

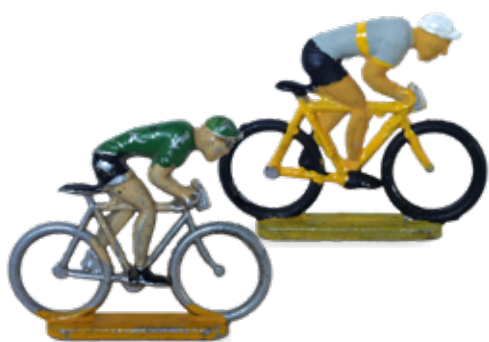




HET **ZWARTE ESKADRON**

**OLIVIER
VANBEYLEN**

DE BELGISCHE
TOURPLOEG 1930-1939



7	Dankwoord
11	Inleiding
12	De nationale formule
22	De selectieprocedure
27	Technische evolutie



Tour	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39
Pagina	31	49	71	93	109	137	163	185	211	235
	LEDUCQ, MET DANK AAN DE PLOEG	MAGNE, DE METRONOOM	BONIFICATIES BEPALEN HET WEDSTRIJD BEELD	DE MEESTERDALER	HET FRANSE 'DREAMTEAM'	DE VLAAMSCHE LEEUWEN BULDEREN	DE ENE MAES DOET DE ANDERE VERGETEN	LAPÉBIE OP EEN GOLF VAN CHAUVINISME	BARTALI BUITEN CATEGORIE	DE SCHADUW VAN DE OORLOG

133 De Tour op het witte doek

255	Conclusie
265	Uitslagen
268	Bibliografie
269	Van Maes tot Merckx: Errata
269	Beeldverantwoording
270	Belgische truien door de jaren heen



01	02	03
A13 ^e	12 ^e	4 ^e
JEAN AERTS ° 08/09/1907	AIMÉ DOSSCHE ° 28/03/1902	JEF DEMUYSERE ° 26/07/1907

LEGENDE

KLASSEMENTSLIJSTEN

- Startnummer
- Prestatie
 - E éliminé – uitgesloten voor verdere deelname
 - A abandon – opgave
- Naam voornaam / ° Geboortedatum

DANKWOORD

Dit boek was nooit tot stand gekomen zonder de steun van mijn echtgenote. Haar opofferingszin werd de laatste drie jaar zwaar op de proef gesteld. Hoewel ze ondertussen een ervaringsdeskundige is en weet hoe tijdverslindend zo'n onderneming kan zijn, is ze me steeds blijven steunen. Mijn dank is dan ook heel groot.

Verder wens ik mijn vriend, Gert Cypers, speciaal te vermelden voor het kritisch nalezen van mijn manuscript. Ondanks zijn druk professioneel en familiaal leven stond hij er op me te helpen. Een welgemeende dankjewel!

Ook naar mijn vader, die zowel voor dit als mijn vorig boek met monnikengeduld kleine rennertjes in de gewenste kleuren verfde, gaat mijn dankbaarheid uit.

Dries De Zaeytijd en Jurgen Creyf, wetenschappelijke medewerkers aan het wielermuseum KOERS, steunden me dan weer met veel gedrevenheid wanneer ik op zoek ging naar deze of gene afbeelding.

Tot slot wens ik Steven Theunis en Thijs Kestens van Armée de Verre van harte te bedanken voor hun professionaliteit en de aangename samenwerking.





Het (onvolledige) Zwarte Eskadron aan de start van Tour 1937: Meulenberg, Kint, Lowie, Danneels, Disseaux, Hendrickx, Vervaecke en Maes.

Inleiding

Negentig jaar geleden werd Romain Maes als een ware volksheld gevierd. De Zerkemenaar bezorgde België toen een Tourzege waar het al vijf jaar zat op te wachten. Vandaag doet zijn naam bij het brede publiek echter amper een belletje rinkelen. Toch verdient hij, samen met naamgenoot Sylveer, een ereplaats in de rijke Belgische wielergeschiedenis. De niet-verwante West-Vlamingen realiseerden een unieke prestatie: de Ronde van Frankrijk winnen in de schoot van de Belgische ploeg. Een krachttoer waar geen andere renner, in de 27 edities waarin de wedstrijd in nationale teams werd beslecht, zou in slagen.

