

BOCHTENWERK OP TWEE WIELEN

“België bestaat alleen maar omdat wielrennen bestaat. Als twee fietsen samen in beeld kunnen gebracht worden, dan zendt de VRT dat uit”, zei Mart Smeets ooit. Hoe zat dat voor de komst van de televisie? Stijn Knuts bekijkt het fietsen en wielrennen in België vóór de Tweede Wereldoorlog vanuit cultuurhistorisch perspectief¹

Stijn Knuts

Na het bijwonen van een wielervedstrijd in België in 1931 stelde de Vlaamse schrijver Paul de Mont “sedert de middeleeuwen is er hier wellicht, op de keper beschouwd, geen schilderachtiger volksgebruik tot stand gekomen.” Wielrennen werd zo al voor de Tweede Wereldoorlog verbeeld als een deel van de Belgische identiteit. Dat is vandaag nog steeds zo. Tegelijk wordt het wielrennen gezien als iets typisch Vlaams. Zelfs voormalig Belgisch premier Yves Leterme zei in 2006: “Vlaanderen is koers en koers is Vlaanderen.”

“Vanaf 1890 kon men spreken van een fietshype.”

In mijn doctoraatsonderzoek analyseer ik het proces dat naar die dubbele identificatie leidde door te focussen op het fietsen en wielrennen in België vóór de Tweede Wereldoorlog. Waarom is de fiets zo’n populair voertuig voor sport en ontspanning geworden? En waarom werd precies het wielrennen zo succesvol dat het al tegen 1940 werd gezien als symbool van niet alleen een Belgische, maar ook een Vlaamse identiteit? In een land waar al sinds de negentiende eeuw een Vlaamse Beweging probeert meer autonomie te bekomen voor een eigen ‘natie’ is dat een kwestie die ons meer inzicht kan geven in de mechanismen van culturele identiteitsvorming. Via enkele

le voorbeelden wil ik in deze bijdrage tonen hoe een cultuurhistorisch perspectief hier van waarde is. Dat doe ik door gebruik te maken van twee invloedrijke concepten (of methodologische instrumenten) die als gevolg van de *cultural turn* steeds meer naar voren zijn gekomen in de geschiedschrijving: ruimte en discours.

“Gentse fietsers moesten in 1886 beledigingen als ‘stommen duivel’ slikken wanneer ze door de stad manoeuvreerden.”

Respectabel fietsen in de stedelijke ruimte vóór 1900
Net als in de rest van Europa verscheen de *vélocipède*, een houten voertuig met trappers op het voorwiel, in België voor het eerst in de late jaren 1860. Hoewel de populariteit van die *vélocipède* snel afzwakte, zagen de vroege jaren 1880 nieuwe groei door de introductie van de hoge bi, met zijn grote voorwiel en minuscule achterwiel. Pas vanaf 1890 kon men echter spreken van een ‘fietshype’. Verantwoordelijk daarvoor was de *safety bicycle*, voorzien van wielen van gelijke grootte, kettingaandrijving én luchtbanden, en aanzienlijk makkelijker en veiliger in gebruik. Makkelijker en veiliger in gebruik. Eerder onderzoek heeft al de impact van die fiets aangetoond op hoe haar vroege gebruikers, de stedelijke hogere en middenklassen, het platteland ervoeren. De nieuwe mobiliteit van de fiets herdefinieerde dat platteland als een



Cyriel Van Hauwaert

ruimte van zowel ontspanning en toerisme als van mentale en fysieke herbronning, een tegengif voor de ingrijpende industrialisering en verstedelijking in deze jaren. Welke betekenis fietsen kreeg binnen de huishavens van die burgerij, de grote steden, is echter minder onderzocht.

“Koning Leopold II werd in 1883 van zijn paard geworpen aan het Brusselse Ter Kamerenbos, nadat dit angstig was geworden bij het zien van een hoge bi.”

