

WOORD VOORAF	2	DE FIETS ALS VEHIKEL VOOR	
PRÉFACE	4	DE VROUWENEMANCIPATIE	58
FOREWORD	6	LE VÉLO, INSTRUMENT	
		D'ÉMANCIPATION	
VÉLOCE CLUB BRUXELLOIS	11	DES FEMMES	61
Mike Carremans		THE BICYCLE AS A TOOL	
		FOR THE EMANCIPATION	
ONTSTAAN VAN FIETS-		OF WOMEN	64
VERENIGINGEN EN		Els Flour	
-ACTIVITEITEN	13		
LES ASSOCIATIONS		BRUSSEL, STAD VAN	
VÉLOCIPÉDIQUES ET LEURS		WIELERHELDEN EN	
ACTIVITÉS	16	VELODROMEN	66
THE RISE OF CYCLING		BRUXELLES VILLE D'ICÔNES	
ASSOCIATIONS AND ACTIVITIES	17	DU CYCLISME	
Mike Carremans		ET DES VÉLODROMES	72
		BRUSSELS, CITY OF CYCLING	
LIGUE VÉLOCIPÉDIQUE		HEROES AND VELODROMES	77
& TOURING CLUB	19, 21, 23	Mike Carremans	
Mike Carremans			
		FIETSEN TUSSEN TWEE	
EVOLUTIE VAN DE FIETS	25	WERELDOORLOGEN	82
L'ÉVOLUTION DU VÉLO	28	ROULER À VÉLO PENDANT	
EVOLUTION OF THE BICYCLE	30	L'ENTRE-DEUX-GUERRES	86
Mike Carremans		CYCLING IN BETWEEN THE	
		TWO WARS	92
		Mike Carremans	
EVOLUTIE FIETSPADEN EN			
REGLEMENTEN	33	VAN TOERISME NAAR	
EVOLUTION DES PISTES		ACTIVISME	97
CYCLABLES		DU TOURISME VERS	
ET DES RÈGLEMENTS	37	L'ACTIVISME	100
EVOLUTION OF CYCLING		FROM TOURISM	
PATHS AND REGULATIONS	41	TO ACTIVISM	104
Mike Carremans		Mike Carremans	
VAN LAKEN NAAR MEISE			
EEN KONINKLIJK FIETSPAD	44	BRUSSELSE FIETSEN	107
DE LAEKEN À MEISE UN		VÉLOS BRUXELLOIS	111
ITINÉRAIRE ROYAL	46	BRUSSELS BIKES	115
FROM LAKEN TO MEISE		Camille Van Puymbroeck	
A ROYAL BIKEWAY	47		
Mike Carremans		PLUME SPORT	121, 123, 125
		Alain Mouffe	
BELGICA	49, 51, 53		
Mike Carremans		DE TERUGKEER VAN DE FIETS:	
		30 JAAR FIETSBELEID	128
		LE RETOUR DE LA	
		BICYCLETTE: 30 ANS	
		DE GESTION CYCLISTE	131
		THE RETURN OF THE BIKE:	
		30 YEARS OF BIKING POLICY	134
		Frederik Depoortere	

WOORD VOORAF

Dit nummer van *Arduin* is geheel gewijd aan de geschiedenis van de Brusselse fietscultuur.

Het AMVB, Muntpunt en CyCLO vzw slaan de handen in elkaar om samen een tentoonstelling over 150 jaar fietscultuur in de hoofdstad op te zetten. Het is een ontmoeting tussen drie bureaus in deze stad die elkaar dankzij dit project beter leren kennen. Dit *Arduin*-nummer vormt de drietalige catalogus bij deze tentoonstelling.

De samenwerking voor dit project is echter nog heel wat ruimer: naast de Brusselse Erfgoedcel (VGC) zijn ook het Museum voor de Wielersport KOERS in Oudenaarde, de archiefinstellingen AMSAB, het Letterenhuis, het Archief- en Onderzoekscentrum voor Vrouwengeschiedenis (AVG), het Koninklijk Legermuseum en het Koninklijk Belgisch Filmarchief Cinematek, en de belangenorganisaties Fietsersbond en Pro Velo betrokken bij de uitwerking van dit Brusselse fietsverhaal.

Tevens dragen meerdere privé verzamelaars, academici, experts en gepassioneerde fietsers hun steentje bij.

De centrale doelstelling van dit initiatief is een verbreding van het draagvlak voor het AMVB: de tentoonstelling is gericht op meerdere doelgroepen, zoals jongere en oudere Brusselaars evenals enthousiaste fietsers van binnen en buiten Brussel die ook anderstalig kunnen zijn.

De Vlaamse en Brusselse beleidsdoelstellingen vereisen immers dat een archief er niet enkel voor specialisten is, maar ook een breder publiek bereikt dat op die manier met de werking en inhoud van een archiefinstelling kan kennis maken. Deze werkwijze heeft als bijkomend positief effect dat een uitbreiding van de groep archiefvormers van het AMVB mogelijk wordt gemaakt: tot op vandaag vinden de archieven van Brusselse sportclubs en verwante instellingen immers niet zo vaak de weg naar dit huis, terwijl dat wel het geval is voor instellingen in de welzijns- en cultuursector.

Het AMVB wil met dit project dan ook (doen) nadenken over de evolutie van het fietsgebruik en de plaats van de fiets in onze hoofdstad; over de meer-

voudige fietsgebruikers en de inrichting van de stad, en over de pioniersrol van Brussel in de begindagen van de fiets. Fietsen wordt in Brussel vooral met Flandriens en de Vlaamse gemeenschap geassocieerd, maar het thema zelf is natuurlijk taal- en leeftijdoverstijgend.

Via de naam VELOMUSEUM.brussels is er voor geopteerd om naar het brede doelpubliek over deze tentoonstelling consequent in het Nederlands, Frans en Engels te communiceren. Deze drietalige *Arduin* sluit daarmee aan bij het concept van de tentoonstelling en kan mede door de vele foto's worden beschouwd als de catalogus van de tentoonstelling.

De teksten werden door meerdere auteurs geschreven en geredigeerd door de curator van de tentoonstelling, Mike Carremans.

Een dergelijke tentoonstelling kan niet met de gewone werkmiddelen van een archief gerealiseerd worden. De projectmiddelen voor deze tentoonstelling zijn vooreerst afkomstig van de Vlaamse overheid, de Vlaamse Gemeenschapscommissie evenals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (mobiliteit), die vanaf het begin dit project enthousiast ondersteund hebben.

Wij danken de bevoegde ministers Sven Gatz en Pascal Smet voor hun vertrouwen in dit huis. Ook de Nationale Loterij evenals de Stad Brussel hebben via aanvullende financiële ondersteuning dit project mede mogelijk gemaakt.

Erwin Eysackers
Voorzitter AMVB

Mike Carremans
Projectleider VELOMUSEUM.brussels



PRÉFACE

La présente édition d'*Arduin* est entièrement consacrée à l'histoire de la culture du vélo à Bruxelles.

En 2018 AMVB, CyCLO et Muntpunt ont conjointement oeuvré à la réalisation d'une exposition ayant pour thème *150 ans de Culture Cycliste à Bruxelles*. Grâce à ce projet trois associations bruxelloises voisines ont appris à mieux se connaître.

En plus du Erfgoedcel bruxellois (VGC), le AVG-Carhif (Archives et Centre de Recherches concernant l'Historique de la Femme), KOERS (Le Musée du Sport Cycliste d'Audenaerde), les organisations représentatives comme le Fietzersbond et Pro Velo, la filmothèque Cinematek, les institutions archivantes AMSAB, le Letterenhuis et le Koninklijk Legermuseum se sont engagés à fond dans cette histoire de la bicyclette bruxelloise en collaboration avec des collectionneurs privés, des académiciens, d'experts et de passionnés de la petite reine.

Cette initiative vise plus spécialement l'élargissement du plan de support de l'AMVB. Ainsi l'exposition s'adresse à une variété de groupes cible: des Bruxellois de tout âge, des cyclistes passionnés de la capitale comme d'ailleurs, éventuellement même de régimes linguistiques différents. Les finalités de gestion aussi bien flamandes que bruxelloises exigent des archives qui ne sont pas uniquement du domaine des spécialistes mais accessibles à un public plus large. Public qui peut ainsi prendre connaissance du fonctionnement et du contenu d'une institution archivante. Cette manière d'agir présente un avantage supplémentaire, l'extension des sources archivantes de l' AMVB. Jusqu'à nos jours les archives des clubs sportifs et autres ne trouvent que très difficilement le chemin de notre maison, contrairement aux réseaux associatifs et culturels.

L' AMVB a voulu générer par son exposition une démarche de réflexion autour de l'utilisation de la bicyclette, de sa place dans notre cité, de ses multiples adeptes, des aménagements dans la ville ainsi que du rôle de pionnier joué par Bruxelles lors de l'éclosion du bicycle dans le pays. Le

cyclisme à Bruxelles se trouve indissociablement lié aux Flandriens et à la Communauté Flamande. Mais il est évident que le thème transgresse toute frontière linguistique, d'âge ou encore de statut social. C'est précisément cela qui a incité l' AMVB à en faire un objet de travail ayant pour but clé l'élargissement de son plan de support et de contact avec plusieurs groupes cibles, restés jusque là hors de portée de l'organisation.

Dans le cadre du VELOMUSEUM.brussels on opta fort logiquement pour une communication trilingue: en néerlandais, en français et en anglais. Comme prolongement logique du concept de l' exposition, cet *Arduin* trilingue, largement illustré, fait vraiment fonction de catalogue. Les textes de la main de divers auteurs ont été finalisés par Mike Carremans, curateur de cette expo.

Une exposition de telle envergure n'est pas réalisable sur base des seuls moyens de fonctionnement habituels. Les moyens à la réalisation de ce projet d'exposition proviennent en premier lieu de l'Autorité flamande, de la Commission communautaire flamande ainsi que de la Région Bruxelles – Capitale qui ont dès le départ soutenu le projet avec enthousiasme. Nous remercions les ministres compétents Sven Gatz et Pascal Smet pour la confiance dont ils ont fait prévue. La Loterie Nationale et la Ville de Bruxelles ont, par leurs apports financiers complémentaires, contribuées à la concrétisation de notre projet.

Erwin Eysackers
Président AMVB

Mike Carremans
Curateur VELOMUSEUM.brussels



FOREWORD

This issue of *Arduin* is entirely devoted to the history of the bike in our capital.

AMVB, CyCLO and Muntpunt joined efforts to set up the exhibition: *150 Years of Cycling Culture in Brussels*. Three Brussels neighbouring organizations met thanks to this project and learnt to know each other better. Next to the Brussels Erfgoedcel (VGC), the AVG-Carhif (Archives and Research Centre for Women's History), KOERS (The Cycling Sports Museum of Audenaerde), the Fietzersbond and Pro Velo (the representative associations), Cinematek (the film library), AMSAB (the archiving institutions), the Letterhuis and the Koninklijk Legermuseum got heavily involved in the realization of this bike story, together with several private collectors, academics, experts and passionate riders.

This initiative focusses more specifically the support extension of the AMVB. So the exhibition addresses a variety of target groups: Brussels inhabitants of wide different age ranges, passionate cyclists from our capital or from elsewhere, eventually speaking different languages. The management objectives, as well Flemish as those of Brussels, require archives accessible to a fairly broad public rather than being confined to specialists. A large public that will get acquainted with the functioning and the contents of an archiving institution means a potentially increasing number of AMVB's archiving sources. Actually sports clubs do not easily find the way to our center whereas community- and cultural networks do.

By this project AMVB wants to set people to think about not only the use of the bike and its place in the street scenery of our city but also about the numerous bike adepts, the town lay out and the pioneer part performed by Brussels in the course of our early national cycling dawn.

Cycling is, in Brussels, closely linked to 'Flandriens' and the Flemish Community. But the subject it-self is clearly language- and age-transcending, which motivated AMVB to build out a strategy aiming support extension and development of awareness among further target communities, till now out of reach of the organization.

In the context of VELOMUSEUM.brussels the option was taken to communicate consistently in Dutch, French and in English. This trilingual, richly illustrated *Arduin* aligns the expo concept and stands evidently for its exhibition catalogue. The texts produced by several writers were finalized by expo curator Mike Carremans.

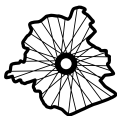
Any exhibition on this scale is utopian if to be realized on the bare base of the usual operating funds. The Flemish government, the Flemish Community Commission and the Brussels Capital Region were the first to back our project enthusiastically.

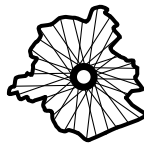
Our special gratitude goes to the Ministers Sven Gatz and Pascal Smet for their unconditional trust in our project.

The complementary aid from the Loterie Nationale and the City of Brussels contributed to its achievement.

Erwin Eysackers
Chairman AMVB

Mike Carremans
Curator VELOMUSEUM.brussels





CURATOR / CURATEUR

Mike Carremans

**VORMGEVING / CONCEPT
GRAPHIQUE / DESIGN**

Mike Carremans, CYCLO, Frank
Vanhaecke & Zurab Sakvarelidze

ORGANISATIE / ORGANISATION



**MET BIJZONDERE DANK AAN / AVEC
DES REMERCIEMENTS SPECIAUX / WITH SPECIAL THANKS TO**

Johan Van Win, Dominik Scholz (CYCLO), Florent Van Ruychevelt (CYCLO), Jamal Khatib (CYCLO), Alain Vinderick (CYCLO), Zjef Crabbé (CYCLO), Patrick Boribon (CYCLO), Dany Borges (CYCLO), Bart Vaneffeterre (Muntpunt), Frederik Depoortere (Fietsmanager BHG), Els Flour (AVG), Koen De Koker, Zurab Sakvarelidze (AMVB), Luc Collin, Kathleen De Blauwe (AMVB), Frederik Geysen (AMVB), Erwin Cautaeert (AMVB), Johan Verduyck (AMVB), Johan Coppieters (AMVB), Jens Bertels (AMVB), Elly Mansoury (BRIO-VUB), Alain Mouffe, Freddy Missotten, Kristel Vandenbrande (CINEMATEK), Ilse Bogaerts (War Heritage Institute), Peter Lombaert (Pro Velo), Piet Slosse ('t Greun Veloske), Agnes Loonis ('t Greun Veloske), Kwinten Lambrechts (KWIN), David Stevens (Politie Brussel Hoofdstad Elsene), Vlaams minister Sven Gatz, Brussels Minister Pascal Smet & schepen van Brussel-Stad Els Ampe

STUURGROEP / GROUPE DE PILOTAGE / STEERING GROUPE

Anton Maertens (voorzitter stuurgroep & bestuurslid AMVB), Dominik Scholz (CYCLO), Bart Vaneffeterre (Muntpunt), Mieke Maes (VGC-Erfgoedcel Brussel), Erwin Eysackers (voorzitter AMVB), Bruno Claesen (penningmeester AMVB) & Ann Mares (AMVB)

**WETENSCHAPPELIJK ADVIES / CONSEIL SCIENTIFIQUE /
SCIENTIFIC ADVICE**

Bas De Geus (VUB), Paul Van Heesvelde (VUB), Petra Meier (UA), Dries Vanysacker (KULeuven), Donald Weber (AMSAB), Els Flour (AVG), Jean-Philippe Gerkens (USL), Stijn Knuts (KULeuven), Dries De Zaeytijd (KOERS), Thomas Ameye (KOERS), Pierre Lannoy (ULB)

COMMUNICATIE / COMMUNICATION

Kwinten Lambrecht (KWIN), Caroline De Munck (CYCLO), Kathleen De Blauwe (AMVB), Charlotte De Ro (Muntpunt), Babs Verblact (Muntpunt)

**IN SAMENWERKING MET / EN COOPERATION AVEC /
IN COOPERATION WITH**

KOERS Museum van de Wielersport, CINEMATEK, Fietsersbond, Archief- en Onderzoekscenrum voor Vrouwengeschiedenis, War Heritage Institute, Erfgoedcel-Brussel, AMSAB, Liberaal Archief, VRT-archief, VGC-Sport, Letterenhuis, deBuren, BRIO, Stadsarchief Brussel, MOMUSE, Gemeentearchief Schaarbeek, COWBOY, AHOOGA, MOBI-VUB, CACTUS, Museum Slag der Zilveren Helmen, Brusselbinnenstebuiten, PEDAL, GRACQ, PRO VELO, CYCLOPERATIVA, Fietsbrigade Politie Brussel Elsene, Heemkundige Kring De Swaene, Cureghem Sportief, BELGA, Villo & BRIO!

VEEL DANK OOK AAN / MERCI BEAUCOUP À / THANKS ALSO TO

Kim Vyncke, Tom Berger, Mikael Vaneekhoudt, Johan Vreys, Regina De Martelaere, Bruno Mestdagh, Karel Rowies, Philippe Renders, Vincent Marot, Stijn Vlasschaert, Manuel Martin, Chantal Eloy, Jacques Van Genck, Sofie Walschap, Pedro Dos Santos, Matthias Van Wijndendaele, Sigurd Vangermeersch, Julie Umbrain, Jan Vanderauermeulen, Rik Sturtewagen, Philippe Moreau, Jean Dujardin, Joris Sleebus, Philippe Debroe, Jan Jacobs, Anne Brumagne, Michel Meert, Gaël De Meyere, Jacques Dekoster, Karina Van Driel, Florent Verstraeten, Lode Janssen, Bert De Bisschop, Christophe Martens, Sven Steffens, Tim De Canck, Linda De Leeuw, Alain Van Driessche, Gert Van Overstraeten, Leen Van Dijck, Jean-Louis Van De Winkel, Rob Troubleyn, Sander Vandenbroucke, Rik Jellema, Gert Van Overstraeten, Pascale Welvaert, Danielle Palmans, Siegfried Aneca, Erik Janssen, Vera Bras, Ellen Lefèvre, Duran Manuel, Manon Acke, Adriesn Roose, Charles Van Haverbeke, Margaux Van der Velde, Philippe Lefrancq, Steph Feremans, Camille Van Puymbroeck, Guy Stevens, Niels Plas, Maurane Baert, Sara Keymolen, Tim Van Mol, Vincent Schroyens, Senne Thielens, Feride Ciblak, Karst Jorik van Zwet, Daniel Verbeck, Luk Peirlinck, Dane Beyl, Guy Jorion & Lieven Muyldermans.

MET STEUN VAN / AVEC L'AIDE DE / WITH SUPPORT OF





VÉLOCE CLUB BRUXELLOIS

Mike Carremans

1869 was een wonderjaar voor de fiets. In heel Europa ontstaan fietsverenigingen en ook Brussel ontsnapt niet aan deze rage. Als eerste in heel het land wordt er in Brussel op 1 juni van dat jaar, onder impuls van fietsenmaker Charles Ladrangé en meubelmaker Arthur Etienne de Véloce Club Bruxellois opgericht, een bescheiden vereniging van een vijftiental gepassioneerde Brusselse fietsers. Met hun hang naar snelheid en de drang om zich op deze exclusieve twee-, -drie-, -en zelf vierwielaars te tonen in de Brusselse lanen en parken, vormden ze de kiem van het fietsverhaal in de hoofdstad en zelfs voor het hele land.

VÉLOCE CLUB BRUXELLOIS

1869 fut une année miracle pour le vélo. Les associations cyclistes foisonnent en Europe et Bruxelles ne fait pas exception. Le 1^{er} juin de la même année, sous les impulsions du fabricant de vélos Charles Ladrangé et du fabricant de meubles Arthur Etienne le Vélocub Bruxellois voit le jour. Modeste association qui compte une quinzaine de membres, adeptes férus de la bécane. Ils sont fous de vitesse et sont très enclins à parader dans les avenues et parcs Bruxellois sur leurs engins à deux, trois ou même quatre roues. Ils s'érigent en pionniers de l'histoire du vélo dans la capitale et dans le pays tout entier.

VÉLOCE CLUB BRUXELLOIS

1869 was a wonder year for the bicycle. Cycling associations are emerging throughout Europe, and Brussels is not escaping this craze. The first in all the country, on 1 June of that year in Brussels, under the impetus of bicycle maker Charles Ladrangé and furniture maker Arthur Etienne, the Véloce Club Bruxellois was founded, a modest association of some fifteen passionate Brussels cyclists. With their desire for speed and the urge to show themselves on these exclusive two, three and four-wheelers in the Brussels lanes and parks, they formed the seed of the bicycle story in the capital, and even for the whole country.



ONTSTAAN VAN FIETSVERENIGINGEN EN -ACTIVITEITEN

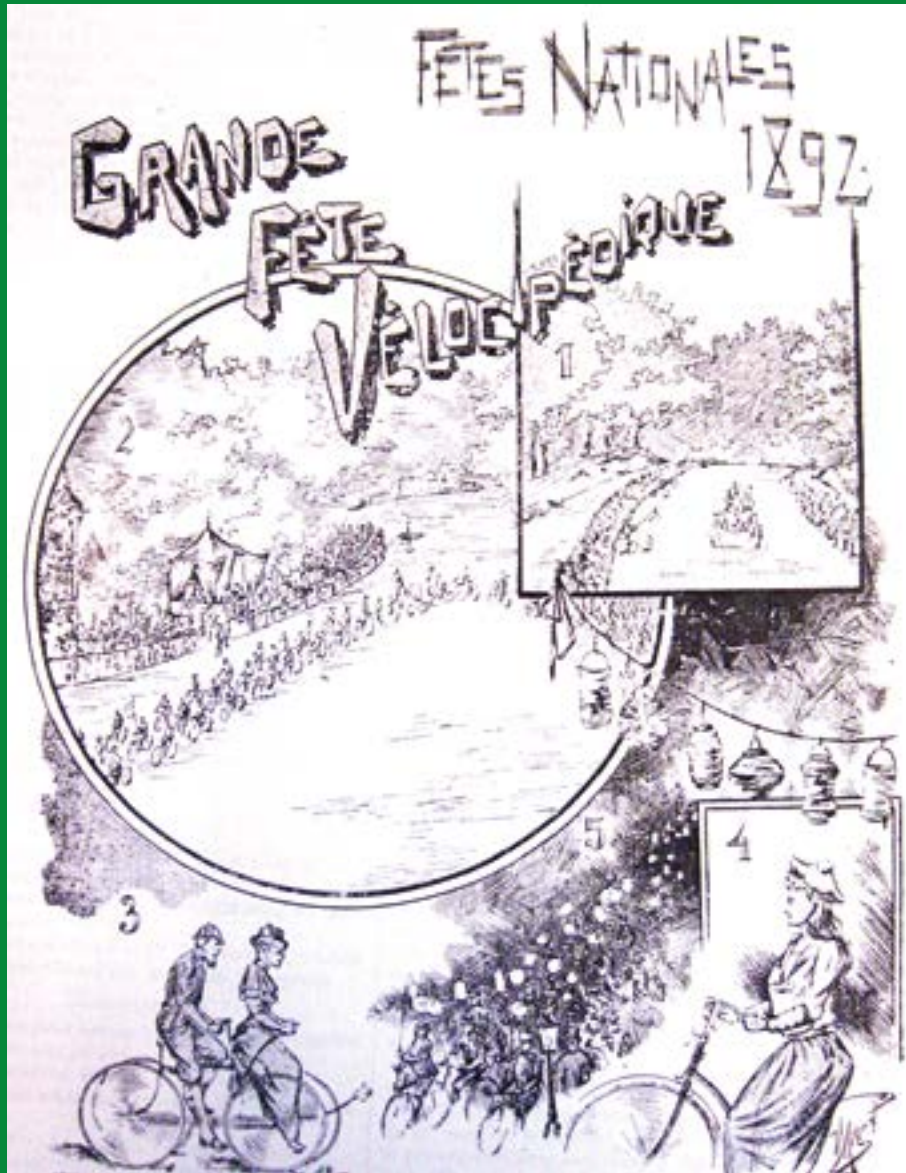
Mike Carremans

Na de oprichting van de Véloce Club Bruxellois (VCB) ontstaan er in de hoofdstad tal van nieuwe verenigingen. Ondertussen zijn er in enkele andere steden, waaronder Gent, ook reeds clubs opgericht, en begint de fiets gestaag zijn weg te banen doorheen heel het land.

Toch blijft fietsen hoofdzakelijk een bezigheid voor welgestelde bourgeoiszonen. De aankoop van een fiets blijft immers een kostelijke zaak en zou een modale arbeider enkele maandlonen kosten. Onder de middenklasse is de fiets daarentegen een populaire nieuwigheid. Sommige beroepen bundelen dan ook hun passie voor hun rijwiel in eigen clubs. Zo verzamelen fietsende journalisten zich en is er de Themicycle Club uit Brussel voor fietsende advocaten. Voor velen is de fietsclub niet louter op fietsen gericht. Ze hebben een veel ruimer sociaal draagvlak. Verschillende van deze clubs hebben zo hun eigen fanfare, schermclub en toneelvereniging. Het fietsseizoen in die tijd verschilde niet zo zeer van het hedendaagse wielerseizoen en tijdens het herfst- en winterseizoen komen clubleden samen voor revues, banketten en andere sociale aangelegenheden. Het theater Alcazar in de Arenbergstraat, waar nu het Vlaams Departement voor Cultuur Jeugd en Media is gevestigd, is hiervoor een geliefde locatie.

Ook organiseert de VCB al op 25 juli 1869 haar eerste wedstrijd in Brussel. Eerder werd er in Gent al een wedstrijd ingericht. En later dat jaar zal er een Belgische deelname zijn aan de wedstrijd Parijs-Rouen. Om deze nieuwe vorm van wedstrijd sport te reglementeren wordt er vooral gekeken naar de paardensport. Niet enkel in de reglementering ontstaan er gelijkenissen, maar ook in de omkadering ervan. Renners geven zich – net zoals jockeys – pseudoniemen, fietsen krijgen een naam en vaak wordt er in bijzonder kleurrijke en opzichte outfits gereden.

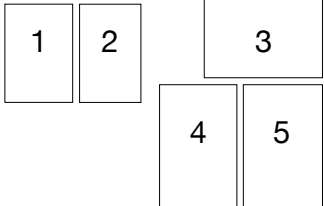
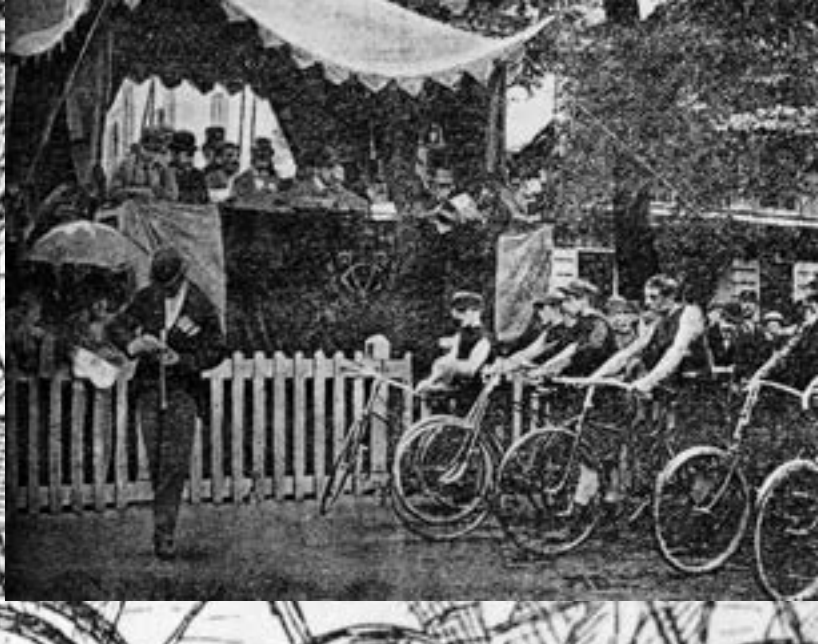
Ondertussen ontstaat er in 1881 in Frankrijk de Union Vélocipédique de France. Deze vereniging is een koepel van verschillende lokale clubs. Dat is een concept dat de leden van de VCB aanspreekt. Om te voldoen aan de Franse normen moeten er verschillende lokale afdelingen zijn. Daarom trekt de VCB erop uit en sticht verschillende lokale verenigingen in Antwerpen, Leuven, Verviers en Mons. Na vele twisten, fusies en afscheuringen ontstaat in 1889 uiteindelijk de Ligue Vélocipédique Belge. Het orgaan wil alle Belgische fietsers verenigen en vormt het fundament van de huidige Belgische Wielerbond.



