



# COLONIAL BANDEN

## STEEDS OVERWINNAARS

COLONIAL BANDEN N.V. - GENT

LITH. J. DE RYCKEN - BRUXELLES-FOREST

# Fietsen in Gent en Oost-Vlaanderen sinds 1869

**Pieter-Jan Lachaert**

De studie van de wielersportgeschiedenis kent de laatste jaren een enorme opflakking. Schier eindeloos zijn het aantal monografieën en studies die aan diverse aspecten van de sport worden gewijd, gaande van monografieën over individuele renners, kampioenschappen en wedstrijden tot meer antropologische en kunsthistorische wielersportstudies.<sup>1</sup> Veel minder inkt vloeide er over de geschiedenis van de fiets als gebruiksinstrument van de gewone man. Nochtans zitten in dit onderwerp ook heel wat belangwekkende aspecten vervat, zoals de weginfrastructuur en fietspaden, het overheidsbeleid ten aanzien van fietsers, de verkoop van fietsen (kostprijs, verdeelpunten, populariteit), fietsdiefstal en het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer en recreatieve doeleinden.<sup>2</sup>

Het gewone fietsverkeer en –gebruik is echter een moeilijk studieobject om in de beschikbare archiefbronnen te vatten. Toch ligt hier voor verbeten heemkundigen ook een interessant studiegebied dat kan ontgonnen worden. In deze bijdrage stippen we een reeks mogelijkheden aan en wijzen we daarbij op het potentieel van en hiaten in het bronnenmateriaal. Tegelijk wordt ook een eerste aanzet tot een fietsgeschiedenis gegeven, waarbij de provincie Oost-Vlaanderen en Gent als voorbeeld fungeren. Deze oefening kan echter herhaald worden voor andere steden en gemeenten of ruimere geografische omschrijvingen.

## Problematisch cijfermateriaal

Adequaat cijfermateriaal opsporen en analyseren is zelfs voor het recente verleden problematisch. Volgens Federprocycle, de beroepsfederatie van fietshandelaars, kan immers niet exact worden vastgesteld hoeveel fietsen in België worden verkocht. Voor 2013 wordt het aantal verkochte fietsen op ongeveer 406.000 eenheden geschat (de verkoop via internet niet inbegrepen). Tussen 2008 en 2013 zou het aantal zelfstandige fietshandelaars in ons land met een vijfde toegenomen zijn, tot 904 detailhandelfietswinkels eind 2013. Volgens de politie werden in 2009 niet minder dan 37.994 fietsen gestolen, maar slechts bij 30 à 40 procent van de diefstallen zou daadwerkelijk aangifte gedaan zijn.<sup>3</sup>

Wanneer we naar verdere verleden kijken, wordt het plaatje nog veel troebeler. Na een aarzelende start veroverde de fiets na 1869 zijn plaatsje in de Gentse

Foto links: in de toeleverindustrie van de fietsconstructie liet Gent zich opmerken met de Colonial fietsbanden. Deze banden werden, naast andere producten, aangemaakt in de rubberfabriek De Schamphelaere. Dit bedrijf was achtereenvolgens gevestigd aan de Stropkaai en in de Hogepontstraat te Gentbrugge (verzameling MIAT, Gent).

- 1 Een klassieke wielerauteur is bijvoorbeeld Rik Vanwalleghem, directeur van het Centrum Ronde van Vlaanderen in Oudenaarde, die ettelijke publicaties schreef over renners en wedstrijden, waaronder het groepswerk over de vader van het Vlaamse wielrennen Karel Van Wijnendaele: F. Baeckelandt, P. Cornillie en R. Vanwalleghem, *Koarle! Karel Van Wijnendaele. De man die zijn volk leerde koersen* (Tielt 2006). Zeer lezenswaardig in de meer antropologische rubriek zijn de publicaties van Jan Boesman: J. Boesman, *De vliegende neger en de kleine koningin. Mayor Taylor en het begin van de Tour de France*. (Amsterdam/Antwerpen 2008) en J. Boesman, *De fiets van Lautrec. De eerste dopingaffaire uit de geschiedenis*. (Amsterdam/Antwerpen 2013). Kunsthistorisch naast deze laatste, zie ondermeer J. Durry en B. Chavanne, *Cycles d'art. Roubaix, Musée d'Art et d'Industrie 13 avril-16 juin 1996; Paris, Musée National du Sport, juillet-octobre 1996* (Paris/Roubaix 1996). Een recent fraai vormgegeven historisch wielertijdschrift is *Etappe* (°2012). Van dit jaarboek onder redactie van het Wielermuseum Roeselare verscheen in 2014 een passend themanummer met betrekking tot de Eerste Wereldoorlog, zie : <http://www.wielermuseum.be/publicaties/etappe/> (geraadpleegd op 30 oktober 2014).
- 2 Een recent doctoraat over de introductie van de automobiel in België behandelde slechts zijdelings ook de parallelle geschiedenis van andere transportmiddelen: D. Weber, *De blijde intrede van de automobiel in België 1895-1940* (Gent 2010) 18-33.
- 3 D. Wauthy, 'Délaissé, le vélo regagne en popularité', *Le courrier de l'Escaut*, 6 août 2014, 2-3.