Die Belgische steden waren in ieder geval aan veranderingen onderhevig tussen de jaren 1860 en 1880. Als respons op de idee dat ze onhygiënisch en sociaal gevaarlijk aan het worden waren, werden middeleeuwse stadsomwallingen gesloopt, brede en met bomen omzoomde boulevards aangelegd, door de stad lopende waterwegen overdekt en nieuwe, elegante wijken gebouwd. Veel steden kregen ook grote parken, als reservoirs van gezonde lucht en plaatsen van burgerlijke ontspanning. Zo kreeg Brussel in de jaren 1860 met het Ter Kamerenbos een nieuw park. De stedelijke burgerij speelde een cruciale rol in dat transformatieproces. Voor haar moesten deze nieuwe steden symbolen zijn van haar maatschappelijke succes en identiteit. De centra van Brussel of Antwerpen werden zo betekenisvolle plaatsen, waar de burgerij haar macht en sociale status vormde en bevestigde. Het was in die steden dat ook de eerste burgerlijke fietsers zich bewogen. Al in 1869 werden er op de nieuwe boulevards van Brussel en Gent wielervedstrijden georganiseerd. Fietsers werden zo deel van de dynamiek van de stad.

Dat ging echter moeizaam. Publiek fietsgebruik werd door grote delen van de burgerij als weinig respectabel beschouwd. Gentse fietsers moesten in 1886 zelfs beledigen als ‘stommen duivel’ slikken wanneer ze door de stad manoeuvreerden. Wielervedstrijden vonden plaats binnen een afgelijnde, gecontroleerde ruimte die toeschouwers en deelnemers duidelijk scheidde. Alledaagse fietstochten hadden dat voordeel echter niet. De onvoorspelbaarheid van de nieuwe technologie leek een uitdaging aan de ordelijkheid van de stedelijke ruimte. Aanrijdingen tussen fietsers en voetgangers of paarden hielpen daarbij allerminst. Zelfs koning Leopold II werd in 1883 van zijn paard geworpen aan het Brusselse Ter Kamerenbos, nadat dit angstig was geworden bij het zien

van een hoge bi. Stadsbesturen grepen al vroeg in. Reeds in 1869 werden in Brussel, Antwerpen en Luik reglementen uitgevaardigd waarin het fietsers verboden werd om gebruik te maken van de voetgangerspaden op boulevards en in parken. Ondanks dat verzet en die wettelijke beperkingen nam de aanwezigheid van fietsers in deze steden scherp toe met de fietshype vanaf 1890. Het Ter Kamerenbos, sowieso een populaire ontspanningslocatie voor de burgerij, werd nu een echt fietsersbolwerk. Met meer fietsers nam echter ook het risico op conflict toe. Voor velen bleef publiek fietsen vloeken met respectabiliteit. Bovendien bleven fietsers met een waaier aan frustraties geconfronteerd. Veel van de stedelijke kassei- en macadamwegen lagen bezaaid met gaten of modderpoelen. Daarnaast ergerden fietsers zich ook aan andere weggebruikers. Zo gedroegen vooral de vele paardenkoetsen in de stad zich soms agressief tegenover fietsgebruikers.

“Fietsclubs namen deel met hun vlag op kop, strak in het uniform gestoken en met gepaste snelheid.”

Om hun fietsen aanvaard te krijgen als een respectabel, legitiem onderdeel van de stedelijke dynamiek, ontwikkelden fietsers een aantal strategieën. Onder invloed van de *Ligue Vélocipédique Belge*, de eerste nationale fietsersbond, alsook van de vele lokale stedelijke wielersclubs die in deze periode ontstonden, werden er pogingen ondernomen om het gedrag van de stedelijke fietser te sturen. Om publiek aanvaard te worden, moest die immers zélf onberispelijk zijn. Die bekommernis zorgde voor regelmatige kritiek op de afwijkende gedragingen van soortgenoten, wat vanaf 1891 leidde tot de creatie van het begrip *vélocipédard* in de fietspers. Die term verpersoonlijkte de slechte stedelijke fietser. Alle verkeersreglementen negerend, reed hij op hoge snelheid over de boulevards, daarbij andere weggebruikers angst aanjagend en beledigend. Van matiging of beleefdheid, twee essentiële burgerlijke waarden, was bij hem geen spoor. Ook zijn rijstijl was onaangepast: zo zat hij over zijn stuurstang gebogen met een gekromde rug, niet elegant en volgens sommige medici zelfs ongezond. De *vélocipédard* was zo de imaginaire ‘Ander’ van de respectabele fietser, zijn tegenbeeld. Die laatste was namelijk wél ordelijk, beheerste zichzelf en zijn voertuig en had respect voor anderen. Door mid-

del van de vélompédard leerden fietsers zich zo van hun 'slechte' soortgenoten onderscheiden, en hun streven naar legitimiteit kracht bijzetten.