Grande fête vélocipédique in *Revue Vélocipédique*,
■ aankondiging ■ annonce ■ announcement, 21.07. 1892 [KOERS, Museum van de
Wielersport]



Le camarade MILO, dans le rôle de Bulls, de la revue « Bruxelles-Électrique » l'immense succès de l'Alcazar. Tous les cyclistes seront à la représentation donnée à son bénéfice, mardi prochain, 27 courant. C'est le premier acteur ayant monté un cycle sur scène.



1. ■ aankondiging ■ annonce ■ announcement Salon du Cycle, 1894 [AMVB]

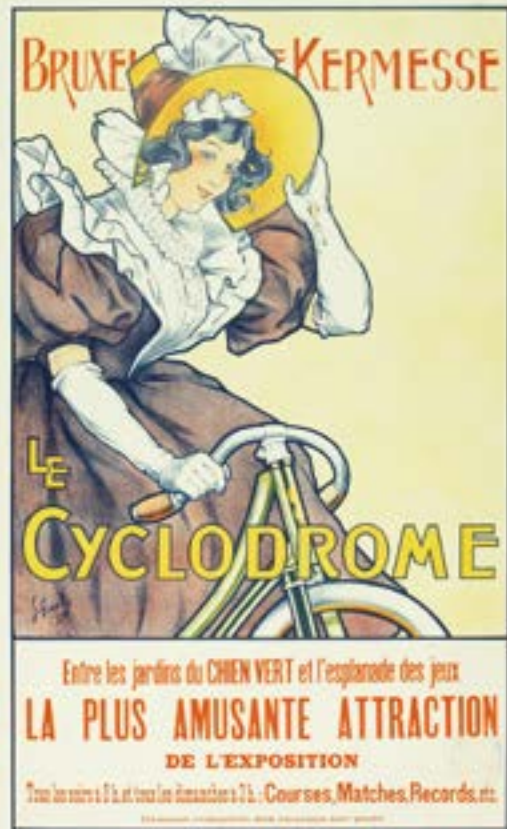
2. ■ Milo, clubgenoot van Karel Buls, verkleed als deze laatste tijdens de revue *Bruxelles-Electrique* in het Alcazartheater (nu Arenberggebouw) ■ Milo, partenaire de club de Charles Buls, habillé comme ce dernier lors de la revue *Bruxelles-Electrique* au théâtre Alcazar (actuellement Arenberg) ■ Milo, fellow club member of Charles Buls and dressed like him in the show *Bruxelles-Electrique* at the Alcazar Theatre (now Arenberg), 1892 [KOERS, Museum van de Wielersport]

3. ■ Wielervedstrijd op 21 juli 1891 met Leopold II op de Regentlaan ■ Course cycliste du 21 juillet 1891 sous la supervision du Roi Leopold II le long de l'avenue de la Régence ■ Cycling Race 21st July 1891 in presence of Leopold II along the Regent avenue [KOERS, Museum van de Wielersport]

4. ■ Georges Gaudy, *Le Cyclodrome*, affiche voor de wereldtentoonstelling in Brussel ■ affiche pour l'Exposition Mondiale à Bruxelles ■ poster for the Brussels World fair, 1897 [Letterenhuis]

5. ■ Brief aan Henri Bossut wonende in 'Cyclisteville' ■ Lettre à Henri Bossut domicilié à 'Cyclisteville' ■ Letter to Henri Bossut in 'Cyclisteville' [AMVB]

■ achtergrond: start van de wedstrijd 160 km van Brussel
■ arrière plan: départ de la course des 160 km de Bruxelles
■ background: start of the 160 km race Brussels in *Revue Vélocipédique*, 1892 [KOERS, Museum van de Wielersport]



LA NAISSANCE DES ASSOCIATIONS VÉLOCIPÉDIQUES ET DE LEURS ACTIVITÉS

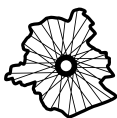
Mike Carremans

Après la création du Véloce Club Bruxellois (VCB) les nouvelles associations foisonnent dans notre capitale. Entre-temps d'autres villes suivent l'exemple bruxellois, parmi lesquelles se trouve Gand. Petit à petit le vélo s'étend dans tout le pays.

Mais le cyclisme reste une activité élitaire. Le vélo reste un investissement précieux. Le prix d'un nouveau vélo revient à plusieurs mois de salaire pour un ouvrier moyen. Pour les classes libérales le vélo représente une nouveauté populaire aguichante. Certaines corporations s'organisent dans leurs propres associations de vélo. Ainsi, les journalistes cyclistes se réunissent dans un club et le Thermicycle Club de Bruxelles réunit les avocats férus de vélo. Bien souvent ces clubs ne se limitent pas uniquement au cyclisme. Ils représentent un support social bien plus large. Différents clubs sont par exemple équipés d'une fanfare, d'un cercle d'escrime ou d'un cercle d'art dramatique. La saison cyclable ne diffère guère de la saison actuelle. Pendant les périodes automnales et hivernales les membres se réunissaient pour assister à des revues, des banquets et d'autres événements sociaux. Le théâtre Alcazar dans la rue d'Arenberg, à l'emplacement actuel du Vlaams Departement voor Cultuur, Jeugd en Media, était un endroit de prédilection.

Le 25 juillet 1869 la VCB organise sa première course à Bruxelles. Plus tard dans l'année on note une participation à la course Paris-Rouen. On s'inspire surtout du sport équestre pour régler ce sport de compétition. Non seulement il y a des ressemblances dans la réglementation mais aussi dans l'encadrement. Tout aussi bien que les jockeys, les coureurs s'affublaient de pseudonymes et s'habillaient de manière colorée et voyante.

Entre-temps en France on assiste à la naissance de l'Union Vélocipédique de France. Elle est l'association faîtière de différents clubs locaux. Voilà un concept qui ne laisse pas les membres du VCB indifférents. Pour répondre aux normes françaises la présence de différentes associations locales est indispensable. Et voilà que le VCB sort de ses murs et crée des clubs locaux à Anvers, Louvain, Verviers et Mons. Après de multiples querelles, fusions et scissions la Ligue Vélocipédique Belge voit enfin le jour. C'est un organe qui veut réunir tous les cyclistes belges et qui constitue le fondement de l'actuelle Ligue Vélocipédique Belge.



THE RISE OF CYCLING ASSOCIATIONS AND ACTIVITIES

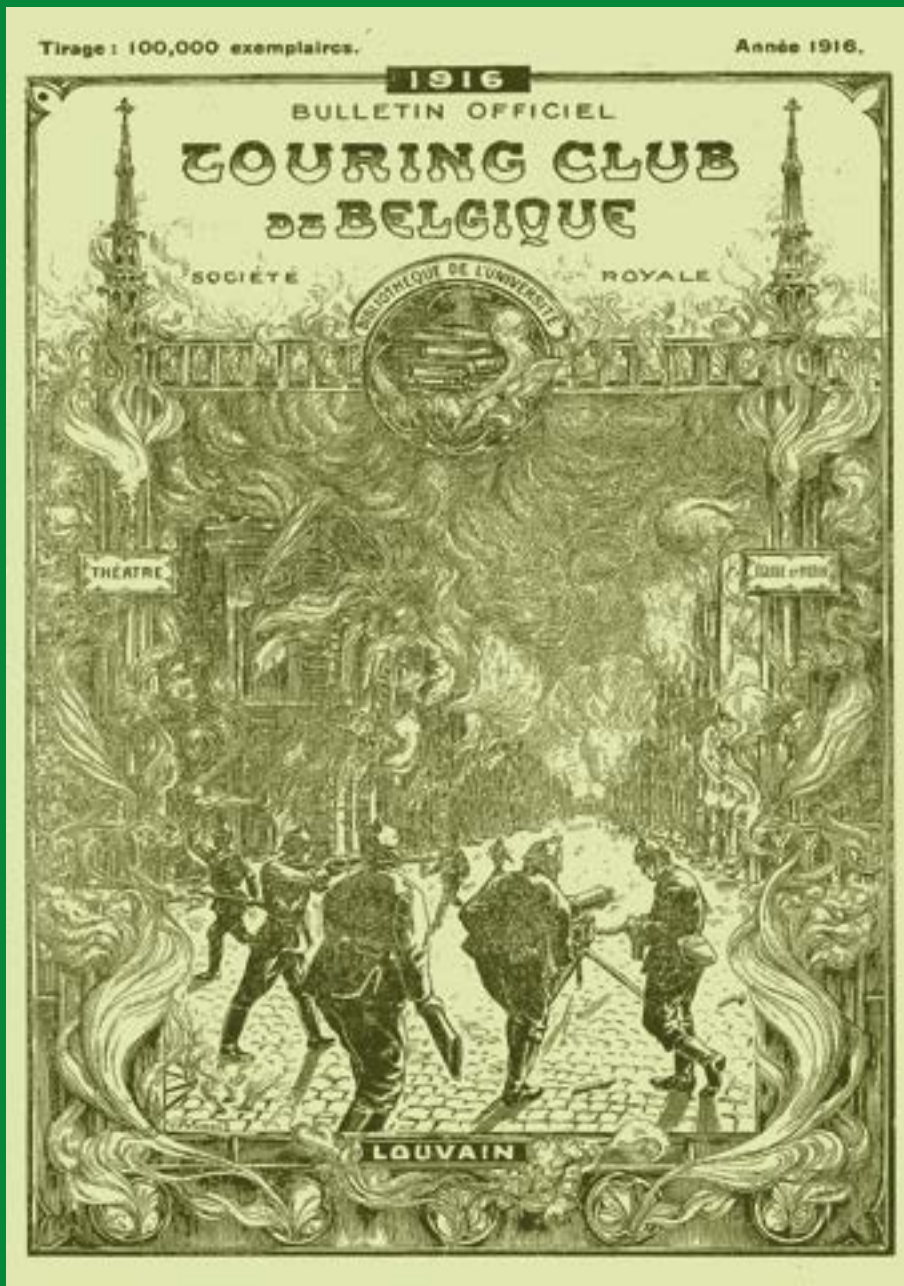
Mike Carremans

The foundation of Véloce Club Bruxellois was followed by a rash of new clubs. They were created in different towns among which Gent. The bike gradually carves its way throughout the country. But cycling is reserved to the sons of the upper class. A bike is an expensive item and costs several monthly wages of an average worker. To number of liberal professionals the bike means a poppy novelty. Journalists have their own club and cycling freaks among the lawyers join the Brussels Thermicycle Club.

For many among them the club is not merely linked to cycling. Their reach is much larger. Several groups have their own band, fencing club or theatre. The cycling seasons at the time were quite similar to those we know nowadays. In autumn and winter the members gathered for shows, banquets and other social activities. The Alcazar theatre situated Arenbergstraat, right at the location of the actual Flemish Department for Youth, Culture and Media, was a favored spot at the time.

July 25th 1869 the VCB organizes its first race in Brussels. There had been one earlier in Gent. That same year we note two Belgian participants in the Paris-Rouen race. The equestrian sport provided the necessary information for the regulation of competitive races. Similarities between the regulations of both sports are obvious, not only on point of view rules but also in their framework. Racers give themselves nicknames just like the jockeys, even bikes get names and the outfits are often colourful and smashing.

Meanwhile the Union Vélocipédique de France is founded, a kind of uniting umbrella for different local clubs. The VCB feels attracted by this concept. To cope with the French standards different local clubs must get involved. So the VCB starts wandering around to create some of those locals in Antwerp, Louvain, Verviers and Mons. After a lot of quarrels, merges and tearing the Ligue Vélocipédique Belge is a fact in 1889. This organization intends to unify all Belgian riders. It forms the base for the Belgian Cycling Association.



LIGUE VÉLOCIPÉDIQUE EN TOURING CLUB

Mike Carremans

Snelheid is niet de enige voldoening die de eerste fietsers uit hun tweewieler halen. Het voertuig creëert ook een nieuwe vorm van toerisme. Naarmate de steden industrialiseren vormt de fiets een uitgelezen mogelijkheid om aan de drukte van de stad te ontsnappen en naar het platteland te vluchten.

Met deze nieuwe vorm van toerisme weet de Ligue Vélocipédique Belge (LVB, 1889) een nieuw doelpubliek aan te boren. Hiervoor biedt de LVB verschillende diensten aan voor haar leden. Ze publiceren reisgidsen, fietskaarten gebaseerd op stafkaarten van het Ministerie van Oorlog en brengen zelfs 'boîtes de secours' uit. Deze dozen bestaan in twee varianten: een exemplaar is uitgerust met gereedschap om een defecte fiets te depanneren en een ander exemplaar bevat EHBO materiaal.

Niet enkel fietsers kunnen zich bij de LVB aansluiten, maar ook hotels, restaurants, fietsmakers, dokters en dergelijke meer. Zo kunnen excuserende leden van de LVB, waar dan ook te lande, genieten van verschillende voordeeltarieven bij deze aangesloten zelfstandigen.

Gedetailleerde gidsen bevatten niet enkel informatie over de reisweg en te bezoeken bezienswaardigheden, maar verschaffen reizigers ook inzicht in fietstechniek en zelfs in de nodige douaneformaliteiten indien men de grens over moet.

Een van de bekendste schrijvers hierover is de Lakenaar Arthur Cosyn (1868-1927), die in 1894, samen met Louis Maingie de *Guide du Vélocipédiste aux environs de Bruxelles* uitbrengt. Later schrijft hij voor de Touring Club de Belgique ook nog de tweedelige *Guide Historique et Descriptif des Environs de Bruxelles*. Als uitgever brengen Arthur Cosyn, en later zijn zonen, verschillende toeristische gidsen uit.

Een jaar na de oprichting van de LVB wordt in Frankrijk een nieuw orgaan opgericht dat fietsers over het hele land verenigt, namelijk de Touring Club de France. Deze Touring Club heeft een ambassadeur in België, maar van een eigen Touring Club is er in België nog geen sprake. In bladen zoals *Le Cycliste Belge Illustré* en *La Pédale Militaire* wordt wel verslag uitgebracht over de activiteiten van de Franse Touring Club.

■ Oorlogseditie van het *Bulletin Officiel* van de Touringclub de Belgique over Leuven ■ Edition de guerre du *Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique* ayant comme sujet Louvain ■ Wartime issue of the *Bulletin Officiel* of the Touring Club de Belgique about Louvain, 1916 [KOERS, Museum van de WielerSport]

LIGUE VÉLOCIPÉDIQUE ET TOURING CLUB

Mike Carremans

Eind 1894 begint de oprichter van *La Pédale Militaire*, Lt Gaston Beirlaen, te spelen met het idee voor een Belgische Touring Club. Zo vindt op 24 maart 1895 de stichtingsvergadering plaats van de Touring Club de Belgique (TCB) met Gaston Beirlaen als eerste voorzitter.

In wezen biedt de TCB dezelfde diensten aan als de LVB, maar al snel wint de TCB aan populariteit, zonder dat dit te koste gaat van het ledenaantal van de LVB. Maar waar komt deze stroom van nieuwe fietsers dan vandaan?

De Ligue is een organisatie die verschillende lokale verenigingen onder een koepel samenbrengt. De diensten die de Ligue aanbiedt zijn dus eerder gericht op verenigingen die vaak samen op uitstap gaan en niet op individuele fietsers. Net deze laatste groep vormt de doelgroep waarop de Touring Club zich richt.

Terwijl de Touring Club zich blijft toeleggen op het toerisme, richt de Ligue haar werking vooral op het organiseren van wedstrijden. Rond 1910 begint ook de focus van de Touring Club te veranderen, niet naar andere activiteiten maar naar een ander vervoermiddel ... de automobiel.

Ledenaantallen:

	1893	1895	1896
Ligue Vélocipédique Belge	2'000	5'344	7'757
Touring Club de Belgique		4'000	12'500

La vitesse n'est pas la seule satisfaction que la bicyclette procure aux premiers cyclistes. La bécane crée également une nouvelle forme de tourisme. Au fil de l'industrialisation des villes le vélo s'impose de plus en plus comme un moyen d'exception pour s'évader de la ville et de partir à la recherche de la campagne. Par le biais de ce nouveau type de tourisme La Ligue Vélocipédique Belge (1889) se découvre un nouveau public cible. La LVB se presse de proposer divers services à ses membres. Ils publient des guides de voyage, des itinéraires vélo basés sur des cartes d'Etat Major du Ministère de la Guerre et sortent même deux variantes de Boites de Secours. L'une contient du matériel de dépannage pour vélos et l'autre contient du matériel de première aide.

La LVB n'est pas réservée aux seuls cyclistes. Hotels, restaurants, fabricants de vélos, médecins etc. peuvent se faire membre. Les excursionnistes faisant partie de la LVB peuvent ainsi profiter de différents tarifs spéciaux auprès de ces entreprises et métiers d'indépendants au cours de leur randonnées.

Des guides détaillés ne se limitent pas aux seules informations: route à suivre et curiosités à visiter. Ils donnent également des conseils pratiques aux voyageurs au sujet de la technique vélo ainsi que des formalités douanières au cas où une frontière serait franchie.

Un des auteurs les mieux connus est le Lakenois Arthur Cosyn (1868-1927) qui édite en 1894 en collaboration avec Louis Maingie le *Guide du Vélocipédiste aux environs de Bruxelles*. Plus tard il réalise pour le Touring Club de Belgique le *Guide Historique et Descriptif des Environs de Bruxelles* en deux volumes. En collaboration avec ses fils il édite, plus tard encore, plusieurs guides touristiques.

Un an après la création de la LVB un nouvel organe voit le jour en France, le Touring Club de France, qui réunit les cyclistes du pays entier. Ce Touring Club a un ambassadeur dans une Belgique qui ne possède pas encore son propre Touring Club. Pourtant dans des journaux comme le *Cycliste Belge Illustré* et *La Pédale Militaire* on trouve les comptes rendus des activités du Touring Club français.

Fin 1894 naît chez le Lt. Gaston Beirlaen, fondateur de *La Pédale Militaire*, l'idée d'un Touring Club de Belgique dont la réunion de fondation eut lieu le 24 mars 1895. Gaston Beirlaen en fut le premier président.



LIGUE VÉLOCIPÉDIQUE AND TOURING CLUB

Mike Carremans

En fait le TCB offre les mêmes services que la LVB. Et si la première gagne en popularité ce n'est point au détriment du nombre de membres de la LVB. Toutefois on peut s'interroger sur la provenance de cette soudaine nouvelle affluence de cyclistes.

La Ligue est une organisation coupole qui réunit les différentes associations locales. Les services offerts par la Ligue visent donc d'avantage les clubs, qui partent souvent en excursion en groupe, plutôt que les randonneurs isolés. Et ce dernier groupe constitue précisément le public cible du Touring Club. Pendant que le Touring Club reste attaché au tourisme, la Ligue se concentre surtout sur l'organisation de compétitions. Vers 1910 le Touring Club garde son type d'activités mais déplace son centre d'intérêt vers un autre moyen de transportl'automobile.

Membres:

	1893	1895	1896
Ligue Vélocipédique Belge	2'000	5'344	7'757
Touring Club de Belgique		4'000	12'500



Georges Gaudy, Grand Cortège International – Ligue Vélocipédique Belge, affiche / poster, 1896 [Letterenhuis]

Speed is not the sole satisfaction the first riders get out of their two-wheelers. This vehicle also happens to create a new type of tourism. While industrialism is progressively invading the cities, their dwellers start on tours to the country to escape the hustle of towns.

This new form of tourism offers the Ligue Vélocipédique Belge (1889) a new target public. Therefore, the LVB proposes its members a new range of services. It publishes traveler's guides, cycling maps based on ordnance maps from the War Ministry and even first aid boxes are available. There are two types of them: one contains tools for urgent bike repair and the other one is a real first aid kit. Not cyclers only may join the LVB, hotels, restaurants, bike repairers, doctors etc. ... are welcome as well. So LVB – members on tour, where ever in the country, are invited to enjoy special rates proposed by associated self - employed individuals or enterprises.

Detailed guides not only contain descriptions of routes and interesting sights they also give insight into cycle techniques and even introduce the members to custom formalities in case they should cross the border.

One of the best known authors about the matter is Arthur Cosyn from Laken (1868-1927). In 1894 he edited in collaboration with Louis Maingie the *Guide du Vélocipédiste aux environs de Bruxelles*. Later he writes on behalf of Touring Club de Bruxelles a two-volume *Guide Historique et Descriptif des Environs de Bruxelles*. Still later, as an editor then and together with his sons he gives out different tourist guides.

One year after the foundation of the LVB a new body is created in France which tends to gather riders over all the country. The Touring Club de France was born. This Club has an ambassador in Belgium, but there is no Touring Club in Belgium itself yet. Papers like *Le Cycliste Illustré* and *La Pédale Militaire* however relate about the activities of the French Touring Club.

Lt. Gaston Beirlaen, founder of *La Pédale Militaire*, got the idea to start up a Belgian Touring Club. Its foundation meeting took place on the 24th March 1895 with Lt. Gaston De Beirlaen as first chairman. In fact the TCB offers identical services to its members than the LVB.

EVOLUTIE VAN DE FIETS

Mike Carremans

But matter of fact is that the TCB quickly gains popularity without altering the membership rates of the LVB. One may wonder about the why and the where from of this new rash of riders.

The Ligue is in fact an organization which joins different local clubs under one dome. So their services aim rather at organizations which often go on outings together than at individuals. And those individuals are precisely the target public the Touring Club focuses on.

While the Touring Club sticks to tourism, the Ligue is more involved in the organization of races. From 1910 the focus of the Touring Club moves, not from the matter of their activities, but towards a new means of transport the automobile.

Members:

	1893	1895	1896
Ligue Vélocipédique Belge	2'000	5'344	7'757
Touring Club de Belgique		4'000	12'500

■ Evolutie van de fiets ■ L'évolution du vélo ■ The evolution of the bike, expo VELOMUSEUM.brussels [AMVB]



Vooraleer we tot de fiets komen die we vandaag nog steeds kennen heeft de fiets verschillende metamorfoses ondergaan. Van een stalen ros met twee pedalen is er in 1817, toen de Duitse Karl Freiherr von Drais op de proppen kwam met een houten loopwagen die voorzien was van twee wielen en een stuur, nog geen sprake. Deze 'Draisienne' is niet onbekend in Brussel, maar blijft een marginaal fenomeen.

Een eerste belangrijke toevoeging aan dit model vond zowel in Schotland als in Frankrijk plaats. In 1839 monteert de Schotse smid Kirkpatrick Macmillan pedalen aan het voorwiel en plaatst het stuur er recht boven. Veel verandert er de volgende twee decennia niet aan de fiets en het is de Franse wagenmaker Pierre Michaux die met zijn ontwerp de vélocipède in massaproductie brengt. De eerste jaren zijn dat er enkele honderden, maar tegen het faillissement van Michaux in 1870 heeft de firma al ongeveer een 20.000 fietsen geproduceerd.

De directe aandrijving door pedalen op de wielas impliceert een groot nadeel voor de avontuurlijke fietser en dat is een beperkte snelheid. Dit kan opgelost worden door de diameter van het aandrijfwiel te vergroten. De beenlengte van de fietser vormt hierbij natuurlijk wel de limiet.

Wederom is het Michaux die al in 1867 met dit ontwerp aan de slag gaat en de 'Michauline' ontwerpt.

Aan de andere kant van het Kanaal brengt James Starley in 1871 zijn eigen versie uit die de penny-fathering wordt genoemd, naar de verhouding tussen de twee wielen die correspondeert met de verhouding tussen de grootte van een penny en een farthing (dubbeltje). Het nadeel van deze fietsen is dat ze zeer moeilijk berijdbaar en onstabiel zijn omwille van hun hoge zwaartepunt.

Het is de zoon van een Britse koperslager, Henry John Lawson, die in 1879 een geslaagde poging onderneemt om een fiets uit te rusten met een kettingoverbrenging. Door een groot tandwiel op de aandrijfas te monteren en een kleiner exemplaar op de as van het achterwiel is het makkelijker om een zekere snelheid te genereren en aan te houden, maar is de fietser ook vooral verlost van zijn hoge zitplaats. Met dit model produceert Lawson de eerste versie van een safety-bike, en het prototype van de fiets zoals we deze tot op de dag van vandaag nog steeds kennen.

L'ÉVOLUTION DU VÉLO

Mike Carremans

Le vélo a subi pas mal de métamorphoses avant d'aboutir à son design actuel. Lorsque l'Allemand Karl Freiherr von Drais présenta son marcheur en bois avec deux roues et un guidon, il n'était pas encore question du destrier en acier équipé de deux pédales. Cette Draisienne n'est pas tout à fait inconnue à Bruxelles mais est cataloguée comme phénomène marginale.

Une première modification de ce modèle eut simultanément lieu en Écosse et en France. En 1839 le forgeron Kikpatrick Macmillan monta des pédales sur la roue avant et plaça le guidon au-dessus, à la verticale. Les deux décennies suivantes le vélo reste inchangé et c'est le charron français Pierre Michaux qui en introduit la production en masse. Les premières années on en dénombrait quelques centaines, mais au moment de sa faillite en 1870 la firme Michaux avait déjà produite quelques 20.000 vélos.

L'entraînement direct par pédales sur l'axe de roue génère un gros désavantage pour le cycliste aventureux : la vitesse est limitée. Ceci peut être résolu en élargissant le diamètre de la roue motrice. La longueur de jambe du cycliste en constitue alors la limite.

C'est à nouveau Michaux qui relève le défi. Il se met au travail en 1867 et conçoit la Michauline.

De l'autre côté de la Manche James Starley introduit en 1871 sa propre version qu'il appelle penny-farthing, suivant le rapport respectif des deux roues qui correspond à celui d'un penny et un farthing. Le désavantage de ce type de vélo est qu'il est très difficile à conduire et instable étant donné son point d'équilibre situé en hauteur.

C'est le fils d'un chaudronnier britannique, Henry John Lawson, qui réussit à équiper le vélo d'une transmission par chaîne. En équipant l'axe de la roue motrice d'un grand engrenage et en installant un exemplaire plus petit sur l'axe de la roue arrière il est plus aisé de générer de la vitesse et de la maintenir. De plus le cycliste n'est plus perché en hauteur comme auparavant. Sur base de ce modèle Lawson produit la première version d'un safety-bike et fait le prototype du vélo comme nous le connaissons actuellement.

C'est en 1885 que le britannique John Kemp Starley connaît un premier succès commercial avec ses safeties mis sur le marché sous la marque Rover. Un autre ajout au safety-bike est le pneu à chambre à air. Jusqu'alors les vélos étaient équipés de pneus en caoutchouc massif qui, grâce à un procédé de vulcanisation inventé par Charles Goodyear, se trouvaient suffisamment solides pour braver des terrains souvent très rudes.

L'Écossais John Boyd Dunlop a l'idée de fabriquer des pneus à chambre à air lorsqu'en 1887 il développe un nouveau type de pneu pour son fils qui veut participer à une course pour tricycles, qu'il gagne d'ailleurs. Plus tard il est amené à rétracter ce brevet car il avait eu un prédécesseur en 1845. Le brevet pour la vanne d'air par contre reste attribué à Dunlop.

