

INHOUD

Voorbeschouwing	9
Proloog: <i>Draaien en keren</i> – Brussels Cycling Classic	13
Eerste etappe: <i>Moederland</i> – Waalse Pijl	71
Tweede etappe: <i>Antieke wegen</i> – Kempen Classic	137
Derde etappe: <i>Wielergoden</i> – Dwars door Vlaanderen	215
Vierde etappe: <i>Taal en grens</i> – Kuurne-Brussel-Kuurne	327
Vijfde etappe: <i>Contrast en confrontatie</i> – Brabantse Pijl	433
Zesde etappe: <i>De dood of de gladiolen</i> – Gent-Wevelgem	519
Zevende etappe: <i>Schijn en wezen</i> – Luik-Bastenaken-Luik	631
Nabeschouwing	729
Dankwoord	733
Beknopte literatuurlijst	737
Register	743

VOORBESCHOUWING

Betonplaten, ertussenin richels die een fietsrit de kalme cadans geven van een treinreis. Met de snelheid van een boemeltje stamp ik voort – ka-boenk, ka-boenk, ka-boenk. Om de paar meter staat een jaartal op het beton, erachter een naam: 1913 – PAUL DEMAN, 1925 – JULIEN DELBECQUE, 1930 – FRANS BONDUEL, en zo verder. Dit is de Ronde van Vlaanderenstraat, de erelijst van de klassieker siert het wegdek. Elk voorjaar davert het peloton hier tussen rijen publiek voorbij. Vandaag ben ik alleen. In de berm staat het monument voor Karel Van Wijnendaele, vader van de Ronde. Even verder doemt aan de overkant van de weg koerscafé d’Oude Hoeve op.

Mijn benen voelen zwaar. Over de kasseien van de Oude Kwaremont ben ik naar boven gefietst en de klim heeft erin gehakt. Ik had ook kunnen kiezen voor de Côte de Trieu, de Karnemelkbeekstraat of een van de andere wegen die naar deze kam leiden – hetzij vanuit Vlaanderen, hetzij vanuit Wallonië. Even voorbij d’Oude Hoeve neemt de taalgrens bezit van de betonplaten. Over een lengte van enkele honderden meters is de rechterzijde van de Ronde van Vlaanderenstraat formeel Waals grondgebied, daar waar de namen staan. 1962 – RIK VAN LOOY, 1969 – EDDY MERCKX.

Als ik ergens de essentie van België moet kunnen vatten, dan is het in deze straat. Alles komt er samen: de geschiedenis, het landschap, de wielersport, de ontmoeting van twee talen – van twee oude culturen – die zo vaak ontaardt in botsingen. Naar het noorden strekken de Vlaamse Ardennen zich uit, in het zuiden golft het Pays des Collines. Ertussenin balanceer ik op een smalle strook van beton, stoempend en ploeterend terwijl ik probeer te begrijpen waar ik naar kijk.

Het is echter een illusie te denken dat de ziel van België zich laat vangen op een enkele plek. Ze verplaatst zich op twee wielen en ik zal moeten blijven fietsen om er af en toe een glimp van op te vangen. Wil ik werkelijk een poging doen dit land te begrijpen, dan zit er weinig anders op dan een rondgang te maken: mijn eigen Ronde van België.

België is geen land om met de auto doorheen te jakkeren op weg naar elders, zoals veel Nederlanders doen. Het verdient meer dan de vluchtige blik van de passant. En er bestaat geen beter observatieplatform dan het fietszadel, of zoals de gelouterde volksschrijver Stijn Streuvels het formuleerde in een lofzang op zijn rijwiel: ‘t Is daarbij een uitstekend middel om land en volk te leren kennen.’ Hoewel ik waarneem door de bril van de noorderling die ik nu eenmaal ben, is mijn ervaring dat mijn liefde voor de fiets veel deuren in België doet openzwaaien die anders hooguit op een kier zouden blijven staan.