Andere praktijken waren dan weer gericht op het veranderen van het imago van fietsers als groep. Dat was vooral zo in de optochten die fietsers in stadscentra organiseerden. Al in 1883 werd zo'n parade gehouden in Brussel, naar aanleiding van de oprichting van de nationale wielerbond. Een honderdtal fietsers reed toen in stoet door het Ter Kamerenbos en over de centrumboulevards. Dergelijke parades werden een vast onderdeel van het stedelijke fietsen in de jaren 1890. Ze kunnen begrepen worden als rituele, ruimtelijke markeringen van respectabiliteit. Net als heel wat andere sociale groepen in deze periode, claimden fietsers legitimiteit door een symbolische bezetting van cultureel belangrijke plaatsen. Orde en discipline waren daarbij essentieel. Fietsclubs namen deel met hun vlag op kop, strak in het uniform gestoken en met gepaste snelheid. Zo'n gecontroleerde verschijning van honderden ridders moest vooroordelen wegnemen.

“Sportkranten hadden een quasimonopolie over informatieverstrekking in de wielersport.”

In die zin kan de deelname van fietsers aan gelijkaardige parades, georganiseerd door niet-fietsgerelateerde groepen, worden gezien als zowel een indicator van als een bijdrage tot de groeiende aanvaarding van de fiets in de stad. Dat toonde zich zeker in hun deelname aan de Brusselse *Longchamps-Fleuri*. Oorspronkelijk een vroeg negentiende-eeuws evenement waarbij de adel zichzelf tentoonstelde door in koetsen over de Louizalaan te paraderen, werd deze vanaf 1892 een parade van met bloemen versierde voertuigen in het Ter Kamerenbos. Daarbij lieten de organisatoren nu ook fietsen toe. Dat bleek een succes. Voor de naar erkenning strevende fietsers was dit evenement van belang: nu konden ze hun respectabiliteit etaleren op een evenement waarop grote delen van de burgerij samentroepen. Daarmee leek hun aanwezigheid in de stedelijke ruimte steeds meer aanvaard. Ook op het vlak van wegen en verkeersreglementering werd vaker naar hen geluisterd.

Plaatsen en vertogen van nationale identiteit in het wielrennen vóór 1960

Ondanks die groeiende aanvaarding kende het fietsen rond 1900 een periode van crisis. Doordat de fiets goedkoper werd, konden nu ook steeds meer personen uit de lagere sociale klassen zich er één veroorloven. De burgerij keerde zich van het voertuig af, ook door de opkomst van de motor en de auto, die sociaal exclusiever, sneller en opwindender waren. Die sociale transformatie zorgde echter al snel voor nieuwe groei, en dan vooral in het wielrennen. De wielersport was al in de jaren 1890 populair als burgerlijke sport. Na 1900 werd ze echter steeds meer beoefend én bekeken door de lagere klassen. Zeker vanaf de eerste winsten van de Vlaamse renner Cyrille van Hauwaert in grote Franse wedstrijden rond 1907 slaagden Belgen erin naam te maken in het wielercircuit. Zo zegevierden ze maar liefst twaalf maal in de Tour de France tussen 1908 en 1940.

Door die groei van de sport werd ze steeds interessanter als symbool van niet enkel een nationale, Belgische identiteit, maar ook van een Vlaamse, subnationale trots en identificatie. Cruciaal daarbij was de sportpers, die na 1900 eveneens een sterke groei kende. Sportkranten hadden een quasimonopolie over informatieverstrekking in de wielersport. Deze was er één voor lezers, niet voor toeschouwers, aangezien slechts weinigen de lange wedstrijden met eigen ogen konden zien. In de Nederlandstalige sportpers toonde de krant *Sportwereld* zich vanaf haar oprichting in 1912 al snel dominant. Met de journalist Karel van Wijnendaele als hoofdredacteur zou ze een cruciale rol spelen in het construeren van de wielersport als Vlaams identiteitssymbool. Van Wijnendaele was, net als veel van zijn medewerkers, een 'cultuurflamingant', een Vlaamsgezinde die de zogenaamde 'herwording' van het Vlaamse volk, dat volgens hem sociaal en cultureel achterliep op Franstalig België, probeerde te bewerkstelligen. Daarbij zag hij voor de Vlaamse renners een cruciale rol weggelegd. In het discours van de krant werd er continu gewerkt aan het vormen van een Vlaams bewustzijn.

