

## SNELLE FIETSERS IN DE BELLE ÉPOQUE

*'t Gerij is verbeterd, 't is per velocepeed,  
Dat men de nek kan breken en de kasseien meet.  
Ge maakt er soms vieze kuren, ofwel een karpelsprong,  
Als men op een half ure, wil rijden naar Terdong (Terdonk)*

(Gents liedje, rond 1880)

Bezorgd als steeds om onze veiligheid, ontwierpen de Gentse schepenen in 1891 en in 1898 een reglement op de 'rijwielen' dat ook aandacht besteedde aan overdreven snelheid. Daar was blijkbaar reden toe. Zo verscheen in 1890 in de Gazette van Gent dit berichtje:

*Zondag namiddag rond 4 1/2 ure, kwam een jonge heer, op eene velocepede gezeten, den Boulevard Frère-Orban opgereden. Door zijn vlug rijden merkte hij niet dat hij een jongen van omtrent 10 jaar oud met zijn gerij aanraakte en mede sleurde. De jongen viel en werd tamelijk erg gewond opgenomen. De velocepedist heeft aan de ouders van den jongen 100 frank (een groot bedrag toen) gegeven als vergoeding voor het aangedane leed.*

Bovendien was de fiets toen al sterk verspreid. In 1899 telde men er in Oost-Vlaanderen meer dan 12.000. Het Volk schreef in 1891: *De velocepeden komen meer en meer in de mode. Met enige jaren zal elke burger en vele werklieden er eene hebben 't Zal oprecht geestig zijn rijken, burgers, werklieden, soldaten, agenten en garde civieken op tweewielers te zien rijden.* Alleen de pas-toors waren er nog niet bij. De Belgische bisschoppen verboden het fietsgebruik door geestelijken. Bij de agenten daarentegen was het van moetens: die van Brussel kregen van hun burgemeester een maand tijd om te leren fietsen.

Maar gevaar dreigde alom en het zat in de aard zelf van het beestje. Ons woordje velo dat uit al die velocepeden afgeleid werd, stamt immers simpelweg uit 'snelheid' (velocitas) en een velocépède is snel door de voettrappers. Hoog tijd dus om in te grijpen en liefst ook geen misverstanden laten bestaan. In een eerste Gentse gemeentereglement (1891) was men nog vaagjes bij 'overdreven snelheid' blijven steken, maar in 1898 luidde het heel precies:

*Het is op heel het grondgebied der stad Gent streng verboden de rijwielen te doen rollen met eene snelheid grooter dan die van eenen man op gymnastischen pas, zij het 10 kilometer per uur. Deze vaart moet vertraagd worden aan het keeren of het kruisen der wegen, in de smalle straten en op bruggen.*

Nog een andere bepaling voegde er aan toe:

*Het is aan de wielrijders verboden zich over te leveren aan loopstrijden (sic!) of andere oefeningen welke het gemak of te veiligheid van het verkeer der voetgangers in gevaar kunnen brengen. Dat gold alleen maar voor ongeorganiseerde*

**MONOPOLE**  
DES CÉLÈBRES  
**SANS PAREIL ET NELSON CYCLES**  
— 1<sup>re</sup> Marques Anglaises —  
Agence des **GLADIATOR CYCLES**, 1<sup>re</sup> Marque Française

**MAISON STEVENS-DE MOERLOOSE & PARRÉ**  
Marché aux Grains, 27, GAND

**2 ANS**  
DE  
**GARANTIE**



**LEÇONS**  
ET  
**RÉGLAGE GRATUITS**

La seule maison qui vend la vraie et bonne machine à un prix abordable.  
**N. B. Aller voir l'exposition, RUE DES CHAMPS, 30.**  
P. S. Une nouvelle et grande réduction sera accordée à partir du 15 Juillet.

Fietsenhandels waren gevestigd op de meest prestigieuze en duurste plaatsen in de stad. Hier een publiciteit uit 1894 voor een handel op de Korenmarkt en in de Veldstraat. Let op het uiterst modern uitzijende kadertype. Gratis fietslessen zijn er tegenwoordig niet meer bij.

koersen of sprintjes tussen heren die zich eventjes met elkaar wilden meten of indruk maken op de meiskes. Wielervedstrijden werden al langer ingericht. Het gemeenteraadslid Léon Hallet, advocaat wonende Muinkkaai 2, kon hiermee maar moeilijk akkoord gaan. Hij stelde een wijziging voor die goedgekeurd was in eene vergadering der consuls van den Belgischen Wielrijdersbond onzer stad en die ook de steun kreeg van de *Touring-Club van België*, waarvan Hallet trouwens provinciaal afgevaardigde was. Ook deze laatste vereniging was toen een *machtige wielrijdersmaatschappij*, zo stelde Hallet. Vergeten we niet dat er toen nog vrijwel geen auto's onze wegen onveilig maakten. Het achtbare lid drukte zijn voornaamste bezwaar als volgt uit (hier ingekort en geput uit de Nederlandse vertaling van zijn tussenkomst):

*De stad Gent heeft eene grote uitgestrektheid en ook eene grote verscheidenheid in de belangrijkheid van het verkeer. Zekere van onze wegen zijn buitenwegen en ook daar is het niet toegelaten ze te doorloopen in een snelle vaart van 15 kilometers per uur, wat overeenstemt met de snelheid van een heerenrijtuig (paardenkoetsje).*

Die hoge snelheid moest echter wel aangepast worden in de binnenstad en op andere drukke plaatsen. Als toegeving vroeg Hallet, *in naam der wielrijders*, wel dat de plegers van vluchtmisdrijven maximum straffen zouden opgelegd krijgen. Immers: *De wielrijder die een ongeluk veroorzaakt of eene overtredding begaan heeft, kan gemakkelijk aan de bestraffing van de politie (te voet) ontsnappen. Daar moest streng tegen op getreden worden: De ongenade welk het wielrijden omringt, komt van eenige lichtzinnigen of kwalijk gezinden.*

Luc DEVRIESE

## **BRONNEN.**

Drie uitvoerig gedocumenteerde en geïllustreerde artikels van de hand van Etienne Bouqué over wielersport en fietsenhandel te Gent aan het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw, verschenen in het 2<sup>de</sup> nr. van de 3<sup>de</sup> jaargang (1985) van het Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur (nu Tijdschrift voor Industriële Cultuur). Verder: Stad Gent. Verordening op de Wegenis, de Bouwwerken en de Woningen, Annoot-Braeckman, Gent, 1898, p. 62-66 en Gemeenteblad Gent, jg. 1891, p. 836-846 en jg. 1898, p. 220-224.

---