Enkele jaren geleden onderzocht ik in 'Van Maes tot Merckx' de oorzaken voor het uitblijven van Belgisch succes in de Tour tussen 1947 en 1968. Mijn keuze werd vooral bepaald door mijn voorliefde voor de 'fifties' en het feit dat dit thema nog onontgonnen terrein was. Even overwoog ik de volledige periode waarin de Ronde in landenploegen gereden werd te bespreken maar zag er door tijdsgebrek van af. Tijd hadden sommige oud-renners uit de jaren 1950 immers niet meer in overvloed. Wilde ik hun getuigenissen niet verloren laten gaan, moest ik me in de eerste plaats richten op de naoorlogse periode. Vroegere edities belandden dus in de koelkast. Na de publicatie van het boek bleef er in mijn ogen echter één belangrijke vraag onbeantwoord: Waarom wonnen de Belgen tussen 1930 en 1939 wél en zelfs tot drie keer toe?

Om hierop een antwoord te formuleren stortte ik me met veel plezier op kranten, tijdschriften en (auto)biografieën over een periode van het wielrennen die me voorheen volledig vreemd was. Dat de wedstrijd niet in een maatschappelijk vacuüm plaatsvond, werd al snel duidelijk. De Tour bleek juist heel gevoelig voor de economische en politieke deiningen eigen aan die tijd en werd een plek waar de spanningen van de bredere samenleving weerspiegeld werden. De impact ervan bleek in sommige gevallen zelfs doorslaggevend voor eindwinst, wat ook gezegd kan worden over de reglementswijzigingen, technische vernieuwingen en jaarlijkse selectieperikelen. Uiteraard speelde de factor toeval of geluk steeds mee. Maar het is duidelijk dat de omstandigheden door allerlei factoren het ene jaar de Belgen gunstiger gezind waren dan het andere. Het zijn die factoren die in dit boek toegelicht worden.

Per editie besloot ik één Belgische renner – miskend bij het grote publiek en vaak zelfs onder de kenners – meer in detail te bespreken. Dat deze renners geselecteerd werden voor de grootste wielervedstrijd ter wereld is op zich al een bewijs van hun talent. Vaak hebben ze echter door omstandigheden niet de carrière uitgebouwd die verhoopt werd. Ook deze renners verdienen mijns inziens om voor even terug in de spotlights gezet te worden.

De nationale formule

Sinds de heropstart in 1919 had directeur Henri Desgrange meermaals het reglement van zijn wedstrijd gewijzigd. Zijn doel was om van zijn geesteskind vooral een individuele strijd te maken. Al jaren moest hij met lede ogen toezien hoe merkenteams *Automoto* en *Alcyon*, de Tour hadden gekaapt. Beide ploegen hadden de sterkste renners onder contract waarvan sommigen hun winstkansen moesten opofferen. Daarnaast stopten ze 'onafhankelijken' geld toe om hand – en spandiensten te verlenen.

In eigen land dreigde de Tour ook nog eens aan belang in te boeten. In 1929 hadden de Fransen sinds de Eerste Wereldoorlog amper één eindzege geboekt tegenover zeven voor de Belgen. Hierdoor begon in 1928 het idee te rijpen om het reglement op een radicale manier aan te passen.

De invoering van nationale teams in 1930 was een schot in de roos. Vertegenwoordigers van merkenploegen werden uit de Tourkaravaan geweerd waardoor Desgrange meer controle kreeg over de renners. Ook commercieel bleek het een meesterzet. De nieuwe formule bezorgde de verkoopcijfers van *L'Auto* een boost. Toen de krant de eerste Ronde van Frankrijk organiseerde in 1903 groeide de oplage van 25.000 naar 300.000 exemplaren in 1910. Dat cijfer schoot in de jaren 1930 verder door naar een recordoplage van 800.000 exemplaren!

Aanvankelijk waren de grote teams fel gekant tegen de nationale ploegen. De kritiek doofde echter sneller uit dan de Tourbaas had gevreesd. Heimelijk waren de fietsconstructeurs opgelucht dat ze gedurende een maand de financiële last van hun renners niet hoefden te dragen. De organiserende krant '*L'Auto*' nam immers de kosten van renners en (sommige) volgers voor zijn rekening. Een gewaagde gok die wonderwel zou uitpakken dankzij de net opgerichte reclamekaravaan. De extra-sportieve' bedrijven die hierin plaatsnamen hadden ondertussen de publicitaire waarde van de Tour ingezien. De Franse fietsindustrie had weinig last van de economische crisis. Er was zelfs sprake van een 'boom' in de rijwielsector. De verkoopcijfers schoten de lucht in doordat personenwagens onbetaalbaar werden. De devaluatie van de eigen munt vanaf 1936 zorgde ervoor dat Fransen ook geneigd waren om goederen te kopen in plaats van het geld te sparen die toch aan waarde zou inboeten. Paradoxaal genoeg werden professionele wielerploegen de dupe van deze hoogconjunctuur. Fietsconstructeurs kregen immers zoveel bestellingen binnen

I Bedrijven die niet actief waren binnen de fietsensector.



