

GROS

Maison Américaine

GROS

DÉTAIL

# BRION & C<sup>o</sup>

DÉTAIL

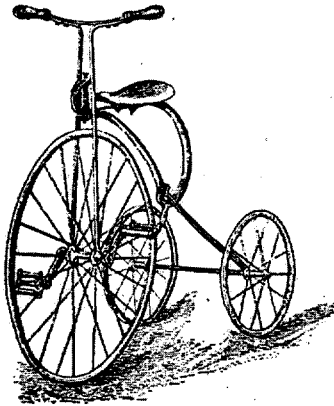
Exportation.

Exportation.

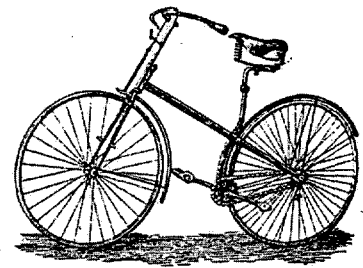
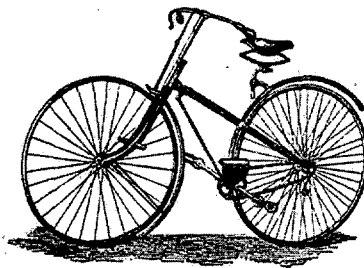
Anvers, 8, Rue de l'Acqueduc, 8, Anvers

Le succès justement mérité que nous avons obtenu jusqu'à présent pour la vente du vélocipède, nous a encouragé à persévérer dans la voie que nous nous sommes efforcés de suivre jusqu'à ce jour, et qui consiste : 1. à toujours vendre du bon avec nombreuses garanties ; 2. se tenir toujours au courant des derniers perfectionnements qui se sont réalisés ; 3. toujours vendre à qualité égale meilleur marché que ses concurrents.

C'est grâce à ces principes que nous avons toujours vu s'augmenter nos transactions dans cet article et que cette année 1889, nous pourrions offrir à nos nombreux clients des avantages vraiment extraordinaires dont nous donnons ci-dessous un aperçu.



Roland



Safety pour hommes et jeunes gens.

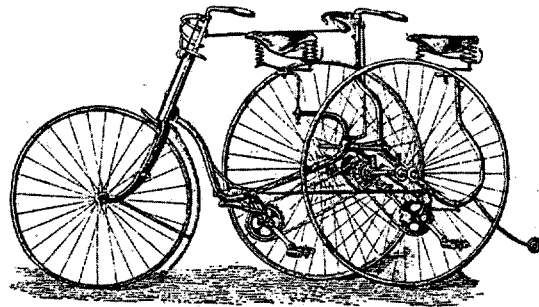
Excellentes machines entièrement tubulaires construites du meilleur acier, ajustage parfait, billes à tous les frottements.

- N. 1. Prix exceptionnel . . . Fr. 300
- N. 2. Machine du même modèle très-bien soignée. . . " 375

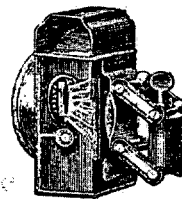
N. 3. Roulier excellent, billes à tous les frottements même aux pédales. Absolument garanti par la maison de construction extra solide. Fr. 475  
N. 4. Demi-course, machine légère et très résistante peut être multipliée au gré de l'acheteur pour augmenter la vitesse. Billes à tous les frottements et aux pédales. Prix. . . Fr. 500

N.	hauteur	Prix, nickelés
1.	42 centimètres	fr. 19.50
2.	51 "	" 25.00
3.	62 "	" 30.00
4.	72 "	" 35.00
5.	82 "	" 40.00

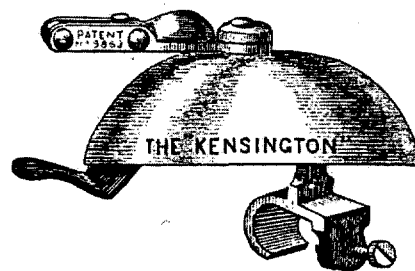
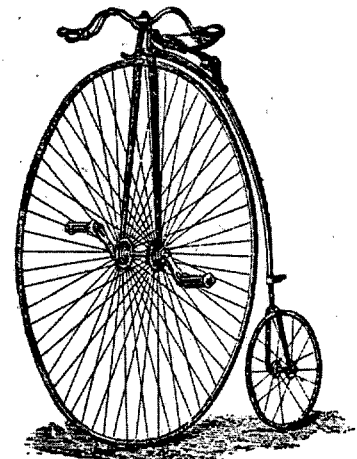
Nota. — Nous livrons toujours à nos clients des selles arabes graduées, dernier système, cependant ils peuvent changer contre tout autre modèle s'ils le jugent bon.