En même temps on effectue des expériences avec des essieux et des dispositifs d'engrenage. On remplace la plupart du temps des essieux déjà usés par d'autres exemplaires. Et parfois on se limite à changer la position de l'essieu avant et arrière.

L'introduction du dérailleur est mal vue au sein du cyclisme de compétition. Cette nouvelle technologie est même considérée dans les pelotons comme une forme de dopage. En 1928 le français Lucien Juy met le premier dérailleur câblé sur le marché sous la marque Simplex. Mais il faudra attendre jusqu'en 1937 pour que le changement de vitesse automatique soit admis au Tour de France.

À part la création de quelques modèles spécifiques, le développement du vélo a connu peu de changements fondamentaux depuis lors. Au début des années septante, l'utilisation du vélo se trouve au creux de la vague. La plupart des villes ont depuis des décennies presque exclusivement investi dans une gestion de mobilité prioritairement vouée à l'automobile.

Il n'est pas insolite que dans certaines villes la participation modale du vélo descend en dessous du un pour cent.

La crise pétrolière de 1973 signifie une première fusée de l'utilisation du deux roues. Et précisément à ce moment un nouveau vélo emballe un nouveau public: le BMX (Bike Motor Cross). Ces vélos gagnent encore en popularité grâce au film E.T. Ils deviennent un objet de convoitise d'un jeune public. Le BMX sera relayé plus tard par le VTT, puis par le citybike et récemment par le vélo hybride.

Ce n'est que depuis dix ans que le cyclisme a connu une nouvelle révolution. De nouvelles technologies soutiennent l'énergie créée par le pédalier par un moteur électrique. Ceci permet aux cyclistes non seulement de rouler plus vite et plus longtemps mais également de dominer plus aisément les montées. Ceci n'est certainement pas du luxe superflu dans notre région métropolitaine.



EVOLUTION OF THE BICYCLE

Mike Carremans

Before getting to the bike like we know it nowadays, the cycle underwent quite a few metamorphoses. There was no case of a bicycle with two pedals in 1817, when the German Karl Freiherr von Drais came with the idea of a wooden walker with two wheels and a steering wheel. Although this 'Draisienne' was known in Brussels, it remained a marginal phenomenon.

One of the first important additions to this model occurred both in Scotland and France. In 1839, the Scottish blacksmith Kirkpatrick Macmillan mounts two pedals on the front wheel and puts the steering wheel right on top of it. Not much changes during the next two decennia. The French cartwright Pierre Michaux finally puts his model of the vélocipède in mass production. During the first years this concerns a few hundred but towards his bankruptcy in 1870, his firm has produced about 20.000 bikes.

The direct drive by pedals on the wheel axle implicates a big disadvantage for the adventurous driver, namely the limited speed. This can be solved by increasing the diameter of the drive wheel. The leg length of the cyclist represents the limit. Again, it will be Michaux who accepts this challenge by developing the 'Michauline'.

On the other side of the channel, James Starley launches his very own version of what is called the penny-farthing in 1871. The name is derived from the proportion between a penny and a farthing, which is the same as the ratio between the bicycle wheels. The disadvantage of these bikes is the difficulty to drive them and their instability caused by their high center of gravity.

It is the son of a British coppersmith, Henry John Lawson, who undertakes a successful attempt to equip the bike with a chain drive. By mounting the big sprocket on the drive shaft and a smaller one on the axle of rear wheel, it gets easier to generate and maintain a certain velocity. Above all, the cyclist is re-deemed from his high seat. On the basis of this model, Lawson produces the first version of a safety-bike and the prototype of the bike as we know it today.

In 1885, the Brit John Kemp Starley achieves commercial success with his safety-bikes which he releases under the brand Rover. Another important addition to

the safety-bike is the pneumatic tire. Until then, bikes are equipped with massive rubber tires. Thanks to the vulcanization process invented by Charles Goodyear, they were firm enough to resist to the often very rough surface.

The Scot John Boyd Dunlop gets the idea of developing pneumatic tires in 1887 while making new tires for his son. He wanted to attend to a tricycle race and eventually wins too. Dunlop has to withdraw the patent later on as it appears that someone already had the same idea in 1845. The patent for the air valve, however, is still in his name.

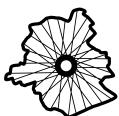
At the same time, people are experimenting with gears and acceleration devices. Often this means replacing used sprockets by other ones. Sometimes even it just means changing the front and back cover.

The arrival of the bike acceleration in the cycling world is frowned upon. The new technology is even considered doping in the peloton. Even though the Frenchman Lucien Juy launches the first bike acceleration in 1928 under the brand Simplex, it will last until 1937 before the automated gears are accepted in the Tour de France.

In essence, only a few fundamental changes happen in the development of the bicycle. More specific models are developed nevertheless. At the beginning of the 70's, globally, cycling reaches a low point. Most cities have been focusing only exclusively on a mobility policy dedicated to cars for several decades.

It is not unusual for the modal bike share to drop below the one percent. The 1973 oil crisis causes a first flare in the bicycle use. Just at that moment, a new two wheeler makes its way to the public: the BMX (Bike Motor Cross). These bikes, popularized even more by the movie E.T., makes biking popular again with a younger audience. Later, the BMX is succeeded by the mountain bike, subsequently the city bike and then the hybrid bike.

Only over the last ten years biking has undergone a new revolution. New technologies make sure that the stepped energy is supported by an electric motor. Not only enables this the cyclist to cycle longer and faster but it also allows him to conquer the hills. No unnecessary luxury in the metropolitan region.



EVOLUTIE FIETSPADEN EN REGLEMENTEN

Mike Carremans

Ijveren voor fietspaden

Wanneer de eerste fietsen zich rond 1869 in het Brusselse straatbeeld beginnen te vertonen, stelt zich de vraag of dit nieuw rijwiel slechts een modegril is of de voorbode van een nieuw transportmiddel. De fiets is noch koets noch voetganger, noch speelgoed noch transportmiddel. Waar ligt bijgevolg de plaats van het fietsgebruik op de openbare weg?

De eerste commotie hieromtrent rijst al vroeg. Tijdens de Brusselse gemeenteraad van februari 1869 wordt de vraag gesteld naar een reglementering van het fietsgebruik in de hoofdstad. Brussel zoekt daarvoor inspiratie in Parijs, dat niet veel eerder al een fietsreglement uitvaardigt. Het betreft voornamelijk bepalingen over waar er gefietst mag worden en over signalisatie. Fietsen moeten vanaf dan reeds uitgerust zijn met verlichting en een bel. Het trottoir is verboden terrein en in de parken wordt het fietsgebruik strikt afgebakend. Maar waar kunnen fietsers dan wel fietsen?

De meeste wegen bestaan uit een met kasseien geplaveide baan geflankeerd door twee verharde bermen. Een van deze bermen is bestemd voor het voetgangersverkeer, de andere voor het vervoer van wagens. Na verloop van tijd verdwijnen deze laatste en worden de stroken herbestemd tot fietspaden. Deze fietspaden zijn vaak eenvoudige sintelbanen die bijzonder ruw waren om te fietsen en snel verweerden.

Voor het ontstaan van de Touring Club de Belgique schrijft de Oostendse leraar Roger De Goeij in 1891 een reeks artikels in het blad *Le Cycliste Belge* onder de titel 'La Question des Routes'. In deze reeks verklaart De Goeij dat een fietspad met een breedte van een meter een universeel recht van elke mens hoort te zijn. De Goeij, die als gepassioneerd fietser enige tijd in het Verenigd Koninkrijk verblijft, ziet daar het ontstaan van de Roads Improvement Association (1886). Zijn ijver voor fietsinfrastructuur leidt in 1891 tot de oprichting van de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes. Tegen het einde van 1891 telt de LNAR al 450



Carte Vélocipédique de la Belgique, ■ fietspadenkaart uitgegeven door de Ligue Vélocipédique Belge
Carte Vélocipédique de la Belgique ■ carte des pistes cyclables éditée par la Ligue Vélocipédique Belge
■ map of cycling paths issued by the Ligue Vélocipédique Belge, 1898 [KOERS, Museum van de Wielersport]

■ Voorstel van een plaat voor rijwielbelasting, Provincie Brabant ■ Présentation d'une plaque taxe vélo de la Province du Brabant ■ Presentation of a bicycle fee plate province of Brabant, 1893 [AMVB]

leden. Het daaropvolgende jaar belandt dit orgaan reeds onder de koepel van de Ligue Vélocipédique Belge, maar blijft het onder eigen naam publiceren in de *Revue Vélocipédique Belge*.

De voortrekkersrol van De Goeij vindt ook bijval in politieke kringen. Op 14 augustus 1891 brengt de liberale politicus en ingenieur Ferdinand Fléchet de vraag reeds ter sprake om 'wegverbetering fietspaden' te integreren in de nationale begroting. Fléchet argumenteert op dat moment al dat de fiets een enorm potentieel heeft voor het leger, de posterijen en de dienst bruggen en wegen.

In 1892 neemt de latere Leuvense burgemeester Raoul Claes, van oorsprong een Brusselaar, de rol van De Goeij over. De LNAR brengt een bundeling van het werk van De Goeij uit op 500 exemplaren en verdeelt deze onder meer onder een aantal politici. Dit leidt in datzelfde jaar zelfs tot het voorstel van de politicus Armand Anspach-Puissant om de nieuwe weg van Groenendaal naar Tervuren uit te rusten met een fietspad.

In zijn schrijfsels oppert De Goeij reeds het idee om een fietsbelasting in te voeren waarvan de opbrengst integraal voor de aanleg van fietsinfrastructuur bestemd is.

De provincies Luik, Antwerpen, Henegouwen en Oost -en West-Vlaanderen zijn de eersten die ijveren voor de invoering van een rijwielbelasting. Dit komt er echter niet als reactie op de inspanningen van de Ligue Nationale, maar als een gevolg van de wet van 27 november 1891 op openbare onderstand en landloperij. In deze wet wordt voorzien dat de provincies financieel moeten bijdragen aan de instellingen die binnen deze wet zijn voorzien.

Anders dan in de voorgenoemde provincies lijkt de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes wel impact te hebben in Brabant. Hier wordt in 1892 groen licht gegeven voor een rijwielbelasting en vloeit de opbrengst ervan integraal terug naar de fietsinfrastructuur. Deze wederkerigheid van belastingen druist trouwens in tegen alle logica van een begroting. In de eerste jaren bedraagt deze taks 10 Fr. en wordt die eenmalig per fiets geïnd. Vanaf 1903, op het moment dat de fiets de weg naar het grote publiek vindt, verlaagt deze tot 5 Fr., maar wel op jaarbasis. Kinderen en ambtenaren die ambtshalve de fiets gebruiken, worden vrijgesteld van deze belasting.

Van stof tot asfalt

Fietsen blijft hoofzakelijk een stedelijk gebeuren. Niet enkel omdat het een dure bezigheid is die vooral de bourgeoisie zich kan veroorloven, maar ook omdat het merendeel van de plattelandswegen niet ontworpen is voor fietsgebruik. De sintelbanen die buiten de steden liggen, worden bewaakt en onderhouden door

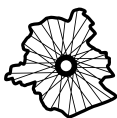
kantonale wegenwachters, maar al te vaak worden fietspaden gebruikt voor landbouwverkeer. Ook worden fietspaden die naast velden liggen vaak getransformeerd tot afwateringskanalen. Fietsers hebben duidelijk nood aan een duurzamere ondergrond.

In de pioniersdagen van de fiets is het merendeel van de Brusselse straten met kasseien geplaveid. De afgevlakte variant, die op de drukkerse boulevards wordt gebruikt, is al een verbetering in vergelijking met gewone kasseien. Toch is dit zeker geen ideale ondergrond voor fietsers.

Gelukkig dient zich rond 1860 een nieuwe vorm van wegbedekking aan: de macadam. Dit mengsel van (vulkanisch) steengruis en teer zorgt voor veel vlakere wegoppervlaktes. De aanwezigheid van een gasfabriek die is uitgerust met een destilleerapparaat voor teer is hiervoor een goede troef. Wegen aanleggen uit macadam is ook beduidend goedkoper dan het gebruik van kasseien. Doorgaans kost een weg van 5,5 m aangelegd in macadam 8.000 Fr/km. Voor wegen aangelegd in kasseien komt dit neer op 38.000 Fr/km. Dat is echter niet het duurste alternatief.

Rond het einde van de 19e eeuw kan het fietsen worden herleid tot twee aspecten, namelijk sporting en flaneren. Voor beide is een stevige en egale ondergrond wenselijk. Om fietsers op hun wenken te bedienen, worden vanaf 1896 enkele van de meest uitgelezen Brusselse fietsplekken uitgerust met een nieuw Amerikaans concept, het 'Nicholson pavement' of de houten bedding. Deze fietspaden bestaan uit houten kasseien die naast elkaar geplaatst worden. Het fixeren gebeurt door met bitumen ingesmeerde stukken karton. Op momenten dat er wedstrijden op deze stukken plaatsvinden, worden ze ook uitgerust met een laag asfalt. Op de Louisalaan werd een pad van 1,5 km en een breedte van 10 m aangelegd in deze vorm van bestrating. Ook delen van de Waterloo- en Regentlaan werden met dit plaveisel uitgerust. Uiteindelijk zullen asfalten fietspaden pas een doorbraak kennen in de tweede helft van de 20e eeuw.

Tegen het eind van de 19e eeuw doet Brussel het helemaal niet slecht als fietsstad. Wanneer de Touring Club de Belgique in 1897 een enquête organiseert naar het aantal kilometer fietspaden in de Belgische provincies komt Brabant als beste leerling uit te klas. Met 258 km telt Brabant het hoogste aantal fietspadkilometers. Dat is zowat een derde van het totaal aantal kilometers fietspad in heel België. Daarvan nemen de Brusselse gemeenten het grootste deel voor hun rekening. Het aantal kilometers fietspad blijft groeien doorheen het interbellum. Vanaf de jaren 1950 zal het echter in verval raken door de dominantie van de auto.



Il argumente que le vélo présente un potentiel important pour l'Armée, la Poste et les services des Ponts et Chaussées.

En 1892 le futur bourgmestre de Louvain et bruxellois d'origine, Raoul Claes, reprend le flambeau de De Goeij. La LNAR édite un regroupement de l'œuvre de De Goeij en 500 exemplaires et les distribue entre autres à un nombre de politiciens. Ce qui mène la même année au projet formulé par le politicien Armand Anspach-Puissant d'équiper la nouvelle route de Groenendael à Tervuren d'une piste cyclable. Dans ses écrits De Goeij avait déjà avancé l'idée de lever un impôt vélo dont la recette serait intégralement utilisée à l'aménagement d'une infrastructure cycliste.

Les provinces de Liège, d'Anvers, du Hainaut et des Flandres occidentales et orientales sont les premières à œuvrer pour une introduction d'un impôt vélo. Ceci n'est point le résultat des efforts fournis par la Ligue Nationale, mais doit être plutôt considéré comme une conséquence de la loi du 27 novembre 1891 concernant l'assistance publique et le vagabondage. Cette loi prévoit que les provinces doivent contribuer financièrement aux institutions visées par cette loi. A l'opposé des autres provinces, La Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes semble avoir de l'influence au Brabant. En 1892 on donne le feu vert à la taxe vélo et les revenus en sont intégralement investis dans l'infrastructure cycliste. Cette réciprocité d'impôts va d'ailleurs entièrement à l'encontre de toute logique budgétaire. Lors des premières années la taxe s'élève à 10 francs par vélo et est perçu de manière non-récurrente. Dès 1903, alors que le grand public découvre le vélo, elle est réduite à 5 francs mais sur base annuelle cette fois. Les enfants et les fonctionnaires utilisant le vélo à titre officiel sont exempts de taxe.

De la poussière à l'asphalte

Le cyclisme reste une activité typiquement citadine. Non seulement parce qu'il est onéreux et donc plutôt réservé à la bourgeoisie, mais aussi par le fait que les chemins de campagne ne sont pas spécialement conçus pour le vélo. Les pistes en pierraille qui se situent hors des villes, sont surveillées et entretenues par des gardiens cantonaux. Toutefois le trafic agricole ne se prive pas d'en faire usage et nombre de pistes cyclables situées le long des champs de culture sont transformées en canaux de drainage. Le cyclisme nécessite des surfaces plus durables. Lors des années héroïques du vélo la plupart des rues bruxelloises étaient pavées. Les faces aplaties utilisées pour les boulevards fort visités signifient déjà une amélioration importante par rapport aux pavés rugueux. Mais il est vrai qu'il ne constituent toujours pas une surface digne du cycliste.

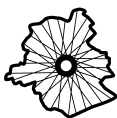
Heureusement un revêtement innovateur apparaît en 1860: le macadam. Ce mélange de pierraille (volcanique) et de goudron assure des surfaces bien plus lisses. La proximité d'une usine à gaz, équipée d'un appareil de distillation pour le goudron constitue un atout majeur. Recouvrir des routes de macadam est bien moins cher que l'utilisation de pavés. Généralement une route de 5m50 recouverte de macadam coûte 8.000 francs au kilomètre. Tandis que la même route en pavés revient à 38.000 francs. Mais il ne s'agit pas là de l'alternatif le plus coûteux.

Vers la fin du 19ème siècle le cyclisme se résume à deux activités: faire du sport et flâner. Pour toutes deux une surface durable, plane et solide est souhaitable. Pour plaire aux cyclistes, leurs endroits de prédilection bruxellois sont équipés d'un nouveau concept américain, le 'Nicholson pavement' ou le couvrant en bois. Ces pistes cyclables existent de pavés en bois qui sont placés l'un à côté de l'autre. La fixation se fait par des bouts en carton couverts de bitumen. Au moment où des courses se font à ces endroits, les pistes sont également équipées d'une couche d'asphalte. Sur l'Avenue Louise une piste de 1,5km de long et 10m de large était construite de cette façon. Des parties de la Chaussée de Waterloo et du Boulevard du Régent étaient également construites ainsi. Finalement, les pistes cyclables en asphalte ne connaîtront une percée que pendant la deuxième moitié du 20ème siècle.

Vers la fin du 19ème siècle Bruxelles se tient plutôt bien entant que ville cycliste. Quand le Touring Club de Belgique organise une enquête en 1897 pour connaître le nombre de kilomètres de pistes cyclables dans les provinces belges, le Brabant y sort en premier. La province compte 258km de pistes cyclables. Cela représente plus ou moins un tiers du total en Belgique. Les communes bruxelloises prennent la plus grande partie pour leur compte. Le nombre de kilomètres de pistes cyclables continue à augmenter pendant l'Entre-Deux-Guerres. Depuis les années '50 ça tombera dans le délabrement à cause de la dominance de la voiture.

Dans de nombreux domaines, le vélo était le précurseur de la voiture. Quand le droit de la circulation nationale est approuvé en 1899, beaucoup d'éléments cyclistes sont directement repris de la loi bruxelloise du cyclisme. Ces réglementations cyclistes tombent déjà en 1896 sous l'autorité nationale au lieu de l'autorité régionale. À fin de compte elles forment également la base de la réglementation automobile.

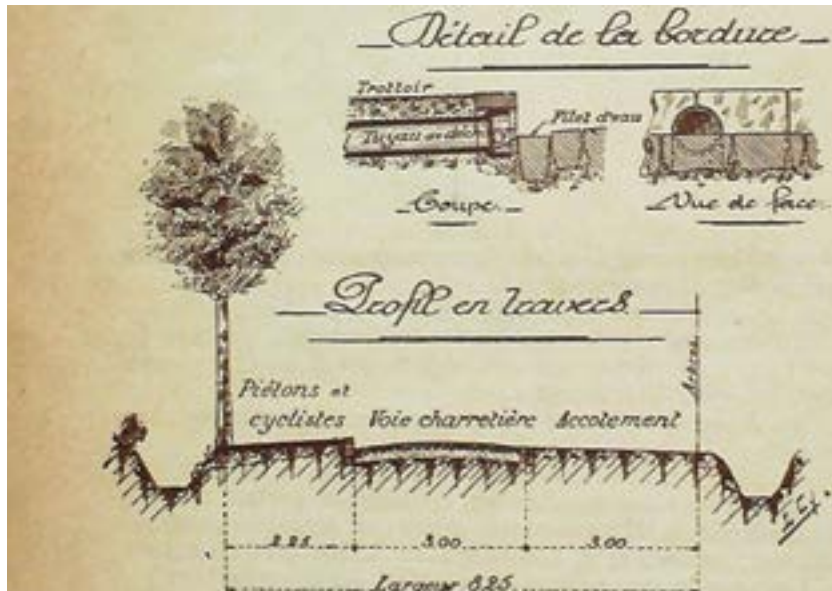
En dehors des stipulations concernant l'endroit où vous pouvez conduire et comment vous devez être visible, la vitesse est également surveillée. Dans les



EVOLUTION OF CYCLING PATHS AND REGULATIONS

Mike Carremans

municipalités comme Uccle et Ixelles, la vitesse maximale sur les routes publiques a été fixée à 10 km / h. Dans un rapport sur l'état des routes en 1897, un fonctionnaire du Touring Club décrit qu'il est possible de remarquer aveuglément en conduisant à Ixelles, étant donné l'état misérable des routes. Il fait remarquer que sur de telles routes, il est même impossible de rouler à plus de 10 km / h.



■ Sectietekening van de constructie en indeling van wegen en fietspaden in de provincie Brabant ■ Dessin sectional de la construction et la répartition des routes et pistes cyclables de la Province du Brabant ■ Section drawing of the construction and lay out of roads and cycling paths in the province of Brabant, 1894 [AMVB]

Striving for cycling paths

The first bikes appear in the Brussels street scene about 1869 and are at first considered a kind of caprice rather than the harbinger of a new means of transport. The bike is not carriage or pedestrian nor toy or means of transport. One wonders about the real status of the bicycle on the public roads.

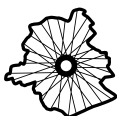
The first commotion arises soon. In February 1869, during a meeting of the Brussels Town Council, the question about the regulation of cycling in our capital is put forward. Paris will finally be the source of inspiration as it recently promulgated its own cycling rules. They mainly concerned cycling spaces and their signalization. Bikes have to be lighted and equipped with a bell. Sidewalks are prohibited and in parks spaces have to be strictly demarcated.

So where can be cycled then?

Most of the roads are cobbled and flanked by hard shoulders. One of those shoulders is reserved to pedestrian traffic and the other one to carriage traffic. After length of time the carriage shoulders, which were in fact dirt tracks, are redirected to cycling paths. They were rather rough to ride on and deteriorated quickly.

In 1891 even before the foundation of Touring Club de Belgique Roger Goeij, a teacher from Ostend, writes a series of articles under the title 'La question des Routes' in the paper *Le Cycliste Belge*. These articles deal with the width of the paths and state that one meter should be anyone's universal right. De Goeij, a passionate biker himself, stays in the UK for a time, and witnesses the foundation of the Roads Improvement Association (1886). His craving for cycling infrastructure leads to the creation of the Ligue Nationale pour l' Amélioration des Routes. By the end of 1891 the LNAR counts already 450 members. A year later the organization joins the uniting umbrella of the Ligue Vélocipédique Belge.

Pioneer De Goeij is much appreciated by the political world and on 14th august 1891 the liberal politician and engineer Ferdinand Fléchet asks to integrate the improvement of cycling paths in the budget. He argues that the bike is potentially of high interest to the army as well as to the postal services and those of bridges and roads.



In 1892 Raoul Claes the later mayor of Louvain, himself of Brussels origin, takes over the role of De Goeij. The LNAR issues 500 copies of a collection of De Goeij's work which are distributed among number of politicians.

As a result politician Armand Anspach-Puissant introduces that same year a project to equip the new road leading from Groenendaal to Tervuren with a cycling path.

In his writings De Goeij already suggested the idea of raising a bike tax and to invest the income of it directly and totally in the development of cycling infrastructure. The provinces Liège, Hainaut and Oost- en West Vlaanderen are the first to try attempts to introduce the bike tax. This is not due to the Ligue Nationale but rather a consequence of the law of November 27th 1891 concerning public relief and vagrancy stating that the provinces have to contribute financially to institutions provided within the law.

The Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes seems to be of stronger influence in Brabant than in the other provinces. In 1892 the bike tax is introduced and the generated income is totally and directly invested in cycling infrastructure. This reciprocity of tax conflicts with every budget logic.

The first tax is a one-time fee of 10 Fr From 1903 on, when the bike is getting known to a larger public, the tax is lowered to 5 Fr but levied annually . Children and civic workers using the bike officially are exempt from tax.

From dust to tarmac

Cycling remains chiefly a urban and upper-class activity, not only because it's expensive but because most of the country roads have not been conceived for bikers. The dirt tracks outside town are guarded and maintained by cantonal roads guards but are also used for agricultural traffic. Moreover, the paths situated next to fields become often draining channels. Cyclists clearly need a more sustainable surface.

In the pioneer days of the bike most of Brussels streets were cobbled. A flattened type of stones was an altogether improvement compared to the traditional ones but they couldn't really be called bicycle friendly.

About 1860 a new kind of road-surfacing appears: the tarmac. This mixture of volcanic gravel and tar ensures smoother surfaces. The proximity of a gas plant equipped with a distill device for tar is very useful. Macadamized streets are cheaper than cobbled ones. Let's take a road of 5,5 meter long. Macadamized it costs 8.000 fr./km whereas the same street cobbled goes up to 38.000 fr./km minimum.

By the end of the 19th century people either cycle for sport or for leisure but in both cases solid surfaces are needed. In order to please the riders, the most exquisite cycling places are equipped with a new American concept 'The Nicholson Pavement, a kind of wooden setting. Those cycling paths were covered with wooden cobbles placed close to one another and sealed by bitumen. If races were to take place those lanes were entirely covered by an asphalt layer. Along the Louisa Avenue a path, 10 meter wide and 1.5 kilometer long, was laid with this kind of pavement. Parts of the Regent- and Waterloo Avenues were equipped in the same way. Tarmac covered cycling paths will definitely break through by the second half of the 20th century.

But already by the end of the 19th century Brussels is doing well as a cycling city. When Touring Club de Belgique holds an inquiry about the number of kilometers cycling paths in Belgium, the province of Brabant turns out to be the best pupil in class with a score of 258 kilometers, most of which were situated in Brussels municipalities. The length of available cycling paths steadily increased during the interbellum, but from the fifties on the dominating car takes over.

In many aspects the bike opened the road for the car. When the National traffic Code gets approved in 1899, number of regulations clearly originated directly from the Brussels Cycling Regulations. In 1896 those regulations had already become national competence instead of regional and formed in fact the base of our Highway Code.

Next to visibility, the places to drive and so on, attention is paid to speed. Municipalities like Uccle and Ixelles limit the speed to maximum 10 km./hour. A functionary of Touring Club reports about the bad condition of roads in Ixelles: 'When you enter Ixelles immediately realize where you are riding. The state of the roads is really harsh there.' He even states that one can by no means speed up to more than 10 km/hour.



VAN LAKEN NAAR MEISE EEN KONINKLIJK FIETSPAD

Mike Carremans

Niets zo bevorderlijk voor het fietsen als een fietsminnende vorst.

De doorbraak van de fiets in Brussel vindt plaats onder de regering van Leopold II. Net zoals vele andere Brusselaars gaat ook de vorst op zoek naar de roes van de snelheid. Voor hij zich waagt aan het automobilisme stilt de vorst zijn zucht naar snelheid op de fiets. De Humber driewieler die tentoongesteld staat is dan ook een van de meest uitgelezen vervoersmiddelen van Leopold II. Deze gebruikt hij onder andere om zich in zijn vrije tijd over de Oostendse zeedijk te verplaatsen.