L'Auto kondigt de 15e Ronde van Frankrijk aan met levensgrote affiches en spandoeken (Mulhouse, 1921).

dat ze geen nood meer hadden aan reclame en dus minder investeerden in wielerteams.

Met de landenformule schoot Desgrange, volgens Sportwereld-reporter Artur Soetens, echter zijn doel voorbij. In 1937 schreef hij: *“Zijn Ronde van 1930 was bijlange niet opgevat in den zin van een landenwedstrijd. Rijders van eenzelfde land mochten wel reisgenooten zijn, doch ook zonder meerdere saamhoorigheid. De landenwedstrijd is ontstaan gansch onafhankelijk van den wil en van het verlangen van den inrichter. De landenwedstrijd is een ontaarding van het eigenlijke koersprincipe, een geleidelijke vervreemding van de oorspronkelijke opvatting. Maar wat Desgrange heeft gedaan, ’t is dat hij aan die ontaarding, aan die vervreemding heeft toegegeven in plaats van er zich tegen te verzetten; hij heeft den landenwedstrijd aangenomen en hem bewerkt om er een bepaalde – en laat het ons bekennen – een zeer interessanten vorm aan te geven.”*

Het reglement van de Ronde van Frankrijk 1930 lijkt de stelling van Soetens te staven, aangezien het volledig uitging van een individuele onderneming. Door omstandigheden zou er echter een verschuiving plaatsvinden. Niet, zoals Desgrange voor ogen had, van een ploegen- naar een individuele wedstrijd maar wel naar één van een natiestrijd. Het



Het succes van de Tour in de jaren 1930 was overweldigend. Deze luchtfoto getuigt van de mensenmassa die samentroeft op de top van de Col d'Aspin.

onzekere politieke en economische klimaat had het nationalisme sterk aangewakkerd, ook in de sport. De enorme populariteit van het Franse Daviscupteam, met de befaamde 'Mousquetaires' (Lacoste-Borotra-Cochet-Brugnon), had dit al eerder duidelijk gemaakt.

Dat de nieuwe formule aansloeg, hoeft dus niet te verbazen. Was een wedstrijd, die sinds zijn oprichting in 1903, de grenzen van het land afschuimde op zichzelf geen uiting van het nationale karakter van de hele onderneming? *L'Auto* liet ook geen kans onbenut om zijn lezers te herinneren aan de roemrijke bladzijden uit de eigen geschiedenis wanneer de renners deze of gene stad of regio aandeden. Dit klimaat van vaderlandsliefde was tekenend voor Frankrijk in de vroege 20e eeuw. De oorzaak hiervan lag in de vernederende nederlaag tegen Pruisen in 1870 die zou culmineren in de Grote Oorlog. Het patriottisme bleef ook na het conflict nadrukkelijk aanwezig.

De Tourstart werd in het interbellum bewust niet meer 's nachts gehouden maar in de vroege ochtend. Onder het oog van nieuwsgierige Parijzenaren trok de karavaan langs de Opera Garnier, de Madeleinekerk, de Obelisk en de Arc de Triomphe, evenveel monumenten die hulde brengen aan de Franse cultuur.

