



'Le souci du pittoresque'. Wielertoerisme en de bescherming van het landschap, 1895-1914

In de jaren 1970 lagen 'groene fietsers' mee aan de basis van een nieuwe sociale beweging, het moderne ecologisme. Honderd jaar daarvoor speelde zich iets af wat vergelijkbaar was. In de jaren 1890 stapten burgers in de steden massaal op de nieuwste uitvinding van toen, de safety bicycle of moderne fiets. Ze maakten uitstapjes naar het omliggende platteland en herontdekten de bucolische schoonheid van ongerepte groene landschappen. Maar ook toen al werden die landschappen bedreigd door mijnontginningen, industriële uitbatingen of gewoon menselijke hebzucht. En ook toen riep dat protest op. De fietsers waren bij de eersten die hun stem verhieven. In dit artikel behandelen we achtereenvolgens drie aspecten van dit fenomeen. Eerst bekijken we de komst van de fiets en de geboorte van een 19e-eeuwse Belgische fietsersbeweging, het cyclisme in de woorden van de tijdgenoten. Daarna gaan we op zoek naar de culturele wortels van deze beweging, de motieven, dromen en ambities van de eerste fietsers. Als invalshoek gebruiken we de strijd tussen twee rivaliserende fietsersorganisaties, de Ligue Vélocipédique en de Touring Club. Ten slotte leggen we een brug naar een bredere culturele beweging in de toenmalige samenleving, van burgers die ijverden voor de bescherming van pittoreske landschappen en van heroïsche monumenten. Die was een verre voorloper van de ecologische beweging, waar de cyclisten intens bij betrokken waren. Ook toen al bestond er een band tussen fietsen en milieubewustzijn, maar die band was eerder esthetisch dan ideologisch.

Ontwikkeling van de fiets als technisch artefact

Als technisch artefact is een fiets in essentie een plank met twee wielen eraan. Om van daaruit tot een voertuig te komen zijn twee systemen noodzakelijk: een besturings- en een aandrijvingsmechanisme. Daarnaast waren een schokbrekings- en een transmissiemechanisme nuttig om aan de fiets een bredere sociale basis te geven van potentiële gebruikers.

Socialistische Veloclub Edegem, jaren 1920 (Amsab-ISG, Gent)

Bij de Franse adel op het einde van de 18e eeuw doken voor het eerst toepassingen op van een tweewieler, de zogenaamde *célèrifère*, in Engeland *hobby horse* geheten. Het waren primitieve loopplanken, vaak kunstig afgewerkt als houten dierenvorm, tot jolijt van de welstellenden en hun kinderen. Een Duitse student koetstechniek aan de universiteit van Heidelberg, baron Karl von Drais, introduceerde in het begin van de 19e eeuw het stuur. Zijn houten *Laufmaschine* was de directe voorloper van de fiets. Deze *draisienne* werd in de volgende decennia erg populair bij Engelse jongelui in een verbeterde, metalen versie, toepasselijk *bone-shaker* genaamd.

In het begin van de jaren 1860 plaatste de Parijse smid Pierre Michaux zwingels op het voorwiel van de *draisienne* van zijn zoon Ernest zodat het tuig met de voeten kon voortbewogen worden zonder dat de bestuurder de grond raakte. De trapper was geboren. Michaux slaagde erin zijn fiets te commercialiseren, en tegen 1869 waren er reeds vier fietsfabrieken actief in Frankrijk. De *vélocipède* van Michaux, voorzien van stuur en pedalen, was technisch gesproken de eerste echte fiets. Hij verschaftte aan jonge Fransen de sensatie zich sneller te kunnen voortbewegen dan te voet, op eigen kracht, zonder zich te laten dragen of trekken door paard of hond. Om nog sneller te kunnen gaan, werd het voorwiel steeds groter gemaakt. De pedalen waren immers direct op de as van dit wiel bevestigd, hoe groter de diameter van dit wiel hoe meer afstand er kon worden afgelegd met één pedaalbeweging. Tegelijk werd het achterwiel steeds maar kleiner om gewicht te besparen. Zo ontstond het majestueuze beeld van de hoge bi (van *bicycle* of tweewieler).

In de jaren 1880 werden door Engelse fietsfabrikanten verbeterde fietsmodellen op de markt gebracht met pittige namen als The Rover, The Pioneer en The Kangaroo. Ze introduceerden een overbrengingssysteem voor de trapbeweging door middel van een ketting of via trapplanken. Deze overbrenging liet toe pedalen en zadel achter het voorwiel te plaatsen, op een fietskader, waardoor het zwaartepunt lager kwam te liggen en de stabiliteit van de fiets sterk toenam. Een groot probleem bij de hoge bi was immers het gevaar voor valpartijen. Niet enkel was er nogal wat behendigheid vereist om bovenop de fiets te geraken – het zadel bevond zich soms twee meter boven de grond – maar de hoge bi was ook bijzonder gevoelig voor schokken. Het vergde een aanzienlijke sportieve aanleg om de oneffenheden op de weg op te vangen en regelmatig ging een bestuurder over de kop. Geen wonder dat de nieuwe modellen *safety bicycles* werden genoemd. Het gemak waarmee zij konden bestuurd worden, zette de deur open naar een bredere sociale basis voor de wielerbeweging.

Anderzijds mag de sportieve en esthetische uitstraling van de hoge bi niet over het hoofd gezien worden. Doorgewinterde fietsfanaten en *sporting men* keken neer op de lage *bicyclette*, in hun ogen een ridicuul en vulgair toestel. De weerstand tegen de kleine nieuwkomer die zulke superieure sportieve prestaties leverde was groot, in die mate dat aan *bicyclettes* vaak de toegang tot wielervedstrijden werd geweigerd. De commerciële introductie van John Dunlops luchtband in 1889 luidde het einde in van het tijdperk van de hoge bi. De *bicyclette* werd nu wel bijzonder

comfortabel, en onklopbaar in wedstrijden. In de eerste helft van de jaren 1890 steeg het aantal fietsbezitters aanzienlijk, en verdween de hoge bi definitief.¹

De eerste fietsclubs

1869 was een wonderjaar voor het cyclisme. In Frankrijk en Duitsland werden de eerste fietsclubs opgericht, terwijl in het Londense Crystal Palace de eerste piste-wedstrijd werd gereden. België bleef niet lang achter. In april 1869 vond in Gent reeds een fietswedstrijd plaats, ingericht door de fietsersvereniging Sport Vélocipédique Gantois, waarover helaas niets meer vernomen werd. In Brussel bewoog ook iets. Op 1 juni 1869 riepen twee wielierliefhebbers hun geestesverwanten bijeen in de Naamsstraat: de Véloce Club Bruxellois was geboren. De stichters waren Charles Ladrangé, die een constructieatelier had in Brussel en als eerste in België fietsen was gaan bouwen, en Arthur Etienne, zoon van een meubelfabrikant. Overigens had de stad Brussel reeds op 15 februari een eerste fietsreglement goedgekeurd.²

De Véloce Club organiseerde op 25 juli 1869 in Brussel zijn eerste wedstrijd. Het programma en het reglement waren geïnspireerd op de paardenrennen, die overal tot model dienden voor de eerste wieleronthoening. Datzelfde jaar volgden nog wedstrijden in Luik (19 september) en Sint-Gillis (10 oktober). Op 7 november nam een Belgische renner deel aan de eerste internationale wielerskoers, Parijs-Rouen. De fietsclub verdeelde zijn tijd tussen wedstrijden en uitstappen. In clubverband werden excursies georganiseerd in de omgeving van Brussel. Omwille van haar ervaring in het organiseren van wielervedstrijden werd de vereniging regelmatig gevraagd door gemeentebesturen om koersen te komen organiseren.

EERSTE WIELERCLUBS IN BELGIË, 1869-1889

1869	Véloce Club Bruxellois
1882	Antwerp Bicycle Club
1882	Véloce Club de Louvain
1882	Amateurs Cyclistes Verviétois
1882	Véloce Club Montois
1882	Union Vélocipédique de Bruxelles
1882	Cyclist Club de Bruxelles

Na 1882, o.m.:

1883	Bicycle Club Namurois
1883	Sport Vélocipédique Louvaniste
1884	Liège Cyclist's Union
1885	Véloce Club Gantois
1883	Fédération Vélocipédique Belge
1889	Ligue Vélocipédique Belge

Bron: F. LAUTERS, *Les débuts du cyclisme en Belgique (Souvenirs d'un vétéran)*, Brussel: Office du publicité, 1936, p. 56-57.

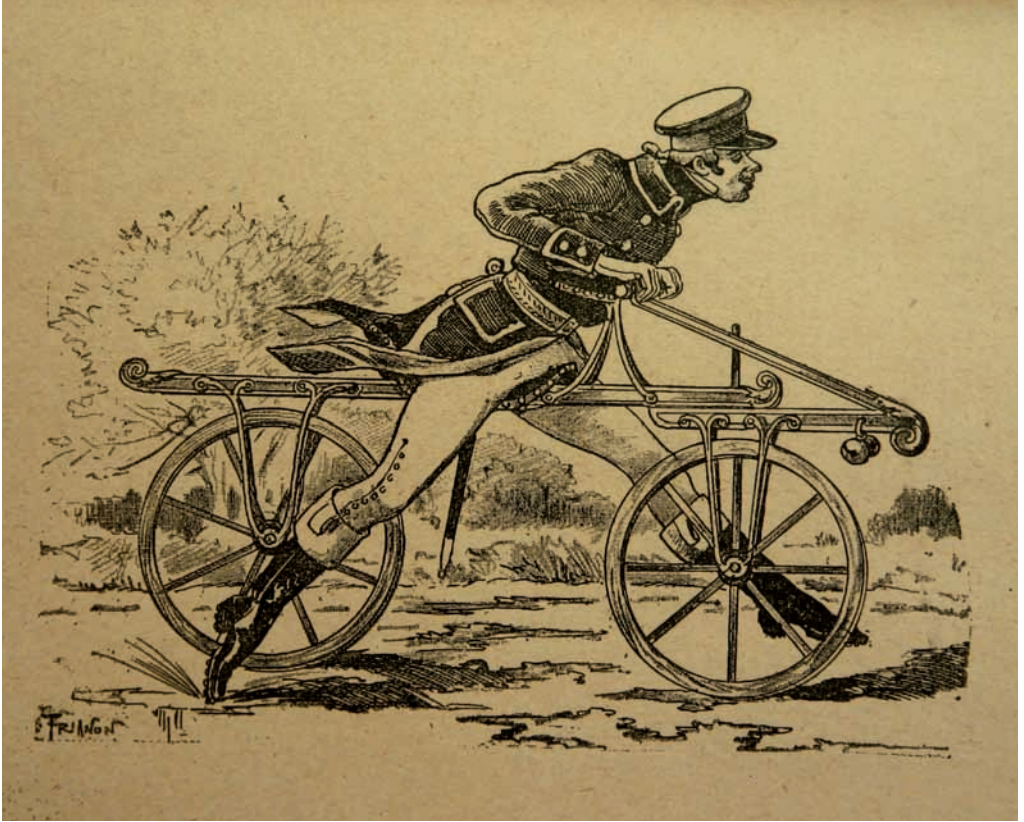
Wanneer in 1881 in Frankrijk de Union Vélocipédique de France werd opgericht, een koepel van twaalf Franse clubs, kon Brussel niet achterblijven. Omdat een koepel het bestaan van meerdere clubs veronderstelde, besloot de Véloce Club om fietsclubs in andere Belgische steden op te richten. In 1882 kwamen clubs tot stand in Antwerpen, Leuven, Verviers en Bergen. Intussen onderging de Brusselse club zelf een dubbele afscheuring, zodat er op het einde van dat jaar zeven wielersclubs in België waren. Op dat moment nam de bekende Brusselse fietser Emile De Ligne, via het door hem nieuw gestichte fietsblad *Le Véloce Belge*, het initiatief om een koepel van fietsclubs op te richten. Op 21 januari 1883 werd de Fédération Vélocipédique Belge boven de doopvont gehouden, met deelname van zes van de zeven Belgische wielersclubs (Verviers was afwezig).³

