



Omloop van de Slagvelden

1919 DE MEEST
HEROÏSCHE
WIELERWEDSTRIJD OOI

FRANK BECUWE



BECUWE, FRANK

Omloop van de Slagvelden

1919: DE MEEST HEROÏSCHE WIELERWEDSTRIJD OOI

© 2013, Frank Becuwe en Davidsfonds Uitgeverij nv

Blijde Inkomststraat 79-81, 3000 Leuven

www.davidsfonds.be

[www.twitter.com/davidsfonds](https://twitter.com/davidsfonds)

www.facebook.com/davidsfondsuitgeverij

VORMGEVING: Maarten Deckers

OMSLAGFOTO'S: Jean Alavoine (BNF), De Markt en Menenstraat te Ieper (IFF)

D/2013/0240/71

ISBN 978-90-6306-654-3

NUR 680, 686, 689

ALLE RECHTEN VOORBEHOUDEN.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd,
opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand
en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze,
hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen
of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming
van de uitgever.

INHOUD



VOORWOORD

door

Jan Peumans

VOORZITTER VLAAMS PARLEMENT

Patrick Dupriez

PRÉSIDENT PARLEMENT WALLON

11

INLEIDING

What a World we've made of it!

15

HOOFDSTUK 1

LE PETIT JOURNAL

en de Omloop van de Slagvelden

19

HOOFDSTUK 2

STRAATSBURG — LUXEMBURG

c'est la fête du muscle qui commence

33

HOOFDSTUK 3

LUXEMBURG — BRUSSEL

contre la tempête

47

HOOFDSTUK 4

BRUSSEL — AMIENS

de Yzer! Mutsen af

69

HOOFDSTUK 5
AMIENS — PARIJS
une vivante leçon d'énergie

113

HOOFDSTUK 6
PARIJS — BAR-LE-DUC
une course cycliste monstre

133

HOOFDSTUK 7
BAR-LE-DUC — BELFORT
la rude étape du terrible Ballon d'Alsace

155

HOOFDSTUK 8
BELFORT — STRAATSBURG
le triomphe de l'impossible

167

DANKWOORD

181

BIJLAGEN

183

GECITEERDE LITERATUUR

213

NOTEN

219

VOORWOORD



Op 19 december 1918 kondigde het Parijse dagblad *Le Petit Journal* een heroïsche wielervedstrijd langs de slagvelden van de Grote Oorlog aan. De krant wenste daarmee een ode te brengen aan de 'glorierijke episodes uit de voorbije oorlog en aan de vele soldaten die voor de overwinning hebben gestreden'. Het traject telde maar liefst 1985 kilometer, in zeven etappes, verspreid over veertien dagen. De wedstrijd vond plaats van 28 april tot 11 mei 1919.

Deze uitzonderlijke tocht door de Verwoeste Gewesten is zo goed als vergeten geraakt, ook al verdient hij een plaats in ons collectieve geheugen. Het is de onmiskenbare verdienste van Frank Becuwe dat hij met zijn minutieuze reconstructie de Omloop van de Slagvelden weer tot leven wekt.

Het manuscript heb ik met stijgende interesse en toenemende verbazing gelezen. Vele deelnemers waren gewezen frontsoldaten. Dat zij de moed hadden om na vier jaar ontbering dergelijke veel-eisende wedstrijd te rijden over wegen die nauwelijks waren heraangelegd en door gebieden die amper waren heropgebouwd, zegt veel over de verbetering en het incasserings- en doorzettingsvermogen van de frontsoldaten.

Het hele boek door weet de auteur onze aandacht gaande te houden dankzij zijn meeslepende schrijfstijl. Geen enkel detail ontsnapt aan zijn aandacht en via de techniek van het historisch presens is het alsof hij elk ritverslag onmiddellijk na aankomst heeft neergepend. Het verhaal prikkelt voortdurend de fantasie van de lezer. Toch heeft de auteur zijn eigen fantasie beteugeld en zich rigoreus aan de geschiedkundige werkelijkheid gehouden, zoals het uitgebreide notenapparaat en de literatuurlijst bewijzen. Op meerdere plaatsen onderbreekt hij het relaas voor een beschrijving van de veldslag die plaatsvond op het slagveld waarlangs de renners rijden. Zo past hij meteen deze sportwedstrijd in het geheel van de Grote Oorlog.

Want Becuwe wil niet enkel een sportwedstrijd reconstrueren. Hij wil zijn bijdrage leveren aan de herdenking van de Eerste Wereldoorlog en meer bepaald aan wat hij omschrijft als 'de ultieme missie van deze herdenking', de verspreiding van de vredesgedachte.

Die vredesgedachte is meer dan ooit actueel. De Grote Oorlog mag dan straks een eeuw achter ons liggen, gewapende conflicten blijven aan de orde van de dag. Ik hoef alleen maar te verwijzen

naar Syrië of de oorlogsgruwel komt ons scherp voor de geest. Ook de mensen die daar omkomen, zijn in de woorden van Willem Vermandere 'altijd iemands vader, altijd iemands kind'. Bij de herdenking van de Eerste Wereldoorlog moeten we dus niet alleen oog hebben voor het verleden, maar evenzeer voor het heden en de toekomst. Vandaag zijn conflictpreventie en vredesopvoeding meer dan ooit nodig.

Hoe meer beleidsverantwoordelijkheid Vlaanderen krijgt door de verschillende staatshervormingen, hoe meer wij als Vlamingen uitgedaagd worden standpunten in te nemen die raken aan de wereld en die raken aan oorlog en vrede vandaag. Het Vlaams Parlement keurt bijvoorbeeld internationale verdragen goed, als voorzitter van het parlement ontvang ik talrijke buitenlandse delegaties en de minister-president neemt op buitenlandse missies de Vlaamse economische, academische en politieke voorhoede op sleeptouw.

Ons Vlaams buitenlands beleid moet daarom de vredestoets doorstaan. Het kan niet de bedoeling zijn dat we in economische, academische, culturele of andere relaties de ogen sluiten voor geweld, schending van de mensenrechten of onderdrukking. Vrede, vrijheid en

verdraagzaamheid zijn geen loze woorden. Onze vredesboodschap is geen relict uit het verleden, het is een dwingende opdracht voor het heden en de toekomst.

Beste lezer, ik wens u een leerrijke tocht en vele uren leesgenot met dit boeiende boek.

Jan Peumans

VOORZITTER VLAAMS PARLEMENT

PRÉFACE

2014: semer la paix et la fraternité!



*J*e saisis volontiers la plume qui m'est tendue, touché par cette invitation à préfacer un ouvrage en néerlandais aux côtés de mon homologue président du Parlement flamand. J'aime voir dans cette sollicitation l'expression d'une volonté de partage prolongeant les initiatives que nous avons prises ensemble pour nouer des relations constructives et amicales entre les assemblées régionales de ce pays.