Tandems pour hommes et jeunes gens. Prix, Fr. 800.  
Tandems pour enfants. . . . . " 300.



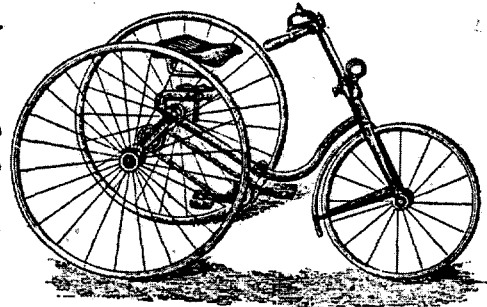
Lanterne à ressort  
Fr. 14.90 à 16.90



Electric simple. . . . .	fr. 5
Electric double . . . . .	" 6
Timbre et sonnerie continue . . . . .	" 7

AVIS.

Tous nos bicycles sont vendus en solde à des prix EXCESSIVEMENT BAS.



L'Américain. Prix, nickelés.

NOTA. — Les jeunes gens désireux de s'offrir un objet de notre catalogue, nous trouveront toujours disposés aux accommodements quant à la question de paiement.

N. 1.	52/30	pour enfant de 3 à 6 ans	fr. 70
" 2.	62/40 1/2	" " " 5 à 9 "	" 80
" 3.	72/54	" " " 8 à 12 "	" 90
" 4.	82/61	" " " 11 à 15 "	" 100

## Op de fiets: van elitaire acrobatie naar sportief massatoerisme

*Koen Mortelmans, beroepsjournalist*

*Hoewel de fiets toen al een halve eeuw oud was, begon de geschiedenis van het fietsen pas echt in 1869. En die van het wielrennen, want in het begin bestond er nauwelijks een verschil tussen recreatief en wedstrijdfietsen. Het gebruik van het rijwiel als economisch transportmiddel kwam pas later. Fietsen was aanvankelijk alleen weggelegd voor jonge leden van de gegoede, liberale bourgeoisie uit de steden. In de jaren negentig van de 19e eeuw kwam er een democratisering golf die fietsen tot een volkssport maakte. De toename van het volume aan vrije tijd vormde in de 20e eeuw een belangrijke stimulans voor de verdere groei van het wielertoerisme. Maar omgekeerd is de groei van het massatoerisme slechts in beperkte mate aan de fiets te wijten.*

Volgens wielergeschiedschrijver Francis Lauters werd de eerste fiets in België ingevoerd door een Brusselaar, een zekere Karr. Die zou in 1819 het monopolie bezeten hebben van de verkoop van Draisiennes in het toenmalige Koninkrijk der Verenigde Nederlanden, twee jaar nadat de uitvinder, von Drais, er een patent op had genomen. Heel de verdere eerste helft van de 19e eeuw bleef fietsen een sporadisch fenomeen in België. Zelfs nog in 1869 verwekten fietsende jongens in een stad als Antwerpen heel wat opschudding. Een rijwieldemonstratie op de Groenplaats kende zoveel bijval dat ze niet kon doorgaan: er was zoveel publiek op afgekomen dat er geen plaats meer was om te rijden. Toen de Antwerpse gemeenteraad in datzelfde jaar over een verkeersreglement voor fietsers wou stemmen, merkte een raadslid op dat men het voorgespie-

---

*In de beginperiode was een fiets wel een rijwiel, maar niet altijd een tweewieler (archieffamilie De Beukelaer, Antwerpen)*

gelde gevaar niet moest overdrijven. Zijn collega's mochten niet uit het oog verliezen dat de "*vélocipédomanie*" waarschijnlijk niet lang zou duren en er binnenkort wellicht geen reglement meer nodig was.