Maar ook zorgt deze fiets voor de aanleg van een van de eerste, specifiek voor dit doeleinde aangelegde fietspaden, namelijk het fietspad van Laken naar Meise. Een fietspad dat door fietsende Brusselaars op veel gejuich onthaald wordt.

Vele van de eerste fietswegen uit die tijd zien we nu terugkomen als tracé voor de huidige fietssnelwegen zoals de verbinding Brussel-Antwerpen, Brussel-Leuven, Brussel-Charleroi en zelfs Brussel-Oostende.

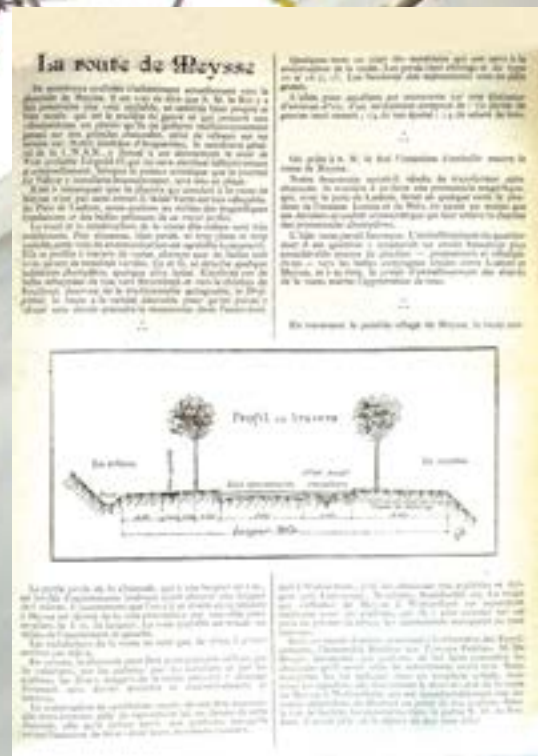
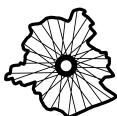
Het gegeven van een driewieler is in de jaren 1860-1900 trouwens geen unicum. Het betekent ook niet dat de bestuurder ervan niet in staat zou zijn om op een tweewieler te rijden. In die tijd blijft de vraag gewoon nog steeds of fietsen op twee wielen wel veilig is. Zo zijn er ook vierwielers, en rijdt de Brusselse brandweer, die onder leiding staat van de grote fietsfanaat commandant Alloo, rond op een zeswielig tuig. Hiermee is de Brusselse brandweer trouwens een van de eerste openbare diensten die uitgerust is met een fiets.

Ook zien we op de affiche van George Gaudy voor de velodroom van Ter Kameren dat er met driewielers gekoerst wordt.

■ Humber driewieler van Leopold II ■ Le tricycle Humber de Léopold II ■ King Leopold II's Humber three-wheeler, expo VELOMUSEUM.brussels [AMVB]

■ Bespreking en sectietekening van de Koninklijke Reisweg ■ Discussion et dessin sectional de la Route Royale ■ Discussion and section drawing of the Royal Itinerary, 1894 [AMVB]

■ Advertentie van fietshandel J.Wautier & Co, leverancier van de driewieler van Leopold II, gelegen in de Koningsstraat 114 in Brussel ■ Publicité pour le magasin de vélos de J. Wautier & Co, fournisseur du tricycle de Léopold II, situé rue Royale 114 à Bruxelles ■ Publicity of bicycle trader J. Wautier & Co, supplier of the three-wheeler of Leopold II, situated Koningsstraat 114 Brussels, *Revue Vélocipédique* [KOERS, Museum van de Wielersport]



DE LAEKEN À MEISE UN ITINÉRAIRE ROYAL

Mike Carremans

Rien est aussi favorable au développement du cyclisme qu'un souverain qui aime le vélo.

La percée du vélo à Bruxelles a lieu pendant le règne de Léopold II. Comme beaucoup d'autres Bruxellois, le roi se retrouve à la recherche de l'euphorie de la vitesse. Plus tard il se tournera vers l'automobile mais en premier lieu le vélo sera son outil de préférence. Le tricycle Humber exposé était donc un des moyens de transport par excellence de Léopold II. Il l'utilise entre autres pendant son temps libre pour se déplacer sur la digue d'Ostende.

Ce vélo sera également à la base de la construction d'une des premières pistes cyclables, conçue spécifiquement à cette occasion, notamment la route entre Laeken et Meise. Une piste qui est accueillie avec beaucoup d'enthousiasme par les Bruxellois cyclistes.

Beaucoup des pistes cyclables de l'époque rappellent aux autoroutes à vélo d'aujourd'hui: la connexion Bruxelles-Anvers, Bruxelles-Louvain, Bruxelles-Charleroi et même celle de Bruxelles-Ostende.

Le concept du tricycle n'est d'ailleurs pas un unique pendant les années 1860-1900. Tout aussi peu implique-t-il que le cycliste ne serait pas capable de rouler un deux roues. Seulement, la question se pose à cette époque si oui ou non il est sûr de rouler sur deux roues. Il existent également des quatre roues et le service d'incendie de Bruxelles, dirigé par le fanatique du cyclisme commandant Alloo, se déplace avec un six roues. Les pompiers bruxellois sont d'ailleurs un des premiers services publics équipés d'un vélo.

L'affiche de George Gaudy pour le vélodrome de La Cambre nous montre que même là-bas on fait la course à tricycle.

FROM LAKEN TO MEISE A ROYAL BIKEWAY

Mike Carremans

Nothing proves as beneficial to the development of cycling as does a bicycle-loving monarch.

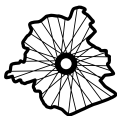
The breakthrough of the bike in Brussels takes place during the reign of Leopold II. Alike many other Brusselians, the king finds himself in search of the rush of speed. After a while, he will look at the automobile to reach that goal but initially the bicycle is his weapon of choice. The Humber tricycle that is on display is one of his preferred means of transportation. During his spare time, he uses it to ride on the dike of Ostend.

Moreover, this bike is also the reason for the construction of one of the first bicycle routes that were conceived especially for this occasion, namely the bikeway between Laken and Meise. This bikeway was warmly welcomed by the bicycle-loving Brusselians.

Many of the first bicycle routes dating back to that time are reflected in the current bicycle highways, such as the connection Brussels-Antwerp, Brussels-Leuven, Brussels-Charleroi and even Brussels-Ostend.

As a matter of fact, the concept of the tricycle isn't a unique one in the 1860-1900's. Nor does it mean that its driver wouldn't be able to ride a two-wheeler. At that time, the question remains whether or not it is safe to ride on two wheels. There are also four-wheelers and the fire department of Brussels, led by the bicycle enthusiast commander Alloo, drives a six-wheeler. The Brussels fire department is therefore one of the first public services equipped with a bike.

On the poster for the velodrome of La Cambre, designed by George Gaudy, it appears that even the races are held with tricycles.





BELGICA

Mike Carremans

Al vroeg kent de hoofdstad een behoorlijk aantal fietshandelaren en vertegenwoordigers. Ook de fietsproductie zelf floreert in het Brussel van de fin-de-siècle. In 1893 verschijnt er in enkele fietsbladen zoals *Le Cycliste Belge Illustrée* en *La Pédale Militaire* de publiciteit '1894 BELGICA'. Met deze aankondiging geven de Molenbeekse gebroeders Mettwie hun debuut als fietsfabrikanten te kennen. Naar het voorbeeld van andere fietsfabrikanten zoals FN (Fabrique Nationale) en BSA (Birmingham Small Arms) bouwt Belgica niet enkel fietsen, maar fabriceert het onder andere ook naaimachines. Doordat vaak identieke installaties nodig zijn voor het vervaardigen van deze goederen diversifiëren veel van deze bedrijven hun gamma.

Bromptons voor het front

Tijdens de eerste jaren focust Belgica zich op de productie van de steeds populairder wordende safety-bike. In 1897 vraagt Louis Mettwie, ambtenaar aan het Ministerie van Oorlog en de latere burgemeester van Molenbeek, een opmerkelijk patent aan, namelijk dat voor een plooi fiets. De reden hiervoor is een openbare aanbesteding van het Belgisch leger voor de levering van militaire plooi fietsen. Het concept is niet geheel nieuw. In Frankrijk wordt er sinds het begin van de jaren '90 geëxperimenteerd met plooi fietsen voor militaire doeleinden. Zo doet het type 'Gérard' al in 1894 zijn intrede in het Franse leger. Een groot voordeel van de plooi fiets is dat hij op moeilijk terrein demonteerbaar is en achter een

- Belgische karabinier-cyclist met een Franse militaire plooi fiets van het type Gérard, sinds 1894 in gebruik ■ Un carabinier-cycliste belge équipé d'un vélo pliable militaire français du type Gérard en service depuis 1894 ■ A Belgian Carabinier-Cyclist equipped with a French folding bike type Gérard in military use since 1894, expo VELOMUSEUM.brussels [AMVB]
- volgende pagina's / pages suivantes / next pages:
- Louis Mettwie ■ oud-burgemeester van Molenbeek en oprichter van Belgica ■ ex-bourgmestre de Molenbeek et fondateur de Belgica ■ ex-mayor of Molenbeek and founder of Belgica [AMVB]
- Belgica, advertentie / publicité / publicity in *Bulletin Officiel du Touringclub de Belgique*, 1900 [AMVB]
- Patent en technische tekening voor een militaire plooi fiets van Belgica ingediend door Louis Mettwie in 1897 [P. Lannoy]
- Technische tekening uit het patent voor een militaire plooi fiets ontworpen door Louis Mettwie voor Belgica ■ Patente et dessin technique pour un vélo militaire pliable introduite par Louis Mettwie ■ Patent and technical drawing introduced by Louis Mettwie for a Belgica military folding bike, 1897 [P. Lannoy]
- Belgische karabinier-cyclist met Belgica fiets ■ Carabinier-Cycliste Belge équipé d'un vélo Belgica ■ Belgian Carabinier-Cyclist with Belgica bike, ca.1900 [Philip Moreau, *Vélocipédie Militaire Wielrijderij*]
- De ateliers van de Belgica fietsen ■ Vue de l'atelier de construction des vélos Belgica ■ The workshops of the Belgica bicycles [Philip Moreau, *Vélocipédie Militaire Wielrijderij*]




N° 15,005 A.D. 1897
 Date of Application, 20th June, 1897
 Complete Specification Laid, 20th Dec., 1898—Accepted, 2nd Feb., 1899
PROVISIONAL SPECIFICATION.
An Improved Folding Bicycle.

1. **Louis MOTTENTE**, of Li, Rue Van der Straeten, Brussels, in the Kingdom of Belgium, do hereby declare the nature of this invention to be as follows:—

This invention relates to a folding bicycle. The frame is strengthened by a second tube parallel to the upper tube which is placed in a position parallel to a line joining the centers of the axes of the wheels. The junctions of the tubes determined by the vertical axis of folding are joined in two different positions, with regard to the position of the tubes relatively to the axis.

The sections of the upper tubes are perpendicular to the horizontal line passing through the centers of the axes of the wheels, and are joined by a hinge-joint arranged as follows:—

In these tubes, at the place of the section is introduced a tubular flange cast in two parts corresponding with the section of the exterior tube, the two sections of the tubular flange are connected by a plate which by means of two pins forms a hinge-joint. The flange is cast in order to give passage to the plate during the folding up and in order to allow this folding up, the said flange is hollowed out according to the curve necessary for the complete folding up.

In the lower tube is introduced a tubular flange sectioned like the exterior tube, each section is provided on each side with a button placed in the plane of the folding and with a lip.

This lip of one section is provided with a hole in aligned on the button of the corresponding section, in order to maintain the two sections of the tube in the same axis.

In order to strengthen the place where the tubes are united a strengthening device with pressure arms is still over each joint.

The steering post may be fixed by means of a right angle, provided in the tube forming the steering head and allowing during the folding up of placing the steering rod parallel to the vertical plane passing through the longitudinal axis of the machine.

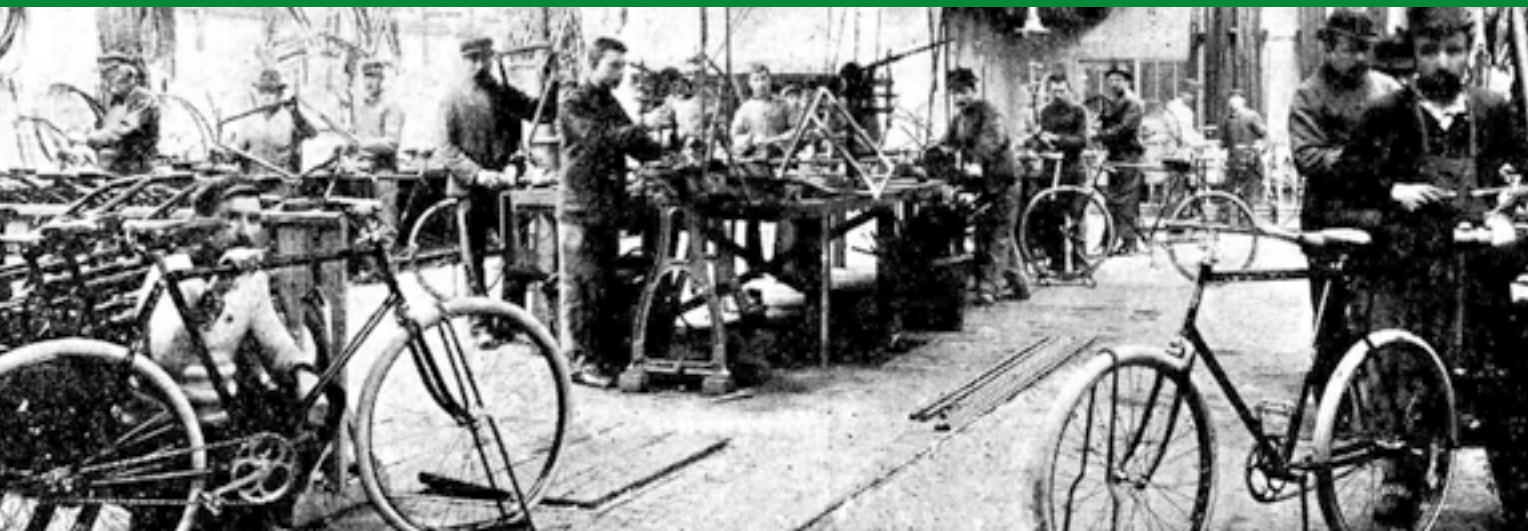
The handle bar is fixed in the interior of the steering head. This rod is provided with a spiral spring intended to bring it back into its normal position after the use of the handle.

The handle of the handle passes through a hole provided in the steering head in order to allow one of the ends of the said handle to press upon the inner extremity of the end of the handle in order to operate the same.

Dated this 20th day of June 1897.

BERNARD HARRIS & Co.
 Agents for Belgium, 10, Burlington Street, Strand, W.P., London.
 [Paris 84.]

(This Drawing is a reproduction of the Original on a reduced scale.)



BELGICA

Mike Carremans

rugzak kan gedragen worden. Andere pluspunten zijn dat de fiets een stiller vervoermiddel is dan het paard en veel minder onderhoud vereist.

Reeds in 1887 experimenteert de Garde Civil met de mogelijkheden van de fiets. Bij deze tests, in samenwerking met de Union des Cyclistes Belge, blijkt de fiets een uitstekend vervoermiddel te zijn voor een snelle en efficiënte koerierdienst. Dit resulteert in 1888 in de oprichting van een compagnie wielrijders ondergebracht bij de karabiniers. Vanaf 1890 krijgt deze sectie cyclisten een opleiding in de regimentsschool van de kazerne van Waver. Jaarlijks promoveren hier een 25-tal cyclisten.

Een jaar nadat hij de Touring Club de Belgique heeft opgericht, zal dit regiment cyclisten geleid worden door Gaston Beirlaen.

Een fietssalon voor auto's

De patenthouder van de plooi-fiets, Louis Mettwie, is zelf lid van de Union et Véloce Club Bruxellois (UVCB), en de Ligue Vélocipédique Belge. In zijn hoedanigheid als lid van die eerste vereniging is hij betrokken bij de organisatie van de eerste fietssalons in Brussel vanaf 1892.

Deze salons brengen de gepassioneerde fietser niet enkel op de hoogte van wat er reilt en zeilt in het mondiale fietsgebeuren, maar ze vormen ook een grote bron van inkomsten voor de UVCB.

Wanneer Belgica in 1899 begint met de productie van auto's stelt Mettwie de UVCB voor het fietssalon uit te breiden tot een salon voor fietsen en auto's. Deze vraag is geheel tegen de zin van de UVCB. Mettwie richt daarop de Chambre Syndicale de l'Automobile et des Industries op. Het is met deze voorloper van het huidige Febiac dat Louis Mettwie de grondlegger wordt van het huidige autosalon.



■ Frater, gedicht ter ere van de oprichting van Belgica ■ Frater, poème à l'occasion de la fondation de Belgica ■ Frater, poem for the foundation of Belgica, *La Pédale Militaire*, 1894 (AMVB)

Depuis longtemps déjà, la capitale connaît un grand nombre de marchands et représentants de vélos. La production de vélos elle-même s'épanouit également. En 1893, une annonce '1894 BELGICA' apparaît dans des journaux comme *Le Cycliste Belge Illustré* et *La Pédale Militaire*. C'est ainsi que les frères Mettwie de Molenbeek débutent comme fabricants de vélos. À l'exemple d'autres fabricants comme FN (Fabrique Nationale) et BSA (Birmingham Small Arms), non seulement Belgica fabrique des vélos, mais aussi des machines à coudre. Ces marchandises emploient d'identiques installations de fabrication et c'est pour cette raison que beaucoup d'entreprises diversifient leur gamme.

Des Bromptons pour le front

Pendant les premières années de sa production, Belgica se focalise sur la production du 'safety-bike' qui vient de plus en plus populaire. En 1897 Louis Mettwie, fonctionnaire du Ministère de la Guerre et futur maire de Molenbeek, demande un brevet remarquable, notamment celui pour un vélo pliable. La raison pour ceci est l'appel d'offres public de la part de l'armée belge pour la livraison des vélos pliables militaires. Ce concept est tout à fait nouveau. En France, on expérimente avec les vélos pliables à fins militaires depuis le début des années 1890. Le type Gérard fait son entrée dans l'armée française en 1894. Un des grands avantages du vélo pliable concerne la facilité du démontage sur un terrain difficile et la possibilité de le porter par-dessus d'un sac à dos. Un autre avantage consiste dans le fait que le vélo est un moyen de transport plus silencieux qu'un cheval et qu'il demande moins de maintien.

La Garde Civil débute ses expériences sur les possibilités du vélo en 1887. Pendant les exercices en coopération avec l'Union des Cyclistes Belge cette année-là, le vélo s'avère comme le moyen de transport parfait pour un service de messagerie rapide et efficace. Cela résulte en 1888 dans la création d'une compagnie de cyclistes qui est hébergée chez les carabiniers. Dès 1890, la section des cyclistes profite d'une formation au sein de l'école de régiments à la caserne de Waver. Chaque année, plus ou moins 25 cyclistes y font la promotion.

Une année après qu'il a créé le Touring Club de Belgique, ce régiment de cyclistes sera guidé par Gaston Beirlaen.

BELGICA

Mike Carremans

Un Salon du Vélo pour les voitures

Louis Mettwie est lui-même membre de l'Union et Véloce Club Bruxellois et de la Ligue Vélocipédique Belge. En sa qualité de membre de cette première organisation il participe à l'organisation des premiers salons cyclistes à Bruxelles dès 1892.

Ces salons n'informent pas seulement le cycliste passionné des dernières tendances mondiales, mais sont également une source de revenus majeure de l'UVCB.

À partir du moment où Belgica débute la production des voitures en 1899, Mettwie propose à l'UVCB d'agrandir le salon et d'également incorporer les voitures. La question ne plaît pas à l'UVCB et Mettwie installe un syndicat pour les producteurs d'automobiles. C'est par la création de ce précurseur du courant Febiac que Louis Mettwie est le fondateur du Salon de l'Auto de nos jours.



■ Balhoofd Belgica fietsen
■ Tête de fourche des vélos Belgica
■ Head of tube of the Belgica bikes 1894
[AMVB]

For a long time, a significant amount of bicycle merchants and representatives have been active within the capital. However, the bicycle production itself has also flourished in Brussels. In 1893, an announcement titled '1894 BELGICA' appears in several cycling journals, amongst others *Le Cycliste Belge Illustrée* and *La Pédale Militaire*. This is how the Mettwie brothers from Molenbeek announce their debut as bicycle producers. To the example of other bicycle producers like FN (Fabrique Nationale) and BSA (Birmingham Small Arms), not only does Belgica build bicycles but they also produce sewing machines. Often, the same installations are used to manufacture these goods and therefore a lot of these businesses diversify their offer.

Bromptons for the battlefield

During the first production years, Belgica is focused on the fabrication of the ever more popular safety-bike. In 1897, Louis Mettwie, official at the Ministry of War and future mayor of Molenbeek, applies for a remarkable patent, namely for a folding bike. The reason for this application is a public tender by the Belgian army for the supply of military folding bikes. This concept is completely new. In France, people have been experimenting with folding bikes for military purposes since the beginning of the 1890's. The Gérard model already makes its appearance in the French army in 1894. Some of the major benefits of the folding bike are its easy disassembly on rough terrain and the possibility to carry it on top of a backpack. Moreover, a bike is a much quieter means of transportation than a horse and it demands less upkeep.

Starting from 1887, the Garde Civil explores the possibilities of the bike. During the exercises executed that year, in cooperation with the Union des Cyclistes Belge, the bicycle appears to be a perfect means of transport for a quick and efficient courier service. This results in the foundation of a cycling company placed with the carabineers. From 1890 onwards, this cyclist section is trained by the regiment school based at the barracks in Wavre. More or less 25 cyclists graduate there each year.

One year after he establishes the Touring Club de Belgique, Gaston Beirlaen will be in charge of this regiment of cyclists.



A bike show for automobiles

Louis Mettwie himself was a member of the Union et Véloce Club Bruxellois and the Ligue Vélocipédique Belge. In his capacity as a member of that first association, he is involved in the organization of the first bicycle shows in Brussels starting from 1892.

Not only do these events provide the passionate bicycle enthusiast with an update on the latest international trends but they are also a big source of income for the UVCB.

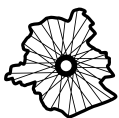
When Belgica starts producing automobiles in 1899, Mettwie asks the UVCB to expand the bicycle show and to make it into a show for both bicycles and cars. This is against the will of the UVCB and Mettwie installs a syndicate for automobile producers. By this means, Louis Mettwie was the precursor of the modern Febiac and thus the founder of the current car show.



■ Advertentie ter herinnering van de lancering van Belgica in 1894 [AMVB] ■ Annonce comémorative de la fondation de Belgica en 1894 ■ Publicity in commemoration of the start of Belgica in 1894



Léon Belloguet, *Belgica*, affiche / poster, ca.1900 [Letterenhuis]



DE FIETS ALS VEHIKEL VOOR DE VROUWENEMANCIPATIE

Els Flour

'Ik ga naar het feministisch congres. Jij maakt het eten klaar tegen 20u stipt, hoor je me? En dat er vooral niets misgaat!'

Niet toevallig verbindt de spotprent hiernaast de fiets en de feministische beweging, twee opgemerkte fenomenen aan het einde van de 19e eeuw. De fiets hield de belofte in van vrijheid, zelfstandigheid en moderniteit. Ze verbeeldde op die manier bij uitstek de emancipatorische verzuchtingen van de vrouwenbeweging.

Dat vonden niet alleen karikaturisten, ook enkele feministen legden het verband. De Franse arts Inès Gaches-Sarraute stelde in 1895 dat vrouwen al fietsend hun 'verlangen en nood aan emancipatie uitdrukten, zonder zich in politieke kwesties en maatschappelijke discussies te mengen [...] het is voor ons een manier om ons recht op actie en vrijheid te bevestigen'.

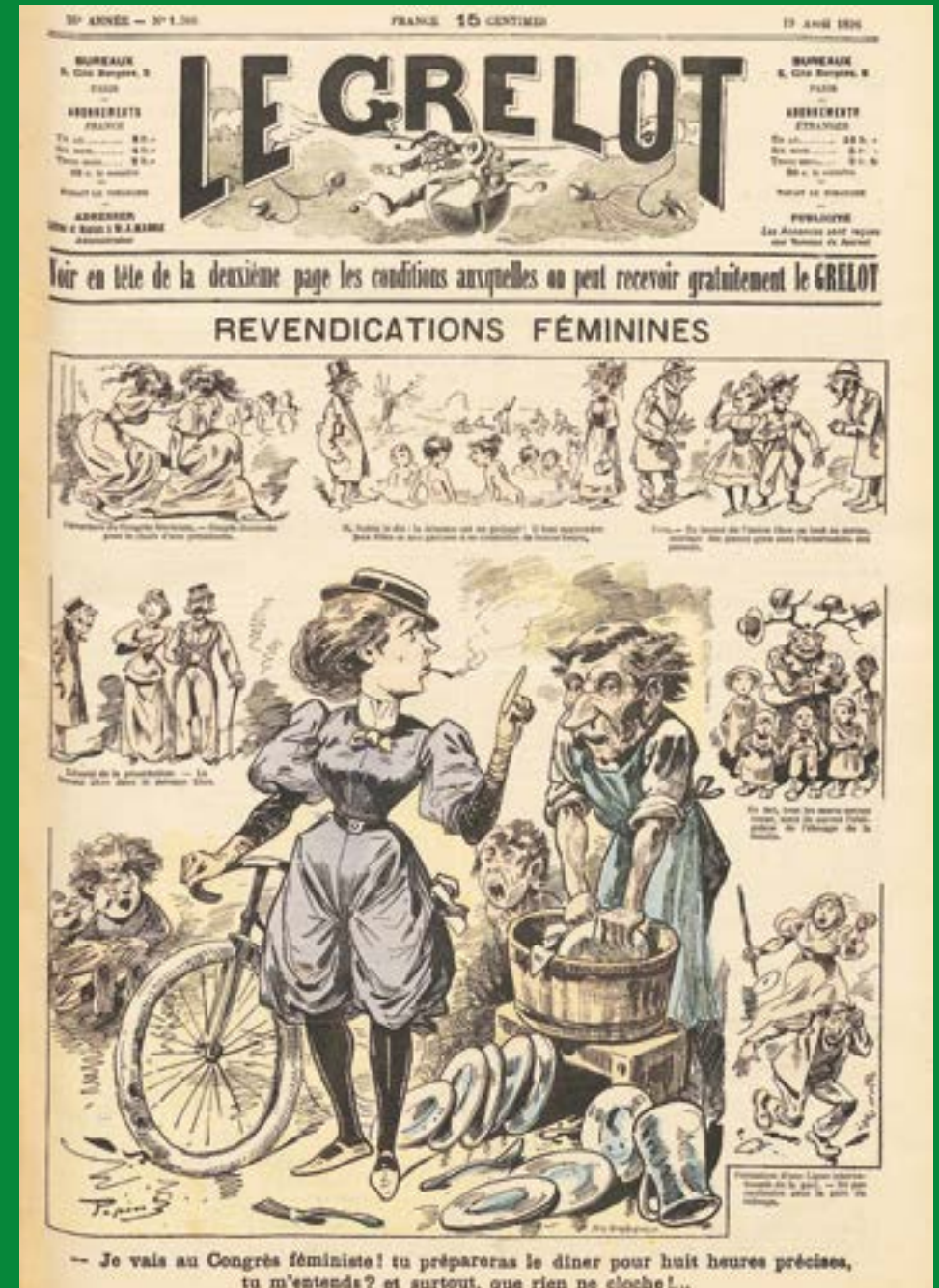
En het jaar erop verklaarde de Amerikaanse feministe Susan B. Anthony 'dat de fiets meer heeft betekend voor de emancipatie van vrouwen dan wat ook. Telkens ik een vrouw op een fiets zie rijden, ben ik blij. De fiets geeft haar een gevoel van zelfvertrouwen en zelfstandigheid [...] daar gaat ze, een toonbeeld van ongeremd vrouw-zijn'.