Dit 'wielersflamingantisme' was daarbij zowel een bijdrage tot als een gevolg van de scherpe toename in Vlaams besef in de jaren voor en na de Eerste Wereldoorlog. *Sportwereld* schreef over de jaren heen een vast *narrative*, waarin renners en hun prestaties betekenis kregen in een specifiek Vlaamse context. Zo riep *Sportwereld* al vanaf haar ontstaan het idee van een 'historische keten' van Vlaamse renners op. Ijkpunt daarbij was de eerder ver-

melde Cyriel Van Hauwaert, wiens overwinningen in Bordeaux-Parijs in 1907 en in Parijs-Roubaix in 1908 werden geprezen als het begin van het succesverhaal van het Vlaamse wielrennen. Met elke nieuwe overwinning werden er namen toegevoegd. In lovende artikelen werden daarbij niet enkel de renners zelf geprezen, maar werden ook steeds hun voorgangers in herinnering geroepen, zodat lezers het beeld kregen van een 'traditie' van Vlaamse toprenners.

“Cyriel Van Hauwaert kreeg dan weer de bijnaam Leeuw van Vlaanderen.”

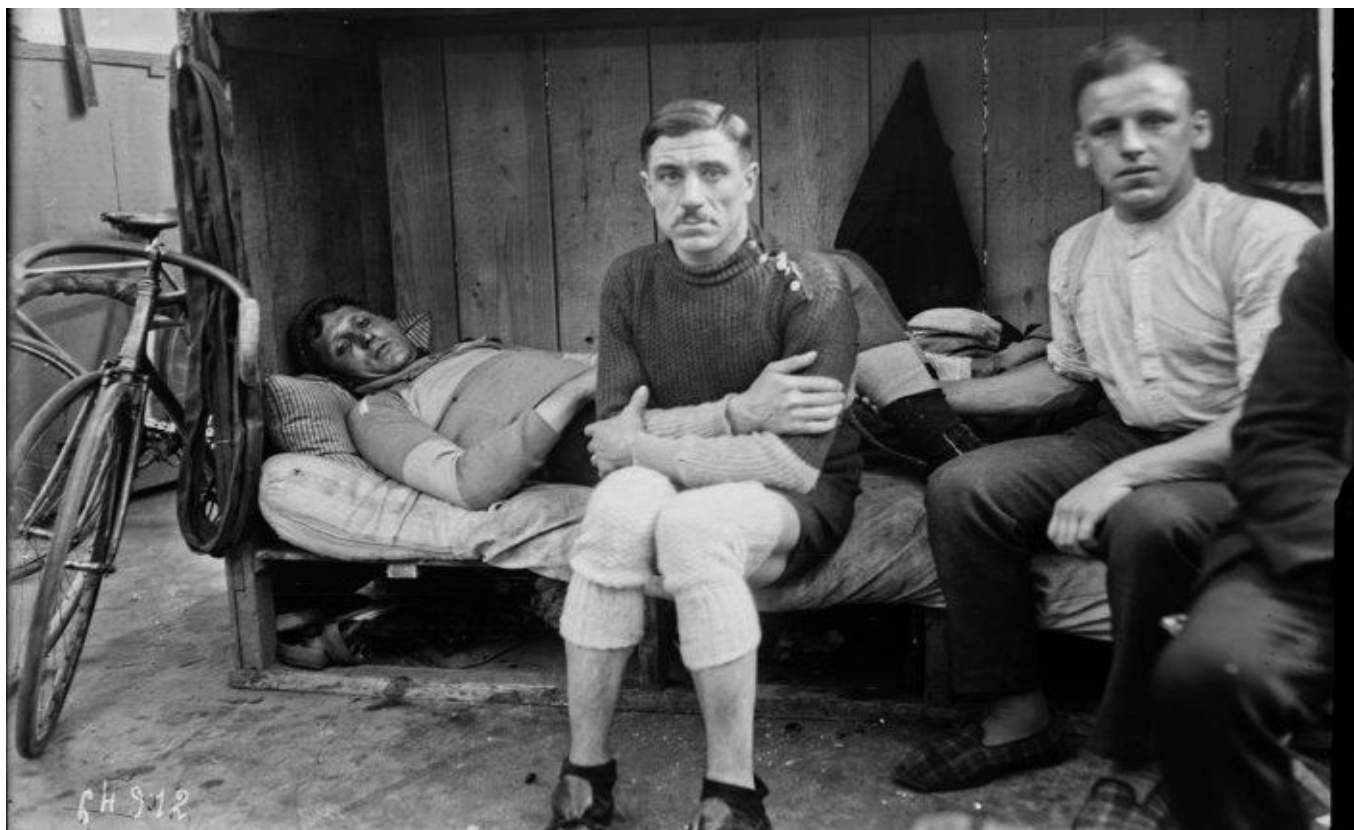
Daarbij werden deze toprenners kenmerken toegekend die volgens *Sportwereld* typisch Vlaams waren, zo een band creërend tussen hen en het Vlaamse volk. De kracht en doorzettingsvermogen die renners aan de dag legden, werden gepresenteerd als eigenschappen die ze dankten aan hun Vlaamse afkomst. Daarmee sloot de krant sterk aan op bredere sentimenten in Vlaamsgezinde kringen. Ook in romans van toonaangevende Vlaamse schrijvers als Stijn Streuvels werd de Vlaming immers voorgesteld als een ruwe, koppige, maar ongemeen krachtige figuur. Bovendien werd vaak de nadruk gelegd op de landelijke afkomst van veel renners. Dat die herkomst geprezen werd, sloot eveneens aan bij de verering die men in katholieke én Vlaamsgezinde kringen voor het leven op het platteland had, als een essentieel onderdeel van de Vlaamse cultuur. Daarenboven liep het discours van *Sportwereld* over van referenties aan historische episodes of figuren die een centrale rol speelden in de Vlaamse Beweging. Vlaamse renners werden aangeduid met verwijzingen naar de Guldensporenslag tussen het Graafschap Vlaanderen en het Franse koninkrijk in 1302, een cruciale historische gebeurtenis voor veel Vlaamsgezinden. Cyriel Van Hauwaert kreeg dan weer de bijnaam 'Leeuw van Vlaanderen', een verwijzing naar de leeuw op het Vlaamse wapenschild én naar de gelijknamige roman over de Guldensporenslag van Hendrik Conscience, één van de basisteksten van de Vlaamse Beweging.