binnenstad. De fiets was toen een speeltje van de gegoede burgerij. Na 1900 groeide hij uit tot een vervoermiddel voor bredere lagen van de bevolking. In Oost-Vlaanderen waren er in 1899 meer dan 12.000 rijwielen.<sup>4</sup> In heel België groeide het aantal fietsen van 20.000 (1893) naar 120.000 (1900), verder naar 500.000 (1914), tot 3.000.000 (1940).<sup>5</sup> Bij de gebruikers van de fiets viel echter een merkwaardig fenomeen vast te stellen. De pioniers van de fietsbeweging in de jaren 1880 ruilden in de jaren 1890, toen de fiets gemeengoed was geworden, de fiets in voor een andere nieuwigheid hun stand waardig: de auto. De eerste autoclubs in de jaren 1890 hadden dikwijls dezelfde stichters als de oudste wielclubs: leden van de stedelijke burgerij. Toen de vliegclubs na 1900 opgang maakten, waren het opnieuw dezelfde mensen die deze clubs gingen bevolken. In de wereld van de tweewielers zorgde dit voor een kortstondige crisis kort na 1900: wielclubs verdwenen en velodrooms moesten de deuren sluiten.<sup>6</sup>

### Het fietsbeleid: wegreglementen, infrastructuur en fietsentaksen

Met de regelmaat van de klok verschenen in de Gentse pers vanaf de jaren 1890 berichten over ongelukken waarbij fietsers betrokken waren.<sup>7</sup> Om ongemakken te voorkomen, vaardigde het Gentse stadsbestuur reeds in 1891 een 'verordening over de rijwielen' uit. Artikel één van deze verordening luidde: 'Het rijden met rijwielen is verboden op de plankieren, op al de gedeelten van den openbaren weg voor de voetgangers voorbehouden, en op de gedeelten der straatwegen door de politie verboden. Echter mag de Burgemeester bepalen op welke zijwegen der lanen, kaaien of wandelingen het toegelaten is met rijwielen te rijden'. Fietsers moesten op de openbare weg rijden en, in tegenstelling tot vandaag, links houden: 'rechts voorbijrijden en bij het kruisen elkander de rechterzijde geven'.<sup>8</sup> Aparte rijstroken voor fietsers waren nog geen evidentie.

Eind 1894 stelde de Belgische Wielrijdersbond (°1882) een petitie op die ijverde voor de verbetering van de wegen voor de fietsers. In latere Gentse politiereglementen werden bepaalde zijpaden voorzien waarop enkel wandelaars en fietsers waren toegelaten. Dergelijke fiets- en wandelpaden waren in 1906 in Gent aangelegd langs de nationale wegen Brussel-Oostende, Gent-Valenciennes en Gent-Kortrijk. In 1912 werd de lijst van wegen die exclusief voor fietsers en wandelaars waren voorbehouden aangevuld met een aantal lanen, kaaien en 'wandelingen'. Waar verkeer per fiets was toegelaten, werd dit door middel van een opschrift aan het publiek kenbaar gemaakt. Al even snel werd in een derde bijvoegsel van deze verordening op de wegenis van 1912 op burgemeestersbevel het fietsverkeer op de Nijverheidskaai (nu Wiedauwkaai) in 1913 opnieuw verboden vanwege de onveilige toestanden die dit opleverde.<sup>9</sup> De Gentse politiereglementen van 1906, 1912 en 1927 verboden kinderen onder de tien jaar om met de fiets te rijden op de openbare weg. Het reglement van 1927 introduceerde een bijkomend nieuw verbod: 'Het is aan de wielrijders verboden met verscheidene nevens elkaar te rijden, elkander bij de schouders of bij de handen vasthoudende'.<sup>10</sup>

De fietsers legden aanvankelijk zelf de fietspaden aan. Op zondag 25 augustus 1895 verzamelden alle Gentse wielclubs om de banen Gent-Oudenaarde en Gent-Kortrijk te helpen verbeteren. De fietsers brachten zelf sintels mee om fietspaden naast de wegen aan te leggen. In die tijd werden de fietspaden trouwens niet altijd naast de rijweg aangelegd. Op de Dendermondsesteenweg bevond zich een tijdlang een fietspad in het midden van de rijweg!<sup>11</sup>

Reeds in 1898 had de stad Gent een eerste fietsplan klaar. Het doel was om de stad te omringen met een 'gordel' voor fietsers. Startend vanop de Korenmarkt

- 4 E. Boucqué, 'Over het ontstaan van de wielersport in de 19<sup>de</sup> eeuw, met bijzondere aandacht voor de situatie in het Gentse', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, 3:2 (1985) 21.
- 5 E. Vanhoute en D. Weber, 'De einder wenkt, de straat getemd. Mobiliteit en verkeer', in: H. Ollivier (red.), *Met licht geschreven. Foto's uit een eeuw dagelijks leven* (Gent 1994) 175-176 (Bijdragen Museum van de Vlaamse Sociale Strijd, XII); S. Knuts, P. Delheye en D. Vanyacker, 'Wentelende wielen. Anderhalve eeuw fietsen en wielrennen in Vlaanderen', in: J. Scheerder, W. Lagae en F. Boen (red.), *Vlaanderen fiets! Sociaalwetenschappelijk onderzoek naar de fietssportmarkt* (Gent 2011) 15-70 en K. Mortelmans, 'Op de fiets: van elitaire acrobatie naar sportief massatoerisme', *Brood & Rozen: tijdschrift voor de geschiedenis van sociale bewegingen*, 2 (2003), 77-83.
- 6 E. Boucqué, 'Over het ontstaan', 19-30; K. Mortelmans, 'Op de fiets' 77, 81; D. Weber, *De blijde intrede*, 19 en Idem, 'Le souci du pittoresque'. Wielertoerisme en de bescherming van het landschap, 1895-1914', in: *Brood & Rozen: tijdschrift voor de geschiedenis van sociale bewegingen*, 3 (2009), 63-65.
- 7 L. Devriese, 'Snelle fietsers in de Belle Epoque', *Ghendtsche tydingen: tweemaandelijks tijdschrift van de Heemkundige en Historische Kring Gent V.Z.W.*, 33:3 (2004) 163-165.
- 8 Boucqué, 'Over het ontstaan', 20.
- 9 Niettegenstaande de algemene nationale verkeerswet van 1899 waren dergelijke politiereglementen ook voor andere gemeenten aanwezig. We vermelden hier slechts het gedrukte reglement van de gemeente Merelbeke uit 1910 (*Gemeente Meirelbeke. Politie der Wegenis* (Merelbeke 1910) dat eveneens een aantal bepalingen in verband met het fietsverkeer bevatte: Net zoals in Gent mochten kinderen onder 10 jaar zich niet met de fiets langs de openbare weg begeven. De maximum snelheid voor fietsers langs de openbare weg was begrensd op 10 kilometer per uur en verder: 'Het is den wielrijders verboden kinderen op hun rijwiel mede te voeren, te rijden zonder den stuurstang vast te houden of hunne voeten van de treden te verwijderen'.
- 10 *Stad Gent. Verordening op de Wegenis en de Woningen. Wijzigingen gestermd in Zitting des Gemeenteraads den 29 oktober 1906* (Gent 1906); *Stad Gent. Verordening op de Wegenis, de Bouwwerken en de Woningen. 21 november 1912* (Gent 1912); *Stad Gent. Verordening op de Wegenis, de Bouwwerken en de Woningen. Samenshikking van het Reglement van 21 november 1912 met de wijzigingen tot 31 december 1927* (Gent 1932). Inbreuken op de reglementen werden opgetekend in de jaarverslagen van de stad Gent: het aantal inbreuken op het reglement van 1891 liep op van 21 in 1892 tot 235 in 1895.
- 11 E. Boucqué, 'De rijwielhandel te Gent op het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, dl. 10, 3:2 (1985) 43 en A. Boterdaele, *Nos rues au point de vue cycliste* (Gand 1898), 31.