In de jaren 1930 zorgde de economische depressie voor een toenemende xenofobie. In de Ronde van Frankrijk moesten vooral Belgen en Italianen het ontgelden. Zij waren niet alleen concurrenten op de arbeidsmarkt maar ook de meest geduchte tegenstanders in de Tour. Wat de Belgen betreft groeide de vijandigheid niet toevallig na de Tourzege van Romain Maes in 1935. De politiek mengde zich ook steeds meer in de sport. Toen de Belgische regering in 1936 besliste om het militaire akkoord van 1920 met Frankrijk te beëindigen werd dat bij de zuiderburen allerm minst gesmaakt. De Belgische onafhankelijkheidspolitiek was ingegeven door het Frans-Sovjetverdrag van wederzijdse bijstand en de remilitarisatie van het Rijnland door de Duitse troepen een jaar eerder. Duitse renners, die nog steeds op weinig sympathie konden rekenen maar geen bedreiging vormden voor de Franse winstkansen, bleven opvallend genoeg ongemoeid.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de landenformule in ere gehouden maar het nationalisme zwakte wat af. Buurlanden werden steeds meer door het peloton bezocht. Op die manier profileerde de Tour zich stilaan tot een bruggenbouwer tussen de volkeren. Wanneer rond 1960 de landenformule in vraag gesteld werd, hielden sommige grote fietsproducenten er paradoxaal genoeg aan vast. Ondanks de publicitaire aderlating slaagden zij erin het hoofd boven water te houden. De wielersport was toen echter zo gemediatiseerd en populair dat extra-sportieve bedrijven brood zagen in het sponsoren van een wielerploeg. Die bedrijven waren economisch een pak gezonder dan de noodlijdende fietsenmerken maar enkel bereid hun (top)renners nog in de Ronde van Frankrijk te laten starten indien de landenformule zou verdwijnen. Op termijn kon de Tourdirectie die druk niet meer weerstaan.

Op de ochtend van 3 juli 1930 vertrokken honderd renners vanuit de faubourg Montmartre, aan het hoofdkantoor van L'Auto, voor een tocht van meer dan 4800 kilometer doorheen Frankrijk. De Belgische, Italiaanse, Spaanse, Duitse en Franse formatie, telkens bestaande uit acht 'Azen', kon rekenen op de logistieke steun van de organisatie. Zo werd er gezorgd voor logies, eten, truien en fietsmateriaal. Zelfs farmaceutische middelen werden door de organisatoren voorzien. Artikel 5 van het contract dat iedere renner voor de start moest ondertekenen vermeldde ondubbelzinnig dat het enkel om klassieke middelen ging en niet om 'fortifiants, reconstituants ou drogues'. Deze laatsten moesten door de renners... zelf bekostigd worden!

Vijf mecaniciens² en zes verzorgers³ waren dagelijks voor de renners

2 Bianchi, Couturier, Poch, Boucher, Huber

3 Lefrère, Lafond, Villa, Fusti, Baetens, Renard

in de weer.⁴ Een handvol medewerkers⁵ onder leiding van tijdsopnemer Machurey, stond in voor de bevoorrading. De musetten werden onder meer met rijsttaarten, gedroogde pruimen, brood, Gruyèrekaas en eieren gevuld. Voor ritten tot 200 km werd enkel voedsel voorzien bij de start. Langere etappes telden onderweg tot twee bevoorradingsposten. Daarbuiten verbood het reglement de ‘georganiseerde’ bevoorrading. Dit zorgde al gauw voor problemen. Het was de renners immers toegestaan iets aan te nemen van toeschouwers zolang dit ‘spontaan’ gebeurde. Vanzelfsprekend viel het moeilijk te bewijzen of dit al dan niet het geval was. Daarnaast konden de Franse renners sowieso meer rekenen op de steun van landgenoten langs het parcours, tot grote frustratie van de buitenlanders.

De terughoudendheid van Edmond Gentil⁶ ten aanzien van de landenformule deemsterde weg toen hij de bestelling van de frames voor de Tour van 1931 binnenhaalde. Om volledig onafhankelijk te zijn van de fietsconstructeurs had Desgrange beslist de Azen zélf van fietsen te voorzien. Deze werden echter in het geel gelakt zodanig dat het fietsenmerk hieruit geen commercieel voordeel zou halen. Ook de tubes werden door de organisatie geleverd. De renners werd enkel toegestaan het eigen zadel en stuur te gebruiken.

De materiaalwagons – die in principe de gele trui volgde – bevatte reservefietsen, tubes en andere onderdelen die uitsluitend voor de Azen waren bedoeld. Die konden alleen om een nieuwe fiets vragen wanneer hun tuig onbruikbaar was. In de praktijk verstond men daaronder vooral kaderbreuk. Een kapotte ketting of rem moest nog steeds door de coureurs zélf worden hersteld.