Emancipatorisch en/of gewoon leuk en handig: vrouwen uit de hogere klassen omarmden de fiets snel – aangemoedigd door de aantrekkelijke reclames van fietsfabrikanten.

De populariteit van het fietsen gaf een nieuwe impuls aan discussies over de vrouwenmode. Pleitbezorgers van praktische, comfortabele vrouwenkledij kregen meer gehoor, aangezien de omvangrijke rokken en knellende korsetten van die tijd het fietsen erg bemoeilijkten. Sommige vrouwen vonden hun gading in

Le Grélot, 1896

- Voorpagina met een spotprent van een vrouw die per fiets naar een feministisch congres trekt en haar man waarschuwt tijdig het avondmaal klaar te hebben
 - Page titre montrant le cartoon d'une femme se rendant à vélo à un congrès féministe. Elle somme son mari de préparer le repas à temps pour son retour.
 - Cover with a cartoon showing a lady cycling to a Feminist Congress and warning her husband to have supper ready in time at her return.
- [AVG-Carhif]



de bloomer of culotte (zoals op de spotprent) en negeerden de kritiek op hun 'onelegante' en 'onvrouwelijke' tenue.

De meesten zochten een compromis: een kortere rok of robe-culotte, lage en soepele schoenen, een licht korset. De opkomst van fietsen met een open kader, speciaal voor vrouwen, vergrootte de keuzevrijheid.

Medische en andere experts waren niet onverdeeld gelukkig met de nieuwe rage. Ze discussieerden – veel meer dan bij mannen – over de mogelijke effecten van fietsen op de gezondheid van vrouwen. Volgens de ene was fietsen deugd-doend, de andere was bezorgd dat vrouwen zich te veel zouden vermoeien en dat hun vruchtbaarheid zou dalen.

Achterliggend speelde – net als bij het feminisme – de vraag hoe vrouwen zouden omgaan met hun nieuwe vrijheid. Zou hun gezin eronder leiden? Het geboortecijfer? Hun 'vrouwelijkheid'?

Vrouwen kregen vaak de raad om hun fietsinspanningen te doseren, al waren ook deze adviezen niet eenduidig. De ene arts adviseerde niet meer dan één à twee uur per dag (en niet bij menstruatie of zwangerschap), de andere hanteerde een maximum van zo'n 50 km. Al bij al waren de marges vrij ruim, wat toont hoezeer het fietsen ingeburgerd was.

Niet alle vrouwen hielden zich aan dat advies tot 'kalmpjes aan'. Enkele fervente fietssters waagden zich zelfs aan wedstrijden. De Belgische Hélène Dutrieu veroverde in 1893 bijvoorbeeld het werelduurrecord bij de vrouwen en werd twee maal wereldkampioene snelheid op de piste. Het vrouwenwielrennen botste evenwel op weerstand en deemsterde weg.

Vrouwen bleven evenwel fietsen. Naarmate een fiets goedkoper werd, groeide de groep die al fietsend naar het werk, om boodschappen, op uitstap... ging.

Het open kader (de 'vrouwenfiets') won het van de gesloten versie – en is deze dagen ook gegeerd bij jonge vaders met een kinderzitje achterop.

De discussies over gezondheid werden beslecht in het voordeel van de fiets, de mode schikte zich naar de nieuwe rollen die vrouwen opnamen in de samenleving. Recent zijn vrouwen aan een opmars bezig in het wielertoerisme.

Wedstrijdorganisatoren en wielerbonden staan onder druk om het vrouwenwielrennen ernstig te nemen.

Ook het succes van de instapcursussen voor volwassenen van bijvoorbeeld Pro Velo toont dat fietsen nog niets van zijn aantrekkingskracht heeft verloren.

LE VÉLO, INSTRUMENT D'ÉMANCIPATION DES FEMMES

Els Flour

'Je m'en vais au Congrès féministe! Tu préparera à dîner pour huit heures précises. Tu m'entends? Et surtout, que rien ne cloche!...'

Ce n'est pas le hasard qui a réuni dans ce dessin satirique [p. 56] deux phénomènes caractéristiques de la fin du 19^e siècle, le mouvement féministe et le vélo. Le vélo représentait son espoir de liberté, d'indépendance et de modernisme. Il était le symbole des aspirations émancipatrices du mouvement féministe.

Les caricaturistes n'étaient pas les seuls à voir ce lien qui par ailleurs retint l'attention de quelques féministes.

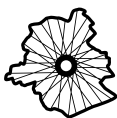
En 1895 le médecin français Inès Gaches-Sarraute estimait que les femmes exprimaient leur 'aspiration et besoin d'émancipation par le vélo, sans s'impliquer dans des discussions politiques ou sociales ... C'est notre manière de confirmer notre droit à l'action et à la liberté.'

L'année suivante la féministe américaine Susan B. Anthony déclara 'que le vélo a joué un rôle capital dans l'émancipation de la femme. Je me réjouis chaque fois que je vois passer une femme à bicyclette. Le vélo lui donne un sentiment de confiance en soi et d'indépendance ... La voilà la femme libérée.'

Qu'il soit émancipateur ou tout bonnement amusant et pratique, il s'avère que le vélo fut vite accepté par les femmes de la haute. Surtout encouragées comme elles l'étaient par les publicités affriolantes divulguées par les constructeurs de cycles.

La popularité du vélo relança les débats concernant la tenue vestimentaire féminine. Les défenseurs d'une mode féminine plus confortable et d'avantage pratique gagnaient en importance. Il est vrai que les corsets oppressants et les jupes amples n'invitaient guère au cyclisme. Certaines femmes optèrent pour le bloomer ou culotte (comme sur le dessin satirique) et ignoraient superbement toute critique concernant leur manque de féminité ou d'élégance.

La plupart cherchaient un compromis: une jupe plus courte ou une jupe-culotte, des chaussures légères et souples ainsi qu'un corset léger. L'apparition sur le marché du vélo à cadre ouvert, spécialement pour dames, agrandit la liberté du choix.





Des experts médicaux et autres débâtèrent de l'influence potentielle du vélo sur la santé des femmes plutôt que sur celle des hommes. Les avis étaient fort partagés. Selon les uns le cyclisme aurait une influence bénéfique, d'autres craignaient une fatigue excessive pour les femmes ainsi qu'un déclin de leur fertilité. Mais en fait on se demanda comment ces dames allaient gérer leur liberté fraîchement acquise et si leur foyer n'en souffrirait pas. Et quid du chiffre des natalités?

En tous les cas ces dames furent conseillées de bien doser leurs efforts et de limiter leurs escapades vélocipédiques à quelques deux heures par jour et de ne pas dépasser les cinquante kilomètres. La marge, pour sûr, offrait des possibilités. Il est clair que le vélo s'était taillé sa place.

Les conseils ne furent évidemment pas suivis par toutes. Quelques fanatiques se lancèrent dans des compétitions. La belge Hélène Dutrieu établissait en 1893 le record de l'heure chez les femmes et fut sacrée à deux reprises championne de vitesse sur piste. Mais le cyclisme de compétition féminin connût beaucoup d'opposition et finit par mourir de sa belle mort.

Toutefois la femme resta fidèle au vélo. Le prix des cycles diminuait progressivement et de plus en plus d'adeptes se rendirent au travail, faisaient leurs courses ou partaient en excursion à bicyclette.

Le vélo à cadre ouvert, dit pour dames, finit par supplanter la version fermée. Le cadre ouvert avec siège pour enfant à l'arrière est de nos jours d'ailleurs très populaire chez les jeunes père de famille.

Les discussions autour des problèmes potentiels de santé s'estompaient. Le vélo triompha. La mode s'adaptait au nouveau rôle joué par la femme dans la société.

Récemment on a constaté une progression notable du cyclotourisme féminin et les organisateurs de courses cyclistes ainsi que les dirigeants de ligues vélocipédiques sont contraints à prendre le cyclisme féminin au sérieux.

Les cours introductifs pour adultes, assurés par Pro Vélo par exemple, montrent clairement que le vélo reste attractif.

- Vélocipédiennes op hoge tweewielige fietsen, einde 19e eeuw
 - Vélocipédiennes déambulant sur des bicyclettes hautes, fin 19ième siècle
 - Ladies riding high bicycles end 19th century
- [KOERS, Museum van de Wielersport]

THE BICYCLE AS A TOOL FOR THE EMANCIPATION OF WOMEN

Els Flour

'I'm off now, on my way to the feminist congress! I want supper at eight, you hear? And mind you, don't mess around.'

Two typical fin de siècle features have been linked in this cartoon [p. 56]: the feminist movement and the bicycle. The bike represented hope for freedom, free thinking and modernism. It stood as a symbol for the emancipating aspirations of the feminist movement.

Not the sole cartoonists were aware of this link. Number of feminists got alerted as well.

In 1895, the French doctor Inès Gaches-Sarraute stated: 'Women express their aspirations and emancipation urge by means of the bike, without getting involved in any political or social debate ... This is our way to stress our right to action and to liberty'.

The year after, the American feminist Susan B. Anthony declared: 'The bike has played an overwhelming part in the emancipation process of women. My heart leaps up whenever I see a woman cycling by. The bicycle strengthens her free thinking and her feeling of independence She is the image of the unleashed woman.'

Either emancipating or simply nice and lovely, fact is that the upper-class ladies soon adopted the bike encouraged as they were by the alluring publicity from the bicycle producers.

The popularity of cycling gave new pulses in the realm of women's fashion. Advocates for a handier and more comfortable fashion gained audience, as large skirts and restrictive corsets were not really meant to be an invitation to a cycling tour.

Some women chose bloomers or 'culottes' (see cartoon) and ignored totally any criticism about the inelegance or the lack of femininity of their outfit. The majority tried to compromise: shorter skirts, divided skirts, low soft shoes and light corsets. The rise of open frame bikes enlarged the choice variety.

This new hype was not considered an unmixed blessing by medical and other experts. The possible influence of cycling on health was being put in debate. But we noticed that the focus was put closer on ladies than on gents. Some de-

clared cycling a healthy activity. Others wondered about women getting exhausted, a possible fertility decrease, trouble at home through cycling activities. Anyway, women were told to limit their efforts to maximum two hours of cycling a day and not to exceed 50 kilometres. This quite large margin left proved that the bike had conquered the place.

Not all women were respectful of this advice of course. A couple of fanatics even started to compete. In 1893 the Belgian Héléne Dutrieu gained the world record for cycling over an hour and was twice world champion velodrome speed racing. But women competition cycling knew a lot of opposition and gradually expired.

But ladies kept cycling. And as the cost of a bike gradually lowered more and more people rode to work, went purchasing or on outings by bicycle. The open frame, the so-called lady bike, gained in importance on the closed frame. Nowadays the open frame with baby-sit at the back is highly appreciated by the young daddies.

Debates on influence on health turned out in advantage of the bike. And fashion was flexible enough to stick to the women's new way of life.

Recently a women's up march in cycling tourism has been noticed and organizers of cycling races and leaders of cycling unions have been obliged to take women cycling serious.

Introductory courses for adults, given by 'Pro Vélo' for instance, prove that the bike remains attractive.



■ De Bloomer fietsofuit voor dames werd vooral gedragen in de tweede helft van de 19e eeuw

■ Tenue vélocycliste Bloomer pour dames, portée dans la seconde moitié du 19ième siècle

■ The Bloomer cycling outfit for ladies often worn during the second half of the 19th century

[expo VELOMUSEUM.brussels, AMVB]



BRUSSEL, STAD VAN WIELERHELDEN EN VERLOREN VELODROMEN

Mike Carremans

*Charelke, Charlke, Charelke Verbist
Ha ge nie gereeje op de pist
G'had nie geleeje in een kist
Charelke, Charlke, Charelke Verbist
K'em et ej gezeejd en ik zeg 'et nog
Achter Charel zaajn er nog*

21 juli 1909, het zit de Antwerpenaar en tweemaal Belgisch kampioen op de halve fond Karel Verbist (1883) niet mee. Na ettelijke malen pech en evenveel remontes rijdt hij uiteindelijk achter de staeyer-moter van zijn gangmaker aan kop op de Molenbeekse velodroom van het Karreveld. Tot zijn gangmaker plots een klapband krijgt, begint te zwalpen, Verbist niet tijdig meer kan uitwijken en tegen de motor terechtkomt. Verbist wordt tegen de reling gekatapulteerd en vervolgens aangereden door de gangmaker van de Duitser Schipke.

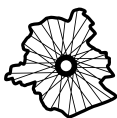
Karel Verbist overleeft de klap niet en krijgt op 26 juli van zijn supporters een uitgeleide die voor een staatsbegrafenis kan doorgaan.

Karel Verbist is geen Brusselaar, maar de gedachte aan hem blijft in de Brusselse volkscultuur voortbestaan in het liedje 'Charelke Verbist'.

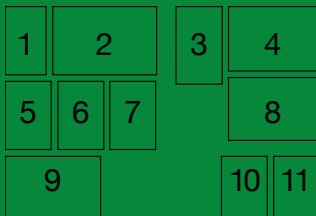
Tot 1966 was Brussel een stad van velodromen. Eerst waren er naar het eind van de 19e eeuw toe de rolschaats rinks die als wielerpiste gebruikt werden. Het was ook niet uitzonderlijk dat rolschaatsers hun geluk ook gingen beproeven op de fiets, zoals bijvoorbeeld olympisch winnaar op de piste Henry George. Tot op heden delen beide sporten ook de regenboogtrui als tenue voor de regerende wereldkampioen.

Na deze skaterinks wordt er stilaan gedacht aan een permanentere plek voor de Brusselse wielersport. Uiteindelijk ziet de eerste Brusselse velodroom in 1896 het levenslicht aan de Langeveldstraat tegen het Bos van Terkameren. Nog later komt er een andere velodroom in het park zelf te liggen.

Samen met de buvette van Madame Bodinus is dit een van de verzamelplaatsen bij uitstek voor fietsende Brusselaars. In 1908 verschijnt er aan het kasteel van Karreveld nog een houten velodroom, en vijf jaar later rijst het sportpaleis van Schaarbeek uit de grond. Deze laatste wordt de thuishaven van de Zesdaagse



Georges Gaudy, *Vélodrome Longchamps*, 1896, affiche / poster [Letterenhuis]



- 1 & 2. Karel Verbist
- 3. Philippe Thys
- 4. Romain Maes
- 5. J. Coomans, Karreveld 1915 [Momuse]
- 6 & 7. Philippe Thys
- 8. Romain en Silvère Maes, Josephine Baker, Tour de France 1935
- 9. Henry George [AMVB]
- 10. Jacques Geus
- 11. Jean Aerts [KOERS, Museum van de Wielersport]



van Brussel en houdt uiteindelijk het langst stand.

Na het slotgala waar ook Rik Van Steenbergen een van zijn laatste wedstrijden rijdt en waar het eerste optreden van de Rolling Stones in België plaatsvindt, gaat het Sportpaleis uiteindelijk tegen de vlakke en moet het plaatsmaken voor de huidige Brusilla woontoren.

Zelfs de Heizel en Vorst Nationaal kunnen in die tijd omgebouwd worden tot een wielerpiste.

Toch rijdt men in Brussel niet enkel op de piste. Reeds sinds het einde van de 19de eeuw worden er rittenkoersen georganiseerd waarvan Parijs-Brussel, Brussel-Spa en de Ronde van België de bekendste zijn. Ook belandt Brussel op de kaart van de grootste klassieker allertijden, de Tour de France, met als bekendste passage de Tourstart op de Heizel.

Volgens Karel Van Wynendaele, de journalist die jarenlang de grote bezieler is van *Sportwereld* en de Ronde van Vlaanderen, kunnen echte Flandriens enkel maar uit Oost -en West-Vlaanderen afkomstig zijn, maar zeker niet uit het Brusselse.

Toch behoeft het slechts maar een kleine moeite om deze stelling van Van Wynendaele te weerleggen. Enkel al het palmares van Anderlechtenaar Philippe Thys toont, met drie Touroverwinningen, het tegenovergestelde.

Toch zijn het niet allemaal rasechte Brusselaars die in Brussel naam en faam maken. Tijdens de industrialisering van Brussel en na WO1 komen er tal van West-Vlamingen, maar ook families uit andere provincies in Brussel werken. Bewijzen hiervan Romain en Sylvère Maes, Cyrille Van Hauwaert, Felicien Vervaecke, Lucien Acou en vele anderen.

Zoals nu nog steeds het geval is blijven renners na hun actieve carrière vaak in het fietsen hangen. Verschillenden onder hen beginnen een eigen fietswinkel of gaan zelfs fietsen produceren zoals bijvoorbeeld Arthur Van Genck die in 1937 Plume Sport opricht, maar ook bijvoorbeeld Felicien Vervaecke en recenter nog Eddy Merckx.

Anderen openen dan weer een café of andere horeca zaak. Zo houdt Romain Maes zijn café Le Maillot Jaune in de Brusselse Noordwijk en wordt dit café zelfs de uitvalsbasis voor Trotskistische studenten in 1968. Gezeten aan een tafel getooid met de bustes van Ché Guevarra, Marx en Lenin spreekt onder andere Daniël Cohn-Bendit de aanwezige studenten toe. De koers is dan ver weg.

Iemand die de twee combineerde was de Schaarbekenaar Jacques Geus. Geus, die in de eerste naoorlogse Tour de France als Brussels renner deelneemt, opent na zijn wielercarrière een fietswinkel op de Antwerpse Steenweg en houdt het

café van zijn vader en tevens clublokaal van VC Laken en Laken Sportif open op de Masuistraat.

In vergelijking met midden vorige eeuw zijn het aantal clubs en wedstrijden in heel het gewest drastisch afgenomen. Toch blijven er enkele zaken bestaan en wordt Parijs-Brussel herdoopt tot de Brussels Cycling Classic, wordt Kuurne-Brussel-Kuurne nog steeds gereden en bestaat de Ronde van België tot op heden.

Ondertussen kent Brussel zelfs enkele nieuwe wedstrijden, en wordt er bijvoorbeeld tijdens het Brussels Crit gereden op fixed gear fietsen, of kunnen zowel de liefhebbers als betere amateurs zich autovrij doorheen de Brusselse straten wagen tijdens de BXL Tour.

Of Brussel net zoals vroeger ooit terug haar wielherhelden na een heroïsche rit van Parijs naar Brussel mag ontvangen op een velodroom blijft nog maar de vraag. Maar wel een vraag die nog steeds tot de verbeelding van velen spreekt.



■ Start van een wielervedstrijd, velodroom Karreveld ca.1910
■ Départ d'une course cycliste au vélodrome du Karreveld vers 1910
■ Start of a race at the velodrome Karreveld, ca 1910
[Momuse]



BRUXELLES VILLE D'ICÔNES DU CYCLISME ET DES VÉLODROMES PERDUS

Mike Carremans

*Charelke, Charelke, Charelke Verbist!
Si tu n'avais pas roulé sur la piste,
Tu ne te serais pas retrouvé dans un cerceuil.
Charelke, Charelke, Charelke Verbist!
Je l'ai dit et je le redis,
Après Charelke il y en aura encore*

Cela se passe au vélodrome du Karreveld à Molenbeek, le 21 juillet 1909. Le double Champion de Belgique de demi-fond Karel Verbist (1883) ne connut pas beaucoup de réussite ce jour là. Malchanceux à plusieurs reprises et après autant de remontées, il se trouve enfin en tête de course derrière son dery dont tout à coup un pneu éclate. Il zigzague sur la piste et Karel Verbist percute l'engin de plein fouet, puis est catapulté contre la balustrade où il est heurté par le dery du coureur allemand Schipke.

Karel Verbist ne survit pas l'accident. Le 26 juillet ses supporters lui réservent un enterrement digne d'obsèques nationales.

Karel Verbist n'est pas Bruxellois, mais son souvenir reste vivant dans la culture populaire bruxelloise par sa chanson.

Jusqu'en 1966 Bruxelles fut une ville de vélodromes. D'abord les anneaux de patinage faisaient office de vélodromes et les patineurs qui tâtaient du vélo n'étaient pas rare. Ce fut par exemple le cas de Henry George, vainqueur olympique sur piste. De plus les deux sports arboraient le même maillot arc-en-ciel pour leurs champions du monde en titre.

Puis l'idée d'un endroit plus permanent pour le sport cycliste sur piste bruxellois se fit jour et le premier vélodrome est un fait en 1896. Il se situe rue Langeveldt près du Bois de la Cambre. Un second vélodrome érigé plus tard dans le parc même formera de concert avec la buvette de madame Bodinus le point de ralliement par excellence des cyclistes bruxellois.

En 1908 un vélodrome en bois est érigé près du château du Karreveld suivi par

- **Stayer -en pistekoers Karreveld, ca 1910**
 - **Course de piste derrière dernies (Steyr) au vélodrome du Karreveld, env. 1910**
 - **Track race with Steyr engines at the velodrome Karreveld ca 1910**
- [Momuse]



le Palais des Sports de Schaerbeek. Ce dernier deviendra le port d'attache des Six Jours de Bruxelles et restera le plus longtemps opérationnel.

Il ne fermera ses portes qu'après un gala d'adieu où Rik Van Steenbergen participera à une de ses dernières courses et après la première représentation des Rolling Stones en Belgique. Il sera rasé finalement pour faire place à une tour d'habitations, l'actuel Brusilia.

A cette époque même le Heysel et Forest National peuvent se transformer en vélodrome. Mais Bruxelles ne se borne pas au seul cyclisme sur piste. Fin 19ième déjà des courses à étapes y sont organisées: Paris-Bruxelles, Bruxelles-Spa et le Tour de Belgique pour ne citer que les plus renommées. Bruxelles se taille également une place sur la carte du plus grand classique de tous les temps: le Tour de France. Le départ du Tour au Heysel en est un sommet.

Selon Karel Van Wynendael, journaliste et pendant de longues années animateur du *Sportwereld* et du Tour des Flandres, les vrais 'Flandriens' ne pouvaient venir que des Flandres à l'est et de l'ouest. La Région Bruxelloise était exclue.

Position qui est aisément réfutable.

Le palmarès de l'anderlechtois Philippe Thys prouve à lui seul le contraire avec ses trois victoires finales au Tour de France. Toutefois ce ne sont pas tous des bruxellois pure souche qui se forgent nom et renom à Bruxelles. Pendant la période d'industrialisation et après la première Guerre Mondiale nombre de flamands de l'ouest, mais également des familles provenant d'autres provinces viennent travailler à Bruxelles. Ils nous valent des champions comme Romain et Sylvère Maes, Cyrille Hauwaert, Félicien Vervaecke, Lucien Acou et bien d'autres.

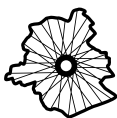
Et comme c'est le cas encore aujourd'hui pas mal de ces coureurs restent actifs dans le domaine du vélo après leur carrière sportive. Plusieurs d'entre eux ouvrent leur propre magasin de vélos et d'autres s'attaquent à leur production: tels Arthur Van Genck qui en 1937 fonde Plume Sport, mais également Félicien Vervaecke et plus récemment Eddy Merckx.

D'autres ouvrent un café ou se lancent dans l'horéca. Sylvère Maes tient un café, Le Maillot Jaune, dans le quartier de la Gare du Nord. Café qui deviendra le port d'attache des étudiants Trotskystes en 1968. Assis derrière une table, où trônent les bustes de Ché Guevarra, Marx et Lenine Daniël, Cohn-Bendit s'adresse aux étudiants présents. On est loin du sport cycliste.

Le schaerbeekois Jacques Geus réussit toutefois à combiner les deux. Geus est le premier Bruxellois à participer au premier Tour de France d'après guerre.



- Velodroom Schaarbeek [Gemeentearchief Schaarbeek]
- Vue de la façade du vélodrome de Schaarbeek [Archives Municipales Schaarbeek]
- Front view of the velodrome Schaarbeek [Municipality Archive Schaarbeek]



BRUSSELS, CITY OF CYCLING HEROES AND VELODROMES

Mike Carremans

*Charelke, Charlke, Charelke Verbist
If you hadn't ridden on the track
You wouldn't have been laying in your coffin
Charelke, Charlke, Charelke Verbist
I've said it before, and I say it again
There will be more after Charel*

21 July 1909 is an unfortunate day for Karel Verbist, a cyclist from Antwerp and twice Belgian champion on the demi fond. After quite some problems and as much comebacks he leads behind his stayer-motorcycle on the Karreveld velodrome in Molenbeek. Suddenly his pacemaker's bike suffers from an exploding tire, Verbist cannot avoid the vehicle and crashes into it. Right thereafter he's catapulted into the railing and gets hit by the motorcycle of his pursuer, the German rider Schipke. Karel Verbist does not survive the crash and gets a farewell by his fans with the dimensions of a state funeral.

Though Karel Verbist is not a Brussels rider, the thought of him remains in Brussels folk culture with the song 'Charelke Verbist'.

Until 1966, Brussels was a city of velodromes. The first ones, near the end of the 19th century, were transformed skate rinks. It was also no exception that skaters tried their luck on a bicycle, like the track rider and Olympic champion Henry George. To date both sports share the rainbow jersey for their world champions. After these skate rinks cyclists wished for a more permanent location for sports. Finally the first Brussels velodrome was built in 1896 on the Rue de Longchamps, near the Bois de La Cambre.

Later, one was built in the park itself, together with the buvette of Madame Bodinus is became one of the gathering places for Brussels cyclists.

In 1908 another wooden velodrome is erected near the Château du Karreveld in Molenbeek. Nearly five years later even an indoors velodrome was built with the construction of the sports palace in Schaerbeek. For decades this last one was home of the Brussels' Cycling Six Days.

After the closing gala, and the first performance of the Rolling Stones in Belgium the velodrome was demolished and replaced by the Brusilia building.

Après sa carrière cycliste il ouvre un magasin de bicyclettes Chaussée d'Anvers et tient également le café paternel rue Massui. Café qui est en même temps le local du VC Laken et de Laken Sportif.

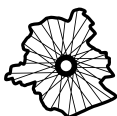
Par rapport à la moitié du siècle précédent le nombre de clubs et de courses a diminué de façon drastique dans toute la région. Pourtant il-y-a des survivants: Paris-Bruxelles a été rebaptisé en Brussels Cycling Classic, Kuurne-Bruxelles-Kuurne est toujours organisé ainsi que le Tour de Belgique.

On dénote même quelques nouvelles organisations. Ainsi le Brussels Crit se déroule sur des vélos à pignon fixe et randonneurs et amateurs haut de gamme peuvent traverser à loisir une ville sans voitures lors du BXL Tour.

On se demande si un jour Bruxelles pourra à nouveau accueillir ses champions de la bicyclette dans un vélodrome après une course héroïque entre Paris et Bruxelles. Cette question ne laisse en tout cas pas indifférent.



La Roue Sportive Karreveld [Momuse]



Even the Heysel Stadium and Forest National could house a temporary cycling track. Bicycle racing is not limited to only velodromes. From the late 19th century on cycling competitions are also organised on the Brussels' roads with races like Paris-Brussels, Brussels-Spa and the Tour of Belgium as best known examples. Even the most legendary race of all times, the Tour de France, passes by the capital a few times, with as most iconic passage the departure of the Tour on the Heysel complex in 1958.

