

OVER HET ONTSTAAN VAN DE WIELERSPORT IN DE 19DE EEUW, MET BIJZONDERE AANDACHT VOOR DE SITUATIE IN HET GENTSE

door Etienne Bouqué

De opkomst van het rijwiel

Het einde van de 19de eeuw kenmerkt zich door een stormachtige ontwikkeling van de fiets en van de wielrennerij.

Over het allereerste ontstaan van de fiets als "middel om zich op wielen met behulp van de kracht van de eigen benen snel te bewegen" bestaat nogal wat onenigheid.

Algemeen neemt men echter aan dat het prille begin terug te vinden is bij Baron Karl Friedrich von Drais die in 1818 de eerste "lopmachine" ontwikkelde. Zijn uitvinding bestond uit twee wielen die door een horizontale houten balk verbonden waren. Door schrijlings over de balk te gaan zitten en zich met de voeten op de grond af te duwen, bracht men de machine "aan de loop". De lopmachine van von Drais, kortweg Draisine genoemd, hield dus het midden tussen de autoped en fiets, zoals we die heden ten dage kennen.

Het duurt tot 1855 vooraleer de Parijse smid Ernest Michaux (toen 12 jaar !) eraan denkt een zwengel te plaatsen op de as van het voorwiel waardoor de berijder, al zittend, het voorwiel met zijn voeten kon aandrijven. De fiets met trappers was also geboren.

Pas veel later, in 1885, worden luchtbanden (Dunlop) gemonteerd. Vanaf dat moment echter zijn alle voorwaarden vervuld om van de fiets een ongewoon populair en boeiend vervoermiddel te maken. De ontwikkeling ervan is dan ook niet meer te stuiten. Het enthousiasme voor het nieuwe voertuig kan goed gekarakteriseerd worden door een artikel dat Het Volk op zijn frontpagina van 8 oktober 1891 daaraan wijdt :

"De velocipeden komen meer en meer in de mode. Met enige jaren zal elke burger en vele werklieden er ene hebben. Dat zal daarmee gaan gelijk met de naaimachines, nu kosten ze nog veel geld, later zal men die aan een civiel prijsken kunnen bekomen. Er zijn reeds veel handelsreizigers die van de velocipeden gebruik maken om hunne koersen te doen. Leger en politie zullen er ook gebruik van maken. De burgemeester Buls bevoel dat elke divisie zijner politie ene velocipede hebben moest en de agenten ene maand tijd hebben om die te leren berijden. 't Zal oprecht geestig zijn met enige jaren : rijken, burgers, werklieden, soldaten, agenten en garde-civieken op tweewielers te zien rijden."

Toch deelt nog niet iedereen dit enthousiasme. In de Gazette van Gent lezen we dat in maart 1895 "de Belgische bisschoppen zich niet zo verdraagzaam getoond hebben als de Franse en dat zij aan de leden der geestelijkheid het gebruik van het rijwiel verboden hebben."

Rijschool voor véloupèdes (zg. "knokenschudders") ca. 1865 (foto MIAT).





Van de *Vélocifère* (1791) van graaf de Sivrac, over de *Draisienne* (1818) van baron Karl von Drais en de introductie van de *Trappers* (1861) door de smid Ernest Michaux, naar het rijwiel met ketting van de "vader van de rijwielindustrie" James Starley (1830-1881) : bijna een eeuw rusteloos zoeken door honderden onbekenden naar een democratisch vervoermiddel (Repro MIAT).

(verzameling Stadsarchief Gent)

CONCOURS
DE
VÉLOCIPÈDES
A GAND,
le Dimanche 11 Avril 1869,
à 2 1/2 heures précises de relevée, au boulevard du Beguinage.

PROGRAMME DES COURSES.

VITESSE.

1. — Vélocipèdes à 3 roues.
1^{er} Prix. — Une médaille en vermeil.
2^e id. id. en argent.

2. — Vélocipèdes à 2 roues.
1^{er} Prix. — Une médaille en vermeil.
2^e id. id. en argent.

LENTEUR.

3. — Vélocipèdes à 2 roues.
1^{er} Prix. — Une médaille en vermeil.
2^e id. id. en argent.

OBSTACLES.

4. — Vélocipèdes à 3 roues.
1^{er} Prix. — Une médaille en vermeil.
2^e id. id. en argent.

5. — Vélocipèdes à 2 roues.
1^{er} Prix. — Une médaille en vermeil.
2^e id. id. en argent.

Vélocipèdes de petite dimension à 2 et à 3 roues.
Course de vitesse, spécialement réservée aux enfants.
Prix. — Une médaille en argent.

Dans les Courses de vitesse et à obstacles le premier arrivant a le 1^{er} prix et le second arrivant le 2^e prix.
Dans les Courses de lenteur le dernier arrivant a le 1^{er} prix et l'avant dernier arrivant le 2^e prix.
Dans chaque Course il ne partira que trois concurrents à la fois.

PLACES RÉSERVÉES SUR L'ESTRADE :
Premières 2 fr. — Secondes 1 fr.

Ook de medische wereld stond in het begin niet positief tegenover de *vélocipède*. Een zekere professor Opholzer uit Wenen waarschuwt in 1869 : "De menschen schijnen nog niet te vreden met de reeds hoog genoeg opgeklimmen sterftcijfers, nu beginnen ze die nog te verhoogen met hun *vélocipède*-manie. Het is ontegenzeggelijk, dat iedere al te grote inspanning der spieren, vooral bij het rijden met de *vélocipède*, waarbij alle spierdeelen aan zulk eene vreeselijke overspanning zijn blootgesteld, niet alleen gemakkelijk hypertrophie (bovenmatige vergroting) van de spieren en het hart veroorzaakt, maar tevens tot de meest verschillende hartziekten, die er het gevolg van zijn, aanleiding kan geven. Ook hartaderbreuken of ziekelijke verwijding der slagaderen behoort in zulke gevallen niet tot de zeldzaamheden.

VERORDENING OVER DE RIJWIELEN

Art. 1. - Het rijden met rijwielen is verboden op de plankieren, op al de gedeelten van den openbaren weg voor de voetgangers voorbehouden, en op de gedeelten der straatwegen door de politie verboden.

Echter mag de Burgemeester bepalen op welke zijwegen der lanen, kaaien of wandelingen het toegelaten is met rijwielen te rijden.

Art. 2. - De rijwielen moeten altijd voorzien zijn van een sein, zooals kling, belleken of horen, genoegzaam luidend om van verre hunne nadering aan te melden.

Art. 3. - Van zodra de dag eindigt, zal geen rijwiel op den openbaren weg mogen rijden zonder voorzien te zijn van eene sterk verlichte lantaarn met ongekleurde en doorschijnende glasruiten, en die zal geplaatst zijn van voren, minstens één meter boven den grond.

Art. 4. - Het is streng verboden de rijwielen met overdreven snelheid te voeren. Aan de hoeken of doorsnijdingspunten der wegen, in de smalle straten, op de bruggen en overal waar er belemmering voor het verkeer zou bestaan, moeten zij traag gaan.

