

Tijd-Schrift

COLOFON

Tijd-Schrift | Heemkunde en
lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen
Jaargang 4, nr. 3 | 2014
www.tijd-schrift.be
info@tijd-schrift.be
T +32 15 20 51 74

HOOFDREDACTIE

Jan De Meester

REDACTIERAAD

Roel Daenen, Paul Degraeve,
Heidi Deneweth, Fons Dierickx,
Ferdie Geerts, Ruben Mantels,
Nele Provoost, Tine Van Osselaer,
Bram Vannieuwenhuyze, Machteld
Venken, Tjil Vereenoghe,
Tom Verschaffel.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Fons Dierickx,
p.a. Zoutwerf 5, 2800 Mechelen

LAY-OUT & DRUK

Drukkerij Leën, Hasselt

ABONNEMENTEN

Tijd-Schrift verschijnt driemaal per jaar.
Een jaarabonnement kost € 25.
Voor buitenlandse abonnementen
wordt dit bedrag verhoogd met de
verzendingkosten. Losse nummers
kosten € 10 (+ verzendingkosten).
Rekeningnummer Heemkunde
Vlaanderen:
IBAN: BE79 0682 2185 9033.
BIC: GKCCBEBB.

© Heemkunde Vlaanderen vzw

Afbeelding cover:

Liebig prent: fiets (reeks nr. 494)
(Collectie Sportimonium Hofstade)

ISSN 2034-6263

INHOUD

| | |
|---|----|
| Fietsen en erfgoed, een bewogen geschiedenis | 4 |
| 'Bevoorrading. Verhalen uit de buik van het peloton' | 6 |
| Een initiatie tot wielrhistorisch onderzoek DRIES DE ZAEYTIJD & THOMAS AMEYE | |
| Volkscultuur of sport? | 16 |
| Velospelen in het Meetjesland, 1892–1896 FILIP BASTIAEN | |
| Waarom alles beter was in de tijd van Briek | 34 |
| Wielrennen, herinneringscultuur en erfgoedbeleving STIJN KNUTS & PASCAL DELHEYE | |
| Fietsen in Gent en Oost-Vlaanderen sinds 1869 | 48 |
| PIETER-JAN LACHAERT | |

FIETSEN EN ERFGOED, EEN BEWOGEN GESCHIEDENIS

Het merendeel van de Vlamingen heeft wel iets met fietsen te maken. Volgens de recentste cijfers bezit de Vlaming gemiddeld 2,27 fietsen en gebruikt 45 % van de bevolking de fiets wekelijks.¹ Voor de enen is fietsen een dagdagelijkse woon-werkverplaatsing, voor de anderen een manier om aan de conditie te werken; voor sommigen gaat het om puur ontspanning, voor anderen is het een bron van inkomsten; voor wielersupporters vormt het een geliefkoosd *item* op televisie, terwijl dagjesmensen het een ideaal middel vinden om een stad of streek te verkennen; een grote groep gebruikt het vervoermiddel voor korte afstanden, voor enkelen is het ook een manier om langeafstandsreizen te maken.

Voor ons, heemkundigen en erfgoedzorgers, is fietsen ook een stukje erfgoed. Sinds het einde van de negentiende eeuw bekleden zowel de activiteit (het fietsen) als het vervoermiddel (de fiets) een belangrijke plaats in de maatschappij. De fiets heeft mensen bewogen, zowel in de letterlijke als in de figuurlijke betekenis. En dat heeft zijn sporen nagelaten, in allerlei vormen. Talloze soorten documenten lichten ons in over fietsen en fietsers, maar daarnaast zijn er ook de voorwerpen, de tradities, de verhalen, de expertise, de beleving en zelfs de levensstijl. Zonder dit zelf nader onderzocht te hebben, durven we immers stellen dat regelmatige fietsers anders tegen gezondheid, ecologie, mobiliteit, tijdsbesef en landschapsbeleving aankijken. En misschien ook wel tegen de geschiedenis? Kan je al fietsend het (lokale) verleden beter begrijpen? En kan de studie van de rijke geschiedenis van fiets en fietsers ons helpen om de betekenis en het belang van fietsen beter te vatten?

Dit themanummer heeft uiteraard niet de ambitie om op die vragen een antwoord te bieden. De hiernavolgende vier artikels gaan elk dieper in op één of meerdere aspecten van de rijke (lokale) fietsgeschiedenis en belichten methodieken en invalshoeken om het fietserfgoed te benaderen. De auteurs hebben diverse achtergronden en doen dat dan ook op verschillende manieren: terwijl in het eerste artikel wordt gefocust op de heuristische achtergrond van een specifiek wielershistorisch project, wordt in het tweede artikel een specifieke casus gedetailleerd uitgewerkt; werpt het derde artikel een kritische, overschouwende blik, dan duidt het vierde en laatste artikel allerlei nieuwe pistes voor verder onderzoek aan.

Wie regelmatig fietst, zal beamen dat dat energie kost. Dat geldt zeker voor de wielrenners, die zonder regelmatige voeding niet naar behoren kunnen presteren. Dat gegeven vormde de originele invalshoek voor het boek *Bevoorrading. Verhalen uit de buik van het peloton* van Dries De Zaeytijd en Thomas Ameye, beiden verbonden aan het Wielermuseum Roeselare. In hun artikel gaan ze dieper in op de manier waarop ze zelf hun onderzoek naar de geschiedenis van de wielerkost hebben 'bevoorraad'. Achter de façade van het eindproduct (in dit geval het boek) gaat doorgaans een intensief en grillig onderzoeksparcours schuil. Dat is zeker van toepassing op de studie van de recente wielergeschiedenis: er bestaan weinig hulpinstrumenten, de bestaande literatuur is doorgaans niet afkomstig van historici, het bronnenmateriaal is zeer divers en levert soms zelfs contradictorische informatie. Als ervaringsdeskundigen en met concrete voorbeelden in de hand wijzen De Zaeytijd en Ameye wielershistorici op de sterktes en zwaktes van het overvloedige, maar heterogene bronnenmateriaal.

Voor Filip Bastiaen is zo'n bronnenrijkdom wellicht een droom. Voor zijn onderzoek naar de velospelen in het Meetjesland in de periode 1892-1896 kon hij zich enkel beroepen op persartikels. Hier komt de historicus-detective op de proppen: hij of zij die met het vergrootglas in de aanslag minutieus alle aanwijzingen, hoe klein ook, oplijst, in vraag stelt en tracht aaneen te rijgen tot een coherent geheel. Dat daarbij vraagtekens blijven bestaan, is onvermijdelijk. Laat ons daarom vooral focussen op de nieuwe inzichten, vragen en opportuniteiten die zo'n onderzoek met zich mee brengen. Zo herintroduceert Bastiaen de term *velospelen*, gebruikt in een artikel in 't *Getrouwe Maldeghem* van augustus 1897, om de hybride overgangsvorm tussen volksspelen en wielervedstrijden op het einde van de negentiende eeuw aan te duiden. Zijn artikel toont verder aan dat de studie van de lokale wiel- en feestcomités veel stof oplevert voor verder debat over de toenemende democratisering van de vrije tijd en over de zo vaak aangehaalde dichotomie tussen volkscultuur en elitecultuur.

Bastiaen wijst er tevens op dat we voorzichtig moeten omspringen met 'vanzelfsprekende' termen als 'kermiskoers' wanneer we het over het verleden hebben. Die valkuil is manifest aanwezig, aangezien er tegenwoordig een zeer grote herinneringscultuur hangt rond alles wat met het wielerverleden te maken heeft. Pascal Delheye en Stijn Knuts doen in hun artikel een poging om die herinneringscultuur te duiden. Ze wijzen op een viertal belangrijke pijlers: een nostalgische reflex als ondertoon, de promotie van de Vlaamse identiteit en de uiting van lokale trots, dat alles overgoten met een stevige saus marketing. Zij roepen lokale historici en erfgoedwerkers op om verder te kijken dan die 'klassieke' canon en via origineel bronnenonderzoek het belang van het wielerserfgoed aan te tonen en in de passende historische context te situeren.

Fietsgeschiedenis is echter veel meer dan wielergeschiedenis alleen. Samen met Pieter-Jan Lachaert doen we dan ook een andere oproep om 'de geschiedenis van de fiets als gebruiksinstrument van de gewone man' verder uit te spitten. De lokale en private archieven bevatten in elk geval nog genoeg materiaal. Lachaert geeft heel wat aanzetten in zijn langetermijnoverzicht voor Oost-Vlaanderen en Gent in het bijzonder. Hoe kunnen we het fietsbezit, -gebruik en -verkeer becijferen? Welk fietsbeleid werd er gevoerd en hoe uitte zich dat via de aanleg van fietsinfrastructuur en de heffing van fietstaksen? Hoe ontwikkelde het fietstoerisme zich? Waar vestigden zich de rijwielhandelaars en welke activiteiten ontplooiden ze? Het artikel biedt op al deze en andere vragen reeds een kort antwoord, als een soort *teaser* om geïnteresseerden aan te zetten zelf aan de slag te gaan. Enkel op die manier kan de fietsgeschiedenis een evenwaardige plaats krijgen naast andere takken van de transportgeschiedenis. Wij hopen dat dit themanummer de lezers inspiratie oplevert om zelf creatief aan de slag te gaan met fietsgeschiedenis en -erfgoed, en – waarom niet – zelf eens op het zadel te springen. Wie weet bezorgt die fietstocht u een nieuwe kijk op de geschiedenis...!

Bram Vannieuwenhuyze
Namens de redactieraad

1 De cijfers vindt men terug in het recentste Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, rapport 4.5 (september 2012-september 2013), beschikbaar op de website www.mobielvlaanderen.be (geconsulteerd op 24 november 2014).



SONOLOR

SONOLOR

Jupiler

PICON

P

PICON

'Bevoorrading. Verhalen uit de buik van het peloton'

Een initiatie tot wielershistorisch onderzoek

Dries De Zaeytijd & Thomas Ameye

Het sportboek is populair in Vlaanderen. Zowat elke uitgeverij heeft boeken over sportlui in haar portefeuille. Biografieën over wielrenners staan met stip op één. Voor thematische uitgaves over 'de koers' leek initieel maar weinig plaats of belangstelling. Anders dan biografieën – die door de band in samenwerking met het 'hoofdpersonage' samengesteld worden – vragen thematische sportboeken vaak een andere, meer diepgaande benadering. Met deze bijdrage willen de auteurs, beiden medewerkers van het Wielermuseum Roeselare, de lezer op weg zetten naar (thematisch) wielershistorisch onderzoek. Ze doen dit met de eigen uitgave *Bevoorrading. Verhalen uit de buik van het peloton* als case.¹ Voor dit boek over de evolutie van eten en drinken in een eeuw wielrennen werd een diverse waaier aan bronnen (boeken, kranten, tijdschriften, foto's, interviews,...) onderzocht en geraadpleegd.

Het wielersboek in Vlaanderen

Binnen de sportboekenafdeling nemen uitgaves over 'de koers' al geruime tijd een prominente plaats in, een tendens die teruggaat tot de opkomst van het sportboek in de jaren negentig.² Steeds meer (sport)journalisten wagen zich dan – in het spoor van lokale vorsers en wielersfanatici – naast hun journalistiek werk ook aan wielersboeken. Biografieën over het leven en de carrière van deze of gene (gepensioneerde) renner, doorspekt met actie- en privéfoto's, zijn de meest populaire verschijningsvorm, gevolgd door overzichtswerken met erelijsten en uitslagen van een al dan niet jubilerende wielerswedstrijd of geschiedenissen van het lokale wielersgebeuren.³ Voor thematische uitgaves – over de rol van geld, doping, voeding, enzovoort – lijkt in eerste instantie weinig plaats of belangstelling. Pas een tiental jaar terug stak een nieuwe, voorzichtige wind de kop op. Zo zag historicus Patrieck Geldhof in 2005 zijn thesis over het wielrennen tijdens de Tweede Wereldoorlog – een atypisch thema – in boekvorm gepubliceerd.⁴ En in Nederland vond in 2005 de eerste editie plaats van de zogenaamde

Foto links: naturaprijzen zijn schering en inslag in de jaren zeventig. In 1972 krijgt Willy Teirlinck in de Franse rittenwedstrijd Tour du Nord-GP Picon een big cadeau. Op kleurfoto's zijn dergelijke taferelen nog maar zelden te vinden.

- 1 D. De Zaeytijd & T. Ameye, *Bevoorrading. Verhalen uit de buik van het peloton* (Tielt 2012).
- 2 S. Knuts, P. Delheye en D. Vanysacker: 'Wentelende wielen. Anderhalve eeuw fietsen en wielrennen in Vlaanderen' in: J. Scheerder, W. Lagae en F. Boens (red.), *Vlaanderen fietst! Sociaalwetenschappelijk onderzoek naar de fietssportmarkt* (Leuven 2011) 15.
- 3 Enkele voorbeelden zijn: D. Desair, *Frans Verbeeck, kampioen van de wilskracht* (Leuven, 1998), M. Hermans, *Yvonne Reynders. Zeven maal in de zevende hemel* (Deurne, 2002) of recenter: J. Ivens, *(R)ik Kamiel Van Linden* (Gent, 2012), R. Vermeiren, *Wielerspassie aan de Schelde. De turbulente geschiedenis van 100 Scheldepreizen 1907–2012* (Wijnegem 2012).
- 4 *En de broodrenner, hij fietste verder. Het wielrennen in België tijdens WOII* verscheen in 2005 bij de Leuvense uitgeverij Acco. Patrieck Geldhof schreef dit boek samen met zijn promotor prof. dr. Dries Vanysacker. Vanysacker publiceerde in 1997 zelf een op wetenschappelijk onderzoek gebaseerde biografie over Roger De Vlaeminck. D. Vanysacker, *Omdat ic Vlaeminck ben* (Eeklo, 1997). Nadien begeleidde hij verschillende sporthistorische licentiaatsverhandelingen aan de KU Leuven.

Nico Scheepmaker Beker, een vakprijs voor het beste sportboek van het jaar.⁵ De wedstrijd wordt tot op heden georganiseerd en kende dit jaar met Jan Boesman voor het eerst een Vlaamse winnaar.⁶ De jury roemde Boesman omdat hij als goede onderzoeker in talloze internationale bibliotheken en archieven dook en zowat alle mogelijke Franse en Engelse kranten en tijdschriften uit het fin de siècle en een kleine boekenkast vol boeken over doping, fietstechniek en -literatuur las [sic]. Voor zijn onderzoek sprak Boesman ook met journalisten, historici en nazaten van renners. Hierop aansluitend merkte de Nederlandse website

www.sportgeschiedenis.nl op dat er na een kleine tien jaar eindelijk

een stevig platform voor de ontwikkeling van het sportboek lijkt te zijn.⁷ In eigen land stelde Rik Vanwalleghem, voormalig hoofdredacteur van *Het Nieuwsblad* en huidig directeur van het Centrum Ronde van Vlaanderen, dat 'het sportboek stilaan volwassen wordt'.⁸ Hij verwees hierbij naar de toen pas verschenen uitgave *Sportissimo*, een huldeboek over een eeuw Belgische sportgeschiedenis, en naar *Bevoorrading* dat hij omschreef als 'geen zoveelste wielervedicatie, maar een fraai vormgegeven kleinood waarin je alles te weten komt over onder meer Franse frieten, patattencoureurs en anorexia ciclista.' Het uitgangspunt van *Bevoorrading* was van meet af duidelijk. Niet alleen de ruim honderdjarige evolutie van 'de bevoorrading' vóór, tijdens en na de wedstrijd, maar ook de bredere socio-economische context (bv. de wielervedicatie als geliefd schouwtoneel voor sponsorende drank- en voedingsmerken) moesten aan bod komen. Zowel het thema als het tijdsbestek noopten tot een breedvoerig onderzoek. Tijdschriften, kranten, foto's, boeken, (wedstrijd)brochures enzovoort werden geanalyseerd. Daarnaast werden meer dan twintig interviews afgenomen bij verschillende generaties renners. Samen overspannen de geraadpleegde bronnen een periode van om en bij de honderd jaar.

Aan de hand van de door de auteurs gehanteerde werkwijze en gebruikte bronnen wil deze bijdrage de lezer inspireren en op weg zetten voor eigen onderzoek.

Literatuurlijst


Wie onderzoek wil voeren, kan zich best eerst 'inlezen'. Een (thematische) literatuurlijst of bibliografie is hierbij een geknipt hulpinstrument. Voor de wielervedicatie bestonden tot voor kort echter geen bibliografieën die een thematisch of chronologisch overzicht bieden van wat verschenen is.⁹ Pas sinds de publicatie van een Franstalige bibliografie, samengesteld door Wilfried Wilms eind 2012, is er echt sprake van een wielervedicatiebibliografie.¹⁰ Voor *Bevoorrading* kwam deze literatuurlijst echter te laat. Binnen de bibliotheek van het Wielermuseum werd daarom in eerste instantie gezocht naar wielervedicatieboeken die voeding centraal stellen.¹¹ Het resultaat van deze eerste zoektocht was mager.¹² Daarom werd overgegaan tot het doornemen van biografieën van renners. Deze werken bevatten in hoofdzaak een carrière-overzicht van de betrokken renner, maar ook vaak fait-divers van uiteenlopende aard. Op die manier



Bevoorrading vertelt het verhaal van een eeuw eten en drinken in de koers

- 5 De Nico Scheepmaker Beker is genoemd naar de Nederlandse sportjournalist Nico Scheepmaker (1930–1990).
- 6 Boesman won met *De fiets van Lautrec. De eerste dopingaffaire uit de geschiedenis*, uitgegeven bij Atlas Contact (2013). Jan Boesman is freelance journalist, doctoraatsstudent aan de KU Leuven en lid van het wetenschappelijk comité van het Wielermuseum.
- 7 Deze Nederlandse website is een initiatief van historici Micha Peters en Jurryt van de Vooren en wil een ontmoetingsplaats zijn voor liefhebbers van sport, geschiedenis en de combinatie van de twee. Beide historici zijn mede-initiatiefnemers van de Nico Scheepmaker Beker.
- 8 *De Standaard*, 6/7 oktober 2012.
- 9 In 1992 verscheen wel een aanzet tot bibliografie onder de titel *Koeten over d'oeude coureurs. Vlaamse wielervedicatie 1898–1992*. Dit werk houdt het midden tussen een overzicht van wielervedicatieboeken en biografieën van renners.
- 10 W. Wilms, *Bibliographie cycliste. Un guide des livres sur le cyclisme professionnel* (Parijs 2012). In 2013 stelde Wilms ook een Nederlandstalige bibliografie samen. Deze wordt dit najaar online ter beschikking gesteld via www.wielermuseum.be. Voor anderstalige uitgaves, zie ook www.wilmsonwheels.be
- 11 Voor de registratie van objecten en boeken wordt in het Wielermuseum gebruikt gemaakt van de op de museale sector afgestemde Adlib-software met achterliggende database. Deze is echter enkel lokaal te raadplegen. Via de website www.erfgoedinzicht.be is het wel mogelijk om van thuis uit het boekenbestand van het Wielermuseum te raadplegen.
- 12 Anne Scheepmaker stond in haar werk *Eten en drinken bij de Tour de France* (Zwolle 1991) vooral stil bij de Franse (regionale) culinaire troeven. Ruud Bakker verwerkte voedingsstips in een algemener werk over trainen voor wielervedicatie in *Voeding en verzorging van een wielervedicatie* (Valkenswaard 1984) en renners Henri Desgrange, August Zimmerman en Herbert Duncan noteerden ca. 1900 hun persoonlijke bevindingen met eten, drinken en trainen in hun autobiografie. Zie H. Desgrange, *La tête et les jambes* (Parijs 1894), H.O. Duncan, *Vingt ans de cyclisme pratique* (Parijs 1897), A. A. Zimmerman, *Conseils d'entraînement par Zimmerman et relation de son voyage en Europe* (Parijs s.d.).

Velos
Eddy Merckx



Constructeur
Etn. **KESSELS** n.v.
Torhoutsteenweg 349 Oostende
Tel. (059) 718 63 - 788 58

Faema produce:
 Attrezzature per bar
 Arredamenti completi per bar
 Distributori automatici
 Prodotti Alimentari Liofilizzati:
 Cremacaffè espresso Faemino
 Cremacaffè espresso decaffeinato Faemino Tranquillo
 Caffè-latte espresso Faemino
 Cappuccino espresso Faemino

Faema spa. - Milano - Via Ventura, 15

crema
caffè
espresso
FAEMINO

Wielrennen is al decennialang een geliefkoosd schouwtoneel voor sponsorende voedingsfabrikanten. Hier fungeert Eddy Merckx als uithangbord voor koffie(machine)producent Faema/Faemino.



Cover *Le Miroir des Sports*: 'Een beeld zegt (soms) meer dan duizend woorden.' Bevoorrading *avant la lettre* tijdens de Tour de France op de cover van een Frans sporttijdschrift.

kunnen rennersbiografieën de lezer een eerste inzicht geven in bijvoorbeeld opvattingen over eten en drinken tijdens een bepaalde periode. Omdat een rennerscarrière doorgaans ongeveer tien jaar duurt, resulteerde het doornemen van een vijftal biografieën van renners uit achtereenvolgende periodes in een eerste inzicht in veranderende eet- en drinkgewoontes doorheen de tijd.

Er werd ook verder gekeken dan louter wielerspecifieke literatuur. Ontwikkelingen binnen een bepaald domein (in dit geval de wielrennerij) kunnen immers maar begrepen worden tegen het licht van algemene maatschappelijke trends. In dit geval was het belangrijk een zicht te krijgen op de dagelijkse voedingsgewoonten van de afgelopen eeuw. Niet in het minst omdat vanaf circa 1900 het wielrennen evolueerde van een exclusief voor de rijken weggelegd tijdverdrijf tot een volkse sport beoefend door landbouwersknechten en arbeiders. De publicatie *Arm en rijk aan tafel* (1993), waarin de voedingsgewoonten van (zeer) arm en (zeer) rijk geplaatst worden tegen het decor van de grote en kleine maatschappelijke veranderingen sinds 1800, gaf ons die noodzakelijke context.¹³

13 P. Scholliers, *Arm en rijk aan tafel* (Berchem 1993).

Kranten en tijdschriften

Uit verschillende rennersbiografieën bleek dat niet alleen de opeenvolgende (monster)etappes in de Ronde van Frankrijk een heuse opgave waren. Om de drie weken durende rittenwedstrijden goed te doorstaan, voorzagen heel wat renners zichzelf voor, tijdens en na de koers van een bevoorrading die danig verschilde van de huidige gang van zaken.¹⁴ Een goede bron om dit verder uit te pluizen waren krantenverslagen. De krant was tot de introductie van de radio, maar vooral tot de komst van de televisie eind jaren vijftig dé nieuwsbron voor wielervluchtelingen. Bovendien was de Ronde van Frankrijk toen al hét wielerevenement van het jaar en werd deze wedstrijd tot in de meest uiteenlopende details besproken. Reken daarbij de typisch lyrisch-romantische journalistieke schrijfstijl die gangbaar was tot in de jaren zestig en je kan er van op aan dat er aandacht was voor weetjes over eten en drinken. Omdat slechts weinig Belgische (sport)kranten in gedigitaliseerde vorm online raadpleegbaar zijn, werden de jaargangen (1950–1990) van de toonaangevende sportkrant *Sportwereld* manueel doorgenomen.¹⁵

Naast krantenverslagen kunnen ook tijdschriften boeiende informatie aanbrengen. Vanaf de jaren zeventig is in wielertijdschriften voor het eerst een verhoogde interesse waar te nemen voor wat nu wel of niet geschikte 'kost' is voor wielrenners. Het Nederlandse blad *Wielersport*, lange tijd het officiële blad van Nederlandse wielerbond KNWU, is trendsetter. Anno 1977 publiceert de Nederlandse arts dr. Schattenberg als één van de eersten een artikel over de gevolgen van onvoldoende drinken tijdens een wielervedstrijd (veel drinken tijdens een wedstrijd werd lange tijd als nefast beschouwd). Dat een officieel bondsblad voor het eerst echt wetenschappelijke aandacht besteedt aan de effecten van voeding voor wielrenners, betekent een mijlpaal in de geschiedenis van de bevoorrading tijdens de koers. Pas van dan af wordt geleidelijk aan echt nagedacht over wat goed en minder goed is.