Il est question dans ce livre d'un événement sportif qui, au lendemain de la 'Grande Guerre', a revêtu un évident caractère symbolique, pacifique et fraternel. Le moment semble opportun d'en révéler le souvenir pour en retrouver l'esprit.

En effet, l'an prochain, des dizaines de nations de tous les continents ont rendez-vous chez nous pour commémorer le Centenaire du conflit qui ravagea l'Europe et transforma le monde entre 1914 et 1918. Et c'est dans nos contrées de Belgique et du Nord de la France que se sont écrites les pages les plus sombres d'une tragédie universelle, la première grande honte de l'Histoire à porter le nom de 'guerre mondiale'. Nous savons hélas qu'elle ne serait pas 'la dernière', comme les peuples traumatisés

l'espéraient lorsque les armes se turent, et qu'elle portait en son ventre blessé les germes d'un autre cauchemar qui hante à jamais la conscience de l'humanité.

'C'était un temps déraisonnable', écrivit Aragon, un épouvantable gâchis né d'un emballement irrationnel contre lequel aucune communauté n'est immunisée. Je n'ignore pas la place singulière qu'occupe cette période tourmentée dans la conscience collective flamande. Nonobstant les nuances historiques nécessaires, sans doute ces années de malheur ont-elles contribué à alimenter un sentiment d'injustice profond dans une Belgique encore dominée par les élites francophones.

Mais l'hiver sur l'Europe laissa aussi apparaître les perces-neige que Jean Jaurès peignait des mots de l'internationalisme: *'quel que soit l'être de chair et de sang qui vient à la vie, s'il a figure d'homme, il porte en lui le droit humain'* car *'C'est qu'au fond, il n'y a qu'une seule race: l'humanité.'*

Et cette humanité partagée, dans ses aspirations les plus profondes, dans ses espoirs, ses peurs et ses souffrances, se rencontre parfois au détour d'un chemin, au hasard d'une anecdote, dans un village

ou un vallon sans nom, pourquoi pas, au cœur d'un peloton durant une course cycliste...

Partout dans le monde, du Canada à l'Australie, de la Grande-Bretagne aux anciennes colonies d'Afrique, les 'plaines de Flandre' évoquent le décor tragique de l'hécatombe des années 14-18. Les différentes entités du Pays préparent donc actuellement le rendez-vous de 2014 afin que les citoyens de Belgique et les visiteurs étrangers puissent trouver chez nous un lieu de pèlerinage digne du sacrifice des soldats tombés par dizaines de milliers sur ces champs de bataille.

Le 7 mars 2013, la Chambre des Représentants adoptait une résolution demandant au gouvernement fédéral *'de veiller à ce que les commémorations de la Grande Guerre mobilisent toute la Nation, ses institutions et la société civile de manière puissante et coordonnée, afin de nous rappeler que de nombreux soldats ont sacrifié leur vie et que la population belge a beaucoup souffert, et afin de faire œuvre utile pour la préservation de la mémoire et pour la prévention de nouveaux conflits.'*

La même résolution demande au gouvernement *'d'allouer des ressources*

aux initiatives relevant de la compétence de l'État fédéral, mais aussi aux initiatives de nature à renforcer la cohérence de la commémoration'.

L'entretien de cette mémoire nous oblige à admettre que l'inimaginable est possible, que l'incroyable c'est réalisé, au sein de notre civilisation occidentale moderne. Mais je crois que ce qu'on appelle 'devoir de mémoire' est avant tout un 'devoir de vigilance'. La démocratie, la citoyenneté, la défense des libertés fondamentales, des droits humains... c'est l'affaire d'aujourd'hui, sans délais, sans concession. Notre mémoire doit éclairer notre présent et baliser notre avenir.

L'histoire nous enseigne combien l'humanité a souvent découvert a posteriori l'enfer des régimes totalitaires qu'elle avait générés dans le silence des

pantoufles, l'aveuglement de nos peurs, l'anesthésie de notre esprit critique. La barbarie n'est pas seulement une menace à l'horizon, elle est en germe à nos côtés, parfois en nous, et revêt les formes les plus diverses, utilise les frontières pour distinguer les 'civilisations', nourrir les guerres, fussent-elles économiques... au lieu de les concevoir comme des lieux de rencontre et des outils pour faire vivre des projets démocratiques et solidaires.

Le travail de mémoire et de vigilance est toujours un effort et cette responsabilité nous appartient, à chacun et chacune. Il peut contribuer à la participation de tous à l'émergence d'une société plus juste. Il doit promouvoir l'esprit critique, l'ouverture à la diversité et à la citoyenneté qu'il nous faut sans cesse cultiver.

La pérennité de cette démocratie, qui a été et reste le premier gage de paix en Europe, a besoin de la confrontation féconde du passé au présent.

Le livre que vous tenez dans vos mains est, en quelque sorte aussi, un exercice de mémoire savoureusement décliné à partir d'un événement particulier, cette belle course cycliste que nous fait revivre avec talent l'auteur et qui avait déjà pour ambition et vocation de commémorer la guerre tout en célébrant la paix.

Prenez la route; partagez-la, entre souvenir et avenir; savourez-la en goûtant consciemment à la liberté et à la paix qui habitent nos paysages... Et bonne lecture!

Patrick Dupriez

PRÉSIDENT PARLEMENT WALLON

INLEIDING

What a World we've made of it!



What a World we've made of it! Met deze woorden van Virginia Woolf ontwaakten in de dagen en weken na de wapenstilstand op 11 november 1918 ongetwijfeld zeer veel soldaten gepijnigd uit de nachtmerrie van de Grote Oorlog. Van Nieuwpoort aan de Vlaamse kust tot aan de Frans-Zwitserse grens hadden de groten der aarde hen vier jaar lang wapens in de handen geduwd en 'als moordende robotten tegen elkaar opgejaagd'. En 'zij hadden het aanvaard, omdat ze daardoor alle oorlogen wilden eindigen. Nu proefden ze echter de bitterheid van die wrede scherts.' Samen hadden zij de moeder van alle moderne oorlogen gebaard. Onmenselijk bleef dan ook het zware kruis dat men hen had doen dragen, pijnlijk de belachelijke doornenkroon van de victorie die men hen in de schedel had gedrukt, terwijl bij de azijn en gal van de naoorlogse dagen niemand opdaagde om zich over hun gemartelde menselijkheid te ontfermen.¹ Hen restte met een gebroken mensenhart enkel de hoop op een betere toekomst, opdat hun zonen niet zouden doden. Pas dan zouden ook de negen miljoen gesneuvelden op de met hun

bloed doordrenkte slagvelden aan de IJzer, de Somme, de Aisne, de Marne en op ontelbare andere plaatsen in vrede rusten.

