voor het volk. De tijdsgeest vroeg om een vertrouwelijke verslaggeving van de populaire sport.

Doorheen de periode 1920-1940 werd het Vlaamse perslandschap getooid door schrijfsels van allerhande slag. Naast regionale dagbladen, werden verschillende kranten uitgegeven die slecht een paar keer per week verschenen – een abonnement op een dagblad was voor velen te duur. Sport en wielrennen zouden op allerhande manieren aan bod komen, al spiegelde menigeen zich aan het roemrijke voorbeeld van sportkrant *Sportwereld*, ingericht door Karel van Wijnendaele. De krant had

⁵⁰¹ BEFFORT, *Jef Scherens*, 24.

⁵⁰² J. BAUDRILLARD, *La société de la consommation : ses mythes, ses structures*, Parijs, 1983, 194-199.

een oorsprong voor de Eerste Wereldoorlog en vormde doorheen het interbellum een lichtbaken voor de Vlaamse sportjournalist. Haar invloed, evenals die van haar journalisten, was dominant en onaantastbaar. Ze vormde, op sportief vlak, de luide stem van verschillende generaties, tot na de Tweede Wereldoorlog toe. In de roes van haar bevlogen verslaggeving, doordrongen van gevoel en trots, werd de term 'flandrien' voor het eerst gemeengoed. De Vlaamse hardrijder, als boegbeeld van een nationalistische wielercultuur.

2.2 De flandriens

De geladen term 'flandrien' roept associaties op met het wielrennen op de weg, met kasseien en bonkige types wielersporters, met een tomeloze inspanning en helse weersomstandigheden, met renners en wedstrijden van de oude stempel, met afzien, vloeken en wroeten. Ze leeft in het collectieve geheugen van de wielersport, onlosmakelijk verbonden met een zweem van romantiek en verheerlijking. De term kende haar oorsprong echter in het populaire baanwielrennen, aangeblazen door de schrijvende sportpers - een medium waarvan Karel van Wijnendale vanaf het begin van de twintigste eeuw tot de jaren 1940 met voorsprong als voorman mag beschouwd worden.

2.2.1 "Koarle!"

Karel "Koarle" van Wijnendale (1882-1961) werd als Karel Steyaert geboren in het West-Vlaamse Torhout waar hij zich, na een korte loopbaan als beroepsrenner⁵⁰³, als journalistiek medewerker aansloot bij de plaatselijke bladen *De Thouroutenaere* en *De Thouroutsche Bode*. Omwille van een grote voorliefde voor de opkomende wielersport, besloot hij losse bijdragen te leveren voor specifieke sportkranten als *Sportblad*, *Sportman*, *Onze Kampioenen* en het Izegemse blad *Sportvriend*.⁵⁰⁴ In een vlotte en onbevangen stijl, omfloerst met een barokke insteek, beschreef hij de exploitatie van wielersporters als ware het goden. Het zou als handelsmerk een constante vorm doorheen een levenslange journalistieke loopbaan. Zijn manier van schrijven, uitgaande van een volkse levensfilosofie en doorspekt met gedurfde standpunten, diende echter een hoger doel: mensen warm maken voor het wielrennen, in een periode waarin nog lang geen sprake was van beeldende televisie. Het volk behoorde immers haar wielersporters bij de gelegenheid van wedstrijden in volle actie te aanschouwen, of zich te beroepen op het scherpe oog van de sportjournalist.

⁵⁰³ De actieve wielercarrière van Karel van Wijnendale verliep in twee periodes: 1902-1905 en 1909-1914. Een onderbreking van vier jaar werd ingegeven door zijn bijberoep als journalist, maar eveneens omwille van het eigen besef in het mindere kunnen: "[...] Dat ik in 1905 reeds met de pen ging gaan zoeken wat ik met de pedalen niet konden vinden" (BACKELANDT, Karel [Koarle!] Van Wijnendale, 17.)

⁵⁰⁴ BACKELANDT, Karel [Koarle!] Van Wijnendale, 12-19.

Van Wijnendaele kwam aan slag in een specifiek beroepsdomein, dat rond de eeuwwisseling in felle opmars was. Met de oprichting van de 'Ligue Vélocipédique Belge' in 1881 kwam immers ook de wieljournalistiek in een inspirerende stroomversnelling terecht. Als een literair tegengewicht voor de sportieve inspanning, zouden sport en pers al snel hand in hand gaan. Opkomende sporttakken, met het wielrennen als prominent voorbeeld, werden op uitvoerige wijze het onderwerp van journalistieke bespiegeling. De pen van de geschreven pers, kritisch in de verslaggeving, bleek het wielrennen zeer genegen. Naast een grote verscheidenheid aan bondsbladen, uitgaande van de overkoepelende Belgische Wielerbond, en publicaties van wielclubs, zou het persgild enthousiast haar licht laten schijnen op de fiets, de koers en de wielersport zelf. In navolging van *sportieve* rubrieken in bepaalde dagbladen of verslaggeving rond wielwedstrijden, zou de gespecialiseerde periodiek ontstaan. Een tijdschrift, gedeeltelijk of volledig aan het fietsen gewijd, werd door vele wielersporters gretig afgenomen. Voor de periode 1881-1900 hadden niet minder dan negenendertig periodieken hun plaats binnen het Belgische perslandschap. Wel betrof het vaak lokale initiatieven, met een geringe levensduur. Ondanks een relatief beperkte betekenis, droegen deze bladen op stichtende wijze bij aan de prille sportjournalistiek.⁵⁰⁵

De wielersporters sprak hoofdzakelijk Frans. Vroege wielersportpublicaties werden gekleurd door de elitaire waarden die binnen de wielersport speelden – het mag niet verbazen dat liberale Franstalige kranten de eerste waren om te berichten over fiets en wielersport. Vele katholieke stemmen hadden zich afkeurend uitgesproken over de fiets, de socialistische stem nam het op voor de kleine man, die zich al te vaak nog geen fiets kon veroorloven. Het socialisme ijverde bijgevolg voor een hoge belasting op de fiets, gericht tegen de rijkere bevolkingslagen.⁵⁰⁶ De aanvankelijk elitaire wielersport kende het Frans als voertaal, een Franstalige wielersportverslaggeving was dan ook een logisch gegeven.

Het begin van de twintigste eeuw zou een ommekeer betekenen voor de taalbelangen binnen de wielersportjournalistiek, wanneer de Vlaamse renner definitief haar intrede maakte. Als vurig voorvechter van de Vlaamse zaak, versterkte journalist Karel Van Wijnendaele de publieke impact van deze sportieve evolutie. Hij zag in het wielrennen immers een opstap naar een heilig doel. Vlaanderen en haar 'Vlaamsche taal', het Nederlands, waren in verdrinking, maar sportieve successen konden woordelijk worden verzilverd, ter eer en glorie van Vlaanderen. De noeste 'flandrien', het sportieve prototype van de hardwerkende Vlaming, zag door zijn toedoen het levenslicht. Een bevooroordeelde verslaggeving liet een achterliggend profiel als flamingant doorschemeren, maar blies vooral de

⁵⁰⁵ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 22-23.

⁵⁰⁶ MOEYAERT, *Van wielersport tot ... velo-droom*, 'De fiets: van speelgoed voor de aristocratie naar voertuig voor de gewone man', s.d. (http://www.thesis.net/wielersport/wielersport_hfst_3.htm).

sportjournalistiek nieuw leven in. Karel Van Wijnendaele stond als persvader aan de wieg van een Vlaamse wielervevolving.

2.2.2 Geesteskind 'Sportwereld'

*"Vandaag zult gij uw mouwen moeten opsloven om te tonen dat ge gekapt zijt uit het steen waarmee Vlaamse standbeelden worden gemaakt."*⁵⁰⁷

[Karel Van Wijnendaele]

Karel Steyaert zag in de wielersport een middel ter verheffing van het 'sterke Vlaamse ras', dat via de fiets haar noeste krachten tentoon kon spreiden en op die manier boven zichzelf kon uitstijgen. Bovendien achtte hij de Vlaamse wielersport in staat een tegengewicht te vormen voor de elitaire, Franstalige dominantie in het Belgische wielermilieu. Zijn aspiraties en ideeën rond de Vlaamse wielersport zouden vanaf 1912 prominent op de voorgrond treden wanneer de sportkrant *Sportwereld: orgaan aller sporten* opgericht werd, op initiatief van de katholieke Brusselse groep Patria. Karel Steyaert zou zich unaniem binden aan deze krant - uitgebracht op geel papier - en voor het eerst sportverslagen onderschrijven met de naam Karel van Wijnendaele, een verwijzing naar de Torhoutse parochie Wijnendaele én een roepnaam voor het leven. Het hoofdartikel uit de eerste editie van *Sportwereld*, verschenen op 13 december 1912 en vermoedelijk geschreven door van Wijnendaele zelf, stelde de ambities van de krant duidelijk: "Zoo! Ik ben hier! Flink geborsteld en gekamd, netjes opgeschikt en heel en gansch uitgerust om het Vlaamsch lezende volk konde te doen van al wat gebeurt op sportgebied. Mijn naam is Sportwereld en ik heb me ten doen gesteld een wereld van gedachten onder ons volk te brengen, en aldus, het aangename met het leerrijke afwisselende, de nieuwsgierigheid te voldoen en mee te werken ter bevordering van de verstandelijke ontwikkeling van ons volk".⁵⁰⁸

Met ingang vanaf 1 januari 1913 werd Karel Steyaert hoofdredacteur van de sportkrant, een functie die hij kracht bijzette door ter promotie van het blad een grote Vlaamse wedstrijd in het leven te roepen - naar het stichtende voorbeeld van de wielerronde van Frankrijk, in 1903 voor het eerste verreden op initiatief van de krant *L'Auto*, of de 'Giro', de Ronde van Italië die vanaf 1909 door de *Gazetta dello Sport* georganiseerd werd.⁵⁰⁹ Het lucratieve fenomeen een wedstrijd te organiseren met het oog op een meerverkoop van de krant, inspireerde Karel van Wijnendaele tot het inrichten

⁵⁰⁷ VANWALLEGHEM, *De Ronde van Vlaanderen*, 11.

⁵⁰⁸ *Ibidem*, 8.

⁵⁰⁹ BACKELANDT, *Karel [Koarle!] Van Wijnendaele*, 20; 32-34; VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 69; MASO, *Het zweet der goden*, 31-34.

en luidkeels literair aankondigen van zijn persoonlijke geesteskind: de Ronde van Vlaanderen. De ochtend van zondag 23 mei 1913 bracht hij de wedstrijd zelf op gang door het uitroepen van de gevleugelde woorden: “*Heeren, vertrekt!*”. Het deelnemersveld, bestaande uit 37 dapperen, bleek een maat te klein voor overwinnaar Paul Deman^{510 511}.

De Ronde van Vlaanderen kende omwille van de ‘Grote Oorlog’ een rustperiode, maar zou tijdens het interbellum uitgroeien tot een van Vlaanderen’s grootste koersen. Gekleurd door roemrijke renners en dito exploten, beeldrijk uit de pen gevloeid van menig journalist, zou ze uitgroeien tot een evenement waar sportminnend Vlaanderen aan het begin van de lente reikhalzend naar uitkeek. De populariteit van de Ronde ging in stijgende lijn crescendo, evenals de afname van haar moederblad *Sportwereld*. In haar beginjaren werd een oplage van 14.000 exemplaren gedrukt, het aantal edities was vastgelegd op 150. Na de Eerste Wereldoorlog, een periode waarin *Sportwereld* vervangen werd door het algemene informatieblad *De Telegraaf*, zou de krant met hernieuwde krachten een verhoogde afname vinden: in de periode 1920-1925 werden tussen de 20.000 en 40.000 exemplaren gedrukt, voor een aantal uitgaven van 312 per jaar – explosieve cijfers die naar een ongekende hoogte zouden uitgroeien in de tweede helft van de jaren 1920, wanneer met een gemiddelde druk tussen de 80.000 en 125.000 exemplaren zich een gouden periode aandiende. Ondanks een relatief duurere prijs als de doorsnee krant, werd het sportblad gretig afgenomen, zeker op maandag – de dag na een weekend vol sportwedstrijden – en tijdens de juliperiode van de Ronde van Frankrijk.⁵¹²

De vervoerende schrijfsels van Karel van Wijnendaele vonden in tussenoorlogs Vlaanderen hun weg naar menig salon, woonkamer of werkatelier. Als gepassioneerd journalist ademde van Wijnendaele koers, en hij droeg dit over op zijn lezers. Het wielrennen vormde als populaire volkssport een aanknopingspunt voor mensen uit de verschillende lagen van de bevolking. “Koarle” schreef voor iedereen, van politicus in de stad tot de boer op het platteland. Zijn typische taalgebruik, direct en overheerst door beeldspraak, gekleurd door streektaal en roemrijke metaforen, stelde hem in staat een breed publiek te bereiken en tevens uit te groeien tot een bekend publiek figuur. Omwille van zijn literaire populariteit, zou men hem later prijzen als de man ‘die zijn volk leerde lezen’, een titel die tevoren aan de Vlaamse letterkundige Hendrik Conscience (1812-1883) toekwam. Professor Johan Taeldeman, emeritus taalkunde aan de Universiteit Gent, motiveert deze loftuiting:

⁵¹⁰ Paul Deman was een succesvolle wegrenner die naast klassieke eendagswedstrijden ook naar voren schoot in rittenwedstrijden. Zo behaalde hij naast een enkele zegekrans in de Ronde van Vlaanderen (1913), de overwinning in Bordeaux-Parijs (1914), Parijs-Roubaix (1920) en Parijs-Tours (1923). Daarnaast was hij de beste ‘individuele’ renner in de Ronde van Frankrijk van 1911 (VANWALLEGHEM, *De Ronde van Vlaanderen*, 55.)

⁵¹¹ VANWALLEGHEM, *De Ronde van Vlaanderen*, 14.

⁵¹² BACKELANDT, *Karel [Koarle !] Van Wijnendaele*, 34-35; 38.

“Conscience werd wel doorverteld, ook op school, maar echt alom gelezen, nee. Van Wijnendaele wél.” Het populaire werk van Hendrik Conscience droeg doorheen de negentiende eeuw immers steeds een elitair karakter met zich mee. Een schril contrast met de pennenvrucht van Karel van Wijnendaele, gemeengoed onder volkse gezinnen. De achting voor zijn visie en stijl waren groot, kranten en afzonderlijke verslagen werden vaak onderling uitgewisseld. Johan Taeleman concludeert dan ook: *“Van Wijnendaele heeft de brede lagen van de bevolking leren lezen”*.⁵¹³

Naast zijn prominente aanwezigheid binnen het Vlaamse journalistieke landschap, was de begeleidende sportieve rol van Karel van Wijnendaele van niet te onderschatten waarde – een vurige participatie in verschillende domeinen van de wielersport droeg bij aan de opgang van het nationale weg- en baanwielrennen. Zo bekleedde hij voor de periode van 1930 tot 1948, met een onderbreking van zeven jaar omwille van de Tweede Wereldoorlog, een functie als ploegleider van de nationale ploeg voor de Ronde van Frankrijk. De Tour werd namelijk vanaf 1930 met landenteams gereden, waardoor individuele competitie of een strijd tussen rijwielfabrikanten niet langer aan de orde was.⁵¹⁴

In de periode voor zijn loopbaan als ploegleider, had van Wijnendaele al eerder de journalistieke leest afgewisseld met een functie als manager-ploegleider binnen de wereld van de zesdaagsen – een tijdsgewricht waarin de ‘flandrien’ al klauwend het begin van een glorieperiode zou aankondigen.

2.2.3 De ‘leeuwentemmer’

Als jonge sportjournalist had Karel van Wijnendaele vanaf de jaren 1912-1913 een beginnende concurrentieslag tussen welerprovincies Oost- en West-Vlaanderen vroeg aangevoeld. Het kampioenschap van Vlaanderen⁵¹⁵ in 1912, verreden te Koolskamp, vormde een eerste strijdtoneel voor een sportieve tweestrijd tussen gezanten uit beide provincies. Het deelnemersveld voor verscheidene weg- en baankoersen in deze periode bestond grotendeels uit ambitieuze jongeren, afkomstig uit lagere sociale klassen, bereid tot het ‘onmogelijke’ om een armtierige thuissituatie te ontvluchten. De westelijke gebieden van Vlaanderen baseerden hun inkomsten hoofdzakelijk op basis van de landbouw, en daarnaast grotendeels op seizoensarbeid - met de Franse grens op kleine afstand maakten velen de oversteek, tijdelijk of definitief. België kende in deze periode een negatief

⁵¹³ BACKELANDT, Karel [*Koarle !*] *Van Wijnendaele*, 39.

⁵¹⁴ *Ibidem*, 107-117.

⁵¹⁵ Koolskamp Koers stond, en staat nog steeds, bekend als dé Vlaamse kermiskoers bij uitstek. De eendaagse wedstrijd werd ingericht op initiatief van de gebroeders De Vriese, en zou vanaf haar ontstaan meteen het ‘Kampioenschap van Vlaanderen’ gedoopt worden. De winnaar van de wedstrijd kroonde zich bijgevolg tot kampioen van Vlaanderen, en kreeg een leeuwentruï als pronkstuk. De trui werd echter nooit officieel erkend (BACKELANDT, Karel [*Koarle !*] *Van Wijnendaele*, 75-77.)

migratiepeil - veel meer mensen verlieten het land, dan dat er mensen bijkwamen.⁵¹⁶ Vele gezinnen uit de westelijke regio's stapelden hebben en houden op de stootkar en weken uit naar meer welvarende gebieden, met het oog op een betere toekomst: Wallonië, Frankrijk of verder.⁵¹⁷ Het verklaart de mentaliteit van de jonge gouvrenner, die gehard door een leven van armoede en grauwe ellende, met het spreekwoordelijke mes tussen de tanden streed. De wielrenner koesterde dankzij zijn *métier* innig de hoop op een meer welvend leven. De wielersrijd oversteeg het louter sportieve, met zovele coureurs op zoek naar een overwinning als vorm van erkenning en glorie, en niet in het minst een financiële impuls. Tijdens de jaren voor de Eerste Wereldoorlog leidde deze volhardende mentaliteit tot wervelende krachtmetingen tussen renners uit eigen streek, en de provincies onderling.