Art. 5. - Het is den wielrijders verboden op den openbaren weg om het zeerst te rijden, 't zij onder elkander, 't zij met paarden of rijtuigen; rondom de rijtuigen, de ruiters en de wandelaars te zwaaien, en in 't algemeen zich over te geven aan welke oefening ook, die het gemak of de veiligheid van het verkeer in gevaar zou kunnen brengen.

Art. 6. - De wielrijders, die op den openbaren weg rijwielen, paarden, rijtuigen of karren kruisen of voorbijrijden, zullen ten minste éenen meter uitwijken.

Zij zullen rechts voorbijrijden en bij het kruisen elkander de rechterzijde geven.

In die gevallen zullen zij niet meer dan met zijn tweeën naast elkander mogen gaan.

Art. 7. - Het is verboden met overdrevene snelheid rijwielen, paarden, rijtuigen of karren te kruisen of voorbij te rijden. In geval de last- of trekdiereen, welke een rijwiel kruist of voorbijrijdt, schuw worden, is de wielrijder gehouden stil te staan tot het verschrikte dier 30 meters zal verwijderd zijn.

Art. 8. - Ieder rijwiel moet een plaatje dragen, op beide zijden genummerd.

De plaatjes worden door de politie afgeleverd, tegen terugbetaling van hunnen prijs.

Art. 9. - De besluiten en verordeningen van politie, welke het verkeer der rijtuigen ter gelegenheid van feesten of plechtigheden regelen, zullen op de rijwielen toepasselijk zijn.

Art. 10. - Worden onder de benaming van rijwielen begrepen alle gelijkslachtige rijtuigen, welk het getal der wielen ook zij.

Art. 11. - Alle overtreding van de voorhandige verordening zal met de straffen van politie gestraft worden.

Gentse verordening over de rijwielen (1891).

De Nederlandse taal heeft heel wat last met het vinden van een Nederlandse naam voor het nieuwe tuig. Meestal spreekt men van een *velocipède* : het is de letterlijke vertaling van het Franse woord *vélocipède* wat zoveel betekent als "snelheid (halen) met de benen" (*velocitas* = snelheid; *pède* = door de voet). Daarnaast gebruikt men echter ook uitdrukkingen als trapwiel, rijwiel, wiel, bicyclette, enz. Stijn Streuvels heeft het over zijn "vlossepeerd" en Guido Gezelle spreekt van het "schrijwiel".

Het woord fiets, dat thans toch wel het meest voorkomende is, zou een klankvervorming zijn van velocipede en zou afkomstig zijn uit Noord-Gelderland.

"Men zoekt nog steeds naar den besten Nederlandschen term voor de vélocipède. Professor de Vries, te Leiden, prijst heden in het L. Dagblad den naam van wiel-er aan, welke door een gentsch dagblad wordt aan de band gegeven. Hij acht dit eene juiste benaming voor een voorwerp, dat slechts een kunstmatig samenstel van wielen is en herinnert, dat wielen in den zin van draaien van oudsher als werkwoord in onze taal bestond. Als voordeelen der benaming somt de hoogleeraar op : 1° hare kortheid; 2° de mogelijkheid om in plaats van vélocipèderen het werkwoord wielen te bezigen; 3° de gemakkelijkheid om de soorten, bij voorbeeld tweewielers, driewielers te onderscheiden; 4° de gelegenheid om de wijziging der drijfkracht door samenstelling aan te duiden, bij voorbeeld trapwielers, stootwielers, trekwielers, schroefwielers, enz. Professor de Vries vreest, dat als men het uitheemsche woord blijft gebruiken, de vélocipède in de volkstaal tot vloospeet zal verbasteren, hetgeen zeker niet fraai klinkt. Eén punt echter missen wij in des hoogleeraars beschouwing, namelijk hoe men den vélocipedist zal noemen? Wiel-er, even als het werktuig, zou juist, maar dubbelzinnig zijn, ofschoon bij voorbeeld met stamper hetzelfde plaats heeft. Wiele-er is niet bijzonder fraai; wielenaar komt misschien in aanmerking." (Gazette Van Gent septem-ber 1869).

De grote toename van het aantal rijwielen (in 1899 waren er in Oost-Vlaanderen alleen al meer dan 12.000), schiep heel wat problemen. Ongevallen met rijwielen kwamen frekwent voor en haalden geregeld de lokale pers. Enige reglementering voor het rijden met velocipeden drong zich dan ook op. In Gent wordt in 1891 een politie-verbod op de rijwielen goedgekeurd die nogal wat deining veroorzaakt in kringen van velocipedisten. Tegelijk echter wordt werk gemaakt van de aanleg van speciale rijwielpaden op de belangrijkste wegen. In 1891 circuleert daartoe een oproep van het Nationaal Verbond tot Verbetering der Wegen : de wielrijders worden aange- maand om massaal toe te treden en om de actie tot een ernstige verbetering der rijwegen te ondersteunen. Eind 1894 stelt de Belgische Wielrijdersbond (gesticht in 1882) een kiesplatform op dat eveneens zeer speciaal op de verbetering der wegen voor de wielrijders is toegespitst. De Belgische Wiel-er Bond vertegenwoordigde toen reeds 3.500 leden.

Merkwaardigerwijze groeide de wegverbetering voor de automobielen uit deze voorzien van de populairdere velocipede. In 1900 meldt de Gazette van Gent immers dat "de Minister van Openbare Werken banen zal doen aanleggen voor het verkeer der automobielen. Deze verandering is noodzakelijk, gezien den slechten toestand der grote steenwegen en de uitbreiding genomen door het nieuw vervoermiddel. Men zou de wielrijders- banen kunnen verbreden ofwel enen zijkant der wegen in macadam veranderen."

De opkomst van de rijwielkoersen

Naargelang het aantal wielrijders (velocipedisten) toenam, ontstonden ook verenigingen van wielrijders en jawel, ook koersen voor wielrijders.

Algemeen wordt aangenomen dat de eerste wielwed- strijd werd gehouden in het park van St. Cloud te Parijs op 31 mei 1868. De winnaar, James Moore, een Engels- man, legde de afstand af aan een gemiddelde snelheid van iets meer dan 10 km/u.

Ons land bleef in deze ontwikkeling niet ten achter. We weten dat in 1869 de wegrit Veurne - Adinkerke - Veurne gereden werd en gewonnen door een zekere Justin Vander Meeren, uit Alveringem. Maar ook Gent was met de tijd mee. Op de Begijnhoflaan werden reeds in april 1869 koersen gehouden. Volgens de Gazette van Gent moeten die koersen heel wat aandacht getrokken hebben. Oorspronkelijk waren ze gepland voor Paasmaandag 29 maart maar konden ze toen niet doorgaan wegens al te grote (verkeers ?) belemmeringen. Ze werden verschoven naar de donderdag daaropvolgend 1 april maar ook dat bleek een slechte datum te zijn. Uiteindelijk grepen de eerste wedstrijden plaats op zondag 11 april en kenden ze zo veel succes dat herhaling in juli zich opdrong. Het schouwspel was gans nieuw voor Gent en het was schier

onmogelijk plaats te vinden op de tribune om te zien. De velocipedisten trokken in stoet en met muziek aan het hoofd, naar de plaats van de prijskamp. Er namen liefhebbers uit Rijsel, Antwerpen en Brussel aan deel en ook "bevallige jonge juffers die, met broek en vest gekleed, op tweewielige velocipeden reden; ene was bijzonder sterk in die oefening en vloog als een ware amazone over de hinderpalen."