Rusten doen ze echter nog altijd niet, ook al liggen ze op fraaie militaire begraafplaatsen en werd er tot in het kleinste perifere dorp ter ere van hen een monument opgericht. Nog altijd schreeuwen de duizenden en duizenden bewakers van de slagvelden van de Grote Oorlog vol onmacht en zonder veel gehoor, al lokken ze jaarlijks tienduizenden toeristen, hun afgrijzen voor zoveel zinloos geweld uit. Nauwelijks twee decennia na de Grote Oorlog zette een tweede wereldbrand de wereld opnieuw in rep en roer. Ditmaal werden maar liefst 47 miljoen mensen² 'sacrificed to the fallacy that war can end war'.³ En al kreeg de Europese Unie in 2012 de Nobelprijs voor de Vrede, nog altijd kletteren, zij het op veilige afstand van de oude 'velden van eer', wapens van westerse makelij.

De strijd van de 'trommelaars tegen de oorlog' is duidelijk nog niet gestreden. Met zijn allen timmeren aan de vrede, zoals Frans Masereel, Emile Verhaeren, Otto Dix, Romain Roland en zoveel anderen dat tijdens de Grote Oorlog heb-

ben voorgedaan, wordt de ultieme missie van de herdenking van deze oorlog. Wie als pelgrim de ingetogen dodenvelden van het Westerfront benadert, hoort dat de tijd de kreten nog niet heeft gesmoord. Duizenden littekens in het landschap vertellen met een hese stem in honderd en één talen een verhaal van verzoening, van 'nooit meer oorlog', 'plus jamais de guerre', 'no more war', 'nie wieder krieg',...

Al in de maanden na de wapenstilstand voerde een pelgrimstocht bekende en onbekende renners, van wie velen met een frontverleden, langs een kronkelende reep grond vol doorbloede slagvelden. Net als de Grote Oorlog werd het een onmogelijke, monstrueuze strijd. De weersomstandigheden waren bar en de wegen nauwelijks berijdbaar.⁴ De wederopbouw van de 'verwoeste gewesten' was immers nog maar pas begonnen.

Vandaag is de herinnering aan deze legendarische wielervedstrijd echter volledig vervaagd. Dit unieke verhaal van 'sport inspired by peace' verdient nochtans een plaats in ons collectief geheugen. Daarom hoop ik dat u, mijn beste lezer, van 28 april tot 11 mei 1919 mijn 'compagnon de route' wordt op de Omloop

van de Slagvelden, mijn metgezel die met de '*coureurs de l'impossible*' ronddwaalt in het door stille regimenten bewaakte oorlogslandschap, mijn kameraad die luistert naar de roep van hun gekwetste ziel, kortom, mijn vriend die beseft dat niets, maar dan ook niets een oorlog vergoelijkt en dat aan zijn vrienden en de vrienden van zijn vrienden doorvertelt.



*Dejonghe
& Anseeuw*

(Collectie WieMu, Roeselare)

Léonard

(Collectie WieMu, Roeselare)



HOOFDSTUK 1

LE PETIT JOURNAL

en de Omloop van de Slagvelden

LE PETIT JOURNAL

Toen Moise Polydore Millaud⁵ in 1863 de Parijse krant *Le Petit Journal* oprichtte,⁶ was er van wielervedstrijden nauwelijks sprake. Niemand kon dan ook vermoeden dat de wielersport van dit dagblad een succesverhaal zou maken.⁷ Wie daarvoor zorgde was de Normandiër Pierre Giffard⁸ door in 1891 als redacteur van *Le Petit Journal* de wielervedstrijd Parijs–Brest–Parijs te organiseren.⁹ Zelf omschreef de krant, die daarmee de oudste wielervedstrijd over lange afstand op haar naam zette, deze wedstrijd als een test van de betrouwbaarheid van de fiets en het uithoudingsvermogen van de wielrenners. Van hen werd immers verwacht dat zij volledig zelfstandig waren, hun eigen voedsel en kledij met zich meedroegen en het hele traject met dezelfde fiets reden. De publieke respons was enorm: maar liefst driehonderd renners, onder wie zeven vrouwen, boden zich aan. Uiteindelijk werden er 280 fietsen, waaronder tien driewielers, twee tandems en één *vélocipède* van een loodje voorzien.

Negenennegentig deelnemers haalden de eindmeet. Winnaar werd Charles Terront, die de 1200 kilometer in 71 uur 37 minuten had afgelegd op een fiets van 28 kilogram.¹⁰ Niet alleen de wielervedstrijd bleek een enorm succes, ook voor *Le Petit Journal* was het succes met een oplage van bijna één miljoen exemplaren navenant. Wegens dat overweldigende succes vond in 1901 een tweede editie plaats. Opnieuw was de organisatie in handen van Pierre Giffard, maar deze keer wel voor rekening van het sportblad *La Vélo*, waarvan hij intussen hoofdredacteur was geworden.¹¹

Het voorbeeld van bladen als *Le Petit Journal*, *La Vélo*, *La Bicyclette*¹² en *Véloce-Sport*¹³ om wielervedstrijden te organiseren vond ook in Vlaanderen navolging. Onder impuls van hoofdredacteur Karel Van Wijnendaele organiseerde *Sportwereld*, dat op 12 september 1912 voor het eerst van de persen rolde¹⁴, in mei 1913 de eerste Ronde van Vlaanderen ‘*met 37 deelnemers, en vijf volgwagens, over meer dan driehonderd kilometer slechte steenwegen*’. Eerste rondewinnaar werd de West-Vlaming Paul Deman.¹⁵ De tweede editie, in

1914, werd door de Oost-Vlaming Marcel Buysse gewonnen. Voor een derde editie was het, wegens de oorlog die vanaf de zomer 1914 over Europa walste, wachten tot voorjaar 1919. De zege ging ditmaal naar de Lichterveldenaar Henri Vanlerberghe, die aan de koers op een spectaculaire manier extra publiciteit gaf. In zijn wedren naar de overwinning liet hij zich door niets of niemand tegenhouden, zelfs niet door een trein die tussen Ninove en Hekelgem tussen gesloten barenen stilstond. Hij nam simpelweg zijn rijwiel op zijn schouder, sprong op de wagon, de ene deur in en de andere weer uit en koerste verder.¹⁶ Voor de krant *Sportwereld* is de jaarlijkse organisatie van deze koers echter geen sinecure. Toch heeft deze ronde alles in zich om uit te groeien tot een klassieker van wereldformaat. Aan Karel Van Wijnendaele met zijn onnoemelijk enthousiasme en onverdroten inzet zal het zeker niet liggen. Wie weet groeit deze koers nog uit tot Vlaanderens Mooiste.¹⁷

Net als *Sportwereld* had intussen ook *Le Petit Journal* de draad opnieuw opgenomen en dit met de organisatie van een wel