Reeds een jaar na haar ontstaan, in 1896, ontstond door de samenwerking van de Touring Club de Belgique en drukker Castaigne een eerste fietskaart. Wegen werden geïnclassificeerd naar hun bestrating in de klassen 'goed', 'berijdbaar' en 'slecht' (privé-verzameling).

werden ook verbindingen naar deze gordel vooropgesteld, onder meer richting Muidebrug en Kortrijksepoortstraat. Het voornemen was om de kostprijs van dit fietsplan grotendeels op de Gentse fietsers te verhalen: per fiets zou gedurende twee jaar een buitengewone stadsbelasting van zes frank betaald moeten worden. Dit leidde tot heel wat protest van de fietsersverenigingen en uiteindelijk werd het hele plan afgeblazen.<sup>12</sup>

Naast de occasionele lokale taksen diende voor het bezit van fietsen ook lange tijd een provinciale taks betaald te worden. De grootte van die taks varieerde door de tijd heen. In het eerste decennium van de twintigste eeuw bekwam de fietslobby in Oost-Vlaanderen dat de taks werd verlaagd van tien frank naar vijf frank en dat er aan arbeiders werkmansplaten werden uitgereikt aan het voordeeltarief van 1 frank.<sup>13</sup>

De Gentse handelaar/uitgever Achille Boterdaele, vertegenwoordiger van de *Touring Club de Belgique*, wierp zich in 1898 op als verdediger van nieuw bestrate wegen die het rijden met de auto en de fiets aangenamer zouden maken.<sup>14</sup> Hij toonde zich hierbij een groot voorstander van bestrating met hardgebakken bakstenen. Het idee kwam uit Nederland: in Zeeland waren op dat ogenblik reeds veel wegen met baksteen bestraat, hetgeen de fietsers bekend was door hun uitstapjes van Gent naar het Noorden. Een experiment met baksteenbestrating werd in Gent uitgevoerd in de Volderstraat.<sup>15</sup> Asfaltwegen waren in die tijd nog zeer zeldzaam, vanwege hun hoge kostprijs. Enkel op de Bisdomekaai te Gent was een klein stukje straat met asfalt aangelegd, ter hoogte van een school (omwille van de geluidsoverlast).<sup>16</sup> Asfalt zou als wegverharding in België nog lang op een doorbraak moeten wachten. In 1936 was 44 procent van de hoofdwegen (nationale wegen) in België geplaveid, 28 procent bestond uit min of meer verharde grindwegen, 16 procent waren betonwegen, 8,5 procent asfaltwegen en 3,5 procent onverharde wegen.<sup>17</sup>

### Fietstoerisme en fietsnetwerken

Achille Boterdaele maakte deel uit van de eerste generatie fietsers in Gent. Hij was ook een pionier op het vlak van het fietstoerisme. Hij was voorzitter van de in 1894 gestichte wielclub *Cercle Vélocipédique de Gand*, lokale vertegenwoordiger van de belangengroep *Touring Club de Belgique* en verwierf enige bekendheid met een toeristische gids voor de Vlaamse Ardennen.<sup>18</sup> De *Cercle Vélocipédique de Gand* was een vereniging waarvan ook de bekende drukker-fotograaf Arnold Vander Haeghen deel uitmaakte. Als kind van zijn tijd was Vander Haeghen zeer geboeid door technische uitvindingen die met de tweede industriële revolutie ook in Gent ingang vonden: fotografie, fietsen, auto's en vliegtuigen. Hij legde zijn interesses en passies vast in beelden.<sup>19</sup>

De toenmalige wielclubs zijn slechts moeilijk te vergelijken met deze van tegenwoordig. Meestal was het sportieve element trouwens ondergeschikt aan het sociale en recreatieve aspect. Het reglement van de *Véloce Club Audenardais*, een wielvereniging uit Oudenaarde, vermeldde in 1896 als doelstellingen: 'Le Club a pour but d'établir et de maintenir une cordiale union entre les Cyclistes Audenardais, de leur procurer l'agrément d'excursions et de promenades en commun et de travailler autant que possible à la réalisation de tout ce qui peut être utile au cyclisme'.<sup>20</sup> Prosopografisch onderzoek naar de ledenlijsten van dergelijke clubs kan verhelderend zijn om netwerken tussen mensen in beeld te brengen. Dergelijk lijsten zijn niet enkel in de archieven van de respectievelijke clubs terug te vinden – archieven die echter vaak verloren gingen –, maar soms ook in de publicaties en archieven van overkoepelende federaties. Voor Gent en Oost-Vlaanderen is dit de 'Wielrijdersvereniging van Oost-Vlaanderen'.