According to the journalist Karel Van Wynendale, the great inspirer of the sports paper *Sportwereld* and the Tour of Flanders, real cycling champions could only come from East- or West Flanders, but certainly not from Brussels. Nevertheless it does not require much effort to refute this statement.

Only the record of the Anderlecht cyclist Philippe Thys proves, with three final victories of the Tour de France, the opposite.

Yet not all cyclists who make name in the capital are purebred Brussels. During the wave of industrialisation, and after WWI, lots of families from other provinces migrate to Brussels. Prove of this, amongst others, are racers like Romain and Sylvère Maes, Cyrille Van Hauwaert and Lucien Acou.

As current practice still is, lots of former racers remain in the cycling business after their active career. They open bicycle stores, or start to manufacture their own models like, for example, Arthur Van Genck who founds Plume Sport in 1937, and even more recent Eddy Merckx. Others, such as Romain Maes, open up a bar or other catering businesses. Far away from the world of cycling Romain Maes' café Le Maillot Jaune even becomes the gathering spot for leftist students in 1968. Seated at a table that's adorned with the portraits of Lenin, Marx and Ché Guevarra Daniël Cohn-Benditt addresses the students present. While others combined both businesses, like Jacques Geus, who took over his father's café, and clubhouse of VC Laeken and Laeken Sportif, in the Rue Masui, and at the same time ran a bicycle shop on the Chaussée d'Anvers.

Compared to the mid-20th century the number of clubs and races in the Brussels Region diminished drastically. Nevertheless some cycling classics remained vivid, like Paris-Brussels, which exists now as the Brussels Cycling Classic. And still, to this day the Tour of Belgium is ridden. In the meantime, new competitions are emerging in Brussels such as the Brussels Crit, which is ridden on fixed gear bikes, and even amateurs can enjoy a car-free Brussels during the BXL Tour.

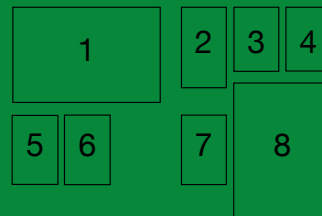
Whether Brussels will once again have its own cycling heroes to welcome after a heroic ride from Paris to Brussels on the velodrome of Longchamps remains the question. But it is a question that appeals to the imagination of many.



- Velodroom van Schaarbeek met een fietsbeurs en een blik op de houten piste [Gemeentearchief Schaarbeek]
- Vélodrome de Schaarbeek pendant une Bourse Commerciale Cycliste et la piste en bois [Archives Municipales Schaarbeek]
- Interior view of the velodrome of Schaarbeek during a bicycle fair and of the wooden ring Schaarbeek [Municipality Archive Schaarbeek]

CAFE
DENDERLEEuw
 Tenu par
WILLY Ex Elvira DE BRUYN
90, Rue du Marché, 90
BRUXELLES
GARE DU NORD
 Téléphone : 17.65.96
 Reg. C. Br. 1574.09

ELVIRA DE BRUYN
 Ex. CHAMPIONNE DU MONDE CYCLISTE
 Ex. WERELDKAMPIONE WIELRENSTER
 Man erwerden in 1927. -- Devenu homme en 1927.

1. Elvire De Bruyn [AMVB]
- 2 & 3. Freddy Misotten [F. Misotten]
4. Freddy Misotten, vélo Burn fiets / bike [F. Misotten]
5. Lucien Acou [KOERS, Museum van de Wielersport]
6. Daniel Goens [KOERS, Museum van de Wielersport]
- 7 & 8. Nicole Van den Broeck [KOERS, Museum van de Wielersport]



FIETSEN TUSSEN TWEE WERELDOORLOGEN

Mike Carremans

Rond de eeuwwisseling ondergaat het fietsen een dubbele inversie: door de popularisering ervan bij het grote publiek verliest het de interesse van haar vroege fanaten. Velen van deze laatsten gaan hun zucht naar snelheid zoeken in nieuwe tuigen, zoals de auto, de motorfiets, of zelfs het vliegtuig.

De doorbraak van de fiets bij een groot publiek gebeurt vooral onder de invloed van een golf tweedehands safety-bikes die op de markt komen. Vaak zijn dit al erg oude modellen, of assemblages van verschillende oude fietsen die door fietshandelaars worden aangeboden. De fiets wordt in elk geval een stuk betaalbaarder. Deze ontsluiting betekent ook de introductie van de fiets als dagelijks vervoermiddel. Niet enkel trekken hordes arbeiders nu per fiets naar de fabrieken. Voor sommigen wordt de fiets ook de droom om aan die fabrieksarbeid te ontsnappen. Waar het sporting element bij de jonge Brusselse bourgeois loutere amateursport betrof, worden er nu wedstrijden georganiseerd met aanzienlijke geldprijzen. Dit valt niet in goede aarde bij de zuivere amateursporters, maar maakt de wielersport aantrekkelijk voor vele jonge mannen die al fietsend een inkomen hopen te verdienen. Door gebrek aan coaching zoals men dat vandaag kent, trachten veel van deze jongemannen hun droom van een roemrijk bestaan op de wielersbaan te combineren met een job die, bij wijze van training fysieke arbeid en liefde van al, fietsen inhoudt.

Bakkers, slaggers, visverkopers, krantenverdelers, velen van hen bedienen hun klanten per fiets. Zwaar geladen, en uitgedaagd door het grillige landschap van de hoofdstad vormt hun beroep een goede training. Vaak ontstaan er dan ook competities binnen de verschillende beroepscategorieën. Toch zal een kantelpunt in de wereldgeschiedenis een domper betekenen op het steeds groeiende fietsgebruik, namelijk het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Niet enkel wordt er binnen het hele Generaal Gouvernement een laissez-passer ingevoerd dat mensen ertoe noopte zich slechts binnen een beperkte straal te kunnen verplaatsen. Later, rond het einde van 1916, komt er ook een meldingsplicht voor rijwielen en onderdelen, die later opgevorderd worden en worden uitgevoerd naar Duitsland.

Niet enkel de fiets moet er aan geloven. De velodroom die in 1908 aan het kas-

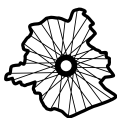
teel van Karreveld in Molenbeek werd gebouwd moet in 1916 de boeken sluiten. Volgens velen belandt het hout van de piste, waar ook de eerste Belgische filmstudio van de gebroeders Pathé gevestigd was, in de kachel van menig Molenbeeks huisgezin.

Het uitbreken van WOI zorgt er ook voor dat vele jonge getalenteerde wielrenners aan het front terechtkomen. Zo belandt de, dan reeds tweevoudig Tourwinnaar, Philippe Thys uit Anderlecht in Frankrijk, waar hij als mecanicien aan de slag gaat voor de Belgische luchtmacht. Ook is er het verhaal van de vanuit Charleroi ingeweke Brusselaar Henry George. George belandt in 1916 met de AMC divisie aan het Russische front. Later zal hij als karabinier-cyclist verwond raken aan het thuisfront. Na de oorlog verlegt George zijn activiteit als cyclist van het front naar de piste. Zo wint hij op de Olympiade in Antwerpen van 1920 goud op de 50km op de piste in een tijd van 1u16'43"2. Eerder was George als nationaal uur-recordhouder achter tandem. Desondanks zijn sportieve successen blijft George amateur.

Na WOI schiet het verkeersaandeel van de fiets in heel Europa de lucht in. In sommige steden piekt dit zelfs tot 70%. Met de komst van grote fietsfabrieken zoals Van Hauwaert, Bury en Abeille schiet ook de Brusselse fietsproductie de hoogte in. Ook draagt de invoering van de congé payé in 1937 bij tot de steeds groter wordende populariteit van het fietstoerisme. Dit wordt nog steeds mee ondersteund door de Touring Club, maar ook ontstaan er her en der wielertoerismeclubs. Zo ziet in 1935 de Royal Amis Cyclistes Uccleois (RACU) het daglicht. De Ukkelse club bestaat tot op heden.

Maar alweer brengt een wereldbrand het fietsgebruik in een penibele situatie. Hoewel de fiets en tram vrijwel de enige transportmiddelen zijn om zich in de eerste helft van de jaren '40 mee te verplaatsen zorgt de schaarste aan grondstoffen er voor dat het onderhouden van een rijwiel niet altijd even evident is. De handel in fietsonderdelen op de zwarte markt floreert dan ook. In Brussel situeert deze handel zich vooral in en rond de Radijzenstraat, een niet meer bestaande straat in de buurt van de Hallepoort, die ook bekend staat om zijn wekelijkse tweedehands fietsenmarkt.

Toch is de fiets ook een geliefd vervoermiddel binnen verzetsmiddelen. Zo vertrekken Robert Maistriau, Youra Livchitz en Jean Franklemon per fiets aan het Meiserplein om in Boortmeerbeek hun aanslag te plegen op het 20e konvooi richting Auschwitz. Ook kleinere daden van verzet worden in Brussel per fiets gepleegd. Zo is er het verhaal van de jonge Jef Misotten (vader van Freddy) die tijdens de oorlog tweemaal verplicht tewerkgesteld wordt in Duitsland.



Maar terug in Brussel is hij aan de slag in de bakkerij van mevrouw Muyls in de Brogniezstraat in de Anderlechtse Zuidwijk. Tijdens zijn bakkersronde per fiets verstopt Jef tussen de broden clandestiene uitgaves van *La Libre Belgique* die hij op die manier bedeeft.

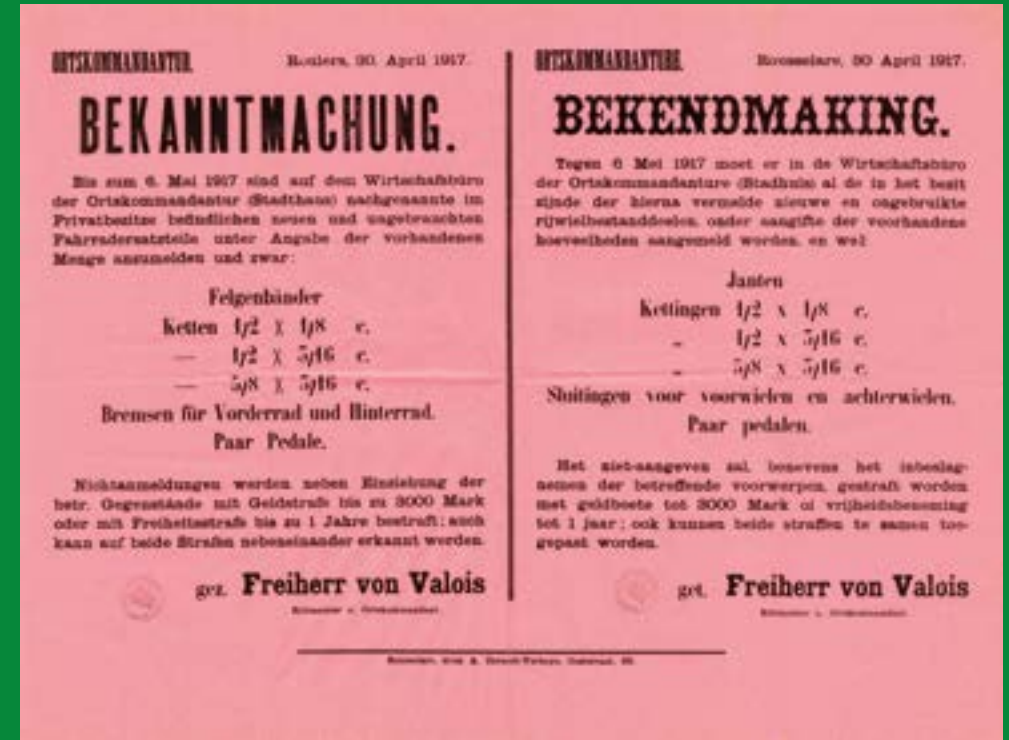
Ook zijn er verschillende renners die van hun statuut gebruik maken om verzetsdaden te plegen. Dankzij hun vrijeleides om in het hele land te gaan koersen kunnen ze zich makkelijk ten dienste stellen als koerier. Het gebeurt dan ook regelmatig dat een renner in een andere stad valse documenten ophaalt tijdens een wedstrijd en deze vervolgens, verstopt in het kader, meesmokkelt.

Na de bevrijding is er nog even een opflakking van de heraanleg van fietspaden, maar al gauw verschuift de mobiliteitsfocus naar de auto. Een ander fenomeen dat in Brussel de fietsers van de baan duwt is de Wereldtentoonstelling van '58, waarvoor Brussel autotoeristen uit heel Europa moet kunnen ontvangen. Er breken donkere tijden aan voor de Brusselse fietsers.



- Spotprent over de Duitse fietsverordeningen en de verplichte inschrijving van fietsen en hun onderdelen, Brussel, 1916
 - Cartoon autour du règlement cycliste allemand et de l'enregistrement obligatoire des vélos et de leurs pièces détaillées, Bruxelles, 1916
 - Cartoon about the German bicycle regulations and the registration requirement of bikes and spare parts, Brussels, 1916
- [AMVB]

- Duitse fietsverordening voor het aangeven van fietsonderdelen in Roeselare, 1916
 - Règlementation allemande concernant la déclaration des pièces détaillées de bicyclette pour la ville de Roeselare en 1916
 - German regulation concerning the registration of bike components in the city Roeselare, 1916
- [KOERS, Museum van de Wielersport]



ROULER À VÉLO PENDANT L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Mike Carremans

Au tournant du siècle, le cyclisme subit une double inversion: à cause de la vulgarisation chez le grand public, les anciens fanatiques perdent leur intérêt. Beaucoup de ces derniers chercheront leur goût de la vitesse dans de nouveaux moyens de transport, comme la voiture, la moto et même l'avion.

La percée du vélo chez le grand public et surtout dû à une vague de safety-bikes d'occasion qui viennent sur le marché. Ceci sont souvent de vieux modèles ou des assemblages de vieux vélos offert par des marchands de vélo. En tout cas, le vélo devient considérablement moins cher. Cette ouverture implique également l'introduction du vélo comme moyen de transport à base journalière. Non seulement les ouvriers partent en masse à l'usine à vélo mais pour certains, pour certains ça représentait une opportunité d'échapper au travail en usine.

Pour les jeunes bourgeois bruxellois, l'élément sporting ne représentait qu'un sport d'amateurs. À partir de maintenant les compétitions comprennent également des prix en argent substantiels. Cela n'est pas apprécié par les sportifs purement amateurs mais attire beaucoup de jeun hommes qui espèrent pouvoir obtenir un revenu en faisant du vélo. Le coaching comme on le connaît maintenant n'était pas encore établi et la plupart combinent leur rêve d'une carrière de réussite avec un job normal. Souvent il s'agissait d'un job physique, de préférence directement lié au vélo pour pouvoir s'entraîner au même temps.

Boulangers, bouchers, poissonniers, distributeurs de journaux... beaucoup servent leurs clients à vélo. Lourdemment chargés et défié par le paysage accidenté de la capitale, leur boulot leur offre un entraînement idéal. Souvent les compétitions s'organisent dans les différentes catégories professionnelles. Un point de basculement dans l'histoire mondiale signifiera un amortisseur sur l'emploi du vélo toujours croissant, notamment le début de la Première Guerre Mondiale. Premièrement, un laissez-passer est issu dans l'intégralité du Gouvernement Général, implémentant que les gens ne puissent se déplacer dans un rayon limité. Plus tard, vers la fin de 1916, une obligation de notification pour les bicyclettes et les pièces est introduite. Ils seront après progressés et exportés en Allemagne.

Il n'y a pas uniquement le vélo qui est visé. Le Vélodrome du Karreveld, bâti à

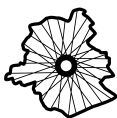
Molenbeek en 1916, se voit obligé à fermer ses portes. Le bois de cette piste et celui du premier studio de cinéma belge fondé par les frères Pathé, termine en tant que bois de chauffage dans les poêles des familles de Molenbeek. En tout cas, c'est ce qu'on prétend.

Le déclenchement de la Première Guerre Mondiale a comme conséquence que beaucoup de cyclistes talentueux se trouvent au front. Le double vainqueur du Tour de France, Philippe Thys d'Anderlecht, termine en France et est employé comme mécanicien de la force aérienne belge. Racontons également l'histoire du Bruxellois Henry George originaire de Charleroi. George arrive à la division de l'AMC au front russe en 1916. Plus tard il sera heurté au front domestique comme carabinier-cycliste. Après la guerre George bouge ses qualités du front à la piste. Il gagne la médaille d'or à l'Olympiade d'Anvers en 1920 sur les 50km sur la piste avec un temps de 1h16'43"2. Auparavant, George tenait déjà le record horaire national en tandem. Malgré ses succès sportifs, George restera toujours un amateur.

Après la Première Guerre Mondiale, le part du trafic du vélo monte dans l'Europe entier. Dans certaines villes ça culmine même à plus de 70%. L'entrée en vigueur des grandes usines de vélo comme Van Hauwaert, Bury et Abeille emmène également à une culmination de la production des vélos à Bruxelles. La mise en place du congé payé en 1937 contribue aussi à la popularité croissante du tourisme cycliste. Celui-ci est toujours soutenu par le Touring Club, mais il y a également des clubs cyclistes touristiques qui naissent ça et là. En 1935 par exemple, le Royal Amis Cyclistes Ucclois (RACU) voit la lumière du jour. Ce club Ucclois existe toujours.

De nouveau, un désastre mondial met l'usage du vélo dans une situation pénible. Bien que le vélo et le tram soient pratiquement les seuls moyens de transport pendant la première moitié des années '40, la pénurie des matières premières assure que le maintien d'un vélo n'est pas toujours évident. Le commerce de pièces de vélo sur le marché noir s'épanouit. À Bruxelles ce commerce se situe principalement dans et autour de la Rue des Radis, une rue aux alentours de la Porte de Halle qui n'existe plus à nos jours. Ce quartier est également connu pour son marché hebdomadaire des vélos deuxième main.

Néanmoins, le vélo est un moyen de transport aimé dans les centres de résistance. Robert Maistriau, Youra Livchitz et Jean Franklemon partent de la Place Meiser à vélo pour commettre l'attaque sur le 20ème convoie direction Auschwitz. Des actes mineurs sont également commis à vélo à Bruxelles. Il y a par exemple l'histoire du jeune Jef Misotten (père de Freddy) qui pendant la





- | | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 |

1. Place De Brouckèreplein, 1931
2. Place de la Bourse - Beursplein, 1931
3. Avenue Monplaisir/laan, 1935
4. Place de la Bourse - Beursplein, 1918
5. Place de la Bourse - Beursplein, 1931
6. Porte de Namur - Naamse Poort, 1938
7. Jonction Nord-Midi - Noord-Zuid verbinding, 1938
8. Porte de Namur - Naamse Poort, 1938 [AMVB]

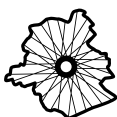
guerre était employé en Allemagne à deux reprises. De retour à Bruxelles, il travaille dans la boulangerie de madame Muyls dans la Rue Brogniez dans le Quartier du Midi à Anderlecht. Pendant ses tours de boulanger à vélo, Jef cache des éditions clandestines de parmi les pains pour les distribuer ainsi.

Plusieurs cyclistes utilisent leur statut pour effectuer des actes héroïques. Grâce à leurs sauf-conduits pour faire la course dans le pays entier ils peuvent facilement fonctionner comme coursiers. Régulièrement, un cycliste ramasse de faux documents dans une autre ville pendant une course pour ensuite les cacher dans son cadre et le ramener dans la ville originaire.

Après la libération il y a une courte fusée dans la reconstruction des pistes cyclables mais peu après le focus de la mobilité est remis à la voiture. Un autre phénomène chassant les cyclistes des routes bruxelloises est l'exposition mondiale de '58, pour laquelle des touristes en voiture sont recueillis de l'Europe entière. Un temps sombre est arrivé pour les cyclistes bruxellois.



- Beenhouwersfietsen in Brussel en de koerier van beenhouwerij Lebbeke
- Vélos de bouchers à Bruxelles et le coursier-vélocycliste de la boucherie Lebbeke
- Butcher's bikes in Brussels and the butcher's biker of butcher's shop Lebbeke [AMVB]



CYCLING IN BETWEEN THE TWO WORLD WARS

Mike Carremans

At the turn of the century, cycling undergoes a double inversion: because of the popularization with the general public, the early fanatics lose their interest. Many of those turn to new vehicles such as automobiles, motorbikes, and even planes to still their thirst for speed.

The breakthrough of the bicycle with the general public is mainly triggered by a wave of secondhand safety-bikes that hits the market. These are often very old models or assemblies of different old bikes offered by bike dealers. Anyhow, the bike becomes much more affordable. This disclosure also implies the introduction of the bicycle as a daily means of transportation. Not only do many factory workers go to work by bike as of now but for some of them the bike also offers a possible way to escape those factories.

The Brussels bourgeoisie just considered the sporting element as an amateur sport but as of now races are being held which involve considerable cash prizes. This doesn't sit well with the purely amateur athletes, however, it attracts a lot of young men who are hoping to turn their hobby into a profitable business. Because of a lack of coaching as we know it today, many of those men try to combine their dream vision with a job that involves physical labour – by way of training – and preferably even cycling as such.

Bakers, butchers, fish vendors, newspaper distributors ... many of them tended to their clients by bike. As they were heavily loaded and challenged by the erratic landscape of the capital, their profession made for an excellent training. Often, the competitions were therefore held within the different professional categories. A tipping point in world history will, however, put a damper on the ever-growing bicycle use: World War I. Firstly, the General Government decides that people may only move within a limited radius. Secondly, towards the end of 1916, a notification requirement for bicycles and components is set in motion, which will later be claimed and exported to Germany.

Not only the bike is being victimized. The Velodrome built in 1908 at the Karreveld castle in Molenbeek had to shut down in 1916. According to many, the wood of the arena, including that of the first Belgian film studio by the Pathé brothers nearby, ends up as firewood in the stoves of many a family from Molenbeek.

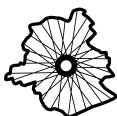
The outbreak of WWI also meant that many talented young cyclists find themselves at the battlefield. The at that time twofold tour champion Philippe Thys from Anderlecht ends up in France, where he operates as a mechanic for the Belgian air force. There is also the story of Henry George, who immigrated to Brussels from Charleroi. George is stationed at the Russian battlefield with the AMC division in 1916. He will get hurt as a carabineer-cyclist at the home front later on. After the war, George continues his activity as a battlefield cyclist at the arena. He wins gold at the Antwerp Olympiad of 1920 in 1h16'43"2. Earlier, George already held the national hour record behind tandem. Despite his success, George always remained an amateur.

After WWI, the bicycle's traffic share booms throughout the whole of Europe. In some cities, it even goes up to a spectacular 70%. The establishment of major bike factories as Van Hauwaert, Bury, and Abeille means that also the Brussels bike production goes up. The introduction of the 'congé payé' (paid leave) in 1937 makes the always-growing cycling tourism even more popular. This is still supported by the Touring Club but here and there cycling tourism clubs are established. For example, the Royal Amis Cyclistes Uccleois (RACU) sees the light of day in 1935. This club is still active today.

Yet another world disaster puts cycling in a difficult position. Even though the bike and the tramway are practically the only means of transportation during the first half of the 1940's, the lack of raw materials means that it often gets difficult to maintain a bike. The trade in bicycle parts flourishes on the black market. In Brussels, trade is mainly centred in and around the Radijzenstraat, a street that was located around the Hallepoort and that no longer exists. Moreover, the Hallepoort is known for its weekly secondhand bike market.

The bike is, however, a popular means of transportation within the resistance. Robert Maistriau, Youra Livchitz and Jean Franklemon depart from the Meiserplein by bike to conduct their attack on the 20th convoy to Auschwitz in Boortmeerbeek. Smaller deeds are also done by bike. There is a story about the young Jef Misotten (father of Freddy Misotten) who is being compulsory employed in Germany on two occasions during the war. When he gets back to Brussels, however, he works at the bakery of Mrs. Muyls in the Brogniezstraat in the southern district of Anderlecht. While doing his round, he hides and distributes clandestine editions of *La Libre Belgique* by hiding them in between the bread loafs.

Furthermore, there are multiple cyclists who use their statute to commit resistance acts. Thanks to their safe-conduct to race across the whole country they



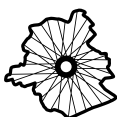
can easily act as couriers. On a regular base, racers pick up false documents during a race in another city and then smuggle them back, hidden in their frame.

After the liberation, for a short period of time there is a renewal in the reconstruction of bikeways but the focus quickly shifts towards the car. Another phenomenon chasing bikers from the Brussels streets is the World Exhibition of 1958, attracting car tourists from all over Europe. Dark times have arrived for the Brussels cyclists.



■ Vrouw op de fiets in Brussel, 1942
 ■ Femme cycliste à Bruxelles, 1942
 ■ Lady on a bike in Brussels, 1942
 [AMVB]

■ Héléne Pauwels, eerste vrouwelijk lid van de Royale Amicale Cycliste Uccle in 1942 ■ Héléne Pauwels premier membre féminin de la Royale Amicale Cycliste Uccle en 1942. ■ Héléne Pauwels, first female member of the Royale Amicale Cycliste Uccle in 1942 [RACU]
 ■ Cyrille Van Hauwaert samen met koning Boudewijn aan de stand Fietsen Van Hauwaert tijdens de wereldtentoonstelling van 1958. ■ Cyrille Van Hauwaert en compagnie du Roi Baudouin près du stand des vélos Van Hauwaert lors de l'exposition mondiale de 1958. ■ Cyrille Van Hauwaert and King Boudewijn at the exhibition stand of the Van Hauwaert bikes during the World Fair of 1958. [KOERS, Museum van de Wielersport]
 ■ Leden van de Royale Amicale Cycliste Uccle ca 1960 ■ Membres du club Royale Amicale Cycliste Uccle 1960 ■ Members of the Royale Amicale Cycliste Uccle ca 1960 [RACU]



STUNT '65

Zaterdag
9 oktober

Deelnemers, opgepast! Het is hoog tijd



VAN TOERISME NAAR ACTIVISME

Mike Carremans

In 1963 verzamelen een 700-tal fietsers zich voor de redactie van *Het Laatste Nieuws* op de Brusselse Jacquemainlaan. Tussen hen Petula Clark, die downtown het startschot geeft van een fietsrit van Brussel naar Oostende. Deelnemers kunnen propere kleren per bus meegeven naar de eindbestemming en worden onderweg toegejuicht door een tienduizendtal toeschouwers. Zelfs op de redactie van *Het Laatste Nieuws* verwachten ze deze toeloop niet, waarna ze voor een volgende editie resoluut kiezen om het evenement Stunt te noemen. Toch blijft de Stunt van *Het Laatste Nieuws* eerder een anomalie in het Brusselse fietslandschap van die tijd.

Iets meer dan een decennium na de eerste stunt komt er meer beweging in het Brusselse fietslandschap. De GRACQ (Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens) ziet het licht en de dan nog studerende Groene Fietser Geert van Waeg helpt mee aan de organisatie van een fietsmanifestatie op 25 mei 1976. In datzelfde jaar organiseert de BRT de fietspadenactie, waar ook de GRACQ, die dan ook onder de Nederlandstalige naam OAF (Organisatie en Actiecentrum voor Fietsgebruik) opereert, aan deelneemt. In diezelfde periode neemt ook Brusselbinnenstebuiten met het initiatief 'Zicht op de stad met de bus op de fiets', mensen met de fiets op sleeptouw.