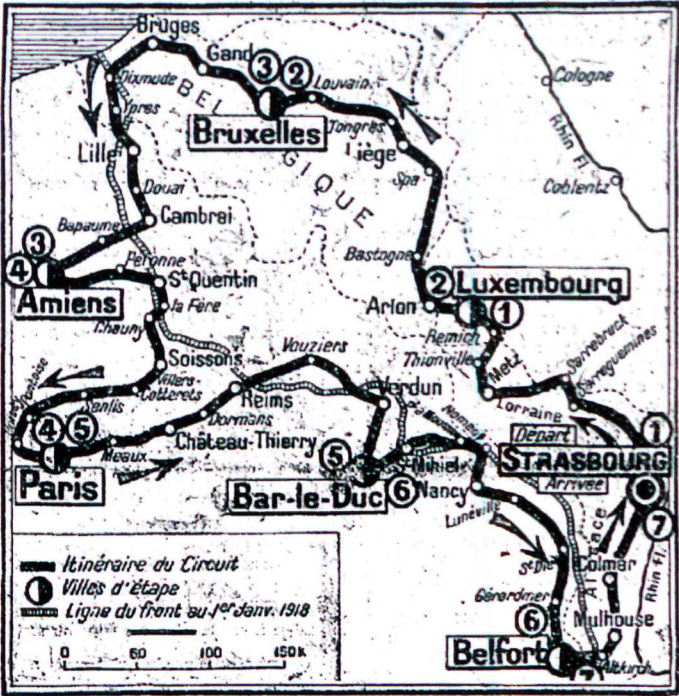
Het door *Le Petit Journal* uitgetekende traject van de Omloop van de Slagvelden (Bibliothèque Nationale de France).

DE OMLOOP VAN DE SLAGVELDEN

Het traject dat *Le Petit Journal* voor haar grootse wielervedstrijd, de Omloop van de Slagvelden, in petto heeft, telt maar liefst 1985 kilometer. Van de deelnemers wordt verwacht dat zij deze ronde langs de slagvelden van het Westelijk Front rijden in zeven etappes, gespreid over veertien dagen.²⁰

De eerste rit op maandag 28 april gaat van Straatsburg naar Luxemburg. Maar liefst zo'n 275 kilometer. Op woensdag 30 april wordt van Luxemburg naar Brussel, 301 kilometer verder, gefietst. De derde etappe, op vrijdag 2 mei, voert de renners over een afstand van 323 kilometer van Brussel naar Amiens. Op 4 mei staat de rit Amiens-Parijs op het programma, een traject van 277 kilometer. Na twee rustdagen in Parijs vertrekken de renners op 7 mei voor een tocht van 333 km naar Bar-le-Duc. Op 9 mei rijden ze van Bar-le-Duc, over de Ballon d'Alsace, naar Belfort, zo'n 313 kilometer verder. De slotrit van Belfort naar Straatsburg vindt plaats op zondag 11 mei en maakt de lus na ongeveer 163 kilometer rond.²¹ Dat de Omloop in Straatsburg start én aankomt, heeft voor de organiserende Franse krant een reden. Een beter eerbetoon aan *les morts pour la patrie* dan het in herinnering brengen van de herovering van Elzas-Lotharingen, dat Duitsland in 1870-1871 had geannexeerd, is vandaag in Frankrijk moeilijk denkbaar. Trouwens, zo vreemd is dat nu ook niet. In 1909 werden de laatste ritten van de Ronde van Italië ook aangegrepen om de veldslagen te herdenken van de tweede onafhankelijkheidsoorlog van vijftig jaar eerder. Die had de basis gelegd van de politieke eenheid van het land.²²

Dat de Omloop van de Slagvelden een zeer zware wielervedstrijd wordt, steekt *Le Petit Journal* niet onder stoelen of banken. Niet zozeer de afstand maakt deze wielervedstrijd ongewoon. De voor de zomer geplande Ronde van Frankrijk



MA.	28 april	1ste etappe	Straatsburg-Luxemburg	275 km
DI.	29 april	rustdag	Luxemburg	
WO.	30 april	2de etappe	Luxemburg-Brussel	301,5 km
DO.	1 mei	rustdag	Brussel	
VR.	2 mei	3de etappe	Brussel-Amiens	323 km
ZA.	3 mei	rustdag		
ZO.	4 mei	4de etappe	Amiens-Parijs	277 km
MA.	5 mei	rustdag	Parijs	
DI.	6 mei	rustdag	Parijs	
WO.	7 mei	5de etappe	Parijs-Bar-le-Duc	333 km
DO.	8 mei	rustdag	Bar-le-Duc	
VR.	9 mei	6de etappe	Bar-le-Duc-Belfort	313 km
ZA.	10 mei	rustdag	Belfort	
ZO.	11 mei	7de etappe	Belfort-Straatsburg	163 km

telt zelfs 5560 kilometer.²³ Maar vooral de staat waarin de wegen verkeren, roept grote vragen op. Niet in het minst bij de fietsenconstructeurs, die – mochten ze het volledig voor het zeggen hebben – eigenlijk een overzichtelijk parcours zouden uitstippelen om buitenbeentjes geen kans te geven. Hopeloos slechte wegen zouden hun belangen wel eens in het gedrang kunnen brengen.²⁴ Net als veel spoor- en waterwegen zijn veel wegen in zowel de Franse als Belgische frontstreken immers nauwelijks of niet bruikbaar, om nog te zwijgen van de vele bruggen die al dan niet bij het eindoffensief werden opgeblazen.²⁵ Niet alleen bominslagen verwoestten veel wegen, maar ook door de aanvoer van zwaar militair materieel en de ravi-taillering van de soldaten waren ze kapot gereden. Onderhoud en herstel waren in die jaren trouwens nauwelijks of niet aan de orde. Voor minder zou men deze wedstrijd als *terrible* en *impossible* bestempelen.

En toch is deze meerdaagse wielenkoers volgens *Le Petit Journal*, wat men ook mag beweren, best mogelijk. De gemotoriseerde oorlogstuigen en de onvermoeibare militaire *cyclisten* hebben deze soms omgewoelde wegen toch ook getrotseerd!²⁶ Dat de organisatoren de wielervedstrijd Parijs-Roubaix, die op paaszondag 20 april in al even slechte omstandigheden werd gereden, echter op de voet hebben gevolgd, zal wel niemand verwonderen. Niet voor niets noemde de krant *L'Auto* deze twintigste editie van 280 kilometer de 'hel van het noorden', een spotnaam die deze wedstrijd ongetwijfeld zal behouden. Van de 130 deelnemers haalden er maar 24 de eindmeet en van de veertig automobielen die de renners begeleidden, kwamen er maar vijf aan.²⁷ Hoe dan ook, binnen enkele dagen gaat de zowel bejubelde als verguisde Omloop van de Slagvelden van start.

Voor de financiering van deze gigantische wielermanifestatie valt *Le Petit Journal* zoals gebruikelijk voor een groot deel terug op inkomsten van advertenties die door fietsen- en bandenconstructeurs in de krant worden geplaatst. Een beter

Verkenner te fiets rusten even uit in de omgeving van Ieper (Bibliothèque Nationale de France).