In oktober 1913 werd op de velodroom van Evergem, nabij Gent, een baantreffen georganiseerd tussen een delegatie van renners uit Oost-Vlaanderen en een selectie uit de Westhoek. Over een tactische wedstrijd van 50 kilometer behaalde de Oost-Vlaamse ploeg de overwinning, maar journalist Karel Van Wijnendaele hitste na de wedstrijd de publieke gemoederen op door in *Sportwereld* de afwachtende mentaliteit van de Oost-Vlaamse ploeg te hekelen – een schrill contrast met de West-Vlaamse wielrenner die 'een zoveel schonere strijd' gestreden had. Na dit debacle, fel uitgesponnen in het eigen sportblad, zag "Koarle" het spreekwoordelijke licht. In het kader van komende baanwedstrijden zou het samengaan van West- en Oost-Vlaamse renners een gouden combinatie kunnen vormen. Met het kampioenschap van Vlaanderen van het voorgaande jaar in het achterhoofd, speelde hij op winst. In plaats van verder olie op het vuur te gooien, leek het hem beter de rivaliteit in beide kampen om te smeden tot een loyale ploeg van doortastende veelwinnaars.⁵¹⁸

Van Wijnendaele wierp zich op als een 'manager' *avant la lettre*, door in te staan voor de belangen van deze nieuwe ploeg, voor koersen in zowel binnen- als buitenland. Onder de schuilnaam Mac Bolle, een naam die hij eerder tijdens zijn actieve wielersloopbaan al had gehanteerd, speelde hij zijn ploeg van 'flandriens' voor het eerst uit in de '24 uren van Brussel', in december 1913 verreden op de piste van het Brusselse sportpaleis in Schaarbeek. De wedstrijd diende als aanloop en publieksopwarmer voor de zesdaagse van Brussel, gepland voor februari 1914, en werd gereden met koppels. Als prille sportdirecteur schreef Van Wijnendaele acht van de zijnen in, goed voor vier koppels 'Vlaamse leeuwen'. De 'flandriens' Pier Van De Velde en Achiël Depauw behaalden een glansrijke overwinning, al werd het wedstrijdverloop gekleurd door vele conflicten. Omwille van

⁵¹⁶ I. GODDEERIS en R. HERMANS red., *Vlaamse migranten in Wallonië: 1850-2000*, Leuven, 2011, 30.

⁵¹⁷ BACKELANDT, Karel [*Koarle!*] *Van Wijnendaele*, 91; 102; VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 48.

⁵¹⁸ BACKELANDT, Karel [*Koarle!*] *Van Wijnendaele*, 102; DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 28; VANWALLEGHEM, *De Ronde van Vlaanderen*, 36.

verscheidene vechtpartijen met verzorgers en andere renners, werd de ploeg van 'flandriens' zware sancties opgelegd, in de vorm van boetes en schorsingen. De Belgische wielerbond tilde zwaar aan de zaak, te meer omdat de opgehitste gemoederen aanleiding hadden gegeven tot betreurenswaardig geweld tussen supporters – de intrede van de Vlaamse hardrijder zou het supportersgelid fel beroeren, en resoluut verdelen in voor en tegen.⁵¹⁹

2.2.4 'Vlaamsche stampers'

De ontstane polemiek spon zich verder uit tot een communautaire woordenstrijd, gevoerd tussen Vlaamse en Franstalige kranten. Deze laatste klaagden steen en been over het gedrag van de Vlaamse 'wildemannen' - de 'paysans flamands', bestempeld als 'inhumain en 'sauvage' - die door hun provocatieve aantreden de orde van het zuivere wielrennen trachtten te verstoren en de toeschouwer bovendien tot geweld aanspoorden. Ondanks het onaanvaardbare en onsportieve gedrag van de 'flandriens', verdedigden de Vlaamse dagbladen eenduidig 'hun' wielerszonen. Naast de vooringenomen en bovenal partijdige houding van de Franstalige wedstrijdofficials, wees men hoofdzakelijk op de vijandigheid van *colleague-coureurs* en een groot deel van het publiek ten aanzien van de nieuwgeboren Vlaamse ploeg. "Koarle" zelf reageerde verontwaardigd in *Sportwereld*. Fulminerend haalde hij uit naar de 'onprofessionele' Franstalige sportpers, die 'zijn' renners enkel en alleen aanviel omwille van hun Vlaamse aard. Van Wijnendaele betoogde dat het aanvalslustige gedrag van de 'flandrien' een mentaliteit was die het Vlaamse ras tot eer strekte: "(...) *Wat ze nooit thuis laten, is hunnen moed en wilskracht; wat ze altijd mede hebben, zijn hunne Vlaamsche stampers; en wat ze nooit vergeten, 't is om leven en leute in de koersen te brengen!*"⁵²⁰

De Vlaamse keurploeg zag haar faam bevestigd, en droeg de reputatie van 'flandrien' voortaan als een geuzennaam. Ze zou symbool komen te staan voor een directe en onstuimige manier van koersen. Het Vlaamse collectief zou deze toedichting bovendien des te meer glans geven tijdens de langverwachte zesdaagse van Brussel, van 2 tot 8 februari 1914. Tijdens een van de meest tumultueuze zesdaagsen ooit in ons land, traden de Vlaamse hardrijders aan tegen een internationaal deelnemersveld. Naast een Franse delegatie traden ook drie koppels uit de Verenigde Staten aan - als onderdeel van een Europees wedstrijschema hadden verschillende Amerikaanse toprenners de oversteek gemaakt, onder sportief toezicht van de vermaarde Floyd Mac Farland⁵²¹.

⁵¹⁹ BACKELANDT, Karel [Koarle!] *Van Wijnendaele*, 102-103; DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 28; VANWALLEGHEM, *De Ronde van Vlaanderen*, 36.

⁵²⁰ BACKELANDT, Karel [Koarle!] *Van Wijnendaele*, 103

⁵²¹ Floyd Mac Farland (1878-1915) won een Amerikaanse sprinter, die onder meer de eerste zesdaagse van Berlijn in 1909 op zijn naam zou schrijven. Hij wierp zich na een actieve wielercarrière op als organisator en manager binnen het Amerikaanse zesdaagsencircuit (DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 18.)

Vier Vlaamse koppels zouden hen gedurende zes dagen het vuur aan de schenen trachten te leggen.⁵²²

De wedstrijd zelf werd gekleurd door een furieuze aanvalsdrijf aan Vlaamse zijde, maar leverde echter niet het verhoopte resultaat. De Amerikaanse belangen zouden dag na dag zegevieren, resulterend in een ronde voorsprong op de Vlaamse 'tweeden'. Toch wilde Mac Bolle niet van wijken weten. Tijdens een haast heroïsche laatste wedstrijddag bleek zijn standvastigheid gegrond: na een klopjacht van meer dan 37 uur kon het koppel Marcel Buysse⁵²³-Henri van Lerberghe⁵²⁴ alsnog bestek leggen op de eerste plaats. De wedstrijd zou echter niet beëindigd worden. De laatste wedstrijddag werd opgeschrikt door talloze valpartijen en gewelddadige incidenten tussen renners, verzorgers en het rumoerige publiek. Opgehitst door het agressieve gedrag van de Vlaamse pistiers, zowel op als naast de piste, bleek de sfeer zo tumultueus dat uitgesproken sancties en boetes een voortijdig einde van de wedstrijd niet konden verhinderen. De zesdaagse van Brussel 1914 zou de geschiedenis ingaan als de editie waarin de Vlaamse wielrenner zich voor het eerst toonde - de reputatie van de 'flandrien' was voorgoed gevestigd.⁵²⁵

Door de verlamdende greep van de Eerste Wereldoorlog werden tot 1918 geen zesdaagsen meer georganiseerd, en taande bijgevolg de sportieve aandacht. Koersen was haast onmogelijk in het door oorlog geteisterde België, al werden in de eerste oorlogsjaren nog sporadisch wedstrijden georganiseerd.⁵²⁶ Na een gitzwarte periode van geweld en oorlogsleed zou Vlaanderen meer dan ooit naar de wielersport snakken. De vooroorlogse 'flandrien' had de wereldbrand doorstaan en zou als nooit tevoren de publieke gemoederen beroeren.

Het beeld van de wielersport als een elitaire aangelegenheid was voor de oorlog ingrijpend verruimd. De intrede van de Vlaamse 'doodrijder' in de elitewereld van het baanwielrennen, getekend door Franstalige belangen, betekende een aardverschuiving die de wielersport in België geregeld deed natrillen. Binnen de geest van een sluimerend Vlaams nationalisme, het flamingantisme, werden de

⁵²² BACKELANDT, Karel [*Koarle!*] *Van Wijnendaele*, 103.

⁵²³ Marcel Buysse (1889-1939), bijgenaamd *de Grote*. Buysse won in 1914 de Ronde van Vlaanderen, en legde zich daarnaast toe op het rondewerk. In de Ronde van Frankrijk werd hij 4^e in 1912 en 3^e in 1913 (VAN SCHOONDERWALT, *Alles uit de kast*, 98.)

⁵²⁴ Henri "Ritten" Van Lerberghe (1891-1966) stond bekend als een West-Vlaamse 'doodrijder' die in 1919, na een verblijf aan het ijzerfront, de Ronde van Vlaanderen overtuigend won. Tevoren had hij de tegenstand verklaard "*hen allemaal naar huis te zullen rijden*". Naast een tweede plaats in dezelfde wedstrijd in 1914, bleef zijn palmares relatief leeg – dit omwille van een grote impulsiviteit en onregelmatigheid (VAN WALLEGHEM, *De Ronde van Vlaanderen*, 55; R. DE SAEDELEER, M. STASSIJNS en M. VANLOMBEEK, *De Ronde van Vlaanderen*, video, BRT, 1993.)

⁵²⁵ BACKELANDT, Karel [*Koarle!*] *Van Wijnendaele*, 103; DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 29-30; VANWALLEGHEM, *De Ronde van Vlaanderen*, 36-37.

⁵²⁶ VANYSACKER, *Koersend door een eeuw*, 93.

flandriens beschouwd als 'het sportieve kruim van het Vlaamse ras'. Bedeeld met een minder gegoede levenssituatie, en daarnaast geknecht door een nationale dominantie van de Franse taal, hadden zij de fiets aangewend om een beter leven te kunnen leiden. Houdend aan principes en de volkstaal, steeds hardwerkend, en bovenal niet aflatend in leed en inspanning, vormden zij zowel idool als symbool voor het Vlaamse volk. De pistiers wierpen zich op als een pasmunt voor de Vlaamse zaak: strijdend voor erkenning, als voor een identiteit. Hun onverzettelijke gedrag op de fiets - gul in de inspanning, hard in de strijd - zou de Franstalige goegemeente zowel letterlijk als figuurlijk een oplawaai van jewelste verkopen. De 'strijdende wielerkrijger' die tegen een sportieve achtergrond het elitaire en Franstalige 'kwaad' bestreed, werd aanzien als een bewaker van de Vlaamse waarden. De wielrenner steeg binnen het perspectief van de Vlaamse beweging boven het sportieve niveau uit, en werd een prominente plaats toegekend binnen het communautaire spanningsveld op dat moment. Karel Van Wijnendaele zou, doorheen het woelige interbellum, als journalistieke voorman de Vlaamse dans leiden.

2.2.5 De 'actieve' Vlaming

Aan het einde van de negentiende eeuw won het nationalisme in België zienderogen aan kracht, naar analogie met andere Europese landen. Het koninkrijk der Belgen onderscheidde zich echter door een opmerkelijke belangenstrijd, waarbij drie nationale bewegingen elkaar naar de 'kroon' staken. Naast het uitgesproken koningsgezinde belgicisme, kon gewag gemaakt worden van zowel flamingantisme als wallingantisme. Een gespannen communautaire situatie - met scherpe tegenstellingen tussen noord en zuid, Vlaams en Waals, Nederlandstalig en Franstalig - werd aangevuurd door politieke maatregelen en betogen, en daarnaast door een overheersende dominantie van de Franse taal binnen de gehele Belgische samenleving. Frans was de taal van een politieke, religieuze, economische of militaire elite, en zou op die manier haar invloed uitoefenen over lagere bevolkingsklassen. Ondanks het symbolische belang van de Gelijkheidswet – een federale uitvaardiging die in 1898 het Nederlands tot officiële taal verhief en op die manier gelijkstelde aan het Frans - zouden flaminganten en wallinganten met het mes tussen de tanden tegenover elkaar staan.⁵²⁷

De Eerste Wereldoorlog vormde een katalysator voor de Vlaamse zaak, gekenmerkt door taaltwisten, onderhuidse frustraties en al dan niet verregaande sympathieën. Typerend voor deze periode is het beeld van de arme Vlaamse soldaat, afgeblaft door een Franstalige meerdere. Velen van de Vlaamse frontsoldaten verstonden de 'andere landstaal' niet en werden bijgevolg het mikpunt voor

⁵²⁷ LAMBERTS, 'België sinds 1830', 282.

verscheidene gezaghebbers, die zich niet enkel Franstalig maar ook veelal anti-Vlaams opstelden. De Nederlandstalige soldaat kreeg, net als prominente Vlaamsgezinden binnen het politieke milieu, gehoor en broodnodige morele steun via de *Flamenpolitik* van de Duitse bezetter. Gezien het ontbreken van een toekomstgerichte strategie voor het bezette België, trachtte Duitsland via het aloude ‘verdeel en heers’ het land aan zich te binden. Deze beproefde strategie houdt in dat men aan een bepaalde concurrent meer voorrechten of gunsten verleent dan aan de andere concurrent. Op deze manier speelt men verdeeldheid in de hand, waardoor beide concurrenten nooit de krachten zullen bundelen tegen de gemeenschappelijke overheerser. Bezette gebieden konden gezien de logistieke kosten niet eeuwig bezet blijven en wilde men dan ook – met het oog op een opname in het Duitse Rijk – aan zich binden. De Duitse regering koos er hierom voor bepaalde belangen in het bezette België voor zich winnen via een politieke aanpak, die het Vlaamse volk in de kaart speelde: de *Flamenpolitik*.⁵²⁸

De Duitse propagandamachine diende ter ondersteuning van dit beleid, en slaagde er zelfs in haar ideeëngoed tot de Vlaamse linies achter de IJzer te verspreiden. Ze riep de Vlaamse soldaat op tot collaboratie, onder meer aan de hand van verspreide propagandablaadjes als *Het krantje door Vlaanderen*, waarin overlopers een goed leven werd beloofd. De integratie van België in het Duitse Rijk leek voor vele frontsoldaten een toekomst die hen zou toelachen, in tegenstelling tot de bitterheid van het huidige bestaan: een schier eindeloze loopgravenoorlog tegen een sterke Duitse vijand, en bovenal een knechting van de Vlaamse soldaat door de Franstalige meerdere, als weerspiegeling van de maatschappelijke verhoudingen.⁵²⁹

Toch bleef het aantal militaire overlopers naar Duitse zijde doorheen de wereldbrand enigszins beperkt. Collaboratie of activisme, de reële samenwerking met de Duitse bezetter, zou eerder optreden binnen de kringen van de nationale politiek.⁵³⁰ Emiel Lamberts wijst in *Geschiedenis van de Nederlanden*, in een passage over het nationalisme in België aan het begin van de twintigste eeuw, op het gegeven dat vele Vlaamsgezinden omwille van de oorlogssituatie ‘als vanzelf’ in het defensief gedrongen werden tegen het Fransgezinde Belgische patriottisme.⁵³¹ Vooraanstaande flaminganten, gecharmeerd door de Duitse avances, reikten al dan niet openlijk de hand naar het Rijk en zouden in hun zog gevolgd worden door mensen van verschillende rang en stand. Men ijverde in de verwarrende oorlogstijd resoluut voor de Vlaamse belangen, eventueel in medewerking met de bezetter.

⁵²⁸ LAMBERTS, ‘België sinds 1830’, 282-286.

⁵²⁹ E. VAN DE CASTEELE, ‘Activisme en repressie: De mislukte jacht op de flaminganten’, *Knack* (13 april 2011), 96-98; 100.

⁵³⁰ VAN DE CASTEELE, ‘Activisme en repressie’, 97-98.

⁵³¹ LAMBERTS, ‘België sinds 1830’, 286.

Fout is de vooronderstelling dat elke overtuigde flamingant zich bezondigde aan collaboratie. Het Duitse Rijk reikte enkel voor velen onder hen een aantrekkelijk kader, waarin het Vlaamse belang voor de toekomst zou primeren. Na de oorlog en de opgedrongen Duitse nederlaag, wanneer het activisme als sneeuw voor de naoorlogse zon verdwenen was, zou de eerder uitgesproken Vlaamse sympathie als nefast beschouwd worden door de Franstalige belanghebbers. Deze overtuiging kwam tot uiting via vertegenwoordigers van belgicisme en wallingantisme – de concurrenten die door de Duitse ‘verdeel en heers’-strategie van voordelen weerhouden waren. De sterke tegenwind liet zich voelen in een nationale hetze tegen vermeende collaborateurs, maar bovenal tegen de Vlaamse beweging die zichzelf in de voet geschoten had door te heulen met de vijand. De hetze resulteerde in een anti-Vlaamse sfeer binnen elitaire kringen, geografisch hoofdzakelijk gecentreerd in het intellectuele bolwerk van de Franstalige zaak, hoofdstad Brussel.