In heel dat discours was de relatie tot België dubbelzinnig. Hoewel Vlaamsgezind, waren Van Wijnendaele en zijn medewerkers niet anti-Belgisch. Voor hen was Vlaamse

onafhankelijkheid geen einddoel. Vaak ging hun Vlaams discours zelfs hand in hand met een Belgische identiteit, waarbij renners werden voorgesteld als Vlaamse symbolen, maar tegelijk als verdedigers van de Belgische eer. Dat was zeker zo in internationale wedstrijden als de Ronde van Frankrijk, waar Vlaamse renners gepresenteerd werden als soldaten van een Belgisch 'sportief leger' die samen met hun Waalse broeders streden. Toch bleef de versterking van een Vlaamse identiteit het belangrijkste doel van *Sportwereld*. Niet enkel de renners zelf waren daarbij belangrijk, ook de wedstrijden waaraan zij deelnamen. Net als veel sportkranten richtte *Sportwereld* al snel zelf wedstrijden op, vaak met een duidelijke identiteitsvormende ambitie. Het beste voorbeeld hiervan was de Ronde van Vlaanderen. Deze wedstrijd door de provincies West- en Oost-Vlaanderen, voor het eerst in 1913 verreden, werd gestart als promotievehikel voor *Sportwereld* door haar directeur: Léon van den Haute. Als koers door het historische Vlaamse territorium kreeg ze al snel een grote symbolische waarde. In haar representatie in *Sportwereld* werd regelmatig gerefereerd aan het middeleeuwse verleden van steden langsheen het parcours als Gent en Brugge, waarbij opnieuw voor Vlaamsgezinden belangrijke historische episodes in herinnering werden geroepen. Tegelijk werd benadrukt hoe de Ronde het Vlaamse volk verenigde door in te zoomen op de vele mensen die langs de weg stonden te kijken. Door de Ronde daarbij als een 'processie van de sportgedachte doorheen het Vlaamse land' voor te stellen, werd er een beeld geschapen van de Ronde als jaarlijkse samenkomst van het Vlaamse volk rond hun renners bij hun doortocht over het Vlaamse 'nationale' grondgebied, waarbij die laatsten dat volk toonden hoe ze sterk en succesvol konden zijn.