Engelse militaire *cyclisten* op het Franse platteland in 1914 (Bibliothèque Nationale de France).

etalage dan dergelijke wielervedstrijden kunnen deze fabrikanten zich immers moeilijk indenken. Daarnaast kan *Le Petit Journal* ook op de gulle steun rekenen van sponsors en diverse steden, zoals Parijs, die langs het 'circuit' liggen. Tijdens een nachtelijke zitting in april 1919 keurde de Parijse gemeenteraad, op voorstel van monsieur Dousset, onder meer een subsidie van duizend Franse frank aan *Le Petit Journal* goed.²⁸ Voor de praktische organisatie rekent de krant op haar sportdirecteur Alphonse Steines, al meer dan vijftien jaar gepokt en gemazeld in de Franse wielersport. Er rijdt geen enkele grote wielervedstrijd uit of hij is bij de organisatie ervan betrokken en dat met een respect afdwingende competentie, loyaliteit en onpartijdigheid. Troeven

die de kleine Steines meer dan ooit zal nodig hebben om de immense uitdaging waarvoor hij ditmaal staat, tot een goed einde te brengen.

Nadat hij eerst zijn netwerk van correspondenten, sportlui, sportliefhebbers, zakenlui en politici in Frankrijk, Luxemburg en België heeft gecontacteerd en tot medewerking heeft weten te bewegen, is hij op woensdagmorgen 12 maart uit Parijs vertrokken voor de praktische organisatie. Met zijn compagnon Goudou aan het stuur van een robuuste automobiel, volgeladen met affiches, spandoeken en driehonderd kilo aan allerlei benodigdheden, rijdt hij het hele traject af. Overal bezoekt hij zijn plaatselijke medewerkers om wat zij al hebben voorbereid, samen af te werken. Het wordt hem vlug duidelijk dat deze



Alphonse Steines

lokale organisatoren op veel sympathie en steun van de bevolking kunnen rekenen. Uit alle lagen van de bevolking staan medewerkers op. Een van zijn belangrijke medeorganisatoren wordt niemand minder dan Marcel Allain, de auteur van *Fantômas*.²⁹ Ook in militaire kringen, zowel bij de Fransen als de geallieerden, is de respons zeer groot. Zo zullen Amerikaanse soldaten de eerste rit van Straatsburg naar Luxemburg in goede banen helpen leiden. De stad Luxemburg is zelfs ten eerste opgezet met dit sportevenement. Misschien is dat wel de opstap naar de realisatie van een oude droom, namelijk een etappe worden in de Ronde van Frankrijk.³⁰

Die onverhoopte brede steun kan Steines alleen maar verheugen, want noch voor de organisatoren noch voor

de renners wordt de Omloop van de Slagvelden een sinecure. Hoezeer hij voor zijn vertrek uit Parijs ook geprobeerd heeft zich op basis van wat hij over de 'verwoeste gewesten' heeft gelezen en gehoord, een beeld van het parcours te vormen, wat hij onderweg ziet en ervaart, tart elke verbeelding. De scenografen van het *théâtre de la guerre* hebben het landschap omgevormd tot een pokdalig, kaal terrein, tot een niemandsland van putten en bulten. Eén poel van ramp en ellende, puin en vernieling. Nergens groeit er nog een boom, enkel hier en daar wat jong schaarhout en wilde bloemen en planten die de eerste lente zonder kogelgefluit aankondigen. Al blijft het organiseren van een wielervedstrijd voor een honderdtal renners op breekbare fietsen en kapotte frontwegen wellicht een overmoedige en roekeloze onderneming, in het belang van de krant moet zijn missie slagen. Aan *Le Petit Journal* laat Steines na enkele dagen dan ook weten dat de wegen zeer slecht maar niet onmogelijk zijn. Laconiek voegt hij er wel meteen aan toe dat de fiets van de winnaar een buitengewoon rijwiel zal moeten zijn.³¹

Voor elke etappe wordt een hoofdkwartier geselecteerd waar de organisatoren hun kantoor zullen houden. In Straatsburg neemt de tourorganisatie, zowel voor de start van de eerste als voor de aankomst van de laatste rit, het Grand Café de l'Univers op de Place Broglie in. In Luxemburg wordt het hoofdkwartier geïnstalleerd in het Café de la Paix op de hoek van de Boulevard Royal met de Rue de l'Arsenal. Voor de derde rit zoekt de organisatie in Brussel een onderkomen in de Taverne des Augustins op de Anspachlaan. In Amiens worden de lakens uitgedeeld in het Café de l'Est op de Boulevard d'Alsace-Lorraine. In Parijs maakt *Le Petit Journal* als organisator logischerwijs gebruik van haar kantoren in de Rue Lafayette, terwijl in Bar-le-Duc het Café du Commerce op de Boulevard de la Rochelle het kloppende hart van de Omloop wordt. In Belfort ten slotte neemt de Grande Taverne in de Faubourg de France een centrale plaats in.

In deze hoofdkwartieren zullen de renners zich bij hun aankomst als ook voor de start van de volgende rit moeten aanmelden en zullen ook de dagvergoedingen worden uitbe-

taald. Hier moeten ze één uur voor de start van elke rit ook hun reservekledij afgeven als ze willen gebruikmaken van de gratis bagagedienst die door *Le Petit Journal* wordt verzorgd.³² De ballast die renners tijdens een dergelijke koers doorgaans met zich meedragen, is immers niet min. Om honger en dorst te laven hebben ze twee volle drinkbussen op hun stuur en een knapzak vol eten, veelal een zestal boterhammen met platte kaas, wat schaapskoteletten en enkele stukken fruit. Om onderweg zelf herstellingen uit te voeren sleuren ze ook wielspaken, een spaaksleutel, een sterke schroevendraaier die desnoods ook als beitel kan dienen, een Engelse sleutel en kettingschakels met zich mee. Rond hun nek dragen ze drie *tuben* van zo'n driekwart kilo, lekke banden zijn trouwens nooit ver weg.³³

Wie tijdens de Omloop met de organisatoren of de wielrenners wil corresponderen, moet zijn brieven, postkaarten of telegrammen ook naar deze hoofdkwartieren sturen. Op de brieven voor de coureurs vermeldt men best duidelijk *Coureur du Circuit Cycliste des Champs de Bataille*.³⁴ Het is, voor wie het zou vergeten, nog altijd oorlogstijd, wat een bestelling niet vergemakkelijkt.