Mijn rondgang door het land der Belgen heb ik ingedeeld als een korte rittenkoers, met een proloog en zeven etappes. In 1967 kende de Ronde van Frankrijk de primeur van een proloog – letterlijk *pro-logos*, een voorwoord –, destijds een tijdrif van 5,775 kilometer. Een ouverture, vooral bedoeld om een eerste klassement te kunnen opmaken. De proloog van mijn Ronde van België heeft een vergelijkbare functie: aan de hand van een korte verkenningstocht door de hoofdstad zet ik alvast wat zaken bondig op een rijtje. Aansluitend volgen zeven hoofdstukken, zeven etappes waarin ik mijn bevindingen verder uitdiep.

Elke etappe is zowel een fysieke reis door een regio als een verkenning van een tijdvak in de Belgische geschiedenis. Daarbij maak ik

dankbaar gebruik van de parcoursen van Belgische wielerklassiekers, volg ik de lijnen die het verleden en de koers trokken door het land en de aangrenzende gebieden.

Zoals het een wielerronde betaamt is er in elk hoofdstuk een *régional de l'étape*, een renner van de streek die centraal staat. Foto's van deze renners staan op de website derondevanbelgie.nl. Daar zijn ook per etappe de gefietste routes na te gaan, telkens voorzien van een overzicht van de hoogtepunten en bezienswaardigheden onderweg.