Lokale en (sub)nationale identiteiten in ruimte en vertoog

Die Vlaamse wielidentiteit lag niet als een soort abstracte koepel over Vlaanderen. Ze werd ook mee gevormd en versterkt door haar verhouding tot andere identiteitskaders. Aan de hand van populaire renners werden immers ook lokale of regionale identiteiten geconstrueerd. De West-Vlaamse stad Roeselare biedt een mooie illustratie van die dynamiek. Doorheen heel de periode kende ze meerdere succesvolle renners. Niet enkel was de eerste Belgische Tourwinnaar, Odiel Defraeye, uit een buurgemeente afkomstig. Ook naoorlogse toppers als Hector Martin kwamen uit de stad, ter-



René Vandenberghe

wijl lokale coureurs als Valère Ollivier succesvol waren in de jaren veertig en vijftig. In de vorming van die lokale identiteiten speelde de pers opnieuw een cruciale rol. Het ging hier nu in eerste instantie om bladen gericht op Roeselare en omgeving. Zeker vanaf de jaren dertig werden titels als *De Roeselaarse Weekbode* verspreiders van informatie over de 'eigen' renners. Daarbij werden die renners steeds geclaimd als boegbeelden van de stad, door hen voor te stellen als eenvoudige, sympathieke volksmensen of door het benutten van de plaatselijke wielergeschiedenis.

Renners werden bovendien geconstrueerd als boegbeel-

“Zo werden gelegenheden geschapen waarop wielierliefhebbers zich als Vlaams konden identificeren op een manier die minder geladen was dan partijpolitieke manifestaties.”

den van lokale identiteit door de wijze waarop ze fysiek in de lokale ruimte aanwezig waren. Voor de stadsbewoners was er in ieder geval voldoende gelegenheid om hen dicht bij huis in actie te zien. Zo waren er de talrijke ker-

miskoersen, wedstrijden verreden over een kort parcours in of rond de stad, waaraan lokale renners regelmatig deelnamen. Gezamenlijk deze wedstrijden bijwonen droeg sterk bij tot het groepsbesef van stedelingen. Ook op de vele velodrooms of wielerpistes in de omgeving kon men de eigen renners aan het werk zien. Zo bouwde Odiel Defraeye in de jaren twintig een openluchtvelodroom in buurgemeente Rumbeke, die al snel één van de centra van het lokale wielerveven werd. Verder zorgden de supportersclubs voor een continue versterking van hun symbolische aanwezigheid in de stad, bijvoorbeeld door zelf wedstrijden te organiseren waarbij de naam van hun favoriete coureur als titel werd gebruikt. Races als de *Groote Prijs Hector Martin* (1925) kenden de renner zo een functie als uithangbord van de gemeenschap toe.

Deze clubs hadden ook een aandeel in een andere essentiële praktijk: de huldiging. Winst van lokale renners in een belangrijke (inter)nationale wedstrijd leidde tot buitengewone vreugde bij hun supporters. Die kon zich vertalen in spontane feesten, maar werd ook al snel in een formele vorm gegoten. Al tijdens de viering van René Vandenberghe in 1911, na zijn winst in de Ronde van België, kwam dat tot uiting. Vandenberghe kwam met de trein in Roeselare aan, waar hij werd ontvangen door een

delegatie lokale sportclubs. Die trokken met hem in stoet naar de Grote Markt, waar hij op het balkon van het stadhuis door het bestuur gefeliciteerd werd. Van hieruit trok men opnieuw in stoet naar zijn uitbundig versierde wijk. Dergelijke huldigen maakten deelnemers én toeschouwers op rituele wijze bewust van de gemeenschap. In de toespraken gehouden tijdens zulke vieringen werd benadrukt hoe de renner in kwestie een voorbeeld voor de gemeenschap was. Op de huldigen die Valère Ollivier in de jaren 1940 en 1950 ten deel vielen, identificeerden sprekers hem bijvoorbeeld als ‘rasechte’ Roeselarenaar.