De koersen gingen "in snelheid" en "in traagheid". Bij dit laatste soort wedstrijden was de winnaar die het laatste aankwam maar men moest wel rechtop blijven en dat was, op de vehikels van die tijd, niet altijd gemakke- lijk. Wielwedstrijden waren in die tijd trouwens echte attracties en ontsnapten niet aan de sfeer van de specta- kelstukken en het volkse vermaak. In die zin werd bij de prijskampen op de Begijnhoflaan ook geëxperimenteerd met een velocipede met één wiel maar dat experiment viel niet erg mee. We citeren letterlijk uit de Gazette van Gent :

"Men was nieuwsgierig om den groten eenwieligen trap- wagen te zien berijden, doch hierin is men wat teleur- gesteld geweest. Dit tuig is wel bereden geworden, doch de rijder had de hulp van menige kameraden nodig om zijn rit voort te zetten. Enigen staken het wiel in gangen en anderen waren nodig om het evenwicht te houden. Het mechanismus zat ongetwijfeld niet goed in den haak; het is ene proefneming die te herbeginnen is."

En tenslotte, voor wie het interesseert, de wedstrijden werden meestal gewonnen door Brusselaars, o.a. door Morobé die in snelloop 1.000 m aflegde in 2 1/2 minuten. Een zekere Jooris kwam tweemaal tweede en de Gente- naar Jules Corijn kreeg een troostprijs.

Men zag in 1869 de toekomst van de velocipeden echter eerder duister in.

"Het schijnt dat vele liefhebbers van velocipeden of trapwagens dit spel spoedig moede zijn. Wat ons dit denken doet is het groot getal ervan, dat in de open- bare verkopeningen onzer venditiezalen op den meestbie- dende worden afgeslagen. Deze morgend stonden er een gehele hoop op de Ketelvest, om aldus aan den man te worden gebracht." (Gazette van Gent, 5.8.1868).

Dat is begrijpelijk. We moeten wachten op de uitvinding van de luchtbanden om het wielrijden meer aantrekkelijk te zien worden. Naar het einde van de 19de eeuw komen de wedstrijden dan ook weer zeer sterk in zwang. We zouden durven stellen dat de wielersport van die tijd een viervoudig aspect vertoont."

1. De lange afstandswedstrijden

Meest tot de verbeelding spreken Parijs-Brest-Parijs (1891 - 1.200 km - gewonnen door Charles Terront), Bor- deaux-Parijs (1891 - 600 km - gewonnen door G.P. Mills), Luik-Bastenaken-Luik (1892 - 250 km - gewonnen door Léon Houa), Parijs-Brussel (1893 - 400 km - gewonnen door André), Parijs-Roubaix (1896 - 280 km - gewonnen door Joseph Fischer) en Parijs-Tours (1896 - 250 km - gewonnen door Prévost).

In eigen land hebben we in 1891 twee grote 100 km-koer- sen, een te Brussel op 25 oktober en een te Antwerpen op 22 november. Beide wedstrijden doorkruisten een deel van het land en werden overal door de bevolking enthousiast onthaald. Het Volk vermeldt dat "in al de gemeen- ten waar de wielrijders voorbij trekken, er een stroom van volk was en dat de jonge koersmannen goed onthaald werden. Te Boom draaiden de inwoners de brug toe die open stond bij de aankomst der renners. Te Willebroek hebben de veldwachters voor de wielrijders zelfs de wapens gepresenteerd ! Dat goed onthaal heeft de wielrijders sterk vergenoegd."

Toch kan Het Volk niet nalaten ook op de gevaren te wijzen :

"Wielrijders, opgepast ! - De bekende wielrijder H. Roosdorp, kampioen van Nederland der wielrijders, is, na ene kortstondige ongesteldheid, overleden. Geen wonder, want wielrijderskoersen, zoals die te Brussel onlangs (bedoeld werd de 100 km-koers), zijn een levensgevaar voor velen."

Gustaaf Stragier

Gustaaf Stragier was afkomstig van Staden in West-Vlaanderen. Hij werd er geboren op 27 juni 1874 en overleed te Gent op 24 september 1949.

Als jongeling is hij naar Gent gekomen om er werk te vinden. Hij werd opgenomen door de Heer Stevens, velohandelaar op de St.-Michielshelling en eigenaar van het gekende huis Stevens-De Moerloose. De jonge Stragier kreeg van zijn patroon de toestemming om het wielrennen aan te leren om alzo te kunnen meedoen aan koersen en prijskampen.

Hij bleek rap een goed renner te zijn en haalde dan ook heel wat eerste- en ereprijzen. Zijn voornaamste overwinningen waren : Gent-Oudenaarde-Gent in 1893 en het Kampioenschap van Vlaanderen in 1895.

Hij reed ook menigvuldige koersen op de Gentse Velodroom en maakte zich o.a. verdienstelijk als gangmaker bij recordpogingen.

In 1895 reed hij tegen Buffalo Bill een eigenaardige koers. Deze Buffalo Bill (alias William Cody) was met zijn Wild West Circus naar Gent gekomen en lokte veel volk. In de Gentse velodroom had men een prijskamp georganiseerd : Gustaaf Stragier en Buffalo Bill moesten een tijdlang rijden, Stragier op zijn fiets, Buffalo Bill te paard. Cody mocht daarbij van paard verwisselen zoveel als hij wou. De eerste dag won Buffalo Bill, de tweede dag won Stragier. Zo was iederen tevreden. Gustaaf Stragier werd later keurder in het slachthuis tot hij op rust ging. Zijn fiets is altijd zijn beste vriend gebleven.

Het enthousiasme dat onder de bevolking leefde, steeg ten top toen in 1893 de metselaar van Verviers, André, de wedstrijd Parijs-Brussel won. De overwinnaar werd bij die gelegenheid door koning Leopold II ten paleize ontvangen en gefeliciteerd. Het is tenandere bekend dat Leopold II de wielersport een goed hart toedroeg en ze geregeld enige attentie betoonde.

Tijdens de Gentse feesten werd ook in 1893 in Gent een lange afstandskoers ingericht : Gent-Oudenaarde en terug. Winnaar was de Gentenaar Gustaaf Stragier die de afstand aflegde in 2 uur en 12 minuten en 7 minuten voorsprong had op Deschaepmeester uit Wetteren. Beide renners behoorden regionaal toen tot de beste rijders van het land.