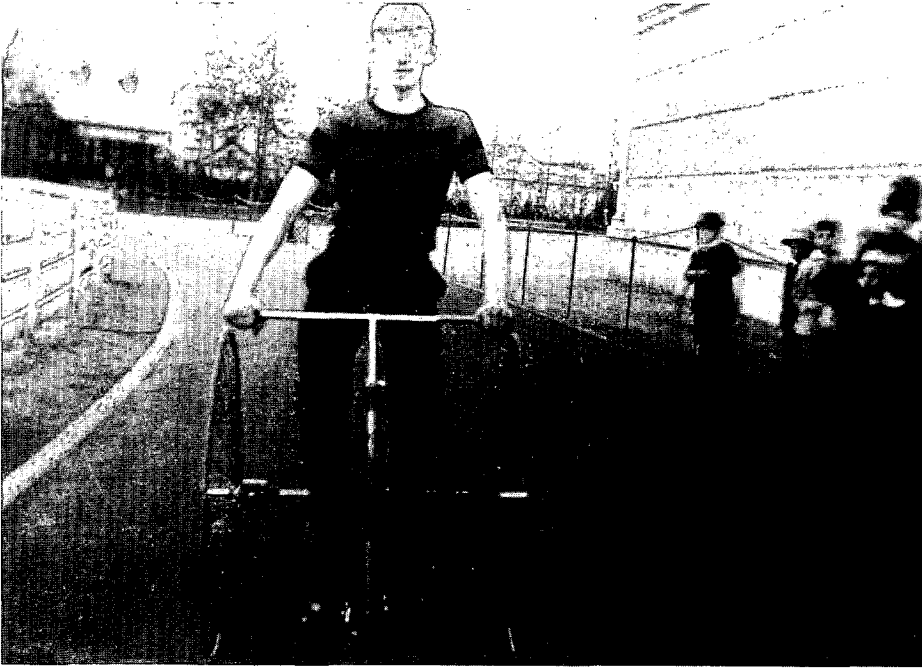
### 1869: de doorbraak

Internationaal gezien was 1869 een belangrijk jaar in de wielersport. Een jaar tevoren was in Frankrijk de eerste officiële wielervedstrijd georganiseerd en dat voorbeeld kende vlug navolging. Op verschillende plaatsen in binnen- en buitenland werden voor het eerst wielervedstrijden georganiseerd. In België kwamen er clubs tot stand in Gent en Brussel. In Antwerpen werden er rond 1872-75 fietsen verhuurd door een smid, en dat voor een halve frank per uur. Een rijwiel (circa 400 frank) kon men daar nog niet kopen. De gegadigden moesten zich daarvoor naar Brussel begeven of gingen de nieuwste modellen zoeken in Engeland.

Maar het fietsen raakte weer uit de mode en de Sport Vélocipédique Gantois verdween uit de geschiedenis, zodat in België alleen de Véloce Club Bruxellois als wielersclub overbleef. In 1877 werd een eerste poging ondernomen om ook in Antwerpen zo'n vereniging op te richten. Aanleiding was het bezoek van twee Brusselaars, Charles Ladrangé en Jacques Wautier, die in 1877 met de fiets naar Antwerpen kwamen. Beide heren hadden op hun rijwiel een koffer met voedsel en drank meegebracht. Dergelijke gebeurtenis haalde toen nog de kranten. Maar een Antwerpse club kwam voorlopig niet van de grond.

Tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw werden vele sportverenigingen opgericht, vooral in studentenmiddens, en dit onder sterke Engelse invloed. Het ging wel uitsluitend om 'moderne' sporten als fietsen en voetballen. De oude volkssporten (bv. zaklopen, tonspel, kegelen...) werden in andere middens beoefend.