Helaas, de Fédération slabakte, kon geen nieuwe clubs aantrekken, en werd zelf het voorwerp van een afscheuring toen begin 1886 in Gent een nieuwe, concurrerende wielersfederatie werd opgericht. Deze luisterde naar de naam Vlaamse Wielrijderskring, en had als doel de wielersport aan te moedigen in België, en dan voornamelijk in Vlaanderen. Ze was aangesloten bij de Cyclist Touring Club van Londen, en had enkele Engelsklinkende namen in het bestuur. Van de Vlaamse uitdager werd evenwel verder niets meer vernomen. De Fédération Vélocipédique werd enkele jaren later het slachtoffer van een fundamenteel conflict over de vraag of er beroepsrenners mochten deelnemen aan de burgerlijke amateurwedstrijden, en viel uit elkaar. In 1889 werd door enkele vooraanstaande personen uit het cyclisme een nieuwe eengemaakte koepel boven de doopvont gehouden, de nog steeds bestaande Ligue Vélocipédique Belge, of Belgische Wielrijdersbond zoals hij later werd genoemd.⁴

De komst van de Touring Club

Op een heel ander vlak waren intussen in het buitenland onweerswolken komen opzetten. Dit waren de jaren van de comfortabele *safety bicycle*, die een veel breder publiek aansprak. In de eerste helft van de jaren 1890 breidde het fietserslegioen uit van een elite van *sporting men* naar de veel bredere massa's van de *touristes*. Een nieuw conflict brak uit, de nieuwkomers waren niet in koersen geïnteresseerd, maar in excursies. In 1878 was reeds in Engeland een Cyclists' Touring Club opgericht, en in Duitsland in 1885 de Allgemeine Radfahrer Union, voorloper van de Deutscher Touren Club. Toen vervolgens in 1890 in Frankrijk de Touring Club de France werd opgericht, begon er zich ook in België iets te roeren. Na Engeland, Duitsland, en onmiddellijk na Frankrijk en Italië, ontstond in België de vijfde touringclub.⁵

Het invloedrijke fietstijdschrift *Le Cycliste Belge*, dat zich onafhankelijk van de Ligue Vélocipédique opstelde, berichtte op 19 maart 1891 over een toeristenclub die in Brussel in oprichting zou zijn. Rond diezelfde tijd verscheen in het blad een reeks artikels onder de titel *La question des routes* van de hand van de Oostendse leraar Roger de Goeij. Op 9 juli 1891 ging deze laatste over tot het oprichten van



Loopfiets van baron Von Drais, eerste helft 19e eeuw (Universiteitsbibliotheek Gent)

een tweede fietskoepel in België, de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes, die zich uitdrukkelijk naar de fietstoeristen richtte en weldra bleek aan te slaan. Bij de Ligue Vélocipédique gingen de alarmbellen over. Het bestuur greep in en slaagde er begin 1892 in de nieuwe vereniging te overtuigen tot een fusie. Enkele jaren later stierf de Ligue Nationale een stille dood in de armen van de oude fietskoepel. De aanval was afgeslagen.⁶

In 1893 nam Henri Bossut, directeur van *Le Cycliste Belge*, een nieuw initiatief. In feite bestond er al een zekere aanwezigheid van een touringclub in België. De Touring Club de France had immers een Belg, Charles de Reine, aangesteld tot 'consul' voor België, en deze was erin geslaagd om een aantal Belgen lid te laten worden van de Touring Club de France. In 1893 nam de Reine ontslag, en werd opgevolgd door Bossut. Deze lanceerde onmiddellijk het idee om een Belgische touringclub te beginnen. Maar Bossut was een twistzieke en controversiële figuur in het Belgische wielervedje en hij slaagde er niet in om een initiatief van de grond te krijgen.⁷

Het stille winterseizoen leende zich over het algemeen uitstekend tot samen-zweringen en revolutionaire vergaderingen in het jonge burgerwereldje van het cyclisme, zo ook in de winter van 1894 op 1895. In november verzamelde een jonge luitenant en lid van de fietsbrigade van het leger, Gaston Beirlaen, enkele vrienden in zijn Brusselse appartement voor een stoutmoedig initiatief. Vanaf januari 1895 begon hij in zijn columns in *Le Cycliste Belge* langzaam maar zeker de gedachte aan een Belgische touringclub te ontwikkelen.⁸ Op 21 februari 1895 verscheen een stuk van zijn hand onder de titel *Touring-Club de Belgique*. Beirlaen argumenteerde dat de Ligue Vélocipédique zijn energie volledig nodig had voor de wielersport, en dat er geen tijd overbleef om de belangen van de fietstoeristen te verdedigen. Daarom stelde Beirlaen voor om naar het voorbeeld van de Touring Club de France een ledenvereniging te stichten die zich op de grote massa van toeristen zou richten en haar ledenaantal zou gebruiken om aanpassingen aan het wegennet en de wetgeving af te dwingen. Daarop verklaarde de auteur de Touring Club de Belgique voor gesticht en stelde hij meteen een voorlopig bestuur voor van zeventien leden, geplukt uit zijn directe kennissenkring. Op 24 maart vond de stichtingsvergadering plaats in Brussel, in aanwezigheid van enkele tientallen geïnteresseerden.⁹

LEDENTALEN LIGUE VÉLOCIPÉDIQUE EN TOURING CLUB, 1893-1896

	Aantal fietsen	Stijging aantal fietsen (%)	Leden LVB	Stijging leden LVB (%)	Penetratie LVB (%)	Leden TCB	Penetratie LVB+TCB (%)
1893	17.153		2000		11,7	-	11,7
1894	27.773	162	3237	162	11,7	-	11,7
1895	46.480	167	5344	165	11,5	4000	20,1
1896	67.692	146	7757	145	11,5	12.500	29,9
1900			10.000			15.000	

Bronnen: N. VAN ZUTPHEN, Sociale geschiedenis van het fietsen te Leuven, 1880-1900. In: L. VAN BUYTEN e.a. (red.), *Fiets en film rond 1900. Moderne uitvindingen in de Leuvense samenleving*, Leuven: Vrienden Stedelijke Musea, 1981, p. 121; *Revue Vélocipédique Belge*, 02/04/1893, p. 595, 01/08/1895, p. 287 en 31/10/1895, p. 495; *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1897; *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 12/1895, p. 53; *Le Véloce*, 16/10/1900, p. 1.

De Ligue Vélocipédique, die het gevaar beseftte, reageerde furieus: “*Het is goedkope na-aperij en mocht de goede La Fontaine in onze tijd geleefd hebben, dan denk ik dat hij dat beginnende clubje ‘de koekoek van het cyclisme’ zou hebben genoemd.*” Maar de ploeg van *Le Cycliste Belge* zag zijn kans schoon. Terwijl de Ligue Vélocipédique in het seizoen van 1895 een ware *guerre des clubs* uitriep, stapte het nieuwe, steeds talrijker wordende fietserspubliek massaal naar de nieuwe toeristenvereniging. De Touring Club dicteerde de verhoudingen en verdrong de Ligue Vélocipédique uit

het toeristische veld. De laatste zou uiteindelijk enkel nog als een zuivere sportbond achterblijven.¹⁰

De opkomst van de Touring Club in het cyclisme anno 1895, en zijn snelle succes, vraagt om een verklaring. Wat was er gaande in het cyclisme, dat een nieuwe vereniging die nog niets bewezen had en zich beperkte tot wielertoerisme op zo'n korte tijd zo'n massale aanhang kon winnen? Uit onderzoek is gebleken dat de welgestelde stedelijke burgers die fietsen aanschaften in het Frankrijk van de jaren 1890 dit niet deden om mee naar het werk te rijden, maar evenmin om mee te gaan koersen. De hoofdbezigheid van deze fietsers was *touring* doorheen het herontdekte Franse platteland. Was het cyclisme in deze periode van aanschijn aan het veranderen, haalde het *touring* de bovenhand op het *sporting*?¹¹

Maar de Ligue Vélocipédique was nooit een zuivere sportbond geweest en bood een niet onaanzienlijk pakket aan op het vlak van het fietstoerisme. In 1892 telde ze minder dan 650 leden, maar ze slaagde erin om dat getal op vier jaar tijd meer dan te vertienvoudigen. Daarmee volgde de fietskoepel de stijging van het aantal fietsers in de periode 1894-1896 op de voet. Als het waar was dat het cyclisme van aard veranderde, dan kon de oude fietskoepel met recht stellen dat hij de nieuw gekomen toeristen even goed aansprak als de oude wielersporters.¹²

Een burger die jong van hart was en zich een fiets had aangeschaft om er op vrije dagen eens gezellig op uit te trekken, kon in 1895 de diensten van een toeristische vereniging zeker gebruiken. Het was niet evident om de weg te vinden in de omgeving van de steden. Zowel de Ligue Vélocipédique als de Touring Club boden kaarten en routebeschrijvingen aan. De Ligue Vélocipédique had reeds in 1891 een *Guide vélocipédiste* gepubliceerd. De Touring Club maakte er ook werk van en bracht in het seizoen 1895 honderdvijftig *Itinéraires* uit, dunne boekjes met telkens één fietstocht in beschreven. De twee fietsersverenigingen hadden elk een eigen tijdschrift, dat er bijzonder degelijk uitzag, en ook hun jaarboeken waren schatkisten vol praktische informatie. Beide verenigingen verkochten eveneens wegenkaarten en hielden een bibliotheek open op hun sociale zetel ten behoeve van hun leden. Ze hadden akkoorden gesloten met buitenlandse verenigingen, zodat hun leden ook in het buitenland van een uitgebreid dienstenpakket konden genieten.