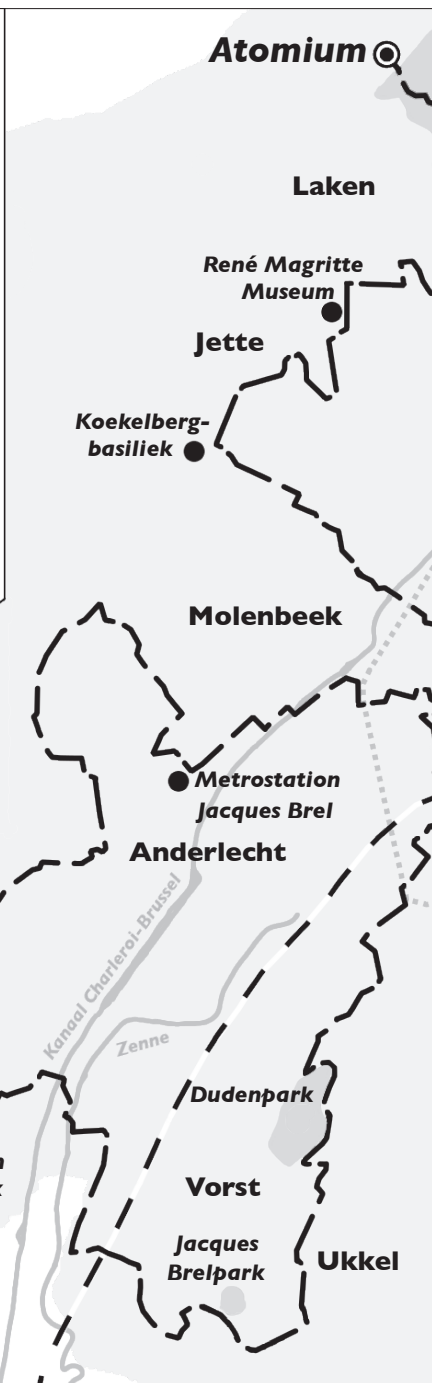
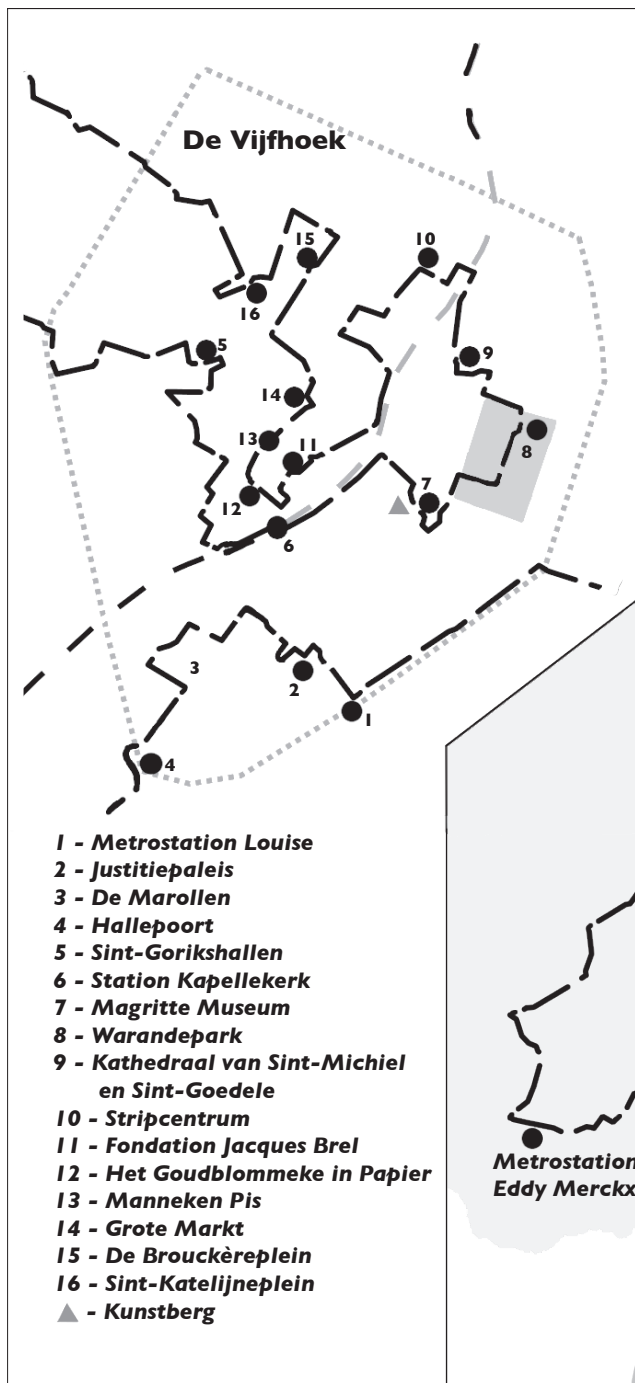
De keuze om dit verhaal aan de koers op te hangen, spreekt wat mij betreft voor zich. Wanneer ik vertel dat ik opgroeide in Kortenhoef, zullen de echte liefhebbers meteen begrijpen in welke vruchtbare grond mijn geestdrift voor de wielersport wortel schoot. Lange tijd genoot het dorpje onder de rook van Hilversum een zekere faam dankzij het wielercriterium dat er kort na de Tour de France werd verreden. Elke eerste zaterdag van augustus passeerden de deelnemers aan de Ronde van Kortenhoef pal voor onze deur. Het waren de gouden jaren van de Nederlandse wielersport, met 1980 als hoogtepunt. Jan Raas was regerend wereldkampioen en nauwelijks twee weken na zijn glorieuze intocht in Parijs kwam Joop Zoetemelk zijn gele trui aan het massaal toegestroomde publiek tonen. Ik was twaalf en volledig in de ban van de koers, van de magie. Dat zou nooit meer overgaan.

Vergeet het theater, vergeet de politiek, vergeet YouTube, Snapchat, religie, de volledige wereldliteratuur en alle afleveringen van alle denkbare soaps. Vergeet ook de schilderijen van Bruegel, Rubens of Magritte, de onnavolgbare klanken van Toots Thielemans' mondorgel, de strips van Hergé, de radioverslagen van Jan Wauters en zelfs de chansons van Brel. Nergens krijg je het leven in al zijn facetten – van hoogglanzend tot intens smerig – op zo'n verrukkelijke wijze uitgeserveerd als in de wielersport. En nergens gebeurt dat met meer overgave dan in België.