12 A. Boterdaele, *Nos rues*, 13–15 & 38–39.

13 *De Wielrijder*, 1 januari 1912: verwezenlijkingen van de Oostvlaamse vereniging naar aanleiding van haar tienjarig bestaan en D. Weber, *De blijde intrede*, 22–23. Werkmansplaten waren fietsplaten die aan de fiets bevestigd werden als bewijs dat de provinciale taks was betaald.

14 De *Touring Club de Belgique* werd in 1895 boven de doopvont gehouden en zou uitgroeien tot de toonaangevende vereniging van fietsrecreanten. Daar waar de oudere Ligue Vélocipédique Belge, of Belgische Wielrijdersbond, vooral de wielersport trachtte te promoten. Zie hierover D. Weber, 'Le souci', 58–79.

15 A. Boterdaele, *Nos rues*, 3.

16 *Ibidem* 16–17.

17 *Belgium. February 1944* (Naval Intelligence Division 1944) Geographical Handbook Series, B.R.521 (restricted) 465–466.

18 A. Boterdaele, *Nos Ardennes Flamandes* (Gent 1912) en J. Derwael, *Sociale achtergrond van de Gentse sportverenigingen en hun bestuurders op het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw (1890–1914)*, Onuitgegeven licentiaatsverhandeling geschiedenis Universiteit Gent (2001).

19 S. Dhaene en J. De Vos, *Arnold Vander Haeghen 1869–1942. Foto's uit de collectie van het Huis van Alijn* (Gent 2005) 118–121.

20 J. De Vos, *Règlement du Véloce-Club Audenardais, fondé en 1892* (Audenarde 1896). Vertaling: De Club streeft een vriendschappelijke verhouding na tussen de Oudenaardse fietsers door het organiseren van gemeenschappelijke excursies en ritten. De Club ijvert ook voor alle middelen die het fietsen ten goede komen.



In de burgerlijke beeldcultuur van die periode speelde de fiets een prominente rol, getuige de vele kiekjes van Arnold Vander Haeghen. Hier de Gentse velodroom aan de Begijnhoflaan. (privé-verzameling).

'De Wielrijder', het ledenblad van deze vereniging, verscheen tussen 1902 en 1914 en bevat niet alleen overzichten van de aangesloten clubs, maar ook ledenlijsten van de individuele clubs. Jammer genoeg is geen volledige collectie van deze periodiek voorhanden in de openbare collecties.<sup>21</sup>

Versillende leden van de *Véloce Club Audenardais* verzetten zich tijdens de Eerste Wereldoorlog actief of passief tegen de Duitse bezetting. Dit patriotisme was omstreeks 1914 in verschillende fietsclubs aanwezig.<sup>22</sup> Joseph Devos verwittigde in 1916 zijn medelid Joseph Braet op voorhand van zijn op handen zijnde arrestatie en de infiltratie van de Duitsers in zijn spionagenetwerk.<sup>23</sup> Een ander lid van de Oudenaardse fietsclub, dokter Doutreligne, was de vader van een andere Oudenaardse spionne, Marthe, die in de loop van de Eerste Wereldoorlog erin slaagde tijdig te vluchten, mogelijk na tips van het netwerk. Na de oorlog zetten sommige leden zich in voor de passende herdenking van oorlogsslachtoffers. Zo namen de voorzitter van de fietsclub Joseph Devos, procureur des Konings in Oudenaarde, en ondervoorzitter Julien Poll, griffier aan de rechtbank van Gent, het voortouw bij de naoorlogse feestelijkheden ter ere van de Oudenaardse spionne Irma Pharazyn.<sup>24</sup>

### Fietshandelaars en hun velodromen

De fiets zorgde ook voor het ontstaan van een specifieke ruimtelijke omgeving waar het fietsen kon worden aangeleerd en waar wedstrijden konden georganiseerd worden: de velodroom. Een fietshandelaar leerde omstreeks 1900 de koper van zijn product ook fietsen. Geen overbodige luxe aangezien fietsen in die tijd nog geen vanzelfsprekende aangelegenheid was.

Op 18 juli 1892 opende de eerste Gentse velodroom op de Godshuizenlaan haar deuren. Ze was gelokaliseerd in de tuinen van de Bijloke. De piste was in cement

21 Een onvolledige reeks van *De Wielrijder* (1903–1913) bevindt zich in de Gentse Universiteitsbibliotheek onder nummer P. 5054a.