Onderweg kon de fietser terecht in een groot aantal hotels en herbergen, herkenbaar door een uithangbord van de vereniging dat aan de gevel was bevestigd. Dit was een terrein dat al langer werd bezet door de Ligue Vélocipédique. De Touring Club probeerde meteen enkele aantrekkelijke zaken af te snoepen, wat voor heel wat conflicten zorgde.

De Ligue Vélocipédique plaatste in de loop van 1895 maar liefst vierhonderd *boîtes de secours* langs de Belgische wegen. Dit waren aan een paaltje bevestigde kastjes, waarin de leden het hoogstnodige aantreffen om mechanische problemen te verhelpen. De Touring Club voorzag zelfs twee soorten noodposten: *boîtes mécaniques* voor schade aan de fiets, en *boîtes pharmatiques* voor schade aan de fietser.

De Ligue Vélocipédique probeerde reeds langer om een netwerk voor toeristische informatie op te zetten. De koepel had een netwerk van consuls opgericht, en



probeerde in elke gemeente een toeristische raadsman ter beschikking te stellen van de leden. Dit systeem werd onmiddellijk geïmiteerd door de Touring Club, die hier een van zijn voornaamste actiepunten van maakte. Op het einde van het seizoen 1895 had de laatste reeds in 220 gemeenten een délégué, daar waar de Ligue Vélocipédique niet verder raakte dan 132 gemeenten. Dit cijfermateriaal leek weinig indrukwekkend vergeleken met de meer dan drieduizend gemeenten die België toen telde, maar het bevatte wel de meeste arrondissementshoofdplaatsen, en zeker deze waar er intens wielertoerisme was.¹³

Het moge duidelijk zijn dat een keuze tussen de twee verenigingen niet voor de hand lag. Zowel de Ligue Vélocipédique als de Touring Club boden een rijk dienstenpakket aan. Het voornaamste verschil lag in het lidmaatschap. Bij de Ligue Vélocipédique kon men zich op twee manieren aansluiten: individueel of collectief langs een plaatselijke fietsclub om. Het lidgeld voor de individuele aansluiting werd in de loop van 1895 verlaagd, eerst naar acht frank, dan naar vijf frank per jaar. Maar het individuele lidmaatschap geraakte bij de Ligue Vélocipédique niet van de grond. Slechts één op zeven leden waren direct bij de koepel aangesloten, op individuele basis en niet via een lokale club. Met andere woorden, de Ligue Vélocipédique bleef overwegend steunen op lokale wielclubs. De penetratie van de vereniging, die zich tot doel stelde alle fietsers te overkoepelen, in de fietserswereld bleef daarbij ontstellend laag. De Ligue Vélocipédique kon amper een tiende van de Belgische fietsers bekoren. De Touring Club daarentegen kende enkel direct, individueel lidmaatschap. De nieuwe club stelde zich erg concurrentieel op en vroeg een jaarlijkse bijdrage van slechts drie frank. Het valt onmiddellijk op dat de duizenden leden die zij kon werven de penetratiegraad van de Ligue Vélocipédique onaangetast lieten. Anders gezegd, de Touring Club sprak een *unserved audience* aan.¹⁴

De verschuiving die rond 1895 in het cyclisme plaatsgreep, leek dan ook in de eerste plaats op culturele gronden gebaseerd te zijn. De burger die zich halverwege de jaren 1890 een fiets aanschafte, was wat ouder dan een decennium daarvoor, had vermoedelijk al een jong gezin – er werd niet voor niets uitdrukkelijk vermeld dat dames toegelaten waren – en was minder geneigd om zich in een vriendenkring te bewegen. De warmte van de jonge burgerclub woog niet langer door. Het lidmaatschap van de Touring Club bood de vrijheid van de anonimiteit in een massavereniging die hoofdzakelijk op schriftelijke contacten dreef.

Burgerzonen

Het aantal fietsers nam vanaf de jaren 1890 sterk toe. Het profiel van de fietser veranderde evenwel voorlopig weinig: het bleef dat van een jonge, in de stad levende burger. Pas na de eeuwwisseling zou de fiets de sociale ladder afdalen,

Idyllische beelden uit de Oostenrijkse Alpen, illustratie in het tijdschrift van de Touring Club in 1906 (Bezit van de auteur)

minder steeds worden, en praktische toepassingen vinden. Tussen 1905 en 1914 steeg het aantal fietsen in omloop van tweehonderdduizend naar een half miljoen, en werd de fiets ook gebruikt door pendelende arbeiders.¹⁵

Eugen Weber stelde in 1971 over de Franse fietsclubs dat zij vanaf het einde van de jaren 1860 door de hogere middenklasse werden opgericht. Richard Holt stelde tien jaar later eveneens vast dat de adel zich beperkte tot de traditionele jacht, terwijl de nieuwe sportieve en toeristische rages voornamelijk door de burgerij werden gevolgd: *“In de jaren 1880 waren het rijke jongemannen uit commerciële of hoger opgeleide milieus die aan wielrennen deden of Engelse teamsporten beoefenden, vaak terwijl ze nog studeerden.”* Maar dezelfde auteurs benadrukten evenzeer dat vanaf de tweede helft van de jaren 1890 de lagere burgerij op het toneel verscheen. Er zou met andere woorden een zekere democratisering hebben plaatsgevonden.¹⁶

Nan Van Zutphen stelde in zijn onderzoek naar de Leuvense fietsers een beroepschaal op. In de jaren 1880 waren de studenten goed voor tweederde van de fietsersgroep. Tien jaar later waren ze grotendeels afgestudeerd en hun aantal had zich verspreid over de diverse beroepsgroepen. Het aantal fietsers werkzaam in de nijverheid daarentegen steeg stelselmatig en omvatte in de tweede helft van de jaren 1890 bijna 40 procent van de fietsersgroep. Dat leek de these van democratisering te bevestigen, al was niet helemaal duidelijk wat de categorie omvatte. Zowel industriële als geschoolde arbeiders leken er een plaats in te vinden, maar ook smeden, brouwers, drukkers enz. De cijnsbedragen betaald door de fietsers in 1892 lagen gemiddeld 75 procent hoger dan deze van de gemiddelde Leuvense cijnskiezer. De fietsers behoorden duidelijk tot de beter bemiddelde lagen van de bevolking. Daarnaast was ook de leeftijd significant: in de jaren 1880, toen de studenten de dienst uitmaakten, was het gros van de fietsers tussen 17 en 25 jaar oud. In de jaren 1890 werd de gemiddelde fietser ouder, maar behoorde op het einde van het decennium tot de toch nog steeds jeugdige leeftijdsgroep van 29 tot 32 jaar.

Significant was ook de verschuiving van stad naar platteland. Het cyclisme was een overwegend stedelijk verschijnsel, maar in de loop van de jaren 1890 nam het platteland een steeds groeiend aandeel in. Na 1900 waren er meer fietsgebruikers op het platteland dan in de steden. Dit ging gepaard met een functieverhuizing van het fietsgebruik: waar de fiets in de stad tot vermaak van de jonge burgers diende, werd deze op het platteland eerder aangewend als een praktisch vervoermiddel.

Veel minder duidend ten slotte was de industrialiseringsgraad. Weliswaar behoorden industriële regio's als Gent, Charleroi en het Luikse tot de steden waar fietsclubs het eerst opdoken, maar ze waren zeker geen koplopers. Dat waren eerder Brussel, Antwerpen en Leuven. In verband met beide laatste wezen verschillende auteurs op het aandeel van Engelse studenten in de oprichting van de eerste fietsclubs.¹⁷

Kortom, het cyclisme was een zaak voor in de stad wonende, welgestelde jonge burgers. Niet voor niets verschenen in 1894 in Brussel afzonderlijke fietsclubs voor journalisten (Cyclists' Press Club) en voor advocaten (Thémicycle Club). Daarnaast

was het helemaal niet verwonderlijk dat op de ledenlijsten van de fietsclubs meer dan één vooraanstaande persoonlijkheid uit deze jaren prijkte. Zo telde de Ligue Vélocipédique onder haar ereleden bekende politici als ex-premier de Burlet, premier de Smet de Naeyer en toekomstig premier Vandenpeereboom, terwijl de Touring Club op haar erelijst kon uitpakken met eveneens ex-premier de Burlet, burgemeester van Brussel Buls en prins Emmanuel d'Orléans. Beide verenigingen stonden onder de hoge bescherming van de koning en van kroonprins Albert, de laatste was zelfs erevoorzitter van de Touring Club. Edmond Picard en Henri Carton de Wiart leverden regelmatig kopij aan de Touring Club, Louis Franck was een bekend fietsliefhebber en kunstpaus Octave Maus prijkte in 1896 met een lezersbrief in het officiële orgaan van de Touring Club. Overigens bestempelden de fietsers zichzelf zonder meer als *filis de bourgeois*.¹⁸

Koen Mortelmans stelde dat het lidmaatschap van de Antwerpse clubs, zeker in de vroegste periode, stevig geworteld was in de liberale burgerij. Toch waren de clubs overwegend apolitiek. De stichting van een katholieke fietsclub in Gent werd door de liberale pers als een eerste stap naar politisering gezien. Rond de eeuwwisseling werden door de socialisten rode fietsclubs opgericht met uitgesproken propagandadoeleinden. Toen de Ligue Vélocipédique in oktober 1895 een heuse fietsbetoging organiseerde, haastte zij zich om deze te omschrijven als “*een grote manifestatie zonder enig politiek karakter*”. Artikel 62 van de statuten van dezelfde vereniging stelde trouwens: “*De L.V.B. laat zich niet in met politiek en verbiedt haar leden zich te beroepen op de functies die ze daar uitoefenen om deel te nemen aan partijtwesten.*”¹⁹

Wielertoerisme als burgerlijke cultuur

Cyclisme in zijn zachte vorm manifesteerde zich als een zucht om onbekende einders te exploreren en de prikkel te ervaren van nieuwe pittoreske taferelen, telkens voedsel voor de eigen emoties, dromen, fantasie. Dit was het zogenaamde *touring*, later toerisme genoemd: uitstapjes maken naar het platteland of de omliggende regio's, alleen, in groep of met het gezin, een variant op het geliefde zondagse flaneren over de boulevards.