Iconografie

Iconografische bronnen – beelden of afbeeldingen zoals foto's, affiches, tekeningen, enzovoort – kunnen een belangrijke aanvulling zijn op tekstpassages. Foto's in rijk geïllustreerde tijdschriften als *Geïllustreerde Sportwereld*, *Sport Revue* of *Le Miroir des Sports* uit de jaren twintig en dertig tonen hoe renners onderweg werden bevoorrad. Niet in afgebakende 'vliegende' bevoorradingzones zoals vandaag, maar wel aan lange tafels met grote teilen vol water of chocolademelk, met heren in witte jassen die (gesponsorde) eetzakjes of kartonnen zakken aanreiken. Andere foto's maken duidelijk dat renners onderweg wel eens cafés of brouwers plunderden.

Ook publiciteitsfoto's vertellen (fracties van) verhalen uit de buik van het peloton. Advertenties in kranten en vooral tijdschriften waren daarom een belangrijke iconografische bron tijdens de redactie van *Bevoorrading*. Van in de prille begindagen zijn renners de geknipte uithangborden voor een uiteenlopend gamma aan producten. Waar er oorspronkelijk nog een evidente link was tussen de renner en het gepromote product (fietsmerken, fietsonderdelen,...), is dit in het interbellum en na de Tweede Wereldoorlog niet meer het geval. In Franse magazines als *ButClub* en *Miroir du Cyclisme* figureren renners bijvoorbeeld als 'sandwichman' voor het watermerk Perrier of de aperitiefdrank Byrrh. De onderschriften bij de advertenties zijn duidelijk: 'Heb je een dip tijdens een koers? Vraag een fles sterke drank aan de wagen achter je' of nog: 'De goede Briek [Schotte]... gunt zich een goed slokje Martini, de vriend der sportmannen.'¹⁶ De advertenties verraden iets over het toenmalig gebruik van alcohol in koers, en nog meer over de perceptie die alcoholproducenten willen bereiken, zeker ook wanneer ze vanaf de jaren vijftig wielerploegen gaan sponsoren. Echte renners (versta: mannen in het algemeen) drinken alcohol!

14 Zie bijvoorbeeld J. De Vlieger, *De rots Lucien Buysse* (Eeklo 2005), 132: 'Hij begon aan iedere rit met een rugzak gevuld met een kwart kilo suiker, vier rauwe eieren, drie grote schaapskoteletten, twee gezonde kiekebillekens, drie sandwiches met confituur of hesp en wat fruit. Tegen de tijd dat hij in de eerste controle kwam, was de eetzak uitgekuist en sloeg hij weer dezelfde voorraad in.'

15 In de Koninklijke Bibliotheek (Albertina) te Brussel worden zowat alle jaargangen van Belgische kranten bewaard. De oudst bewaarde kranten zijn te raadplegen op microfilm. Het *Belang van Limburg* stelt haar archief digitaal ter beschikking. Andere interessante sites waar gedigitaliseerde (buitenlandse) kranten en tijdschriften te vinden zijn: www.gallica.fr en www.delpher.nl. Sites als www.historischekranten.be bevatten digitaal raadpleegbare regionale kranten. In het Wielermuseum zijn de jaargangen van het tijdschrift *Geïllustreerde Sportwereld* (1921–1937) digitaal raadpleegbaar.

16 Reclame-boodschappen uit respectievelijk *L'illustration*, 18/07/1936 en *Sportclub*, 4 augustus 1950, nr 164, p. 14

In eigen land prijzen renners ook de 'voedingswaarde' van Mars-repen of drinken ze met volle teugen van een fles melk: 'Doe zoals ik, drink melk!', getekend Rik Van Steenberghe.¹⁷ Als we deze advertenties mogen geloven, speelde alcohol een grote rol in de voeding van renners én moesten renners tegelijk een voorbeeldfunctie vervullen door de lezers aan te zetten tot het drinken van melk... Frappant, maar dagelijkse kost tot in de jaren zeventig!

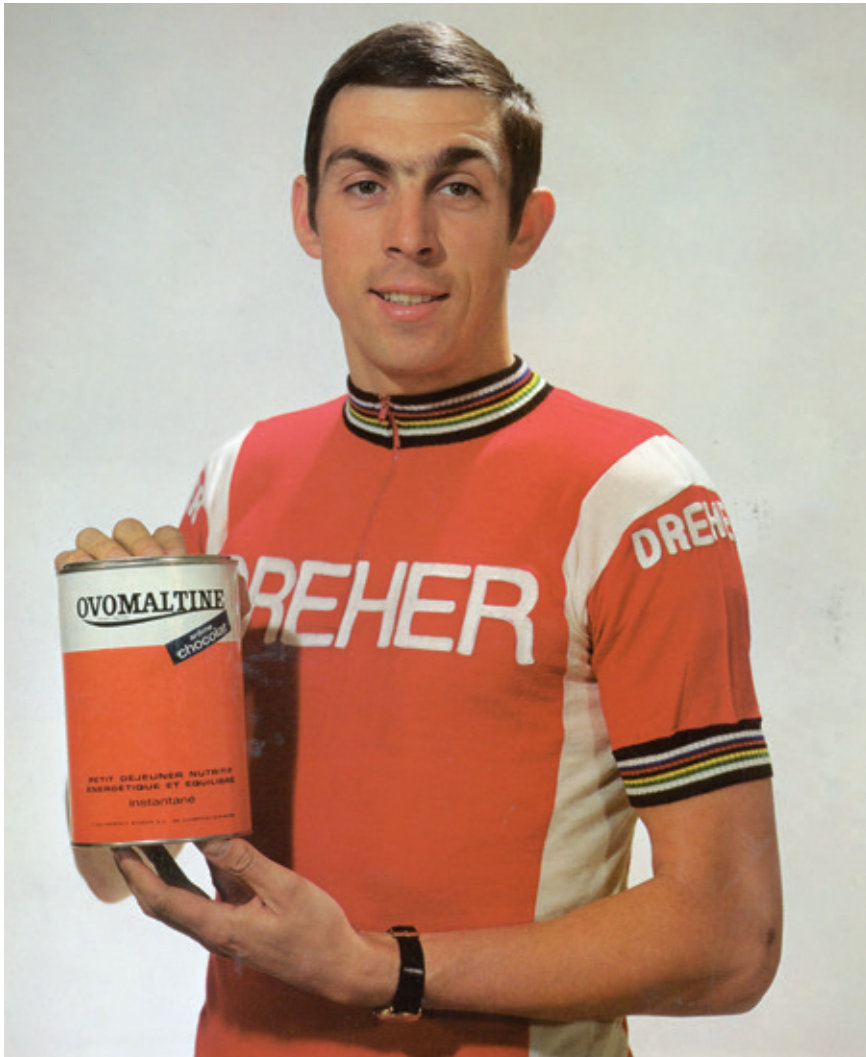
Naast die doorgaans geësceneerde publiciteitsfoto's hebben persfoto's vaak een (nog) grotere informatieve waarde.¹⁸ Wie goed kijkt, ziet niet alleen de winnaar van een wedstrijd, maar ook de man die stiekem een bordje voor een aperitiefdrank in de lucht steekt of de naam van de bakker op het brood dat de zegevierende renner in handen kreeg. Bij vergelijking van deze zwart-witfoto's met recentere kleurfoto's merk je meteen het verschil. Naturaprijzen worden zelden nog uitgereikt aan beroepsrenners en de lokale neringdoeners die een graantje publiciteit willen meepikken raken doorgaans niet meer bij de winnaar.

17 *Sportclub*, juni 1953, extra uitgave, p. 28

18 Persfoto's zijn onder meer terug te vinden via online beeldbanken opgezet door erfgoedcellen, provincies, steden of verenigingen. Zie bijvoorbeeld www.erfgoedinzicht.be, www.erfgoedbankmidwest.be, www.westhoekverbeeldt.be, www.erfgoedbankmeetjesland.be, www.erfgoedbankgeel.be, enz.



Advertenties waarin renners openlijk beroep doen op sterke drank of foto's waar renners producten aanprijzen moeten steeds met een korreltje zout genomen worden.



Patrick Sercu poseert met een doos Ovomaltine. Over de kwaliteit van dit product kon hij niets vertellen: 'Ik heb dat nooit gedronken.'

Deze pers- en andere foto's waren niet enkel belangrijk als bron, ze vormden ook een goed uitgangspunt om de renners zelf aan de tand te voelen.

Mondelinge geschiedenis

Mondelinge getuigenissen bleken van goudwaarde tijdens het onderzoek. Bij wijze van oefening werd het allereerste interview gepland met de spraakzame Roger Decock, winnaar van de Ronde van Vlaanderen in 1952, die in zijn biografie al anekdotes over eten en drinken tijdens de koers had laten optekenen.¹⁹ We kozen bewust voor Decock als proefpersoon, niet alleen omdat hij een spraakwaterval is, maar ook omdat we in de loop der jaren een vertrouwensrelatie met hem hebben opgebouwd.

Bij zowel Roger Decock als bij de andere geïnterviewden werden op voorhand enkel de in grote lijnen te bespreken thema's vastgelegd. Vóór het eigenlijke interview – dat zo veel mogelijk bij de geïnterviewde thuis werd afgenomen – werden het opzet en de doelstellingen van het gesprek uitvoerig toegelicht aan de respondent. Tijdens het interview zelf werd vertrokken van eenvoudige, algemene vraagstellingen en open 'hoe- en wat-vragen' (bijvoorbeeld 'Wat eten jullie 's morgens voor de koers', 'hoe werden jullie onderweg bevoorrad', enzovoort). Eerdere uitspraken, opgetekend in biografieën, of foto's fungeerden meermaals als uitgangspunt. Over het voeren van vraaggesprekken bestaan trouwens enkele goede handleidingen.²⁰

19 V. Coene en G. Van Cauwenberghe, *Roger Decock. Sluw en slim* (Balegem, 2011)

20 Zie hiervoor de literatuurlijst achteraan het artikel.



Still uit interview met Roger Decock. Spraakwaterval Roger Decock bleek een dankbare respondent.

Voor de reeks interviews werden renners geselecteerd die verschillende generaties konden vertegenwoordigen.²¹ Uit de gesprekken bleek al snel het belang van traditie in het wielrennen. Renners volgden de adviezen van oud-renners, die op hun beurt de richtlijnen van hun leermeesters volgden. Voor afwijkende opvattingen was er maar weinig ruimte en begrip zodat pas eind de jaren zeventig, begin de jaren tachtig (na een nieuwe generatiewissel) ruimte kwam voor nieuwe opvattingen ten opzichte van voeding. Niet alleen oud-renners, maar ook mensen uit hun entourage kunnen inzichten bieden. Om de sleutelperiode eind jaren zeventig, begin jaren tachtig verder uit te diepen, werd een beroep gedaan op oud-*soigneur* Dirk Nachtergaele, die net in die periode in het wielerpeloton stapte en symbool kon staan voor een nieuwe generatie, geschoolde *soigneurs* en begeleiders.

Al snel bleek dat het niet alleen nuttig (maar vooral ook noodzakelijk) is om eerste bevindingen, afgeleid uit tekst en/of beeld, af te toetsen bij de renners zelf. Eric Leman was in werkelijkheid toch niet zo lovend over de Mars-repen wiens kwaliteiten hij willens nillens – Flandria-Mars was immers zijn broodheer – in de krant benadrukte. Mars-repen bleken na rondvraag bij renners maar heel zelden gebruikt als bevoorrading. En op de vraag wat hij vond van de Ovomaltine-sportdrank waarmee hij tijdens zijn carrière gretig poseerde, antwoordde ex-renner Patrick Sercu: 'ik heb dat nooit gedronken.' Ook omgekeerd geldt trouwens die vaststelling. Door geïnterviewden opgerakelde gebeurtenissen en/of feiten worden best (in de mate van het mogelijke) afgetoetst aan andere, al dan niet gedrukte bronnen.

(Wielers)documentatiecentrum

Voor wie historisch onderzoek verricht, zijn documentatiecentra (genre KADOC, ADVN, Amsab-ISG, enzovoort) een uitstekend vertrekpunt. Maar voor wie wielershistorisch onderzoek wil voeren, is het misschien niet altijd even duidelijk waar zich relevante bronnen bevinden, wie deze beheert en hoe ze te raadplegen zijn. Lokaal kan je misschien terecht bij de plaatselijke heemkundige kring, een oud-journalist of in het beste geval bij een privé-verzamelaar die zijn documentaire collectie ter beschikking wil stellen. Maar daar houdt het veelal ook op. Nochtans leggen de grote interesse in wielersgeschiedenis en toenemende vraag naar informatie de nood aan een gecentraliseerd wielersdocumentatiecentrum bloot.²² Het Wielermuseum Roeselare speelt daar als erkend museum al enige jaren graag op in door het gericht verwerven van een uiteenlopend gamma tijdschriften, kranten, boeken, wedstrijdbrochures, affiches, archivalia, enzovoort met betrekking tot de fiets- en wielersgeschiedenis.²³ In de lijn van de museale basisfuncties (verzamelen, bewaren, beheren, onderzoeken, presenteren en ter beschikking stellen) zet het Wielermuseum naast de

21 Voor dit onderzoek werden in totaal 21 interviews afgenomen met 18 oud-profrenners (Jean Bogaerts, Roger Decock, Johan De Muynck, Gilbert Desmet, André Dierickx, Peter Farazijn, Frank Hoste, Eric Leman, Freddy Maertens, Nico Mattan, Johan Museeuw, Michel Pollentier, Patrick Sercu, Edgard Sorgeloos, Lucien Van Impe, Willy Vanneste en Heidi Van De Vijver), één niet prof-renner (Julien Berton), één oud-verzorger (Dirk Nachtergaele), één actuele profrenner (Stijn Devolder) en één voormalige PR-man van Martini (Marcel Verschelden). De interviews zijn grotendeels gedigitaliseerd en ter plaatse te beluisteren in het Wielermuseum.

22 Sedert 2010 worden alle informatieve vragen die het aan Wielermuseum gesteld worden, bijgehouden. In 2010 betrof het 30 infovragen, in 2011 55, in 2012 87, in 2013 112 en in 2014 (tot oktober) al 120.

23 Via Archiefbank Vlaanderen zijn een aantal archiefbestanden, bewaard in het Wielermuseum, te raadplegen (www.archiefbank.be)

verdere inhoudelijke uitbouw van het documentatiecentrum ook sterk in op de gebruiksvriendelijkheid en toegankelijkheid ervan.²⁴

Het Wielermuseum verzamelt en ontsluit niet alleen wielerdokumentatie omdat dit vervat zit in haar museale opdracht of missie, en omdat het tegemoet wil komen aan de toenemende belangstelling voor wielergeschiedenis. In het Wielermuseum wordt ook verzameld omdat het wielrennen en 'de koers' an sich integraal deel uitmaken van onze samenleving. Oud-premier Yves Leterme stelde het zo: 'Vlaanderen is koers en de koers is Vlaanderen.'²⁵ Deze oneliner geldt eigenlijk al meer dan een eeuw. Wielrennen is in onze contreien van meet af aan heel snel uitgegroeid tot een volks gebeuren pur sang. Het Wielermuseum ziet het als haar opdracht om dit fundamenteel aspect van de 'Vlaamse volkscultuur' te bewaren en de studie en publieke ontsluiting ervan mogelijk te maken.

24 In de komende beleidsperiode wordt het Wielermuseum grondig gerenoveerd. Na deze ingrijpende werken zal het Wielermuseum over een ruimte beschikken waar onderzoekers nog makkelijker en efficiënter opzoekingen kunnen doen. In tussentijd blijft het documentatiecentrum toegankelijk. Meer informatie hierover zal binnenkort te vinden zijn op de website www.wielermuseum.be.

25 Scheerder, *Vlaanderen fietst*, p. 288.

Slot

Het onderzoek in functie van *Bevoorrading* leerde eens te meer dat een gedegen bronnenstudie cruciaal is, ook voor wie zich verdiept in wielergeschiedenis. Wie zelf research wil doen, kan van thuis uit een verkenning starten via online (beeld)databanken of in de eigen omgeving bij de lokale heemkundige kring, de plaatselijke verzamelaar of oud-renner. In het Wielermuseum kan de onderzoeker terecht in een gecentraliseerd documentatiecentrum. Door dit documentatiecentrum open te stellen, door eigen publicaties, en door derden (studenten, journalisten, heemkundigen, enzovoort) optimaal te ondersteunen, wil het Wielermuseum een voortrekkersrol opnemen op het gebied van wielershistorisch onderzoek.²⁶

26 Sinds 2012 publiceert het Wielermuseum *Etappe. Magazine over historische fietshelden*: een jaarlijks wielershistorisch tijdschrift bestemd voor een breed publiek. *Etappe* focust steeds op één welbepaald thema (2012: Belgische Tourwinnaars, 2013: 100 jaar Ronde van Vlaanderen, 2014: Koers en WOI).

Beknopte bibliografie

Naslagwerken wielersboeken en wielertijdschriften

L. Vanmassenhove e.a., *Koeten over d'oeude coureurs. Vlaamse wielersliteratuur 1898–1992* (Marke 1993).

W. Wilms, *Bibliographie cycliste. Un guide des livres sur le cyclisme professionnel* (Parijs, 2012).

www.erfgoedinzicht.be (Publicaties Wielermuseum Roeselare)

www.wielersportboeken.be

Omgaan met sporterfgoed

L. De Visch, (red.), *Scoor met de sportverhalen van je club!* (Brugge 2012).

W. van Buuren, *Handleiding voor het beheer van historische sportarchieven* (Hilversum 2003).

Omgaan met mondelinge geschiedenis

J. Bleyen en L. Van Molle, *Wat is mondelinge geschiedenis?* (Leuven 2012).

B. De Wever en P. François, *Gestemd verleden. Mondelinge geschiedenis als praktijk* (Schaarbeek 2003).

Evolutie van eten en drinken algemeen

P. Scholliers, *Arm en rijk aan tafel* (Berchem 1993).

M.-A. Wilssens, *Een eeuw dagelijks leven* (Tielt 1999).

Biografie

Dries De Zaeytj (1982) studeerde geschiedenis aan de K.U. Leuven en is wetenschappelijk medewerker in het Wielermuseum Roeselare.

Thomas Ameye (1981) is conservator van het Wielermuseum. In zijn vrije tijd schakelt hij over van fietsen naar het afwerken van een sporthistorisch doctoraat aan de K.U. Leuven.

Contactgegevens Wielermuseum Roeselare

Polenplein 15 | 8800 Roeselare | www.wielermuseum.be | wielermuseum@roeselare.be



Volkscultuur of sport?

Velospelen in het Meetjesland, 1892–1896

Filip Bastiaen

Aan onze hedendaagse fiets gaan talrijke voorlopers vooraf. Het verhaal begint misschien zelfs al bij de Egyptische farao's, maar doorgaans zoeken we het iets vroeger en dichterbij huis. We hebben het dan over loopfietsen, beginnend met deze van Michael Kessler uit 1760. De *draisienne* maakte haar opwachting vanaf 1818. Dit toestel was al uitgerust met een zadel en een besturingsmechanisme. De ontwikkeling van de loopfiets kwam dan in een stroomversnelling. Hij zou vanaf 1819, en al vlug onder de naam van *vélocipède*, in ons land zijn intrede doen. De combinatie met trappers werd vanaf 1839 uitgetest. Nadien volgde de introductie van de ketting, het – nu nog gebruikte – ruitvormige frame en de rem. De luchtband werd tot slot in 1888 heruitgevonden. Op het einde van de 19^{de} eeuw doken ook modellen op met één, drie en zelfs vier wielen, maar enkel de tweewieler hield stand.¹

Over de opkomst van de *velo* vinden we al vrij vroeg sporen in de Meetjeslandse² pers. Zo meldt de *Gazette van Eecloo* in 1869 bijvoorbeeld dat de Gentse feesten geen nieuws bieden, behalve 'een kampstrijd met velocipèden (knap-trap-rap-snel-neusbreek-ijzer-tweewielig rijtuig, zoals zij het noemen te Moorslede)'.³

Dat deze nieuwigheid tot wedstrijden en koersen zou leiden, is de evidentie zelf. Waarom evident? Omdat nu eenmaal met alles op wielen, al dan niet in combinatie met dieren, werd gekoerst. De mooiste bloemlezingen zijn opnieuw te vinden in de weekbladen: koers met muilezels, met hondenspannen, kruiwagenloop enzovoort. We beperken ons tot twee voorbeelden. Tijdens de kermisdagen in Ertvelde in 1890 daagden maar liefst 350 deelnemers op voor een *staakbolling*,⁴ maar het programma omvatte ook volksspelen, waaronder een 'puienkoers en een ringsteking met hondekarren'.⁵ Het jaar daarop ontstond er in Assenede enige deining rond de uitslag van een 'eierkoers met tweewielige rijtuigen'. Uit het korte verslag is duidelijk dat de kampers ruiters waren.⁶ De redacteur had het over een eigenaardig *volksspel* en we kunnen dit inderdaad moeilijk als paardensport bestempelen. Het ging bij de aangehaalde evenementen überhaupt niet om sportwedstrijden, maar om volkscultuur en volksamusement.

De vraag rijst dan ook of deze nieuwigheid – de fiets – aanleiding zou geven tot nieuwe *spelvormen*, varianten op bestaande spelen. Met de, op het eerste gezicht eigenaardig klinkende, titel suggereren we dit alvast. In deze bijdrage willen we dan ook nagaan wat precies met het begrip *velospelen* uit een

1 Deze korte passus is integraal gebaseerd op A. Bollaert, 'Van Buysse tot Dhaenens: honderd jaar wielerveven in het Land van Nevele', *Het land van Nevele*, 30:2a (1999), 86–90.