2.2.6 De leeuw klauwt in het buitenland

Een negatieve benadering van ‘al wat Vlaams was’, overtrok de Belgische maatschappij in al haar facetten en zou eveneens de wielwereld treffen. Het venijn van de communautaire polemiek, ontstaan door de intrede van de volkse ‘flandrien’ in het elitaire Franstalige wielrennen, zat in haar naoorlogse staart. Na een donkere periode van inactiviteit traden de *poulains* van “Koarle” opnieuw in het sportieve licht via verscheidene wedstrijden in eigen land. Toch zou de nasleep van de oorlog als een dreigende schaduw over het Vlaamse wielerpeloton hangen - des te meer voor de pistier, de woeste ‘flandrien’. Een roemruchte reputatie, gevestigd voor de oorlogsjaren, zou op negatieve wijze versterkt worden door de Vlaamse dimensie van de Wereldoorlog. De verbolgenheid van Franstalig België uitte zich niet in het minst in het baanwielrennen. Wedstrijden werden meer dan ooit opgeschrikt door een vijandige sfeer. Vooral de zesdaagse van Brussel, gewonnen door het koppel Marcel Dupuy-Philippe Thys, zou in 1919 een antecedent vormen. Karel Van Wijnendaele was verbolgen over de onsportieve mentaliteit van Franstalige wielrenners en toeschouwers, en verwoordde in *Sportwereld* zijn ongenoegen: *“We beleefden toen een tijdperk van gekunsteld patriotisme en anti-Vlaamsheid, en ’t gebeurde niet zelden, dat de Flandriens te Brussel voor “Boches”⁵³² werden gescholden – wat van aard was om de gemoederen nog meer op te hitsen.”⁵³³*

De politiek beladen situatie van de Vlaming speelde de ‘flandrien’ na de oorlog parten. De ‘warme’ ontvangst die hen in eigen land op verschillende wedstrijden te wachten stond, zou zich doortrekken naar het buitenland. Na een uitgejouwde prestatie tijdens de zesdaagse van Brussel, werd hen een deelname aan de zesdaagse van Parijs ontzegd – men wenste immers geen ‘activisten’ in Frankrijk.

⁵³² ‘Boche’: de Franstalige term voor ‘mof’, een scheldwoord gericht aan de Duitsers.

⁵³³ BACKELANDT, Karel [Koarle!] *Van Wijnendaele*, 103.

Vanaf 1920, wanneer de storm rond collaboratie en activisme enigszins uitgeraasd was in West-Europa, verkregen de Vlaamse pistiers opnieuw het volle vertrouwen van organisatoren en traden zij als vanouds op het voorplan. Een ultiem staaltje van eigen kunnen leverden de getrouwen van Mac Bolle in 1920 tijdens een ploegkoers te Parijs, met een duur van zes uur. Tegen een internationaal deelnemersveld, samengesteld uit de beste baanwielrenners van dat moment, slaagden de ‘flandriens’ erin de eerste drie plaatsen te bemachtigen – winnaars waren het koppel Gerard Debaets-Aloïs Persijn. Een unieke prestatie die belangstelling losweekte in de Verenigde Staten, waar de mythische zesdaagse van New York lonkte.

Het Amerikaanse publiek, belust op strijd en de fel gesmaakte sensatie, liet zich al dagen voor de wedstrijd opwarmen door berichtgeving van de lokale pers. Organisatie en media waren uit op een massale opkomst voor het zesdaagse evenement en lieten hun fantasie de vrije loop – de Europese commotie rond het Vlaamse activisme van de voorgaande jaren leek op slag vergeten: *“De Duitsers zijn werkelijk te beklagen dat ze tijdens de oorlog vijf jaar met hen hebben moeten samenleven in de wilde en diepe ravijnen en wouden van Vlaanderen.”*⁵³⁴ Voorgesteld als halve wilden, als ‘rauw vlees etende menseneters’ liep het publiek storm voor de Vlaamse leeuwen. Hun woeste reputatie was nu ook aan de overkant van de plas gevestigd. Toen het Vlaamse goudhaantje ‘Ritten’ van Lerberghe de piste betrad, *“ging er vanuit het volk een gegrol op, waarmee men het brullen van leeuwen wilde nadoen”*.⁵³⁵ Ondanks hun imago van doortastende veelwinnaars, konden de *flandriens* zich de overwinning niet toe-eigenen, maar wel een royale financiële vergoeding. De lucratieve Amerikaanse dollar zou nog vele jaren Vlaamse wielrenners naar de Verenigde Staten lokken.

Aan het begin van de jaren twintig bleek echter dat de hegemonie van de Vlaamse ploeg van binnenuit verbrokkelde. Het werd ploegleider Mac Bolle immers duidelijk dat andere belangen dan louter het sportieve speelden binnen zijn keurselectie. Sommige koppels werden meer gevraagd dan andere, het prijskaartje dat verbonden was aan prestaties verschilde van koppel tot koppel. De blokvorming en de bundeling van krachten voor Vlaamse glorie, moest wijken voor eigenbelang. In 1923 zag Van Wijnendaele zich gedwongen zijn *poulains* te laten gaan, zijn ploeg van ‘flandriens’ te laten ontbinden en zijn rol als manager en ploegleider op te geven. Ontgoocheld omwille van zijn standvastige geloof in samenwerken en coalitie, verwoordde hij de desintegratie als volgt: *“De deuren van den “stal” werden open gezet, de peerden [sic] liepen waar ze wilden.”*⁵³⁶ Een gouden decennium, ingezet in 1913 maar onderbroken door de oorlogsjaren, liep op zijn einde. De lange

⁵³⁴ DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 31.

⁵³⁵ BACKELANDT, Karel [*Koarle!*] *Van Wijnendaele*, 105.

⁵³⁶ *Ibidem*.

periode waarop Karel Van Wijnendaele zijn eigen stempel gedrukt had, zou door de mythe van de *flandrien* anderzijds voorgoed deel uitmaken van het nationale wielererfgoed.

2.2.7 De oorlog brak een traditie

De *gouden jaren twintig* werden in West-Europa ingezet als een herstelperiode voor de gruwelijke Eerste Wereldoorlog. De naoorlogse samenleving had te kampen met materiële schade, een groot verlies aan jonge mannelijke werkkrachten en een verstoring in de economische balans. Toch zou men zich uitermate veerkrachtig tonen. In een razend tempo trachtte men de negatieve gevoelens om te buigen in een positieve tendens, met waarachtige uitkomst. Vanaf het midden van het decennium zou men zich hullen in een aangename sfeer van bruisend optimisme, economische welvaart en een verhoogde levensstandaard - althans zij die wisten in te spelen op de economische nasleep van de 'wereldbrand'. Door de torenhoge inflatie was werkloosheid aan het begin van decennium een probleem voor velen. Wel zouden verscheidene sectoren een ongekennde groei kennen.⁵³⁷ Kunst en cultuur, evenals een democratisch sportwezen, beleefden een hoogbloei en werden doorheen de 'twintigerjaren' opnieuw gemeengoed. Mensen verlangden naar amusement en vertier, naar sport en sportieve helden die de wederopstanding van de naoorlogse maatschappij in zich droegen.

In navolging van een mondiale beweging, kende de Belgische zesdaagse vanaf het einde van het decennium echter een periode van achteruitgang – de populaire dagen van het wielergebeuren leken stilaan aan een einde gekomen. Het probleem rond professionele 'vallers', die opzettelijk vielen om de wedstrijd te doen 'stilvallen', leek over te waaien naar Europese zesdaagse. Op sensationele wijze trachtte men aan de hand van een valpartij, een *spill*, de wedstrijd te laten neutraliseren. Wanneer een duo, dat niet interessant was voor het publiek, de leiding nam, deden de organisatoren een beroep op de professionele valrenners. Een ingreep met het oog op sensatie, maar schadelijk voor het imago van de sport. In Antwerpen, dat zich vanaf 1934 naast Gent – een eerste zesdaagse werd in 1922 georganiseerd – en Brussel plaatste, stelde men in 1937 Karel Van Wijnendaele aan om als scheidsrechter te fungeren. Een invloedrijk figuur als "Koarle" zou de renners de lust tot vallen immers ontnemen. Van Wijnendaele veroordeelde de voorbedachte valpartijen, die hij "*gefingeerde drama's*" noemde, scherp.⁵³⁸ Met voorbedachten rade handelen werd een motief dat de wedstrijd ook op andere manieren parten speelde. Verschillende koppels zouden hun diensten aanbieden aan anderen, met lucratieve beweegredenen. Een spel van vraag en aanbod, commerciële belangen tussen renners en organisatoren, én renners onderling, zou het zesdaagse gebeuren stilaan domineren. Een

⁵³⁷ R. J. OVERY, *The Inter-War Crisis: 1919-1939* (Seminar Studies in History), Londen, 2007, 51.

⁵³⁸ DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagse*, 36.

schril contrast met haar begindagen, toen enkelingen elkaar het wit uit de ogen keken, enkel en alleen voor eer en glorie van de overwinning. De controlerende kracht van de sterkste ploegen zou na de Tweede Wereldoorlog enkel nog versterkt worden, wanneer het fenomeen bekend werd als de ‘blauwe trein’^{539, 540}.

Naast deze praktische beslommeringen werd de Belgische zesdaagse doorheen het interbellum een massa-evenement, waarin de wielersport slechts een bijrol leek te vertolken. De zesdaagse werd, in navolging van andere landen als Duitsland, een ontmoetingsplaats voor de *beau monde* om zich te midden van luxe, variété en weelde te vergapen aan zangers, acrobaten en filmsterren. De pistier was niet langer de centrale figuur binnen het zesdaagse treffen.⁵⁴¹

2.3 Een nationale aristocraat, als Vlaamse vedette

Na een fel gesmaakte bloeiperiode doorheen de laatste decennia van de negentiende eeuw, tot aan de Eerste Wereldoorlog, zou het vermaarde sprintgebeuren vanaf het einde van de jaren 1920 wederom haar prominente plaats in de baanwereld opeisen. De discipline straalde magie uit. Razendsnelle sprinters vermaakten pers en publiek, als een circus van snelheid, evenwicht en concentratie. Over geheel Europa, en ver daarbuiten – wedstrijden in Noord-Afrika of Australië werden stilaan een vertrouwd gegeven – lokten wielerveden enthousiaste rijen toeschouwers, belust op de snelheid van de *aristocraat*. De sprint was immers een aartsmoeilijke discipline, waarin het moeilijk was om dag in, dag uit constant te presteren. Wie er echter in slaagde, kon zich rijk noemen. De zuivere snelheid was doordrongen van financiële belangen, ingegeven door een lucratieve wisselwerking tussen de vele sprintmeetings en het talrijk aanwezige publiek.

De dominantie die Jef “Poeske” Scherens vanaf het begin van de jaren 1930, een periode van sprintende welvaart, aan de dag legde, zou dan ook niemand ontgaan. Van eenvoudige afkomst, had de arbeiderszoon doorgezet. Verzekerd van snelheid en succes, kroonde hij zich tot *aristocraat*, zowel letterlijk als figuurlijk. Na een rijk gevulde wielersloopbaan, waarin hij verschillende adellijke titels en onderscheidingen verwierf, hoefde hij niet meer te werken. Sprintende furor had van hem een rijk man gemaakt. Toch hield hij vast aan een eenvoudige levenswandel. Verworven kapitaal

⁵³⁹ De naam verwijst naar de blauwe luxe-trein die de Franse spoorwegen aan het begin van de eeuw inlegden richting het zuiden van het land. Omwille van de hoge kostprijs, kon enkel een gegoede elite meerijden. Een gegeven dat vergelijkbaar is met de situatie in de zesdaagsen, waar enkel de beste ploegen naar de overwinning konden dingen – de belangen van kleinere ploegen werden resoluut gedwarsboomd (DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 44.)

⁵⁴⁰ DE MAERTELAERE, *100 jaar zesdaagsen*, 43-45.

⁵⁴¹ MOEYAERT, *Van wielersbaan tot ... velo-droom*, 24.

werd zuinig belegd, het volk diende hem als leidraad. Hij stond immers te midden van een volk, dat hem op handen droeg. Jef Scherens was een geliefde sprinter die als ‘negotatiefiguur’ de verbinding vormde tussen twee werelden. Thuis in de wereld van de *beau monde*, werd hij meermaals ontvangen op het Koninklijke Paleis, stadhuizen over het gehele land, recepties en elitaire huldigingen. Bovendien toonde hij zijn welstand, op ontspannende wijze - vliegtuig, auto en motoren waren een statussymbool. Het maakte hem niet minder geliefd bij het volk, dat de sprintvedette op aandoenlijke wijze in de armen sloot.

Jef Scherens was bovendien, omwille van zijn uitzonderlijke palmares als zevenvoudig wereldkampioen, een nationale sportfiguur die de afzonderlijke belangen oversteeg. Iedere wielerminnende Belg, van de Vlaamse polders tot de Waalse Ardennen, plaatste “Poeske” op een voetstuk. Een lyrische en boude stelling, die gestaafd kan worden aan de hand van de toenmalige sportverslaggeving. Zowel in Vlaamse als Franstalige wielerverslaggeving overheerste de positieve bewoording. Toch werd hij voornamelijk naar voren geschoven door de Vlaamse sportpers, wier stem het luidste doorklonk in het nationale medialandschap. Scherens was vlot meertalig, een patriottistische vriend van het Koningshuis en bovendien kosmopolitisch ingesteld – als een ervaren wereldburger, voelde hij zich overal thuis. Wel was hij nergens zo populair als thuis, op Vlaamse bodem.

Aan de hand van een uitgebreide reeks artikelen, afkomstig uit *Sportwereld*, wordt gepeild naar een Vlaamse perceptie rond de toenmalige sprintvedette. Centraal staan de jaarlijkse wereldkampioenschappen, die met voorsprong als het hoogtepunt van het wielersjaar mogen beschouwd worden. De chronologische rij neemt een aanvang in het Duitse Leipzig, waar de wereldkampioenschappen in 1933 georganiseerd werden. De succesvolle editie van 1932, in Rome, kon omwille van de precaire aard van het bronnenmateriaal niet gedocumenteerd worden.

De hand van de sportjournalist is in vele berichten en opiniestukken duidelijk merkbaar. Naast Karel van Wijnendaele, zou de invloed van zijn zoon Willem (1908-1973) doorheen de jaren 1920 gestaag groeien. Vanaf 1926 werd de redactie van het sportblad bijgetreden door Achiël Van den Broeck – in 1929 door Pol Jacquemijns en Jaak Veltman, het journalistieke *alter ego* van Jaak Soëp. Vanaf 1930 werd de krant uitgebreid met een nieuwe bijlage, ‘Het Algemeen Nieuws’ – een succesvolle evolutie om een breder publiek aan te spreken. Nieuwe medewerkers waren vereist, onder meer in de

persoon van Lode Heuvinck. Naast wedstrijdverslagen, zou hij zijn Vlaamse pen scherpen in poëzie en sportbijdragen.⁵⁴²

2.3.1 Leipzig, 1933

Op zondag 13 augustus 1933, in volle aanloop naar de finale van het snelheidstornooi, blikte de krant terug op de verreden reeksen, met speciale aandacht voor uittredend wereldkampioen Jef Scherens. De nationale sprintvedette verkeerde naar eigen zeggen in een blakende wedstrijdvorm: “- Gezond Jef? – Best! – En de forme? – Zoo goed als maar kan. – Ge hebt dan hoop? – En waarom niet?”⁵⁴³ Willem van Wijnendaele voorspelde alvast een glorieuze afloop: “In dit geval zien we Michard tegen Scherens in finaal komen en dan... dan meenen we dat onze Jef voor de tweede maal wereldkampioen zal zijn. Want Poes heeft, na zijn zegen (sic) op Gérardin, op ons en op al de gazetschrijvers een allerbesten indruk gelaten bij zoo verre dat de meesten gelooven dat hij zonder onkans niet geklopt kan worden. Wij hopen het natuurlijk van harte.”⁵⁴⁴

Die zondag zou de langverwachte finale ‘s avonds plaatsvinden, ‘s anderendaags volgde een uitbundig verslag. Jef Scherens had zich voor de tweede maal tot wereldkampioen laten uitroepen, ten nadele van een Michard in topconditie. Willem van Wijnendaele zette zijn eerdere voorspelling kracht bij: “Scherens is eene klas apart. Niemand van de sprinters én de wereld staat op zijne hoogte. (...) Hij is figuurlijk gesproken, een echte kat: soepel, lenig en elastisch. Maar hij is vooral een groot kampioen en nu mag ons kleine landeke fier op hem zijn.”⁵⁴⁵ Vader van Wijnendaele plaatste zich op dinsdag 15 augustus in eenzelfde lijn van eer en glorie, in een aangrijpend wedstrijdverslag: “Na de derde reeks, toen hij zegevierend over de meet vloog, en al het geluk, al de voldaanheid en al de ontlasting, in dat eene en eenige ogenblik, lijk in zijn armen schijn te nemen, om dat alles voor het grijpen in het volk te smijten, in die eenbaarlijke (sic) massa, dan, ... dan hebben we ons ook zo ineens ontlast en luide schruwels van triomf en geluk uitgesmeten.”⁵⁴⁶

In de weken na het wereldkampioenschap zou Jef Scherens te pas en te onpas in de krant opduiken. Na een reeks overwinningen in de traditionele herkansingswedstrijden, werd hij onder meer

⁵⁴² BACKELANDT, Karel [Koarle!] Van Wijnendaele, 51-52.

⁵⁴³ ‘Sfeergesprek vooraf’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (13 augustus 1933), 2.

⁵⁴⁴ W. VAN WIJNENDAELE, ‘Voorbeschouwing op de finale van het snelheidskampioenschap’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (13 augustus 1933), 1.

⁵⁴⁵ W. VAN WIJNENDAELE, ‘Ons klein landeke heeft een groot wereldkampioen: Scherens’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (14 augustus 1933), 1.