22 D. Weber, "Le souci", 79.

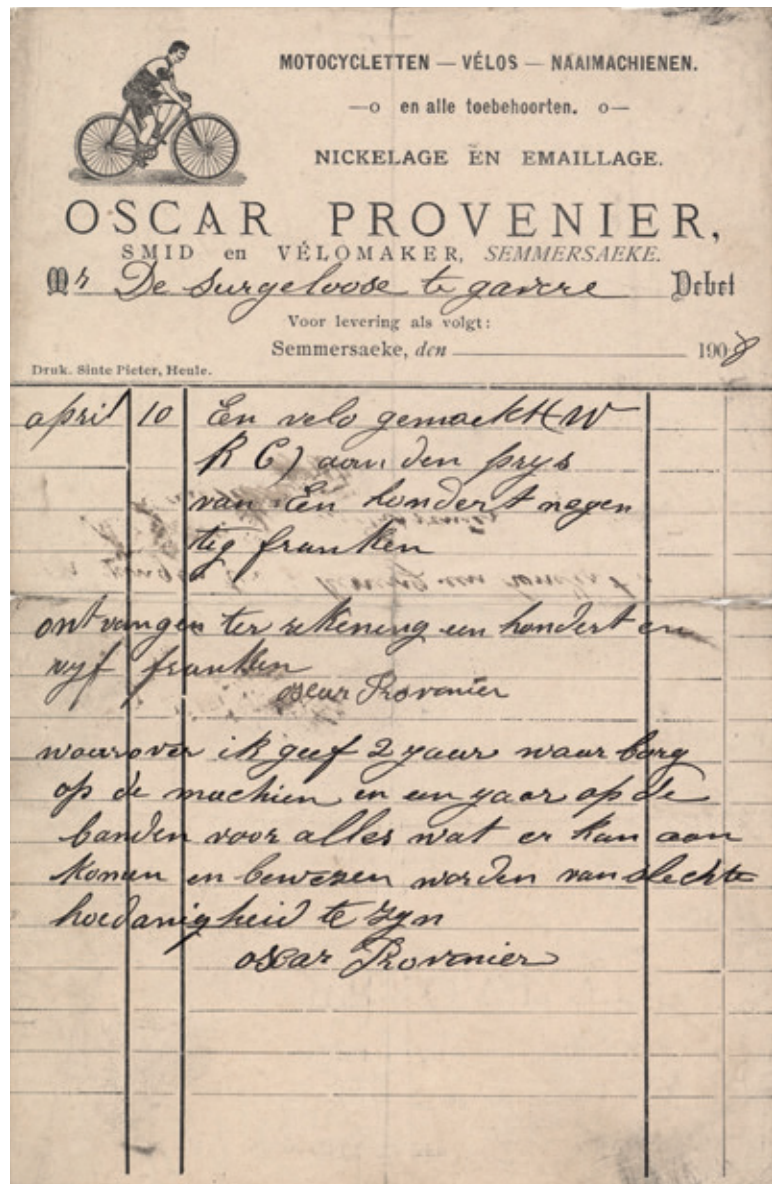
23 SAO, Archief van Joseph Devos, procureur des konings te Oudenaarde, 1914–1918 (dagboek) en Algemeen Rijksarchief Brussel, Fonds Archives Services Patriotiques, P.45.

24 Stadsarchief Oudenaarde (verder SAO), Archief van Irma Pharazyn en René Verstichel, politieke gevangenen uit Bevere, 1914–1966.

uitgevoerd en had hoge bochten. De omtrek bedroeg 370 meter. Het middenplein kon gebruikt worden voor militaire feesten, jumping, tennis- en voetbalwedstrijden. De toenmalige pers stelde trots vast: 'La ville de Gand est un centre très important de vélocipédie; elle l'était déjà bien avant la création de son vélodrome, qui constitue pour elle aujourd'hui un puissant moyen d'attraction'.<sup>25</sup> Minder dan twee jaar later bleek de uitbating van de wielerpiste echter allesbehalve rendabel. De piste kende nog een aantal jaren een sluimerend bestaan, onder meer onder impuls van de lokale fietshandelaar Houard die in de velodroom een mooie reclame zag voor zijn handel. In 1901 brak men de piste af om plaats te maken voor nieuwe straten en lanen (de Albertlaan, de Nonnemeersstraat en de Abdisstraat).<sup>26</sup>

Naar het voorbeeld van deze eerste velodroom werden voor de Eerste Wereldoorlog nog een aantal velodrooms in het Gentse aangelegd, zoals de *Vélodrome Populaire Gantois* Wullen in de omgeving van de Weidestraat (°1893), de *Vélodrome Gantois* van Oscar Braeckman (°ca. 1910), de overdekte velodroom van fietshandelaar Houard aan de Reep en de overdekte velodroom van het *Maison Américaine* aan de Waalse Krook. Ook andere gemeenten richtten na de eeuwwisseling openluchtvelodrooms op.<sup>27</sup> Rond Gent waren er nog velodrooms in Gentbrugge en Mariakerke, die een tijdlang fungeerden als aankomstplaats van de Ronde van Vlaanderen. Minder bekend is dat ook Zwijnaarde over een wielerpiste beschikte. De piste in Langerbrugge werd opgericht voor de werknemers van de nabijgelegen electriciteitscentrale. Zij verdween pas in de jaren 1990.

Rijwielhandelaars vestigden zich in steeds grotere aantallen in de stad na 1893. Hun aantal klom van dertien in 1893 naar 58 in 1900.<sup>28</sup> De meeste handelaars verkochten geïmporteerde fietsen uit Engeland. Slechts weinigen waagden zich aan de constructie van een eigen merk. In alle Gentse gevallen combineerde men de fietsproductie met de productie van andere metalen objecten zoals naaimachines, kachels, brandkasten, sloten of zelfs serres. Het centrum van de Belgische fietsconstructieateliers lag echter niet in Gent, maar in de regio Luik, waar de metaalnijverheid sowieso al sterk stond. Eén van de fietshandelszaken die de pionierstijd meemaakte en nog steeds actief is, is de rijwielhandel *Plum Vainqueur* aan de Nederkouter. Pol De Snerck-De Noble was reeds (sinds 1910?) actief als fietsconstructeur in de Bagattenstraat toen hij in december 1918 een aanvraag indiende om een pand in de Nederkouter te verbouwen tot fietswinkel. De Gentse fietsen werden achtereenvolgens verkocht onder de merknaam 'P.D.S.', 'La Plume' en 'Plume Vainqueur'. Na de Tweede Wereldoorlog werd de gevel van het pand aangepast naar de situatie zoals die vandaag nog in



Factuur van fietshandelaar Provenier in het rurale Semmerzake (nu deelgemeente van Gavere) uit 1908. De aan Mijnheer De Surgeloose verkochte fiets was een luxemodel dat ongeveer twee maanden van een arbeider kostte. Dit document is ook illustratief voor de verschuiving van het fietsen van de stad naar het platteland en van vermaak naar praktisch vervoermiddel na 1900 (verzameling A. De Smet, Gemeentelijke bibliotheek Gavere).