2 Over de betekenis van de naam Meetjesland bestaat geen eensgezindheid en dat geldt ook deels voor de omschrijving van het gebied. Wij houden het bij de huidige fusiegemeenten waarvan er eertijds minstens een dorp tot het oorspronkelijke gebied zou hebben gehoord: Aalter, Assenede, Eeklo, Evergem, Kaprijke, Knesselare, Lovendegem, Maldegem, Nevele, Sint-Laureins, Waarschoot en Zomergem.

3 *Gazette van Eecloo* 27 juni 1869, p. 2 k. 4.

4 Staakbollen wordt gespeeld tussen twee teams met de krulbol. Het is de bedoeling per team zoveel mogelijk bollen het dichtst tegen de staak of paal te hebben. Men rolt de bol naar de staak of schiet deze van de tegenstander er van weg. <http://www.krulbol.be/speluitleg> (29 oktober 2014)

5 *Gazette van Eecloo* 31 augustus 1890, p. 3 k. 1.

6 *Gazette van Eecloo* 19 juli 1891 p.2 k. 3.

Foto links: foto omstreeks 1900 van de Aalterse Velovrienden. Bemerkt het mooie vaandel en attributen zoals een trompet en een Rode Kruiskoffer. Er is geen sprake van een sportuitrusting, wel van identieke petten. De kledij laat duidelijk veronderstellen dat we hier de bovenlaag van de maatschappij zien.

bericht in 't *Getrouwe Maldeghem* van augustus 1897 werd bedoeld: 'Overal verwekken de velocoursen de levendigste belangstelling. Heden zondag is het te Bassevelde en zondag toekomende in het naburige St Laureins. 't Zijn goede dagen voor de nering. Eenen raad zouden wij willen de jonge lieden geven: onthouden dat het leven kostelijk is en zich dus niet bovenmate inspannen. Met genoeg zien wij dan ook andere dan snelcoursen invoeren gelijk Balspel, Traagrijden, Eiertrap, enz. De velo die zooveel genoeg verschaft mag den mensch tot geen dier verlagen. Welaan, allen naar de velospelen!'⁷

De eerste (kermis)koers: 1892

Teruggaan naar het begin van het wielrennen in onze streek, is ook een zoektocht naar die allereerste wedstrijd. Tot nu werd aangenomen dat de eerste kermiskoers in het Meetjesland plaats vond in Bassevelde in 1897.⁸ Dit is vrij laat in vergelijking met andere regio's. In Meetjeslandse dorpsmonografieën wordt ook geen gewag gemaakt van clubs vóór die datum. Toch waren er. In onze perszoektocht vonden we verschillende voorbeelden van 'wielervedstrijden' uit 1892 en 1893, vijf jaar vroeger dus dan tot hier toe vastgesteld.

In een artikel over de toename van het aantal Eeklose *wielrijders* in mei 1892 was er sprake van het oprichten van een *genootschap* en 'eenen wedstrijd tegen de aanstaande kermis uit te schrijven'.⁹ Helaas vernemen we hier niets meer over. Op het programma van de pinksterkermis vinden we geen wielervedstrijd en het verslag rept hierover ook met geen woord. Het zou nochtans vrij logisch zijn geweest: Eeklo, de enige stad van de regio, introduceert de wielervedstrijd.

Een jaar later vinden we nieuwe berichten over een fietswedstrijd in het Meetjesland. In april 1893 lezen we namelijk: 'Lembeke, 8 april. Morgen, zondag, zal hier een open feest plaats hebben dat tot nog toe in het Meetjesland niet te zien is geweest, namelijk een wedloop voor enkele tweewielige velocipeden. [...] Op het dorp zal een theater opgeslagen zijn, en de verdienstelijke muziekmaatschappij van Caprijcke zal het feest opluisteren. Hier te Lembeke en ook uit het omliggende zal dit nieuw schouwspel veel volk aantrekken.'¹⁰

Lembeke claimt dus de eerste, volgens de toenmalige terminologie, 'wedloop' of dus echte koers. Het woord *kermiskoers* mogen we niet gebruiken, ondanks het kermisachtige karakter met het theater en een muziekkorps. De auteur van het bericht was er ook van overtuigd dat dit schouwspel veel volk zou lokken, ook van buiten de gemeente. De week nadien had hij het over 5000 aanwezigen. Dergelijke cijfers zijn relatief, dus houden we het erop dat er grote belangstelling was. Voor een nieuwigheid zal dit niemand verbazen.

Dat het wel degelijk om een snelheidswedstrijd ging, blijkt uit de vermelding van de tijd die de winnaars over de afstand van 5500m deden: de vijfde deed er twee minuten langer over dan de eerste, respectievelijk 14 en 12 minuten. Een Gentenaar kaapte de eerste prijs weg, gevolgd door Th. Reyniers uit Lembeke zelf en drie Eeklonars, namelijk A. Locufier, Ser. Buyck en Philibert Van Hecke.¹¹

GEMEENTE ST-LAUREINS

Prijskampen met Rijwielen

opgeluisterd door de fanfarenmaatschappij en ingericht door de vereenigde wielrijders te St-Laureins met medewerking van 't Gemeentebestuur, op

Maandag 23 September 1895,

(zijnde 2^{de} kermisdag.) 150 FR. PRIJZEN

I. RINGSTEKING : inleg 1 fr.
Prijzen : 1^e 40 fr., 2^e 30, 3^e 20, 4^e 15, 5^e 5 fr.

II. HANDICAP : 10000 meters, inleg fr. 0.50.
Prijzen : 1^e 15 fr., 2^e 10, alsook 15 fr. voor 't meeste getal wielrijders derzelfde gemeente, ten minste 10; een prijs van 10 fr. voor verstkommende zal insgelijks toegekend worden, maar minstens 5 wielrijders. Voor het toekennen van de laatst genoemde prijzen zal er een getuigschrift geëischt worden geteekend door den Burgemeester der gemeente.

Algemeene Schikkingen

ART I. De inschrijving geschiedt bij Pieter en Henri Verbeke, waar de lijst om 2 ure stipt zal gesloten worden. — **ART. II.** De stoet waaraan al de mededingers verzocht worden deel te nemen, zal juist na het sluiten der lijst om 2 1/4 ure het dorp doorrijden en onmiddelijk daarna zal de ringsteking beginnen. — **ART. III.** Voor ongevallen is de feestcommissie niet verantwoordelijk. — **ART. IV.** De prijskampen zullen door slecht weder niet belet worden. — **ART. V.** De prijzen zullen onmiddelijk na de prijskampen afgegeven worden bij Edmond De Ruyter en Jules Gailliaert. — **ART. VI.** Nadere schikkingen zullen voor den aanvang der prijskampen bekend worden gemaakt. — **ART. VII.** De commissie zal over alle geschillen onwederroepelijk beslissen.

De Voorzitter, Leopold Huyghe. De Ondervoorzitter, Eduard Hoste. De Commissarissen, Honoré De Vos, Petrus Haverbeke. De Secretaris, Clement Verstraete. De Leden : De Meulemeester Charles, De Rycke Joseph, Hoste Petrus, Vercraye Emile, De Ruyter Edmond, Geirnaert Charles, Gailliaert Jules, Verstraete Alphons, Verbeke Petrus en Verbeke Henri.

Gezien en goedgekeurd door het Kollegie van Burgemeester en Schepenen van St-Laureins, in zitting van 11 september 1895.

De Burgemeester,
L. DE SUTTER.

De Secretaris,
E. VERCRAYE.

Aankondiging voor een prijskamp met uitvoerige 'Algemeene schikkingen'. (Gazette van Eecloo 22 september 1895 p2k3).

- 7 't *Getrouwe Maldeghem* 8 augustus 1897 (bericht over Bassevelde en St.-Laureins).
- 8 O.a. zo vermeld in A. Bollaert, a.w., p. 101 die dit zelf haalde uit een krantenartikel in *Het Volk* van 1964. D. Lampo, *Wielersport in het Meetjesland. Meetjesland koerst*, (Eeklo 2009) 10 baseerde zich vermoedelijk op vorig vermeld werk, net zoals C. Dierickx, 'De politieverordening op het wielrijden te Bassevelde in 1900', *De Twee Ambachten*, 8:2 (2000) 104. De tweede auteur onderkende wel het gevaar van compilatie zonder bijkomend onderzoek, zeker met die titel, en voegde 'wellicht' toe.
- 9 Gazette van Eecloo 1 mei 1892 p 2 k 3.
- 10 Gazette van Eecloo 9 april 1893, p 3 k 3-4.

Het nog kleinere dorpje Poeke hield al bij de septemberkermis van 1892 een 'loopstrijd met paarden en velocipeden' op de kermisvrijdag. De organisatie lag bij de maatschappij van Sint-Eligius, die herhaaldelijk meewerkte aan het kermisprogramma.¹² Dit zou opnieuw om een koers gaan, een kermiskoers zowaar. Is er een verklaring voor dit gebeuren in een onooglijk dorp als Poeke? We menen van wel. Enkele weken vroeger vond namelijk een eerste wedstrijd plaats in de streek van Deinze, namelijk een *loopstrijd* tussen Zeveren en Vinkt.¹³ Op korte afstand dus van Poeke. Als het regent in Parijs, druppelt het in Brussel. Trouwens alle winnaars van die kampen kwamen uit Deinze.

Twee weken later, op 4 september, volgde een kermiskoers in Deinze zelf. Enigszins verwonderlijk is dat bij deze nieuwigheid het concert van de fanfare tijdens de loopstrijden het meest aandacht kreeg.¹⁴ Nog een maand later vond ook een dergelijke wedstrijd in het nabijgelegen Tielt plaats. Net als voor Lembeke werd hier op het nieuwe gewezen: 'Den woensdag achternoeene waren 't de wielrijders, die met hunne wielpeerden reden om ter zeerst. Dat was een tooneel welk veel volk had aangelokt; het was trouwens iets nieuw, en ook al eens curieus om zien.'¹⁵

'Den woensdag achternoeene
waren 't de wielrijders, die met
hunne wielpeerden reden om
ter zeerst. Dat was een tooneel
welk veel volk had aangelokt;
het was trouwens iets nieuw,
en ook al eens curieus om zien'

De doorbraak

1893 is blijkbaar het jaar van de doorbraak van de fietswedstrijden in het Meetjesland. De week na de Lembeekse koers wordt al gewag gemaakt van een kampstrijd, 'in drie wedlopen', op 28 mei in Eeklo. De organisatie lag in handen van de *Velo-Club*.¹⁶ Er werd doorgaans heel wat ruchtbaarheid aan gegeven, door berichten op verschillende data in meerdere regionale weekbladen, al gebeurde dat soms onrechtstreeks door de vermelding in de rand van een ander gebeuren.¹⁷ We krijgen toch steeds een beter beeld van dergelijke wedstrijden. Zo blijkt de stad Eeklo 'door zijne lange en breede straten uiterst wel geschikt [...] tot het inrichten van zulke rennen'. Het parcours verliep van 'aan Madam Lamberts aan de statie tot aan het Graf somds [?] al de Zuidmoerstraat rond, maar dus altijd binnen Eeklo blijvende'. We blijven in het ongewisse of het parcours verschillend was naargelang de wedstrijd of dat er meerdere rondes via een afwijkend traject in één wedstrijd waren. Doordat we voor Eeklose gebeurtenissen soms talrijke periodieken kunnen raadplegen, achterhaalden we wel de uitslag van deze wedstrijd. Er vonden vier kampen plaats, waarvan drie ritten van 3 km, toen steevast als 3000 m vermeld.¹⁸ De koninginnenrit of *voornaamste koers* werd betwist over een afstand van 10 km.

11 Gazette van Eecloo 16 april 1893, p. 2 k. 4. Bepaalde namen zullen later nog opduiken en de Eekloonaar Buyck is vermoedelijk een van de eerste fietsmakers.

12 I. Hoste en L. Stockman, *Geschiedenis van Poeke* (Aalter 1985) 472 (zelf geput uit Gemeentearchief Aalter, *fonds Poeke modern*, 172.3 (registers schepencollege, 10 augustus 1892).

13 Bollaert, 'Van Buysse tot Dhaenens', 98–99.

14 Gazette van Deinze 4 september 1892 p 2 k 3.

15 Gazette van Thielt 8 oktober 1892 p 2 k 2.

16 Gazette van Eecloo 16 april 1893 p. 2 k. 3. De vermelde vereniging is vermoedelijk de later genoemde Pédale-Club, waarover in de *Geschiedenis van Eeklo* geen gegevens zijn te vinden.

17 In Gazette van Tielt 30 juni 1894 p 2 k 3 lezen we: 'MOORDDADIG GEVECHT TE POUQUES. Zondag was het omgang kermis te Pouques, en te dier gelegenheid hadden er peerdeloopen en wielwedstrijden plaats.' Een gelijkaardig bericht verscheen in 't Getrouwe Maldeghem 1 juli 1894 en zonder deze titel in Het Weekblad van Maldeghem en Zeeuwsch-Vlaanderen 1 juli 1894 p 2 k 5 en p 3 k 1.

18 Zoals voordien ook eens vermeld in Gazette van Eecloo 28 mei 1893 p. 2 k. 2.

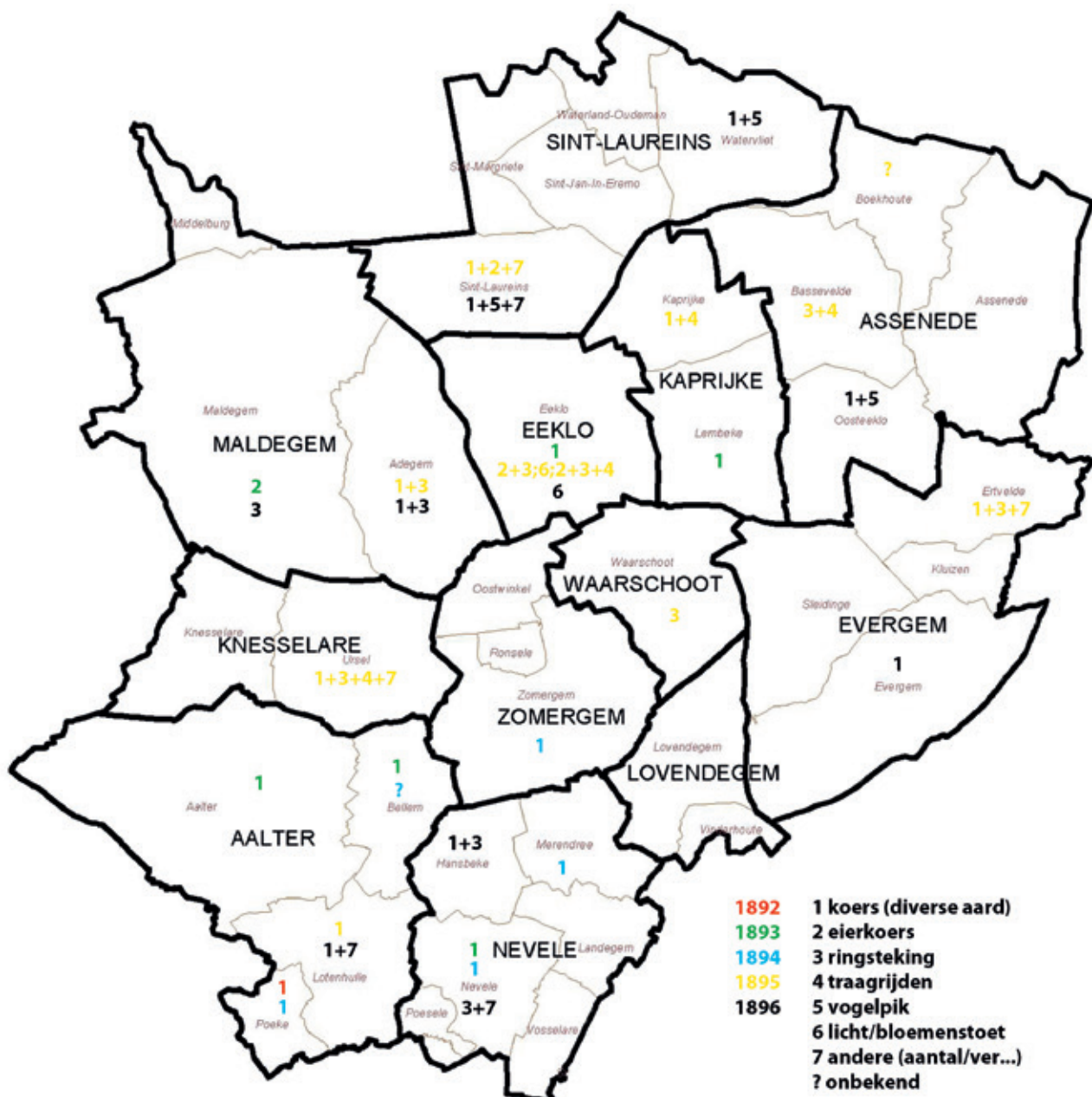
Alle koersen waren van het type *snelrijders*. We vermoeden dat de eerste rit voor Eeklonaren was voorbehouden, gezien de vermelde top-drie enkel stedelingen telde.¹⁹

In september en oktober vonden gelijkaardige manifestaties plaats in Nevele, Maldegem, Aalter en Bellem. Zeker bij twee ervan ging het om echte kermiskoersen. Er werd doorgaans nog op de nieuwigheid gealludeerd: 'Het schouwspel is nieuw en wekt aller belangstelling op' schrijft men in Eeklo.²⁰ In Maldegem luidt het: 'Het is eene nieuwigheid voor de wielrijders en die mannen maken er niet van eenige uren ver naar de kermis te gaan: ze hebben hunnen trein toch voor niet en ze blijven 's zondags toch nimmer te huis'.²¹

19 't Getrouwe Maldegem 4 juni 1893 en Het Weekblad van Maldegem en Zeeuwsch-Vlaanderen, 4 juni 1893 p. 3 k. 4.

20 Gazette van Eecloo 28 mei 1893 p 2 k 2.

21 't Getrouwe Maldegem 10 september 1893 (vermoedelijk p 2; de scans zijn niet altijd correct – o.a. dezelfde pagina's voor verschillende data en wisselende volgorde – waardoor dit onduidelijk is).



Overzichtskaart met het aantal en de aard van de wedstrijden per jaar en per gemeente. (Tekening: Gheleyne Bastiaen)

De inrichters en de inrichting

De persberichten geven niet altijd de inrichters prijs. Een onderzoek op basis van affiches – voor zover beschikbaar – zou een oplossing kunnen bieden. We moeten echter opmerken dat een kermisaffiche niet altijd soelaas brengt. Wie zijn dan de inrichters? Het college van burgemeester en schepenen, een feestcomité of toch afzonderlijke verenigingen? De eerste Eeklose wedstrijd was duidelijk een initiatief van de *Veloclub* en de voorzitter, George Van Hoorebeke, was 'inzonderheid met de inrichting gelast'.²² De eerste wedstrijd in Nevele was mogelijks enkel haalbaar door de medewerking van het gemeentebestuur. Het ging dan ook om de kermis: 'De kermisfeesten van Nevele zijn dit jaar op luisterlijke wijze gevierd geweest, dank zij de medewerking van het Gemeentebestuur die bereidwillig aan de inrichters eene ronde som als toelaag had verleend'.²³

De volgende jaren zien we meer en meer wielrijdersverenigingen verschijnen.²⁴ In Merendree is ook in 1894 sprake van de Vereenigde wielrijders als organisatoren van wielrijderskoersen. Opmerkelijk daarbij is dat er in haar schoot een commissie werd benoemd om de noodzakelijke financiën bij elkaar te krijgen.

De berichtgever hoopte net als de leden dat de 'medeburgers, de inzamelaars goed zullen onthalen, opdat de feesten ten volle zouden lukken'.²⁵

Nog in datzelfde jaar is sprake van den Vélo-Club van Nevele²⁶, maar ook dat de Eeklose vereniging een wedstrijd inricht in het wat verder gelegen Boekhoute. Over de reden van die uitwijking vernemen we niets, wel dat de club nu blijkbaar effectief een naam heeft: pedale-club.²⁷ De 'kantonale Veloclub «*Niet al te ras*»' van Kaprijke ging in 1895 ook prat op het feit dat 'het bestuur van den Pedale-club dier stad (Eeklo; eigen toevoeging) (...) zijne welwillende medehulp' had aangeboden.²⁸ Het lijkt er dus meer en meer op dat de Eeklose vereniging een zekere rol speelde in de regio, buiten eigen gemeente dus. Verder zal blijken dat deze vereniging zeer actief was.

Nog een echte naam vinden we in Waarschoot in 1895 met de wielrijdersmaatschappij *Ons Genoegen*, die een wedstrijd organiseert naar

22 Het Weekblad van Maldegheem en Zeeuwsch-Vlaanderen 14 mei 1893 p 2 k 2.

23 Gazette van Deinze 10 september 1893 p 2 k 3.

24 De correspondenten namen het niet te nauw met de naamgeving. De Zomergemse club kreeg in één periodiek zowel de naam Vereenigde Velocipedisten als de Vereenigde Velomannen: Gazette van Eecloo 22 april 1894 p 2 k 3 en 6 mei 1894 p 2 k 3 (op 27 mei werd geen naam vermeld). Ook voor andere verenigingen kon dit verschillen naargelang de auteur of de krant, wat de zaak uiteraard bemoeilijkt.

25 't Getrouwe Maldegheem 29 juli 1894.

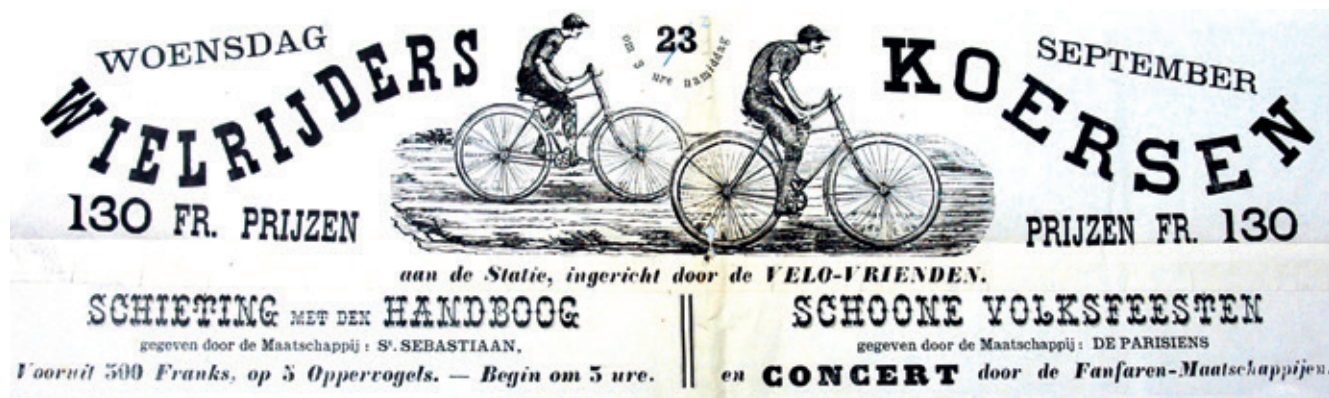
26 Gazette van Deinze 2 september 1894 p 2 k 4 en ook vermeld bij Bollaert, 'Van Buysse tot Dhaenens', 99.