⁵⁴⁶ K. VAN WIJNENDAELE, ‘Leve onze Wereldkampioen’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (15 augustus 1933), 1.

gehuldigd in Hofstade en Leuven – gebeurtenissen met een verhoogde media-aandacht in *Sportwereld*.⁵⁴⁷

2.3.2 Parijs, 1934

Op zondag 12 augustus 1934, de eerste dag van het wereldkampioenschap, wist de sportkrant te melden dat onder meer alle favorieten zich via de reeksen geplaatst hadden voor de achtste finale van het sprinttoernooi: Jef Scherens, Louis Gérardin, Lucien Michard, Albert Richter, Lucien Faucheux, Willy Falck Hansen en de Deen Andersen. Een favorietenrol voor tweevoudig wereldkampioen Jef Scherens werd niet uitgesproken, wel toonde men een foto van Louis Gérardin, de vooruitgeschoven wereldkampioen. De Belgen waren echter prominent aanwezig via kanshebber Jef Scherens en Frans “Sooi” Huybrechts – deze laatste had zich na een discutabele nederlaag tegen Michard, via herkansing toch nog kunnen plaatsen voor de finalereeksen. Vaderlandse trots trad plastisch naar voren: *“We zullen natuurlijk geen mosselen roepen voor ze aan wal zijn, maar we mogen onze landgenooten gerust stellen: Scherens en Huybrechts zullen onze kleuren hoog houden.”*⁵⁴⁸

Op maandag 13 augustus was de toon hoofdzakelijk koel en berustend. In een summier artikel werd eerst uitgewijd over de zege van de Italiaan Pola bij de ‘onafhankelijken’, na een felbevochten strijd: *“Mogelijk zeggen we, is de geestdrift in het Italiaansche kamp nog groter dan in dit der Belgen. En dat laat zich volkomen verklaren als men weet dat Scherens voor de derde (sic) maal wereldkampioen is geworden zonder een maal het zwaar te hebben gehad. Er waren, praktisch gesproken, geen tegenstanders voor hem.”* Zijn tegenstander in de wereldfinale, Albert Richter, had hem de voorgaande maanden regelmatig het vuur aan de schenen gelegd maar was ‘een vogel voor de kat’. Ondanks de massale steun voor het thuispubliek, dat fel in de kansen van haar thuisrijder geloofde, liet Richter zich in twee manches overtroeven door “Poeske”. In beide ‘matches’ vertrok Richter op de kop, maar werd hij in de laatste bocht genadeloos voorbijgestoken door Jef Scherens. De sfeer bij de meegereisde Belgische supporters was *“daverend geestdriftig”*.⁵⁴⁹

De krant berichtte op neutrale wijze, alsof ze een wedstrijd vol spanning en sensatie tevoren verkozen zou hebben boven een derde, haast saai verworven wereldtitel: *“Scherens won in die finale op onaantastbare wijze. Hij was sterker in de demarrage dan den Duitscher die voor zijn vertrek erg*

⁵⁴⁷ ‘Scherens gevierd te Hofstade’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (27 augustus 1933), 5; P. VERVOORT, ‘Leuven heeft gisteren Jef Scherens gehuldigd’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (5 september 1933), 2.

⁵⁴⁸ ‘De drie Belgen geplaatst’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (12 augustus 1934), 1.

⁵⁴⁹ ‘De zege van Scherens en Pola’, ‘Hoe Scherens bij de beroepsrijders en Pola bij de liefhebbers wereldkampioenen zijn geworden’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (13 augustus 1934), 1.

gevreest is. Over de derde zege van "Poes" valt er dus niet veel meer te berichten dan dat hij volkomen en verdiend gezegevierd heeft en absoluut de sterkste sprinter is die de wereld in lange jaren gekend heeft."⁵⁵⁰

Op dinsdag 13 augustus verscheen dan weer een lovend opiniestuk, waarin de zegereeks van Jef Scherens tijdens het kampioenschap werd benadrukt. De 'bijzonderen medewerker ter plaatse' wees echter niet op de zwakte van de tegenstand, maar betoogde dat Scherens in het voorbije Wereldkampioenschap geen enkele moeilijkheid had gehad, *"en de oorzaak daarvan schuilt in zijn superioriteit."* Het Duitse thuispubliek was verweesd achtergebleven na de nederlaag van thuisrijder Richter, maar toonde achteraf op sportieve wijze haar sympathie voor de veelvoudige Belgische wereldkampioen. *"Er werd op de Perstribune nog de verwachting uitgesproken, van Duitse zijde natuurlijk, dat Scherens, uit goede kameraadschap voor Richter, deze eene nederlaag in twee achtereenvolgende ritten zou besparen. Scherens nam echter geen enkel risico, en won den tweeden rit precies als den eersten. (...) Dit Wereldkampioenschap heeft Scherens tot eene aparte klasse gestempeld. Niemand zal durven betwijfelen dat Scherens hier heeft bewezen dat hij helemaal alleen vooraan staat. Er is voor het oogenblik geen sprinter die naast hem staat. (...)"*⁵⁵¹

Op woensdag 22 augustus schreef Achiël van den Broeck een lovend opiniestuk over de Belgische wereldkampioenen, Jef Scherens op de piste en Karel Kaers op de weg. Hij presenteerde zichzelf als een kenner van de persoon Jef Scherens, de *"poes"*, de *"tijger"*, de *"panter"*, via de koptitel: 'Ik ken hem als sprinter, als mensch en als vriend'. De typering van Scherens als een wereldkampioen, vreemd van sterallures en dicht bij het volk, werd op slag kracht bijgezet: *"Hoe lang zal wereldkampioen Scherens nog de eenvoudige, sympahtieke volksjongen blijven van Werchter? En daarop zal ik u antwoorden: Zoolang als hij in de beweging zal staan! En dat staat hem zoo schoon als de regenboogtrui zelf!"*⁵⁵²

Jef Scherens bleef echter op verschillende manieren prominent aanwezig in de augustusuitgaven van *Sportwereld*. Op vrijdag 24 augustus is het aan Jaak Veltman om zijn mening te ventileren over de drievoudige sprintkampioen. *"Maar Scherens... wat moet een mensch daar nog van vertellen? Die zegt zoo voor den eersten rit van de beslissing tegen je: "Kijk, daar zal ik den Duitser kloppen" en je kijkt naar die plaats op de piste en inderdaad: "Poes" wandelt spinnend voorbij Richter. Over zulke*

⁵⁵⁰ 'De zege van Scherens en Pola', 1.

⁵⁵¹ 'Ons land heeft maar één sprinter... doch het is de grootste!', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (14 augustus 1934), 1.

⁵⁵² A. VAN DEN BROECK, 'Drie wereldkampioenen', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (22 augustus 1934), 1.

*eenvoudige overwinningen kan een mensch waarlijk niet veel vertellen. Een klasse beter is hij, zeker een klasse.*⁵⁵³ Daarnaast beeldde men een foto af van Scherens als vliegenier, begeleid door het volgende onderschrift: *“De koning van de snelheid vindt dat het op het rijwiel nog niet snel genoeg gaat en bekwaamt zich nu als vliegenier”*.⁵⁵⁴ Prijzende commentaren en heroïsche foto’s deden de lezer fervent wegdromen – een idool was in de maak.

Karel van Wijnendaele kreeg, na afloop van de wereldkampioenschappen, het laatste woord in 1934. Hij zou niet nalaten de dominantie van het Vlaamse wielrennen te benadrukken, maar wees furieus op een gebrek aan inzet en karakter, op een nood aan karaktervolle mensen als Cyriel Van Hauwaert of de zesdaagsrenner “Pier” Van de Velde⁵⁵⁵: *“We moeten niet terugkeeren naar de eerste tijden, van toen onze ridders verachterde mensen waren, op gebied van beschaving. We zien geeren dat ze proper gekleed zijn en deftige burgers worden in de gemeenschap. We zien vooral geeren dat ze er financieel gesproken, op vooruitgaan. En hun tol betalen in de maatschappij op gebied van geestelijken vooruitgang en sociale vorming! Maar verwijven en verwateren?... En te lauw worden om de handen uit de mouwen te halen? Neen, dat mag niet!”* Tegenover deze profetische woorden, schakelde hij binnen een Vlaamse context over op verheerlijkende woorden. Een brief uit Luik - de schrijver werd om onbekende reden niet vermeld – werd geciteerd in het kleine artikel ‘Een sympathiek geluid uit het Waalsche land’. De brief prees de verrichtingen van de Vlaamse ridders te Leipzig - een citaat sloot het artikel af: *“Eere aan de Vlaamsche spierkracht dat ons land op wielergebied weer omhoog geheven heeft.”* De schrijver van het artikel, noch van de Waalse brief, zijn bekend. Aangezien de minzame Waalse briefschrijver een zinsnede à la van Wijnendaele uit de pen liet vloeien, mogen bij dit artikel vraagtekens geplaatst worden.⁵⁵⁶

2.3.3 Brussel, 1935

Op 10 augustus 1935 namen de wereldkampioenschappen wielrennen in eigen land een aanvang, met de Heyzelbaan te Brussel als locatie voor de baandisciplines – het kampioenschap op de weg zou later op de maand in Florennes, nabij Charleroi, georganiseerd worden. Jef Scherens werd bij aanvang van het snelheidstornooi in *Sportwereld* als de te kloppen favoriet geroemd. Ondanks een

⁵⁵³ J. VELTMAN, ‘Nog een bevoegde stem over Leipzig’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (24 augustus 1934), 1.

⁵⁵⁴ ‘Scherens de lucht in’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (24 augustus 1934), 1.

⁵⁵⁵ Pierre “Pier” Van de Velde (1889-1977), uit Lovendegem, schreef naast het Kampioenschap van Vlaanderen in 1921, de zesdaagse van Londen in 1923 op zijn naam (*De Wielersite*, ‘Pierre Van de Velde’, s.d. (<http://www.dewielersite.net/db2/wielersite/coureurfiche.php?coureurid=7483>)).

⁵⁵⁶ K. VAN WIJNENDAELE, ‘Er moet een nieuwe wind gaan waaien door de Belgische wielersport’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (24 augustus 1934), 1; ‘Bewondering voor de Vlaamsche spierkracht’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (24 augustus 1934), 1.

sterk bezet deelnemersveld, met *outsiders* als de Franse tenoren Louis Chaillot (1914-1998) en Roland Ulrich (1913-1971), ging de prominente voorkeur van de krant uit naar Jef “Poeske” Scherens. *“Scherens, die de (...) bijzondere gave heeft zich tegen een wereldkampioenschap in top-forme te kunnen krijgen en nog de moreele steun van eigen publiek heeft.”*⁵⁵⁷ Scherens als toekomstige wereldkampioen, het betrof een zekerheid.⁵⁵⁸

Op zondag 11 augustus werden de reeksen of ‘ziftingswedstrijden’ gereden. Uit analyse van de verschillende manches mocht blijken dat Jef Scherens over een uitstekend vormpeil beschikte, maar toch in zekere mate bevreesd moest zijn voor zijn tegenstander in de halve finale, de Fransman Lucien Michard. In geestdriftige bewoordingen maakt Willem van Wijnendaele echter duidelijk dat één man, en niemand anders de volgende dag de hand zou reiken naar de kroon van wereldkampioen. *“Morgen vormt Scherens het middelpunt der belangstelling. Niet alleen in den velodrom (sic) of in de hoofdstad, maar in het gansche land. Des middags, aan de witgeschuurde houten tafels, op de boerenhoven in de Vlaanders, zullen de sterke zonen van hem spreken, en des avonds, in de stille keuken van rustige huizekes op de heide, romantische meisjes aan hem denken. Jonge gasten zullen van hem dromen, en bejaarde menschen het elkaar met een trilling in de stem vragen: “Zullen we hem nog ooit zien?” Morgen...”*⁵⁵⁹

Op maandag 12 augustus, na zijn glorieuze overwinning op Albert Richter, onthaalde *Sportwereld* de wereldkampioen met gejuich: *“Snelheid is toch een verrukkelijk iets! Het kan u onderst te boven keeren en tot in uw diepste vezelen beroeren.”* Het journalistieke top trio van de sportkrant – Karel van Wijnendaele, Willem van Wijnendaele en Jaak Veltman – liet zijn licht schijnen over de overwinning van Scherens. Elk van hen benadrukte direct of indirect de grootsheid van de Poes binnen zijn vakgebied: *“Hij is niet te kloppen”, “een klas verschil tusschen Poes en zijn konkurrenten”, “wij hebben haar weer leeren spreken, de taal der snelheid”*.⁵⁶⁰

Op dinsdag 13 augustus 1935 kopte de krant op volgende wijze haar voorpagina: ‘Jef Scherens, fenomeen van den sprint!...’. Jef Scherens kwam als viervoudige wereldkampioen immers op gelijke hoogte met vroegere kampioenen als Thorvald Ellegaard of Piet Moeskops. Joris Van den Bergh,

⁵⁵⁷ ‘De Belg Jef Scherens favori voor het Wereldkampioenschap snelheid beroepsrijders’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (10 augustus 1935), 1.

⁵⁵⁸ ‘De wereldkampioenschappen 1935 nemen heden Zaterdag aanvang’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (10 augustus 1935), 1; ‘De onklopbare’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (10 augustus 1935), 1.

⁵⁵⁹ W. VAN WIJNENDAELE, ‘Jef Scherens in het middelpunt der belangstelling’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (11 augustus 1935), 1.

⁵⁶⁰ K. VAN WIJNENDAELE, ‘Kijkjes’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (12 augustus 1935), 1; W. VAN WIJNENDAELE, ‘De snelste wielrenner op de wereld’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (12 augustus 1935), 1; J. VELTMAN, ‘De taal der snelheid’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (12 augustus 1935), 1.

wielerkenner *pur sang*, schreef een opiniestuk waarin hij hamerde op het belang van tactiek – een wedstrijdement waar Jef Scherens tot dan toe ‘niet veel kaas van had gegeten’. Van den Bergh was er van overtuigd dat de spankracht van het wereldkampioenschap 1935 zo hoog lag, net omwille van tactische overwegingen. Tegenstrevers hadden immers na verloop van tijd de enige zwakke plek van Jef Scherens ontdekt: een mindere omgang met tactiek. Terend op zijn fenomenale eindspurt, schoten tactische overwegingen er vaak bij in. Een ‘achilleshiel’ die als snel bestookt zou worden door zijn concurrentie – een spannend wereldkampioenschap had zich voltrokken.⁵⁶¹

De komende dagen zou Scherens een onderwerp worden in allerhande galerijen en overzichten rond de voorbije kampioenschappen. Beschrijven en loftuitingen doken her en der in de sportkrant op. *“Tijger is hij! Een Bengaalsche koningstijger zelfs. Hij is de sprinter, wiens manier van rijden, dwars door merg en beenderen snijdt en rillen doet. Op 50 m. van de meet, hangt hij nog één, tot twee lengten achter. Hij schijnt onbetwistbaar geslagen. De massa zit ademloos! Maar dan! Eensklaps rekt hij zijn tijgerslijf. In razenden rush bliksemt hij zich vooruit. Op 15 m. is hij gelijk! Nog een kramp, een stuiptrekking! De ziel van de tijger zelf, ligt er in: de winnende banddikte is losgewrongen.”*⁵⁶²

⁵⁶¹ J. VAN DEN BERGH, ‘Sprinten is meer dan ’n eindje hardrijden’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (13 augustus 1935), 1.

⁵⁶² W. VAN WIJNENDAELE, ‘Jef Scherens’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuw* (21 augustus 1935), 1.

2.3.4 Zürich, 1936

Na de tourzege van Sylveer Maes in 1936 haalde *Sportwereld* de Vlaamsgezinde loftrompet boven. Karel van Wijnendaele prees zijn ‘roemruchte Vlaamsche zonen’, waarvan Sylveer Maes in een loodzware *tour* de eer tot in de perfectie had verdedigd. Lode Heuvinck stelde voor de gelegenheid een lofdicht op:

*“Harop! Gij sterke Vlaamsche zonen
Die midden in ‘t Fransch sportgeweld
Uw Vlaamsche spierkracht ging vertoonen!
(...)
Die ons zo’n mooie zege meldt...
(...)
Harop! Gij sterke Vlaamsche zonen
Laat nu uw sporen maar ter zij...
Keert weer naar Vlaanderen waar wij wonen,
Gij vocht ons Vlaamsche spierkracht vrij!”⁵⁶³*

In de aanloop naar de wereldkampioenschappen aan het einde van de maand augustus, won Jef Scherens met afgemeten voorsprong de hoog aangeschreven ‘Grote Prijs van Parijs’, door in de finale Louis Gérardin te verslagen. “Toto” werd op 23 augustus in het Prinsenspark voor eigen publiek simpelweg in twee manches geklopt – de zege maakte “Poeske” op slag tot topfavoriet voor het wereldkampioenschap. Als vanouds voorspelde *Sportwereld* een volgende regenboogtrui – “Poes” is immers *“onklopbaar als hij wil.”*⁵⁶⁴

In de week voor het wereldkampioenschap steeg de spanning zienderogen. Karel van Wijnendaele gooide op 26 augustus olie op een hete plaat door in een opiniestuk een voorbeschouwing neer te pennen voor de op til zijnde wereldkampioenschappen. Hij wijdde onder meer uit over Jef Scherens en diens mogelijkheid om een vijfde wereldtitel op rij binnen te halen, een uitzonderlijk unicum. In zijn betoog maakte hij komaf met eerdere kritiek, gericht op de vermeende tactische onkunde van Jef Scherens. Hij stond naar zijn mening ver boven dit tactische gebakkelei – Poeske zou hen als meestertacticus en ervaren ‘linkadoor’ een koekje van eigen deeg toedienen: *“Maar zeggen en doen, zijn twee verschillende dingen. Vooral als ge te doen hebt, met eene “kat” die juist zo sluw is als rap.*

⁵⁶³ L. HEUVINCK, ‘Vlaamsche spierkracht’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (3 augustus 1936), 1.

⁵⁶⁴ ‘Jef Scherens klopt tweemaal Gérardin’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (24 augustus 1936), 1.