Een radicaler vorm was het zogenaamde *sporting*, later kortweg sport genoemd. Het was weggelegd voor de halsbrekers, de diehards. Essentieel was het een vorm van krachtmeting, hetzij met de anderen (in snelheidswedstrijden), hetzij met zichzelf (in behendigheidsproeven), meestal beide tegelijk. In de 19e eeuw had de jockey de ridder vervangen en speelden de toernooien zich op de renbaan af. De fietsbeweging deed niets anders dan dit kopiëren, reglementen inbegrepen, toen ze haar arena's bouwde en ze velodroom noemde naar analogie met hippodroom. Stijn Streuvels vatte het in 1915 goed samen toen hij de geneugten van zijn 'koerspeerd' typeerde als “*t'genot en de dronkenheid der snelheid*”.²⁰

Snelheid, en de roes die dit teweegbracht, was een centraal aspect van het vroege cyclisme. Maar met dit alles mag niet uit het oog verloren worden dat zeker

de vroegste clubs ook nog een meer voor de hand liggende sociale functie hadden: voor de studenten die ze oprichtten waren de eerste fietsclubs typische jongensclubs.

In 1869 waren de fietsers in het Brusselse nog maar weinig talrijk. Op zondag toerden ze meestal rond in het Terkamerenbos en langs de Sint-Annadreef, zowat de enige berijdbare routes voor de tweewielers van toen. Op 1 juni van dat jaar kwamen vijftien bevriende fietsers bijeen, genoeg om een clubje te beginnen. De eerste Belgische fietsclub, de Véloce Club Bruxellois, was geboren. Heel de jaren 1870 en 1880 door zou het clubje niet meer dan een twintigtal leden tellen. Naarmate de stichtersgeneratie ouder werd, begon het ledental te tanen. De komst van de moderne fiets bracht redding, in 1890 waren er al 74 leden, het jaar daarop werd het honderdste lid binnengehaald.²¹

Toch ontstonden er geen monsterverenigingen met vele honderden of zelfs duizenden leden. Het aantal clubs steeg bijna even snel als het aantal fietsers. In 1895 telden slechts 8 van de 132 clubs die bij de Ligue Vélocipédique waren aangesloten meer dan honderd leden. De overgrote meerderheid van de wielersclubs telde minder dan vijftig leden.²²

Jonge mensen, op zoek naar plezier. Een ouder geworden cyclist keek in 1895 terug op zijn jeugd, tien jaar eerder, de kindertijd van het cyclisme in Leuven: *“Wat een veranderingen in die tien, zo vlug vervlogen jaren! En wij, de kinderen van onze vaders toen, zijn nu zelf vader van onze kinderen ... Tenminste, zo denk ik er graag over. Waar zijn de oude makers van toen? Hoeveel zouden we er nog terugvinden van die fameuze plejade van de Swérons, de Wirixen, de Cordemansen ... en zoveel anderen?? Helaas, de dood heeft vreselijk huisgehouden in hun rangen. Sommigen wonen ver weg van ons vaderland, en wie weet, op dit eigenste moment denken ze aan de vrolijke uitstapjes van toen? Ach, die vrolijke uitstapjes!”*²³

Dit waren eerst en vooral clubs voor jonge mensen, voor zonen van welgestelde burgers die nog even de tijd hadden voor hun carrière en gezinsleven van start zouden gaan. Het waren vriendenkringen waar iedereen iedereen kende, *copains* die elkaar bij de voornaam noemden. Plezier maken stond centraal, met feesten her en der, vrolijke uitstappen en allerlei vormen van ludiek gedrag die de jonge intellectuelen van toen kenmerkten.

De fietscultuur was ook sterk emotioneel geladen, een echo van haar romantische achtergrond. Dat uitte zich in de pathetische bewoordingen waarmee de cyclisten hun ervaringen met *touring* en de sensatie van snelheid omschreven, in de vele superlatieven die heen en weer vlogen in de contacten tussen fietsers, maar evenzeer in de oorverdovende scheldpartijen en fanatieke verbeterheid waarmee vetes werden uitgevochten in het kleine fietserswereldje.

Verder waren deze jonge burgers ook modebewust: hun keuze voor een modernistisch object als de fiets getuigde daarvan, maar ook het flirten met exotische gebruiken, en het voortdurende spelen met Engelse leenwoorden.

Maar bovenal waren het tijden van dolle pret. De viering van het 25-jarig bestaan van de Union et Véloce Club was daarvan een fraai voorbeeld: *“Félix Pardon, journa-*

list en componist, zoals men weet, draagt zijn schitterende en meeslepende Wielermars op aan de jubilerende club. Dan komen de 194 clubleden en hun talrijke genodigden samen voor een overvloedig, pantagruelesk banket in de salons van Hôtel Vénitien. 's Anderendaags, een vrolijke picknick in Tervuren, een briljante koersmeeting in de Brusselse velodroom en 's avonds, als afsluiter, een monsterpunch in Café Victoria, Terkamerenbos."²⁴

Een ander aspect dat moeilijk over het hoofd kon worden gezien was de relatieve seksuele vrijheid die deze jongens en meisjes genoten in hun fietsclubjes. In deze jongensclubs werd wel bijzonder veel aandacht geschonken aan de dames onder de fietsers. Het was opvallend hoe vaak vrouwen opdoken in de illustraties, meestal galant vergezeld van enkele mannen.²⁵

De verhaaltjes en gedichten die in de tijdschriften verschenen, hadden de sterke ondertoon van verliefdheid eigen aan adolescentenliteratuur. Of wat te denken van de vele kleine berichtjes tussendoor, zoals deze: *"Er is toelating gevraagd om te picknicken in het park van Tervuren. Ik hoorde dat vele cyclewomen van plan zijn ons in het bos te vervoegen. Alle wielergeledinggen zullen dus aanwezig zijn, zodat alles des te plezieriger wordt.*"²⁶

Soms ging het om nauwelijks verholen gevoelens van seksualiteit: *"Dit pak staat me beeldschoon, als ik de liefvallige dames mag geloven die ik per toeval ontmoet op mijn uitstapjes terwijl zij zich, net als ik, overgeven aan de geneugten van de fiets. Ach lieve kinderen, was ik maar twintig jaar jonger en had ik die vervloekte nierpijn maar niet! Hun 'grote schattige wolf', zoals ze me noemen, wat zou die verwoestingen aanrichten in de schaapskooien!"*²⁷

Cyclisme als escapisme

Gerbod omschreef het Franse cyclisme in 1986 als een *micro-société*, een eigen gemeenschap waarin de liefhebbers de vertrouwdheid en geborgenheid vonden die de snel industrialiserende Franse samenleving hen leek te ontzeggen: *"Ze vinden elkaar terug in herbergen op het platteland en massa's wielertoeristen ontmoeten elkaar op de vele landelijke bijeenkomsten rond Parijs. Zo ontstaat er een heel eigen microgemeenschap in mannen- en vrouwenuniform, met een eigen technisch jargon, typische gespreks- onderwerpen, vriendschappelijke banketten en een kenmerkende mentaliteit."*²⁸

De Britse sporthistoricus Holt wees in dat verband op een op het eerste gezicht verrassend aspect. De vertederende aandacht van jonge stedelingen voor het platteland was immers nieuw, tot dan hadden stedelingen overwegend met misprijzen naar het achterlijke platteland gekeken. De romantische traditie, met haar aandacht voor natuur en ongerepte landschappen, kon de oorzaak zijn van die ommekeer, maar Holt wees deze verklaring af. Hij stelde dat het romantisme enkel een kleine literaire elite aansprak, te klein om een beweging als het cyclisme te kunnen dragen. In plaats daarvan wees Holt in de richting van de urbanisatie die in deze periode in de hele westerse wereld plaatsgreep: de steden groeiden in deze periode uit tot grootsteden en er ontstond een escapistische drang om de terneerdruk-



Links: Een plooi-fiets uit 1896 (Universiteitsbibliotheek Gent)

Rechts: Een wielertoerist, gepakt en gezakt, afgebeeld tijdens een reis in Constantinopel in 1896 (Universiteitsbibliotheek Gent)

kende stenen omgeving te ontvluchten. De trein was tot dan de enige uitweg uit de stad geweest, maar werd als beperkt en betuttelend ervaren, gebonden aan vaste tijdschalen, trajecten en bestemmingen. Cyclisme als ontsnappingsroute, met andere woorden.²⁹

Dezelfde verklaring dook op bij de Amerikaanse historicus Harmond. Deze stipte eveneens aan dat de fiets een escapistische functie had. De industrialisering, en vooral de automatisering op grote schaal van de tweede industriële revolutie, hadden het zenuwstelsel van de moderne Amerikanen zwaar op de proef gesteld. De fiets was het geschikte instrument om er eens uit te zijn: “*Op wielen vervagen alle sombere gedachten.*” Harmond wees eveneens op de emanciperende effecten die de fiets voor bepaalde groepen kon hebben. Vrouwen konden voor het eerst op eigen houtje de buitenlucht proeven, bevrijd van chaperonne en korset en jongeren reden naar de dichtstbijgelegen stad, en maakten voor het eerst kennis met de stedelijke cultuur.³⁰