Tijdens de ritten zullen de renners geconfronteerd worden met vier soorten controles. In de vaste controles moeten alle renners hun handtekening plaatsen naast hun naam en deelnemingsnummer. In de vliegende controles zijn de renners enkel verplicht even aan te vinken. De renners die een uur na de kopman voorbijkomen, moeten echter, zoals in een vaste controle, hun handtekening plaatsen. Om gedrang en geduw te vermijden kan de scheidsrechter facultatief een neutralisatie van maximum één minuut instellen. Daarnaast behoudt *Le Petit Journal* het recht om tijdens iedere rit in één of meer geheime controles te voorzien. Die zullen aan de renners pas bij de start van de rit worden meegedeeld.³⁵ De controles die de renners sowieso het meest zullen interesseren, zijn die voor de bevoorrading. Op de laatste rit na, die maar 163 kilometer telt, is er per rit één bevoorradingencontrole: voor de rit Straatsburg–Luxemburg in Metz in Lotharingen, voor de rit Luxemburg–Brussel in Luik, voor de rit Brussel–Amiens in het Noord-Franse Rijsel, voor

de rit Amiens–Parijs in Senlis in Picardië, voor de rit Parijs–Bar-le-Duc in Vouziers in de Franse Ardennen en voor de rit Bar-le-Duc–Belfort in Saint-Dié in de Vogezes. Ze worden telkens ingericht in een afgesloten park, dat enkel toegankelijk is voor de renners en enkele leden van de organisatie. Bij de ingang van het park wordt van elke renner met een chronometer de aankomsttijd geregistreerd. Ieder renner krijgt vervolgens een gekleurde fiche waarop dit uur wordt vermeld. Alle renners die een fiche van dezelfde kleur krijgen en dus tegelijkertijd zijn aangekomen, moeten samen terug vertrekken op afroep van een andere tijdopnemer die aan de uitgang staat en aan wie ze hun fiche moeten afgeven. Met wie de afroep negeert en aldus te laat is, wordt geen rekening gehouden. Tussen hun aankomst en vertrek hebben de renners vijf minuten om zich van eten en drank te bedienen. Voor onderweg krijgt elke renner nog wat voedsel alsook twee veldflessen met drank mee. Veel drinken wordt evenwel afgeraden, omdat *‘een door en door verhitte maag al dat koud drinken niet kan opnemen zonder te ontstellen.’* En *‘als de maag niet meer werkt, dan is de oven uit, en dan is het gedaan met bakken.’*³⁶ De renners bevoorraden of verzorgen buiten deze besloten parken is verboden, net als verzorgers en volgers ook uit den boze zijn.³⁷ Inbreuken op deze regeling zullen worden bestraft, gaande van tien strafminuten tot uitsluiting uit de wedstrijd.³⁸

De aankomsten in Luxemburg, Brussel, Amiens, Parijs, Bar-le-Duc, Belfort en Straatsburg zullen op één kilometer van de eindmeet aangekondigd worden met een blauwe vlag of een ander zichtbaar teken. De tijd van de renners wordt bij de eindmeet gemeten met een officiële chronometer die op vijfden van een seconde registreert.³⁹ Wanneer de renners met velen in peloton aankomen, wordt het voor de scheidsrechter en zijn medewerkers materieel natuurlijk onmogelijk om van allen de precieze tijd op te nemen. In dat geval krijgen ze allemaal dezelfde tijd toegewezen.⁴⁰ Voor het algemeen klassement worden alle tijden van de verschillende etappes opgeteld, rekening houdend met de straftijden.⁴¹

Na hun aankomst moeten de renners zich, hetzij op hun fiets hetzij te voet maar met hun fiets in de hand, zo vlug mogelijk naar de controlepost begeven voor een ondertekening van het controleformulier én een controle van hun rijwiel. Omdat die controle doorgaans in het wat meer in de binnenstad gelegen hoofdkwartier plaatsvindt, krijgen ze daarvoor vijf minuten per kilometer. Wanneer een derde van de renners al is aangekomen, kunnen zij die nadien arriveren, naar de stad worden vervoerd. In dat geval wordt hun tijd opgenomen op de plaats waar de formaliteit van de ondertekening plaatsvindt.⁴²

Dat de renners hun fiets nooit mogen verlaten, ook al moeten ze een eind te voet gaan,⁴³ is het gevolg van het wedstrijdreglement, dat gebaseerd is op de reglementen van de *Union Cycliste Internationale*,⁴⁴ de *Union Vélocipédique de France*⁴⁵ en de *Ligue Vélocipédique Belge (LVB)*.⁴⁶ Veel bijval krijgt dit reglement, dat velen een ‘drakenreglement’ noemen, niet. Het toelaten van alle soorten rijwieluigen, zolang ze maar door menselijke kracht worden voortbewogen, is niet het probleem.⁴⁷ Al zou men goed zot moeten zijn om met een *vélocipède* of hoge *bi(cycle)*⁴⁸ aan een koers zoals deze deel te nemen. Maar dat *‘de rijders die hun velo breken buiten koers worden gezet’*, dat is pas je reinste waanzin. Is de fiets nu echt belangrijker dan de coureur? *‘Dat men anders den velo maar alleen doe loopen.’*, merkt een strijdvaardige Karel Van Wijnendaele op.⁴⁹

Hoe dan ook, ook elders stelt het wedstrijdreglement de renner niet centraal. Dat de frontwegen effenaf slecht, zelfs zeer slecht zijn ontkent *Le Petit Journal* niet.⁵⁰ Daarom spoort de krant de renners aan tot de allergrootste voorzichtigheid. Verantwoordelijkheid voor ongelukken, ook al ligt de toestand van de rijweg er aan de basis van, neemt ze echter niet. De renners zijn en blijven persoonlijk aansprakelijk voor elk ongeval dat zij veroorzaken en waarvan ze al dan niet zelf het slachtoffer worden. Ook wegongemakken, veroorzaakt door bijvoorbeeld straten die nog in herstelling of nog helemaal onberijdbaar zijn, versperde rijwegen, verboden toegangen, defecte draaibruggen, overstromingen of afgesloten kruispunten kunnen – zo stelt het reglement – de organiserende krant onder geen beding aange-

rekend worden. Ook het laveren tussen de explosieve obussen, shrapnels en andere oorlogsmunitie waarmee de vele slagvelden rijkelijk zijn bestrooid, gebeurt volledig op eigen risico.⁵¹ Ook voor alle onkosten die ze onderweg maken, draaien de renners zelf op. *Le Petit Journal* neemt geen enkele schuld op zich.⁵²