*Want in zake tactiek heeft Scherens niet zoveel meer te leren. Hij kent zijn vak, en al de knepen of de streken van het beroep, en zijne tegenstrevers.*⁵⁶⁵

Op zaterdag 29 augustus werd de voorpagina van de krant gevuld met een uitgebreide ode aan Jef Scherens, onder de noemer 'De grootsche poging van Jef Scherens te Zürich: vijfmaal achtereenvolgens wereldkampioen worden': voorbeschouwingen, het programma van de wereldkampioenschappen op de baan, maar bovenal een lyrische ode van Karel van Wijnendaele aan het adres van Jef Scherens. Een ode in kritische zin, die een vergelijking maakte tussen Poeske en eerdere tenoren van de zuivere snelheid. "Koarle" benadrukte het realisme dat primeerde in de beschrijving van de topfavoriet – een realisme dat ook Jef Scherens als mens kenmerkte. Van Wijnendaele trachtte het succes van de atleet Jef Scherens te verklaren, door zich te beroepen op zowel lichamelijke als geestelijke kenmerken. *"Scherens is niet groot, en is niet zwaar, maar alles is zoo evenwijdig en zoo evenwichtig bij hem; en als men wil passen en meten, zal men tot de slotsom komen, dat hij algelijk een atleet is, naar eigen model, wel te verstaan. (...) Zijn hoogste kunde komt hem niet uit de macht, maar wel uit de zenuwen, uit het bloed, dat van 't zuiverste karaat moet zijn. (...) Indien ik wist van niet beschuldigd te worden van aan fanatisme te doen, dan zou ik het uitschruwelen (sic) : Scherens is een fenomeen!"*⁵⁶⁶

Na de reeksen, waarin Scherens een verpletterende indruk maakte door de Australiër Harold Smith terzijde te schuiven, voorspelde Achiel Van den Broeck Jef Scherens een dominante hegemonie, die nog jarenlang zou aanhouden.⁵⁶⁷ In vergelijking met de Deen Ellegaard, die zes wereldtitels veroverde, en een hoge anciënniteit wist voor te leggen aan het einde van zijn loopbaan, stelde hij: *"Veronderstellen wij dat hij zoo lang mee gaat als Ellegaard, dan moet hij, in 1942, nog altijd wereldkampioen zijn. [...] Ik ben geen Flammarion, die eeuwen op voorhand de wentelingen en omwentelingen van het heelal heeft voorgezegd. Maar ik voorgezeg toch, dat Scherens, met zijn sobere levenswijze en zijn karakter, nog verscheidene jaren eerste partij en dan nog wel enkele jaren daarop "een" partij zal spelen in het concert der internationale sprinterssymphonie. Of 't zou moeten zijn dat hij het vliegen verkiest boven het rijden. Maar neen, een tijger kan toch... geen ezel zijn, niet waar?"*⁵⁶⁸

⁵⁶⁵ K. VAN WIJNENDAELE, 'De wereldkampioenschappen 1936 staan voor de deur', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (26 augustus 1936), 1.

⁵⁶⁶ K. VAN WIJNENDAELE, 'Is Scherens misschien een groter sprinter dan Ellegaard of Moeskops, dan Kramer of Friol?', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (29 augustus 1936), 1.

⁵⁶⁷ 'Hoe de Belgen Scherens, Arlet en Collard zich voor de achtste finaal plaatsten', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (30 augustus 1936), 1.

⁵⁶⁸ A. VAN DEN BROECK, 'De grootsche poging van Jef Scherens...', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (30 augustus 1936), 1.

Op maandag 31 augustus vierde de voorpagina van *Sportwereld* feest – Jef Scherens had immers zijn favorietenrol in de finale met verve ingelost, na een makkelijke zege tegen Louis Gérardin. Willem van Wijnendaele beschreef de wedstrijd van moment tot moment, in wilde opbouw naar een climax: *“Hop!... en daar gaat Jef Scherens! De heele velodrom – er zijn wel 4.000 toeschouwers – springt recht, maar ons bloed staat stil. Gedurende enkele sekonden hooren we niets meer, ook niet het gehuil van het volk, alleen hooren we luidop het bonzen van ons hart. Dat is het moment waarop we al den heelen namiddag wachtten. Dat is Scherens’ groote moment!” Na twee snelle reeksen werd Jef Scherens immers vijfvoudig wereldkampioen.*⁵⁶⁹

Achiel van den Broeck zette zijn eigen journalistieke kunnen op de proef, door te stellen dat hij vijf jaar eerder, op 25 februari 1931, een grote carrière zag weggelegd voor Scherens. *“Ons Heer zal ‘t me, hoop ik, wel vergeven, toen heb ik van Jef Scherens een tijger gemaakt en van zijn démarrage, een tijgersprong.”* Van den Broeck bestempelde in 1936 hem als ‘de grootste sprinter ooit’, omwille van de unieke prestatie vijf maal op rij wereldkampioen te worden. Daarnaast wees hij naar de manier waarop. Naast een tactische intelligentie, bewees hij zijn fysieke kunnen aan de hand van snelle rondetijden. Het mooiste van al, mooier dan zijn glorieus overwinningen, bleef zijns inziens echter het nobele karakter van Scherens: *“Ik herhaal, Jef Scherens is een unicum in de wielwereld. Hij is ook een unicum in de galerij der befaamde kampioenen, omdat hij gebleven is, de eenvoudige volksjongen van Werchter. Scherens is “Jef” gebleven, die gedragen wordt op de golvingen eener warme volksliefde.”*⁵⁷⁰

Op dinsdag 1 september blikten vader en zoon van Wijnendaele trots terug op het afgelopen wereldkampioenschap snelheid. Willem maakte echter een kanttekening bij het succes van Poeske, en wees kritisch op de bloedarmoede waaraan de sprintwereld onderhevig is. Een fenomeen als Jef Scherens kende er zijn plaats, maar de tegenstand volgde op geruime afstand. Na de wereldkampioenschappen luwde de aandacht rond de persoon van Poeske Scherens. Toch bleef de berichtgeving hem genegen. Op vrijdag 4 september gunde men de lezer een inkijk in het ‘luxeleven’ van de topsprinter. *“Jef Scherens kan geen dag doorleven, dat er geen sportkronijker bij hem aanklopt. (...) - Veel werk? – Lijk gewoonte? Vanavond in Keulen, de eerste herkansing na Zürich. Een mensch zou dat moeten winnen. Dus een mensch moet zich inspannen. Zaterdag. Vichy. Zondag. Parijs. Maandag. Leuven. Woensdag. Cavaillon. Donderdag, Milaan... enzovoort. – Dus trein en auto*

⁵⁶⁹ VAN WIJNENDAELE, ‘Het meesterstuk van kunstenaar Scherens’, 1.

⁵⁷⁰ A. VAN DEN BROECK, ‘De vijfde wereldkampioen Jozef Scherens’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (31 augustus 1936), 1; 3.

en trein... - Ja, trein en auto en trein... Misschien "vlam" ik het 't toekomend jaar af met m'n vliegmaschine. Dat's beter werk."⁵⁷¹

Karel nam traditiegetrouw het laatste woord door verscheidene renners naast Scherens te plaatsen, maar de vergelijking liep op een bepaald ogenblik spaak – Scherens onderscheidde zich immers omwille van zijn uitzonderlijke kunnen, gekoppeld aan een tactisch vernuft, een opgejaagde innerlijke mens maar een ijzeren koelbloedigheid in de eindspurt. *"Verleden week schreven we: hij is een fenomeen. Toen was hij nog niet voor de vijfde maal te reke Wereldkampioen. [...] Wat ons eens te meer overhaalt om te besluiten: Een wonder stuk menselijke mechaniek, waarop men nooit moe gekeken is, en waarvan den zich niet eens 't einden uit kan praten.*"⁵⁷²

2.3.5 Kopenhagen, 1937

In de week voorafgaande aan de wereldkampioenschappen te Kopenhagen, werd er druk gespeculeerd. Ondanks de mindere vorm van Jef Scherens, werd hij samen met Karel Kaers naar voren geschoven als topfavoriet voor een wereldtitel – favorieten voor de piste en de weg. Toch zou Albert Richter als Duitse landskampioen, nadat hij de fakkel had overgenomen van Tony Merkens, zich ten volle opwerpen als een schaduwfavoriet voor de eindzege.⁵⁷³ In een vertrouwelijk interview met Jaak Veltman sprak Scherens zich uit over zijn toekomst in het baanwielrennen, die hem steeds minder toelachte. Ondanks zijn dominantie leed hij onder hevige twijfels over zijn conditie voor het komende kampioenschap. Daarnaast speelde hij met het idee om zijn brood te gaan verdienen in de luchtvaart, als luchtacrobaat: *"Misschien is 't maar het beste, dat ik luchtakrobaat (sic) word. Er is toch niets meer te verdienen.*"⁵⁷⁴

Karel Van Wijnendaele stelde aanvullend in zijn 'wekelijksche wielerspraatje' dat de velodrooms in België, evenals in Nederland, Duitsland of Frankrijk, een donkere periode ingingen. Stervende zwanen waren het gesloten sportpaleis van Milaan, of de voormalige zesdaagse van Rotterdam. De oorzaak van de treurende ondergang zocht hij zeker bij de renners zelf. Onsportiviteit, wedstrijden waarvan de uitslag tevoren al vast stond en renners die zich niet altijd ten volle gaven, waren schering en inslag, en bovendien een doorn in het oog van wielervader "Koarle": *"Wij hebben destijds*

⁵⁷¹ 'Jef Scherens wacht op den trein', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (4 september 1936), 1.

⁵⁷² K. VAN WIJNENDAELE, 'Een praatje rond Jef Scherens', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (6 september 1936), 1.

⁵⁷³ A. VAN DEN BROECK, 'Een sterke bezetting in de wereldkampioenschappen wielrijden', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (13 augustus 1936), 3.

⁵⁷⁴ J. VELTMAN, 'Jef Scherens rijdt zich opnieuw in forme', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (17 augustus 1936), 1; 3.

de pisterenners gewaarschuwd! Die meenden niet te moeten luisteren! Daarom dat we 't kwaad zagen groeien, en de velodroms uitbloeien!" Hij gaf de pisterenners met een dreigende vinger een strenge vermaning mee: *"Pas op, en maak geen misbruik van het vertrouwen, dat de massa van uwe bewonderaars in u stelt, anders...? Anders loopt de kruik vol water, en gaat ze onder!"*⁵⁷⁵

Jaak Veltman fungeerde voor deze periode als 'specialen verslaggever' binnen het pistemilieu, en schoof voor de wereldproef vier favorieten naar voren: Jef Scherens, Albert Richter, Louis Gérardin en de jonge Nederlander Arie Van Vliet. Bij de favorieten viel op dat Scherens minder 'in forme' was als de voorgaande jaren, in tegenstelling tot een tenor als Gérardin, die naar eigen zeggen *"zelden zoo goed in forme was als nu"*. Richter echter, zag het somber in. Op de vraag wie er in dit open kampioenschap kon winnen antwoordde hij: *"Och, natuurlijk wint Scherens het weer. Ik zie toch geen ander. Gérardin? Hij is wel goed in forme, maar toch niet van het gehalte van Scherens."*⁵⁷⁶ Gérardin verklaarde te Parijs, alvorens in het vliegtuig te stappen voor Kopenhagen, aan de verzamelde pers: *"Als ik er nu niet in slaag het wereldkampioenschap te winnen, word ik stayer. Het maakt me kapot er steeds naast te grijpen."*⁵⁷⁷ Jaak Veltman vermeldde terloops dat Scherens, ondanks zijn vlotte plaatsing voor de finalereeksen, zichzelf niet als favoriet zag voor de wereldtitel: *"Hij wordt letterlijk gevreten door den angst."*⁵⁷⁸

Op maandag 30 augustus werden de gespannen verwachtingen ingelost. Als orgelpunt van een ongelofelijke reeks, won Jef Scherens voor de zesde maal op rij het wereldkampioenschap – een toonbeeld van jarenlange dominantie. Na een finale, waarin hij Arie van Vliet klopte in twee spannende manches, barstte "Poeske" in tranen uit. *"Hangend om zijn hals, en kussend op zijn wangen, trekkend aan zijn trui, zoo leeft de Belgische supportershoop zijn geestdrift uit over de nieuwe zege van Scherens. En het als een espenblad rillend Poeske staat daar machteloos, lacht, terwijl zijn oogen zich met tranen vullen."* Ondanks de overwinning werd duidelijk dat nieuwe machtsverhoudingen op til waren – Arie Van Vliet was naar Scherens' mening immers enorm sterk: *"Dat is niet om uit te houden, die spanning en die onrust. Wat heb ik verschoten in dien eersten rit*

⁵⁷⁵ K. VAN WIJNENDAELE, 'Een wekelijksch wilerpraatje: De Fiskus gaf de velodroms de genadeslag', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (22 augustus 1937), 3-4.

⁵⁷⁶ J. VELTMAN, 'Gérardin en Richter zeggen: "Weer Scherens!"', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (18 augustus 1936), 1.

⁵⁷⁷ J. VELTMAN, 'Gérardin en de sprint', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (8 september 1937), 1.

⁵⁷⁸ J. VELTMAN, 'De laatste strijd van een wereldkampioen', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (27 augustus 1937), 1.

toen Van Vliet zoo hard doorging. Daar had ik mij niet aan verwacht.”⁵⁷⁹ De jonge Nederlander werd een gouden toekomst voorspeld.

2.3.6 Amsterdam, 1938

Op 17 augustus 1938 werd de aandacht van de wielerfan getrokken door een kleine mededeling, met als boodschap dat de lijst van nederlagen, op naam van Jef Scherens, zienderogen aangroeide. Tijdens een snelheidsmeeting in Valkenburg, in volle aanloop naar de wereldproef, was Arie Van Vliet een klasse te sterk voor zowel Albert Richter als Jef Scherens.⁵⁸⁰

Ondanks de mindere vorm van de wereldkampioen, ingegeven door ongeluk en ongeval, geloofde het perslegioen van *Sportwereld* in een zevende opeenvolgende wereldtitel. Na een reeks ophefmakende berichten, verspreid in Franse kranten naar aanloop van het wereldkampioenschap te Amsterdam - op de piste werd de snelheidsproef verreden te Valkenburg - trok men in het verweer. De Franse sportpers had laten uitschijnen dat Jef Scherens, omwille van een ontsteking aan het linker oor, niet zou deelnemen aan het kampioenschap. Deze ‘geruchten’ werden fel aangevochten door Van Wijnendaele en de zijnen, die ten stelligste in een overwinning geloofden.⁵⁸¹ De komende dagen zou de steunbetuiging aanhouden, als reactie tegen een ‘mallemolen van geruchten, roddels en leugens’. Achiel Van den Broeck hamerde op de kansen van de ‘nationale Poes’, en verklaarde dat Jef Scherens als geen ander kon pieken naar bepaalde evenementen, met het wereldkampioenschap als schoolvoorbeeld. De Vlaamse sportpers schaarde zich unaniem achter Scherens. Het is immers zo gevaarlijk “het vel van Bruintje te versjacheren, eer ‘t beest geschoten is.”⁵⁸²

In Amsterdam gingen slechts twee namen over lippen, die van Arie van Vliet en Jef Scherens, als gedroomde finale. Ondanks het prangende besef dat Scherens voor zijn zwaarste wereldkampioenschap ooit stond, werd de krant doorkruist met berichten over hem. De verdedigende wereldkampioen etaleerde een grootse klasse in de reeksen, en plaatste zich gemakkelijk voor de finalewedstrijden – een prestatie die de sportredactie van *Sportwereld* tot tevredenheid stemde.⁵⁸³ “Ik voel mij uitstekend en ge hebt zelf gezien dat ik vandaag goed reed. Dat

⁵⁷⁹ J. VELTMAN, ‘Jef Scherens voor de zesde achtereenvolgende maal wereldkampioen’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (30 augustus 1937), 1-3.

⁵⁸⁰ “‘Scherens’ jongste nederlaag tegen Van Vliet’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (17 augustus 1938), 1.

⁵⁸¹ ‘Geruchten omtrent Jef Scherens fel opgeblazen’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (20 augustus 1938), 1.

⁵⁸² A. VAN DEN BROECK, ‘Jef Scherens gaat niet alleen naar Amsterdam...’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (21 augustus 1938), 1.

⁵⁸³ G. VAN WYNENDAELE, ‘Jef Scherens staat heden voor zijn Zwaarste wereldkampioenschap’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (27 augustus 1938), 1; G. VAN WYNENDAELE, ‘Jef Scherens maakte op den eersten dag der snelheid een zeer gunstigen indruk’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (28 augustus 1938), 3.

geeft mij natuurlijk dubbelen moed."⁵⁸⁴ De zoete woorden van Scherens werden echter op onheilspellende wijze overtroefd door het mentale steekspel dat van Vliet aan de vooravond van de finalereeksen aan de dag legde: *"Ik geloof meer dan ooit morgenavond wereldkampioen te zijn. Ik ben er zelfs zeker van. Ik weet dat ik morgen een eenigste kans krijg en reken er maar op dat ik die niet ongebruikt laat voorbijgaan.*"⁵⁸⁵

Op de sportieve dag des oordeels, maakte Jef Scherens in de finale een zenuwachtige indruk. Arie van Vliet, zegezeiker, liet zich op sleeptouw nemen door Jef Scherens, nonchalant rondkijkend en zwaaiend naar het publiek. Na de eerste reeks, gewonnen door van Vliet, moest Scherens in de tweede reeks een enorme inspanning leveren om de stand in evenwicht te brengen. Een inspanning teveel, zo bleek in de 'belle'. Scherens toonde zich, ondanks een emotionele nederlaag, een waardige verliezer, in de wetenschap dat Van Vliet *"vandaag onbetwistbaar de rapste was"*.⁵⁸⁶ Van Vliet beklemtoonde met stellige zelfzekerheid zijn eigen kunnen door te stellen dat hij *"nooit aan zijn zege getwijfeld had"*. Na afloop verklaarde hij het volgende: *"Ik won redelijk gemakkelijk (...) al was ik toch werkelijk verrast dat Scherens in de tweede reeks nog over mij kon komen. Ik achtte hem daartoe niet in staat, want ik ging vandaag zeer snel. Deze inspanning heeft Jef "vermoord" want in de laatste reeks voelde ik dadelijk bij zijn demarrage dat er de snee uit was. Ik kwam er gemakkelijk op en over.*"⁵⁸⁷

In een nabeschouwing bejubelde Karel van Wijnendaele de Hollandse dominantie. Hij noemde het een goede zaak dat er na Scherens een jeugdige generatie stond te trappelen van ongeduld. Een eerste jongeling, Van Vliet, moest geprezen om zijn klasse. *"Van Vliet is gaan zitten op den troon, die Scherens op Michard veroverde! De eeuwige wet van komen en gaan!"*⁵⁸⁸

In een poging om te gaan met het geleden verlies beriep de krant zich op een journalistieke truc, doordrongen van fictief vermaak. Een kunstgreep, met het oog op een vermeende objectiviteit, uitte zich aan de hand van een lyrische lezersbrief, geschreven door "Hollander". Deze Nederlander, niet bij naam vernoemd, zou in een lezersbrief het staaltje van Scherens' sportiviteit fel smaken: *"Maar*

⁵⁸⁴ G. VAN WYNENDAELE, 'Eerste dag te Amsterdam stond in het teken der regelmatigheid', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (28 augustus 1938), 1.