Eugen Weber werkte reeds in 1971 nog een andere, economische variant uit. Door de economische stagnatie in deze periode hadden jonge burgers minder reden om snel te beginnen werken, want de prijzen en dus ook de winsten waren laag. De renten en salarissen, door ouderen opgestreken, lagen daarentegen relatief hoog

en de medische vooruitgang hield de ouderen langer in leven. Daardoor was de aantrekkingskracht van een carrière gering, in het bijzonder bij jongeren die niet hoefden te werken om te eten. Deze jongeren verkozen hun carrière wat langer uit te stellen of richtten zich op minder traditionele loopbanen in de literatuur, kunst, politiek, of op de kolonies: *“Actie, bevrijding, avontuur en een heroïsch leven was wat de kolonies leken te beloven. Zo deed ook de sport. Beide stelden een vluchtweg voor, weg van de eentonigheid, de afstomping en verdrukking van het dagelijkse leven. Beide reikten de mogelijkheid aan om voor zichzelf op te komen, om energie te verbruiken die in een immobiele thuissituatie zelden nodig is of wordt beloofd.”*³¹

Deze stellingen vertrokken enkel van negatieve motieven, alsof cyclisme iets was waarvoor de geschiedenis zichzelf moest verontschuldigen. Daarentegen toonden de bronnen ook vaak expliciet positieve motivaties. Pivato vatte het mooi samen in zijn studie over het Italiaanse cyclisme – na fijntjes opgemerkt te hebben dat, alle verbanden tussen moderne sport en industrialisering ten spijt, het fietsen ook in het overwegend agrarische Italië erg populair was. De idee van modernisme stond bij hem centraal: *“De fiets was niet alleen een transportmiddel of bron voor atletische competitie, vrijetijdsbesteding of literaire inspiratie. Het was eerder het symbool van een wijdverspreid gevoel van moderniteit. Dit was precies de reden waarom het een teken van onderscheid werd, dat in bepaalde milieus traditionalisten onderscheidde van vernieuwers, conservatieven van modernisten.”*³²

Een sleutelwoord was ‘vrijheid’. De term kon op meerdere manieren ingevuld worden. In negatieve zin kon hij betekenen ‘bevrijding van’, en dan doken sporen op van het door bovenvermelde auteurs aangeduide escapisme: bevrijding van de verpestende stad, van de zorgen van alledag, van de uitgestippelde toekomst, van de verplichte sociale nummertjes. Maar tegelijk, in meer positieve zin, kon de term ook betekenen ruimte, gelegenheid, kansen. Het was veelzeggend om te zien hoe de tijdgenoten deze betekenis invulden. Telkens weer keerden dezelfde woorden terug. Ze vormden een discours dat aan de innerlijke, emotionele beleving resoluut prioriteit gaf. Verlangen, fantasie, dromen, mysterie, eindeloze horizons ... De romantische achtergrond was onmiskenbaar en rond deze periode in doordringende mate op het innerlijk gericht.

Touring en sporting

Bij de stichting van de Touring Club, zoals dat ging, voelde voorzitter Gaston Beirlaen zich geroepen om in het clubblad de principes, waarden en doelstellingen van zijn vereniging expliciet neer te schrijven. In eerste instantie wees ook hij op de escapistische voordelen van het touring: de stadsmens wilde de verpeste stad ontvluchten: *“Het fietsen neemt nu een zeer grote plaats in in het groeiend succes van de lange wandelingen buiten, ver van de steden en voorsteden, verpest door de zwarte, ongezonde fabrieksrook. Leve het platteland, mijne heren! Leve de zuivere lucht van velden en bossen! Weg van de zorgen, van allerlei beslommeringen die deel uitmaken van de vreselijke strijd voor het bestaan.”*³³

Maar wat bood het toerisme aan de stadsmens? Wat hield het in? Het schonk de verbaasde stadsmens nieuwe visuele indrukken. Het bezorgde hem sterke emoties en poëtische dromen: *“Wat is er indrukwekkender dan die grootse bergen, geflankeerd door wilde rotsen aan de rand van onze valleien? Wat voor iemand is hij die geen enkele ware emotie ervaart bij het zien van die mooie Ardennenwouden, bij het onvergetelijke tafereel van de eindeloze horizonten in de Kempense vlakten? Bezoek [...] de mysterieuze Kempen, zo eigen aan zoete mijmeringen; bewonder de Maas en zijn sierlijke bijrivieren, waarboven de mooie kastelen en ruïnes, bezongen door onze poëten, uitsteken.”*³⁴

Léon Chomé, die het inleidende stukje verzorgde op het deeltje over toerisme in het jaarboek van dezelfde Touring Club, benadrukte de vrijheid van het cyclisme, een ruimtelijke vrijheid die een geestelijke vrijheid meebracht waarbinnen de fantasie en de sentimenten vrij spel krijgen: *“Dankzij de fiets begeeft hij die de natuur bemint zich daarheen waar zijn fantasie hem voert, houdt hij halt waar het hem bevalt en herneemt hij zijn weg naar eigen goeddunken. [...] Altijd in open lucht, met volle teugen ademen, even gaan zitten, zonder zich uit te putten. Hij versterkt zijn lichaam en tegelijk ook zijn geest en verdubbelt zijn bezigheden. Hij spot met saai passanten en verbreedert met vrolijke toevallige metgezellen, terwijl hij zich op goed geluk oriënteert, ver van het pietluttige bestuur en van arrogante werknemers. Hij plukt bloemen en fruit, zingt zijn lied over de hagen heen, groet de mooie meisjes en lacht naar hen. Zo zit een echte wielertoerist ineen.”*³⁵

Een heel andere vorm van innerlijke beleving bood het *sporting*. De wedstrijden boden uiteraard niet de *liberté* waar het bij het *touring* om ging, integendeel, het *sporting* was juist strak gereguleerd. In essentie draaide het zich meten met anderen niet om innerlijke beleving, maar juist om het excelleren tegenover de andere, de tegenstanders zowel als de toeschouwers. Deze waarden waren uiteraard niet origineel voor de burgerlijke cultuur, ze refereerden aan een veel oudere aristocratische levensstijl.

Toch verscheen ook hier een begrip dat een innerlijke beleving uitdrukte: de sensatie van snelheid. Het moet gezegd dat dit begrip in 1895 niet langer centraal stond in het cyclisme: het *touring* domineerde het *sporting*, en dit laatste was reeds aan routine onderhevig, gecombineerd met de voor de innerlijke beleving dodelijke professionalisering. De sportrubrieken in de kranten en het tijdschrift van de Ligue Vélocipédique vertoonden een eerder zakelijk karakter. De uitslagen stonden genoteerd en de helden werden de hemel in geprezen, maar de wielersport was in snel tempo aan het evolueren van een belevingssport naar een toeschouwerssport.³⁶

In de kranten werd in het najaar van 1896 uitgebreid gereageerd op een artikel verschenen in *La Revue Scientifique*, waarin de passie voor de fiets werd geanalyseerd. De auteur was tot de conclusie gekomen dat het genot lag in de beweging. Een anonieme briefschrijver in het tijdschrift van de Touring Club beaamde dit, maar voegde eraan toe dat het genot meer bepaald in de snelheid lag, of correcter, in de illusie van het zichzelf snel voortbewegen. Snelheid die door het individu passief werd ondergaan, als tijdens een treinreis, kon dit genot niet verschaffen. De briefschrijver benadrukte de sensatie van snelheid, en de emotionele roes die

dit bij het individu teweegbracht. Daarnaast stelde hij dat *“le plaisir de la bicyclette”* vereiste dat het individu deze snelheid zelf voortbracht: *“Dit zijn dus – los van het genot van de trip, de buitenlucht en van de babbels die daar ook een klein deel van uitmaken – de twee essentiële elementen van de passie voor de fiets: het plezier van snel vooruit te gaan en op eigen kracht aan te komen. Dit wonderlijke, extra snelle gemak van beweging dat de fiets verschaft, lokt bij een beginneling een soort verbazing uit, die al snel overgaat in een opwindende roes.”*³⁷

De stelling van de auteur weerspiegelde de heersende reactie in wielerkringen op de komst van de automobiel, die in 1896 zijn intrede deed in België. Die reactie was positief, maar de fietsers probeerden hun eigenheid te definiëren door te stellen dat het genot van het fietsen een functie was van de spierkracht die vereist was om snelheid te ontwikkelen. De snelheid moest zelf voortgebracht worden, en wel in directe zin, door de mate van snelheid afhankelijk te laten zijn van de inbreng aan spierkracht. Vanzelfsprekend voldeed de automobiel niet aan deze voorwaarde: daar was het de motor die de snelheid voortbracht. Deze stelling zou weldra onhoudbaar blijken, daar waar zij voor de trein wel hout sneed. Bij een treinreis was het immers een ander individu dat voor de snelheid zorgde, de reiziger onderging de snelheid volkomen passief. Het verschil tussen fietsen en autorijden was veel subtieler: of de snelheid ontleend werd aan een raderwerk of een motor, in beide gevallen ging het om een machine waarvan de beweging door het individu zelf bepaald werd. Gewone pedaal of gaspedaal, *that was not the question.*³⁸

Wielertoerisme en de schoonheid van het landschap

Waardering voor de schoonheid van het landschap was voor een wielertoerist een vanzelfsprekendheid. Het was de beloning, de inzet zelf van het wielertoerisme. De ontdekking van het natuurschoon tijdens hun reizen was voor de eerste fietsers dan ook een overweldigende zintuiglijke ervaring. De latere premier Henry Carton de Wiart probeerde in 1906 in het tijdschrift van de Touring Club in een gezwollen dichtelijke stijl uit te drukken welke indruk de omgeving van de Siciliaanse stad Girgenti op hem had gemaakt: *“Een zwak, monotoon rollen, dat het oor nauwelijks kan waarnemen in een alomvattende stilte, begeleidt dit muzikale schouwspel. Het is het gefluister van de Afrikaanse zee, een immense, helblauwe mantel die zich uitstrekt tot aan het oneindige, tegenover de witte amandelbomen en cactussen, weelderig als bloemenkransen, met hun fijne of excentrieke silhouetten die zich over het strand aftekenen. Plots steekt een warme wind op, een sirocco, die de lucht voedt met een zware zwavelgeur uit Porto Empedocle. Hij hult de hemel in een vale tint en laat, als een streling, de gouden kruinen van de in slaap gevallen granen op de helling van de heuvel kronkelend golven.”*³⁹

Een jaar eerder had minister Jules Van den Heuvel op het tienjarig jubileum van de Touring Club uitgelegd waarom hij op jonge leeftijd wielertoerist was geworden. Ook hij benadrukte, in iets prozaïscher bewoordingen, het belang van de schoonheid van het landschap: *“Ik ben, net als u, verleid door de charme van de rit door de frisse lucht, met een vrije tred, in de grote lommer, verleid door de onafhankelijkheid die omwegen en*

fantasietjes uit nieuwsgierigheid toelaat. Wat is die fiets een zalig instrument voor al wie leeft in de grote steden, voor al wie elke ochtend de grenzen van zijn stad ziet verschuiven en er sterk naar verlangt om de schone poëzie van de natuur te mogen proeven!"⁴⁰