27 't Getrouwe Maldegheem 16 juni 1895 (zie ook noot 17).

28 Gazette van Eecloo 15 september 1895 p 2 k 3 en advertentie p 3 k 3; 't Getrouwe Maldegheem 16 september 1895.



Twee aankondigingen voor prijskampen, die toch vrij verschillend van aard zijn. (Gazette van Eecloo 15 september 1895 p3 k3).



Afbeelding uit en Aalterse kermisaffiche, 1897 (Gemeentearchief Aalter).

aanleiding van de inhuldiging van het nieuwe vaandel.²⁹ Rond hetzelfde tijdstip is in Bassevelde *Vlug en Goed* actief, met medewerking van het gemeentebestuur, voor de organisatie van wedstrijden tijdens de gemeentekermis.³⁰ Waar we later nog iets vernemen over de inrichters van de feesten, zien we hetzelfde scenario: een lokale wielrijdersvereniging al dan niet in samenwerking met het gemeentebestuur. Uit sommige berichten zou men kunnen afleiden dat bepaalde wedstrijden werden georganiseerd door herbergiers, al dan niet via een speciale commissie, veelal dan bij een wijkkermis.³¹

We willen er nog twee aanhalen. De luisterrijke feesten of volksfeesten in Ursel op 21 september 1895 werden duidelijk georganiseerd door het gemeentebestuur. Ze vonden dan ook plaats ter gelegenheid van de uitreiking van burgerlijke eretekens aan vijf inwoners. Die eerste dag vonden er enkel 'grote wielrijdersprijskampen' plaats. Het tweede luik bestond uit volksspelen en had pas ruim drie weken later plaats, bij de kleine kermis.³² In Hansbeke gaf graaf de Bousies-Borluut blijkbaar in eigen naam 'luisterrijke wielrijderskoersen' op St.-Pietersdag (29 juni) 1896, zijnde de kleine kermis. De andere *festiviteiten* werden georganiseerd door herbergiers met medewerking van het gemeentebestuur.³³

Aard van de wedstrijden

De inrichters en de gelegenheden waren divers. Is die diversiteit ook door te trekken in de aard van de wedstrijden? Was hierbij sprake van creativiteit?

In het jaar van de Meetjeslandse doorbraak, 1893, zijn de aankondigingen soms zeer ruim tot specifiek, gaande van *wedstrijd over prijskamp en kampstrijd, open feest, groote koersen, wielrijderskoersen, velocipedenkoers tot wielkoers en wedloop*. Op één uitzondering na betrof het allemaal snelheidswedstrijden, wat trouwens ook tot uiting kwam in de samenstellingen met *koers* en *loop*. Maldegem vormde hierop een uitzondering met een *eierkoers*. Daarbij vielen ook volgende zinsneden op: 'Inschrijving [...] om daarna stoetsgewijze met de deelnemend velocipedisten de straten te doorlopen' en 'om daarna stipt te beginnen met de cortège van al de deelnemende velocipedisten'.³⁴ Vooral dit laatste klinkt wat hoogmoedig, maar houdt verband met een hoog showgehalte en gezien worden of bekijks hebben. Dit sloot uiteraard aan bij het volkse en humoristische van het gebeuren. Na afloop klonk het: 'De stoet van de velocipeden achter het muziek was schilderachtig'.³⁵ We krijgen hierbij een nog niet besproken element, namelijk de aanwezigheid van een fanfare. De koers kreeg dus een nog feestelijker, luisterrijker karakter. Maar hierin was Maldegem niet alleen. Ook in Lembeke luisterde de muziekmaatschappij van buurgemeente Kaprijke de eerste wedstrijd op. En wat nog meer was, er was een theater

29 Recht voor Allen 25 augustus 1895 p 3 k 1.

30 Gazette van Eecloo 1 september 1895 p 2 k 3 en de advertentie p 4 k 1.

31 Dit was vermoedelijk zo op Strobrugge (Maldegem) op tweede paasdag (6 april) 1896. 't Getrouwe Maldegem 29 maart 1896 advertentie.

32 Gazette van Eecloo 22 september 1895 p 2 k 3 en 6 oktober 1895 p 3 k 1; 't Getrouwe Maldegem 30 september en 6 oktober 1895 en Recht voor Allen 6 oktober 1895 p 3 k 2.

33 Recht voor Allen 28 juni 1896 p 3 k 1.

34 Het Weekblad van Maldegem en Zeeuwsch-Vlaanderen 3 september 1893 p 2 k 2 en 't Getrouwe Maldegem 3 september 1893.

35 't Getrouwe Maldegem 23 september 1893.

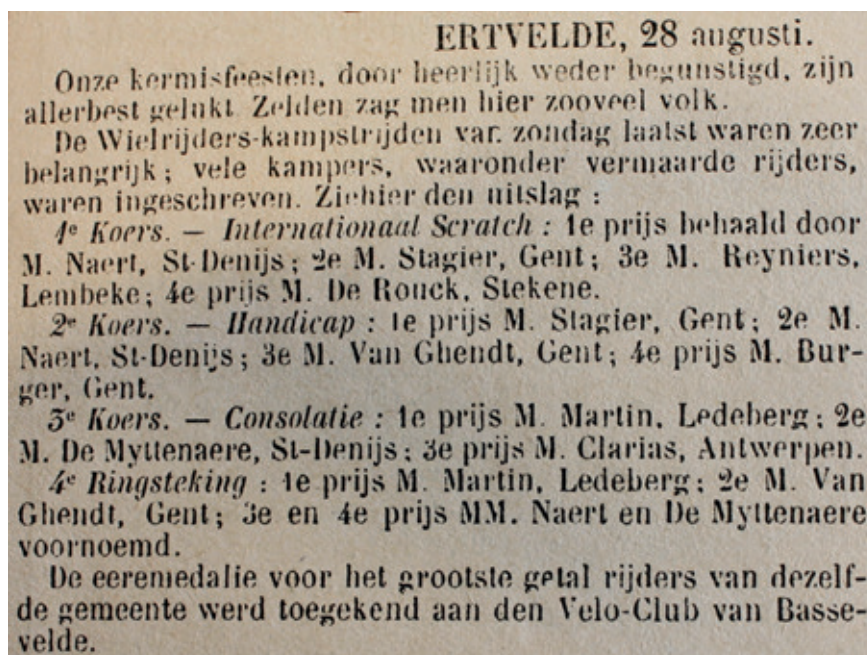
opgebouwd (voor kijkers of de fanfare?). De berichtgever gebruikte dan ook terecht het woord *schouwspel*.³⁶ Een wielervedstrijd – van welke aard dan ook – moest een feest zijn.

36 Gazette van Eecloo 9 april 1893 p 3 k 3–4.

Het woord *feest* komt later dan ook herhaaldelijk in de aankondigingen en verslagen terug, vaak samen met de vermelding van een of andere muziekvereniging. Over het *rijwielfeest* van Evergem op 9 augustus 1896 lezen we: 'Een prachtige stoet, waaraan twintig wielrijdersmaatschappijen en vijf muziekmaatschappijen deelnamen, doorliep de voornaamste straten. Gedurende de koersen, speelden beurtelings de muzieken hunne schoonste arias, en gaven aan het dorp een buitengewoon levendig uitzicht' en een maand later klonk het in Bassevelde: 'Maar luistert: 't is 3 ure, daar komt de stoet met het muziek vooraan. Prachtig uitzicht: al de huizen en de Vrijboom bevlagd: dáár tusschen die rij huizen en populieren een honderdtal flinke mannen in kostuum en voorzien van een vlagsken waarvan de eene op hun rijwiel en de andere fier er nevens stappende'.³⁷ We lezen ook combinaties als *wielrijdersfeesten*, *rijwielfeest*, *volksfeest*, *velofeest* en pas voor het eerst in 1897 *velospelen*.³⁸ We ontleenden hieraan de titel van dit artikel, daar dit woord het meest omvattend en het mooist alle fietsactiviteiten in

37 Gazette van Eecloo 15 september 1895 p 2 k 4 (Bassevelde).

38 't Getrouwe Maldeghem 8 augustus 1897.



Krantenverslag over de kermis in Ertvelde. De uitslagen van de diverse koersen krijgen er in zekere zin ruime aandacht. (Gazette van Eecloo 1 september 1895).

zeker wedstrijdverband omschrijft. Vooraleer hierop dieper in te gaan nog iets over het element feest. We wezen al op de aanwezigheid van muziek, maar volkse feesten werden eertijds ook vaak aangekondigd met kanongeschut. Een verslag uit Bassevelde uit 1895 verhaalt: 'Onze kanonnier deed ook zijn beste. Dat ventje kan wat, hé? 't Volk bewonderde zijne dapperheid'³⁹, terwijl het kanon ook bulderde in Lotenhulle in oktober 1896.⁴⁰ In bepaalde gevallen kunnen we als het ware van een *totaalspektakel* gewagen.

39 Gazette van Eecloo 15 september 1895 p 2 k 4.

40 Recht voor Allen 4 oktober 1896 p 2 k 4.

Eén feest werd zowaar met een fakkeltocht besloten.⁴¹

41 Gazette van Eecloo 15 september 1895 p 2 k 3; 't Getrouwe Maldeghem 16 september 1895 (Kaprijke).

Het element spel vonden we al terug in de eierkoers van Maldegemkermis. Deze wielervariant kwam niet zo vaak voor. Eenmaal was hij enkel voorbehouden voor de leden van de organiserende club⁴², de derde maal was ook een kermis-

42 Gazette van Eecloo 20 oktober 1895 p 2 k 3.

gebeuren in Eeklo. Over de aard van de strijd komen we niet veel te weten. Uit het Maldegemse verslag kunnen we afleiden dat het de bedoeling was om zoveel mogelijk eieren te verzamelen. Er werd een klassemment opgemaakt en onder de deelnemers die een gelijk aantal hadden, volgde een nieuwe poging, de zogenaamde *balloteering*, zodat een eindtabel kon worden opgemaakt.⁴³

43 't Getrouwe Maldegem 23 september 1893.

Er waren wel meer speelse fietsactiviteiten, waarvan enkele opmerkelijke, zoals de ringsteking.⁴⁴ Dit klinkt bekend, opnieuw met een referentie naar de paardensport, maar evenzeer naar andere (meer volkse) vervoermiddelen. De eerste, ons momenteel bekend, werd gehouden op de 'volkrijke wijk' Kruijpuit in Adegem. Dit wedstrijdonderdeel vond plaats vóór de *velokoers*.⁴⁵ In datzelfde jaar stond de *discipline* geprogrammeerd in Waarschoot ('met trapwielen'), Bassevelde, Ertvelde, Sint-Laureins, Ursel en Eeklo. Het jaar daarop vonden we het opnieuw viermaal terug. In Nevele was dit in feite de enige echte wedstrijd.⁴⁶

44 Ringsteken wordt nu een zeldzame keer nog beoefend. Het gaat om het per fiets met een lans zoveel mogelijk ringen te bemachtigen. www.nieuwsblad.be/pittem 13 juli 2010.

45 Gazette van Eecloo 14 juli 1895.

46 Recht voor Allen 23 augustus 1896 p 2 k 4 en 6 september 1896 p 2 k 4.

Een verrassende attractie was de *vogelpiek*. Enkel door controle van de namen der winnaars zijn we, nog steeds onder voorbehoud, geneigd aan te nemen dat dit toch een *wielerwedstrijd* zou kunnen zijn.⁴⁷ We troffen dit *spel* enkel aan in 1896. Betekent dit dat men voortdurend zocht naar nieuwe attracties? De eerste wedstrijd, in Oosteeklo, werd zelfs als een *monstervogelpik* aangekondigd. De 96 mededingers doen ons toch twijfelen, vooral in contrast met de acht deelnemers aan de *snelkoers*. Daarnaast werden bij dit onderdeel enkel

47 In de (beperkte) doorgenomen literatuur vonden we geen gelijkaardige wedstrijden, maar het lijkt me voorbarig te concluderen dat dit ofwel uniek was of toch geen *wieleractiviteit*.

Er waren wel meer speelse fietsactiviteiten, waarvan enkele opmerkelijke, zoals de ringsteking

naturaprijzen uitgelooft tegenover de gebruikelijke geldprijzen.⁴⁸ In Sint-Laureins zouden niet meer dan drie kaarten worden gegeven.⁴⁹ Zowel daar als in Watervliet, troffen we bekende *rennersnamen* aan tussen de winnaars, zelfs als *primus*.⁵⁰ We beschikken momenteel niet over informatie over de aard van de prijzen bij die laatste wedstrijden. Een curiosum. Of was dit toch een randanimatie, zonder fiets misschien?

48 Recht voor Allen 5 juli 1896 p 3 k 1.

49 't Getrouwe Maldegem 2 augustus 1896.

50 't Getrouwe Maldegem 9 en 23 augustus 1896 en Gazette van Eecloo 23 augustus 1896 p 2 k 4 en p 3 k 1.

Er werd meermaals als een verplichting in de algemeene schikkingen ingeschreven dat de deelnemers aan de wedstrijden aan de voorafgaande stoet moesten deelnemen. Soms verdween het wedstrijdelement volkomen.⁵¹ In 1895 had ter gelegenheid van Maldegemkermis een lichtstoet plaats. Daarin was ook plaats voor rijwielen, naast rijtuiggen.⁵² In Eeklo ging de *Pedale-Club* dat jaar nog een stapje verder en organiseerde een 'Groote Lichtstoet'. Er werkten een fanfare en een turnclub aan mee. Van een plaatselijke reporter kreeg dit evenement veel lof: 'Was nieuw en 't was prachtig. Daarenboven het viel gansch in den smaak van het volk.'⁵³ *Wielervedstrijden* hadden steeds het doel veel publiek aan te trekken en het vertier aan te zwengelen, maar hierbij gaat het duidelijk om een grote accentverschuiving: iets moois en aantrekkelijks brengen, dat bewondering afdwingt. In 1896 kwam de *Pedale-Club* met een bloemenstoet of *Longchampsfeest* met praalwagens, bespannen rijtuiggen, *kindervoituren* en rijwielen.⁵⁴

51 Bv. in Sint-Laureins, Gazette van Eecloo 22 september 1895 p 2 k 3 (advertentie).

52 't Getrouwe Maldegem 2 september 1895.

53 Gazette van Eecloo 13 oktober 1895 p 2 k 4 en 20 oktober 1895 p 2 k 3.

54 't Getrouwe Maldegem 28 juni 1896 en 12 juli 1896 en Gazette van Eecloo 5 juli 1896 p 2 k 2-3 en 12 juli 1896 p 2 k 3.

We zouden zowaar vergeten dat er ook werd gekoerst. Maar ook hierin valt onderscheid te maken. We onderscheiden, naast algemene termen als

Waarschoot. — *Bijz. corresp.*) —
Velomannen, allen naar Waarschoot!!!
 Op zondag aanstaande 1^{sten} September, viert de
 Wielrijders Maatschappij « Ons Genoegen » aldaar de
 inhuldiging van haar nieuw vaandel.
 Om 3 uren namiddag ringsteking met trapwielen,
 in de Statiestraat.
 50 frank prijzen verdeeld als volgt :
 15-12-10-8- en 5 frank.

Slaat deze oproep op de koers of op het uitstapje? (Recht voor Allen 25 augustus 1895 p2 k3).

Groote Loopstrijd & Ringsteking
VOOR WIELRIJDERS
 op Woensdag 5 October, om 3 ure namiddag.
150 fr. prijs.
 De loopstrijden zullen plaats hebben van
 aan het *St-Michiel's-plein* tot aan de statie.

Minimale aankondiging voor 'loopstrijden'. (Gazette van Thielt 1 oktober 1892 p3 k1).

snelkoers, *loopstrijd* en *wedloop*, volgende begrippen: de meest gangbare zijn (internationaal) *scratch*, *handicap*, *vertroosting* of *consolatie*, maar ook juniors (*scratch*) duidt al eens op naast ... traagrijsden. Er werd ook onderscheid gemaakt in de afstand, zodat een discipline soms tweemaal werd geprogrammeerd. Een zeldzame Meetjeslandse persmedewerker besepte dat zijn lezers met deze begrippen niet waren vertrouwd en gaf een woordje uitleg. Hij wist te vertellen dat bij de *juniors* enkel zij mochten meestrijden die nog geen eerste of tweede prijs hadden behaald, zodat hun kansen verhoogden. Dat bij *handicap* bepaalde *rijders* naar achter werden geschoven, was duidelijk. Een ander bericht preciseerde: 'echter worden de rijders die reeds prijzen hebben behaald, een zeker getal meters beurtelings achteruitgeplaatst', in tegentelling tot de *scratch*, waarbij iedereen gewoon aan de startlijn stond. Bij *traagrijsden* stonden de deelnemers 'gelijk', dus vermoedelijk naast elkaar.⁵⁵ De *vertroosting* was doorgaans een afsluitende koers, enkel voor hen die die dag nog geen prijs reden. De afstanden van de *snelkoersen* waren naar onze normen echt beperkt, enerzijds door de beperkte infrastructuur, anderzijds door het programma.

55 Gazette van Eecloo 15 september 1895 p 2 k 3 en 't Getrouwe Maldeghem 16 september 1895.

Ze gingen van amper 2000 m (*vertroosting*), over 2200 (*juniors*), 2500 tot hooguit 10 000 m, de zogenaamde *voornaamste koers*, al dan niet met handicap.

Het parcours

Gezien de beperkte lengte van de koersen en gezien de andere *spelen* zijn we geneigd aan te nemen dat alles plaatsvond op een relatief kleine plaats. Het gebruik van het woord *renbaan* versterkt dit nog.⁵⁶ In Eeklo argumenteerde men bij de eerste koers dat 'zijne lange en breede straten uiterst wel geschikt' waren voor dergelijke wedstrijden.⁵⁷ Door het brede karakter bleven ze tot het centrum beperkt. Kaprijke was ook de mening toegedaan de gepaste infrastructuur te bezitten, ook met het oog op de toeschouwers: '[...] men kan van aan zijne deur de kampers bijna gedurig gadeslaan; men rijdt slechts alleen rond het ruime plein'.⁵⁸ In Sint-Laureins treffen we een gelijkaardig scenario: 'De plaats daartoe is gebleken bijzonder wel voor opene spelen geschikt te zijn, dat is namelijk (ons) nieuwe Plein'.⁵⁹ In tegenstelling hiermee noteerden we voor Evergem: 'en zelfs op uitwijken waar de rijders voorbij moesten'. De afstanden bedroegen hier 6000 en 10 000 m.⁶⁰

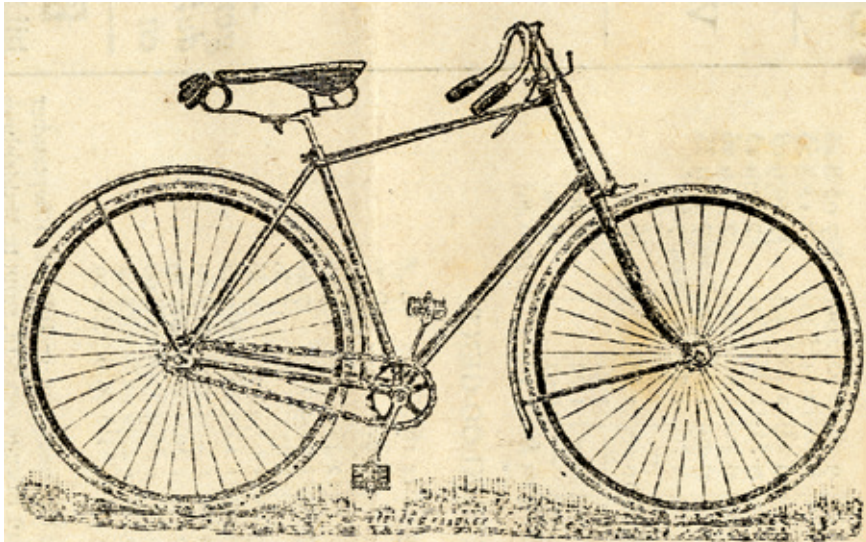
De afstanden waren inderdaad doorgaans beperkt, zodat een plein om meerdere redenen geschikt was, vooral naar nering en tering dan. Het doet ook denken aan de eerste *baanwedstrijden* enkele decennia vroeger en aan de latere velodrooms.⁶¹

In Eeklo argumenteerde men bij de eerste koers dat 'zijne lange en breede straten uiterst wel geschikt' waren voor dergelijke wedstrijden

Toeschouwers

We wezen hoger al op het nieuwe karakter van deze ontspanning, waarbij organisatoren ook uitgingen van grote belangstelling: 'die prijskampen zijn vast de grootste aantrekkelijkheid van dezen tijd'.⁶² Cijfers zijn echter schaars en met de traditionele korrel zout te nemen. Ons eerste eigenlijke *verslag* gewaagt van 5000 man in Lembeke.⁶³ Dit was beduidend minder dan de eigen bevolking.⁶⁴ Dat de *wielkoers* inderdaad in de smaak viel, werd ook als volgt verwoord: 'Een oogenblik meenden wij dat hij niet zou kunnen plaats hebben door 't gedrang van het volk'⁶⁵ of 'Zondag was onze volkrijke wijk het aantrekkingspunt van den omtrek'.⁶⁶ Nog een greep uit de algemeenheden: 'grootte toeloop', 'zelden zag men hier zooveel volk', 'eene ongewone beweging', en 'daar woelde en krioelde het alles dooreen'.⁶⁷ Als er cijfers werden genoemd, was ook dit zeer algemeen: duizenden. Dit was zo bv. in Ursel, maar toen werden natuurlijk ook vijf dorpsgenoten gedecoreerd, wat leidde tot de toevoeging: 'waaronder de notabelen der omliggende gemeenten'.⁶⁸ Een mooie vergelijking lasen we in 1896: 'St Laureins die in de laatste jaren zoo doodsich en stil was, geleek zondag bijna aan een Blasius zoo veel volk was er, dank aan den veloclub'.⁶⁹ Bedevaarten bij de jaarlijkse kermis konden inderdaad veel extra volk uit de omgeving lokken.⁷⁰ Een nieuwe verwijzing naar *volkscultuur*?