⁵⁸⁵ 'Ik ben morgenavond wereldkampioen', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (28 augustus 1938), 1.

⁵⁸⁶ G. VAN WYNENDAELE, 'De Hollandse beroepsrenner Arie Van Vliet en de Hollandse liefhebber Jef V.d. Vyver zijn wereldkampioen 1938', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (29 augustus 1938), 1; G. VAN WYNENDAELE, "'Ik was niet sterk en kon me niet tijdig verzetten", zegt ons Jef Scherens', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (29 augustus 1938), 1.

⁵⁸⁷ G. VAN WYNENDAELE, "'Ik heb nooit aan mijn zege getwijfeld'", *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (29 augustus 1938), 1.

⁵⁸⁸ K. VAN WIJNENDAELE, 'De val van een koningdom', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (30 augustus 1938), 1; 3.

*dan uw Scherens! Hij leerde ons al zoo vaak zien, hoe te winnen en hij zal het ons nog vaak doen zien. Maar nu liet hij ons ook nog eens even zien, hoe men verliezen moet en dat vergeten we nooit. (...) En als eenmaal voor onze tegenwoordige wereldkampioenen het uur komt, dat ze voor een groot publiek in een vreemd land geslagen worden, mogen ze zich dan het voorbeeld van Uw Scherens herinneren. Dàt miste ik in de artikelen uit Uw blad en dit verzuim weet ik te moeten wijten aan iets, wat ik Uw nationale bescheidenheid zou willen noemen.*⁵⁸⁹

De nederlaag van de nationale sprintvedette benam de Vlaamse sportpers de adem, na een jarenlange periode van weelde en 'succesvolle saaiheid'. Op latere leeftijd zou Jef Scherens logischerwijze meer en meer de strijd moeten aanbinden, dan zijn wil op te leggen. Het zou internationale sprintwedstrijden niet minder spannend maken.

2.3.7 Milaan, 1939

Omwille van de oorlogsverklaring, die het wereldkampioenschap van 1939 overvleugelde, vond de finale van het snelheidstornooi niet plaats. De Nederlander Arie van Vliet behield op die manier zijn regenboogtrui en zou de sprintgeschiedenis ingaan als 'de langst regerende wereldkampioen ooit'. Gezien de organisatie van een wereldkampioenschap niet aan de orde was tijdens de oorlogsjaren, werd hij immers niet onttroond. Hij zou deze eer delen met Marcel Kint, wereldkampioen op de weg in 1938. Later, in de decennia 1970 en 1980, werd de glorie van Arie van Vliet ruimschoots overtroffen door Koichi Nakano, die zich tien jaar lang tot wereldkampioen liet kronen.

Jef Scherens zou de Tweede Wereldoorlog achteraf jarenlang betreuren en vervloeken. Ze maakte een einde aan een succesvolle periode die hij doorheen de tweede helft van de jaren 1940 nooit zou kunnen evenaren. Op het toppunt van zijn kunnen, werd de sportieve lijn haast doorgesneden door het oorlogsgeweld. Wel tekende hij nog voor verschillende exploten, onder meer in 1947, op de wielerpiste van het 'Parc des Princes'. De prestatie werd uitvoerig belicht door de redactie van *Sportwereld*, onderhevig aan interne hervormingen. Na de fusie met *Het Nieuwsblad* in 1939, zou sportverslaggeving, onder de noemer *Sportwereld*, als bijlage deel uitmaken van de katholieke krant *Het Nieuwsblad*.⁵⁹⁰

⁵⁸⁹ 'Scherens liet zien hoe men verliezen moet', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (31 augustus 1938), 1.

⁵⁹⁰ BACKELANDT, Karel [Koarle!] *Van Wijnendaele*, 42-43.

2.3.8 Parijs, 1947

Het wereldkampioenschap zou in 1947 met bijzondere aandacht gevolgd worden. Jef Scherens werd, na zijn makkelijke plaatsing voor de halve finales, als ouderdomsdeken naar voren geschoven. Torenhoog favoriet was echter Louis Gérardin, die voor eigen publiek alles uit de kast wilde halen om zijn eerste wereldtitel binnen te halen. Na overwinningen tegen onder meer Albert Richter en uittredend wereldkampioen Jan Derksen, veroverde hij een stek in de finale. Poeske, die zich in de halve finale vlot van de jonge Georges Senftleben onttreed, maakte zich op voor een bravourestuk: de hand reiken naar een mythische zevende wereldtitel – een ongeëvenaard record.⁵⁹¹

De Vlaamse sportpers toonde zich vol genegenheid voor een ‘oppersportieve’ Jef Scherens. In het verslag van een woelige snelheidsfinale, liet Willem van Wijnendaele de sprinter zelf aan het woord, in zijn woede richting thuisrijder “Toto” en de wedstrijdjury: *“Mijne Heren ge hebt toch duidelijk gezien dat Gérardin mij gehinderd heeft? (...) In zulke omstandigheden ben ik al te zeer benadeeld om een regelmatige wedstrijd te kunnen rijden. Er is al te veel belang aan dit wereldkampioenschap verbonden, opdat ik mijn enige kans zou laten teloor gaan.”* Louis Gérardin werd gevraagd – het initiatief nam hij zelf niet – het woord te richten tot het publiek, om haar aan te manen kalm te blijven en zich waardig te gedragen tegenover de Belgische Scherens. Op aandringen van “Poeske”, willigde hij deze wens in. Toch verbaasde hij zijn boezemvriend en de wedstrijdjury door enkel op te roepen tot enkele ogenblikken stilte, *“om de twee finalisten in de gelegenheid te stellen, hun kans naar behoren te verdedigen”*.

De sfeer was totaal omgeslagen, het Franse publiek liet zich kenmerken door een gedrag dat de wielersport onwaardig was. *“Jef Scherens had de leiding genomen, en ofschoon hij een slagregen van allerlei mogelijke voorwerpen te trotseren had, waarbij het gefluit, het gehuil en het gejoel niet uit de lucht was, scheen Jef onverstoort zijn gang te gaan.”* In giftige taal, doordrongen van afschuw, beschreef Willem van Wijnendaele de sfeer waarin Jef Scherens de ‘belle’ moest afwerken: *“De stemming welke op dat ogenblik in ’t Prinsenveld heerste was gewoonweg afschuwelijk, het was om op te kotsen: En zeggen dat het daar tussen sportmannen om een wereldtitel ging!”* De reeks kende met Scherens een duidelijke overwinnaar, maar deed de gemoederen enkel nog oplaaien. Onder antipathiek gejuich van het publiek, baande een wenende Scherens zich een weg naar de tribunes. *“Jef nam de wijk naar de cabines, terwijl de kreten “Dief”[,] “Oneerlijke” en allerhande scheldnamen*

⁵⁹¹ W. VAN WIJNENDAELE, ‘38-jarige Scherens heeft een kans een 7^e maal wereldkampioen te worden’, *Het Nieuwsblad* (27 juli 1947), 5.

hem in zijn aftocht vergezelden.”⁵⁹² Na de wedstrijd weigerde hij, fysiek en emotioneel uitgeput, de regenboogtrui in ontvangst te nemen en verliet hij Parijs met de stille trom.

In zijn woedende ventilatie, kon Willem van Wijnendaele het niet laten uit te halen naar Louis Gérardin. Deze verklaarde immers na de wedstrijd geen weet te hebben van een onregelmatigheid tijdens de eerste uitgave van de tweede reeks, en stelde dat hij tijdens het herrijden van deze reeks zelf gehinderd werd door Scherens. Van Wijnendaele diende hem nijdig van repliek: *“Wat het hinderen van zijn eigen persoontje betreft, raaskalt jij (sic) zo maar wat, want eenieder heeft gezien dat Scherens won zoals hij wilde, zonder daarom van één enkele centimeter van zijn lijn af te wijken.”* Cynisch besloot hij: *“Niet Scherens, maar Gérardin werd gehinderd! Frans chauvinisme op zijn best!”*⁵⁹³

De komende dagen zou men geregeld terugblikken op snelheidsfinale van het wereldkampioenschap - een zwarte bladzijde uit het boek van de wielergeschiedenis. Op 30 juli plaatste Willem van Wijnendaele een laatste cynische sneer, als begeleidende tekst voor een foto van Poeske als afgetekende winnaar. *“Deze foto bewijst meer dan woorden met welk gemak onze landgenoot de Fransman Gérardin in de finale voor het wereldkampioenschap sloeg (sic). De ontgoocheling van het Parijse publiek was zo groot dat het zich waarlijk op een gemene wijze tegenover onze landgenoot gedroeg. [En] dan zegt men dat het licht uit het Zuiden moet komen!”*⁵⁹⁴

⁵⁹² W. VAN WIJNENDAELE, ‘Franse furie in het Prinsenspark’, *Het Nieuwsblad* (28 juli 1947), 5-6.

⁵⁹³ W. VAN WIJNENDAELE, ‘Ik heb Jef niet opzettelijk gehinderd’, *Het Nieuwsblad* (28 juli 1947), 6.

⁵⁹⁴ W. VAN WIJNENDAELE, ‘De 38-jarige Scherens voor de zevende maal wereldkampioen’, *Het Nieuwsblad* (30 juli 1947), 5.

Besluit

Jef Scherens zou al op jonge leeftijd de basis leggen voor een rijkgevulde wielersportloopbaan. In de lijn van diverse generaties volkse hardrijders, liet hij een eenvoudige afkomst op de fiets dan ook definitief achter zich. Naast wegwedstrijden, trad hij eveneens aan in veldritwedstrijden. Het maakte hem tot een veelzijdige atleet, die een natuurlijke voorgift aan een sterke mentale kracht kon koppelen. Hij wilde immers stevast winnen, enerzijds gedreven door de economische realiteit, anderzijds door een ontembare competitiedrang. Geleidelijk aan verwierf hij naam en faam in het lokale wielercircuit, om succesvol door te stoten naar de prestigieuze wereld van de sprint. Een natuurlijke aanleg voor acrobatie en sport, zou hem in het 'internationale snelheids circus' geen windeieren leggen. De financiële belangen, waar de discipline van doordrongen was, waren ronduit verbluffend.

Als grootverdiener van de wielersport, zou hij zich opwerpen als een idool van twee werelden. Opgestaan uit het volk, vergat hij nooit zijn eenvoudige afkomst en zou hij zich steeds laten omringen door het volk. Ronkende overwinningen, in een verheerlijkend daglicht geplaatst door de Vlaamse wielersporters, maakten hem tot een vooroorlogs idool. Geliefd door ieder, van krantenjongen tot landsvorst, groeide stelselmatig een aura van populariteit en idolatrie. Jef Scherens leidde een welvarend leven, waarin hij in nauw contact stond met de hogere klassen van de samenleving, een eigen vliegtuig bezat en hoog kon opgeven van zijn adellijke verworvenheid. Toch hield hij, principieel en rigoureuus, vast aan een volkse levensethiek van eenvoud, bescheidenheid en inspanning.

Tot zijn grote spijt, brak de oorlog een succesvolle traditie. Na 1945 zou Jef Scherens zijn wielersportloopbaan hervatten, maar bleef een jarenlange hegemonie uit. Het deed geen afbreuk aan wat hij eerder presteerde, maar maakte wel dat zijn persoonlijke glorie van generatie op generatie zou vervagen. De sprintdiscipline, die na de jaren 1940 de hoge toppen van weleer niet meer zou scheren, kende een droevige teneur. Stilaan drong zich een gebrek aan belangstelling op, ten nadele van de roemrijke herinnering aan het fenomeen "Poeske" Scherens, gedragen door de golven van een populair sprintgebeuren. De gedetailleerde tijdschets, die het voorbije onderzoek naar voren heeft gedragen, heeft een veelzijdig fenomeen van verschillende zijden belicht.

Bibliografie

1. Bronnen

1.1 Onuitgegeven bronnen

1.1.1 Archieven

- BRUSSEL, Stadsarchief. Fonds van de burgemeester.
- HOFSTADE, Van Landeghemarchief. Wielrennen – doos 135: Alles over zesdaagsen (uitslagen, historiek, renners,...).
- HOFSTADE, Van Landeghemarchief. Wielrennen – doos 137: Baanspecialiteiten.
- HOFSTADE, Van Landeghemarchief. Wielrennen – doos 172: Biografieën Wielerkampioenen.
- LEUVEN, Stadsarchief. Map Jef Scherens.
- LEUVEN, Stadsarchief. Map 6954 – Stadsbestuur van Leuven.
- LEUVEN, Stadsarchief. Map O. nr. 10.478 - 'Stoempersclub'.
- ROESELARE, Wielermuseum. Map Jef Scherens.

1.1.2 Correspondentie

- E-mail van Paul Scherens (Leuven), 16 augustus 2011.

1.2 Uitgegeven bronnen

1.2.1 Boeken

- BEFFORT, A., *Jef Scherens* (Ignis édite la vie de nos champions, n°3), Brussel, s.d..
- GOOSSENS, M., *De onvergelykbare loopbaan van Poeske Scherens: verschenen in de "De Haachtenaar" tussen 3 november 1962 en 17 oktober 1964*, Haacht, 1964.
- HEERKENS, N., *Zijn eerste zesdaagsche*, Helmond, 1934.
- MATTHYS, G., *1934-1936* (De galerij der wielerkampioenen. 7^e Deel), Gent, 1947.
- VAN DEN BERGH, J., *Te midden der kampioenen*, Baarn, 1981, 47.
- VAN DEN BROECK, A., *Jef Scherens, de Caruso uit de sprinterswereld*, Antwerpen, 1948.
- VAN WIJNENDAELE, K., *Het rijke Vlaamsche wielerleven*, II, Gent, 1942.

1.2.2 Kranten en tijdschriften

* Overzicht gebruikte kranten

- *Gazet van Antwerpen*
- *Het Laatste Nieuws*
- *Het Nieuwsblad*
- *Het Volk*
- *Journal des petites affiches*
- *Le Miroir des Sports*
- *Les Sports*
- *Miroir Sprint*
- *Ons Sportblad*
- *Sport 80*
- *Sportrevue*
- *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*

* Artikelen

- '30^e Grote Prijs Jef Scherens', *Het Laatste Nieuws*, bijzondere uitgave, augustus 1996.
- 'Bewondering voor de Vlaamsche spierkracht', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (24 augustus 1934), 1.
- COLLIGNON, A., 'Un jury éclectique décernera le "Trophée du mérite sportif"', *Les Sports* (10 november 1933), 1.
- CORNAND, J., 'Wanneer Jef Scherens aan 't vertellen gaat', *Het Volk* (5 juni 1957).
- DAMAN, F., 'Vaarwel Poeske', *Sport 80*, 33 (1986), 61.
- 'De Belg Jef Scherens favori voor het Wereldkampioenschap snelheid beroepsrijders', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (10 augustus 1935), 1.
- 'De drie Belgen geplaatst', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (12 augustus 1934), 1.
- 'De huldiging van Scherens te Leuven', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (6 september 1936), 1.
- 'De onklopbare', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (10 augustus 1935), 1.
- 'De wereldkampioenschappen 1935 nemen heden Zaterdag aanvang', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (10 augustus 1935), 1.
- DE WETTER, A., 'Joinard wil zelf naar Brussel komen', *Het Nieuwsblad* (29 juli 1947), 5.

- ‘De zege van Scherens en Pola’, ‘Hoe Scherens bij de beroepsrijders en Pola bij de liefhebbers wereldkampioenen zijn geworden’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (13 augustus 1934), 1.
- ‘Geruchten omtrent Jef Scherens fel opgeblazen’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (20 augustus 1938), 1.
- ‘Het hoekje van onze lezers: Het ontstaan van den bijnaam “Poes”’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (24 september 1936), 2.
- HEUVINCK, L., ‘Vlaamsche spierkracht’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (3 augustus 1936), 1.
- ‘Hoe de Belgen Scherens, Arlet en Collard zich voor de achtste finaal plaatsten’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (30 augustus 1936), 1.
- ‘Huldiging Jef Scherens’, *Het Laatste Nieuws* (5 september 1933), 7.
- HUTTIER, R., ‘Jef Scherens, jeune coureur de très grande classe, champion du monde de vitesse 1932’, *Le Miroir des Sports*, 671 (1932), 216-217.
- HUTTIER, R., ‘Médiocre figuration Française aux championnats du monde cyclistes de vitesse à Amsterdam, où les Hollandais se taillent la part du lion, et où le Belge Scherens, le sprinter invincible, est battu !’, *Le Miroir des sports*, 1026 (1938).
- HUTTIER, R., ‘Pour la première fois depuis sept ans, aucun Français ne figure au finale du championnat du monde de vitesse’, *Le Miroir des sports*, 785 (1934), 232.
- ‘Ik ben morgenavond wereldkampioen’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (28 augustus 1938), 1.
- ‘Jef Scherens klopt tweemaal Gérardin’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (24 augustus 1936), 1.
- ‘Jef Scherens wacht op den trein’, *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (4 september 1936), 1.
- ‘Jef “Poeske” Scherens overleden’, *Het Nieuwsblad* (11 augustus 1986).
- ‘Jef “Poeske” Scherens (1909-1986)’, *Het Nieuwsblad* (11 augustus 1986).
- *Journal des petites affiches* (4 september 1932), 29.
- *Journal des petites affiches* (11 september 1932), 31.
- *Journal des petites affiches* (2 september 1934), 21.
- *Journal des petites affiches* (9 september 1935), 1; 23.
- ‘La remise du “Grand Prix Fernand Jacobs” au lauréat de 1930, Hyacinthe Roosen’, *Les Sports* (9 januari 1932), 1.
- ‘Le Belge Scherens chez les professionnels, le Hollandais Van Egmond chez les amateurs, sont champions du monde cyclistes de vitesse 1933’, *Le Miroir des sports*, 727 (1933), 133.