2. Recordpogingen en uitdagingen

Het einde van de 19de eeuw is ook een tijd van recordpogingen en uitdagingen. Internationaal is de meest gekende recordrit die van Charles Terront in 1893 van St. Petersburg naar Parijs maar daarnaast worden ten allen kante records gevestigd en verbeterd. Een gewoonte is ook dat bekende wielrenners in matches van man tegen man, tegen elkaar worden uitgespeeld. Onze landgenoot Hubert Houben (Brussel) is daarin, rond 1893-1894, de onbetwiste grootmeester.



3. Volkse kampstrijden

Wielerkouren behoren nog steeds tot de attractieve spectaculustukken en alles wordt in het werk gesteld om er een feestelijk en volks tintje aan te geven. Vele meetings worden met een muziekkorps opgeluisterd en heel dikwijls worden loop- en rijkouren samen en door mekaar ingericht. Hindernissen worden soms speciaal ingelast om de behendigheid van de rijders te testen, eerder dan hun kracht. Ook ringsteking op bicycletten behoort tot de geliefde kermisgebeurtenissen.

Speciale evenementen worden met de nodige luister omhangen en aangekondigd, zo o.a. de komst te Gent van de Braziliaanse "zeerloper" William Stewart op 18 oktober 1891.

De latere Gentse Velodroom zou aan deze sfeer niet ontsnappen en op zijn beurt wedstrijden inrichten tussen Gentse wielrijders en buitenlandse sportstuntmen.

" - De wedstrijd voor velocipedes, zondag te Gaver ingericht door den Véloce-Club van Gent, is zeer goed gelukt. Talrijke gentsche liefhebbers hadden zich naar Gaver begeven. Ziehier de uitslagen :

1° koers, 1250 meters, 2 1/2 toeren (handicap). - 1° prijs, G. Nicaisse; 2°, L. Pynaert; 3°, J. Verdeyen.

2° koers, 1500 meters, 3 toeren (handicap). - 1° prijs, G. Degryse (Kortrijk); 2°, J. Moreau (Brugge); 3°, F. Van Gendt (Gent). 19 mededingers.

3° koers, 5000 meters, 10 toeren (handicap). - 1° prijs, G. Choisy (Gent); 2°, G. Moreau (Brugge); 3°, G. Van Dooren (Gent).

4° koers, hinderpalen. - Deze koers heeft de toeschouwers goed vermaakt en hier had elke wielrijder gelegenheid zijne behendigheid te toonen. De 1° hinderpaal bestond in eene plank van 4 meters lengte op 30 centimeters breedte en welke eene wip uitmaakte op eenen staak van 50 centimeters hoogte en waar men moest overrijden, hetgeen zeer moeilijk was. De tweede hinderpaal was eene koord. Hier moest de wielrijder afstappen, zijn wiel over de koord brengen en weer opstijgen; vervolgens ontmoette hij eenen boomstam en nog eene wiplank. - 1° prijs, G. Degryse (Kortrijk); 2°, F. Van Gendt (Gent); 3°, G. Verhecke (Kortrijk).

5° koers (kampioenschap van Gaver) 3500 meters. De 1° prijs bestond in eene vaas, aangeboden door den heer burgemeester en een verguld eermetaal; 2°, zilveren eermetaal; 3°, bronzen eermetaal.

Veertien mededingers reden op en bleven nevens elkander tot aan de eerste wending; op dien oogenblik bekwam de heer G. Choisy, van Gent, eene kleine winst, welke bij iederen toer vermeerderde. Hij kwam de eerste aan, met 280 meters vooruit op den heer Moreau, van Brugge, die de tweede aankwam, met 30 meters vooruit op den heer G.V.D., van Gent." (Gazette van Gent, 26.6.1890).

4. Ontstaan van velodrooms

Door de grote toename van het aantal velocipedes en het gemis aan geschikte wegen om daarop te koersen, ja zelfs het verbod om er wedstrijden op in te richten, ontstond de nood aan afgesloten, geëigende omlopen. Zo ontstonden de eerste velodrooms. Op 18 juli 1892 wordt de Gentse Velodroom op de Godshuizenlaan geopend. Het is een van de eerste van het land en een voorbeeld voor al degene die weldra zullen volgen: Brussel, Spa, Oostende, enz.

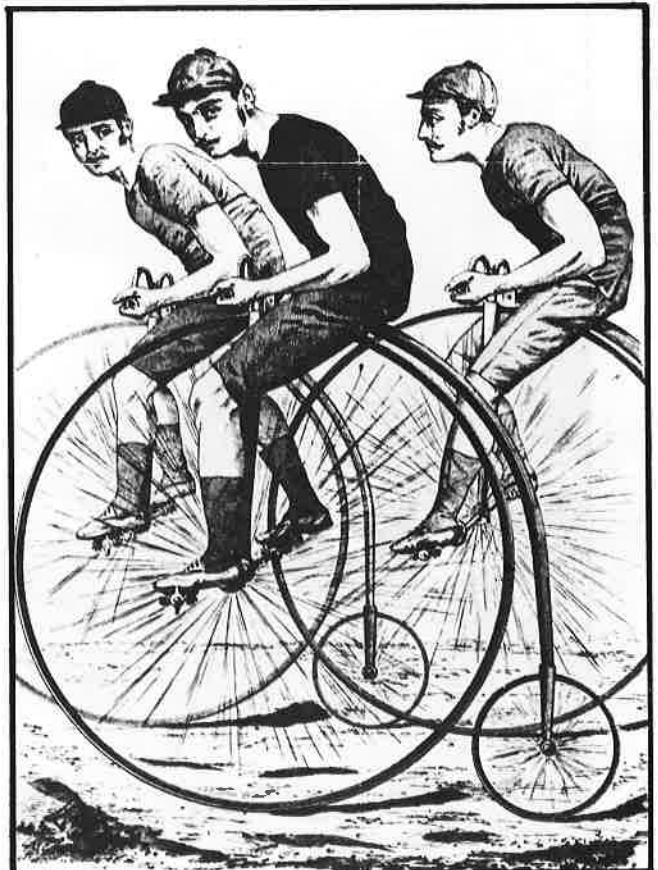
De wielclubs

Tegelijk met de interesse voor het wielrijden en voor de wielersport, ontstonden de eerste wielrijdersverenigingen.

Het is niet ondenkbaar dat Gent de eerste vereniging van het land telde want een krantenbericht van 27 april 1869 spreekt reeds over *la société Sport vélocipédique gantois, établie au Café du Boulevard du Béguinage, n. 51*. Een van haar leden zou een belangrijke verbetering hebben aangebracht aan het rijwiel en hij zou deze nieuwigheid in het lokaal hebben geexposeerd. Het is diezelfde vereniging die koersen op de Begijnhoflaan inricht.



(affiche verzameling Stadsarchief, Gent).



Vanaf de jaren 1870 werden de driewieler en de zg. "Grand Bi" of "Xtraordinary" populair (Repro MIAT).

"27 avril 1869.

- Nous apprenons qu'un grand perfectionnement est sur le point de s'introduire dans la construction des vélocipèdes à deux roues. Ce système présente surtout deux avantages, c'est que tout en fatiguant beaucoup moins le cavalier, celui-ci obtient une vitesse plus grande que par tout autre système usité jusqu'à ce jour. Cette invention est due à M. A.V.H., membre de la société le Sport vélocipédique gantois, établie au Café du boulevard du Béguinage, nr. 51.