PROLOOG

DRAAIEN EN KEREN

Brussels Cycling Classic





Park van Laken

Kanaal Brussel-Schelde

Brussel

Josaphat-park

Schaerbeek

De Vijfhoek

Jubel-park

Museum voor Natuurwetenschappen

Sint-Gillis

Sint-Lambrechts-Woluwe

Fallon-stadion

Sint-Pieters-Woluwe

Duizend Meterlaan

Square Eddy Merckx

Woluwe-park

Proloog
Brussels Cycling Classic
71,3 km

Ceci n'est pas une histoire. Dit is geen geschiedenis. Het is een verhaal, dat wel: een surrealistische vertelling over een surrealistisch land. Wie België probeert te doorgronden, kijkt over de schouder van de man op het schilderij van René Magritte die in de spiegel alleen een achteraanzicht van zichzelf ziet. *La reproduction interdite* is zowel een portret als het tegendeel ervan. 'Verboden af te beelden', zo luidt de titel in het Nederlands. Het gelaat van de geportretteerde krijgen we niet te zien, maar het boek dat op de schoorsteenmantel ligt is wel gespiegeld. Niets is bij Magritte wat het lijkt. Het is geen toeval dat de wieg van deze grootmeester van de surrealistische schilderkunst in België stond.

Alles wat burgerlijk en geordend is wist Magritte te ontregelen door het in elk van zijn schilderijen opnieuw te bevragen, door het alledaagse ongrijpbaar te maken. Misschien hoefde hij slechts nauwgezet weer te geven wat hij in zijn dagelijkse, Brusselse omgeving waarnam: een realiteit die de toeschouwer elke keer weer op het verkeerde been zet. Wat je ziet is nooit helemaal wat het is, zelfs al lijkt het op het eerste gezicht van wel. Daarom kan ik deze vertelling over België zonder enig bezwaar beginnen op een ogenschijnlijk onbeduidende plek, bij

een plantsoen in de keurige buitenwijk Vogelzang – of mooier nog: *le quartier du Chant d'Oiseau* – in de deelgemeente Sint-Pieters-Woluwe in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Zoals overal in Brussel zijn de straatnaambordjes in de wijk Vogelzang tweetalig. Het Goudvinkenplein – Place des Bouvreuils – vormt het hart van de ruim opgezette, groene buurt vol villa's en twee-onder-een-kapwoningen. In het kleine plantsoen dat op zijn beurt het hart vormt van het plein, vond in maart 2019 de onthulling van een monument plaats. Een ceremonie van gewicht: de burgemeester gaf acte de présence, de directeur van de Société du Tour de France had de moeite genomen naar Brussel af te reizen en ook de wielergrootheid om wie het allemaal draaide was ter plekke: Eddy Merckx. Niet alleen groeide 'de Kannibaal' er op, het zou die zomer ook precies vijftig jaar geleden zijn dat hij in Sint-Pieters-Woluwe de eerste van zijn zesennegentig gele truien om de schouders mocht hijsen. Het monument dat hem eert bestaat uit een antracietkleurige staande gedenksteen met het portret van de kampioen, aan de voet daarvan een liggende ronde steen waarop de belangrijkste van zijn vijfhonderdvijfentwintig overwinningen bij de beroepsrenners staan opgesomd.

Vijf-honderd-vijf-en-twintig.

Vijf keer eindwinst in de Tour de France, vijf keer in de Giro d'Italia, drie keer wereldkampioen op de weg, zeven keer de beste in Milaan-San Remo, vijf keer in Luik-Bastenaken-Luik – het is slechts een greep. Waar voetballiefhebbers nooit overeenstemming zullen bereiken over de vraag of ze nu Pelé, Crujff of Maradona op het schild moeten heffen als de beste speler aller tijden, zijn in de wielerveereld vriend en vijand het eens: Merckx is de grootste. Geen andere coureur toonde zich zo veelzijdig, zo getalenteerd, zo superieur en bovenal zo gretig. Zijn niet te stillen honger naar winst ontlokte het dochtertje van een van zijn ploeggenoten de opmerking dat die Eddy Merckx dan wel een echte kannibaal moest zijn.