- 'Leuven heeft Scherens waardig gehuldigd', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (7 september 1937), 1.
- 'Ons land heeft maar één sprinter... doch het is de grootste!', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (14 augustus 1934), 1.
- 'Scherens de lucht in', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (24 augustus 1934), 1.
- 'Scherens en Kaers gehuldigd te Leuven', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (23 augustus 1934), 1.
- 'Scherens gevierd te Hofstade', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (27 augustus 1933), 5.
- "'Scherens' jongste nederlaag tegen Van Vliet', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (17 augustus 1938), 1.
- 'Scherens liet zien hoe men verliezen moet', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (31 augustus 1938), 1.
- 'Sfeergesprek vooraf', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (13 augustus 1933), 2.
- 'Sprinters in zesdagenkoersen', *Gazet van Antwerpen* (11 februari 1934).
- 'Staakt Jaak Arlet het rijden?', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, 12 augustus 1935, 2.
- TERBEEN, F., 'A 38 ans, Jeff Scherens est devenu champion du monde de vitesse pour la 7^e fois en triomphant de Gérardin dans une ambiance follement houleuse', *Miroir Sprint*, 62 (1947), 8-10.
- VAN DEN BERGH, J., 'Sprinten is meer dan 'n eindje hardrijden', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (13 augustus 1935), 1.
- VAN DEN BROECK, A., 'De grootsche poging van Jef Scherens...', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (30 augustus 1936), 1.
- VAN DEN BROECK, A., 'De schitterende loopbaan van L. Michard', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (1 september 1936), 2.
- VAN DEN BROECK, A., 'De vijfde dubbele wereldkampioen Jozef Scherens', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (31 augustus 1936), 1; 3.
- VAN DEN BROECK, A., 'Drie wereldkampioenen', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (22 augustus 1934), 1.
- VAN DEN BROECK, A., 'Een sterke bezetting Oin de wereldkampioenschappen wielrijden', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (13 augustus 1936), 3.
- VAN DEN BROECK, A., 'Jef Scherens gaat niet alleen naar Amsterdam...', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (21 augustus 1938), 1.
- VAN DEN BROECK, A., 'Jef Scherens gevierd te Mechelen', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (24 augustus 1934), 1.

- VAN DER STUYFT, A., 'Sportpaleis-Antwerpen richt den "Bol d'Or" in op 31 december en 1 januari', *Sportrevue* (23 december 1934), 14.
- VAN HELMONT, J., 'Het hoekje van onze lezers: Scherens van nu en de poes van 10 jaar vroeger', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (22 september 1936), 2.
- VAN LANDEGHEM, J., "'Poeske" Scherens sprint zich in het peloton "der sterken"', *Gazet van Antwerpen* (17 februari 1979).
- VAN WYNENDAELE, G., 'De Hollandse beroepsrenner Arie Van Vliet en de Hollandse liefhebber Jef V.d. Vyver zijn wereldkampioen 1938', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (29 augustus 1938).
- VAN WYNENDAELE, G., 'Eerste dag te Amsterdam stond in het teeken der regelmatigheid', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (28 augustus 1938), 1.
- VAN WYNENDAELE, G., "'Ik heb nooit aan mijn zege getwijfeld"', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (29 augustus 1938), 1.
- VAN WYNENDAELE, G., "'Ik was niet sterk en kon me niet tijdig verzetten", zegt ons Jef Scherens', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (29 augustus 1938), 1.
- VAN WYNENDAELE, G., 'Jef Scherens maakte op den eersten dag der snelheid een zeer gunstigen indruk', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (28 augustus 1938), 3.
- VAN WYNENDAELE, G., 'Jef Scherens staat heden voor zijn Zwaarste wereldkampioenschap', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (27 augustus 1938), 1.
- VAN WIJNENDAELE, K., 'De val van een koningdom', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (30 augustus 1938), 1; 3.
- VAN WIJNENDAELE, K., 'De wereldkampioenschappen 1936 staan voor de deur', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (26 augustus 1936), 1.
- VAN WIJNENDAELE, K., 'Een praatje rond Jef Scherens', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (6 september 1936), 1.
- VAN WIJNENDAELE, K., 'Een wekelijksch wielerspraatje: De Fiskus gaf de velodroms de genadeslag', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (22 augustus 1937), 3-4.
- VAN WIJNENDAELE, K., 'Er moet een nieuwe wind gaan waaien door de Belgische wielersport', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (24 augustus 1934), 1.
- VAN WIJNENDAELE, K., 'Is Scherens misschien een groter sprinter dan Ellegaard of Moeskops, dan Kramer of Friol?', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (29 augustus 1936), 1.
- VAN WIJNENDAELE, K., 'Kijkjes', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (12 augustus 1935), 1
- VAN WIJNENDAELE, K., 'Leve onze Wereldkampioen', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (15 augustus 1933), 1.

- VAN WIJNENDAELE, W., '38-jarige Scherens heeft een kans een 7^e maal wereldkampioen te worden', *Het Nieuwsblad* (27 juli 1947), 5.
- VAN WIJNENDAELE, W., 'De 38-jarige Scherens voor de zevende maal wereldkampioen', *Het Nieuwsblad* (30 juli 1947), 5.
- VAN WIJNENDAELE, W., 'De snelste wielrenner op de wereld', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (12 augustus 1935).
- VAN WIJNENDAELE, W., 'De vijfde dubbele wereldkampioen Jozef Scherens', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (31 augustus 1936), 3.
- VAN WIJNENDAELE, W., 'Franse furie in het Prinsenpark', *Het Nieuwsblad* (28 juli 1947), 5-6.
- VAN WIJNENDAELE, W., 'Het meesterstuk van kunstenaar Scherens', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (31 augustus 1936), 1.
- VAN WIJNENDAELE, W., 'Heysel, Babeltoren 1935 der wielerbeweging', *Sportwereld* (11 augustus 1935), 1.
- VAN WIJNENDAELE, W., 'Ik heb Jef niet opzettelijk gehinderd', *Het Nieuwsblad* (28 juli 1947), 6.
- VAN WIJNENDAELE, W., 'Jef Scherens', *Sportwereld en het Algemeen Nieuw* (21 augustus 1935), 1.
- VAN WIJNENDAELE, W., 'Jef Scherens in het middelpunt der belangstelling', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (11 augustus 1935), 1.
- VAN WIJNENDAELE, W., 'Ons klein landeke heeft een groot wereldkampioen: Scherens', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (14 augustus 1933), 1.
- VAN WIJNENDAELE, W., 'Voorbeschouwing op de finale van het snelheidskampioenschap', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (13 augustus 1933), 1.
- VELTMAN, J., 'De laatste strijd van een wereldkampioen', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws*, (27 augustus 1937), 1.
- VELTMAN, J., 'De taal der snelheid', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (12 augustus 1935), 1.
- VELTMAN, J., 'Gérardin en de sprint', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (8 september 1937), 1.
- VELTMAN, J., 'Gérardin en Richter zeggen: "Weer Scherens!"', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (18 augustus 1936), 1.
- VELTMAN, J., 'Jef Scherens rijdt zich opnieuw in forme', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (17 augustus 1936), 1; 3.
- VELTMAN, J., 'Jef Scherens voor de zesde achtereenvolgende maal wereldkampioen', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (30 augustus 1937), 1-3.

- VELTMAN, 'Nog een bevoegde stem over Leipzig', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (24 augustus 1934), 1.
- VERVOORT, P., 'Leuven heeft gisteren Jef Scherens gehuldigd', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (5 september 1933), 2.
- 'Vijftig jaar geleden debuteerde Jef Scherens als pisterenner', *Ons Sportblad* (30 oktober 1978).
- 'Wereldkampioen Scherens te midden der zijnen gehuldigd', *Sportwereld en het Algemeen Nieuws* (8 september 1936), 2.

1.2.3 Data en statistieken

- BEVING, P. en VAN LAETHEM, A., *Le cyclisme*, Brussel, 1935, 285.
- LAFOSSE, B., *Wielersportvaria 1946*, Deerlijk, 1946.
- *Sportwereld's Almanak voor het jaar 1936*, Brussel, 1936.
- *Sportwereld's Almanak voor het jaar 1937*, Brussel, 1937.
- VAN SCHOONDERWALT, F., *Alles uit de kast: Van Armstrong tot Zoetemelk: Overzicht van profrenners en hun erelijsten*, Baarn, 2006.

1.3 Orale bronnen

- Interview met Paul Scherens, 29 november 2010.

1.4 Audiovisuele bronnen

- DE SAEDELEER, R., STASSIJNS, M. en VANLOMBEEK, M., *De Ronde van Vlaanderen*, video, BRT, 1993.
- *Sporza Videozone, Retro*, '9 augustus 1986: Jef "Poeske" Scherens is overleden', s.d. (http://www.sporza.be/cm/sporza/videozone/MG_retro/2.6620/1.572265.)
- WEBER, R. en SCHOLL, T., *Auf der Suche nach Albert Richter – Radrennfahrer*, TV-documentaire, ARD, 1990.

2. Literatuur

2.1 Monografieën

- ARNAUD, P., 'Sportifs de tous les pays...!', *Les origines du sport ouvrier en Europe*, Parijs, 1994.
- BACKELANDT, F., CORNILLIE, P. en VANWALLEGHEM, R., *Karel [Koarle!] Van Wijnendaele: Vader van de Ronde van Vlaanderen*, Tielt en Gent, 2006.
- BAUDRILLARD, J., *La société de la consommation : ses mythes, ses structures*, Parijs, 1983.
- BENSON, L., *Images, heroes, and self-perceptions: the struggle for identity—from mask-wearing to authenticity*, New Jersey, 1974.
- BOESMAN, J., *De vliegende neger & de kleine koningin: Major Taylor en het begin van de Tour de France*, Amsterdam en Antwerpen, 2008.
- BROHM, J.-M., *Sociologie politique du sport* (Corps et Culture, n° 5), Parijs, 1976.
- BURKE, P., *Volkscultuur in Europa: 1500-1800*, Amsterdam, 1990.
- CASTEELS, R. en VANDEGOOR, G., *1914 in de regio Haacht: kleine dorpen in de grote oorlog*, Haacht, 1993.
- CORNILLIE, P., GELDHOF, P. en VANYSACKER, D., *Helden van het veld: het succesverhaal van de Belgische wereldkampioenen cyclocross (1966-2006)*, Roeselare, 2006.
- CORNILLIE, P., *Marcel Kint. De langst regerende wereldkampioen ooit*, Kortrijk, 2011.
- DE MAERTELAERE, R., *100 jaar zesdaagsen: de mannen van de nacht*, Eeklo, 2000.
- DE VUYST, W., *Verslaggeving en wielrennen : een historische vergelijkende inhoudsanalyse*, Ongepubliceerde licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, departement communicatiewetenschap, 2004.
- DESAIR, D., *100 Jaar Jef 'Poeske' Scherens*, Tentoonstellingsbrochure, Werchter, 2009.
- DIVINE, A. e. a., *America: Past and Present*, Glenview en Londen, 1987.
- DURET, P., *Sociologie du sport* (Que sais je ?), Parijs, 2008.
- FINDLING, J. E. en PELLE, K. D., *Encyclopedia of the modern olympic movement*, Londen, 2004.
- FRANZ, R., *Der vergessene Weltmeister: Das rätselhafte Schicksal des Radrennfahrers Albert Richter*, Bielefeld, 2007.
- FREIDEL, F., *The presidents of the United States of America*, Washington, 1978.
- FUCHS, J. M. en SIMONS, W. J., *Geschiedenis van de fiets*, Alkmaar, 1967.
- GARTON, S., *Histories of Sexuality*, New York, 2004.

- GELDHOF, P. en VANYSACKER, D., *En de broodrenner, hij fietste verder. Het wielrennen in België tijdens WO II*, Leuven, 2005.
- GODDEERIS, I. en HERMANS, R. red., *Vlaamse migranten in Wallonië: 1850-2000*, Leuven, 2011.
- GUARNERI, C., *America in the world: United States history in global context*, Boston, 2007.
- HAMELS, J., *Wielerpereels uit de regio Haacht*, Herent, 2008.
- HEEREN, M., *Het creëren van een vedette : het fenomeen Pfaff*, Ongepubliceerde licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, departement communicatiewetenschap, 1988.
- HOUTHAEVE, R. en LECLUYSE, N., *Van grote en kleine wielergoden. Moorslede: bakermat van de wielersport*, Izegem, 1991.
- JACOBS, J. en VAN DOORNE, B., *De Vlaamse Wielerkoningen*, Tielt, 1979.
- JUDT, T., 'America Has Gone Mad. Anti-Americanism in Historical Perspective', *Past Imperfect. French Intellectuals, 1944-1956*, Berkeley, 1992.
- JUDT, T., *Na de oorlog: een geschiedenis van Europa sinds 1945*, Amsterdam en Antwerpen, 2008.
- JUDT, T., *Un passé imparfait: Les intellectuels en France* (Pour une histoire du Xxe siècle), Parijs, 1992.
- KLAPP, O. E., *Collective search for identity*, New York, 1969.
- LAMON, L. en VAN HAMME, M., *Van Thys tot Nys: 100 jaar Belgisch Kampioenschap veldrijden*, Antwerpen, 2010.
- MAGNANE, G., *Sociologie du sport : situation du loisir sportif dans la culture contemporaine* (Collection Idées, n° 57), Parijs, 1964.
- MASO, B., *Het zweet der goden*, Amsterdam, 1990.
- MATHY, T., *Les géants du cyclisme belge : 75 ans de victoires ininterrompues*, Brussel, 1974.
- MISOTTEN, G. en DESMET, L., *Vaartkom Weerspiegeld* (Straathistoires, Leuvense buurten in woord en beeld, n° 1), Leuven, 2008.
- MOEYAERT, B., *Van wielersbaan tot ... velo-droom: de geschiedenis van het baanwielrennen in België van 1890 tot 2003*, Ongepubliceerde licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, departement geschiedenis, 2003.
- OVERY, R. J., *The Inter-War Crisis: 1919-1939* (Seminar Studies in History), Londen, 2007.
- REYNEBEAU, M., *Een geschiedenis van België*, Tielt, 2005.
- VAN REYBROUCK, D., *Congo: Een geschiedenis*, Amsterdam, 2010.
- VANWALLEGHEM, R., *De Ronde van Vlaanderen: De ziel, de helden, het epos*, Tielt, 2003.

- VANYSACKER, D., *Koersend door een eeuw Italiaanse en Belgische geschiedenis: De Italo-Belgische connectie in en rond het wielerpeloton*, Leuven en Den Haag, 2009.
- VAN LANDEGHEM, J., *Onsterfelijke wereldkampioenen wielrennen*, Antwerpen, 2001.
- VEBLEN, T., *The Theory of the Leisure Class: An Economic Study of Institutions*, New York, 1953.
- VOIGT, C., *De hardloper*, Amsterdam, 2000.

2.2 Artikelen

- BENALI, A., 'Miguel (oftewel: de dood van een kommaneuwer)', *De Muur: Wielertijdschrift voor Nederland en Vlaanderen*, 25 (2009).
- GROSJEAN, R., 'En souvenir', A. VAN DEN BROECK red., *Tentoonstelling Trofeen Jef Scherens*, Tentoonstellingsbrochure, Leuven, 1947.
- HAMELS, J., 'Renners uit onze regio: de kampioenen van België in de jeugdreeksen', *HOGT*, 3 (2007).
- HEYLEN, S., 'Steden omringd door dorpen. De economische ontwikkeling', R. VAN UYTVEN e.a. red., *Geschiedenis van Brabant: van het hertogdom tot heden*, Leuven, 2004.
- KROES, R., 'Anti-Americanism and Anti-Modernism in Europe : Old and Recent Versions', A. STEPHAN red., *Americanization and anti-americanism: The German encounter with American culture after 1945*, New York, 2006.
- KROON, J., 'Georges Speicher, 1933. Crise? Quel crise?', *De Muur: Wielertijdschrift voor Nederland en Vlaanderen*, 25 (2009).
- KRÜGER, A., 'Germany: The Propaganda Machine', A. KRÜGER en W. MURRAY red., *The Nazi Olympics: Sport, Politics and Appeasement in the 1930s*, Illinois, 2003.
- LABRIE, A., 'Het verlangen naar zuiverheid', R. VAN DER LAARSE, A. LABRIE en W. MELCHING red., *De hang naar zuiverheid. De cultuur van het moderne Europa*, Amsterdam, 1998.
- LAITEM, H., 'Poeske, kat met zeven levens', *De Muur: Wielertijdschrift voor Nederland en Vlaanderen*, 14 (2006).
- LAMBERTS, E., 'België sinds 1830', J. C. H. BLOM en E. LAMBERTS red., *Geschiedenis van de Nederlanden*, Baarn, 2008.
- RENSON, R. en VANLEEUWE, T., 'Sport en de Vlaamse beweging aan de Leuvense universiteit (1835-1914)', *Onze Alma Mater*, 37 (1983).
- ROODENBURG, H., 'Ideologie en volkscultuur: het internationale debat', T. DEKKER, H. ROODENBURG en G. ROOIJAKKERS red., *Volkscultuur: een inleiding in de Nederlandse etnologie*, Nijmegen, 2000.