Dès dimanche prochain un spécimen sera exposé à la curiosité des amateurs, au local de la susdite société."

De Gazette van Gent vertaalt *Sport Vélocipédique Gantois* door "Gentsche Velocipedistensport" en de klankgelijkenis met de huidige Gentse Velosport is dus niet ver weg. Het zet er Arthur Vandenbak toe aan om in zijn boek "Een Eeuw Wielerveven" te suggereren dat de Gentse Velosport wel eens de eerste wielervereniging zou kunnen zijn die in België werd opgericht. Die eretitel wordt nu echter gemeenlijk toegekend aan de *Véloc Club Bruxellois* die tot stand kwam op 1 juni 1869 en die, in 1882, een van de stichters zou zijn van de latere Belgische Wielrijdersbond (BWB).

Duidelijker is het gegaan met de *Véloc Club Gantois*. Deze vereniging werd gesticht in 1885 en speelde, van in den beginne, een uiterst belangrijke rol in de opbloei en de ontwikkeling van de wielersport te Gent.

We weten met zekerheid dat ze mede-inrichtster was van de *Grand Concours International de Courses pédestres et de Courses de vélocipèdes* op 18 juli 1886 op het St.-Pietersplein te Gent, dat ze bij het gemeentebestuur van Gent reeds in 1890 tot tweemaal toe heeft aangedrongen op de aanleg van een *piste vélocipédique*, dat ze in mei 1891 n.a.v. de regatten te Terdonk de eerste grote internationale fietsenoptocht heeft georganiseerd in Gent, en dat ze hard verzet heeft gepleegd tegen de Gentse politieverordening over de rijwielen van 1891.

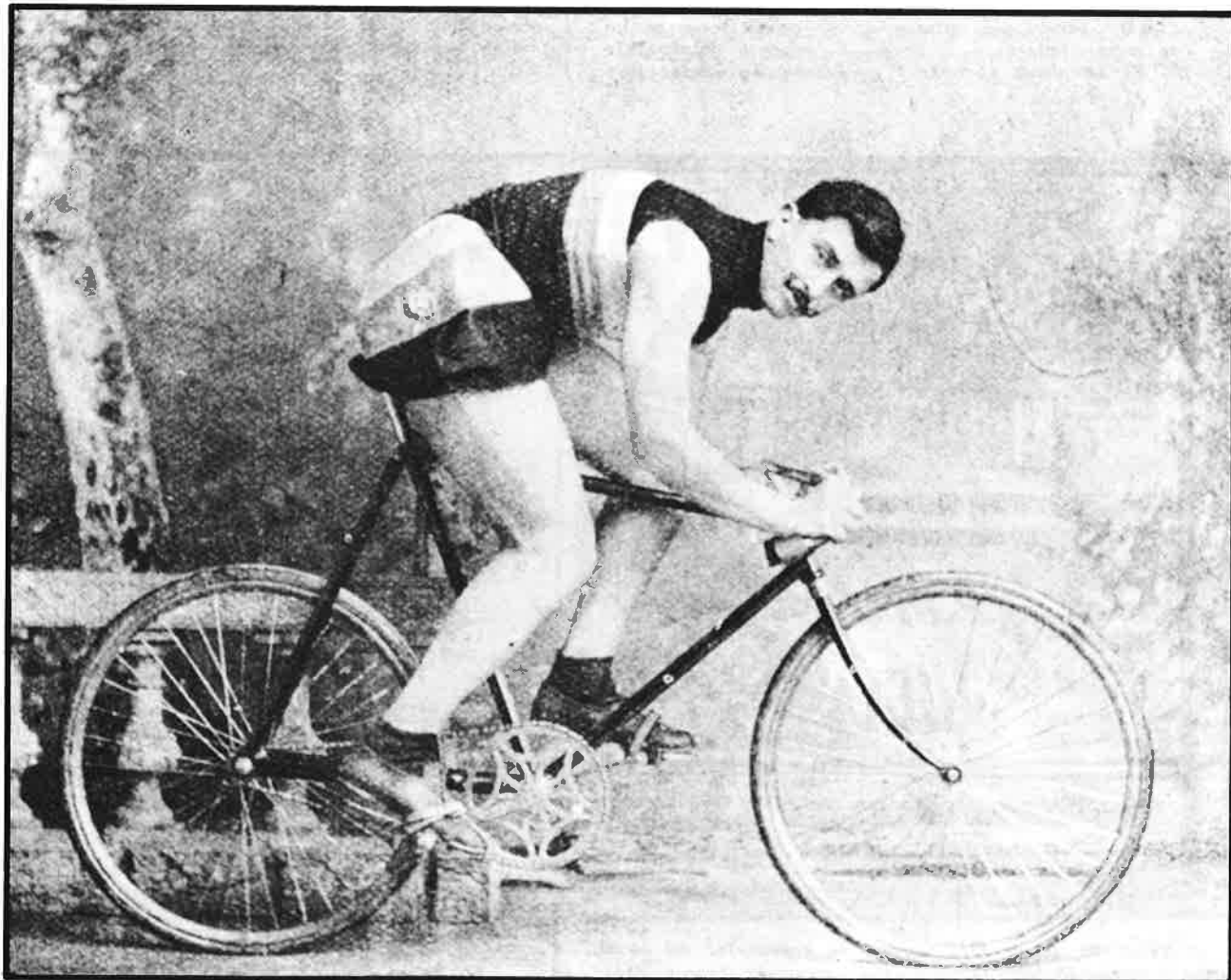
Georges Choisy

Geboren te Gent op 27 september 1867, zoon van Horace Choisy en van een genaturaliseerde Zwitserse moeder. Zijn ouders behoorden tot de welgestelden van de stad en hadden geregeld 1 tot 2 bedienden in huis. Vader Horace overlijdt in 1877. Weduwe Choisy houdt een ijzergieterij en een kolenhandel op de hoek Waarschootstraat-Iepenstraat te Gent.

broers en één zuster. Hij staat aangekend als wijnhandelaar maar heeft meer interesse voor de opkomende *vélocipèden*. Hij wordt vertegenwoordiger voor België van de Engelse *New Rapid Cycles* (Birmingham), in Gent zelf laat hij de verkoop van deze fietsen gebeuren door zijn clubgenoot Ferdinand Van Gendt.

Georges Choisy doet ook zelf actief

Marc Nicolaïewitsch Gripari : commissaris van de A.A. *La Gantoise*, kampioen van België liefhebbers in 1903, afgevaardigde door de *Ligne Vélocipédique Belge* op internationale wielerveven, winnaar van de Beker van Vlaanderen, wereldrekordhouder 800 m en Belgisch rekordhouder per kilometer (1' 16") (verzameling Bouqué, Overmere).



aan wielersport en blijkt daarbij niet van talent gespeend te zijn. Hij wordt kampioen van België alle categorieën in 1890 en, wat later, in 1893, kampioen van Vlaanderen over de 5 km op velodroom. Hij was in die tijd een geducht concurrent voor de beste rijders.