Ondertussen bleef de Kannibaal zelf – in ieder geval ogenschijnlijk – tamelijk stoïcijns onder alle loftuitingen. Merckx was acht toen hij een tweedehands racefietsje kreeg, met vriendjes en klasgenoten

snelde hij door de buurt en het nabijgelegen park. Als zestienjarige reed hij zijn eerste koers, aan het einde van dat debuutseizoen behaalde hij zijn eerste overwinning. Het jaar daarop kwam hij in contact met Félicien Vervaecke, een oud-profrenner die na zijn carrière een fiet-senzaak in Brussel was begonnen en die de uitzonderlijke klasse van de jonge renner herkende. Onder diens vleugels begon Merckx te bouwen aan een zegereeks die nooit is geëvenaard.

Dat de grootste wielrenner aller tijden als kind rond dit pleintje fietste, was meer dan voldoende rechtvaardiging voor het plaatsen van een monument. Het plantsoen aan het Goudvinkenplein kreeg bij de feestelijke plechtigheid zijn naam toebedeeld. Op donkergroene bordjes staat groot ‘Eddy Merckx’, met linksboven de vermelding ‘*square*’ en rechtsonder ‘plein’. Daarmee is het hoogstwaarschijnlijk het enige plein ter wereld dat geheel omsloten wordt door een ander plein.

Meer dan tweehonderd gedenktekens – variërend van straatnaambordjes tot muurschilderingen en van plaquettes tot standbeelden, vooral die laatste van zeer wisselend artistiek niveau – eren de wielherhelden van België. Ook op die lijst staat Eddy Merckx pontificaal bovenaan met vier monumenten verspreid over het land plus een naar hem vernoemd metrostation in de Brusselse deelgemeente Anderlecht. En sinds maart 2019 dus het Square Eddy Merckx in Sint-Pieters-Woluwe.

Kilometer 0

Op het Goudvinkenplein, pal naast de gedenksteen, is een startpodium opgetrokken voor de enige deelnemer aan de proloog van deze Ronde van België. Met een korte prelude door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest begin ik mijn ommegang. Aansluitend zullen zeven etappes me door Wallonië en Vlaanderen voeren, door de geschiedenis, door de verhalen en door het rijke wielererfgoed van de Belgen.

Op de verhoging staat de man die namens de organisatie het officiële startsein voor mijn Ronde van België zal geven. Even kijkt hij me aan, een blik die even streng als geruststellend is. Een sjerp in de kleuren van de Belgische vlag ompant zijn goedgevulde buik, langzaam heft hij het startpistool. Een korte hoofdknik. *‘Monsieur le coureur, au départ!’*

Ik weet wat me te doen staat en stap op mijn fiets. Met mijn rechterhand steunend op de houten leuning houd ik me in balans terwijl ik mijn schoenen in de pedalen klik. Focussen nu. *Trois, deux, un...*

Pang!

En we zijn vertrokken.

Het schuin aflopende talud van het podium geeft me vaart, een zetje in de rug door een onzichtbare hand. Tussen de villa’s aan de Vinkenlaan zet ik aan, niet te stevig omdat ik al snel scherp naar rechts moet draaien, de Zangvogelslaan in, en dan meteen links. In mijn ooghoek zie ik straatnaambordjes voorbijflitsen. *Pinsons* en *passereaux*. Vinken en zangvogels.

Heel even heb ik het gevoel dat een renner me volgt, maar als ik omkijk zie ik niemand. Ik houd in, verleen voorrang aan een auto en draai dan linksaf de Paradijsvogelslaan in – Avenue des Paradisiërs. Geen dranghekken hier, geen seingeverers die het verkeer voor me tegenhouden. Gelukkig is er ook geen tijdwaarneming. Ik zal het meteen maar bekennen: een coureur ben ik niet. Hoe graag ik het ook had gewild en hoe sterk ik me op sommige momenten aan mijn wielerveden spiegelde, nooit trad ik toe tot hun rangen.

Mijn liefde voor de koers ontkiemde in Kortenhoeve, het dorp waar ik opgroeide. Jarenlang gingen wij met ons gezin op de dag van de plaatselijke wielerronde naar het strand, mijn ouders vonden al die herrie voor de deur maar niets. Na lang zeuren kreeg ik voor elkaar dat we een keer thuis zouden blijven. In 1979 was dat.