25 Vertaling: Gent is een zeer belangrijk wielercentrum. Het was reeds een belangrijk wielercentrum voor de oprichting van haar velodroom, en met de komst van de wielersport heeft Gent er vandaag nog een belangrijke troef bij.

26 P. De Reu, 'De Gentse Velodroom (1892–1894). Van "foule nombreuse et avide" naar "l'éthargie puissante"', *ArchiefLink*, 8:4 (2008) 6–7 en E. Bouqué, 'Uit de pioniersjaren van de wielersport: de Gentse velodroom (1892–1894)', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, dl. 10, jg. 3, nr. 2 (1985) 31–41.

het straatbeeld te herkennen valt. Drie generaties van de familie De Snerck baatten deze fietswinkel uit. In 1980 namen vroegere werknemers van de familie De Snerck de zaak over.<sup>29</sup>

### Fietsen tellen

Omstreeks 1910 daalde de aankoop prijs van een modale fiets tot 100 frank, het gemiddelde maandloon van een arbeider. Sindsdien verplaatsten ook heel wat 'gewone' Gentenaars en niet-Gentenaars zich door Gent met de fiets. Heel wat arbeiders begaven zich na 1910 met de fiets naar het werk of het station zonder dat zij in Gent zelf woonden. De aantallen fietsers die zich om deze reden door Gent verplaatsten, zijn voor deze beginperiode moeilijk te kwantificeren. Zeker is dat de fiets op dat ogenblik, naast de trein, zijn plaats verwierf als transportmiddel dat arbeiders van het platteland in de gelegenheid stelde om alle dagen naar huis terug te keren na het werk in de (stedelijke) fabriek.

Ook voor het interbellum zijn zeer weinig cijfers voorhanden over het fietsverkeer. Als we ervan uitgaan dat het merendeel van de fietsbezitters tussen de jaren 1920 en 1940 hun fiets gebruikten om zich naar het werk te begeven, kunnen we wel iets afleiden uit de cijfers van de uitgereikte rijwielplaten (bewijs van betaling van de provinciale belasting op het in het verkeer brengen van een fiets). Het aantal rijwielplaten in België steeg tussen 1925 en 1939 met gemiddeld 100.000 eenheden per jaar tot bijna drie miljoen. Voor Oost-Vlaanderen en Gent zijn geen aparte cijfers voorhanden. Wat wel becijferd werd, is de spectaculaire toename van het aantal mensen dat woon-werk-verkeersbewegingen richting Gent ondernam vanuit de omliggende regio na 1910. In 1910 waren er 3.124 zogenoemde forenzen in Gent, in 1947 was hun aantal gegroeid tot 28.677 mensen. Ongeveer 40 procent van de forenzen kwam met de trein naar Gent, 32 procent verplaatste zich met de fiets, 14 procent met de autobus en 14 procent per tram. De meeste fietsers kwamen uit de directe omgeving van de stad, uit een straal van ongeveer tien kilometer.

Pas in 1949 werd de eerste voertuigentelling gehouden. Uit deze telling bleek dat in Oost-Vlaanderen op één telpost per dag gemiddeld 1.160 fietsers passeerden tegenover 635 auto's en 15 bussen. Oost-Vlaanderen was daarmee de op één na belangrijkste fietsprovincie. Enkel in Antwerpen werden gemiddeld meer fietsers per telpost geteld. De piekmomenten van het dagelijkse fietsverkeer lagen logischerwijze tussen zeven en acht uur 's morgens en tussen vijf en zes uur 's avonds, de tijdstippen waarop de meeste arbeiders zich naar het werk begaven of van het werk huiswaarts keerden.<sup>30</sup>

Tussen 1960 en 1991 evolueerde het woon-werkverkeer in België enorm. Het autoverkeer groeide van 14 naar 70 procent van alle verplaatsingen. Alle alternatieve vervoersmiddelen verloren fors terrein; op nationaal vlak viel de fiets terug van 21 naar minder dan 5 procent.<sup>31</sup>

### Terugkeer naar de fiets in de jaren 1990

Na decennia waarin de auto centraal werd geplaatst in het mobiliteitsdenken keerde de overheid vanaf de jaren 1990 schoorvoetend terug naar de fiets. Zowel in Gent als in de rest van Vlaanderen werd het gemotoriseerde verkeer, vanwege zijn negatieve effecten op milieu en de stedelijke leefomgeving, met een kritischer blik bekeken. De fiets werd, in eerste instantie door de milieubeweging, als symbool van een milieuvriendelijke levenswijze gepropageerd. Dit resulteerde niet onmiddellijk in een toename van het aantal fietsers, maar leidde er wel toe dat de fiets opnieuw belangrijk werd bij publieke debatten over het verkeer.

27 Een overzicht van dergelijke velodrooms is terug te vinden in B. Moeyaert, *Van wieleraan tot ... "Velo-droom". De geschiedenis van het baanwielrennen in België van 1890 tot 2003*. KULeuven, Onuitgegeven licentiaatsverhandeling geschiedenis (2003) en in diverse lokale monografieën zoals M. Holderbeke, 'De velodroom van Zottegem', *Handelingen van het Zottegems Genootschap voor Geschiedenis en Oudheidkunde*, 16 (2013) 123–135.