Bij de oprichting van de Gentse velodroom in 1892 neemt hij de functie waar van secretaris van de *Société du Vélodrome Gantois*; hij wijdt er zijn beste krachten aan. Eind 1894 verdwijnt hij echter plots van het toneel. Hij is vertrokken naar het buitenland (voor een handelsreis ?) maar komt niet meer terug. Volgens niet bevestigde berichten zou hij in 1895 in Parijs op 27-jarige leeftijd overleden (verongelukt ?). Zijn functies in Gent worden vanaf dan waargenomen door zijn jongere broer Louis, onderdirecteur van een gieterij in het Luikse.

Van Hauwaert en Lapize op de centrale vijver van de bekende velodroom van Mariakerke (1911). Deze houten piste, opgebouwd in 1909, werd tijdens de eerste wereldoorlog als brandstof opgestookt.

Hier verwierven renners als Jules "Dsuke" Dossche hun faam (verzameling Heemkundige Kring Marka, Mariakerke).

Het voorzitterschap van de *Véloce Club Gantois* blijkt nogal eens te wisselen. In de beginjaren alleen al treffen we aan : J.A. Randolph, P. Dawson, A. Vanderstichelen, Baron Maelcamp, enz.

Als renners worden geciteerd : Polachek, Finaud, Dawson, Fraeve, maar vooral de gebroeders Van Gendt en Georges Choisy. Deze laatste - tevens secretaris en penningmeester - zal ook zowat de kernfiguur van de latere Velodrome Gantois worden.

Na het verdwijnen van Georges Choisy (1894), het overlijden van Ferdinand Van Gendt (1893) en het stopzetten van de activiteiten van de maatschappij die de Gentse Velodroom beheert (1895), lijkt het met de *Véloce Club Gantois* ook wat minder goed te gaan. We moeten wachten tot het begin van de 20ste eeuw vooraleer de club, hoofdzakelijk door toedoen van de gebroeders Braeckman, nieuwe impulsen krijgt.

De wielersport te Gent dragen, vanaf 1895, van langs om meer de stempel van de *Association Athlétique La Gantoise*. Deze vereniging neemt de installaties van de Gentse velodroom in huur en verzorgt o.a. in 1895 een zeer geslaagd wielerveest. Dat feest was tegelijk het jaarlijks feest van de Belgische Wielerbond en bestond uit : een optocht door de stad, een ontvangst in het gemeentegymnasium en - 's namiddags - kampstrijden op het St.-Pietersplein. Een verslag van de voormiddag-activiteiten ontleen we aan de Gazette van Gent.

GENT, 15 JULI
GEMEENTEFEST 1895.

DE WIELRIJDESFESTEN hebben het grootste deel ingenomen der feestelijkheden van den eersten dag.

Om 11 ure vormde zich aan de Zuidstatie een stoet, samengesteld uit een 20tal groepen, met ongeveer 500 deelnemers. Verscheidene wielrijderskringen uit het omliggende zijn door de regen van 's morgens te huis gebleven. Een weinig voor half twaalf zette de stoet zich in beweging, voorafgegaan door een peloton gendarmen.



Vooraf trok de aandacht La Pédale, van Elsene (Brussel), die een heel fanfarekorps per velo bezit; de groote speeltuigen, als tuba en bombardon, rijden op tandem. De stoet had veel volk uitgelokt.

Rond kwart na middag kwam hij aan het Gemeentegymnasium, het lokaal van de A.A. La Gantoise, de inrichtende maatschappij. De zaal was schoon versierd met honderden ballontjes, wimpels en vlaggen. Onder de voorname personen bemerkten wij de heeren Bruneel, schepen Marinx, voorzitter, R. Claes, voorzitter van de L.V.B., baron Maelcamp, baron Casier en het bestuur van La Gantoise.

De heer Marinx nam de eerste het woord, die de talrijke groepen welkom heette en het schepencollege bedankte voor de ruime toelage welke het voor het inrichten van het jaarlijksch feest der L.V.B. had toegestaan; hij dankte in het bijzonder den heer Bruneel, die de ziel is van de feestelijkheden. (Geestdriftige toejuichingen).

De Heer Claes dankte de aanwezigen voor hunne talrijke opkomst; de eendrachtige samensluiting der wielrijders moet in het kort hunne billijke eischen doen verwezenlijken, zooals : de verbetering der wegen, de knevelarijen van de douane en de voetpaden voor wielrijders langs de banen.

Hij bracht ook hulde aan den koning, die de wielrijdersbaan Laken-Meysse heeft doen maken en aan prins Albert die het beschermerschap van de L.V.B. heeft aanvaard.

Hij dankte ten slotte het college en de A.A. La Gantoise voor het wellukken van het feest en eindigde met den kreet : Leve Gent ! Een donder van toejuichingen volgde hierop.

De heer Bruneel bracht al de opgekomen wielrijders den "goeden dag" van het gemeentebestuur van Gent en den welkom van de gentsche bevolking. Hij dankte daarna La Gantoise voor de goeden inrichting van het feest en de L.V.B. omdat zij de stad Gent had willen verkiezen voor haar jaarlijksch bondsfeest.

Hij maakte verder den lof van het wielrijden dat eene nieuwe werkzaamheid heeft ingevoerd, en de toestanden der steden en den buiten veranderd heeft. Het rijwiel heeft ingang gevonden bij de openbare besturen, in het leger, in de groote nijverheidsgestichten.

Het heeft verder eene nieuwe nijverheid tot stand gebracht en tegenwoordig maakt men in België zulke goede rijwielen als in Engeland of Duitschland.

Het rijwiel is daarenboven van veel nut voor de openbare gezondheid; het is een der beste vormen van lichaams oefeningen, welke te Gent steeds onder alle vormen de beste ondersteuning hebben gevonden.

Verder verzekerde hij de opgekomenen van de gulle gastvrijheid welke Gent kenmerkt en hij besloot als volgt :

Gij zijt ten uwent ! Gaat er vroolijk op los !

Eene echte donder van toejuichingen brak los, terwijl men de hoeden zwaaide en riep : Hip, Hip, Hoe-ra !

Ook de cyclistenafdeling van La Gantoise zal het echter rond 1900 moeilijk krijgen. Na een periode van relatief grote inactiviteit zal ze, pas rond 1903, weer enige stimulantia krijgen wanneer haar lid, Nicolawitch Gripari, kampioen van België snelheid wordt bij de amateurs. In het zog van deze kampioen worden enkele andere renners meegesleurd en worden opnieuw enige opbeurende resultaten geboekt.

Een andere vereniging die te Gent bijdraagt tot de bloei van de wielersport, is de *Wielrijdersbond van Ledeberg*. Deze richt jaarlijks (zeker vanaf 1893) op de eerste zondag van september kampstrijden voor wielrijders in op de Vooruitgangplaats. De wedstrijden kaderen in een groter geheel van volkse feesten waartoe ook de *Longchamps Fleuri*, een stoet van versierde rijtuigen en velos, behoort.