Maar wat de Omloop van de Slagvelden zo speciaal maakt, is de prijzenpot. Die maakt zeer veel goed. Andere wielervedstrijden kunnen er gewoon niet aan tippen. Als de renners die van plan zijn deel te nemen Karel Van Wijnendaele mogen geloven, 'is de Ronde van het Westerfront een goudregen: groote bankbrieven, goudgele en zilverwitte geldstukken bij heele hoopen, liggen gereed om de overwinnaars te beloonen'.⁵³ Stelt onze gangmaker van de Vlaamse wielersport het misschien wel wat te aantrekkelijk voor, gelogen is het zeker niet. Alleen al de organiserende krant *Le Petit Journal* zet 40.300 Franse frank aan prijzengeld in. Daarvan is 19.300 Franse frank bestemd voor het eindklassement, meer bepaald zesduizend frank voor de winnaar, vierduizend frank voor de tweede, drieduizend frank voor de derde, tweeduizend frank voor de vierde, duizend frank voor de vijfde, achthonderd frank voor de zesde, zeshonderd frank voor de zevende, vierhonderd frank voor de achtste, driehonderd frank voor de negende, tweehonderd frank voor de tiende en honderd frank voor de elfde tot en met de twintigste.⁵⁴ Daarnaast wordt per rit nog eens voor drieduizend Franse frank aan prijzen uitgedeeld. Uit ervaring met vroegere wielervedstrijden weet *Le Petit Journal* maar al te goed hoe emotioneel geladen een ritaankomst kan zijn. Een ritwinnaar krijgt dan ook maar liefst duizend Franse frank. De tweede ontvangt zeshonderd Franse frank, de derde vierhonderd Franse frank, de vierde driehonderd Franse frank en de vijfde tweehonderd Franse frank. Zelfs wie op een van de volgende vijf plaatsen eindigt, krijgt nog een geenszins te versmaden troostprijs van honderd Franse frank. Voor deze prijzen is de volgorde van aankomst dus bepalend.⁵⁵

Daarnaast worden er ook nog diverse prijzen uitgereikt door politici zoals de Franse president Raymond Poincaré,⁵⁶ door Omloopsteden zoals Belfort,⁵⁷ Luxemburg,⁵⁸ Metz,⁵⁹ Mulhouse,⁶⁰ Parijs,⁶¹ Remich,⁶² Spa⁶³ en Straatsburg,⁶⁴ door

enthousiaste mecenasen zoals de Waalse baron Pierre de Cra-
whez en door belangrijke sportverenigingen. Meestal, maar niet altijd, is de premie bedoeld voor de eerste renner die aankomt of zich aan een of andere controle aanmeldt. Dankzij een empathische mecenas vallen in Luxemburg ook de laatste en de voorlaatste renner in de prijzen.⁶⁵ Ook de fietsenfabrieken laten zich niet onbetuigd. Zo looft het fietsenmerk Le Chemineau uit Saint-Etienne een spiksplinternieuwe fiets met zes automatische versnellingen uit aan de renner die als eerste de Omloop uitrijdt met een fiets met automatische versnellingen.⁶⁶ Van *Le Petit Journal* krijgt het merk van de fiets die de Omloop wint, voor twaalfduizend Franse frank publiciteit in deze krant.⁶⁷

Tot slot geeft *Le Petit Journal*, wat tot nu toe ongebruikelijk is, aan iedere deelnemer van de Omloop van de Slagvelden een dagvergoeding bovenop een voor iedereen gelijke bevoorrading.⁶⁸ Op die manier wil de organisator iedereen die aan de wedstrijd wenst deel te nemen, een eerlijke, loyale kans geven. Wie voor een fietsenmerk rijdt, geniet immers een zeker comfort via allerlei vormen van onkostenvergoedingen en bevoorrading. Voor renners die daar echter niet op kunnen terugvallen, wordt deelname veelal onmogelijk. Door die onrechtvaardigheid bij te sturen krijgen debutanten in deze wedstrijd nu wel de kans om het tegen gerenommeerde wielrenners op te nemen. Voor de portemonnee betekent dit dat ieder deelnemer, zodra hij twee ritten heeft uitgereden, een vergoeding van tien Franse frank zal ontvangen per dag dat hij in de wedstrijd blijft, of het nu koers- of rustdagen zijn.⁶⁹

Van meet af aan is de interesse zowel van het grote publiek als van potentiële deelnemers voor de Omloop van de Slagvelden dan ook zeer groot. Al kan men pas vanaf 1 februari inschrijven,⁷⁰ sinds de aankondiging van de *Circuit Cycliste des Champs de Bataille* in december lopen er bij *Le Petit Journal* dagelijks inschrijvingsaanvragen en vragen om informatie binnen.⁷¹ Beroeps of amateur, iedereen mag deelnemen, voor zover men maar geen Duitser, Oostenrijker of Hongaar is. Omdat zij de oorzaak zijn van het geleden oorlogsleed, worden zij door de *Union Cycliste Internationale* van deelname uitgesloten.⁷² Belangrijk is wel dat

deelnemers beschikken over een door de *Union Vélocipédique de France* uitgereikte wielrennerslicentie.⁷³ Deze licentie is verkrijgbaar op het federatiesecretariaat in de Boulevard Poissonnière 24 in Parijs. Voor de bestaande profwielrenners of voor hen die zich door hun sportief verleden al op de eerste rij van de wielerkampioenen hebben gepositioneerd, is er de A-licentie, waarvoor ze vijf Franse frank moeten betalen. De B-licentie, die maar twee Franse frank kost, is bestemd voor wielrenners die nog niet aan wielervedstrijden voor beroepsrenners hebben deelgenomen. Zodra ze een van deze licenties op zak hebben, kunnen ze zich op de kantoren van *Le Petit Journal* in de Rue Lafayette inschrijven voor de Omloop. Daartoe moeten ze enkel op het inschrijvingsformulier duidelijk leesbaar hun naam en voornaam, beroep, adres, geboortedatum, de merknaam van de fiets, de merknaam van de luchtbanden, de kleur van hun trui, de naam van de maatschappij waarvan ze eventueel deel uitmaken en het licentienummer van de *Union Vélocipédique de France* vermelden. Samen met een inschrijvingsbedrag van vijf Franse frank moeten ze het ingevulde formulier opsturen ter attentie van de directeur van *Le Petit Journal*, Rue Lafayette 61, of afgeven op de kantoren van *Le Petit Journal*.⁷⁴

Op 5 maart zijn al twintig wielrenners ingeschreven, onder wie zeventien Fransen, één Tunesiër en twee Belgen.⁷⁵ Nauwelijks drie weken later is het aantal inschrijvingen opgelopen tot vijftig deelnemers.⁷⁶ 'Alles laat voorzien', schrijft Karel Van Wijnendaele op 14 april in *Sportwereld*, 'dat de inrichters nen bijval zullen genieten, zoals zij het zelve nooit verwacht hadden.' De Vlaamse renners, die 'roem en geld zullen trachten te verdienen', zijn trouwens al talrijk ingeschreven.⁷⁷ Wanneer op Goede Vrijdag 18 april 1919 de deelnemerslijst wordt afgesloten,⁷⁸ heeft Van Wijnendaele, die als weinig anderen de vinger op de sportpols houdt, duidelijk gelijk. Maar liefst 137 renners hebben zich ingeschreven.⁷⁹ Een laattijdige postbestelling vanuit België door Alban Collignon, sportcorrespondent van *Le Petit Journal* in Brussel,⁸⁰ voegt er met Hubert Noel in extremis nog een allerlaatste deelnemer aan toe.⁸¹ Drieënzeventig Fransen, 52 Belgen, zes Luxemburgers, drie Zwitsers, twee Italianen, één