28 E. Bouqué, 'De rijwielhandel' 47–51. De uitgelezen bron om voor deze periode het aantal fietshandelaars in een gemeente op te sporen zijn de vaak lokaal uitgegeven adresboeken. Voor Gent (en bij uitbreiding de provincie Oost-Vlaanderen) is er de zogenaamde 'Wegwijzer der stad Gent': hierin kan men de verdere evolutie volgen: bijvoorbeeld respectievelijk 52 en 142 fietshandelaars in 1905 en 1926.

29 Stadsarchief Gent (verder SAG), Modern archief Gent, G 12/1918/C/2: bouwvergunning P. De Snerck; G12/1946/N/24: bouwvergunning P. De Snerck; <http://www.plum-gent.com/> (1 september 2014).

30 C. De Bruycker, *Werkforenzen. Enquête naar de levensvoorwaarden van werkforenzen wonende in de provinciën Oost- en West-Vlaanderen en werkzaam in de Gentse agglomeratie in de jaren 1947–1951*, (Gent/ Eeklo 1952).

31 Vanhaute en Weber, 'De einder' 173.



In Gent vormde vooral het fietsplan van 1993 het begin van de ommezwaai. Er werd vanaf dan nieuwe fietsinfrastructuur aangelegd die gericht was op dagdagelijkse verplaatsingen. Op het einde van de jaren 1990 deed ook de fietsvergoeding voor woon-werkverkeer van stedelijke ambtenaren haar intrede. Het uitgangspunt van het beleid in 2014 is om het stadscentrum autoluwer te maken en het openbaar vervoer en de fiets te promoten. Gevaarlijke kruispunten voor fietsers worden verholpen door nieuwe fietsbruggen en fietstunnels.<sup>32</sup>

Er is ook een keerzijde van de medaille aan het grote aantal fietsen in Gent: de stad geniet vandaag een twijfelachtige reputatie op het vlak van fietsdiefstallen. Momenteel is bij de Politie Gent zelfs een taskforce Fietsdiefstallen actief om het aantal diefstallen terug te dringen. Op het grondgebied van Gent werden in 2011 niet minder dan 2.270 fietsdiefstallen geregistreerd. In 2012 waren er 2.414 aangiftes van fietsdiefstal. Eigenlijk ligt het werkelijke aantal nog een pak hoger omdat vele slachtoffers van fietsdiefstal geen aangifte doen.<sup>33</sup>

Grofweg geschat, worden in Gent jaarlijks ongeveer 9.000 fietsen of vijftiengig fietsen per dag gestolen. Ter vergelijking: in Antwerpen verdwijnen dagelijks 30 fietsen, in Leuven 22 en in Brugge vijftien.<sup>34</sup> Ook voor het verdere verleden is het mogelijk om het aantal aangegeven fietsdiefstallen in te schatten aan de hand van de dagorders van de Gentse politie. Deze bron biedt bovendien een overzicht van de verschillende soorten fietsen en fietsmerken die in het Gentse straatbeeld vertegenwoordigd waren.<sup>35</sup>

32 L. Devincke, *Stedelijk beleid inzake openbaar vervoer. Gent, 1965–1985. Een vergelijkende studie van partijen en drukingsgroepen*, Onuitgegeven masterverhandeling geschiedenis Vrije Universiteit Brussel (2009) en <http://www.gentfiest.be/duurzaam-mobiliteitsbeleid-in-gent> (19 oktober 2012) en <http://www.mobiliteitgent.be/gekopdefiets> (27 oktober 2014).

33 B. Staes, 'Elke dag worden in Gent 25 fietsen gepikt. Toplocaties zijn Sint-Pietersstation en Blandijnberg', *Het Nieuwsblad*, 28 juni 2012.

34 VDS, 'Politie zet in op fietsdiefstallen', *Het Laatste Nieuws*, 19 maart 2014.

35 SAG, Modern archief, reeks rom XVI, 240 en volgende (overdracht 2000/7) en overdracht 2014/14: dagorders van de Gentse politie 1858–1996.

## Besluit

Uit bovenstaande schets met betrekking tot het gebruik van de fiets in Gent en Oost-Vlaanderen kan worden afgeleid dat het onderzoek naar het utilitaire en recreatieve gebruik van de fiets in de negentiende en twintigste eeuw nog in zijn kinderschoenen staat. Het private karakter van vele archieven die ons informeren over het gebruik van de fiets zorgde ervoor dat deze documenten vaak verloren gingen of een verborgen leven leidden. Zelfs zeer informatieve publicaties zoals 'De Wielrijder', het ledenblad van de Oostvlaamse recreatieve fietsers, dat verscheen tussen 1902 en 1914, worden slechts onvolledig bewaard in de Belgische openbare collecties. In Archiefbank Vlaanderen, de onlinedatabank van private archieven, werden totnogtoe slechts enkele archieven van fietsersverenigingen geregistreerd.

Het voorgaande was slechts een kleine greep uit wat ik 'de geschiedenis van de fiets als gebruiksinstrument van de gewone man' zou noemen. U kan als heemkundige of geïnteresseerde helpen om dit boeiend onderwerp toegankelijker te maken. Kent u zeldzame reglementen, ledenlijsten of andere documenten in verband met Vlaamse fietsverenigingen uit de pioniersjaren van de fiets? Is het archief van een fietshandelaar uit uw gemeente nog bewaard gebleven in het archief van uw heemkundige kring? Signaleer dit dan! Eventueel kunnen ook archieven en publicaties overgedragen worden aan de openbare erfgoedinstellingen. Deze geschiedenis van de fiets verdient immers een plaats naast de heroïsche verhalen uit de geschiedenis van de wielersport.