Vermelden we tenslotte nog dat, naar het einde van de 19de eeuw toe, steeds meer wielclubs ontstonden ook in de omgeving van Gent. Of ze al dan niet tot een grote bloei kwamen, kan moeilijk worden uitgemaakt. Wel staat vast dat bij het wielrijdersfeest van 27 augustus 1899 zowat 60 wielclubs aan de feestelijke stoet deelnamen. Hieronder waren er 9 uit Groot-Gent en nog eens een 20-tal uit de directe omgeving.

DE FAMILIE VAN GENDT

Jan van Gendt (1813 - 1887)_____

Meester-smid op het Steendam te Gent. Maakte onder andere het smeedijzeren hek van het atheneum Ottogracht.

Ferdinand Van Gendt sr. (1847 - 1903)___

Zoon van Jan en zelfde beroep uitoefenende op hetzelfde adres. Smeedde onder andere het ijzerwerk voor de universiteit van Gent, Jozef Plateaustraat (Gezusters Lovelingstraat).

Had drie zonen en zeven dochters.

Ferdinand Van Gendt jr. (1865 - 1893)___

Oudste zoon van Ferdinand sr. Specialiseerde zich in de opkomende velocipeden. Reed zelf rijwielkoersen en vestigde zich als handelaar in de Vlaanderenstraat. Verdeelde er de merken New Rapid (Birmingham) en Opel (Duitsland).

Reed in 1889 op volle banden van Gent naar Parijs en terug. Was een van de eersten om luchtbanden Dunlop te monteren.

Was goed bevriend met Georges Choisy en kwam op een even tragische manier vroeg aan zijn einde : na een afmattende fietstocht met een vriend, dronk hij een glas ijskoud bier en overleed drie dagen nadien.

Was met Georges Choisy en zijn beide jongere broers een van de steunpilaren van de Véloce Club Gantois.

Victor Van Gendt (1870 - 1949)_____

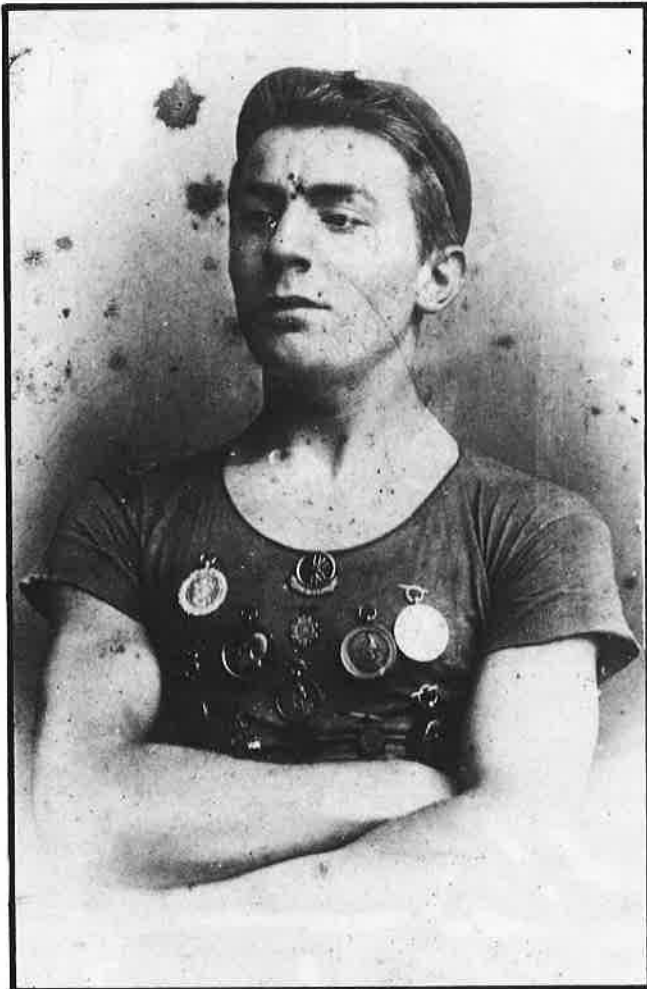
Tweede zoon van Ferdinand sr. Zette het beroep van zijn vader verder maar deed ook de verkoop en herstelling van rijwielen. Reisde zelf in 1890 naar Birmingham om er materiaal op te nemen en verbleef er 6 maanden om zich in het rijwielersvak te vervolmaken.

Deed als amateur aan heel wat rijwielkoersen mee en haalde opmerkelijk goede uitslagen.

Ernest Van Gendt (1878 - 1962)_____

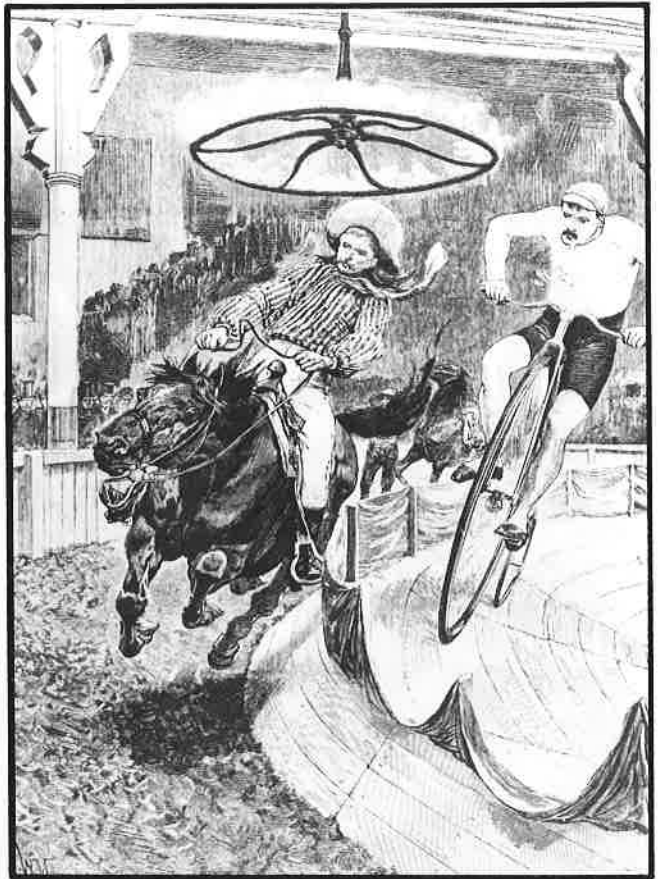
Jongste zoon van Ferdinand sr. Deed hetzelfde beroep als broer Victor en reed ook wielwedstrijden.

Was een graaggeziene figuur in alle middens.



Ernest Van Gendt (1878-1962).

Gustave Stragier (1874-1949), de eerste arbeider-wielrenner te Gent (verzameling Bouqué, Overmere).



Een zg. "Match Hippo-cycliste" : een stuntrit in de stijl als deze van Stragier versus Buffalo Bill (Repro MIAT).