Het programma van de Ronde van Kortenhoeve bleek volgens een vast stramien te verlopen: ’s ochtends de junioren, dan de amateurs en als klapstuk reden de profs hun honderd ronden. Afgezette straten,

dranghekken op de stoep, strobalen in de bochten en de hele dag opgewonden commentaar, ronkende reclameboodschappen en middelmatige muziek uit de luidsprekers aan de lantaarnpalen echoënd door de straat.

Meer nog dan de gelouterde beroepsrenners, maakte een van de amateurs die dag indruk op me. Ik stond tegen het dranghek voor ons huis geleund naar de wedstrijd van de junioren te kijken, bladerend in het programmaboekje om te zien wie in de kopgroep reden, toen hij aan kwam lopen. Fiets aan de hand, sporttas over de schouder. Of hij zich bij ons zou mogen omkleden, vroeg hij. Ik snelde naar binnen om het aan mijn moeder te vragen. Het mocht.

Achter de badkamerdeur voltrok zich een wonderlijke metamorfose. Een doodgewone man in spijkerbroek en T-shirt veranderde als bij toverslag in een echte wielrenner, in vol ornaat en met glimmende, gladgeschoren benen. Zwarte koersbroek, een groen-wit shirt en een leren worstenhelm. Wat me het meest bijbleef is de prikkelende geur van zijn massage-olie die – als ik mijn herinnering mag geloven – nog dagen, weken in de badkamer is blijven hangen.

Ik mocht helpen zijn rugnummer op te spelden. Een grote blauwe flap met twee witte cijfers. Welk nummer erop stond, weet ik niet meer. Wel dat ik het opzocht in mijn programmaboekje, meteen nadat hij zijn fiets over het dranghek had getild, en dat ik hem daarna rondomlang zijn eigen naam heb nageschreeuwd. Helpen deed dat niet. Hij zakte steeds verder terug in het peloton en halverwege de koers stapte hij af.

Terwijl hij zich boven stond te douchen en de resterende coureurs aan de finale begonnen, zat ik op mijn hurken in de tuin bij zijn fiets. Heel voorzichtig draaide ik aan de pedalen, zag hoe de leren riempjes van zijn toeclips een beetje rafelden, hoe de schakels van de ketting en het chroom van de velgen blonken in het zonlicht. Vanaf dat moment had ik nog maar één wens: een echte racefiets.

Precies daar en precies op dat moment raakte ik bevangen door de wielermicrobe. De rest van de dag schuimde ik langs de dranghekken, laafde me aan het spektakel dat zich erachter afspeelde, zoog de geuren en de kleuren in me op. Een doodgewone jongen transformeerde tot

een koersfanaat. Diep vanbinnen zal ik beseft hebben dat het geen tijdelijke bevestiging was. Met de tijd nam de wielersport in mijn leven een heel eigen plek in, vormde een parallelle werkelijkheid naast de dagelijkse routine van school en huiswerk. Het was een wereld waarin ik me kon terugtrekken wanneer de rest van de wereld me even wat minder beviel.

Deze Ronde van België rijd ik op een robuuste toerfiets die zeker twee keer zo zwaar is als mijn koersfiets. Vierentwintig versnellingen, dat wel, maar ook spatborden en een bagagedrager waaraan na deze proloog twee tassen komen te hangen. En geen verzorgers die bidons en musettes aanreiken, geen ploegleider die me volgt in een wagen en aanmoedigen in mijn oortje tettert, geen mecaniciens met reservewielen en -fietsen voor wanneer ik lekrijd of me met ander technisch malheur geconfronteerd zie.

Mijn Ronde is geen wedstrijd. Geregeld zal ik afstappen wanneer ik ergens bij stil wil staan, een opschrijfboekje bij de hand waarin ik alles neer kan krabbelen wat me onderweg opvalt. Want hoewel de Belgen vanuit staatkundig oogpunt bezien mijn burens zijn, ik in alle drie hun landstalen een goed gesprek kan voeren en in rechte lijn niet veel meer dan tweehonderdvijftig kilometer van huis ben, voel ik me nu al in een ver en vreemd land waar alles anders is.