Een belangrijk onderdeel van de schoonheid van het landschap waren de bomen, en dan vooral de *plantations*, de lange rijen langs de wegen. Het was een eeuwenoude gewoonte om een bomenrij aan te leggen langs de kant van de weg. Die wezen de weg, zeker bij sneeuw, mist of overstromingen, gaven schaduw aan de reiziger, verstevigden het wegdek, beletten usurpatie door omwonenden en waren een bron van hout voor het leger en de overheid. Maar voor de wielertoerist waren ze boven alles een object van schoonheid, "*die geweldige, eeuwenoude bomen, die de grootsheid van het landschap vormen*", zoals Edmond Picard het uitdrukte, of nog: "*Een weg zonder bomen is als het hoofd van een kale vrouw.*"⁴¹

De boeren waren er minder mee opgezet: de wortels van de bomen en hun schaduw zorgden voor een minderopbrengst op de gronden langs de wegen. Elke gelegenheid was dan ook goed genoeg om ze om te hakken. De Touring Club klaagde aan dat er massaal bomen werden omgehakt en dat het landschap er steeds schraller uitzag: "*Voor wie van zijn land houdt, van zijn natuurlijke schoonheid, zijn steden en schilderachtige, rustieke hoekjes, is het een pijnlijke vaststelling die bladerboeketten, het mooiste versiersel van onze tochten, te zien vernietigd worden.*"⁴²

Vooral Edmond Picard wierp zich in de Senaat op als de grote verdediger van de bomen in het landschap. Hij deed voortdurend interventies waarin hij het verdwijnen van bomen uit het landschap vlakaf een misdaad noemde en de minister opriep om zijn administratie tot de orde te roepen. Picard, behalve politicus en jurist in het België van het einde van de 19e eeuw ook een kunstpaus, zag in een boom een natuurlijk kunstwerk en plaatste het esthetisch belang van het landschap tegenover de financiële belangen van de landbouw. Voor het cyclisme was Edmond Picard geen onbekende, wel integendeel. De socialistische senator fietste zowat dagelijks in Brussel rond. Nog in 1899 beleed hij in de Senaat zijn liefde voor het cyclisme "*dat zo nuttig is vanuit hygiënisch oogpunt en zelfs vanuit het oogpunt van de kennis van en de liefde voor het geboorteland*". Omgekeerd beschouwde de Touring Club Edmond Picard als een van zijn meest vooraanstaande verdedigers, nodigde hem reeds in 1898 uit voor een lezing en maakte hem erelid.⁴³

Een andere vroege verdediger van het landschap was de Société Nationale pour la Protection des Sites et des Monuments en Belgique. Dit was, in tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, een private vereniging. In 1897 riep Edmond Picard – alweer hij – de regering op om zich achter deze organisatie te scharen: "*In België hebben we nu een officieuze commissie voor steden en landschappen. Een private instelling die – omdat de autoriteiten in gebreke blijven – waakt over dit artistieke belang. Zij is een dappere bomenbeschermster. De regering en alle burgers zouden zich erbij moeten aansluiten.*" In 1900 publiceerde de Société pour la Protection des Sites et des Monuments een jaarrapport waarin ze een aantal ingrepen in het natuurlijke landschap aanklaagde, onder meer geplande kanaliseringwerken in de Maas waarbij enkele charmante eilandjes in de stroom zouden uitgegraven worden en met de gewonnen

grond zou de pittoreske oever veranderd worden in een enorme kade voor de havenindustrie. De Touring Club sloot zich volmondig aan bij de eisen van de vereniging, die enkele vooraanstaande cyclisten in haar bestuur telde. Hij wees erop dat koning Leopold het goede voorbeeld gegeven had. De koning had de Staat een aantal domeinen geschonken in de Ardennen, onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat er geen mijnbouw zou komen en dat spoorlijnen enkel aangelegd zouden worden indien zij verzoenbaar waren met het pittoreske cachet en het landelijke uitzicht die aan de streek zijn charme gaven. De wielervereniging protesteerde tegen de mercantiele overwegingen die zo vaak leidden tot het kappen van bomen en het verbouwen van waardevolle natuurgebieden.

Overigens had de Touring Club het kortweg over de Société pour la Protection des Sites, het achtervoegsel 'et des Monuments' werd aanvankelijk niet eens vermeld. Wielertoeristen werden nu eenmaal eerder aangesproken door landschappen. Vanuit patriottisch standpunt echter wogen monumenten zwaarder door dan landschappen. Dat er aanvankelijk enkel sprake was van sites was op zich een aanwijzing dat de kwestie van de bescherming van het landschap afkomstig was uit het cyclisme. Later voegde het koninklijk besluit van 29 mei 1912 aan de al langer bestaande Koninklijke Monumentencommissie een Afdeling Landschappen toe. Zo werd een door het cyclisme aangereikte beleidskwestie uiteindelijk overgenomen door de nationale autoriteiten.⁴⁴

De Landschapswet van 1911

In 1905 legde het socialistische Kamerlid Jules Destrée een wetsvoorstel neer voor "*la conservation de la beauté des paysages*". Zijn voorstel was gericht tegen de verwoestingen die mijnen en steengroeven in het landschap teweegbrachten. Het hield in dat elke uitbater die het landschap zichtbaar wijzigde de schade zou dienen te herstellen, door beplantingen uit te voeren. Dat was een heel vroege toepassing van het ecologische principe 'de vervuiler betaalt'. In de praktijk kwam het erop neer dat de terrils van de Waalse mijnen, waar zich stilaan een maanlandschap was gaan vormen, met een groenlaag zouden worden bedekt.

Jules Destrée verdedigde zijn op het eerste gezicht wat frivole voorstel met verve. Er was, aldus het socialistische Kamerlid, een soort van publiek recht op esthetische objecten. Dat een miljonair een magazijn vol koopwaar voor zijn plezier in brand zou steken, geen mens die erom zou malen, maar als diezelfde miljonair een Van Eyck zou verbranden, er zou een kreet van verontwaardiging uit het publiek opstijgen en iedereen zou het gevoel hebben beroofd te zijn van iets waarop hij recht had. Schoonheid was niet iets dat enkel in museums te vinden was. De onmetelijke woestheid en het schilderachtige van de werken der natuur konden

p. 74-75: Een dergelijk 'maanlandschap' in de Borinage bracht Jules Destrée ertoe om zijn Landschapswet te maken. (Amsab-ISG, Gent)





evenzeer het hart van ontroering doen overstromen: “Een ochtend in de Ardennen, wanneer lichte nevels als een losse sjaal in het dal hangen, een ondergaande zon in de Kempen, met een glans van goud en bloed die weerspiegelt in de vennen, een winter in het Zoniënwoud of een zengende zomer in de duinen, zijn zo’n schitterende schouwspelen dat men ze nooit genoeg kinderlijke tederheid kan betonen.” Maar deze schoonheid was bedreigd. Mijnnuitbatingen en industriële activiteiten trokken een spoor van verwoesting door het platteland: “Hier is het een steengroeve die op een helling gapende gaten als wonden graaft en waarrond overal stukken schreeuwerig gekleurde rots verspreid liggen; daar is het een mijn of een hoogoven die boven de velden een geometrische afvalkegel aanlegt; en daar nog scheurt een spoorweg met geulen en ophogingen de lieflijkste verschijnselen brutaal open. Dat is allemaal nodig, dat moeten we aanvaarden voor wat het is. Maar is daar geen schikking mogelijk, kan de barbaarse kwaadwilligheid van de ingenieurs niet wat getemperd worden, de verdrietige kunstenaar die schuilt in elke wandelaar en excursionist een beetje getroost?”

Er waren uitdrukkelijke banden met het cyclisme. Destrée was zelf wielertoerist, en het woord *excursionist* in het hogervermelde citaat verwees naar een van de hoofdactiviteiten van het vroege wielertoerisme. De Touring Club schaarde zich onmiddellijk achter het wetsvoorstel en publiceerde de memorie van toelichting integraal in zijn tijdschrift.

Destrée was zo verstandig een geestesgenoot te zoeken onder de parlementsleden van de meerderheid. Henri Carton de Wiart, een jong en ambitieus lid van de katholieke Jeune Droite, ondertekende mede het wetsvoorstel. Dat was uiteindelijk ook de redding ervan. Het duurde meer dan vier jaar voor de Kamercommissie eindelijk haar rapport publiceerde, en daarna verdween het voorstel opnieuw in de schuif. In juni 1911 trad Henri Carton de Wiart echter toe tot de regering-De Broqueville en amper een maand later nam de Kamer het wetsvoorstel reeds in behandeling. Carton de Wiart maakte meteen duidelijk dat hij op hetzelfde spoor zat als Destrée: “Wat is het doel van dit voorstel? De belangen van de industrie en de zorg voor het pittoreske zoveel mogelijk verzoenen.”

De wet gaf uitdrukkelijk een rol aan het publiek in de bescherming van het landschap. De tekst stelde dat elke Belgische burger het recht had om een proces in te spannen tegen een uitbater die de Landschapswet overtrad. Dat was de zogenaamde *action populaire*, het recht van het publiek om voor de rechtbank de toepassing van wetgeving af te dwingen. Deze procedure was uitzonderlijk in de Belgische wetgeving, normaal gezien konden enkel belanghebbenden naar de rechtbank stappen. Maar in het geval van de Landschapswet werd geoordeeld dat eenieder een moreel belang had bij de vrijwaring van de schoonheid van de openbare ruimte.

Minister Carton de Wiart maakte geen geheim van wie hij op het oog had om deze publieke rol te vervullen. Op het spreekgestoelte van het parlement noemde hij uitdrukkelijk de Touring Club bij naam, evenals de Société Nationale pour la Protection des Sites en de Ligue des Amis des Arbres, twee organisaties waar nogal wat wielertoeristen in zetelden.

De motivatie achter wellicht de oudste Belgische milieuwetgeving was uitdrukkelijk esthetisch. De verplichting die werd opgelegd was “*de schade, toegebracht aan de schoonheid van het landschap, te herstellen*”, althans zo luidde het in het oorspronkelijke wetsvoorstel van Destrée. In de uiteindelijke wet was dit esthetische aspect verdwenen en vervangen door een wat meer technische en juridisch afdwingbare benadering. Het heette nu dat de beplanting tot doel moest hebben “*de aanblik van het land te herstellen*”.