POSTER

Fier-poserende Gentse arbeiderwielrennersclub, vóór 1914 (foto MIAT).

Naast hanegevechten behoorde het rattenvangen door honden tot de minder verfijnde vormen van volks"sport". "Op den prijskamp der honden-rattenvangers, die gisteren in de zaal Valentino heeft plaats gehad, werd den eerste prijs behaald door Miss van den heer De Schmaecker van Deerlijk en de tweede prijs door Nipy van den heer Ch. Rombaut van Sint-Amandsberg. De eerste, een zware dashond, beet zes ratten dood in 45 seconden; de tweede, een kleine dashond, drie ratten in 49 seconden" (Gazette van Gent, september 1885).

Wedstrijd op de piste te Mariakerke (met gestreepte trui "Dsuke" Dossche), vóór 1914 (verzameling Heemkundige Kring Marka, Mariakerke).







Het station van Oudenaarde

Op de eerste plaats een architectuur-kunstwetenschappelijke studie van het hoofdgebouw.

Een beknopte historiek van de oorsprong van het spoorwezen in België en van de lijnen Gent-St.-Ghislain en Kortrijk-Brussel in het bijzonder.

Een historiek van de aanleg van de spoorweg te Oudenaarde en de opeenvolgende stations.

Een historiek van de diverse andere dienstgebouwen en van geheel het stationsareaal, met bespreking der nog bestaande oude plannen.

Een evolutieoverzicht van de omgeving.

Een doorgedreven analyse van het hoofdgebouw en een beknopte maar goed omschreven behandeling van alle gebouwen van het stationsareaal.

Een analyse van de omgeving en de ruimte- en beeldbepalende aktie van het station erop.

Een typologische omschrijving, met situering in de geschiedenis van de stationsarchitectuur.

Een schets van de cultuurhistorische kontekst.

Een interessante bibliografie.

Op Antwerpen en Doornik na, een primeur voor België.

Te verkrijgen door storting van 600 fr. op P.C. 000-045 4500-55 van de V.V.V.M., vzw Vereniging voor Vreemdelingenverkeer en Monumentenzorg, Stadhuis Oudenaarde.

TENTO - TENTO - TENTO - TENTO - TE

Brussel, MUSEUM HORTA : **DE WARENHUIZEN WAUQUEZ** tot 8 september 1985, Amerikaanstraat 25

150 JAAR SPOORWEGEN IN BELGIE

Tentoonstellingen

NMBS : 150 jaar technische evolutie in dienst van de gemeenschap (15.07 - 18.08)

Deze tentoonstelling, gehouden in mei in het station Brussel Centraal zal eveneens te bezichtigen zijn in het Mediacenter te Oostende-Mariakerke van 15 juli tot 15 augustus.

B.V.G.S.S.V. : openbaar vervoer-faktor van de sociale ontwikkeling

Deze tentoonstelling, gehouden in Oostende in juli, zal eveneens te bezichtigen zijn in Namen van 4 tot 14 september 1985.

N.M.B.S. : 150 jaar technische evolutie in dienst van de gemeenschap

Deze tentoonstelling, reeds vertoond in Brussel Centraal en Oostende, vervolgt zijn weg. Van 4 tot 14 september kan u ze bezoeken in het tentoonstellingspaleis te Namen.

Expotreinen

Twee expotreinen (een Nederlandstalige versie en een Franstalige versie) zullen van 23 mei tot 23 oktober 1985 het land doorkruisen.

In drie prachtig ingerichte Trexporijtuigen stelt de NMBS een beknopte historiek voor van anderhalve eeuw spoorwegevolutie.

Trexporijtuig nummer 4 geeft een kleurrijk overzicht van alle toeristische produkten - nationaal en internationaal - die de NMBS vandaag de dag aanbiedt.

Opendeurdagen

- De NMBS-installaties in Schaarbeek
data : 23, 24, 25 en 26 oktober 1985
Laboratorium Elektriciteit en Seinrichting
Adres : Elisabethplaats
1030 BRUSSEL

Er zal een busdienst verzekerd zijn tussen het station Schaarbeek en de Laboratoria.

- Centrale Werkplaats Salzines
Adres : Rue Fond des Bas-Prés
5000 NAMEN

Data en uren : 4 - 13 september (uitgezonderd 7 en 8 september). Van 9u30 tot 11u30 en van 13u30 tot 15u30.

- Centrale Werkplaats Gentbrugge
Adres : Brusselsesteenweg 554
9219 GENTBRUGGE

Datum en uur : 28 september van 9u30 tot 17u30.

- Spoorwegloods Leuven
Adres : Diestsesteenweg 3
3200 KESSEL-LO

Data en uren : 12, 13 en 14 september 1985 van 9 u. tot 17 u.

- Centrale Werkplaats Baan te Bascoup
Adres : Steenweg op Anderleus 187
CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT

Datum en uren : 21 september 1985 van 10u30 tot 16u30.

- Werk- & bewaarplaats ES (Elektriciteit & Seinrichting)

Adres : Triomflaan 211
1160 BRUSSEL

Data en uren : 25, 26 en 27 september 1985 van 10 tot 16 u.

Stoomtreinen

Naar aanleiding van de 150^e verjaardag van de Belgische spoorwegen zal de N.M.B.S. speciale treinen inleggen gesleept door stoomlocomotieven en samengesteld uit rijtuigen van het type "L", die uit de vooroorlogse periode dateren. De twee stoomlocomotieven, die men bij deze gelegenheid opnieuw in werking zal zien, zijn een "type 12" en een "type 29".

Menen : 10 augustus

Kortrijk : 11 augustus

Dinant : 24 en 25 augustus

Gent Sint-Pieters : 28 en 29 september.

Gent Sint Pieters - Deinze

28 en 29 september

Gent St-P	9.10	10.33	11.10	12.33	14.10	15.33	16.10	17.33
De Pinte	A 9.18	V 10.20	A 11.18	V 12.20	A 14.18	V 15.20	A 16.18	V 17.20
	V 9.23	A 10.15	V 11.23	A 12.15	V 14.23	A 15.15	V 16.23	A 17.15
Deinze	9.32	10.00	11.32	12.00	14.32	15.00	16.32	17.00

Mechelen	9.45	11.58
Dendermonde	A 10.05	V 11.38
	V 10.10	A 11.33
Gent	10.35	11.08

Elektrisch motorstel 1935

Mechelen - Gent 28 en 29 september

Twee andere heen- en terugreizen bij vertrek uit Mechelen om 12u45 en 15u45

In het kader van het 150-jarig bestaan van de spoorweg in België wordt door het V.I.A.T. georganiseerd

Geleid V.I.A.T.-bezoek aan het vormingsstation en aan de werkplaatsen van de NMBS te Gentbrugge - Merelbeke.

Samenkomst zaterdag 7 september om 15 uur aan de ingang van de werkplaatsen : Brusselse steenweg 604 (even voorbij de spoorwegbrug) te Gentbrugge.

Tentoonstelling : Stations in Oost-Vlaanderen

Waar : St.-Pietersstation, 27 - 30 september 1985.