- 56 Gazette van Eecloo 16 april 1893 p 2 k 4 (Lembeke).
- 57 Het Weekblad van Maldeghem en Zeeuwsch-Vlaanderen 14 mei 1893 p 2 k 2 en 't Getrouwe Maldeghem 14 mei 1893 (Eeklo).
- 58 Gazette van Eecloo 15 september 1895 p 2 k 3 (Kaprijke).
- 59 Gazette van Eecloo 29 september 1895 p 2 k 3 (St.-Laureins).
- 60 Recht voor Allen 16 augustus 1896 p 3 k 1 en Gazette van Eecloo 16 augustus 1896 p 3 k 2 (Evergem).
- 61 Zie bv. F. Van de Velde, 'Fietsen, sport en wielervedstrijden', *De Zwalmgalm*, 16:1 (2011) 16.
- 62 't Getrouwe Maldeghem 14 mei 1893 (Eeklo).
- 63 Gazette van Eecloo 16 april 1893 p 2 k 4 (Lembeke).
- 64 A. De Vos, O. Lippens en A. Ryserhove, 'Lembeke in het hart van het Meetjesland', *Ons Meetjesland* 15:1 (1982) 15-47, 28.
- 65 't Getrouwe Maldeghem 23 september 1893 (Maldegem).
- 66 Gazette van Eecloo 14 juli 1895 (Adegem).
- 67 Gazette van Eecloo 9 september 1894 p 3 k 1 (Merendree), Gazette van Eecloo 1 september 1895 p 2 k 3 (Ertvelde), Recht voor Allen 8 september 1892 p 3 k 2 (Waarschoot), Gazette van Eecloo 15 september 1895 p 2 k 4 (Bassevelde).
- 68 't Getrouwe Maldeghem 6 oktober 1895 en Recht voor Allen 6 oktober 1895 p 3 k 2 (Ursel).
- 69 't Getrouwe Maldeghem 23 augustus 1896 (St.-Laureins).
- 70 Zie bv. L. Stockman, 'De Sint-Corneliusdevotie te Aalter', in *De Sint-Corneliusdevotie in Vlaanderen* (Aalter 1974) 23.



Dit wielpeerd heet THE PRAIRIE, dat wil zeggen *de Weide*, een nederige naam; maar het is met dit machien dat de reis om de wereld gedaan werd door twee Amerikaners gelijk onze lezers destijds gelezen hebben. Het weegt maar 14 kilos en toch is het een duim hoger dan alle andere machien. 't Is daar het geheim zijner snelheid. Men kan zulke zien en koopen ten onzen bureele, Noordstaat, Hoek van het Kerkstraatje Maldeghem. de prijs op de catalog is 525 fr. maar wij laten ze met 50 fr. afslag dat is voor 475 frank. De pneumatiek is de nieuwe Dunlop, 1893.

Advertentie voor de fiets 'The prairie' ('t Getrouwe Maldeghem 2 april 1893).

Het peloton

Al bij de eerste wedstrijden waarover we meer informatie hebben, valt het op dat de prijzen werden verdeeld onder zowel lokale kampers als renners van heinde en verre. Th. Reyniers van Lembeke en in mindere mate Serafien Buyck uit Eeklo kaapten meerdere prijzen weg, ook bij wedstrijden buiten hun dorp. We noteerden nog heel wat andere lokale winnaars, maar dat kwam vaak door de aard van de wedstrijd: enkel voor eigen leden of dorpsgenoten, voor deelnemers die nog geen prijzen wonnen, handicap of door de disciplines als eierkoers of ringsteken. Maar ook hierbij duiken steevast *vreemden* op. Bepaalde deelnemers muntten uit in diverse reeksen zoals Van Ghendt en G. Stragier(s) van Gent, Jan en Alfons Blanchart uit Drongen, om maar enkele te noemen. De *lokale renner* Reyniers sluit daar bij aan. We noteerden ook winnaars uit Antwerpen, Moeskroen, Brugge, Bergen (Mons), Kortrijk, Lier, Brussel, Stekene, Ledeborg enzovoort. Eenmaal wist een redacteur te melden: 'Uit al de Provinciën van Belgenland zijn er program's dezer feesten gevraagd'.⁷¹

We moeten hierbij wel een kanttekening maken. Er was nog niet echt sprake van een wielerpeloton. Per wedstrijdonderdeel waren er al vlug 3 tot 5 deelnemers die in de prijzen vielen. Maar er tekende zich toch wel duidelijk een groep af die er in slaagde een vrij mooi bedrag samen te fietsen. Uitzonderlijk was dan ook al eens sprake van deelname van 'vermaarde ridders'.⁷² Of hiermee de al bestaande beroepsrenners werden bedoeld, is ons momenteel niet duidelijk.⁷³

In Nevele, vermoedelijk één koers, noteerden de organisatoren in 1893 36 ingeschrevenen. Er vielen twaalf prijzen te verdelen.⁷⁴ De eierkoers in Maldegem in hetzelfde jaar trok maar zeventien mededingers, waarvan vier prijswinnaars.⁷⁵

71 Recht voor Allen 8 september 1895 p 3 k 2 (Bassevelde).

72 Gazette van Eecloo 1 september 1895 p 2 k 3 (Ertvelde).

73 Zie hierover bv. Mortelmans, 'De wielersport', 221.

74 Gazette van Deinze 3 september 1893 p 3 k 4 en 10 september 1893 p 2 k 3 (Nevele).

75 't Getrouwe Maldeghem 3 en 23 september 1893 (Maldegem).

Een ringsteking in Waarschoot trok 50 gegadigden en de prijzen 'werden dapper betwist'.⁷⁶ In Zomergem werd in 1894 melding gemaakt van 'hevige strijd', met deelnemers uit zowat het hele land: 'Uit Gent alleen waren er ruim honderd velocemannen opgekomen'. Bij de aankondiging was al meegedeeld dat dit een der belangrijkste koersen op den buiten was, met een prijzenpot van 200 fr. Het ging hier wel degelijk enkel om *snelheidswedstrijden*.⁷⁷ Ook in Merendree gewaagde men van ruim 200 deelnemers. We telden negen verschillende winnaars.⁷⁸

76 Recht voor Allen 8 september 1895 p 3 k 2 (Waarschoot).

77 't Getrouwe Maldegem 6 mei 1894, Gazette van Eecloo 6 mei 1894 p 2 k 3 en 27 mei 1894 p 2 k 3 (Zomergem).

78 Gazette van Eecloo 9 september 1894 p 3 k 1 (Merendree).



THE RACER
LE COURSIER — DE DRAVER
 met opgeblazen banden en echten Caoutchouc « DUNLOP » — ook, volgens keus, met Caoutchouc « DERBY of SILVERTON CLOSURE » opgeblazene banden die doordringbaar zijn, maar door hun maaksel, na eene doorsteking, zich zelf sluiten; Met dit stelsel moet men op reis voor niets bevreesd zijn. Tot nu toe het best gekend stelsel. **THE RACER** is het beste, sterkste en meest gebruikte Engelsch Vélocipeerd in Vrankrijk en in België.

OPGEPAST!! KOOPERS van VÉLOCIPÈDEN!
 Mistrouw u van goedkoope en slechte machines! — Goedkoope machines van af 350 fr. met opgeblazene banden u laten in de hand steken, is uw geld op strate smijten. Overpeist en koopt iets ter trouwe dat deugt.

THE RACER is alleen te verkrijgen in het vertrouwelijk huis, sedert jaren bekend:

SPERLAEKEN-COULON, Vischmarkt te Brugge.
 Daar is ook te verkrijgen het welbekend mark « New Rapid ». — Creux van 225 fr. — Al de machines draaien op stalen bolletjes.
 Herstellingen, Verwisselingen en Veranderingen van Creux in Dunlop, Derby of Closure.

VRIJEN INGANG.
SPERLAEKEN-COULON, Vischmarkt te Brugge.
 Men vraagt overal goede onder-agenten.

Advertentie voor de fiets 'The racer'. Net zoals bij de andere advertentie gaat het om een Engelse fiets, met vertaalde naam, en zegt de tekst veel meer dan de afbeelding. ('t Getrouwe Maldegem 8 januari 1893).

Dat aantal deelnemers is echter bedrieglijk, want er werden vaak prijzen gegeven voor de talrijkste club. Als afsluiter, en in flink contrast hiermee, bleek dat in de *snelkoers* in Oosteeklo in 1896 slechts acht renners meereden.⁷⁹ We noteerden ook dat de prijs voor de verstaafgelegen club of die met het grootste aantal aanwezigen niet werd uitgereikt gezien de te zwakke opkomst.⁸⁰ Toch moet worden opgemerkt dat de technische vooruitgang het aantal deelnemers deed aanzwellen. In onze Meetjeslandse koersen werd vermoedelijk nog enkel met de zogenaamde veiligheidsfiets (met ketting en zonder hoog wiel) gereden, zodat meer mensen de techniek meester waren. Wedstrijden met de hoge bi's kenden vaak maar een handvol inschrijvers, maar situeerden zich vooral in het vorige decennium. Ook de rijwielprijs, een tweede obstakel, daalde, zodat het lokale peloton aangroeide.⁸¹

79 Recht voor Allen 5 juli 1896 p 3 k 1 (Oosteeklo).

80 Gazette van Eecloo 23 augustus 1896 p 2 k 4 en p 3 k 1 (St.-Laureins).

81 Mortelmans, 'De wielersport', 223–224. Een hoge bi is een vroeg type fiets met een heel groot voorwiel en een heel klein achterwiel. Deze fiets vroeg veel behendigheid.

De prijzenpot

Bij meerdere aspecten haalden we al aan dat aan de wedstrijden wel degelijk prijzen waren verbonden. Dit krijgt pas echt een betekenis als er ook vergelijkingsmateriaal beschikbaar is, bij voorkeur per gemeente. Een vergelijking met de paardenrennen, het volkse bollen of het handboogschieten lijkt me interessant, maar een duidelijk zicht hierop is me voor de regio niet bekend. Voortgaan op wat eigen losse aantekeningen hieromtrent is niet opportuun.

Terminologie zoals *belangrijk* is zeer relatief. De ons bekende prijzenpot beliep tussen 65 en meer dan 400 frank.⁸² Opnieuw moeten hier nuanceringen worden aangebracht, in die zin dat het aantal wedstrijdonderdelen een rol speelde, evenals de disciplines: één of twee koersen, tegenover vier en prijzen voor allerlei randfenomenen maakten een groot verschil. Een lijn konden we zeker niet trekken met het beschikbare materiaal. Snelheidskoersen werden op het eerste gezicht toch hoger gehonoreerd. Er zou éénmaal 100 frank zijn uitgereikt aan de snelste. We vonden ook een dergelijke ereprijs van 60 frank. De globale prijzenpot was soms amper dat bedrag. Maar ook een ringsteking kon de beste 40 frank opleveren, terwijl ook 15, 12, 10 en 8 frank voor de eerste vier voorkwam. Een eierkoers, vermoedelijk toch meer het volkse en gericht op louter amusement, zouden we hierdoor misschien financieel lager inschatten, maar kon ook tot 30 frank opbrengen. Vaak ging het dus om lagere bedragen, maar bijna altijd zou de laatste prijswinnaar toch nog 4 à 5 frank naar huis meenemen. We moeten hier wel aan toevoegen dat de deelnemers bijna altijd 0,50 tot 1 frank als inschrijvingsgeld moesten betalen. Geen prijs in een reeks gaf soms een vrijstelling in een andere.

Dergelijke individuele prijzen vielen zeker niet te versmaden, als men bedenkt dat het doorsneedagloon om en bij de 2 frank bedroeg. Een fiets kostte minimaal 200 frank. Deze beperkte gegevens maken meteen ook duidelijk dat het wielrijden (nog) niet voor de kleine man was.

We kunnen bij het extra-sportieve onderdeel meerdere prijzen onderscheiden. Het ging in eerste instantie om het grootste aantal fietsers uit dezelfde gemeente of dezelfde club. De eerste vermelding had het enkel over een *eeremedalie* als prijs. Die kwam de *Velo-Club* van Bassevelde toe.⁸³ Bij volgende gelegenheden stond in de voorwaarden vermeld dat de desbetreffende vereniging een attest van haar burgemeester moest voorleggen. Niet zelden werd er aan toegevoegd dat het om minstens tien wielrijders moest gaan. De toegekende prijs was al gauw 10 of zelfs 15 frank.⁸⁴ De al vaker vernoemde *Pedalklub* van Eeklo kaapte die in september 1895 in Sint-Laureins weg, terwijl hij ook algemeen eer genoot in het welslagen van het *feest*.⁸⁵ Een tweede criterium was de afstand tussen de deelnemende en de organiserende gemeente. Het bewijs van de burgemeester was ook hierbij van toepassing. Een bijkomende voorwaarde was het aantal aanwezige leden, soms eens drie, maar veelal vijf.⁸⁶ Deze extraprijzen kwamen zelfs voor bij een loutere ringsteking. In Strobrugge (Maldegem) schonk men weliswaar enkel zilveren medailles, maar met de bijkomende opmerking dat er in beide gevallen minstens zes leden moesten present zijn en dat dezelfde stad of gemeente niet beide kon winnen.⁸⁷ De derde en laatste categorie, te definiëren als showgehalte, kwam het minst voor. Ter gelegenheid van Nevelekermis, in 1896, werden zowel medailles als 150 frank premies geschonken. Daarvan ging slechts 30 frank naar de ringsteking: speciale prijzen werden uitgereikt voor het mooiste uniform (20 en 10 frank), het mooiste vaandel (idem prijzen) en de mooiste en behoorlijkst versierde fiets. Die laatste betrof een individuele prijs. 't Was schoon, die stoet, bestaande uit 18 maatschappijen van wijd en zijd. 't Was prachtig, die 260 meest allen in excentriek kostuum gedoste velorijders

82 Dit laatste bedrag werd zo aangekondigd in Het Weekblad van Maldeghem en Zeeuwsch-Vlaanderen 14 mei 1893 p 2 k 2 (Eeklo).

83 Gazette van Eecloo 1 september 1895 p 2 k 3 (Ertvelde).

84 Zie bv. Gazette van Eecloo 22 september 1895 p 3 k 3 (advertentie St.-Laureins).

85 Recht voor Allen 29 september 1895 p 3 k 3 en Gazette van Eecloo 29 september 1895 p 2 k 3 (St.-Laureins).

86 't Getrouwe Maldeghem 30 september 1895 (Ursel, slechts 3 leden) en noot hierboven (St.-Laureins, 5 leden).

87 't Getrouwe Maldeghem 29 maart 1896 (advertentie *Strobrugge*).

met hunne keurig versierde of bebloemde rijwielen de bijzonderste straten der gemeenten te zien doortrekken'.⁸⁸ Dit gebeuren had iets weg van de Eeklose bloemenstoet. Kort daarop werd ook een dergelijke prijs in Lotenhulle geschonken.⁸⁹ Dit laat veronderstellen dat de wielerverenigingen een soort uniform hadden en mogelijks ook clubkleuren.⁹⁰

Veiligheid en kritiek

'De kermis is toch wederom gelukkig voorbij!' zeggen de mensen. Die woorden bewijzen dat er niet veel goeds van de kermis te verwachten en was, en daar bijna geen een jaar zonder *kermis-ongelukken* voorbijgaat, heeft dat *gelukkig voorbij* de waarde gekregen van *is zeer gelukkig voorbij!* De redacteur voegde er aan toe dat hij het over het *straatgewoel* had.⁹¹ Een andere periodiek gaat al eens verder en heeft het daarbij over twist, baldadigheden en processen-verbaal bij volksspelen. 'Dat wordt al meer de gewoonte. Daarom onthouden wij ons meest die zogenaamde feestelijkheden aan te moedigen.'⁹² Aanmoediging zal hier ook wel op aankondiging hebben geslagen. Trouwens, van de *wielwedstrijden* in Poeke in 1894 vernamen we niets, behalve dat er een 'moorddadig gevecht' was erna.⁹³ Eén geval zegt uiteraard niets. Integendeel, doorgaans werd benadrukt dat dergelijke evenementen rustig en goed aflieden.⁹⁴

'De prijskampen zijn hier geschikt derwijze dat de wielrijders zich niet te veel in 't zweet zullen jagen noch t'einden adem rijden'

De veiligheid baarde enkele reporters meer zorgen. De eerste kritische noot lezen we in 't *Getrouwe Maldeghem* van Victor De Lille. Hij was nochtans zelf fietser en de familie stond bekend als progressief inzake techniek en innovaties.⁹⁵ Het stukje ging echter over Eeklo en was dus mogelijks niet van zijn hand: 'maar zoolang het op halsbrekerij uitkomt kan geen bezadigd mensch er zijne volle goedkeuring aan geven'.⁹⁶ En toch, over de eerste eierkoers in Maldegem lezen we: 'Er zal bijzonder op te passen zijn voor de kinders, want de straten zijn hier niet breed. Bericht aan de ouders.'⁹⁷ Die stijl klinkt bekend. Was dit trouwens ook niet zo bij gelijkaardige kampen met rijtuigen? We merken wel dat de *schuld* niet zozeer bij de deelnemers wordt gelegd. Vandaar ook een verzoek in een ander blad: om 'te beletten dat de kampstrijders in hunnen loop verhinderd wezen; en, om ongevallen te vermijden, de kassijde vrij te laten'.⁹⁸

Volgens de verzamelde verslagen vielen de ongelukken al bij al mee. De eerste vermelding slaat – louter toeval? – wel op de eierkoers van Maldegem: 'Er is echter niemand overreden, en slechts een paar rijders zijn van hun wiel gevallen'.⁹⁹ Een eierkoers vergde vermoedelijk wel enige lenigheid en acrobatie. We vonden meermaals dat er zich helemaal geen ongevallen voordeden¹⁰⁰, of eens eentje 'door 't breken van eenen vélo veroorzaakt [...] De toeschouwers waren hoogst tevreden over de voorzichtigheid der rijders'.¹⁰¹ Het ging nochtans om een ringsteking. Een mooi staaltje, maar dit lijkt weinig waarschijnlijk de algemene norm, is het volgende: 'De prijskampen zijn hier geschikt derwijze dat de wielrijders zich niet te veel in 't zweet zullen jagen noch t'einden adem rijden'. De opmerking sloeg op de beperkte afstanden, waardoor ook zowat

88 Recht voor Allen 23 augustus 1896 p 2 k 4 en 6 september 1896 p 2 k 4 (Nevele).

89 Recht voor Allen 4 oktober 1896 p 2 k 4 (Lotenhulle).

90 Onze bron geeft weinig bijzonderheden. Uit de literatuur blijkt duidelijk het bestaan van zowel het uniform als de clubkleuren. Zie F. Callewaert, 'Het velogebeuren in het Roeselaarse rond de eeuwwisseling 1900', *Mandeldal*, 1997:1, 13.

91 't Getrouwe Maldeghem 23 september 1893 (Maldegemkermis).

92 Gazette van Eecloo 1 september 1895 p 2 k 2.

93 Zie noot 21.

94 Bv. Gazette van Eecloo 14 juli 1895 (Adegem), Gazette van Eecloo 29 september 1895 p 2 k 3 (St.-Laureins) en Recht voor Allen 6 oktober 1895 p 3 k 2 (Ursele).

95 W. Notteboom, 'Victor De Lille 1863-1940 Biografische schets', *Het ambacht Maldegem* 12 (2006) 11.

96 't Getrouwe Maldeghem 14 mei 1893 (Eeklo). Het verslag over de eerste koers in Lokeren had het ook over halsbrekerij. Meerdere deelnemers zouden er niet ongeschonden uit de *strijd* zijn gekomen: F. De Vos, 'De opkomst van de fiets en de eerste wielkerkoersen te Lokeren', *De Soevereinen*, 2:3 (1971) 43.

97 't Getrouwe Maldeghem 10 september 1893 (Maldegem).

98 Gazette van Eecloo 15 september 1895 p 2 k 3 en 't Getrouwe Maldeghem 16 september 1895 (Kaprijke).

99 't Getrouwe Maldeghem 23 september 1893 (Maldegem).

100 Bv. Gazette van Eecloo 9 september 1894 p 3 k 1 (Merendree).

101 Recht voor Allen 8 september 1895 p 3 k 2 (Waarschoot).



De Bellemse veloclub in 1894. Ook hier bemerken we enkel identieke petten om zich als groep te identificeren.

iedereen kans maakte op een prijs.¹⁰² Tegen het gevaar van 'bovenmate inspannen' werd nog gewaarschuwd, maar toch bleef men de *velocoursen* genegen, zoals blijkt uit het hoger aangehaalde citaat over de velospelen.

¹⁰² Gazette van Eecloo 15 september 1895 p 2 k 3 en 't Getrouwe Maldegheem 16 september 1895 (Kaprijke).

Tot besluit

Deze case toont aan dat met de periodieke pers heel wat valt aan te vangen, zeker over het ontspannings- en verenigingsleven omstreeks 1900. Voor een relatief korte periode konden we een zekere analyse maken van het lokale wielergebeuren, vanaf 1892. Een aanvulling met andere bronnen zal uitdieping mogelijk maken, zodat ook echte conclusies mogelijk worden.

Wielervedstrijden van vóór 1900 op het platteland blijken niet vergelijkbaar met deze nu. Er werd volgens ons hedendaags begrip in de zin dat het een snelheidswedstrijd was, wel degelijk gekoerst. Bijna elk dorp deed mee, al dan niet naar aanleiding van een kermis, maar er groeide nog geen traditie. Na twee drie jaar evolueerden de *velocoursen* naar een breder volksfeest. De velospelen zijn op zich al *kermis*, aangekondigd met kanongebulder, een start met een feestelijke optocht en gevolgd door allerlei *spelen* zoals eierkoers, ringsteking en andere en waarbij een zeldzame keer zelfs geen snelheidskoers stond geafficheerd. Een afsluitende fakkeltocht zorgde overduidelijk voor een totaalspektakel. Ook de tijdsgenoot ervoer dit zo: 'geleek het er oprecht aan kermis'.¹⁰³ De herhaalde begrippen met het substantief *feest* zijn ook sprekend.

De wielersport dook in het Meetjesland vrij laat op, pas eens het stedelijke, elitaire wielrennen over zijn top was. Dit laatste was trouwens vooral geïnspireerd op het paardrijden. De prijzen voor de echte koersen (ook bij ons; zeker in het begin) refereerden er toch soms aan. De later, meer gedemocratiseerde versie leunde dan weer meer aan bij de volksspelen,¹⁰⁴ wat duidelijk uit onze analyse blijkt: de spelen en wat erbij hoort blijven quasi dezelfde. De fiets is veelal een instrument om variatie te brengen in de bestaande volksspelen. We kunnen misschien poneren dat louter snelheid, met grote prijzenpotten, staat voor elitair, tegenover de rest van het gamma, het volkse. De wielerverenigingen in het Meetjesland doken ook pas op na 1890 en waren vermoedelijk, net zoals andere dorpsverenigingen, minder kapitaalkrchtig dan de stedelijke. Kortom, er waren minder middelen voor louter snelheidskoersen. De lokale overheden stuurden vermoedelijk ook aan op *goede of onschuldige* ontspanning voor het grote publiek. Dit leidde opnieuw tot het zogenaamde democratiseren. Ook louter technisch was dit proces ingezet met beter berijdbare vehikels en lagere prijzen. Dit alles kon alleen maar door de wedstrijden te diversifiëren, zodat er niet enkel harde concurrentie was, maar ook plaats voor (goedkoper) volks vermaak. De pers sprak doorgaans van wielrijders, met andere woorden iedereen die met een wiel reed mocht en kon meedoen.