Tunesiër en één Nederlander maken hun opwachting voor de koers van de Groote Oorlog. Onder hen, merkt *Le Petit Journal* fier op, de beste Zwitserse, Belgische en Franse renners van het ogenblik,⁸² zoals Oscar Egg, Marcel Buysse, Charles Deruyter, Henri Hanlet, Alfons Lauwers, Henri Van Lerberghe, Jean Alavoine, Maurice Brocco, Paul Duboc en Edouard Léonard. Heel wat oud-kampioenen van voor de oorlog, zoals Cyrille Van Hauwaert, Louis Trousselier en Georges Passerieu, zijn echter niet van de partij. De verschrikkingen van de Groote Oorlog hebben hen zowel fysiek als mentaal opgebrand.⁸³ Enkele andere vooroorlogse wielergoden zoals de *Tour de France*-winnaars Lucien Petit-Breton (1907 en 1908),⁸⁴ François Faber (1909) en Octave Lapize (1910) en de *Giro d'Italia*-winnaar Carlo Oriani zullen zelfs nooit meer aan de startmeet verschijnen. Alle vier sneuvelden ze, net als Henri Alavoine, Léon Comès, Plinio Cortesi, Emile Engel, Franck Henry, Léon Hourlier, Alfons Landuyt, Eduard Leonard, Angelo Strada, Jules Vogelaer, Pierre Vugé en zoveel andere beloftevolle renners, op een van de vele slagvelden van het Westerfront.⁸⁵



Lucien Petit-Breton ondertekent het controleformulier na zijn aankomst in het Parc des Princes in de laatste rit van de Ronde van Frankrijk van 1908 (Bibliothèque National de France).

INSCHRIJVINGEN⁸⁶

- | | | |
|---|--|--|
| 01. Alfred LE BARS (Frankrijk) | 35. Albert DESMEDT (België) | 69. Albert DEJONGHE (België) |
| 02. Jean ALAVOINE (Frankrijk) | 36. Pierre VANDELDE (België) | 70. Théo WYNDAU (België) |
| 03. René CHASSOT (Frankrijk) | 37. Aloys PERSYN (België) | 71. Léon VINDEVOGEL (België) |
| 04. Charles DERUYTER (België) | 38. César DEBAETS (België) | 72. André BLAISE (België) |
| 05. Ali NEFFATI (Tunesië) | 39. Charles HANS (Frankrijk) | 73. Philippe BEVINGER (Luxemburg) |
| 06. Albert VOGT (Frankrijk) | 40. Arthur CLAERHOUT (België) | 74. José PELLETIER (Frankrijk) |
| 07. Jules GUINARD (Frankrijk) | 41. Avile COCQUYT (België) | 75. Albert PUTZEYS (België) |
| 08. René SAVINA (Frankrijk) | 42. François BETHS (België) | 76. Urbain ANSEEUW (België) |
| 09. Raphaël GALIERO (Frankrijk) | 43. Henri DEJAEGER (België) | 77. Charles HAIDON (België) |
| 10. Robert ASSE (Frankrijk) | 44. [?]MAERTENS (België) | 78. Gaston PETIT (België) |
| 11. Charles DROUINEAU (Frankrijk) | 45. Camille NARCY (Frankrijk) | 79. Louis VANDERBORGH (België) |
| 12. Paulin DUVIVIER (Frankrijk) | 46. André NARCY (Frankrijk) | 80. Isidore MECHANT (België) |
| 13. Germain TITRAN (Frankrijk) | 47. Maurice LELIAERT (België) | 81. Arsène PAIN (Frankrijk) |
| 14. André PERRES (Frankrijk) | 48. Ernest LEMAIRE (Frankrijk) | 82. Georges MOUREL (Frankrijk) |
| 15. Séraphin MOREL (Frankrijk) | 49. Jules LE BRETON (Frankrijk) | 83. Louis MERIEL (Frankrijk) |
| 16. Camille LEROY (België) | 50. Léon DESPONTIN (België) | 84. Maximilien HAMEN (Luxemburg) |
| 17. Pierre HERBETTE (Frankrijk) | 51. Paul DUBOC (Frankrijk) | 85. Edouard LÉONARD (Frankrijk) |
| 18. Alexandre GILLES (Frankrijk) | 52. Maurice BROCCO (Frankrijk) | 86. Louis DEMANGEL (Frankrijk) |
| 19. Georges SENECHAL (Frankrijk) | 53. Alfred MATTER (Zwitserland) | 87. Emile DRUZ (Frankrijk) |
| 20. Henri DEVAUD (Frankrijk) | 54. Joseph RASQUI (Luxemburg) | 88. Rodolphe LEYDOUX (Frankrijk) |
| 21. Gabriël DAVOISE (Frankrijk) | 55. Jules NEMPON (Frankrijk) | 89. Louis BARASSI (Frankrijk) |
| 22. Charles KIPPERT (Frankrijk) | 56. Charles GUILLOT (Frankrijk) | 90. Oscar ROBAY (België) |
| 23. Marcel MARIELLONNY (Zwitserland) | 57. René GUÉNOT (Frankrijk) | 91. Joseph ARNOULD (België) |
| 24. Albert DUVIVIER (België) | 58. Etienne NAIN (Frankrijk) | 92. Joseph CASSIER (België) |
| 25. Maurice HUGGENTBLER (Frankrijk) | 59. Joseph MULLER (Frankrijk) | 93. Ernest PAUL (Frankrijk) |
| 26. Marius SUAN (Frankrijk) | 60. Victor PROVOYEUR (België) | 94. Georges GATIER (Frankrijk) |
| 27. Alfred GUICHON (Frankrijk) | 61. Fernand LEMAY (Frankrijk) | 95. Marcel GRELLET (Frankrijk) |
| 28. Henri LAGIRE (Frankrijk) | 62. Henri LOBEAU (België) | 96. François LEBRUN (Frankrijk) |
| 29. Henri MÉNAGER (Frankrijk) | 63. Charles KLEIN (Frankrijk) | 97. René AMELINE (Frankrijk) |
| 30. André HURET (Frankrijk) | 64. Bul BEENCK (Frankrijk) | 98. Emile VEBERT (Luxemburg) |
| 31. Camille FLORUS (België) | 65. Léon BRUN (Frankrijk) | 99. Henry LIGNON (Frankrijk) |
| 32. Alphonse SARATH (Frankrijk) | 66. Auguste ROSSIGNOL (Frankrijk) | 100. Jules GOTRA (Frankrijk) |
| 33. Constant MÉNAGER (Frankrijk) | 67. Mathias THIL (Luxemburg) | 101. Jean BAUER (Frankrijk) |
| 34. Julien TUYTTEN (België) | 68. Laurent SERET (België) | 102. Henri HANLET (België) |