Tegen de achtergrond van de nakende gewestverkiezingen ontstaat in 1989 vanuit het idee van de Groene Fietser 't Greun Veloske. Hierdoor gaat de GRACQ-OAF enkel nog als GRAQ verder aan de Franstalige zijde, terwijl 't Greun Veloske zich als een volwaardige Nederlandstalige tegenhanger ontwikkelt. Naast de GRAQ en 't Greun Veloske engageert Peter Lombaert, die als dienstweigeraar en geëngageerd fietser Agnes Loonis leert kennen op het secretariaat van Agalev, zich in 1992 samen met Jean-Luc de Wilde tot de oprichting van Pro Velo. Dit ontwikkelt zich tot een studiedienst die uit eigen ervaring overheden, scholen en bedrijven wil helpen om mensen op de fiets te activeren en te adviseren.

Stunt 65 in *Het Laatste Nieuws*, 1965,
aankondiging / annonce / announcement
[Liberaal Archief]

Ook is het Pro Velo dat vanaf 1994 samen met voorgenoemde actoren zijn schouders zet onder de eerste edities van De Binnenband (Recyclons), en later de voorloper van de Bike Experience, Dring Dring. Maar ook bijvoorbeeld de edities van Bicycity. Ondertussen gaan ook andere initiatieven zoals de Critical Mass van start, en ontwikkelt 't Greun Veloske zich tot de Brusselse Fietsersbond, die later zal opgaan in de Fietsersbond.

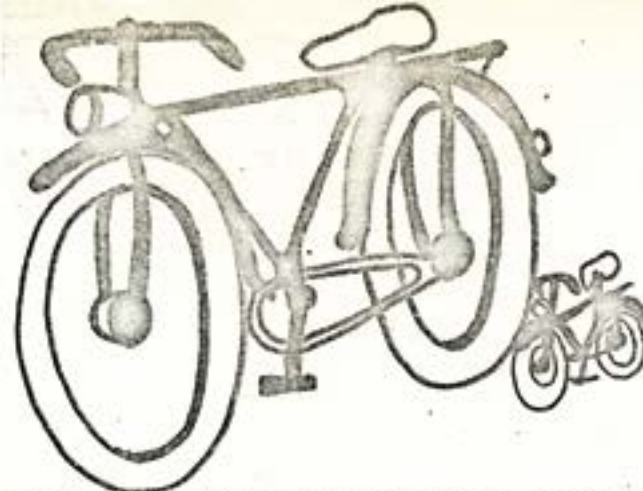
In die tijd kent Brussel al enkele lokale initiatieven die fietsateliers en workshops aanbieden zoals de Ateliers de la Rue Voot. Maar in 2003 ontstaat er op de Vlaamse Steenweg een nieuw atelier onder een nieuwe naam, CyCLO.

CyCLO biedt een fietsherstdienst aan en groeit langzaam uit tot wat het vandaag is, een sociaaleconomisch project dat fietsen herstelt, fietsmechanici opleidt, fietsen verhuurt, avondopleidingen aanbiedt en nog zoveel meer. Want wat zou een fietsactivist zijn zonder een rijdende fiets.



- Artikel in het *Het Laatste Nieuws* over het fietsevenement Stunt 65
- Article dans *Het Laatste Nieuws* relatant le tour vélo Stunt 65
- Newspaper article from *Het Laatste Nieuws*, report of the ride Stunt 65 [Liberaal Archief]

- Flyer van de Groene Fietser met de oproep om oude fietsen naar het fietsatelier te brengen, 1975.
- Flyer datant de 1975 incitant à amener les vieux vélos à l'atelier vélo.
 - Flyer as a call for all old bikes for the bicycle workshop, 1975. [Joris Sleebus]



HEB JIJ MISSCHIEEN DIE FIETS, DIE WIJ ZOEKEN?

T'MAG EEN OUDE ZIJN, EEN DIKKE OF DUNNE, EEN GROTE OF KLEINE • OFWEL EEN WIEL, EEN BAND OF KETTING • VAN VOOR-TOT ACHTERLICHT ALLES VERLICHT !

WE WILLEN DEZE FIETSEN (DELEN) WEER TOT VOLWAARDIG VERVOERMIDDEL MAKEN OM ZE TOT IEDERS BESCHIKKING TE STELLEN IN DE GROOTSTAD BRUSSEL. WE ZOEKEN DAAROM EN MATERIAAL EN MENSEN, DIE BIJ DE FIETSENWERKPLAATS WILLEN KOMEN HELPEN.

HEB JIJ ZO'N FIETS (DEEL), DIE OF DAT JE NIET MEER GEBRUIKT, BRENG DAT DAN SPOORSLAGS NAAR GEERT, 'DE GROENE FIETSER', MARIA-LOUIZAPLANTSOEN 66, BRUSSEL OF ALS JE 'T ZELF MOEILIK KUNT BRENGEN, GEEF DAN EVEN JE NAAM & ADRES AAN EEN VAN DE HIERVOLGENDE MENSEN DOOR, DIE ZORGEN, DAT JE FIETS (DEEL) WORDT OPGEHAALD. DANK-JE-VOOR-JE-FIETS-DEEL !

GEERT, 'GROENE FIETSER'	☉ TELEFOON	02-733.33.21 • BRUSSEL
FRANK • 'ANBJ'	☉☉	02-218.72.37 • BRUSSEL
JULES • 'BRAL'	☉☉	02-217.07.55 • BRUSSEL
TON • 'JEST'	☉☉	02-513.45.40 • BRUSSEL
LIEVE • 'BBL'	☉☉	02-512.30.10 • BRUSSEL

DU TOURISME VERS L'ACTIVISME

Mike Carremans

En 1963 quelques 700 cyclistes se réunissaient boulevard Emile Jacqmain en face de la rédaction du *Laatste Nieuws*. Parmi eux Petula Clarck qui venait de donner le coup de départ, dans la ville basse, d'une étape cycliste conduisant de Bruxelles à Ostende. Les participants avaient la possibilité de faire suivre leurs vêtements propres en bus. Le long du trajet ils se trouvèrent acclamés par des milliers de spectateurs. Surpris eux aussi par un tel engouement le journal décida d'intituler l'événement 'Stunt' (exploit) dans les éditions à venir du journal. Mais en fin de compte le 'Stunt' du 'Laatste Nieuws' s'avéra être un simple fait divers dans le paysage cycliste bruxellois de l'époque.

Un peu plus d'une décennie après le premier 'Stunt' on décèlera plus de mouvement à l' horizon cycliste bruxellois. Le GRAC (Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens) voit le jour. Le 25 mai 1976 le 'Groene fietser' (cycliste vert) Geert van Waeg, étudiant à l'époque, participe à l'organisation d'une manifestation cycliste.

La même année la BRT organise une 'Fietspaden actie' (action pistes cyclables) avec la participation du GRAQ qui opère pour l'occasion sous le nom de OAF (Organisatie en Actiecentrum voor Fietsgebruik). Au cours de la même période 'Brukselbinnenstebuiten' rallie les adeptes du vélo autour de leur initiative 'Zicht op de stad met de bus op de fiets' (Vue sur la ville avec le bus sur le vélo) .

En 1989, lors de la période pré-électorale des régionales, 't Greun Veloske naît des idées des Groene Fietzers. De ce fait le GRAQ – OAF continue son action en tant que GRAQ tout seul, du côté francophone, pendant que 't Greun Veloske se développe comme son pendant néerlandophone à part entière.

En parallèle avec GRAQ et 't Greun Veloske Peter Lombaert, objecteur de conscience et cycliste engagé, fait la connaissance d' Agnes Loonis au secrétariat d'Agalev et avec Jean-Luc de Wilde ils fondent Pro Vélo en 1992.

Pro Vélo se développe en un service d'étude qui sur base de ses propres expériences s'engage à aider écoles et entreprises à activer et à conseiller les cyclistes dans leurs rangs. A partir de 1994 Pro Vélo et ses partenaires précités seront à la base des premières éditions de 'De Binnenband' (Recyclons). Ils seront également les précurseurs des futurs Bike Experience, Dring Dring mais

AKTIVITEITENKALENDER TOERS MET DE BUS EN OP DE FIETS

- 1.8
MET DE BUS DOOR BINNENSTAD & DIREKTE OMGEVING (WIM)
- 6.8
OP DE FIETS DOOR SENTRUM, MAROLLEN & ZUIDWIJK (WILLY, TOH)
- 8.8
MET DE BUS LANGS DE RANDGEMEENTES (WIM)
- 9.8
OP DE FIETS DOOR BINNENSTAD & DE NOORDWIJK (TOON, MISJ)
- 13.8
OP DE FIETS VIA SENTRUM, MAROLLEN & ZUIDWIJK (WILLY, TOH)
- 14.8
MET DE BUS DOOR BINNENSTAD & DIREKTE RANDEN (WIM)
- 16.8
OP DE FIETS DOOR BINNENSTAD & DE NOORDWIJK (TOON, MISJ)
- 20.8
OP DE FIETS DOOR BINNENSTAD, MAROLLEN & ZUID (WILLY, GEERT)
- 22.8
MET DIE BUS NAAR DE STADS-RANDEN (WIM)
- 23.8
OP DE FIETS VIA NOORDWIJK & GROENWIJK TOT SENTRUM (TOON, M)
- 27.8
OP DE FIETS DOOR HET SENTRUM NAAR DE ZUIDWIJK (GEERT, WILLY)
- 30.8
OP DE FIETS VANUIT SENTRUM NAAR NOORDWIJK (MISJ, TOON)
- MET DE BUS VERTREKT TELKENS OM 14 UUR VANAF HET MULTIPLEIN
OP DE FIETS VERTREKT TELKENS OM 14 UUR VANAF JEUGDINFO

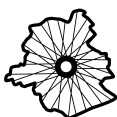
DEZE 'ANDERE' KJK OP EEN STAD IS GEENSZINS EEN BRUKSELBINNENSTEBUITEN-INITIATIEF ALLEEN. OOK IN ANDERE BELGIESE STEDEN WORDEN ER ALTERNATIEVE SIGHT-SEEING'S GEORGANIZEERD. IN ANTWERPEN, BRUGGE, GENT, LEUVEN EN TURNHOUT HEEFT DE WERKGROEP ELCKER-IK TOCHTEN INGERICHT IN NAGENOEG DEZELFDE TRANT ALS DIE VAN BRUKSELBINNENSTEBUITEN. (INFO BIJ LUK VANMAELE -ANTWERPEN- CONSCIENCESTRAAT 46 - TELEFOON 031-39.38.68) OOK IN BRUSSEL IS ER EEN WANDELING, WAAR JE AAN DEEL KUNT NEMEN IN N.B. VUF TALEN. GEORGANIZEERD DOOR HET AKSIEKOMMITTEE VAN DE MAROLLENWIJK. EEN VOETTOCHT DOOR DE MAROLLEN. VERTREK VANAF HET STADHUIS OP DE GROTE MARKT, IEDEKE DINSDAG, DONDERDAG, ZATERDAG EN ZONDAG OM 10 UUR.

BRUKSELBINNENSTEBUITEN IN DE TOEKOMST

ZAL GERICHT BLIJVEN OP DE ONTDEKKING VAN DEZE STAD. IN DE VORM KAN DOOR EENIEDER ZINNIGE VERANDERINGEN EN AANPASSINGEN WORDEN AANGEBRACHT. DE TOCHTEN STAAN NAAR BINNEN EN BUITEN OPEN VOOR JOU. IS DEZE MAAND NOG EEN EERSTE AANZET, IN DE KOMENDE TIJD ZULLEN DE TOERS OP VERZOEK KUNNEN PLAATSVINDEN VOOR GEINTERESSEERDE GROEPEN EN ENJLINGEN. HET LIGT IN DE BEDOELING IN HET VERVOLG MEER VAN HET OPENBAAR VERVOER GEBRUIK TE MAKEN. DENK AAN TRAM-METRO-BUS-EN 'N TREINTJE MISSCHIEL. INFO KRIJG JE TE OVER BIJ MIEKE (JEUGDINFO) 218.11.80 OF BIJ B.B.L. 512.30.10 @ PABJ 219.02.30 @ J.E.S.T. 513.45.40 @ DE GROENE FIETZERS BRUSSEL. 733.33.21 @ @ @ @ @ @ @ @

Detail uit affiche Museumbrussels zomer 1975

- Activiteitenkalender van de zomeractiviteiten van Brukselbinnenstebuiten, 1975
- Calendrier des activités de l'affiche d'été de Brukselbinnenstebuiten datant de 1975
- Activity calendar on the summer poster of Brukselbinnenstebuiten 1975 (Joris Sleebus)



aussi de l'édition de Bicycity.

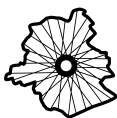
Entre temps d'autres initiatives tel que Critical Mass prennent leur envol et 't Greun Veloske devient le 'Brusselse Fietzersbond' (Ligue vélocipédique bruxelloise) qui sera englobé plus tard encore par le 'Fietzersbond' (Ligue vélocipédique).

On dénombre à cette époque quelques initiatives locales proposant workshops et ateliers vélo, comme par exemple les Ateliers de la rue Voot. En 2003 un nouvel atelier 'Cyclo' ouvre Chaussée de Flandre. A l'origine il propose un service réparations et se développe ensuite en projet socio-économique, sa forme actuelle, qui vise à réparer des vélos, former des mécaniciens, louer des vélos, organiser des cours du soir, etc ...

Un activiste cycliste sans vélo est impensable.



- Artikel in *Sud Presse* over de Paasactie van Gracq et de Fietserbond in 2006.
- Article du *Sud Presse* suite à l'action de Pâques menée par le Fietzersbond et Gracq en 2006.
- Article from *Sud Presse* on the Eastern Action of the cyclers unions GRACQ and Fietserbond in 2006 [AMSAB]



MOBILITÉ FOLKLORE ET REVENDICATION

Un costume de cycliste pour le Petit Julien

Vélo-City 2009 à Bruxelles? Ce n'est pas impossible...



Et si Manneken Pis donnait l'exemple en matière cycliste

Les associations cyclistes bruxelloises défendaient samedi la candidature de Bruxelles pour accueillir le Congrès Vélo-City 2009. Une belle occasion pour compléter la garde-robe de Manneken Pis.

Outre la candidature de la ville au 2^e congrès cycliste du monde après celui du Cap (Afrique du Sud), ce fut aussi l'occasion d'annoncer cette bonne nouvelle: l'appui moral et financier pour cette requête du commissaire européen Barrot, en charge des Transports, et l'espoir que, comme Barcelone, Paris, Dublin, déjà villes organisatrices, Bruxelles, si sa candidature est retenue, bénéficie de cette impulsion sur sa politique en matière de deux roues. Après avoir marqué la déclaration d'intention des deux associations d'une signature dont seul Manneken Pis a le secret, l'échevin Simons a pour sa part annoncé l'aménagement prochain de 2 nouvelles pistes cyclables: entre la place Bockstael et le Heysel; et sur les boulevards du centre (A. Max, Anspach, Lemonnier) à l'image du boulevard Jacquain. Reste plus qu'à enfourcher sa selle!

GÉRALDINE KAMPS

Pourquoi Bruxelles? Pour ses ambitions!

Si l'on reprochera peut-être à Bruxelles son manque d'infrastructures pour les cyclistes, un de ses atouts pour l'organisation de Vélo-City 2009 pourrait être en revanche son plan de mobilité et ses intentions fermes de devenir une ville modèle en matière cyclable d'ici les trois années à venir" affirme Bernard Debaye, président national du Gracq. Un plan qui prévoit, outre les pistes cyclables, diverses améliorations telles les zones 30, une politique d'éducation dans les écoles, une collaboration avec les transports en commun et la mise à disposition de vélos comme à Lyon. Un total de 18 itinéraires et 240 kilomètres cyclables. Seuls 60 ont été réalisés jusqu'à présent...

Les chiffres

- 700 cyclistes. Le Gracq compte 200 membres et nombre de membres à Bruxelles.
- 350 Bruxellois sont membres du Fietzersbond.
- 400 cyclistes font partie de l'EBICG, European Union cyclist group, du quartier européen.
- 3-4% des déplacements en ville se font à vélo, un chiffre en constante croissance.
- Infos: www.gracq.org



FROM TOURISM TO ACTIVISM

Mike Carremans

In 1963 about 700 cyclists gather in Brussels along the Jacquain Boulevard in front of the editorial office of *Het Laatste Nieuws*. Among them Petula Clark who earlier launched a cycling stage from Brussels to Ostend. The participants' clean clothes were carried to the finish by bus. All the way to Ostend the cyclists were cheered by thousands of spectators. Even organiser 'Het Laatste Nieuws' was bewildered by such a rash and as a consequence they decided to call the event 'Stunt' in their next issues. However, in the end, 'Stunt' had to be considered but as a kind of anomaly in the Brussels cycling scene of the time.

Little more than a decennium after the 'Stunt' the Brussels Cycling Scene got little by little on the move. The GRACQ (Research and action group of daily cyclists) was created. Student and 'Green Cyclist' Geert van Waeg helps in the organisation of a cycling manifestation on may 25th 1976. That same year BRT organises a cycling lanes action. Its partners are the GRACQ and its Flemish equivalent the OAF (Organisation and action centre for bicycle use). In the same time 'Brukselbinnenstebuiten' starts its initiative 'Zicht op de stad met de bus op de fiets' (Discover the city, with the bus on the bike).

The Regional Elections drawing near, 't Greun Veloske popped up from the 'Groene Fietsers' (The green bikers). From then on the GRAQ represents the french side and 't Greun Veloske develops into the full - fledged representative of the Flemish side.

Next to the GRAQ and 't Greun Veloske Peter Lombaert, a conscientious objector and a committed cyclist, gets acquainted with Agnes Loonis. They met at the secretariat of Agalev. Both, in collaboration with Jean-Luc de Wilde, set up Pro Velo which develops into a study service delving into its own experiences to help authorities, schools and companies to activate and advice cyclists.

Pro Velo, with the aforementioned actors, supports the first issues of 'De Binnenband' (Let's recycle). Later on they will be the precursors of Bike Experience and Dring Dring as well as for example the issues of BicyCity.

In the meantime initiatives like Critical Mass take a start while 't Greun Veloske develops into the 'Brusselse Fietsersbond (Brussels Cycling Society) which will later merge into 'De Fietsersbond' (The Cycling Society)

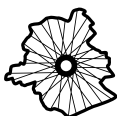
At the time we noted already a number of local initiatives offering workshops and bike plants like the Ateliers de la rue Voot. In 2003 a new workshop, called CyClo, opens along the Vlaamse Steenweg.

CyClo proposes at first a repair service to become gradually the today's social economic project which repairs bikes, forms mechanics, rents out bikes, organises evening courses and so on.

What would a cycle activist mean without a bike?



- Over de Sinterklaasactie van de Fietsersbond, *De Morgen*, 2006
- Article dans *De Morgen* sur l'action Saint Nicolas organisée par le Fietsersbond en 2006
- Article from *De Morgen* about the Santa Claus action held by the Fietsersbond in 2006 [AMSAB]



Vous cherchez la
merveille?



Vous la trouverez
à l'Abeille!

BRUSSELSE FIETSEN

Camille Van Puymbroeck

Een misschien minder bekend stuk Brusselse fietsgeschiedenis is de lokale fietsproductie. Daarbij denken we tegenwoordig aan producten als Velofabriek, Cowboy en Ahooga. Maar wie ging hen voor? Velomuseum toont naast een grote naam als Van Hauwaert ook kleinere lokale fabricaten.

De in Laken gevestigde Félicien Vervaecke was een gewezen profrenner, meervoudig ritwinnaar en bergkoning in de Tour de France van 1935.

Na de opening van zijn fietsenzaak werd hij assistent bij wielclub Velo Club Lakenois, ook wel 'VeeCeel' in de volksmond. Vervaecke was ook een van de eerste leermeesters van Eddy Merckx.

In Jette is er fietshandel Dreesen in de Léon Theodorestraat. De eigenaar, Michel Dreesen, was in het midden van de jaren 60 onder andere mecanicien en bestuurslid bij de plaatselijke wielclub Jette Sportif die toen sterk opbloeiende.

In de Strijdersstraat in Sint-Agatha-Berchem nam Eduard Teval de stiel van zijn vader over. Als jongeman ging Teval in de leer bij Arthur Van Genck, een naam die wellicht een belletje doet rinkelen. Van Genck was namelijk de ploegleider van Plume Sport.

Roger Spriet was dan weer een jeugdrenner met West-Vlaamse roots. In 1966 schopte hij het samen met de jonge Merckx tot prof bij Peugeot. Datzelfde jaar liet hij zijn wielercarrière voor wat het was en in de jaren '70 zag zijn fietswinkel in de Obusstraat in Anderlecht het levenslicht. Spriet zelf bleef een fervent wielertoerist.

Net als Vervaecke en Spriet was Adolphe Demol ooit zelf actief in de wielwereld. Na een bloeiende carrière als pistier in de jaren 30 – hij won meerdere zesdaagsen – richtte hij de zaak Van Nevele op.

Op de Bergensesteenweg aan de Anderlechtse Poort, vlakbij Plume Sport, lag fietswinkel Burm. De eigenaars verkochten voornamelijk gebruikfietsen, maar de man des huizes kon ook uit de voeten met koersmateriaal. In de jaren '80 sloten ze definitief de deuren van hun zaak, waar de tijd al vele jaren leek stil te staan.

Marco Marisa ten slotte baatte verschillende fietswinkels uit in Oudergem. Hij leerde de kneepjes van het vak in het atelier van de legendarische Marcel Lecomte oftewel Malec. Enkele jaren geleden ging Marisa definitief met pensi-

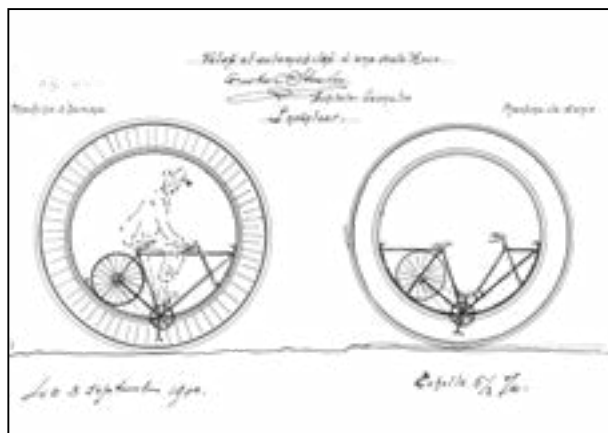
oen. Zijn erfenis ging wel niet helemaal verloren: de zaak op de Waverssesteenweg leeft vandaag verder als Hot Wheelz.

Vandaag waait er een frisse wind door de Brusselse fietsproducenten. Velofabrik staakte in 2017 de productie, maar assembleerde gedurende twee jaar fietsen in het hart van de stad. De coöperatieve wou een fiets ontwerpen die perfect was voor het leven van elke Brusselaar. Je kon bovendien ook zelf bijdragen tot het project door je op te geven als vrijwilliger. Fietsen door Ketjes voor Ketjes dus.

Ook wat de meer futuristische fietsen betreft, blijft Brussel duidelijk niet achter. Ahooga combineert twee trends door elektrische vouwfietsen op de markt te brengen. Het compacte aluminium ros is perfect aangepast aan het stadsleven: licht, makkelijk wendbaar, comfortabel, veilig ...

Met een fiets als deze is er geen enkele reden meer om je met de auto te verplaatsen.

En voor zij die helemaal los willen gaan met de technologische snuffjes biedt Cowboy de oplossing. De moderne cowboy verplaatst zich niet meer met een paard, maar met een bijna volautomatisch rijtuig. De batterij verwijder je met een klik, de LED-verlichting past zich automatisch aan en de fiets is volledig synchrooniseerbaar met je smartphone. Dit is duidelijk de meest recente ontwikkeling in de evolutie van de Brusselse tweewieler.



■ Eenwielige fiets van Gustave Strauven, 1900

■ Vélopede automobile à une seule roue de Gustave Strauven, 1900

■ One-wheel bike of Gustave Strauven, 1900

[Archistory Brussels]



Fietsen / Vélos / Bikes De Hoorne [Momuse]

1935 LA GRANDE MARQUE BELGE
HET GROOTE BELGISCHE MERK

VOUS PRÉSENTE SON CATALOGUE
BIEDT U ZIJN CATALOGUS AAN

CONDITIONS DE VENTE

Tous nos vélos sont livrés franco de port et d'emballage, contre remboursement.

Facilités de paiement

Demandez nos conditions spéciales pour l'achat en 9 mensualités.

Garantie 5 ans

contre toute usure anormale des roulements VAN HAUWAERT.

Les pneus sont garantis un an, suivant la garantie d'usine.

VERKOOPSVORWAARDEN

Al onze rijwielen worden verzonden tegen vooruitbetaling, franco van verzendkosten en inpakking.

Gemak van betaling

Wij geven onze bijzondere voorwaarden voor de aankoop met 9 maandenlange betalingen.

Waarborg 5 jaar

tegen alle anormale slijst der rollenments VAN HAUWAERT.

De banden worden een jaar gewaarborgd volgens voorwaarden van de fabriek.

VAN HAUWAERT

32. BOUL. BAUDOIN. BRUXELLES. BRUSSEL. TÉL. 17.05.74

VÉLOS BRUXELLOIS

Camille Van Puymbroeck

Bien que souvent ignoré, Bruxelles est un centre de production de vélos. Nous pensons spontanément à des entreprises tels que Vélofabrik, Cowboy et Ahooga. Mais quelles étaient leurs prédécesseurs? Nous vous invitons à une petite promenade au travers de l'histoire du vélo bruxellois.

Notre premier arrêt se situe rue Marie-Christine à Laeken. Félicien Vervaecke, ancien coureur professionnel, vainqueur de plusieurs étapes et Roi de la Montagne au Tour de France 1935 y ouvre un magasin de vélos. Bientôt il devient assistant du Véloclub Lakenois, appelé populairement 'VeeCeeL'.

Nous continuons notre chemin à la découverte du commerce vélos Dreesen rue Léon Théodore à Jette; Son propriétaire Michel Dreesen fut, années 60, mécanicien et dirigeant au sein du Cercle Vélocypédique Jette Sportif qui connut à cette époque une période faste.

Nous poursuivons notre randonnée vers Berchem-Sainte-Agathe, rue des Combattants. Eduard Teval y reprit le métier de son père. Tout jeune il était entré en formation chez Arthur Van Genck, nom qui éveille des souvenirs. Van Genck fut directeur sportif de *Plume Sport*. Il avait le jeune coureur Roger Spriet, qui avait ses racines en Flandre Occidentale, sous sa garde et qui devait devenir plus tard coureur professionnel chez Peugeot en même temps qu'Eddy Merckx. Cette même année Spriet arrêta sa carrière cycliste et commença son magasin de vélos en 1970. Ce qui nous mène rue de l'Obus à Anderlecht. Roger Spriet resta un féru de la bicyclette et conserva sa silhouette rasée grâce à ses multiples randonnées cyclo-touristes haut de gamme.

Le commerce du vélo semble être une constante dans le monde de la bicyclette. Tout comme Vervaecke et Spriet, Adolphe Demol fut actif dans le monde cycliste. Après une carrière fructueuse sur piste, il fut vainqueur de plusieurs Six Jours dans les années trente, il ouvre le magasin Van Nevele.