- 'T HART, K., 'De stem van Heinz Jakobi', *De Muur: Wielertijdschrift voor Nederland en Vlaanderen*, 25 (2009).
- VANYSACKER, D., 'Jef Scherens', *Nationaal Biografisch Woordenboek*, XVIII, Brussel, 2007.
- VAN AERSCHOT, A., 'De pioniers van de Haachtse wielersport', *HOGT*, 03 (1988), 145.
- VAN DE CASTEELE, E., 'Activisme en repressie: De mislukte jacht op de flaminganten', *Knack* (13 april 2011).
- VAN DEN BROECK, A., 'Jozef Scherens', A. VAN DEN BROECK red., *Tentoonstelling Trofeen Jef Scherens*, Tentoonstellingsbrochure, 1947.
- VAN DIJCK, M. en VAN MOLLE, L., 'Arme en rijke boeren. Landbouw en platteland in een wijde cirkel rond de hoofdstad (1880-1950)', J. DE MAEYER en P. HEYRMAN red., *Geuren en kleuren: een sociale en economische geschiedenis van Vlaams-Brabant, 19^{de} en 20^{ste} eeuw*, Leuven, 2001.
- VAN ZUTPHEN, N., 'Sociale geschiedenis van het fietsen te Leuven, 1880-1900', L. VAN BUYEN red., *Fiets en film rond 1900: moderne uitvindingen in de Leuvense samenleving* (Arca Lovaniensis artes atque historiae reserans documenta. Jaarboek 8), Leuven, 1979.
- VERHEGGHE, W., 'Keizer en Kannibaal', *De Muur: Wielertijdschrift voor Nederland en Vlaanderen*, 25 (2009).

3. Internetsites

- <http://www.mémoire-du-cyclisme.com>
- <http://www.dewielersite.net>
- <http://www.ethesis.net>
- <http://kevindevries.blogs.dmci.hva.nl>
- <http://vandersloten.be>
- <http://www.rabc1882.be>
- <http://vub.ac.be>
- <http://ancien.oraniencycliste.net>
- <http://www.hockey.be>
- <http://knack.rnews.be>
- <http://www.zesdaagsebrabant.nl>
- <http://www.belgianaeroclub.be>

4. Materiële bronnen

- 'Wielrennen', infobord in Sportimonium Hofstade.
- 'Wielrennen', opschrift in Sportimonium Hofstade.

5. Lijst gebruikte afkortingen

A.C.R.B.: Aero Club Royale de Belgique

B.W.B.: Belgische Wielrijdersbond

F.V.B.: Fédération Vélocipédique Belge

K.B.A.C.: Koninklijke Belgische Aero Club

K.B.W.B.: Koninklijke Belgische Wielrijdersbond

L.A.W.: League of American Wheelmen

L.N.A.R.: Ligue Nationale Pour l'Amélioration des Routes

L.V.B.: Ligue Vélocipédique Belge

N.C.A.: National Cycling Association

R.L.V.B. : Royal Ligue Vélocipédique Belge

SAB: Stadsarchief Brussel

SAL: Stadsarchief Leuven

SH: Sportimonium Hofstade

U.C.I.: Union Cycliste International

U.V.F.: Union Vélocipédique Français

VLA: Van Landeghemarchief

WMR: Wielermuseum Roeselare

Bijlage 1: Lofteksten in Leuven, huldiqing in 1932

*“Poeske, Poeske, gij vlugge kat!
Wijl ge op uw wieltje zat,
In het verre macaroniland,
Toonde gij uw tiggertand.
Wij, vrienden der teringlijders,
Gekend als goede belijders,
Sluiten aan bij uw roem en eer,
Brenge U hulde en wensen nog meer.”*

*“Dank zij Scherens machtige tiggersprong,
Was het Michard die zijn laatste liedje zong.”*

*“Rome, Brussel, Amsterdam of Parijs,
Voor Poeske overal de eerste prijs!”*

*“Poeske is een As,
‘k Wou dat ik het was.”*

*“Poes zei te Rome, miauw miauw
En het Franse haantje bezweek onder de klauw.”*

*“Jefke Scherens was de knapste,
Te Rome in de sprint.
Toonde Poeske zich de rapste,
Daarom is hij door ieder bemind.
Al is ons Poeske nog zo klein,
Toch is hij veel groter te fijn.”*

*“In Rome, Brussel, Berlijn of Amsterdam,
Overal is het kleine Poeske de grote man.”*

*“Al was de Fransman Michard nog zo vlug,
Jef Scherens sprong als een kat op en over zijn rug.”*

*“In Parijs kent men alleen Michard en den Eiffeltoren,
Maar van Poeske Scherens zullen ze er ook nog horen.”*

*“In Werchter als “Poeterke” waart ge een kleine kapoen,
Als jong renner gaf U als “Poeske” duchtig katoen,
En nu “Tijger” zijt gij onze gevierde Wereldkampioen.”*

*“Onze “Poes” is geen katje om zonder handschoenen aan te pakken,
Daar kunnen zijn tegenstrevers het best over meeklappen.”*

*“Poeske speelde met de tegenstrevers kat en muis,
Zelfs de taktieker Michard spelde gij de les,
Proficiat, nieuwe Wereldkampioen,
En in ‘t [ouderhuis],
Wensen ze U nog veel titels, nog wel zes!”*

*“Onze Poes soepel als een katje,
Stak ze allen in zijn zakje!”*

*“In Rome deed Poeske de mannen drillen,
En klopte ze, dankzij zijn sterke billen.”*

*“Al kon de Franschman goed balanceeren,
Toch wist ons Poeske hem flink t’arrangeeren.”*

*Onze Poes springt zoo ver en zoo snel,
Dat sprinten voor hem is een kinderspel!”*

*“Leve de Poes zijn kattesprong,
Waarvoor Michard zijn zwanenzang zong.”*

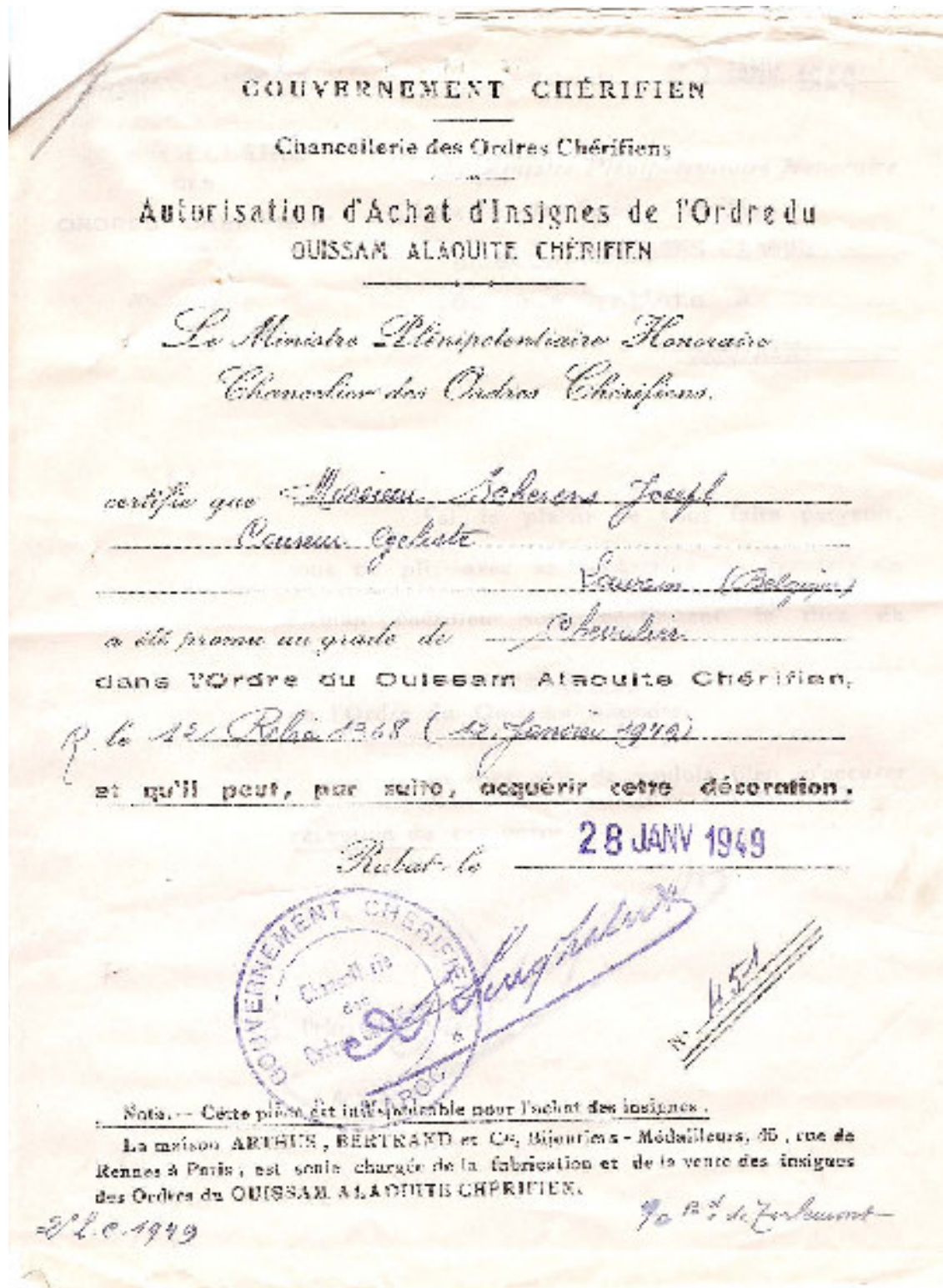
*“Onze Jef de poes is ne kadee:
Hij bracht van Rome den regenboogtrui mee.”*

*“Poes zee te Rome: Miauw, miauw!
De Franschman bezweek onder de klauw.
Jef Scherens was de knapste,
Te Rome in den sprint.
De Poes dat is de rapste,
Hij is van iedereen bemind.”*

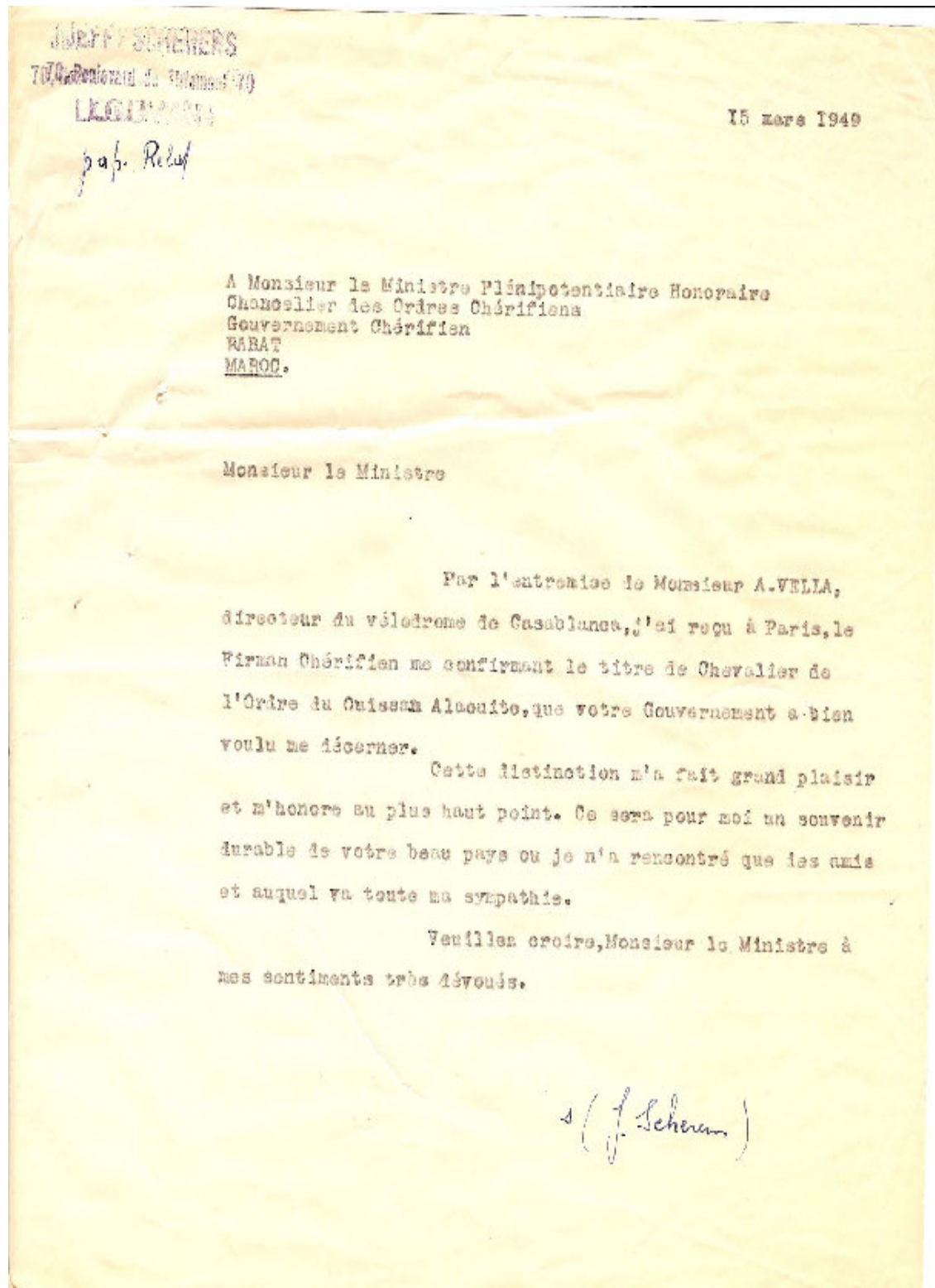
Bronnen:

- A. VAN DEN BROECK, *Jef Scherens: De Caruso uit de sprinterswereld*, Antwerpen, 1948, 251-252.
- M. GOOSSENS, *De onvergelykbare loopbaan van Poeske Scherens: verschenen in de “Haachtenaar” tussen 3 november 1962 en 17 oktober 1964*, Haacht, 1964.

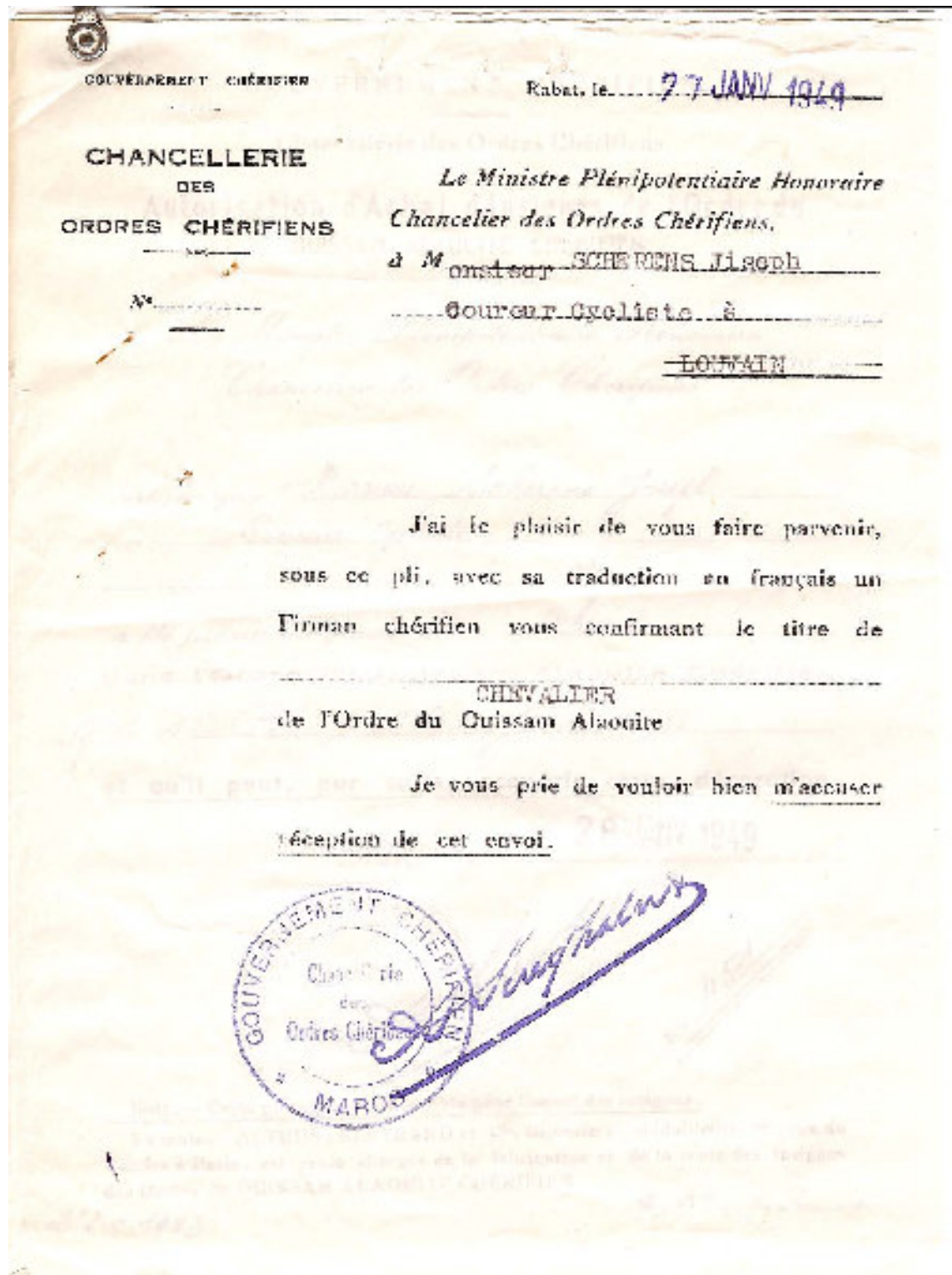
Bijlage 2: Ridder in de Orde van Ouissam Alaouite



Bijlage 3: Ridder in de Orde van Ouissam Alaouite



Bijlage 4: Ridder in de Orde van Ouissam Alaouite



Noot: Bijlagen 2,3 en 4 betreffen ongepubliceerde archiefstukken, afkomstig uit de private archiefcollectie van Paul Scherens.