Deelnemers uit de nationale selecties moesten drie reservetubes rond de schouders en/of onder het zadel bewaren. Wanneer ze tweemaal lek reden konden ze een nieuwe krijgen bij de materiaalwagons. De leider in het algemeen klassement werd verplicht de gele trui te dragen behalve wanneer het om een nationale kampioen ging. Een nationale wielerbond kon in theorie eisen dat zijn renner de kampioenstrui bleef dragen. In dat geval moest de renner in kwestie met een gele pet rondfietsen.

De meeste etappes werden ‘in lijn’ afgewerkt. Hierbij gingen Azen en Toeristen samen van start. In de bergritten en in de laatste etappe naar Parijs startten de Azen echter tien minuten eerder dan de Toeristen. De koersdirecteur behield zich het recht voor om extra ritten met gescheiden start te organiseren. Hiertoe kon worden beslist wanneer in de vorige

4 Vaak bijgestaan door plaatselijke verzorgers in de aankomststeden

5 Lagouche, Bonnefoy, Napoly, Caüet, Mauranne, Malbos

6 Fietsindustrieel en eigenaar van het machtige Alcyon-team

rit een gemiddelde van 30km/u niet werd gehaald. Op die manier wou Desgrange een gebrek aan animo en gevaarlijke massaspurten voorkomen. Om fraude te bestrijden werden nog steeds controles georganiseerd waarbij renners op geijkte punten van het parcours een controleblad ondertekenden. Omdat de jurytafels door een te groot aantal renners dreigden bestormd te worden, werd dit uiteindelijk enkel bij gescheiden start opgelegd.

Drie wedstrijdcommissarissen⁷ en een aankomstrechtter moesten toezien op een eerlijk verloop van de race. Een hels karwei aangezien het reglement bulkte van artikels die erop gericht waren van de Tour een individuele onderneming te maken. Zo was het in 1930 voor renners verboden om mekaar op te wachten, elkaar af te lossen,⁸ tubes, wielen of fietsen door te geven of elkaar te helpen bij een herstelling. Binnen hetzelfde team werd uitsluitend in geval van mechanisch defect aan maximaal twee ploegmaats toegestaan een renner op te wachten. Daarenboven moesten de drie renners evenveel kopwerk verrichten om opnieuw voorin post te vatten. Buiten fietsen, tubes en wielen mochten deelnemers alles uitwisselen op voorwaarde dat de verleende hulp geen hypotheek legde op de winstkansen van een van de betrokken renners. Hiermee wou de organisatie de verhouding knecht-kopman feitelijk bannen. Uiteraard was de handhaving van deze regels in de praktijk schier onmogelijk. Henri Desgrange maalde er niet om:

‘ C’est l’éternel histoire de la souris qui danse lorsque le chat n’est pas là. Pas vu! Pas pris. ’

Naast het individuele klassement stond voor de Azen ook het landenklassement of “Challenge International” op het spel. Dit werd opgemaakt door de optelsom van de tijden van de drie beste renners binnen iedere ploeg.

De categorie van de ‘Toeristen’ telde in 1930 zestig renners. Hiervan stonden er veertig al in 1929 aan de start die het ten minste tot Marseille hadden uitgezongen. Zij kregen rugnummers 101 tot en met 140. De overige twintig, rugnummers 141 tot en met 160, waren vooral vertrouwde figuren uit vorige edities, zoals ex-winnaar Lucien Buysse. Twintig reserves werden aangeduid in geval van een laattijdig forfait.

7 Dyvrande, Durand, Langeard

8 Behalve in geval van een gescheiden start van ‘Toeristen’ en ‘Azen’





TOUR

1930

—
LEDUCQ, MET DANK AAN DE PLOEG



BELGIË (1930)

Selectie: Karel Steyaert alias Van Wijnendaele en Henri Desgrange

Verzorger: Leon Baetens alias Pycke

Mecaniciens: Pierre Verhoeven

Startnr.
Prestatie

01
A13^c

JEAN AERTS
° 08/09/1907

02
12^c

AIMÉ DOSSCHE
° 28/03/1902

03
4^c

JEF DEMUYSERE
° 26/07/1907

04
15^c

JAN MERTENS
° 02/03/1904

05
7^c

FRANS BONDUEL
° 26/09/1907

06
11^c

LOUIS DELANNOY
° 16/06/1902

07
19^c

GEORGES LALOUP
° 25/05/1903

08
30^c

OMER TAVERNE
° 27/07/1904



geel



rood

Kleurversies
op pg. 270

E

en hoopje ellende getooid in een gele trui, huilend en ontroostbaar langs de kant van de weg... De scène, door een persfotograaf vereeuwigd, zou iconisch worden. Arno Breker, Hitlers favoriete beeldhouwer, haalde er zelfs zijn inspiratie uit voor het beeld *De gewonde*.