Voor de kleine man bleef het doorgaans toch gewoon bij kijken, naar mooie uniformen en decoratie, of lachen, nu met een vallende fietser in plaats van een koppige ezel of doldwaze kikker.

Hoe dan ook, niet zozeer de velokoers, maar de allesomvattende velospelen genoten heel wat belangstelling en leken op weg een vaste plaats in het ontspannings- en kermisleven in het Meetjesland te verwerven. Een zin die daarbij boekdelen spreekt: 'Velen die voor de eerste maal dergelijke kampstrijden bijwoonden, vonden ze belangrijker dan paardenkoersen'.¹⁰⁵

103 't Getrouwe Maldeghe 23 augustus 1896 (St.-Laureins).

104 K. Mortelmans, 'De wielersport', 224.

105 Recht voor Allen 16 augustus 1896 p 3 k 1 (Evergem)

Periodieke pers en (Meetjeslandse) heemkunde

Voor heel wat sporten en het lokale verenigingsleven in de late negentiende eeuw zijn de bronnen aan de schaarse kant. Vaak is er niet meer dan een foto, een affiche of een brief. Die laatste stukken zijn al eens aan te treffen in gemeentearchieven, maar ze laten zelden toe een gedegen verenigingsgeschiedenis te schrijven. Helaas lieten vele, veelal verdwenen, verenigingen geen archief achter.

De lokale, periodieke pers kan, zoals steeds mits het nodige voorbehoud, soelaas bieden. Voor de beginperiode van het Meetjeslands wielergebeuren was dit alvast een dankbare bron. Wij gebruikten ze als quasi enige bron. Dit houdt uiteraard beperkingen in, maar het was ons te doen om het tonen van de mogelijkheden.

Het benutten van de oude pers voor lokale geschiedenis is echter om meerdere redenen niet zo evident. Je kan als heemkundige of lokaalhistoricus snuffelen in oude (nationale) dagbladen, maar veelal zal de oogst mager zijn in verhouding tot de tijd, tenzij doelgericht kan worden gezocht en er dus bekende feiten zijn. De lokale of regionale pers lijkt alvast een stuk interessanter. De eerste voorwaarde is uiteraard dat er lokaal/regionaal een persorgaan bestond. Ten tweede is het voordelig dat er lokaal een medewerker is die over diverse zaken wil berichten. Vervolgens is het hopen dat die documenten (over een langere periode) bewaard zijn. Tot slot is er het punt van de consulteerbaarheid.

Op die diverse punten mogen we in het Meetjesland absoluut niet klagen. Al vlug na het afschaffen van het dagbladzegel verscheen *De Eecloonaer* (1848). Er volgden andere, die soms maar een kort leven beschoren waren. Maar tegen 1900 was er de keuze uit maar liefst zes regionale bladen, verschijnend in Eeklo en Maldegem, met name het al genoemde, *Gazette van Eecloo en het District* (vanaf 1867), *De Stad Eecloo* (vanaf 1890), *Recht voor Allen* (vanaf 1895)¹⁰⁶, 't *Getrouwe Maldeghem* (1888) en *Het Weekblad van Maldeghem en Zeeuwsch-Vlaanderen* (1891). Het spreekt voor zich dat op lokaal vlak Eeklo en Maldegem het meest aan bod kwamen, maar er is (vaak afhankelijk van de beschikbare ruimte) nieuws te vinden voor heel de regio. De studie over lokale medewerkers staat nog in de kinderschoenen, maar er zijn alvast enkele namen bekend.¹⁰⁷ Voor een deel van de gemeenten uit de regio kan trouwens ook worden gelonkt naar bladen uit aangrenzende gebieden zoals de *Gazette van Deinze* (1888) en de *Gazette van T(h)ielt* (vanaf 1854) en ook Zeeuwse periodieken voor de grensgemeenten met Nederland. De bewaring is over het algemeen, en zeker voor het eind van de negentiende eeuw, goed. Voor elke titel bestaat er zeker één (bijna) volledige collectie. Ze zijn daarenboven raadpleegbaar in toegankelijke archiefinstellingen.¹⁰⁸ Op initiatief van de heemkundige kring *Het Ambacht Maldegem*, het gemeentebestuur en de Erfgoedcel Meetjesland (Cultuuroverleg Meetjesland) werden de Maldegemse titels gedigitaliseerd, wat zowel de bewaring als het gebruiksgemak ten zeerste ten goede komt¹⁰⁹. Het digitaliseren brengt ook mee dat de lokale vorser kan terugvallen op een zoekfunctie. De degelijkheid kan flink variëren en volledigheid lijkt me een utopie.¹¹⁰ Zelf geef ik voor de Meetjeslandse bladen de voorkeur aan het effectief doorbladeren. Dit lijkt zeer arbeidsintensief, maar gezien mijn onderzoeksgebied veelal de hele regio beslaat en dit voor meerdere onderwerpen, valt dit al bij al mee. De hulp van een digitaal foto toestel en het soms beperken tot een verwijzing – voor later – doen de rest. De pers, ook de lokale, blijft voor de heemkundige die zijn onderzoeksveld erg beperkt – één gemeente, één onderwerp – toch een flinke klus.

De pers is ook geen onbesproken bron. De bladen hadden uiteraard verschillende strekkingen en gingen al eens in de clinch. Als ik vergelijk met andere periodieken, was de Meetjeslandse pers vrij rustig.¹¹¹ Voor een onderwerp als ontspanning en sport speelde dit misschien wat minder. Alhoewel, persorganen zijn steeds interessant voor de tijdgeest en over bepaalde zaken niet berichten, zegt ook iets.

106 P. Van de Woestijne, 'De pers in het Meetjesland in de 19^{de} en 20^{ste} eeuw', *Appeltjes van het Meetjesland*, 53 (2002) 290–322.

107 Zie bijvoorbeeld F. Bastiaen, 'Jules Van Lantschoot, een pionier van de Meetjeslandse heemkunde. (Bellem, 1871 – Schoonaarde, 1941)', *Appeltjes van het Meetjesland*, 63 (2012) 74.

108 De meeste Eeklose weekbladen worden bewaard in het Stadsarchief van Eeklo. Het blad *De Stad Eecloo* is via microfiche raadpleegbaar in het Liberaal Archief in Gent. Er bevindt zich een vrij grote collectie van de Maldegemse titels in het Gemeentearchief van Maldegem.

109 Zie hierover 'Kroniek. 3. Nieuwsjes', *Appeltjes van het Meetjesland*, 63 (2012) 359–361.

110 Meer hierover in F. Bastiaen, 'Genealogische bijzonderheden in de pers. Zomergemnaren in De Denderbode, 1846–1900', *Vlaamse stam*, 50:4 (2014) 336–337.

111 Zie over de beperkte polemieken bv. P. Van de Woestijne, *150 jaar van De Eecloonaer tot De Eecloonaer* (Eeklo 1999) 45.

Biografie

Filip Bastiaen studeerde Nieuwste Geschiedenis aan de Universiteit Gent (1984) en publiceert over zeer diverse onderwerpen over het Meetjesland, zowel lokaalhistorisch, heemkundig, volkskundig en ook genealogisch. Sociale geschiedenis en instellingengeschiedenis lopen als een rode draad door dit alles.



Waarom alles beter was in de tijd van Briek

Wielrennen, herinneringscultuur en erfgoedbeleving

Stijn Knuts & Pascal Delheye

Wielrennen is één van de populairste sporten van België. In de twintigste eeuw heeft het land een lange reeks renners gekend die vanwege hun (inter)nationale successen zijn ingetreden in een 'canon' van nationale sporthelden. Terwijl maar liefst twaalf van de 24 edities van de Ronde van Frankrijk tussen 1912 en 1939 door een Belg werden gewonnen, domineerden Belgen als Rik Van Looy, Eddy Merckx of, recenter, Philippe Gilbert ook in de naoorlogse periode het mondiale wielrennen. Die populariteit geldt *a fortiori* voor Vlaanderen. Een groot aantal Belgische wielersporters waren of zijn immers Vlamingen, te beginnen met Cyrille Van Hauwaert, die met zijn prestaties in wedstrijden als Parijs-Roubaix in 1907 en 1908 de populariteit van de sport in ons land een cruciale impuls gaf, tot de Tom Boonen en Sep Vanmarcke van vandaag. De kijkcijfers voor televisie-uitzendingen van wielervedstrijden in Vlaanderen moesten in 2010 zelfs enkel het wereldkampioenschap voetbal laten voorgaan. Tegelijk kruipen Vlamingen ook steeds vaker op de fiets om zelf deel te nemen aan fietsevenementen. Zo lokte de Ronde van Vlaanderen voor wielertoeristen in 2011 maar liefst 19.970 deelnemers.¹

Wielrennen is een belangrijk deel van de moderne Vlaamse cultuur. Sinds de jaren 1980 is er echter een opmerkelijke evolutie van haar plaats in die cultuur waar te nemen. Ook het verleden van de sport wordt nu steeds vaker aangehaald, zowel in de media, bij wielersporters als bij het brede publiek. Weliswaar speelde het herdenken van het eigen verleden altijd al een rol in het wielrennen. Al tijdens de jaren 1930 probeerde de Vlaamse sportkrant *Sportwereld* (1912) bijvoorbeeld haar lezers te enthousiasmeren voor nieuwe edities van wedstrijden als Parijs-Roubaix door de geschiedenis ervan te bespreken.² Niettemin zien we vandaag een aandacht voor dat wielerverleden die dit voorbeeld ruim overstijgt in frequentie en verschijningsvormen. Een mooie illustratie daarvan is de enorme aandacht die er in het laatste decennium in Vlaanderen aan de in 2004 overleden oud-renner Albéric 'Briek' Schotte werd geschonken, van boeken over zijn carrière tot gedenktekens voor hem in de gemeenten waar hij tijdens zijn leven woonde. Dat de herinnering aan 'laatste Flandrien' Schotte tientallen jaren na zijn actieve wielercarrière nog zo prominent in het Vlaamse én lokale publieke leven aanwezig is, roept vragen op.

1 Centrum voor Informatie over de Media: (http://www.cim.be/media/televisie/resultaten/openbaar/jaar_laast_geraadpleegd_op_24.06.2011); *Het Laatste Nieuws*, 4.4.2011, 14.

2 Zie bv. *Sportwereld*, 30.3.1933, 1–2; 14.4.1933, 1.

Met dit artikel willen we een poging doen om te begrijpen waarom dat wielerverleden net de laatste decennia zo alomtegenwoordig is. Het historisch besef van een maatschappij is immers niet onveranderlijk, maar wordt mee gevormd door bredere maatschappelijke ontwikkelingen. Maar welke zijn dat? Welke betekenis heeft dat wijdverspreide herdenken van het historische wielrennen? Welke waarde wordt er gehecht aan het in herinnering roepen van voormalige renners, het inrichten van wielermusea of het berijden van historische racefietsen? En wie of wat is eigenlijk een 'flandrien'? Door antwoorden op deze vragen aan te reiken, willen we iedereen die actief is in het Vlaamse erfgoedveld bewust maken van de bredere ontwikkelingen die de populariteit van dat wielerverleden mee vorm geven, en hen manieren aanreiken om hun eigen activiteit als verkenner van dat wielerverleden beter te begrijpen en vorm te geven. Daarbij proberen we niet enkel een analyse van de omgang met dat wielerverleden in Vlaanderen te maken, maar zoomen we ook sterk in op enkele markante lokale fenomenen, zoals de sterke plaatselijke verankering van de herinnering aan Briek Schotte, of de plaats en betekenis van het wielerverleden voor een kleine centrumstad als Roeselare.

Contouren van een wielershistorische cultuur

Het wielerverleden is op velerlei wijzen aanwezig in de hedendaagse Vlaamse herinneringscultuur. Zo deed zich vanaf de jaren 1980 een merkelijke toename in het aantal publicaties over wielergeschiedenis voor, die zich rond de eeuwwisseling nog duidelijker doorzette.³ Publiceerden vroeger vooral sportjournalisten over het thema, dan komt dit nu ook aan bod in tijdschriften van heemkundige kringen, of geven wielersfanaten in eigen beheer geschiedenissen van specifieke wedstrijden en renners uit. Zelfs gespecialiseerde tijdschriften over het wielerverleden zagen het daglicht, zoals het door enkele amateur-wielershistorici gepubliceerde *Koers* (1993–2002). In 2002 verscheen dan weer *De Muur*, een Vlaams-Nederlands literair wielertijdschrift met veel aandacht voor wielergeschiedenis. Het kreeg recent gezelschap van periodieken als *Etappe: magazine over historische fietshelden* (2012) van het Wielermuseum te Roeselare en *Bahamontes* (2013), dat flink wat mosterd haalde bij datzelfde *Etappe*.



Het wielerverleden op papier: een greep uit het grote aanbod aan populariserende wielershistorische publicaties van de laatste decennia.

Met een tijdschrift als *Etappe* werkt het Wielermuseum in Roeselare aan 'buitenstedelijke' bekendheid. En dat loont: op 23 oktober 2014 werd het door de provincie West-Vlaanderen officieel erkend als regionaal museum, met een vaste jaarlijkse subsidie en bijkomende impulssubsidie omwille van de voorbeeldwerking.⁴ Met een kwinkslag zou kunnen gezegd worden dat de erkenning een mooi verjaardagsgeschenk was: de fundamenten van dit eerste publieke museum in België over de fiets en de wielersport werden immers gelegd in 1984.⁵ Toch werd pas in 1998 door het stadsbestuur beslist om volledig de wielerskaart te trekken en een 'Nationaal Wielermuseum' te openen.⁶ In de jaren daarna evolueerde het naar een moderne instelling die in 2007 erkend werd door de Vlaamse overheid en in 2013 zelfs een dikke renovatie-subsidie kon binnenhalen. Het Wielermuseum herbergt een permanente tentoonstelling over de geschiedenis van de fiets en de wielersport, houdt tijdelijke thematentoonstellingen en werkt steeds nauwer samen met de Roeselaarse Dienst Toerisme. In het vernieuwde *state of the art*-Wielermuseum dat in 2016 de deuren zal openen, wordt de Dienst Toerisme zelfs geïncorporeerd in het gebouw.

- 3 Enkel de in België verschenen publicaties tellend gaat het hier om een stijging van 4 teksten in 1980 over 10 in 1990 en 17 in 2000 naar 28 in 2010, H. Heinen, *Wielersportboeken*. <http://www.wielersportboeken.be> (6.8.2011).
- 4 http://www.west-vlaanderen.be/nieuws/Paginas/20141028_subsidies_0848.aspx (30.10.2014)
- 5 F. Callewaert, 'Rijwielmusea in West-Vlaanderen', in: *Vrienden van de Stedelijke Musea Roeselare. Jaarboek III* (Roeselare 2001) 169–176.
- 6 Tot dan was er discussie of het stadsbestuur moest kiezen voor een wielermuseum of voor een museum voor volkskunde.



De Odiel Defraeye-zaal in het Wielermuseum te Roeselare (foto Stefaan Beel).

Een gelijkaardig positioneringsproces voltrok zich in Oudenaarde. Daar werd in 2003 het Centrum Ronde van Vlaanderen (CRVV) geopend. Het CRVV is een 'bezoekers- en belevingscentrum', opgebouwd rond de populaire Ronde van Vlaanderen, haar geschiedenis en hedendaagse organisatie.⁷ Het wordt gerund door een aantal prominente namen uit de Vlaamse wielwereld. Zo is sportjournalist Rik Vanwalleghem, tevens auteur van een uitgebreide reeks historisch getinte wielboeken, directeur van het CRVV. Als bezoeker kan je je bovendien laten rondleiden door de levende wielerverlegende Freddy Maertens, een slimme marketingzet van het CRVV (dat in 2008 Freddy kon afsnoepen van het Wielermuseum).

Terwijl de oprichting en uitbouw van wielervedgoedcentra ervoor zorgt dat de herinnering kan onderzocht, bezocht en beleefd worden, toont de aanwezigheid van de wielergeschiedenis zich nog op heel wat andere manieren. Zo is er de afgelopen decennia een scherpe toename van het aantal 'gedenktekens' voor historische wielervergurenen merkbaar (van stenen monumenten over gedenkplakkaten tot straatnamen).⁸ Televisiedocumentaires als *Belga Sport* brachten het wielerverleden zelfs tot in de Vlaamse huiskamers.

Duidelijk is dat het wielerverleden een vast onderdeel van de Vlaamse herinneringscultuur is geworden. Daarmee is het tegelijk deel van een veel bredere trend. Erfgoed kon in de afgelopen decennia immers de aandacht van steeds meer mensen wegdragen. Musea, historische publicaties, de lokale geschiedbeoefening, enzovoort, kenden allen een merkelijke groei. Wat bij die erfgoedhause opvalt, is haar veel bredere, meer 'democratische' visie op het verleden. Waar voorheen vooral door een kleine elite gedragen historische thema's aandacht kregen, worden nu ook meer 'populaire' en alledaagse onderwerpen belicht, een ontwikkeling waarin het vaak als 'volkse sport' geziene wielervedden uitstekend past.

7 F. Backelant, *Ons rijke Vlaamse wielerverleden en het wielerverflamingantisme: 'Sportwereld' als gangmaker van identiteit in het interbellum*, dl. II, onuitgeg. Lic. verh. (UGent 2004) 69–70; www.crvv.be/nl/308-belevingsmuseum (6.8.2014).

8 P. Smeets en W. Van Houdt, *Versteende helden: een sociaal-historische analyse van gedenktekens voor sporthelden op publieke plaatsen in Vlaanderen*, onuitgeg. Masterproef (KU Leuven 2008) 150–160.

Nostalgie als motor

In plaats van een simpele 'terugblik' te zijn, lijkt die groeiende aandacht voor het wielerverleden ook een verlangen naar de *terugkeer* van dat verleden, of op zijn minst de noodzaak van de blijvende aanwezigheid ervan uit te drukken. Uitzonderlijk zijn dergelijke sentimenten niet: nostalgie is immers een essentieel kenmerk van de hedendaagse historische cultuur. Als gevolg van elkaar snel opvolgende en ingrijpende cultureel-maatschappelijke veranderingen is het gemis van een als verdwijnend aanvoeld verleden sterk toegenomen. Dat lijkt ook in de wielersport het geval te zijn. Ook zij onderging in de laatste decennia veranderingen die haar organisatie én beleving door elkaar hebben geschud. Vanaf haar opkomst als populaire sport in de jaren 1900 was ze sterk nationaal én lokaal verankerd. Terwijl Belgische renners regelmatig en succesvol deelnamen aan wedstrijden in Frankrijk en Italië, waren de meeste van hen minstens zo vaak in het land zelf te bewonderen, op de vele plaatselijke wielerspistes of in lokale dorps- of wijkwedstrijden, de 'kermiskoersen'. Die kermiskoersen, vaak georganiseerd door de lokale middenstand of wielersclubs, waren één van de ankerpunten van de Belgische wielercultuur, en kenden vanaf het interbellum een sterke groei. Jaarlijks vonden er honderden plaats, vooral in Vlaanderen.⁹

Als gevolg van deze toenemende professionalisering, commercialisering en internationalisering kwam het lokale karakter van het wielrennen op losse schroeven te staan

Vanaf de jaren 1980 begon dit alles echter te veranderen. Terwijl budgetten van wielerteams én rennerslonen de hoogte ingingen en de begeleiding van die laatste professionaliseerde, vond er ook een instroom van *coureurs* uit niet-traditionele wieleregio's zoals Oost-Europa in de voorheen overwegend West-Europees gekleurde sport plaats. Bovendien werden er steeds vaker grote wedstrijden buiten Europa georganiseerd, in het Midden-Oosten of Azië, een evolutie die er vooral kwam onder de impuls van de *Union Cycliste Internationale (UCI)*, die de sport een nieuw elan wilde geven.¹⁰

Zeker het aantal kermiskoersen nam in sneltempo af: de beter betaalde renners hadden het geld dat ze hier konden verdienen immers niet meer nodig, en werden door *UCI* en sponsors aangemoedigd om zo veel mogelijk internationale races te rijden.¹¹ Zeker in de laatste jaren klinken er steeds meer alarmerende geluiden over dit alles. Zo stelde het *Canvas*-programma *Terzake* op 12 maart 2014 scherp op de teloorgang van de kermiskoersen door een gebrek aan vrijwilligers, renners en financiën. Op 24 maart 2014 werd op initiatief van prof. dr. Wim Lagae – specialist sportmarketingcommunicatie Thomas More | KU Leuven – een 'Staten-Generaal van het Vlaamse Wielrennen' georganiseerd, waarin beleidsmakers, sportjournalisten en academici een over het algemeen somber beeld van de Vlaamse wielersport schetsten.¹²

9 Knuts, *Converging and competing courses of identity construction: shaping and imagining society through cycling and bicycle racing in Belgium before World War Two*, (Onuitgeg. Doct. Verh., KU Leuven 2014) 54–67 en 270–271.

10 B. Brewer, 'Commercialization in Professional Cycling 1950–2001: Institutional Transformations and the Rationalization of "Doping"', *Sociology of Sport Journal* 19 (2002) 282–286.

11 A. Van Gompel, *Mediatisering en commercialisering van de Vlaamse wielersport*, onuitgeg. lic. Verh. (KU Leuven 2002) 62–64.

12 *Het Nieuwsblad Online*, 26.3.2014; *De Standaard*, 27.3.2014, 38–39.