Het rijwiel van de late jaren zeventig en bijna heel de jaren tachtig van de 19e eeuw was de 'hoge bi', met als opvallendste kenmerken het hoge voorwiel en het kleine achterwiel. Het gebruik van dergelijke toestellen op de wegen van toen had weinig met transport en veel met acrobatie te maken. De fietsers waren dan ook overwegend vrij jonge mensen, nagenoeg uitsluitend mannen. In de tijd van de hoge bi bestond er geen noemenswaardig verschil tussen wedstrijd- en toeristisch fietsen. Allebei maakten ze deel uit van het avontuur dat fietsen was, het symbool van de vooruitgang. Reeds met de hoge bi werden er grote tochten per fiets ondernomen. Alban Thornburn, een Engelsman die in Antwerpen verbleef en deel uitmaakte van de Antwerp Bicycle Club, reed in 1884 al van Antwerpen naar Italië. Van eind mei tot eind juli fietste hij via Luxemburg, Genève, de Simplonpas en Milaan naar Genua. Andere Antwerpse fietsers waagden zich tot in de Ardennen. Ook de Nederlandse wegen werden vrij vlug ontdekt. Net als op het Belgische platteland moest men daar nochtans oppassen om niet met stenen bekogeld te worden.



*In de overgangperiode van de hoge bi naar de lage fiets met kettingaandrijving doken er ook diverse, wat exotisch ogende modellen op (archieff Koen Mortelmans)*

Fietsers vond je in die periode alleen bij de jongere leden van de gegoede, stedelijke, liberale burgerij. Zowel in katholieke - ook de meer gegoede - als in socialistische middens bleef zelfs aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog enige weerzin bestaan tegen sport in het algemeen.

Het democratiseringsproces verliep niet even snel in alle moderne sporttakken. Atletiek werd opvallend vlug een volkssport, maar roeien, tennis en golf behielden lang hun elitaire karakter. De fiets veroverde vrij vlug de grote massa. Tijdens het laatste decennium van de 19e eeuw groeide hij uit tot hét vervoermiddel bij uitstek van de gewone man. Naast de bestaande, aristocratisch getinte clubs, kwamen er nieuwe, meer volksgerichte. Die evolutie is duidelijk weer te vinden in de namen van de clubs. Hadden de eerste wielerverenigingen vooral Engelse en later Franse benamingen, dan hielden de clubs die hun leden in de wat lagere sociale lagen rekruteerden, het vooral bij Nederlandse namen. Halverwege de jaren negentig begon het aantal clubs spectaculair te stijgen. Vóór de Eerste Wereldoorlog kwamen er in de stad Antwerpen, de latere fusiegemeenten niet inbegrepen, ongeveer 160 wielclubs tot stand. In 1893 werden in heel de provincie Antwerpen slechts 0,31 fietsen per 100 inwoners geregistreerd, in 1911 was dat aantal al opgelopen tot 6,12. Het hoogste cijfer werd bereikt in 1939, met 34,17 fietsen per 100 inwoners. Dat was ook het hoogste cijfer op nationaal vlak.



*De latere Antwerpse burgemeester Frans Detiège (l.) met een vriend op fietstocht in Wallonië, 1927 (archief familie Detiège, Antwerpen)*

Vanaf 1894 groeide de belangstelling voor de wielersport spectaculair. De belangrijkste kranten openden de een na de ander hun kolommen voor sport in het algemeen en wielrennen in het bijzonder. De toename van het aantal fietsen bracht na een tijd ook een vergroting van de op de tweedehandsmarkt beschikbare voorraad met zich mee. De prijs van een fiets zakte zienderogen. Begin 1901 was de minimumprijs voor een tweedehandsrijwiel honderd frank. In 1893 werden er in de provincie Antwerpen 2291 fietsen geregistreerd. In 1900 waren het er al 19.975 en elf jaar later 60.321.

### **Sport contra ontspanning**

Nog tijdens de jaren negentig groeiden wielrennen, wieleramusement en wielertoerisme uit elkaar. Binnen de Koninklijke Belgische Wielrijdersbond (KBWB) werd sommige leiders verweten dat ze zich te veel met competitiesport bezighielden en te weinig met toerisme. *"De Bond offert het wielertoerisme op aan de sport"*, schreef Henri Lallemand, de voorzitter van de VC Hasseltois in een open brief. In 1895 werd de Touring Club van België opgericht, die door de bestaande KBWB, voor wat het wielertoerisme betrof, als een gevaarlijke concurrent werd aangezien. Toch had ook de wielerbond werk gemaakt van de organisatie van het wielertoerisme. In 1895 werden er provinciale toerismecomités opgericht en werd het diploma van wielertoerist ingesteld. De eerste nationale 'wedstrijd' vond plaats op 23 mei 1895, toen men op het parcours Namen-Dinant-Hastière het diploma van de 100 km (af te leggen in minder dan zes uur) kon behalen. Twee jaar eerder had in Huy het eerste bondsfeest plaatsgevonden, met wedstrijden voor fanfares, trompetters, gezamenlijke oefeningen en kledij.