Ook buiten hun sportieve activiteiten waren de Roeselaarse renners prominent in de lokale ruimte aanwezig. Velen van hen probeerden al tijdens hun carrière munt te slaan uit hun bekendheid door een café te beginnen. Zo was *De Nieuwe Sportwereld*, het café van Hector Martin op de Roeselaarse Grote Markt, gedecoreerd met foto's en souvenirs uit zijn carrière. Samen met de verhalen over hun carrière die de renners-cafébazen daarbij aan hun klanten vertelden, was het café zo een plaats waar het lokale wielerverleden ontdekt kon worden en betekenis kreeg.

Tegelijk werden Roeselaarse wielersfans ook bewust gemaakt van bovenlokale identificatiekaders, doordat Belgische en Vlaamse identiteiten steeds gereproduceerd werden in deze lokale vertogen en praktijken. Officiële Belgische symbolen waren bijvoorbeeld prominent aanwezig op publieke huldigen. Zo werd op die van Vandenberghde de Brabançonne, het Belgische volkslied, gespeeld, terwijl bij die van Martin in 1924 de huzen met Belgische vlaggen waren getooid. Tegelijk doken al vóór 1914 Vlaamse markeringen op. Daarbij speelde *Sportwereld* een voortrektersrol. Roeselaarse renners als Odiel Defraeye werden in die krant continu als Vlaamse helden geconstrueerd, waarbij hun lokale herkomst vaak benadrukt werd én met hun Vlaams-zijn verbonden werd. Zo werd Martin op een bepaald moment door de krant tot “Roeselaersche leeuw” uitgeroepen, waarvoor “niet alleen Roeselare, maar heel Vlaanderen” juichte.

Dit discours werd na de Tweede Wereldoorlog ook door andere landelijke kranten geïmiteerd, wat op de impact van *Sportwereld* wijst. Renners werden in steeds bredere kringen als Vlaamse cultuursymbolen gezien. Tegelijk ontwikkelde er zich al vanaf het interbellum ook in Roeselare zelf een Vlaamsgezinde stroming in het wielerven. Dat was niet alleen merkbaar in de lokale pers, die

zeker na de Tweede Wereldoorlog het discours van *Sportwereld* over nam, maar ook op praktisch niveau. In de jaren twintig profileerde het *Verbond der Vlaamsche Oud-Strijders* (VOS), een bond van veteranen van de Eerste Wereldoorlog, zich hier sterk. Hector Martin was er lid van, en de organisatie kapitaliseerde op zijn lidmaatschap. Op 11 juli 1928 organiseerde de VOS bijvoorbeeld een Grote Guldensporenprijs in het stadscentrum, waaraan Hector deelnam. Gehouden op de jaarlijkse verjaardag van de slag, moest deze wedstrijd duidelijk een Vlaams karakter uitdragen. Bij goede prestaties werd Martin bovendien gehuldigd door de VOS. In 1925 werd hij bij aankomst in hun lokaal in de stad zelfs met een ‘Vlaamse Leeuw’ begroet, hét Vlaamsgezinde strijdlid, volgens *Sportwereld* meegezongen door tal van aanwezigen. Zo werden gelegenheden geschapen waarop wielersfans zich als Vlaams konden identificeren op een manier die minder geladen was dan partijpolitieke manifestaties.

¹ Deze bijdrage is een ingekorte versie van de voordracht die ik op 20 december 2013 aan de Radboud Universiteit Nijmegen gaf in het kader van de studiemiddag over sportgeschiedenis en de *cultural turn*. Die lezing was op haar beurt gebaseerd op de volgende teksten: Stijn Knuts, *Converging and competing courses of identity Construction: shaping and imagining society through cycling and bicycle racing in Belgium before World War Two* (onuitgegeven doctoraatsverhandeling, KU Leuven, 2014); Stijn Knuts en Pascal Delheye, ‘Cycling in the City? Belgian Cyclists Conquering Urban Spaces, 1800-1900’, in: *International Journal of the History of Sport*, 29/14 (2012), p.1942-1962 en Stijn Knuts en Pascal Delheye, ‘Identiteiten in koers. Roeselaarse wielrenners als kopmannen van lokale, regionale en (sub)nationale identiteiten, 1900-1960’, in: *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, 41/1-2 (2011), p.167-214.