Kilometer 1-4

De naam van de wijk Vogelzang is uitstekend gekozen. Overal bakenen merels, mezen, vinken en andere soorten gevelegelden in deze eerste week van april luidkeels hun territorium af. Een ekster mengt zich luidkrassend in het koor, in de verte een cirkelzaag, maar aan de harmonie doen ze nauwelijks af. De fruitbomen bloeien, dit moet een heerlijke wijk zijn om in op te groeien. In de jaren vijftig zullen er bovendien veel minder auto's hebben gereden, de straten zich gewillig hebben geleend voor spelende kinderen en onderlinge fietswedstrijdjes. Merckx racete graag over de Kouter. Het is een straat met mooi glad asfalt, licht naar

beneden lopend, waar ik voor het eerst lekker snelheid kan maken.

Aan het einde van een korte afdaling ligt het Woluwepark, nog zo'n perfecte plek om ongestoord rennertje te spelen. De beek die zijn naam leent aan het park voedt er de vijvers. De loop van de Woluwe is grotendeels gekanaliseerd, het is een van de vele beken die vanuit hooggelegen buitenwijken van de stad naar het dal van de Zenne stromen. Net als Rome is Brussel gebouwd op zeven heuvels. Na de passage over de houten planken van een ranke fietsbrug die de Tervurenlaan overspant, gaat het heuvelop naar het sportcomplex waar de leerlingen van het Centre Scolaire Eddy Merckx hun *éducation physique* ondergaan.

Hoewel de Kannibaal in 1978 zijn actieve loopbaan beëindigde, bleef hij in de wielersport actief. Als oprichter, eigenaar en directeur van het merk S.A. Cycles Eddy Merckx was hij aanwezig op een tweewielerbeurs in de Amsterdamse RAI die ik als fietsgekke puber bezocht. Sinds die dag weet ik hoe charisma eruitziet. Te midden van het rondscharrelende publiek en de vele andere actieve en oud-renners die bij de verschillende stands fietsen, onderdelen, kleding of accessoires aanprezen, overzag Merckx als een veldheer het gekrakeel. Schoorvoetend ging ik op hem af. Hoewel hij in gesprek was met zakenpartners nam de grote kampioen de moeite een fotokaart te pakken, die met een zwarte stift te signeren en met een vanzelfsprekende terloopsheid aan mij te geven. De man die op de foto paradeerde in zijn regenboogtrui, de grootste wielrenner aller tijden. Daar stond hij en ik stond naast hem. Ik had zomaar zijn handtekening gekregen, een minzame glimlach bovendien, en ik had er nauwelijks om hoeven vragen. Mijn dag was goed. Voorzichtig schoof ik de fotokaart in de tas waarin ik al een bidon, twee petjes, een stapel folders en wat andere handtekeningen had verzameld. Snel rausde ik een kleine poster in zwart-wit mee – Merckx die van fiets wisselt na een leuke band, hij hangt nog altijd op mijn werkkamer.

Merckx draagt er een trui waarop *La Gazzetta dello Sport* staat en die derhalve wel roze moet zijn: de leiderstrui in de Ronde van Italië. Zijn eerste gele trui kreeg hij om de schouders gehangen na de ploegentijdrit in de Tour de France van 1969. De eindstreep van die rit lag op de

Duizend Meterlaan in Sint-Pieters-Woluwe. Voorbij de sportvelden van het Centre Scolaire Eddy Merckx fiets ik erheen.

Kilometer 5-7

Nog maar net onderweg heb ik al verschillende soorten wegdek onder de wielen gehad. Een strookje keitjes, gravelpaden in het park, de houten brug, gewone klinkers, asfalt – soms mooi glad en soms van een belabberde kwaliteit die alle Nederlandse clichés over België lijkt te willen bevestigen. Aansluitend volgen de beruchte Belgische betonplaten met ertussenin dat wat VRT-wielercommentator Renaat Schotte zo fraai als ‘bitumineuze voegvullingsmassa’ betitelt. Een zwart, teerachtig goedje dat zacht en kleverig wordt bij hitte en waarmee meestal de naden tussen de betonplaten opgevuld zijn, maar vaak ook niet. Voor fietsers is het altijd oppassen geblazen, door een onverwachte kier in de lengterichting van de weg kun je lelijk onderuitgaan.