Bovendien zijn de Vlaamse renners steeds minder dominant in deze geglobaliseerde wielwereld. Hoewel Vlaanderen als kleine regio relatief veel sterke *coureurs* blijft voortbrengen, boeken ze nog maar weinig overwinningen vergeleken met de 'gouden jaren' van vóór 1945 of van de jaren 1970.¹³ Zeker in rondewedstrijden als de Tour de France is dat het geval. Bovendien zijn die renners niet enkel internationaal minder dominant, ze lijken ook minder toegankelijk voor hun Vlaamse bewonderaars. Gedurende een groot deel van de twintigste eeuw waren renners sterk lokaal gebonden, 'volkse' figuren, vaak afkomstig uit 'eenvoudige' arbeiders- of landbouwersgezinnen. Ondanks hun succes waren ze steeds prominent aanwezig in het dagelijkse (lokale) leven door hun deelname aan lokale wedstrijden, het contact met hun supportersclubs of door het café of de fietsenhandel die ze vaak als bijverdienste uitbaatten en waar hun fans hen konden ontmoeten.¹⁴

Hoewel de afstand tussen renners en fans ook vandaag nog klein is vergeleken met een sport als voetbal, schuiven ook Vlaamse renners niettemin steeds meer op in de richting van de zogenaamde *borderless athletes*: wonend in Monaco in plaats van in hun geboortedorp, kosmopolitisch in hun levensstijl en geplaagd door de roddelpers.¹⁵ Dat alles maakt dat het wielrennen zoals het vroeger was – of zoals men denkt dat het vroeger was – steeds verder weg lijkt. Zo wordt die historische wielersport een 'schaars goed', erfgoed dat als waardevol wordt gezien net omdat het zo zeldzaam lijkt te worden, en waarvan de overblijvende sporen steeds meer aandacht wegdragen. Zo ageerden Roeselaarse wielersporters vanaf de jaren 1990 meermaals tegen ingrijpende veranderingen in de lokale wielercultuur, zoals het verdwijnen van de plaatselijke kermiskoersen, door te verwijzen naar hun vroegere glorie-dagen. Roeselare, dat gedurende het grootste deel van de twintigste eeuw een bijzonder levendige wielercultuur kende, met nationaal én internationaal succesvolle renners als Valère 'Valeer' Ollivier en de jong gestorven Jean-Pierre 'Jempi' Monseré, is niet voor niets de Vlaamse stad met het grootste aantal wielergelateerde gedenktekens.¹⁶ Een lokale wielerverzamelaar articuleerde eenzelfde nostalgische beschouwing bij het bespreken van de vele cafés die vroeger door renners in Roeselare werden uitgebaat. 'Het volkse [is] uit het metier verdwenen', en daarmee ook een deel van de authenticiteit.¹⁷

Daarbij voert dat nostalgisch herdenken vaak ook terug op heel persoonlijke herinneringen. Dit is bij uitstek het geval wanneer het recentere, naoorlogse wielrennen aan bod komt, dat vaak nog door velen actief werd beleefd. In de vele persoonlijke herinneringen van bekende en minder bekende Vlamingen aan de Ronde van Vlaanderen die de voorbije jaren in de pers verschenen, werd bijvoorbeeld duidelijk hoe deze vaak een brede terugblik op hun vroegere levensjaren aan hun beleving van de wedstrijd koppelden. Het wielerverleden is zo ook een poort naar (nostalgische) herinneringen die het sportieve overstijgen.¹⁸ Hoewel die persoonlijke band minder geldt voor de vooroorlogse periode, speelt ook hier een soms sterk maatschappijkritische nostalgie een rol. Het gaat hier vooral om de als verloren beschouwde authenticiteit die deze vooroorlogse renners volgens velen verpersoonlijkten, door hun sportieve exploten op slechte wegen, met loodzware fietsen en in helse weersomstandigheden.

Daarbij wordt zelfs gesuggereerd dat die vooroorlogse *coureurs* op sommige vlakken 'beter' waren dan de huidige renners. Het door Rik Vanwalleghem samengestelde *De Erfenis van Briek* (2011), met foto's en uitspraken van Briek Schotte, is hier een mooi voorbeeld van. Schotte wordt erin gepresenteerd als robuust en betrouwbaar, een eenvoudige boerenzoon met een afkeer van sterallures en commercie. De nostalgisch zinsnede 'zo maken ze ze niet meer'

13 W. Coen, *Is wielrennen een mondiale sport? De internationalisering van de wielersport na 1945*, (Onuitgeg. masterproef, KU Leuven 2009) 31–40.

14 Knuts en P. Delheye, 'Identiteiten in koers. Roeselaarse wielrenners als kopmannen van lokale, regionale en (sub)nationale identiteiten, 1900–1960', *Belgisch Tijdschrift Nieuwste Geschiedenis*, 41/1–2 (2011) 167–214.

15 B. Vanreusel, 'Topsport als catwalk: lichaamscultuur en de normalisering van het exces', in: R. Burggraefe e.a. (red.), *Van madonna tot Madonna: in de ban van beelden, afgoden en idolen*, (Leuven 2002) 315–317; 'Van de redactie', *De Muur* 16 (2007) 3; *Tussenspurten*, 13/1 (2011) 5.

16 Smeets en Van Houdt, *Versteende helden*, 149; *De Weekbode*, 1.12.1995; *Het Laatste Nieuws*, 26.8.1996. Zie ook M. De Bruijn, *Het Laatste Rondje Om De Kerk. De wereld van de kermiskoers* (Meppel 2013) over de 'meest romantische vorm van wielersport'.

17 F. Vannieuwenhuysse, 'Wielernostalgie in de stad van Jempi, Pim, Flander en andere Leitens', in: *Vrienden van de stedelijke musea Roeselare. Jaarboek V* (Roeselare 2004) 93–95.

18 *De Morgen*, 2.4.2011, 31; *De Standaard*, 2–3.4.2011, 20–25; M. Wuyts, *Eddy!* (Antwerpen 2010).

is nooit veraf.¹⁹ Schotte kan een gids door het moderne leven zijn, wiens 'erfenis' belangrijk is. In een sterk veranderende sportwereld zijn nostalgische herinneringen zo één van de weinige zaken die nog resten, een terugkijken op een ingebeelde 'golden era' van niet alleen de wielersport, maar ook van een maatschappij die nog minder gekenmerkt werd door individualisering, commercialisering en consumptiedrang.

Wielerverleden en Vlaamse identiteit

Er is echter meer aan de hand dan 'enkel' nostalgie naar een vervlogen tijdperk. Wielrennen is immers niet zomaar populair, maar is ook een krachtig symbool van zowel een Belgische (nationale) als een Vlaamse (subnationale) identiteit. Niet enkel wordt België in binnen- én buitenland als wielerland bij uitstek gepresenteerd, in Vlaanderen wordt de sport al decennialang gezien als 'typisch Vlaams', een sport waar Vlamingen goed in zijn en die zelfs onze 'volksaard' verraadt. Dergelijke ideeën gaan terug tot de periode vóór de Tweede Wereldoorlog, en zijn in grote mate op het conto te schrijven van wieljournalist en rabiaat flamingant Karel van Wijnendaele – een pseudoniem van Karel Steyaert. Die maakte als hoofdredacteur van het populaire *Sportwereld* consequent werk van een uitgesproken pro-Vlaams discours in zijn wedstrijdverslagen, dat in de loop der jaren steeds invloedrijker werd. Een uitspraak als die van sportcommentator Michel Wuyts, die tijdens het Belgisch Kampioenschap veldrijden in 2014 stelde 'Dit is Vlaanderen dames en heren. Dit is waar wij gek op zijn' vormt slechts één van de manieren waarop die Vlaamse wielidentiteit nog steeds wordt beleden.²⁰

In die sportieve identiteitsvorming speelt het verleden een belangrijke rol. Dat toont zich bij uitstek in het gebruik van de term 'Flandrien'. Die werd in 1913 voor het eerst in een sportieve context gebruikt door Van Wijnendaele als benaming voor een ploeg van renners uit Oost- en West-Vlaanderen die hij vlak vóór en na de Eerste Wereldoorlog begeleidde in hun deelname aan wedstrijden op velodrooms in België en het buitenland. Hoewel het team al in de jaren 1920 ontbonden werd, groeide de term geleidelijk uit tot een *catch-all* voor renners uit heel Vlaanderen. De 'flandrien' werd zo hét symbool van de Vlaamse wielersport, gekend voor zijn demonstraties van buitenmenselijke kracht, doorzettingsvermogen en aanvalslust in wedstrijden op abominabele wegen en in slecht weer.²¹ Zo stelde een journalist van de *Gazet van Antwerpen* 'flandriens' voor als

*'renners met hoekige stijl, van tubes die over de schouders zijn geplooid, van stofbrillen op het voorhoofd, van drinkbussen met kurken stoppen, van zwarte luchten en geselende winden, van koersen in hondse weersomstandigheden. Van kerels die alleen West-Vlaams spraken, die koersten zonder taktiek.'*²²

Dat beeld van een 'flandrien' als iemand 'die door weer en wind de koers uitrijdt' met 'modder op zijn gezicht', en die vooral goed presteert in wedstrijden als de Ronde van Vlaanderen leeft bovendien ook onder het brede publiek.²³ Daarbij is zeker die associatie met de Ronde van Vlaanderen allerminst toevallig. Die zogenaamde 'voorjaarsklassieker' is niet enkel uitgegroeid tot één van de hoogtepunten van het internationale wielerseizoen, hij wordt ook gezien als een onlosmakelijk deel van de Vlaamse identiteit. Al vanaf de eerste editie van de wedstrijd in 1913 was het voor organisator *Sportwereld* immers de bedoeling om die Ronde als door en door Vlaams voor te stellen, waarin Vlaamse renners zouden domineren op Vlaams grondgebied. Die strategie had duidelijk succes. Ook nu nog behoort de Ronde volgens velen tot 'de ziel van Vlaanderen'.²⁴



De Flandrien: ook buiten het wielrennen een krachtige markering van 'echte' Vlaamsheid.

19 Vanwalleghem, *De erfenis van Briek* (Brugge 2011) 125 en *passim*; *De Morgen*, 30.3.2011, 36.

20 *Canvas*, 12.1.2014.

21 H. Laitem, *Een vergeten Belg: Odiel Defraeye. Het levensverhaal van België's eerste Tourwinnaar* (Roeselare 1988) 3; Chevrolet, *De Flandriens: opkomst en ondergang van een wielersport* (Antwerpen 2007) 13–15.

22 *Gazet van Antwerpen*, 8.4.2004, 17.

23 Knuts, L. Vander Elst, F. Boen en Delheye, 'Flandrien: historische en hedendaagse invulling van een populaire wielersport', in: J. Scheerder, W. Lagae en F. Boen (red.), *Vlaanderen fietst! Sociaalwetenschappelijk onderzoek naar de fietssportmarkt* (Gent 2011) 143–155.

24 <http://www.rondevanvlaanderen.be/nl/elite-men/history/de-droom-van-koarke> (6.8.2014).

Daarbij zijn het vooral de vele met kasseien beslagen weggetjes en hellingen als de Paddestraat of de Koppenberg, die vaak een beslissende invloed uitoefenen op het wedstrijdverloop, die zich in het geheugen hebben genesteld als essentieel in de geschiedenis van zowel de Ronde als de 'flandrien'. Dat veel van die hellingen slechts in de naoorlogse periode – en vooral in de jaren 1970 – in het wedstrijdparcours werden opgenomen, wordt vaak vergeten.²⁵ Ook de kenmerkende kasseistroken van Parijs-Roubaix, een andere door Vlamingen gedomineerde race die net daarom als 'typisch Vlaams' wordt gezien, vervullen vaak eenzelfde rol. Dit maakt dit 'historisch wielerterritorium' evenzeer tot een krachtig symbool van Vlaamse identiteit. Een aantal hellingen uit de Ronde werd door de Vlaamse regering in 1995 zelfs als onroerend erfgoed erkend.²⁶

Bij dit alles zijn het vooral renners uit de periode vóór circa 1960 die als richtsnoer voor de invulling van het flandrien-begrip fungeren.²⁷ Vooral Briek Schotte wordt daarbij opnieuw gezien als een typevoorbeeld. Als tweevoudig Ronde van Vlaanderen-winnaar werd Schotte al tijdens zijn carrière als de



Nieuwe renner in een oud jasje: Tom Boonen poseert als 'oude Flandrien' voor de Ronde van Vlaanderen-gids van *Het Nieuwsblad* (2013).

Een aantal hellingen uit de Ronde werd door de Vlaamse regering in 1995 zelfs als onroerend erfgoed erkend

'laatste flandrien' aangeduid, en deze reputatie is nog steeds springlevend. Het beeld van Schottes rijstijl – hoewel ten prooi aan mythevorming – beantwoordt immers perfect aan het flandrien-ideaal: wilskrachtig, met gekromde rug over zijn stuur gebogen, stampend op zijn pedalen en vooral goed presterend in slecht weer. De vele gedenktekens die in de afgelopen jaren aan hem werden gewijd, meer dan aan eender welke Belgische renner, dragen dit ten volle uit. Schotte stond dan ook model voor een in 1997 onthuld standbeeld in zijn geboortedorp Kanegem dat als symbool voor alle Vlaamse 'flandriens' moest fungeren (zie afbeelding op pagina 34).²⁸

Schotte is evenwel geen statische verpersoonlijking van die flandrien. Vandaag worden ook heel wat andere renners die in de eigen tijd zelden als 'flandrien' werden aangeduid als dusdanig benoemd. Steeds vaker wordt de term opgevoerd als zinbeeld van Vlaanderens wielerverleden: de televisie-documentaire *De Flandriens* (2010) verbond bijvoorbeeld de belangrijkste Vlaamse renners sinds de jaren 1950 – niet toevallig allen winnaars van de Ronde of Parijs-Roubaix – door hen allemaal 'flandriens' te noemen.²⁹ In die zin geeft de term eenheid aan de geschiedenis van de Vlaamse wielersport, en creëert ze zo een 'typisch Vlaamse' wielertraditie.³⁰ Daarbij valt dit hele flandrien-discours evengoed vaak ten prooi aan nostalgische sentimenten, die door middel van hun lof op de 'oude', vooroorlogse flandriens een vaak sterk moraliserende blik op het Vlaamse verleden werpen.³¹ De wroetende flandrien verschijnt daarbij als een symbool van de sociale, economische en culturele achterstelling in het 'Arm Vlaanderen' van vóór circa 1960. Anekdoten over hoe latere toprenners als Schotte van arme boeren- of arbeidersfamilies afstamden en hun eerste wedstrijden uit geldgebrek op gammele fietsen reden, maken steevast deel uit van hun biografieën.

25 F. Backelant, P. Cornillie en Vanwalleghem, *Koarle! Karel van Wijnendaele: de man die zijn volk leerde koersen* (Tielt 2005) 133–135.

26 M. Derez, 'Roubaix: de wielersport. Arm Vlaanderen haalt zijn gram in de hel', in: G. Buelens e.a. (red.), *België, een parcours van herinnering. II. Plaatsen van tweedracht, crisis en nostalgie*, dl. 2 (Amsterdam 2008) 427–43; B. Vanreusel, 'Sport en culturele identiteit: de wielervedstrijd Ronde van Vlaanderen', in: P. De Knop e.a. (red.), *Sportsociologie. Het spel en de spelers* (Maarsse 2006) 433–435; Vanwalleghem, *Het Wonder van Vlaanderen. Het epos van de Ronde* (Gent 1998) 43.

27 Bv. Derez, 'Roubaix', 428–429.

28 *De Standaard*, 5.4.2004, 2; Vanysacker, 'Schotte, Albéric Léon gezegd Briek', in: *Nationaal biografisch woordenboek*, XIX (Brussel 2009) 834–842; Smeets en Van Houdt, *Versteende Helden*, 106–111.

29 *Het Volk*, 1.4.2007, 20; *De Standaard*, 6.4.2009, 20; B. Wauters, *De Flandriens* (Gent 2010).

30 *Tussenspurten*, 12/2 (2010) 2; <http://www.wielermuseum.be/permanente-collecties> (6.8.2014).

31 M. Van Ginderachter, 'Arm Vlaanderen. Het verwaarloosde platteland, het lamendige volk', in: *België*, 183–193.

Tegelijkertijd tonen die flandriens door hun successen ook aan hoe ze er in slaagden hun armetierige afkomst te overstijgen dankzij het harde werk en de wilskracht die ze via hun 'eenvoudige' afkomst meekregen.³² In die zin fungeert de herinnering aan hen paradoxaal genoeg ook als een *overwinning* op dat vaak nostalgisch bekeken verleden, aangezien ze door 'hard te werken, eerlijk te zijn en eenvoudig te blijven' zorgden voor de bloei van Vlaanderen – net datgene wat Karel van Wijnendaele al hoopte te bereiken met zijn 'wielerflamingantisme'.³³

Vlaamse identiteit en lokale trots

'Flandrien' is zo zelfs een term geworden die niet enkel op sportief vlak wordt gebruikt om een 'echte Vlaming' te identificeren. Ook politici cultiveren een imago als 'flandrien' om volksheid, integriteit en wilskracht uit te stralen, terwijl het begrip in de pers wordt gebruikt om de werklust en het doorzettingsvermogen van 'gewone Vlamingen' te prijzen, van missionarissen tot bedrijfsleiders.³⁴ Meer nog, volgens sommige historici is het wielrennen vandaag één van de weinige domeinen waarin progressieve intellectuelen en romantische flaminganten elkaar vinden als het over Vlaamse identiteit gaat. De flandrienretorie is immers zowel bij het radicaal-nationalistische 't Pallieterke als bij progressieve politici van de sp.a terug te vinden.³⁵ De functie van het wielerverleden als symbool van Vlaamse identiteit komt bovendien niet enkel in landelijke initiatieven naar voren, maar is evenzeer aanwezig in de vele plaatselijke herinneringspraktijken. Artikelen en boeken over lokale renners, bijvoorbeeld, plaatsen deze vaak binnen dat bredere Vlaamse verhaal door hen 'flandriens' te noemen.³⁶ De Ronde van Vlaanderen draagt sinds 2000 in belangrijke mate tot die lokale verankering bij door jaarlijks een *Dorp van de Ronde* te kiezen, een langs het parcours gelegen gemeente die in de kijker wordt gezet. Eén van de criteria om voor die titel in aanmerking te komen, is de historische band van de gemeente met de wedstrijd – bijvoorbeeld door vroegere winnaars. In de activiteiten die tijdens de Ronde in deze dorpen plaatsvinden wordt steeds veel aandacht besteed aan dit verleden, met tentoonstellingen of huldigingen van (vroegere) lokale renners. Zo werd in Lichtervelde, *Dorp van de Ronde* in 2004, de Rondewinnaar van 1919 en Lichterveldenaar Henri 'Ritten' Van Lerberghe met een gedenksteen aan zijn geboortehuis bedacht. Bovendien werd de treinwagon waardoor 'Ritten' volgens de legende zou zijn geklommen in zijn rit naar de winst nagebouwd, en reed het peloton er tijdens de Ronde doorheen.³⁷

Deze trots op voormalige lokale renners als vertegenwoordigers van het Vlaamse wielrennen gaat vaak hand in hand met sterke sentimenten van lokale identiteit. Een voorbeeld daarvan biedt het ware 'herinneringsoffensief' dat er in de laatste jaren rond Odiel Defraeye, de eerste Belgische Tourwinnaar in 1912, in Roeselare werd gevoerd. Hoewel Defraeye voor zijn dood in 1963 aan lager wal was geraakt en zijn sportieve prestaties door velen vergeten waren, kwam daar vanaf 1988 verandering in met de publicatie van zijn biografie door wielerauteur Herman Laitem. Die leek heel wat in gang te zetten. Zo werd er vanaf de jaren 1990 door bewoners van de Roeselaarse deelgemeente Rumbeke geijverd voor een 'Odiel Defraeye-straat'. Die kwam er in 2006, samen met straatnamen voor andere voormalige lokale renners zoals de eerder vermelde Valeer Ollivier. Bovendien kreeg Defraeye een zaal in het Wielermuseum naar hem genoemd, en werd er werk gemaakt van het klasseren én vervolgens van het renoveren van de wielerpiste die hij in de jaren 1920 in Rumbeke had gebouwd.³⁸ In 2010 werd ook de vereniging 'De Vrienden van Odiel' gesticht, die ijvert voor het herdenken van Defraeyes carrière en er in 2012 in slaagde om een standbeeld voor hem te laten oprichten op het Kerkplein in Rumbeke.³⁹ In al deze initiatieven werd Defraeye niet enkel als een

32 Vanwalleghem, *De erfenis*, 64–65; HLN, 17.4.2004; *De Weekbode*, 7.1982; 21.7.1985.

33 Callewaert, 'Inleiding op de expo Leon, Hector en andere Martins', in: *Jaarboek VI*, 15.

34 GVA, 7.4.2000, 1; *Het Nieuwsblad*, 16.9.2002, 15; 6.5.2010, 58; *De Morgen*, 15.5.2004, 4.

35 *De Morgen*, 19.2.2011, 17; 't Pallieterke, 26.1.2011, 1; *Het Nieuwsblad*, 28.2.2003, 1.

36 Bv. A. Strobbe, *De Flandriens van Lotenhulle*, (Lotenhulle-Poeke 1985); J-M. Schepens, *Arthur 'El Toro' Decabooteer. Een Flandrien uit de sixties* (Gavere 2007).



Een feest van lokale én Vlaamse identiteit: Rekkem als Dorp van de Ronde in 2013.

37 *De Standaard*, 15.5.2003, 14; *Het Nieuwsblad*, 29.3.2004, 17.

38 Laitem, *Een vergeten Belg*. In 2012 heruitgegeven als *Odiel Defraeye fenomeen* (Gent 2012). 'Petitie voor Odiel Defraeye-straat', in: *Jaarboek VI* (Roeselare 2005) 149–50; *Het Nieuwsblad*, 16.4.2004, 15; *Rechtstreeks* 38 (oktober 2006) 10. De piste werd op 30 juni 2012 ingehuldigd als 'Wielerpiste Defraeye-Sercu' (<http://defraeye-sercu.be/>, 8.8.2014). Aangrenzend ligt de 'residentie Odiel Defraeye'.

39 'Inhuldiging beeld.' <http://www.odieldefraeye.be/site/blog.php?i2=50> (8.8.2014).

Vlaamse wielervedheid voorgesteld, maar werden vooral zijn intieme banden met de lokale gemeenschap benadrukt. De website van De Vrienden van Odiel besteedt bijvoorbeeld uitgebreid aandacht aan het dorpsleven uit Defraeyes tijd.⁴⁰

40 <http://www.odieldefraeye.be/site/blog.php?i2=10> (6.8.2014).



Dirk Lievens is de drijvende kracht achter tal van Rumbeekse herinneringsinitiatieven rond Odiel Defraeye. Hij is stichtend voorzitter van De Vrienden van Odiel, waarbij onder meer via De Doos van Odiel geld werd ingezameld om een standbeeld te kunnen realiseren op het Rumbeekse Kerkplein. De Vlaamse én lokale verankering van Defraeye bleek ook naar aanleiding van de inhuldiging van dat standbeeld zelf op 30 juni 2012: naast de Vlaamse werd ook de Rumbeekse vlag ostentatief uitgespreid (foto Pascal Delheye). Ook na het feestjaar 2012 wordt geprobeerd om verdere herinneringsinitiatieven te realiseren. Zo werd in 2014 in samenwerking met tennisvereniging RISTA de 'Vergaderzaal Odiel Defraeye' ingehuldigd.

Het profiel van de initiatiefnemers van dergelijke herinneringspraktijken komt overeen met hun sterk lokale karakter. Heemkundige kringen, sportclubs of speciaal in het leven geroepen verenigingen, soms ondersteund door het lokale bestuur, zijn hier de drijvende krachten.⁴¹ In Roeselare kwamen vele gedenktekens voor Defraeye er na initiatieven van lokale bewoners, die daarbij ook vaak kritiek leverden op de in hun ogen gebrekkige inzet van het stadsbestuur voor het herdenken van het wielerverleden. Tegelijk was die wielergeschiedenis voor andere lokale politici een terrein om zich op te profileren. Zo was – en is – de Roeselaarse CD&V-politicus Dirk Lievens een spilfiguur in veel van de initiatieven die er ter herdenking van Defraeye werden genomen. Soms zijn ook familiale verwantschappen daarbij van belang. Zo is de uitgeweken Roeselarenaar Herman Laitem – ‘openbaarder’ van Defraeye en voorvechter voor een wielermuseum in Roeselare – gehuwd met de kleindochter van de broer van Odriel Defraeye.