De generatie die het wielrennen in de jaren tachtig had opgebouwd, verdween stilaan uit de wedstrijden. Deze pioniers bleven wel actief in de Wielrijdersbond die ze als tieners en jonge twintigers gesticht hadden. Op fysiek gebied hadden ze de fiets echter ingeruild voor een nieuw, opwindend stuk speelgoed, hun stand waardig: de auto. Na 1890 was de fiets immers iets voor de lagere standen geworden. De eerste autoclubs in de jaren negentig hadden dikwijls dezelfde stichters als de oudste wielclubs. Toen in het begin van de 20e eeuw vliegmeetings werden georganiseerd, waren diezelfde mensen er weer nauw bij betrokken.

### **Eierrijden**

De vrijetijdsbesteding op de fiets - buiten het wielrennen - bestond uit reizen met de fiets en uit muzikale en feestelijke uitstappen en behendigheidspoeven zoals ringsteken, vogelpik en 'eierrijden' per fiets. Bij eierrijden kwam het er voor de deelnemers op aan om zo snel mogelijk met het achterwiel de schalen van een aantal vooraf uitgeblazen eieren stuk te rijden. Wielrijdersfeesten, stoeten en uitstappen met grote groe-

pen kwamen in trek. Er werden prijzen uitgelooft voor de talrijkste groep, de groep die van verst kwam, enz. Soms werden de mooist versierde fietsen bekroond, waarbij de versiering bij voorkeur uit bloemen bestond.

Sommige veloclubs uit die periode groeiden later uit tot muziekverenigingen. Een opmerkelijk voorbeeld daarvan is de Wommelgemse Verbroederingsclub (1899), die zijn eerste reglementenboekje nauwgezet bewaard heeft. *“Dezen veloclub heeft voor doel gedurende de maanden maart, april, mei, juni, juli en augustus plezieruitstappen te doen tot voordeel van zijne leden”*, stipuleert artikel 2. Wedstrijden fietsen was taboe, want *“ahwie gedurende eenen uitstap zou spreken van in koers te rijden zal in eene boete vervallen van 25 centiemmen”*. Solidariteit was geen ijdel woord: *“Indien bij eenen uitstap eenen der leden een ongeval aan zijn machien zou krijgen, zal hij tot aan de naastgelegene statie vergezeld worden door twee bijzijnde leden die zullen uitgelot worden.”*

### De fiets en het massatoerisme

De fiets bewees niet alleen goede diensten als verplaatsingsmiddel naar het werk of in de competitiesport. Hij opende tevens de deur voor nieuwe vormen van toerisme. Uit verschillende bronnen blijkt echter dat de rol van de fiets bij de opkomst van het massatoerisme niet mag overschat worden. Trein, tram en autobus speelden mogelijk een veel grotere rol. In het onderzoek dat de latere burgemeester van Borgerhout Aloïs Sledsens in 1922-26 verrichtte naar de vrijetijdsbesteding van de Antwerpse werklieden, nemen recreatief fietsen noch wielrennen een vooraanstaande plaats in. *“Wij kunnen jammer genoeg geene voldoende statistiek vinden nopens de reisjes en uitstappen door de werkmenschen onze stad ondernomen”*, aldus Sledsens. *“’s Zomers op stap gaan is den stedeling eene eigenschap geworden. Te Antwerpen zijn er ten behoeve der werkliedenfamilies allerhande clubs en verenigingen die gedurende den zomer aangename en gezonde uitstappen inrichten. Het Peerdschbos en de bosschen bij Schilde en ’s-Gravenwezel, Schoten en Sint-Mariaburg zijn de geliefkoosde plekjes.”* Helaas spreekt hij hierbij niet over het gebruikte vervoermiddel.