Koersend over de betonplaten van de Duizend Meterlaan, beginnend vanuit het zuidwesten, moet ik mijn aandacht verdelen tussen het wegdek en mijn omgeving. Uit archiefbeelden heb ik kunnen opmaken dat de renners destijds uit de tegenovergestelde richting kwamen. Een jonge Merckx soeverein voorop, zijn Faema-ploeg naar de winnende tijd sleurend. Omdat hij daags tevoren als tweede was geëindigd in de proloog, had hij aan de geboekte tijdwinst genoeg om de leiding in het algemeen klassement over te nemen.

De aankomstlijn moet die dag ongeveer ter hoogte van de Hindernislaan hebben gelegen. Dat ik daar niets aantref wat aan de Ronde van Frankrijk van 1969 herinnert, ligt in de lijn der verwachtingen. Zelfs de Belgen kunnen onmogelijk elke plek waar Merckx een huzarenstukje verrichtte van een plaquette voorzien. Wel zit me iets anders dwars. De laan lijkt me nogal aan de korte kant. Mijn fietscomputer bevestigt dat vermoeden: precies 739 meter. *Avenue des Mille Mètres* betekent letterlijk ‘Laan van de Duizend Meter’ en dat is iets anders dan een laan van duizend meter.

Het zijn uiteindelijk de namen van zijstraten als de Hindernislaan

en de Jockeylaan die me naar de oplossing voeren. Tot 1957 lag op deze plek de paardenrenbaan van Stokkel. In de wijk die er nadien voor in de plaats kwam, kregen straten namen die vervolgen tijden deden herleven. De Luchtvaartlaan herinnert aan de sport- en stuntvliegtuigjes die op het middenterrein van de hippodroom startten en landden, de Duizend Meterlaan aan de *mille mètres* – een onderdeel in de draf sport. Dat een laan met die naam dan heus geen duizend meter lang hoeft te zijn, spreekt voor zich. In ieder geval in België.

Merckx trok zijn allereerste gele trui aan op de plek waar enkele jaren voordien jockeys nog hun paarden aanspoorden in draverijen over duizend meter. Het is een poëtische knipoog van de geschiedenis. In de pioniersjaren, aan het einde van de negentiende eeuw, keken organisatoren van *courses de vélocipèdes* de kunst af bij de paardensport. Behalve snelheidswedstrijden in rechte lijn programmeerden ze ook onderdelen als ringsteken, traagheidswedstrijden – gebaseerd op dressuurnummers – of hindernisparcoursen die geënt waren op de steeplechase.

Niet alleen op wielergebied waren de Belgen voortrekkers. Toen de verworvenheden van de industriële revolutie in de loop van de negentiende eeuw van Groot-Brittannië overwaaiden naar de overkant van het Kanaal, landden ze in België in vruchtbare grond. De eerste spoorlijn van het Europese vasteland kwam te liggen tussen Brussel en Mechelen, de eerste treinrit was op 5 mei 1835 een feit. In de decennia die volgden leverde de Waalse staalindustrie de rails voor spoorwegen in heel Europa en ver daarbuiten. België zelf kreeg het meest fijnmazige spoorwegnet ter wereld. Na de opkomst van de auto raakten kleinere lijnen vaak in onbruik. Veel ervan werden ontmanteld en staan nu op de kaart als fiets- en wandelcorridors, zo ook de *Promenade de l'ancien chemin de fer*. Een hoge spoordijk brengt mij, niet gehinderd door kruisend autoverkeer, in een sierlijke lijn tot bij het Fallonstadion, waar ik Merckx weer ontmoet. Hier verdedigde de grootste wielrenner aller tijden in zijn jeugd de kleuren van Royal White Star. Voor hij definitief voor de fiets koos was hij een verdienstelijk voetballer. In 1970 finishte de laatste etappe van de Ronde van België in dit stadion, Merckx stelde er de eerste van twee opeenvolgende eindoverwinningen veilig.