Col du Galibier, 21 juli 1930. Tijdens de laatste zware bergrit van deze 24e Toureditie smakte André Leducq in een ogenschijnlijk gemakkelijk bocht met 70 kilometer per uur tegen de grond. Zijn rechtstreekse rivalen in het klassement, Learco Guerra en Jef Demuyser, zagen daar een onverhoopte kans in om de eindzege alsnog binnen te halen. Luttele seconden daarvoor had de gele trui zich nog de winnaar van de Tour gewaand, maar plots leek alles in één vingerknip verloren. De Fransman was volledig het noorden kwijt en oogde als een geslagen hond.

Hij overwoog op te geven toen zijn ploegmaat Pierre Magne plots opdook. Die vergewiste zich ervan dat zijn kopman geen breuken of andere zware averij had opgelopen, en praatte op hem in. Na een korte inspectie van de fiets stelden ze vast dat de val een van de pedalen had gekromd. Magne kreeg die snel min of meer recht en hielp de gele trui weer in het zadel. Een halve kilometer verder moesten ze echter halt houden, toen bleek dat ook de rem van Leducq niet ongeschonden uit de val was gekomen. Opnieuw zorgde zijn beschermengel voor een snelle reparatie. Intussen hadden ook hun ploegmaats Pélissier, Merviel, Antonin



Een renner die met twintig minuten voorsprong een rit wint, krijgt naast de geldprijs voor de dagzege ook de helft van het volledige prijzengeld van de dag, met uitzondering van het prijzengeld voor de Toeristen.

Magne en Bidot zich bij het jagende duo gevoegd. Jammer genoeg kreeg de Parijzenaar die dag met nog meer tegenslag te kampen. Bij de volgende beklimming brak zijn gammele pedaal, waardoor hij het evenwicht verloor en nogmaals op de grond belandde. Tot overmaat van ramp kon een ploegmaat hem niet meer ontwijken en viel die op de onfortuinlijke Leducq. ‘Nu is de Tour definitief verloren’, jammerde hij. Dat was evenwel zonder de hardnekkigheid van Pierre Magne gerekend. Koortsachtig ging die bij toeschouwers op zoek naar een passende pedaal. Nadat hij er een te pakken had gekregen, moest hij nog de juiste sleutel vinden om die te monteren. Vrouwe Fortuna leek plots genade te tonen, want een motorrijder toverde er eentje uit zijn gereedschapstas tevoorschijn.

Het zesttal begon toen aan een legendarische achtervolging en slaagde er met vereende krachten in om de dertien minuten achterstand op het trio Guerra-Demuysere-Faure uit te wissen. Als kers op de taart won Leducq ook nog eens de etappe. Met Parijs in het vooruitzicht en een onverwoestbaar moreel reed hij onbedreigd naar de overwinning.

Dédé was een hardrijder met een sterk eindschot. Hij klom matig, maar daalde uitstekend. Doordat de laatste col steeds vrij ver van de aankomst lag, koos de ervaren renner om op eigen tempo te klimmen. Zo kon hij de schade beperken en gebruikmaken van de afzink en de vallei om zijn achterstand weg te werken.

TOERISTEN (1930)

(Selectie: L'Auto)

Startnr.	110	141	153	154	155	156
Prestatie	A9 ^e	A9 ^e	A16 ^e	A2 ^e	A3 ^e	A7 ^e
	ODILE TAILLIEU ° 27/03/1898	REMY VERSCHAETSE ° 09/01/1903	LUCIEN BUYASSE ° 11/09/1892	OMER HUYSE ° 22/08/1898	ERNEST MOTTARD ° 22/03/1902	JÉRÔME DECLERCO ° 30/10/1899

WAT ERAAN VOORAFGING

‘Bij de Italianen heeft Desgrange de goeden gezift en de Azen overgehouden, bij de Belgen deed hij net het omgekeerde.’ Zo verwoordde Achiel Van den Broeck van *Sportwereld* de frustratie die bij veel Belgische wielersfans leefde. Samen met Karel Van Wijnendaele was Henri Desgrange in 1930 verantwoordelijk voor de samenstelling van het Belgische team. Tourbaas Desgrange stelde zijn veto bij de kandidaturen van titelverdediger Maurice Dewaele en Bernard Van Rysselberghe. Sommige merkenploegen weigerden ook sterke renners, zoals Gaston Rebry, Julien Vervaecke, Georges Ronsse, Pé Verhaegen en Victor Joly vrij te geven.