De uitvoering van de Landschapswet was opvallend modern en praktisch. Enkel uitbaters van mijnen en steengroeven of aannemers van openbare werken werden geïsoleerd, met andere woorden ondernemers die respectievelijk met een overheidsvergunning en een overheidscontract werkten. De autoriteiten hadden dus een stok achter de deur om onwillige ondernemers tot actie te dwingen. Bovendien, indien de uitbater niet tijdig gevolg gaf aan het bevel van de rechtbank om begroeningswerken uit te voeren, kon het ministerie van Landbouw dat doen op kosten van de uitbater.

Senator de Selys-Longchamps trok het toepassingsveld nog verder open, en pleitte ervoor om sites niet enkel te beschermen om esthetische, maar ook om wetenschappelijke redenen: “*Er bestaan landschappen die niet bepaald esthetisch, maar wel van onschatbare waarde zijn door hun flora en fauna, hun geografische samenstelling of de bossen waarmee ze begroeid zijn.*” Met andere woorden, bescherming van het landschap omwille van het landschap zelf. Dit was milieubescherming pur sang. In meer dan één opzicht was de Landschapswet van 12 augustus 1911, wellicht de oudste Belgische milieuwet, dan ook een eerste stap op weg naar een moderne milieuwetgeving.⁴⁵

Gevecht tegen de reclame

Niet enkel de verwoesting van pittoreske landschappen was een bekommernis van de vroegste wielertoeristen, ook reclameborden langs de weg werden geïsoleerd. Handelaars pikten in op het succes van fiets- en automobielverkeer door hun waren aan te prijzen daar waar veel volk passeerde, langs de weg dus. Reclameafbeeldingen op groot formaat doken sinds het einde van de 19e eeuw op in het landschap en tegen de gevels. Heel wat burgers ergerden zich aan wat zij als een schreeuweilige moordaanslag op het landschap beschouwden. De reclame werd als lelijk ervaren en ze belette bovendien het zicht op het landschap.

In 1907 namen Henri Carton de Wiart en Jules Destrée een tweede initiatief waarmee tegemoet werd gekomen aan de verzuchtingen van de wielertoeristen. Ze legden een wetsvoorstel neer dat de reclamepanelen wilde beteugelen door ze aan een zegelbelasting te onderwerpen. De verwantschap met het voorstel voor de Landschapswet van twee jaar eerder kon moeilijk over het hoofd gezien worden. De parlamentscommissie diende de verslagen over beide voorstellen dan ook gelijktijdig in, en beschreef de wetsvoorstellen als hoofdstukken van een toekomstig *Landschapswetboek*: “*Parlementen in de buurlanden zijn hier reeds mee bezig. Ze wensen*

een bundel wetten bekrachtigd te zien aangaande de bescherming van historische monumenten, landschappen en sites, de erfdiensbaarheden tot algemeen nut, het behoud van het nationaal patrimonium, de conservering van kunstwerken.”

Het reclamevoorstel haalde het evenwel niet. In 1912, geïnspireerd door een gelijkaardige Franse wet, diende het katholieke Kamerlid Paul Wauwermans een nieuw voorstel in, mede ondertekend door de socialist Destrée en de liberaal Neujean. De Touring Club zette stevig zijn schouders onder het nieuwe voorstel. Opvallend was dat zowel in het wetsvoorstel als in het commentaar van de wielervereniging in zekere mate afstand werd genomen van de esthetische preoccupaties die aan de basis hadden gelegen van het voorstel van 1907. Esthetische gevoelens werden steeds meer als te frivol gezeen om een basis te kunnen vormen voor wettelijke verplichtingen. In plaats daarvan werd naar economische argumenten gezocht. Zo werd gesteld dat een belasting op houten reclamepanelen en op geschilderde muurreclame de drukkersindustrie ten goede zou komen – tot dan werd enkel op papieren reclame belasting geheven – en de bedreigde middenstand te hulp zou komen – want enkel grootbedrijven konden zich zulke reclame veroorloven.⁴⁶

Maar ook het voorstel van 1912 haalde het niet, en in de loop van de tussenoorgangse periode werd de strijd tegen de ‘dubbele haag der schande’ langs de wegen door de wielertoeristen voortgezet, en in toenemende mate nu ook door de automobiltoeristen. De esthetische motieven waren niet verdwenen, maar botsten op een muur van financiële belangen. Verschillende keren werd een verbod uitgevaardigd, om korte tijd later opnieuw opgeheven te worden. Het koninklijk besluit van 5 mei 1936 stelde uiteindelijk een verbod in op aanplakken en adverteren langs de wegen, maar enkel op door de wet aangeduide plaatsen. Veel haalde dit verbod niet uit. De klachten over overvloedige reclames langs de wegen bleven komen, maar de overheid bleef weifelachtig. In 1938 vatte minister August Balthazar de dubbelhartige houding van de regering nog eens samen voor het parlement: reclame kon geduld worden, maar enkel indien zij de schoonheid van het landschap niet schaadde, ze in het belang van het toerisme was, de veiligheid van het verkeer niet in het gedrang bracht en beantwoordde aan zekere voorwaarden van schoonheid.⁴⁷

Het Waterloo van de esthete

In 1914 kwam een tweede wet tot stand die gericht was op landschapsbescherming. Het historische slagveld van Waterloo kon in 1914 nog steeds op internationale belangstelling rekenen, vooral voor Britten was het een oord van pelgrimage. Het monument van Waterloo was ook erg populair bij toeristen, die het met hele treinen tegelijk bezochten.

Met het oog op de honderdste verjaardag van de veldslag werd een vereniging opgericht, geleid door kolonel graaf François de Grunne, tevens hoogleraar in militaire geschiedenis, die erin slaagde om Engelse geldschietters achter zich te krijgen.

Het doel was om een ossuarium te bouwen om de doden te herdenken, en om de site te laten beschermen. Voor dat laatste richtte de nieuwe vereniging een verzoek tot de regering. Met de uitdrukkelijke steun van de koning – “*d’après les ordres du roi*”, aldus de minister – jaagde de regering een wetsontwerp op twee dagen door het parlement. De wet van 26 maart 1914 legde verplichtingen op aan eigenaars wiens grond op het historische slagveld was gelegen. Ze mochten zonder toelating geen bomen planten, huizen bouwen, mijnen ontginnen enz. Wel hadden ze recht op een schadevergoeding. Desnoods kon de regering overgaan tot onteigeningen.

Het parlement reageerde overwegend positief: “*Moge deze uitgestrekte vlakten, die u veroordeelt tot eeuwig treuren, bij de generaties van vandaag en morgen weezin voor de oorlog opwekken en hun geest van verbondenheid, die volkeren tot leven wekt, aanwakkeren.*” Toch waren er vanuit de liberale oppositie kritische stemmen te horen: “*Men wil de herinnering aan een van de verschrikkelijkste menselijke slachtpartijen waarmee de geschiedenis ons ras te schande maakt levendig houden! [...] Men zou tegenover de leeuw, dat symbool van dood en vernietiging, levenswerken van licht en vruchtbaarheid moeten bouwen; hospitaal, stadstuinen, sanatoria, parken en scholen.*”⁴⁸

Bij deze vorm van landschapsbescherming was de motivatie in het geheel niet esthetisch, eerder patriottisch. Niet de schoonheid van de site was van tel, wel het herdenken van de heldhaftig gesneuvelde voorvaderen. Nu hadden de wielerverenigingen bepaald geen last van en gebrek aan vaderlandsliefde. Dit waren verenigingen die waarlijk het land symboliseerden, die dermate patriottisch ingesteld waren dat ze soms meer nog dan de officiële instellingen het land leken te vertegenwoordigen, want “*zijn land toegewijd zijn is niet alleen een plicht, maar ook een kracht – een kracht die de individuele wil aanwakkert en bijgevolg ook de energie van de gemeenschap*”.

Voor de Touring Club, die bestond bij gratie van mooie landschappen en aantrekkelijke toeristische sites leek het verband voor de hand te liggen: “*Iedere welgeboren toerist houdt van zijn vaderland. [...] Omdat er zoveel affiniteit bestaat tussen ons land en onszelf, zijn we verontwaardigd als een vandaal een bekend landschap probeert te verknoeien of als onnadenkende bestuurders een groots bouwwerk willen omverhalen. Een bouwwerk met zijn van ouderdom groen uitgeslagen muren, met zijn rimpels en littekens, dat het leven evoceert van degenen die vóór ons op datzelfde stukje grond beminde, gehoopt en geleden hebben.*”⁴⁹

Toch kon de toeristische vereniging haar aard maar moeilijk verbergen: esthetiek en emotionaliteit was haar corebusiness, veel meer dan heldenverering of het aanwakkeren van oorlogsgevoelens. Maar op de vooravond van de Eerste Wereldoorlog liep de belle époque ten einde. Patriottische, economische en technische argumenten waren belangrijker geworden dan esthetische. Monumentenzorg werd in de volgende decennia steeds meer een kwestie van technocratische controle op de openbare ruimte, ruimtelijke ordening werd belangrijker dan ongerepte landschappen of prestigieuze monumenten. Het tijdperk van de technocratie was aangebroken en het zou meer dan een halve eeuw lang het beleid domineren.