---

## Bibliografie

- F. Baeckelandt, P. Cornillie en R. Vanwalleghem, *Koarte! Karel Van Wijnendaele. De man die zijn volk leerde koersen* (Tielt 2006).
- Belgium. February 1944 (Naval Intelligence Division 1944) Geographical Handbook Series, B.R.521 (restricted).
- J. Boesman, *De vliegende neger en de kleine koningin. Mayor Taylor en het begin van de Tour de France* (Amsterdam/Antwerpen 2008).
- J. Boesman, *De fiets van Lautrec. De eerste dopingaffaire uit de geschiedenis* (Amsterdam/Antwerpen 2013).
- A. Boterdaele, *Nos Ardennes Flamandes* (Gent 1912).
- A. Boterdaele, *Nos rues au point de vue cycliste* (Gent 1898).
- E. Bouqué, 'De rijwielhandel te Gent op het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, dl. 10, jg. 3, nr. 2 (1985).
- E. Bouqué, 'Over het ontstaan van de wielersport in de 19<sup>de</sup> eeuw, met bijzondere aandacht voor de situatie in het Gentse', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, dl. 10, jg. 3, nr. 2 (1985).
- E. Bouqué, 'Uit de pioniersjaren van de wielersport: de Gentse velodroom (1892–1894)', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, dl. 10, jg. 3, nr. 2 (1985).
- C. De Bruycker, *Werkforensen. Enquête naar de levensvoorwaarden van werkforensen wonende in de provinciën Oost- en West-Vlaanderen en werkzaam in de Gentse agglomeratie in de jaren 1947–1951*, (Gent/Eeklo 1952).
- P. De Reu, 'De Gentse Velodroom (1892–1894). Van "foule nombreuse et avide" naar "léthargie puissante"', *Archieflink*, 8:4 (2008) 6–7.
- J. De Vos, *Règlement du Véloce-Club Audenardais, fondé en 1892* (Oudenaarde 1896).
- J. Derwael, *Sociale achtergrond van de Gentse sportverenigingen en hun bestuurders op het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw (1890–1914)*, Onuitgegeven licentiaatsverhandeling geschiedenis Universiteit Gent (2001).
- L. Devincke, *Stedelijk beleid inzake openbaar vervoer. Gent, 1965–1985. Een vergelijkende studie van partijen en drukingsgroepen*, Onuitgegeven masterverhandeling geschiedenis Vrije Universiteit Brussel (2009).
- L. Devriese, 'Snelle fietsers in de Belle Epoque', *Ghendtsche tydingen: tweemaandelijks tijdschrift van de Heemkundige en Historische Kring Gent V.Z.W.*, 33:3 (2004).
- S. Dhaene en J. De Vos, *Arnold Vander Haeghen 1869–1942. Foto's uit de collectie van het Huis van Alijn*. (Gent 2005)
- J. Durry en B. Chavanne, *Cycles d'art. Roubaix, Musée d'Art et d'Industrie 13 avril-16 juin 1996; Paris, Musée National du Sport, juillet-octobre 1996* (Paris/Roubaix 1996).
- M. Holderbeke, 'De velodroom van Zottegem', *Handelingen van het Zottegems Genootschap voor Geschiedenis en Oudheidkunde*, XVI (2013).
- S. Knuts, P. Delheye en D. Vanysacker, 'Wentelende wielen. Anderhalve eeuw fietsen en wielrennen in Vlaanderen', in: J. Scheerder, W. Lagae en F. Boen (red.), *Vlaanderen fietst! Sociaalwetenschappelijk onderzoek naar de fietssportmarkt* (Gent 2011).
- P.-J. Lachaert, 'Gent fietst', in: M.C. Laleman (red.), *Op weg door Gent. Historische routes in het stedelijk landschap* (Gent 2012).
- B. Moeyaert, *Van wielersbaan tot ... "Velo-droom". De geschiedenis van het baanwielrennen in België van 1890 tot 2003*. KULeuven, Onuitgegeven licentiaatsverhandeling geschiedenis (2003).
- B. Staes, 'Elke dag worden in Gent 25 fietsen gepikt. Toplocaties zijn Sint-Pietersstation en Blandijnberg', *Het Nieuwsblad*, 28 juni 2012.
- E. Vanhaute en D. Weber, 'De einder wenkt, de straat getemd. Mobiliteit en verkeer', in: H. Ollivier (red.), *Met licht geschreven. Foto's uit een eeuw dagelijks leven* (Gent 1994) 175–176 (*Bijdragen Museum van de Vlaamse Sociale Strijd*, XII).
- VDS, 'Politie zet in op fietsdiefstallen', *Het Laatste Nieuws*, 19 maart 2014.
- D. Wauthy, 'Délaissé, le vélo regagne en popularité', *Le courrier de l'Escaut*, 6 août 2014, 2–3.
- D. Weber, *De blijde intrede van de automobiel in België 1895–1940* (Gent 2010).
- D. Weber, "Le souci du pittoresque". Wielertoerisme en de bescherming van het landschap, 1895–1914', in: *Brood & Rozen: tijdschrift voor de geschiedenis van sociale bewegingen*, 3 (2009).

---

## Biografie

**Pieter-Jan Lachaert** (°Gent 1975) is historicus. Van 2005 tot 1 april 2012 (eerste aankomst van de Ronde van Vlaanderen in Oudenaarde!) was hij stadsarchivaris in Oudenaarde. Sindsdien werkt hij als archivaris bij de stad Gent. In deze laatste hoedanigheid schreef hij in 2012 de bijdrage 'Gent fietst' in het boek *Op weg door Gent. Historische routes in het stedelijk landschap* (Gent 2012).

Fietsen en  
erfgoed, een  
bewogen  
geschiedenis