‘ Bij de Italianen heeft Desgrange de goeden gezift en de Azen overgehouden, bij de Belgen deed hij net het omgekeerde. ’

ACHIEL VAN DEN BROECK

In mei werden alvast zes Azen bekendgemaakt. Op Brusselaar Jean Aerts na waren het allemaal Vlamingen. Van Wijnendaele, die zich heel goed bewust was van de communautaire gevoeligheden, wees de twee overige plaatsen toe aan Walen. Omer Taverne en Georges Laloup werden weggehaald bij de Toeristen en in de nationale selectie gedropt. Dat leverde Karel kritiek op in eigen rangen. In



Toeristen krijgen een uitkering van 35 Franse frank per dag.

1937 liet hij optekenen: ‘En waarom namen we Walen?... Omdat de ploeg het heele land moet vertegenwoordigen, en omdat wij, Vla-

mingen, niet zoo onrechtvaardig mogen zijn, tegenover de Walen als ons goevernement gedurende meer dan 100 jaren tegenover de Vlamingen is geweest!’

Toch was het niet van harte. Volgens hem was Joly de enige Waalse renner die het vereiste niveau haalde. Taverne had de Tour het jaar voordien gereden in de Toeristencategorie en won toen een etappe. Hij was daarmee de eerste Belg sinds Henri Van Lerberghe in 1913 die daarin was geslaagd. Ook Laloup was in 1929 al van de partij. Zijn regelmaat werd toen beloond met een verdienstelijke derde plaats bij de Toeristen. In het voorjaar werd hij tweede in Luik-Bastenaken-Luik en liet hij zich positief opmerken in de Ronde van Vlaanderen en de Ronde van België.

De hoop op een goed klasement berustte vooral op Jef Demuyssere. De bonkige Wervikaan was met zijn 1,70 meter en 80 kilogram zelfs de topfavoriet volgens *Sportwereld* en *L'Auto*. In de vorige editie was hij als derde geëindigd, na Dewaele en Pancera.

Frans Bonduel, winnaar van de Ronde van Vlaanderen 1930, was een attractieve en stijlvolle renner maar te beperkt als klimmer om aanspraak



Georges Laloup ment het peloton in de rit naar Cannes.



Azen rijden voor het eerst met anonieme gele fietsen.

te maken op de eindzege. De ervaren Aimé Dossche had al twee Tours achter de kiezen. Daarin had hij in totaal drie etappes gewonnen en drie dagen in het geel gereden. Enkele maanden eerder kon enkel Bonduel hem kloppen in Vlaanderens mooiste. Het grote vraagteken binnen de ploeg was Jan Mertens. In 1928 had de Antwerpenaar de Ronde van Vlaanderen gewonnen en was hij vierde geëindigd in het eindklassement van de Ronde van Frankrijk. Door fysieke perikelen, die hem maanden uit de competitie hadden gehouden, was zijn selectie echter niet vanzelfsprekend. De Fransen beschouwden de jonge klasbak Jean Aerts als een interessante outsider. Van Wijnendaele voorspelde dan weer dat de ervaren Louis Delannoy weleens kon verrassen.

Toch waren aan de start in Parijs niet alle ogen op de Belgische ploeg gericht. Dé internationale vedette was Alfredo Binda. Naast een wereldtitel had de Italiaanse kampioen al vier Giro's op zijn naam staan. In eigen land was zijn dominantie totaal. De wielerwereld keek reikhalzend uit naar zijn verrichtingen in zijn eerste Ronde van Frankrijk.

DE TOUR VAN DE BELGEN

In de vroege ochtend van 2 juli 1930 hadden de renners van het zogeheten Zwarte Eskadron de eer om als eersten het hoofdkantoor van *L'Auto* in de faubourg Montmartre uit te rijden. De bijnaam van de ploeg verwees naar de zwarte trui met geelrode band die de organisatie had voorzien. In hun zog verliet de hele karavaan de lichtstad via de grote boulevards, om rond 8.30 uur halt te houden in Le Vésinet.