Meerdaagse uitstappen waren in die tijd nog lang niet voor iedereen haalbaar. *“Het is jammer genoeg voor het grootste aantal onzer werklieden niet mogelijk op verlof aan zee te gaan. Maar zelfs op één dag kan de uitstap doelmatig ingericht worden, door goed verzorgde leiding onzer reisclubs.”* Met andere woorden en gezien de afstand: zonder fiets. Sledsens zelf was duidelijk geen kusttoerist: *“Sommige werklieden zien wij bij uitzondering eens op handje met hunne vrouw naar de zeekust gaan, dit gebeurt niet omwille van de gezonde zeelucht, maar omdat nu eenmaal de tyrannieke mode dat zoo wil.”*

### Verenigingsleven

Wielertoerisme is vandaag nog steeds in trek. Hiervoor is men veel minder op een sportfederatie aangewezen dan voor wielcompetitie. Toch zijn veel clubs en indivi-

duele fietsers bij een wielrijdersbond aangesloten. Op die manier kunnen ze immers deelnemen aan geregelde uitstappen en brevetten. In 1979 wees een Bloso-enquête uit dat slechts 15,2% van de wielertoeristen in verenigingsverband reed. Dezelfde bevraging maakte duidelijk dat 12,2% van de Vlamingen ooit aan wielertoerisme gedaan had en dat 5,9% het op dat ogenblik nog beoefende. Verder bleek ook dat wielertoerisme veel populairder was bij mannen (7,4%) dan bij vrouwen (4,2%). De sport scoorde het hoogst bij (in die volgorde) zelfstandigen, bedienden op A1-niveau en bedienden op humanioraniveau. Het kleinste aantal fietsers vond men bij de universitair en de beoefenaars van vrije beroepen, en bij ongeschoolde en geschoolde arbeiders. Van de hele groep wielertoeristen besteedde het grootste deel (87,6%) er tenminste 3,5 uur per week aan. De meeste ondervraagde wielertoeristen (49%) gaven als belangrijkste motief hun lichamelijke conditie op, gevolgd door het zich uitleven (22%). Het wielertoerisme in KBWB-verband - let wel, de KBWB is niet de enige sportfederatie die zich met wielertoerisme bezighoudt - kende zijn grootste populariteit in de jaren 1976-1981. Daarna vond er een terugval plaats.

## Bibliografie

- E. BOUQUÉE, *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, pp. 19-29; *Uit de pionierstijd van de wielersport: de Gentse velodroom 1892-1894*. In: *Tijdschrift voor geschiedenis van techniek en industriële cultuur*, 3(1985)2, pp. 31-41.
- U. CLAEYS, *Sport- en...*, Leuven, 1986.
- E. DE PRINS, *Een stukje geschiedenis*. In: *De Verbroedering*, 2(1970)5, pp. 2-3.
- *Grepen uit de geschiedenis van de Belgische wielersport*, Brussel, 1950; *Handboek der wielersport*, Hove, 1952.
- F. LAUTERS, *Les débuts du cyclisme en Belgique*, Bruxelles, 1936.
- K. MORTELMANS, *De wielersport te Antwerpen tot 1914*, RUG, licentiaatsverhandeling, Gent, 1983; *De wielersport te Antwerpen tot 1914*. In: *Sporta*, 38(1984), pp. 45-48; *Aspecten van de negentiende-eeuwse wielersport*. In: *Sporta*, 38(1984), pp. 176-179; *100 Jaar wielersport in de provincie Antwerpen*, Geel, 1990; *Vlaanderen op twee wielen*, Antwerpen-Baarn, 1991; *Waar is de tijd. Antwerpen in de 20e eeuw*, dl. 32, De vrije tijd, Antwerpen, 1999.
- *Recensement général des industries et des métiers*. (31 octobre, 1896), dl.18, Bruxelles, 1902.
- A. SLEDSSENS, *Het gebruik van den vrijen tijd door de Antwerpsche werklieden*, Antwerpen, 1929.
- *Socialistische Centrale voor Sportbeleid, 7e Congres. Sport, media & sponsoring*, Antwerpen, 1989 (losbladige bundel).
- J. VAN LANDEGHEM, e.a., *75 Jaar sport in Antwerpen en Limburg*, Antwerpen, 1971.
- N. VAN ZUTPHEN, *Sociale geschiedenis van het fietsen te Leuven, 1880-1900*. In: *Arca Lovaniensis. Artes atque historiae reserens documenta*, jaarboek 8(1979), pp. 11-256.