- (1) L. BAUDRY DE SAUNIER, *Le cyclisme théorique et pratique*, Parijs: Librairie illustrée, [1893]; P. VON SALVISBERG (red.), *Der Radfahrersport in Bild und Wort*, Hildesheim: Olms, 1897; A.J. PALMER, *Riding High: The Story of the Bicycle*, New York: Dutton, 1956; J. WOODFORDE, *The Story of the Bicycle*, Londen: Routledge & Kegan, 1970; M. RAUCK e.a., *Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte. Das Fahrrad und seine Geschichte*, Aarau: AT Verlag, 1979; J. KRAUSSE, *Das Fahrrad. Von der "kindischen" Kombinatorik zur Montage*. In: W. RUPPERT (red.), *Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge*, Frankfurt: Fischer, 1993, p. 79-118; H.-E. LESSING, *Revolution auf Rädern. Die Neuentdeckung des Erfinders Karl von Drais*. In: *Kultur & Technik*, 17(1993)1, p. 14-21; R. SANDGRUBER, *Das Fahrrad*. In: *Beiträge zur Historischen Sozialkunde*, 17(1987)2, p. 57-62; P. GERBOD, *La 'petite reine' en France du Second Empire aux années 30*. In: *Information Historique*, 68(1986)2, p. 69-79.
- (2) P. VON SALVISBERG, *Der Radfahrersport [...]*, p. 195; J. WOODFORDE, *The Story of [...]*, p. 161; K. MORTELMANS, *Vlaanderen op twee wielen*, Antwerpen: Hadewijch, 1991, p. 18-19; E. BOUQUÉ, *Over het ontstaan van de wielersport in de 19de eeuw, met bijzondere aandacht voor de situatie in het Gentse*. In: *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, 3(1985)2, p. 23; F. LAUTERS, *Les débuts du cyclisme en Belgique (Souvenirs d'un vétéran)*, Brussel: Office de publicité, 1936, p. 6-7 en 31-37; C. DE LA REINE, *Histoire de douze ans*. In: *Le Véloce*, 02/10/1894 - 16/11/1895 (124 afleveringen onder het pseudoniem C.H.).
- (3) F. LAUTERS, *Les débuts [...]*, p. 56-66; K. MORTELMANS, *Vlaanderen op [...]*, p. 23-24. In Engeland bestond reeds de National Cyclists' Union.
- (4) J. RANDOLPH & P. DAWSON, *Le sport vélocipédique*, 15/01/1886, p. 23; F. LAUTERS, *Les débuts [...]*, p. 70-77.
- (5) J. WOODFORDE, *The Story of [...]*, p. 161; P. VON SALVISBERG, *Der Radfahrersport [...]*, p. 204 en 212.
- (6) *Le Cycliste Belge*, 19/03/1891, p. 6, 09/07/1891, p. 2 en 16/07/1891, p. 8; F. LAUTERS, *Les débuts [...]*, p. 119-123; N. VAN ZUTPHEN, *Sociale geschiedenis van het fietsen te Leuven, 1880-1900*. In: L. VAN BUYTEN e.a. (red.), *Fiets en film rond 1900. Moderne uitvindingen in de Leuvense samenleving*, Leuven: Vrienden Stedelijke Musea, 1981, p. 202.
- (7) F. LAUTERS, *Les débuts [...]*, p. 195-196.
- (8) Op 31 januari 1895 stelde hij voor (onder het pseudoniem G. Ton) over te gaan tot de oprichting van een 'Belgische sectie van de Touring Club de France'. Op 14 februari verschijnt voor het eerst de uitdrukking 'Touring Club de Belgique'. *Le Cycliste Belge*, 31/01/1895, p. 3234 en 14/02/1895, p. 3292; *Mémorial du Royal Touring Club de Belgique, 1895-1955*, Brussel: Touring Club de Belgique, 1955, p. 23; F. LAUTERS, *Les débuts [...]*, p. 197-198.
- (9) *Le Cycliste Belge*, 21/02/1895, p. 3317 en 28/03/1895, p. 3451.
- (10) *Revue Vélocipédique Belge*, 04/04/1895, p. 8 (cursief in origineel).
- (11) R. HOLT, *The Bicycle, the Bourgeoisie and the Discovery of Rural France, 1880-1914*. In: *British Journal of Sports History*, 2(1985)2, p. 127.
- (12) Het tijdschrift van de vereniging vermeldde in zijn jaarverslag 629 abonnementen. Aangezien het abonnement toen statutair verplicht was voor de leden, mogen we aannemen dat dit cijfer min of meer het ledental van de vereniging weergaf. *Revue Vélocipédique Belge*, 10/04/1892, p. 202.
- (13) *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896; *Annuaire du Touring Club de Belgique*, 1896. In 1885 had de toenmalige Fédération Vélocipédique de Belgique reeds een toeristische gids gepubliceerd.
- (14) *Revue Vélocipédique Belge*, 31/10/1895, p. 495 en 02/01/1896, p. 631; *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 7-8 en 112; *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 07/1896, supplement; F. LAUTERS, *Les débuts [...]*, p. 157.
- (15) *Handel - toerisme. Verkeer en vervoer, 1900-1961*, Brussel: Verenigde Verzekerden, 1958, p. 50; E. VANHAUTE & D. WEBER, *De einder wenkt, de straat getemd: Mobiliteit en verkeer*. In: H. OLLIVIER (red.), *Met licht geschreven*, Gent: Provinciebestuur Oost-Vlaanderen/AMSAB, 1994, p. 171-178.
- (16) E. WEBER, *Gymnastics and Sports in Fin-de-Siècle France. Opium of the Classes?*. In: *American Historical Review*, 76(1971)1, p. 81; R. HOLT, *Sport and Society in Modern France*, Londen: MacMillan, 1981, p. 215; K. MORTELMANS, *Vlaanderen [...]*, p. 41.
- (17) N. VAN ZUTPHEN, *Sociale geschiedenis [...]*, p. 78 en 111-164; F. LAUTERS, *Les débuts [...]*, p. 48; K. MORTELMANS, *Vlaanderen [...]*, p. 21.

- (18) F. LAUTERS, *Les débuts [...]*, p. 161-5; *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 69-70; *Annuaire du Touring Club de Belgique*, 1896, p. 13; E. PICARD, *Les haut plateaux de l'Ardenne. Bastogne et Saint-Hubert*, Brussel: Touring Club de Belgique, 1906; K. MORTELMANS, *100 jaar wielersport in de provincie Antwerpen*, Antwerpen: Koninklijke Belgische Wielrijdersbond - Antwerpse afdeling, 1990, p. 18; S. PIVATO, *The Bicycle as a Political Symbol. Italy, 1885-1955*. In: *International Journal of the History of Sport*, 7(1990)2, p. 173-177; *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 07/1896, p. 6; *Le Cycliste Belge*, 14/04/1892, p. 241.
- (19) K. MORTELMANS, *De wielersport te Antwerpen tot 1914*, UGent, licentiaatsverhandeling, 1983, p. 71; *Revue Vélocipédique Belge*, 19/09/1895, p. 385 (cursief in origineel); *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 16.
- (20) Geciteerd in P. CORNILLIE & P. RIGOLLE (red.), *Vélo-Dromen. Het wielrennen in de Nederlandse literatuur*, Torhout: deBeer, 1991, p. 10.
- (21) *Exposition internationale du sport vélocipédique, 24 mars-8 avril 1894. Catalogue officiel*, Brussel: Union et Véloce-Club Bruxellois, 1894, p. 7-9; F. LAUTERS, *Les débuts [...]*, p. 32 en 69.
- (22) *Revue Vélocipédique Belge*, 31/10/1895, p. 495.
- (23) *Revue Vélocipédique Belge*, 04/04/1895, p. 3.
- (24) F. LAUTERS, *Les débuts [...]*, p. 163.
- (25) Over dames en fietsen, zie: K. WINKWORTH, *Women and the Bicycle. Fast, Loose and Liberated*, In: *Australian Journal of Art*, 8(1989-1990), p. 96-121.
- (26) *Revue Vélocipédique Belge*, 23/05/1895, p. 120.
- (27) *Revue Vélocipédique Belge*, 30/05/1895, p. 130.
- (28) P. GERBOD, *La 'petite reine' [...]*, p. 75.
- (29) R. HOLT, *The Bicycle, the Bourgeoisie [...]*, p. 132-136.
- (30) R. HARMOND, *Progress and flight. An interpretation of the American cycle craze of the 1890s*. In: *Journal of Social History*, (1971-1972)2, p. 242-247.
- (31) E. WEBER, *Gymnastics and Sports [...]*, p. 98.
- (32) S. PIVATO, *The Bicycle as [...]*, p. 174.
- (33) *Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique*, 05/1896, p. 3.
- (34) *Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique*, 05/1896, p. 3-4.
- (35) *Annuaire du Touring Club de Belgique*, 1896, p. 227.
- (36) Zie over cyclisme als *spectator sport*: R. HOLT, *The Bicycle, the Bourgeoisie [...]*, p. 215 en 218-219.
- (37) *Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique*, 11/1896, p. 3-4.
- (38) Ook Harmond stelt vlakaf dat de fiets het tegen de auto moest afleggen omdat de laatste sneller was. Zie: R. HARMOND, *Progress and Flight [...]*, p. 251.
- (39) *Bulletin du Touring Club de Belgique*, 01/1906, p. 4.
- (40) *Bulletin du Touring Club de Belgique*, 07/1905, p. 197.
- (41) *Annales parlementaires du Sénat*, 09/07/1897, p. 748.
- (42) *Bulletin du Touring Club de Belgique*, 08/1901, p. 208-209.
- (43) *Annales parlementaires du Sénat*, 04/07/1897, p. 713-716, 09/07/1897, p. 748 en 28/06/1899, p. 436-7; *Bulletin du Touring Club de Belgique*, 07/1899, p. 153 en 01/1902, p. 6.
- (44) *Annales parlementaires du Sénat*, 04/07/1897, p. 713-6, 09/07/1897, p. 749; *Bulletin du Touring Club de Belgique*, 01/1901, p. 2, 02/1901, p. 26 en 05/1901, p. 130-3; *Pasinomie*, 1912, p. 551.
- (45) *Documents parlementaires de la Chambre*, 30/06/1905, nr. 234 en 26/10/1909, nr. 258; *Bulletin du Touring Club de Belgique*, 08/1905, p. 248; *Annales parlementaires de la Chambre*, 17 en 19/07/1911; *Annales parlementaires du Sénat*, 03/08/1911; *Pasinomie*, 1911, p. 322-323.
- (46) *Documents parlementaires de la Chambre*, 26/10/1909, nr. 259 en 06/12/1912, nr. 52; *Bulletin du Touring Club de Belgique*, 01/01/1913, p. 20-21.
- (47) *Annales parlementaires de la Chambre*, 23/12/1938, p. 377.
- (48) *Documents parlementaires de la Chambre*, 25/03/1914, nrs. 199 en 200; *Annales parlementaires de la Chambre*, 25/03/1914, p. 1552-1559; *Annales parlementaires du Sénat*, 26/03/1914, p. 175-180; H. STYNEN, *De onvoltooid verleden tijd: een geschiedenis van de monumenten- en landschapszorg in België 1835-1940*, Brussel: Stichting Vlaams Erfgoed, 1998.
- (49) *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 01/1903, p. 8-9.