41 *Het Volk*, 18.3.1996; Smeets en Van Houdt, *Versteende*, 158–163.



Het standbeeld van Odriel Defraeye werd op 30 juni 2012 ingehuldigd te Rumbeke, symbolisch tussen de kerk en het café Oud Stadhuis Rumbeke. Naast tal van Roeselaarse politieke prominenten, waren ook bloedverwanten van Odriel Defraeye aanwezig. Jules Vandergunst (uiterst rechts) is voorzitter van de Vrienden van het Wielermuseum en sinds 16 maart 2013 ook voorzitter van Wielerbond Vlaanderen (foto Pascal Delheye).

Tegelijk was die wielergeschiedenis voor andere lokale politici een terrein om zich op te profileren

De discussie die in 2005 ontstond rond de oprichting van het standbeeld voor ‘flandrien’ Briek Schotte in Waregem biedt een bijkomend voorbeeld van die lokale draagkracht. Schotte woonde gedurende een groot deel van zijn leven in Desselgem, een Waregemse deelgemeente. Toen het stadsbestuur besliste om het nieuw standbeeld voor Schotte niet in Desselgem te plaatsen maar in het stadscentrum, rees er protest: enkele bewoners van de deelgemeente verenigden zich in de actiegroep ‘De Vrienden van Briek Schotte’, en eisten dat Schotte ook

een gedenkteken in Desselgem zelf kreeg. Voor hen was Schotte een 'echte Desselgemenaar', een eenvoudig volksmens die nauw verbonden was met het lokale leven. Resultaat: naast het standbeeld in het stadscentrum van Waregem kwam er in december 2005 ook in Desselgem een gedenkteken, als eerbetoon aan 'de verbondenheid van de Desselgemnaars met onze Flandrien.'⁴²

Wielererfgoed, commercie en marketing

Net omwille van die grote aantrekkingskracht als nostalgisch gegeven en symbool van Vlaamse én lokale identiteiten hebben veel van deze net aangehaalde herinneringspraktijken echter niet altijd het herdenken van dat wielerverleden tot voornaamste of enige doel. Zowel het Wielermuseum als het CRVV hebben ook een sterk ontwikkelde toeristisch-recreatieve en commerciële spirit. Zo geeft het CRVV de toeristische fietstochten die ze in de omgeving organiseert een *retro*-tintje door een veelvuldig gebruik van de term 'flandrien', en verkoopt ze imitaties van historische wielertuitjes in haar museumwinkel.⁴³ Ook het Wielermuseum rijdt zich mooi in de kijker met de bijvoorbeeld zelf ontworpen wielertuitjes *Ceci n'est pas un Flandrien*, een 'terroir-koers-kookboek', etc. Beide wielererfgoedcentra richten zich daarmee op het aanzwengelen van het toerisme in hun streek, iets waarop zeker in het Wielermuseum zwaar wordt ingezet door het stadsbestuur, dat nu volledig gewonnen is voor de exploitatie van het stedelijke wielerverleden, en Roeselare als 'wielersstad' wil promoten.⁴⁴ Organisatoren van wielervedstrijden als *Flanders Classics* maken evenzeer veelvuldig gebruik van dat populaire wielerverleden om hun wedstrijden een authentiek, 'echt Vlaams' cachet te geven, bijvoorbeeld in televisiereclames zoals die voor Gent-Wevelgem, waarbij historische zwart-wit beelden overgaan in hedendaagse opnames.⁴⁵ Zelfs lokale initiatieven hebben vaak een commerciële of toeristische insteek. Zo werd de renovatie van de voormalige piste van Defraeye in Rumbeke gedragen door een lokale koersgekke bouwpromotor, terwijl de 'Dorpen van de Ronde' in het in herinnering roepen van hun wielerverleden een uitgelezen mogelijkheid zien om zich toeristisch te profileren. Oprechte trots op of identificatie met het 'eigen' wielerverleden gaan zo hand in hand met commerciële en/of toeristische opportuniteiten.

Die exploitatie als consumptieartikel of marketingstrategie maakt dat dat Vlaamse wielerverleden soms ook een vorm van entertainment wordt. Een mooi voorbeeld daarvan is de zogenaamde 'Retroronde' die het CRVV sinds 2007 organiseert, een evenement waarbij deelnemers op historische fietsen en – imitaties van – rennerskledij een parcours door de Vlaamse Ardennen afleggen. Hoewel het CRVV geïnteresseerd is met de slagzin 'Keer terug naar het tijdperk van de Flandriens', gaat het bij deze en andere retro-wielervedstrijden die de laatste jaren in Vlaanderen worden gehouden natuurlijk niet om een accurate evocatie van het verleden.⁴⁶ Vooral het beleven van een fijne dag staat centraal: erfgoed wordt hier plezier en ontspanning. Niet dat het wielerverleden daarmee een vreemde eend in de bijt is. Een sterk huwelijk tussen erfgoed, commercie en toerisme is immers een kenmerk van de hedendaagse historische cultuur. Meer nog, het is misschien net dankzij deze praktijken dat de interesse in het Vlaamse wielerverleden nog verder wordt gestimuleerd. Bovendien is er hier in zekere zin ook sprake van continuïteit met het eerdere gebruik van het wielerverleden door organisatoren van wedstrijden of de sportpers. Wielrennen is een in wezen sterk commerciële sport, en dat blijft zich tonen in de herinneringscultuur die zich errond ontwikkeld heeft.

42 *Het Volk*, 24.3.2005, 17; 5.12.2005, 12 (citaat); *Het Nieuwsblad*, 14.9.2004, 15.

43 <http://www.crvv.be/nl/crvv/activiteiten/degoudenflandrien> (6.8.2014); 'Dankreceptie en Jaarboek IV-2002', in: *Jaarboek V*, 41.



Sfeerbeeld uit de 'Retro-Ronde' van 2010, een organisatie van het Centrum Ronde van Vlaanderen.

44 *Tourism Flemish Ardennes 2010* (Ronse 2010) 3; *Roeselare. Meerjarenplan 2014–2019* (Roeselare 2014) 44–49 (<http://www.roeselare.be/media/documenten/bestuur/bestuursdocumenten/M14.pdf>).

45 *Canvas*, 24.03.2011.



Lokale gevoeligheden en trots: het gedenkteken voor Briek Schotte te Desselgem.

46 <http://www.crvv.be/nl/crvv/activiteiten/retroronde> (6.8.2014).

Besluit

De sterk toegenomen aandacht voor het Vlaamse wielerverleden combineert nostalgie naar een verdwenen 'gouden periode' van sport en maatschappij met ideeën van zowel Vlaamse als lokale identiteit, én met uitgesproken toeristische of commerciële doelstellingen. Dat leidt tot een breed gedragen, dynamische herinneringscultuur die zich toont in een divers geheel aan praktijken. Voormalige renners lopen weinig risico vergeten te worden. Er wordt zelfs actief voor geijverd dat ze straten naar hen vernoemd krijgen.⁴⁷ In die zin hebben lokale erfgoedwerkers hier een vruchtbaar domein om zich te profileren. Toch brengt deze herinneringscultuur net omwille van haar levendigheid ook valkuilen met zich mee. Zo zorgen het belang van commercie en haar functie als symbool van Vlaamse én lokale identiteiten ervoor dat dit wielerverleden ook uitermate vatbaar is voor een gepolijste, geïdealiseerde voorstelling, die zich beperkt tot heroïsche verhalen over 'glorierijke' renners en wedstrijden.

Er bestaat zo een spanningsveld tussen het 'aantrekkelijk' presenteren van dit wielervergoed (als 'entertainment' of als basis van Vlaamse of lokale identiteit) enerzijds en het bekomen van een beter begrip van dat erfgoed anderzijds. Nochtans moeten beide mogelijk zijn. Een mooi voorbeeld daarvan is het onderzoek dat de auteurs van dit artikel recent voerden naar de stichter van de Ronde van Vlaanderen. Tot voor kort werd aangenomen dat Karel van Wijnendaele, als hoofdredacteur van *Sportwereld*, in 1913 ook de belangrijkste oprichter van die wedstrijd was, een verhaal dat steeds weer werd gekopieerd – als een soort fundament van Vlaanderen als 'historische wielernatie' – zonder de authenticiteit ervan vast te stellen. Door terug te grijpen naar originele bronnen zoals de sportpers konden we echter aantonen dat niet Van Wijnendaele maar zijn collega en directeur van *Sportwereld*, Léon van den Haute, initieel de drijvende kracht achter de wedstrijd was.⁴⁸

Wie iets wezenlijks wil toevoegen aan onze kennis van het wielervergoed, kijkt beter verder dan die vaak met veel commerciële flair verkochte 'canon'. Zeker lokale projecten rond wielervergoed doen er goed aan om de geschiedenis van de plaatselijke verankering van die wielersport in beeld te brengen, zoals de schrijvers dezes reeds probeerden voor Roeselare en omgeving vóór circa 1960. Door terug te grijpen naar bij uitstek lokale bronnen zoals plaatselijke perstitels, archieven van wielersclubs en wedstrijdorganisatoren of interviews met nog levende tijdgenoten kan er zo tot een geschiedenis worden gekomen die het belang van dat wielervergoed niet enkel opnieuw in de verf zet, maar ook de historische voedingsbodem daarvoor voor het voetlicht brengt.⁴⁹

47 M. Beyen, 'Alleen nog maar een straatnaam? Verzetshelden in de Wilselse herinneringspolitiek', *Tijd-Schrift* 2/1 (2012) 22–35.

48 Knuts en Delheye, 'Journalistieke mythografie ontkracht: niet Van Wijnendaele maar Van den Haute is de vader van de Ronde van Vlaanderen', *Etappe* 2 (2013) 16–21.

49 Idem, 'Identiteiten'.

Beredeneerde bibliografie

Het onderzoek naar het collectieve geheugen en de herinneringscultuur heeft een respectabele traditie. Brede analyses als Raphael Samuel's *Theatres of Memory* (Londen 1999) of David Lowenthal's *The past is a foreign country* (Cambridge 1985) bieden een goed startpunt voor het begrijpen van de grote ontwikkelingen in dit veld. In het Nederlandse taalgebied is er de uitgebreide studie van de Nederlandse historische cultuur door Kees Ribbens, *Een eigentijds verleden: alledaagse historische cultuur in Nederland, 1945–2000* (Hilversum 2002) en de bijzonder informatieve bundel samengesteld door Rob van der Laarse, *Bezeten van vroeger. Erfgoed, identiteit en musealisering* (Amsterdam 2005). Voor België heeft met name Jo Tollebeek ('De conjunctuur van het historisch besef', in: B. Raymaekers en G. Van Riel (red.), *De horizonten van weten en kunnen* (Lessen voor de XXI^e eeuw; 8) (Leuven 2002) 167–193) een nuttige introductie tot deze thematiek gepubliceerd. Recent verscheen ook een goed overzicht van de uitdagingen van de publieksgeschiedenis door Gita Deneckere en Bruno De Wever ('Publieksgeschiedenis in Vlaanderen. Tussen erfgoed, herinnering en media', in: A. Van Nieuwenhuysse en S. De Schampheleire (red.), *Geschiedenis: zijn werk, zijn leven. Huldeboek René De Herdt* (Gent 2010) 59–72).

Het sportverleden als thema binnen dit domein is er in de laatste twee decennia sterk op vooruit gegaan. Terwijl een beperkt aantal studies daarvoor al kwesties als de omgang met het verleden in sportmusea verkende (G. Redmond, 'A Plethora of shrines: sports in the museum and hall of fame', *Quest* 19 (1973) 41–48; E. Snyder, 'Sociology of Nostalgia: Sport Halls of

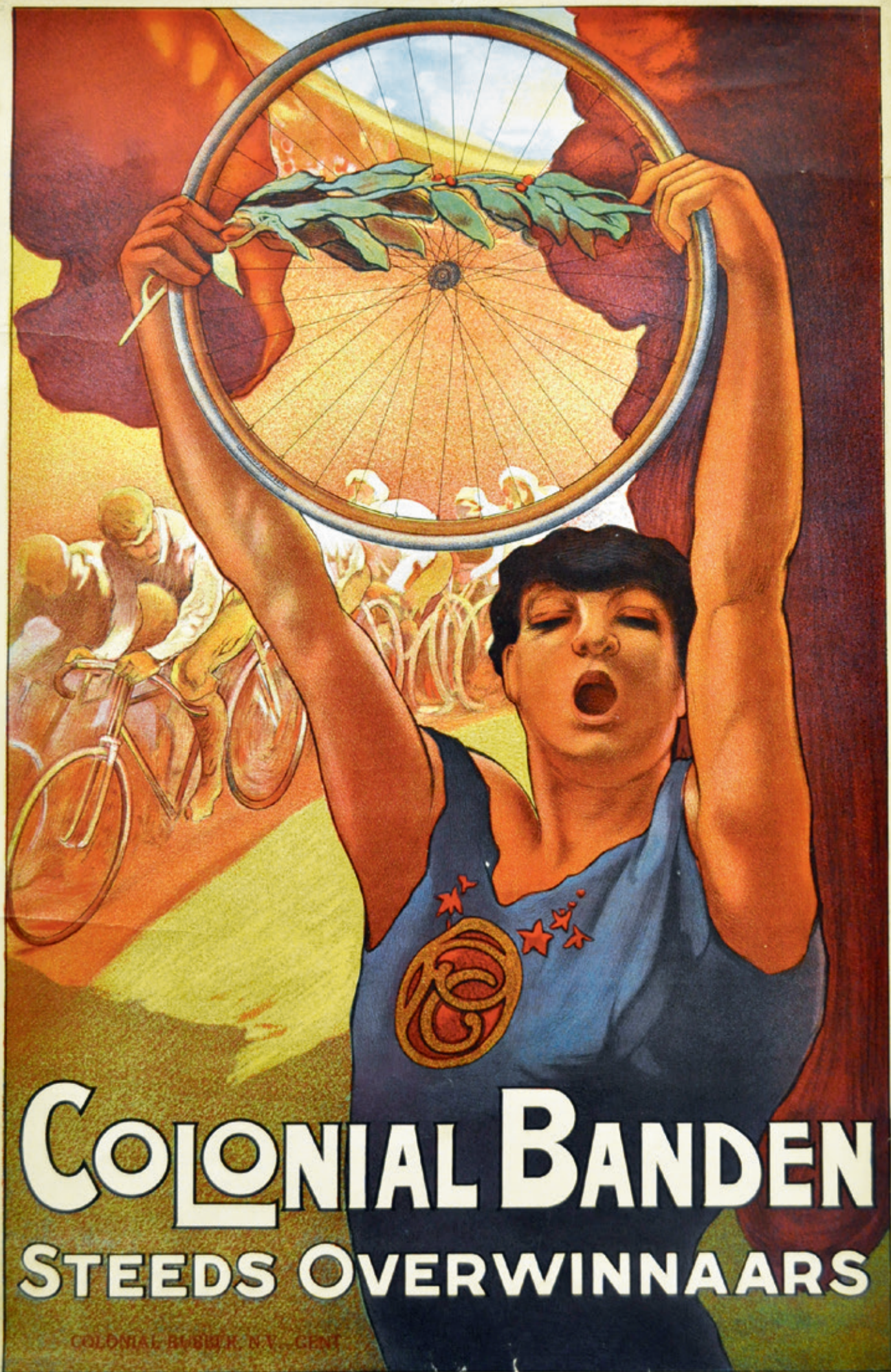
Fame and Museums in America', *Sociology of Sport Journal* 8 (1991) 228–238; W. Vamplew, 'Facts and artefacts: Sports historians and Sports museums', *Journal of Sport History* 25 (1998) 268–282), zien we recent een sterke toename in aandacht, met nieuwe studies naar de plaats van sport in musea (M.G. Phillips (red.), *Representing the sporting past in museums and halls of fame* (Londen 2012)), maar ook naar bijvoorbeeld de omgang met het eigen verleden in het sterk geprofessionaliseerde en gecommmercialiseerde Britse voetbal van de jaren 1990 (M. Johnes en R. Mason, 'Soccer, public history and the national football museum', *Sport in History* 23 (2003) 115–131; D. Russell, "'We all agree, name the stand after Shankly": cultures of commemoration in Late Twentieth-Century English football culture', *Sport in History* 26 (2006) 1–25), de banden tussen het sportverleden en lokale of nationale identiteitsvorming (T. Brabazon, *Playing on the periphery: sport, identity and memory* (Londen 2006)) of de commerciële en toeristische exploitatie van dat verleden (B.J. Gilley, 'Cycling Nostalgia: authenticity, tourism and social critique in Tuscany', *Sport in History* 34/2 (2014) 340–357).

Die vooral Angelsaksische sporthistorische ontwikkeling heeft in België pas recent enige weerslag gekregen. Zo hadden de initiatiefnemers van een project rond de Belgische 'plaatsen van herinnering', ook oog voor het wielerverleden (Derez, 'Roubaix'). Het eerste doctoraatsproject dat integraal aan de sociaal-culturele geschiedenis van het fietsen en wielrennen werd gewijd, werd pas in 2010 opgestart en in 2014 verdedigd (Knuts, *Converging*). In die doctoraatsverhandeling zijn ook elders gepubliceerde studies opgenomen, zoals een breed overzicht van de Belgische fietsgeschiedenis van de jaren 1860 tot nu (Knuts, Delheye en Vanysacker, 'Wentelende wielen: anderhalve eeuw fietsen en wielrennen in Vlaanderen', in: *Vlaanderen fietst!* 15–70). Laat het vooral een pleidooi zijn voor verder academisch onderzoek over dit intrigerende thema.

Biografie

Stijn Knuts (stijn.knuts@faber.kuleuven.be) studeerde cultuurgeschiedenis aan de KU Leuven. In 2014 promoveerde hij tot doctor in de bewegingswetenschappen op een proefschrift over de sociale en culturele geschiedenis van het fietsen en wielrennen in België vóór de Tweede Wereldoorlog, getiteld *Converging and competing courses of identity construction: shaping and imagining society through cycling and bicycle racing in Belgium before World War Two*. Momenteel is hij actief als wetenschappelijk medewerker in de Onderzoeksgroep Sport- en Bewegingsbeleid (KU Leuven) en aan het Centrum voor Lokale Politiek (UGent).

Pascal Delheye studeerde lichamelijke opvoeding, sportmanagement en geschiedenis aan de KU Leuven en de Université Claude Bernard (Lyon). In 2001 werd hij Aspirant van het Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek – Vlaanderen. Zijn doctoraatsonderzoek over de verwetenschappelijking van de lichamelijke opvoeding werd bekroond met de Young Investigators Award van het European College of Sport Science. Na postdoctoraal onderzoek aan de KU Leuven en de University of California, Berkeley (VS), werd hij in 2008 professor aan de KU Leuven, waar hij onder meer sportgeschiedenis doceert. In 2014 redigeerde hij *Making Sport History: Disciplines, Identities and the Historiography of Sport* (Routledge, London & New York).



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 wielersstudies.¹ 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.²

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.³

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 Hogeponstraat 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.⁴ 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).⁵ 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.⁶

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.⁷ 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'.⁸ 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.⁹ 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'.¹⁰

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!¹¹

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^{de} 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. Samenschatting 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^{de} 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 geclassificeerd 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.¹²

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.¹³

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.¹⁴ 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.¹⁵ 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).¹⁶ 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.¹⁷

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 wielersclub *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.¹⁸ 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.¹⁹

De toenmalige wielersclubs 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 wielervereniging 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'.²⁰ 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.²¹

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.²² 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.²³ 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.²⁴

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.

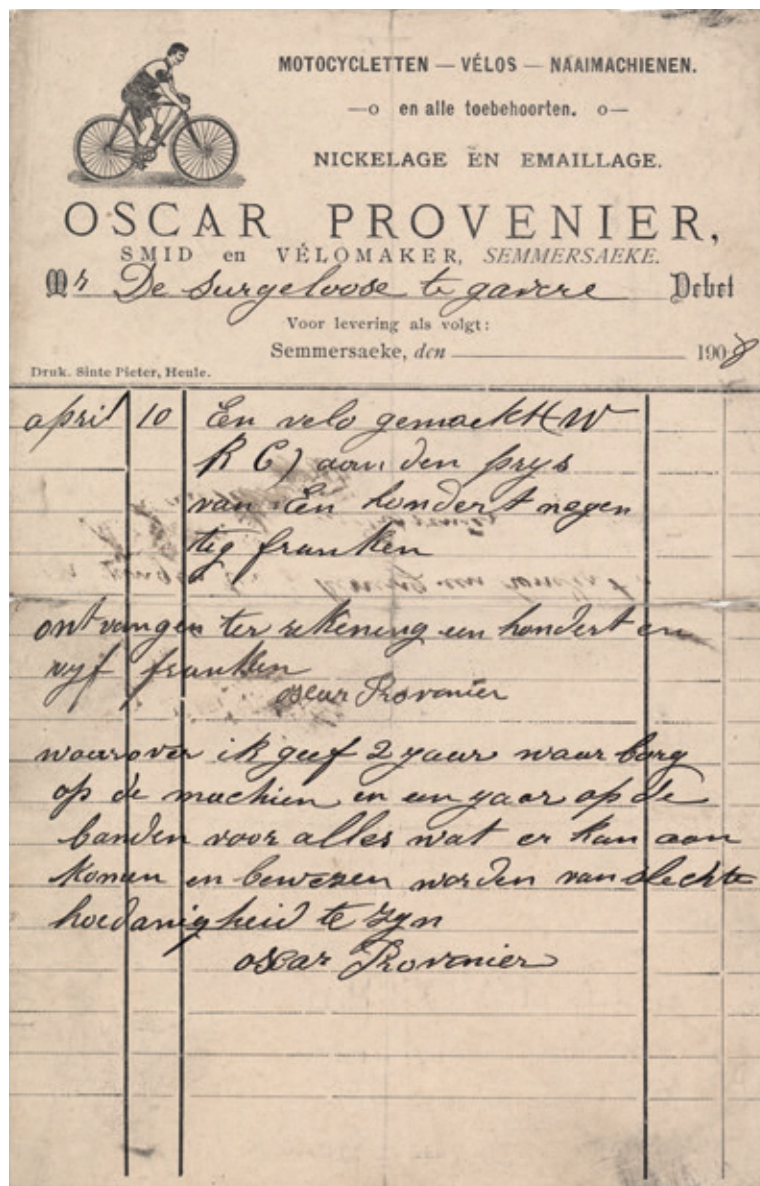
23 SAO, Archief van Joseph Devos, procureur des konings te Oudenaarde, 1914–1918 (dagboek) en Algemeen Rijksarchief Brussel, Fonds Archives Services Patriotiques, P.45.

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'.²⁵ 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).²⁶

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.²⁷ 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 1900.²⁸ 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.²⁹

Fietsen tellen

Omstreeks 1910 daalde de aankoopprijs 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.³⁰

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.³¹

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.³²

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.³³

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.³⁴ 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.³⁵

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^{de} 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^{de} 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 drukkingsgroepen*, 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. Vanyacker, '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