Le long de la Chaussée de Mons près de la Porte d'Anderlecht et non loin de *Plume Sport* se trouvait le commerce de vélos Burm. Les propriétaires vendaient principalement des vélos d'utilité générale, mais le maître de maison se connais-

■ Aankondiging van Fietsen Van Hauwaert voor de Internationale Tenoonstelling van Brussel, 1935, Paviljoen van de Rijwielen en de Automobielen

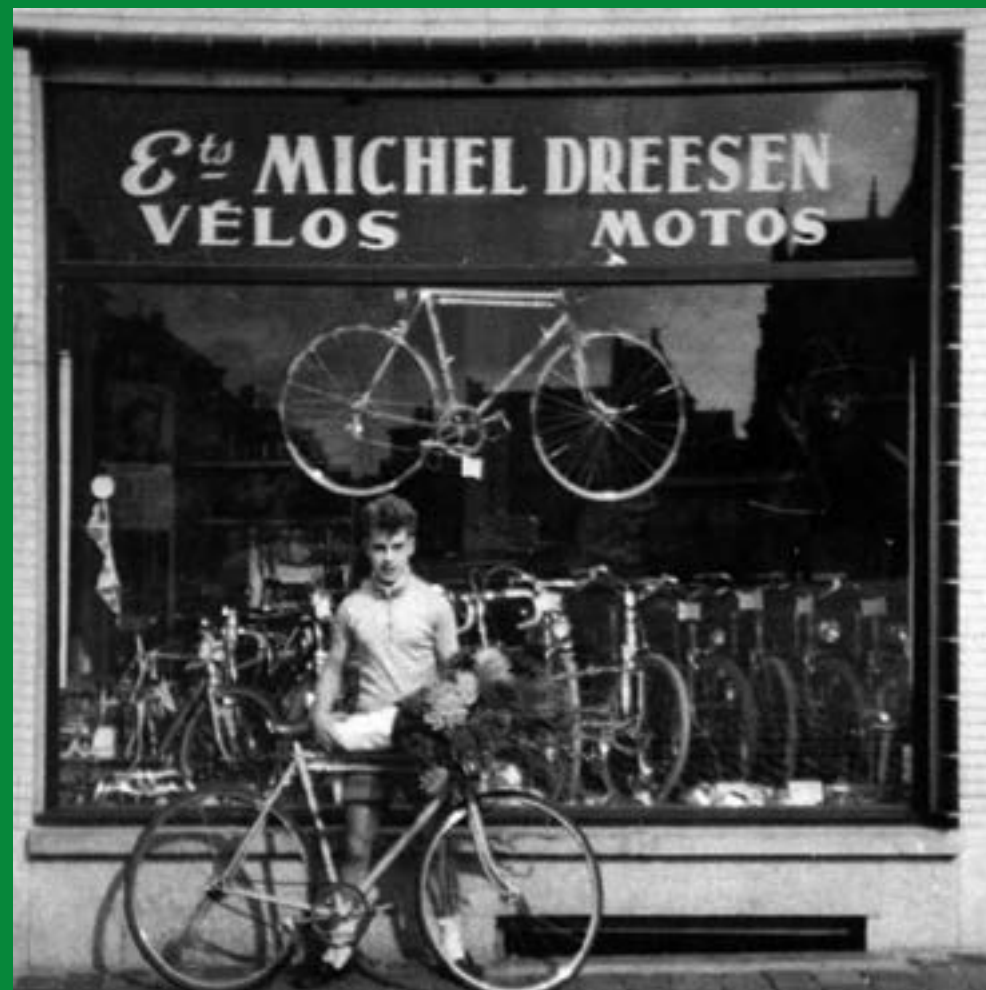
■ Annonce de Vélos Van Hauwaert pour l'Exposition Internationale de Bruxelles 1935, Pavillon du Cycle et de l'Automobile

■ Van Hauwaert's announcement for the World Exhibition Brussels 1935, Pavilion of Bicycles and Automobiles

[KOERS, Museum van de wielersport]



Van Hauwaert, werkplaatsen / ateliers / workplaces
[KOERS, Museum van de wielersport]



Fietsen / Vélos / Bikes Michel Dreesen
[Erfgoedbank Jette, collectie André De Gand]

BRUSSELS BIKES

Camille Van Puymbroeck

sait également en matériel de course. En 1980 ils fermèrent définitivement les portes de leur entreprise où le temps semblait s'être arrêté depuis des années.

Marco Marissa enfin exploitait plusieurs magasins vélo à Auderghem. Il apprit les finesses du métier dans les ateliers du légendaire Marcel Lecomte dit Malec. Marissa prit sa retraite il-y-a quelques années et s'en retourna définitivement dans son pays natal, l'Italie. Son héritage, toutefois, ne fut pas entièrement perdu. Son magasin Chaussée de Wavre reste actif sous le nom de Hot Wheelz. Et nous voilà arrivés au terme de notre randonnée historique à travers Bruxelles.

De nos jours les producteurs vélos bruxellois connaissent un nouvel essor. Vélofabrik arrêta ses activités en 2017 mais assembla des bicyclettes pendant deux ans au cœur même de Bruxelles. La coopérative voulait créer le vélo parfait, adapté à la vie de chaque bruxellois. Tout un chacun était invité à participer au projet en tant que volontaire. " Du vélo par des Ketjes pour des Ketjes".

En ce qui concerne le vélo futuriste, Bruxelles suit le mouvement. Ahooga unit les deux tendances en mettant le vélo électrique pliable sur le marché. Cet engin en aluminium, compact est parfaitement adapté à la vie en ville: léger, facilement manœuvrable, confortable, sûr Un vélo pareil rend la voiture superflue. Et Cowboy gâte les férus d'électronique. Le Cowboy ne se déplace plus à cheval mais sur un engine entièrement automatisé. On enlève la batterie par un simple click, la lumière LED se règle automatiquement et le vélo est entièrement synchronisable avec votre smartphone. Ceci est manifestement l'évolution dernier cri du bicycle bruxellois.



Fietsen / Vélos / Bikes
André De Hoorne
[Momuse]

Not everybody is aware that Brussels is a bike production centre. The production houses which immediately come in mind are Velofabrik, Cowboy and Ahooga. But who were their predecessors?

Let's have a short walk throughout the history of the Brussels Bike.

We go off in Laken (Brussels 1020) in the rue Maria-Christina. Felicien Vervaecke was an ex-professional biker. He won several stages and was crowned "Roi de la Montagne" (King of the Mountains) of the Tour de France 1935. After launching his bike shop in Laken he became the assistant of the cycling club Vélo Club Lakenois, popularly called 'VeeCeel'.

On we go to the bike shop Dreesen in the rue Léon Theodore, Jette (Brussels 1090). The owner, Michel Dreesen, was a mechanic in the mid-sixties and a board Member of the local, highly flourishing, cycle club Jette Sportif.

In the rue des Combatants in Sint-Agatha-Berchem Eduard Teval took over his father's craft. He apprenticed by Arthur Van Genck, the teamleader of Plume Sport.

Roger Spriet was a young Plume Sport rider at the time, originating from the Flanders. In 1966 he joined the professional team Peugeot at the same time as the young Eddy Merckx. Spriet stopped professional cycling that same year and opened his own bike shop in 1970 Obusstraat (rue de l'obus) in Anderlecht (Brussels 1070). But Roger Spriet did not at all deny the bicycle. He became a fervent cycling tourist which kept him in excellent shape and condition. It seems to be a trend for ex-riders to keep up their links with the bicycle.

Adolphe Demol didn't fail the tradition. After his successful career as a rider on the track in the course of the thirties, he started the Van Nevele store.

Near the Anderlecht Gate, close to Plume Sport, bike store Burm was situated. The owners were specialized in bikes for daily use, but with knowledge however of racing materials. The shop closed down in 1980.

And finally we have got Marco Marisa who owned several bicycle shops in Ouderghem (Brussels 1160). He learned the tricks of the trade from legend Marcel Lecomte also called Malec. A couple of years ago Marisa retired and returned to his homeland Italy. His heritage got not completely lost. His store situated Chaussée de Wavre is now known as Hot Wheelz.

Here ends our historical trip.

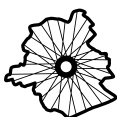
Nowadays Brussels bike production knows a revival. Although Velofabrik stopped its activity in 2017, it had nevertheless been producing bikes for over two years in the very heart of Brussels. The aim of the cooperative was to create a bike perfectly adapted to the life of any city dweller. Everybody could participate in the project as a volunteer. Bikes for dwellers by dwellers.

But the much more futuristic bikes claimed their place in the Brussels bike production landscape as well. Ahooga combines two trends by bringing out electrical folding bicycles. This compact aluminium vehicle is perfectly adapted to city life. Its feels light, safe, nimble, comfortable This kind of bike can replace effectively any car. The technology freaks get spoiled by Cowboy. Nowadays the Cowboy leaves his horse in the stable and travels by a nearly full automatic vehicle. You remove the battery by a simple click, the LED-lighting adapts itself automatically and the entire bike is fully synchronized on your smartphone. No doubt, this is the most recent development in the evolution of the Brussels Bike.



Malec (Marcel Lecomte) met /
avec / with Malec Frame
[New Cyclo Sport]

'Cowboy' fiets / vélo / bike,
expo VELOMUSEUM.brussels





Brusselse fietsen / Vélos bruxellois / Brussels bikes
Expo VELOMUSEUM.brussels [AMVB]



PLUME SPORT

Alain Mouffe

De firma Plume Sport werd in 1937 opgericht door Arthur Van Genck in de Dauwstraat 6 te Anderlecht. Hij kwam als wielrenner uit bij de liefhebbers. Gewend aan het koersgebeuren bleef hij na zijn sportieve carrière verbonden met het wedstrijdenmilieu door zijn activiteiten als bouwer van de Plume Sport fietsen. Voor hij beroepsrenner werd behaalde Robert Lelangue, de latere werkplaatsleider bij Eddy Merckx, zijn eerste zeges onder de kleuren van de Plume Sport ploeg.

In de winkel van Arthur Van Genck vond men de beste uitrustingen en de fietsen van zijn hand waren gestroomlijnd en piekfijn afgewerkt.

Een oud renner verwoordde het zo: 'De hoeken van de fiets waren goed, de maten goed genomen, de zit was perfect'.

De ervaring van Arthur, de faam verworven in de wedstrijdrijden (b.v. met de zege van Ivo Molenaers in de etappe van de Ronde van België met aankomst in Brussel), het voorgestelde materiaal, de kwaliteit en de zorg besteed aan de fietsen zorgden ervoor dat Dauwstraat 6 de place to be werd voor fietsfanaten. Dat waren beroepsrenners, liefhebbers of eenvoudige zondagsrijders uit de hoofdstad maar ook uit Antwerpen, Limburg, Charleroi e.a.

De man uit Couillet, Pino Cerami, dook er vaak op vergezeld door zijn supporters. Maar ook illustere buitenlanders zoals Serge Coppi, Hugo Koblet of Louison Bobet kwamen er over de vloer toen ze bijvoorbeeld in de velodroom van Brussel reden. Arthur huurde er een cabine op jaarbasis.

Zo bouwden Arthur en zijn familie een uitgebreid en trouw cliënteel op.

Het zijn twee evenementen met internationale weerklank die de aura van de Plume Sport fietsen vereeuwigen: de wereldtitel bij de liefhebbers van Emile Van Cauter te Sollingen in 1954 en de groene trui van Willy Planckaert te Parijs in 1966 die toen onder de kleuren van Roméo Smiths reed. Beide zeges werden behaald op Plume Sport fietsen.

Tijdens de jaren van hoogconjunctuur produceerde de firma jaarlijks ongeveer tweehonderd maatkaders. Ze gebruikte de best mogelijke onderdelen die op de markt te vinden waren: Reynolds en Vitus tubes, bindstukken, vorkkronen, pedaalarmen en boxen Agrati, Prugnat, Bocama, Cinelli, Campagnolo, Zeus en Roto.

■ Detail Plume Sport fiets
■ Détail d'un vélo Plume Sport
■ Detail of a Plume Sport bike
[A. Mouffe]

PLUME SPORT

Alain Mouffe

Buiten wedstrijdvaarders leverde de firma ook maatvaarders voor de piste, voor semi koersfietsen of voor wandelfietsen. Deze konden naakt, half gemonteerd of afgewerkt geleverd worden. Het lakken of chromen werd uitgegeven aan onderaannemers uit de Brusselse regio. Het neusje van de zalm op gebied van onderdelen (vooral Campagnolo maar ook Cinelli, Regina, Maillard, Simplex, Spécialités TA, Sturmey Archer enz ...) werden nieuw gemonteerd of als onderdeel verkocht.

Jacques, de zoon van Arthur nam het familiebedrijf over in het begin van de jaren 1970. Hij bouwde gedurende een tiental jaren de vaarders met de dezelfde gekende precisie. Later verkocht hij de Merckx vaarders, vooral Corsa en Super Corsa. In oktober 2016 sloot hij de zaak in de Dauwstraat nummer 6 definitief.



■ Vaantje Plume Sport
■ Fanion Plume Sport
■ Pennon Plume Sport
[A. Mouffe]

Les établissements Plume Sport ont été fondés en 1937 par Arthur Van Genck, au 6 rue de la Rosée à Anderlecht. Coureur en catégorie amateur dans les années 30, il avait été au cœur de la course et il a fait en sorte après sa retraite sportive de rester très lié au milieu de la compétition via son activité de constructeur des Cycles Plume Sport. Une équipe a porté les couleurs Plume Sport pendant plusieurs années; Robert Lelangue, par exemple – qui deviendra plus tard chef d'atelier chez Merckx – a remporté ses premiers succès sous ce maillot avant de passer professionnel.

Son magasin était achalandé des meilleurs équipements et les vélos sortis de l'atelier étaient extrêmement bien coupés et finis.

Comme le disait un ancien coureur amateur, 'les angles de ces vélos étaient bons, les mesures bien prises, tu te trouvais bien dessus'.

L'expérience d'Arthur, la notoriété gagnée en course (comme la victoire d'Ivo Molenaers à l'étape bruxelloise du tour de Belgique 1960), le matériel disponible, la qualité et le soin apporté aux vélos construits et montés au 6 rue de la Rosée en ont fait le repaire et l'un des points de passage favoris de tous les passionnés belges du genre: professionnels, amateurs ou simples quidams, bruxellois bien sûr, mais aussi anversois, limbourgeois, carolorégiens (Pino Cerami le couillitois y venait accompagné de ses tifosi) etc. D'illustres étrangers (Serse Coppi, Hugo Koblet ou Louison Bobet) y passaient également, par exemple lors des compétitions au vélodrome de Bruxelles où Arthur louait une cabine à l'année.

Tout cela a assuré une clientèle nombreuse et fidèle à Arthur et sa famille.

Ce sont néanmoins 2 événements internationaux marquants qui auront pérennisés l'aura des vélos de la marque: le titre de champion du monde amateur décroché par Emile Van Cauter en 1954 à Solingen et le maillot vert ramené à Paris par Willy Planckaert et l'équipe Roméo Smiths au Tour de France 1966, tous 2 remportés sur machines Plume Sport.

Les années fastes, la maison produisait environ deux cent cadres sur mesure par an. Elle utilisait les meilleurs composants disponibles sur le marché: les tubes Reynolds et Vitus, les raccords, couronnes de fourche, pattes et boîtes de péda-



PLUME SPORT

Alain Mouffe

lier Agrati, Prugnat, Bocama, Cinelli, Campagnolo, Zeus, Roto.

En dehors des cadres de course, elle pouvait aussi fournir sur-mesure des cadres piste, demi-course ou de randonnées, soit nus, soit en demi-montage, soit complètement montés. Elle sous-traitait en région bruxelloise l'émaillage et le chromage.

Tous les périphériques dernier cri (principalement Campagnolo, mais aussi Cinelli, Regina, Maillard, Simplex, Spécialités TA, Sturmey Archer, etc) étaient disponibles en première monte ou au détail.

Jacques, le fils d'Arthur, avait repris l'entreprise familiale au début des années 70 et poursuivi avec la même méticulosité la construction des cadres sur-mesure pendant une bonne dizaine d'années. Il a ensuite vendu les cadres Merckx principalement Corsa et Super Corsa.

Il a définitivement fermé les portes du 6 rue de la Rosée en octobre 2016.



Plume Sport atelier / at elier / workplace
[Aureochrome]

The plant Plume Sport was set up in 1937 by Arthur Van Genck in Anderlecht at the Rue de la Ros ee number 6. Arthur was an amateur racer in the course of the thirties. After his sporting career spent in the heart of cycling races he kept up with the competition as manufacturer of the Plume Sport bikes.

Before becoming a professional, Robert Lelangue the later plant chief at the Eddy Merckx factory, won his first races under the Plume Sport banner.

In Arthur's store the finest equipment was available and his bikes were super streamlined and well finished.

A previous racer stated: 'The angles of the bike were correct, measures well taken and the seat was comfortable.'

Arthur's experience, the fame gathered in races (such as the victory of Yvo Molenaers of a Round of Belgium stage ending in Brussels), the available material, the quality and the highly finished bicycles, made of the Rue de la Ros ee number 6 the place to be for all passionate riders: professionals, amateurs or simply excursionists. They came from everywhere, from Brussels of course but also from Antwerpen, Limburg, Charleroi a.o. Pino Cerami, for instance, came with his fans from Couillet. Famous foreign champs like Serge Coppi, Hugo Koblet or Louison Bobet regularly passed by when racing at the Brussels velodrome for instance. Arthur hired a cabin annually there.

Gradually Arthur and his family could relay on an ever increasing number of faithful customers.

But two major events really immortalized the Plume Sport bikes. The first one took place in Sollingen in 1954 where Emile Van Cauter became world champion of the amateurs. The second one was the Maillot Vert of the Tour de France 1966 won by Willy Planckaert. Both racers rode Plume Sport bikes.

In good periods the plant outed yearly more than two hundred size frames. The best available materials were being used: tubes Reynolds and Vitus, fittings, fork crowns, pedal sets, crank arms and box Agrati, Prugnat, Bocama, Cinelli, Campagnolo, Zeus, Roto.

Besides racing frames, size frames for velodrome races, semi-racing bikes and city bikes were available either bare, half finished or fully finished. The chrome



and lacquering were left to sub-contractors. The latest up to date parts (mainly Campagnolo, as well as Cinelly, Regina, Maillard, Simplex, Spécialités TA, Sturmey Archer ...) were fitted on new bikes or were retail available.

In the course of the early seventies Jacques, Arthur's son, took over the family concern. He kept building his size frames with the same thoroughness as before for another ten years. Later on he started selling the Merckx frames, Corsa but mainly Super Corsa.

October 2016 he definitively closed doors at Rue de la Rosée number six.



- Publiciteit voor Plume Sport
- Publicité Plume Sport
- Advertisement Plume Sport [Reflex City]

- Jean Aerts in de velodroom op een Plume Sport fiets
- Jean Aerts au velodrome sur vélo Plume Sport
- Jean Aerts on the velodrome, riding a Plume Sport bike [A. Mouffe]



DE TERUGKEER VAN DE FIETS: 30 JAAR FIETSBELEID IN BRUSSEL

Frederik Depoortere

Na de Tweede Wereldoorlog verdween de fiets als vervoermiddel uit het Brusselse straatbeeld. Waar in 1960 nog iets meer dan 6% van de verplaatsingen met de fiets gebeurde, daalde dit de volgende jaren tot ongeveer 0 eind jaren tachtig. Nochtans zijn de kiemen van de revival al iets eerder opgedoken: oprichting van de Gracq in 1974, met een groot fietsfeest op het Vossenplein, surfend op een golf van milieubewustzijn die ontstaat rond de tijd van de oliecrisis.

De eerste schuchtere nieuwe fietspaden na de afbraak van de jaren zestig vinden we begin jaren tachtig op de Lambermontlaan of de Dunantlaan. Een eerste 'commissie tweewielers' ziet het licht, maar van een echt beleid is niet echt sprake en het aantal fietsers blijft afnemen, terwijl de stadsvlucht verdergaat.

Wanneer het Brussels Gewest in 1989 zélf het mobiliteitsbeleid in handen neemt, wordt eindelijk een kentering ingezet. In nieuwe projecten is plaats voor trambeddingen en meer aandacht voor duurzame mobiliteit. Een eerste fietsambtenaar wordt aangesteld in 1991.

Pro Velo wordt opgericht in 1992 en voert zijn eerste studies uit, bijvoorbeeld het vastleggen van de tracés van het Gewestelijke Fietsrouten netwerk.

In 1995 wordt voor het eerst Dring Dring georganiseerd, het jaarlijkse fietsfeest in het Jubelpark dat op zijn hoogtepunt duizenden mensen aantrekt. Door middel van gegidste fietstochten worden Brusselaars opnieuw vertrouwd gemaakt met de charmes van hun Gewest.

De eerste straat met Beperkt Eénrichtingsverkeer ziet ook het licht rond deze tijd. Het is nog wachten tot 1998 vooraleer de eerste fietsroute daadwerkelijk wordt gerealiseerd (Centraal Station – Kraainem, GFR 2). GFR 6 en 4 volgen in 2002. Vanaf 1998 telt Pro Velo ook de Brusselse fietspopulatie op 16 kruispunten (later 26). Op deze manier ontstaat een unieke database waar andere steden jaloers op zijn! Het 'fietsobservatorium' registreert vanaf dan een quasi jaarlijkse stijging van het aantal fietsers met ca 13%, die tot op vandaag aanhoudt.

In 1998 wordt in Brussel ook voor het eerst een Critical Mass georganiseerd, naar het voorbeeld van San Francisco. Deze 20e verjaardag werd dit jaar herdacht met een nationale actie met bijna 2000 deelnemers. Pro Velo zet ook vanaf het begin in op fietseducatie op school en het fietsbrevet

dat daarna wordt ontwikkeld met test in het echte verkeer, wordt al gauw een Europese standaard.

In 2003 wordt het symbolische fietspad op de Wetstraat ingehuldigd. Waar vóór de werken 60 fietsers zich per uur door de chaos wurmden, was dit na één jaar al het dubbele. Vandaag passeren hier soms 900 fietsers per uur tijdens de spits, en blijkt het fietspad dat in 2003 revolutionair was, een serieus maatje te klein.

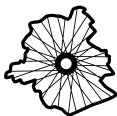
In 2004 wordt voor het eerst een volwaardig fietsactieplan goedgekeurd dat zich op alle aspecten van het fietsbeleid focust: infrastructuur, educatie, promotie en monitoring. Een fietsmanager wordt aangesteld bij het Gewest. Het eerste fietspunt opent aan Noord in 2006, kort daarna gevolgd door Centraal en Luxemburg. Er worden kilometers fietspad en suggestiestrook gecreëerd, door een wijziging van de wegcode worden fietsers ook toegelaten op busbanen. Het beperkt éénrichtingsverkeer wordt in 2004 verplicht en vanaf 2007 is de regel quasi algemeen in het Gewest.

Deze eenvoudige ingrepen zorgen voor een grotere doorwaadbaarheid van de wijken en een grotere zichtbaarheid.

In 2007 en 2008 wordt er zelfs op de snelweg gefietst bij BicyCity, dat 10.000 mensen op de fiets krijgt. Kroon op het werk van de legislatuur is in 2009 de organisatie van de internationale fietsconferentie Velo-City in Tour & Taxis.

In 2009 start ook het Brusselse deelfietsensysteem Villo. In 2011 volgt een tweede fietsplan en wordt werk gemaakt van het hardere werk: verminderen van autocapaciteiten op enkel grote assen zoals de Poincarélaan en de Albertlaan. De draad van het fietsrouten netwerk wordt terug opgenomen, met de afwerking van route 5 maar vooral met het versneld bewegwijzeren van het netwerk vanaf 2012. In datzelfde jaar slaat het Gewest de handen in elkaar met de Provincie Vlaams-Brabant en het Vlaamse Gewest om een intergewestelijk 'fietsostradenetwerk' te ontwikkelen, het zogenaamde FietsGEN. Ook volgen de eerste 'rechtsaf-door-rood'-bordjes en de eerste fietsstraat.

In 2014 wordt dan een heus 'fietspadenplan' door de Regering gejaagd met daarin o.a. fietspaden op de Kleine Ring, de Middenring, De Rooseveltlaan, goed voor in totaal 80 km nieuwe infrastructuur die de volgende jaren moet worden gebouwd.



De voetgangerszone die in 2015 in het centrum het licht ziet is potentieel een game-changer voor de mobiliteit in Brussel. Het aantal fietsers stijgt in Brussel een stuk sneller dan in vergelijkbare steden (die eveneens van nul moesten opnieuw beginnen: Parijs, Londen, Lyon, Bordeaux, Genève, ...). Het lijkt onvermijdelijk dat Brussel opnieuw een fietsstad aan het worden is, zeker nu ook het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan GoodMove de fiets als dé hefboom beschouwt om het verkeer in Brussel te verduurzamen.



Bike for Brussels, logo [Brussel Mobiliteit]

LE RETOUR DE LA BICYCLETTE: 30 ANS DE GESTION CYCLISTE À BRUXELLES

Frederik Depoortere

Après la Deuxième Guerre Mondiale le vélo disparut comme moyen de locomotion des rues bruxelloises. Alors qu'en 1960 environ 6% des déplacements se firent à vélo, ce chiffre chuta fin des années quarantevingt au point de friser le zéro. Pourtant un peu plus tôt les germes d'un renouveau pointaient déjà: création du GRAQ en 1974 soulignée par une grande fête vélo Place du Jeu de Balle ainsi qu'une conscientisation environnementale nouvelle générée par la crise du pétrole.

Dès les années quatre-vingt de timides tendances de remise en usage des pistes cyclables, supprimées dans les années soixante, sont notées; principalement le long des avenues Lambermont et Dumont. Une première 'Commission Bicycles' voit le jour, mais on ne peut pas vraiment parler de réelle gestion. Et ce pendant que le nombre de cyclistes continue à diminuer et que la ville à se vider.

Lorsque la Région Bruxelloise prend, en 1989, la gestion de la mobilité en main le renouveau est enfin engagé. L'attention se porte sur les lignes de tram en site propre et à une mobilité durable. Un premier 'Fonctionnaire Vélo' est mis en place en 1991.

Pro Vélo est fondé en 1992 et réalise ses premières études concernant entre autres l'établissement du Réseau Pistes Cyclables Régionale.

En 1995 'Dring Dring' est organisé pour la première fois, une fête annuelle qui son apogée attire des milliers de personnes au Cinquantenaire. Par des excursions guidées les bruxellois redécouvrent les charmes de leur région.

Vers la même époque on note la mise en sens unique limitée d'une première rue.

Ce n'est qu'en 1998 que la première route vélo devient réalité (Groenendael – Kraainem RVV2). RVV6 et RVV4 suivent en 2002. (Route Vélo Vert).

A partir de 1998 Pro Vélo dénombre la population cycliste bruxelloise sur 16 croisements/points de contrôle, il y en aura 20 plus tard. Des informations uniques, d'ailleurs jalosées par d'autres villes, se trouvent ainsi rassemblées. A partir de ce moment l'Observatoire Vélo enregistre un accroissement annuel cycliste par ca 13%. Accroissement qui se maintient jusqu'à nos jours.



A l'instar de San Francisco on organise pour la première fois en 1998 un Critical Mass à Bruxelles. Cette année son 20ème anniversaire fut commémoré par une action nationale qui attira plus de 2000 participants.

Dès ses débuts Pro Vélo mise sur l'éducation cycliste à l'école, plus tard lié au 'Brevet Vélo' avec test dans la circulation réelle et bientôt considéré comme standard européen.

En 2003 la piste cyclable symbolique de la rue de la Loi est inaugurée. Alors qu'avant les travaux 60 cyclistes/heure se frayaient un chemin au travers d'une circulation chaotique, ce chiffre fut doublé après un an.

De nos jours on dénombre un passage de 900 cyclistes/heure aux heures de pointe et la piste cyclable considérée comme révolutionnaire en 2003 s'avère être insuffisante actuellement.

En 2004 on installe le premier point d'action vélo qui regroupe tous les aspects de la gestion bicycle: infrastructure, éducation, promotion et monitoring. Un manager vélo est désigné à la Région. Un premier point vélo ouvre Gare du Nord en 2006, suivi de près par les Gares Centrale et du Luxembourg. On crée des kilomètres de pistes cyclables ainsi que des bandes cyclistes suggérées. Une modification au code de la route permet aux cyclistes d'emprunter les 'sites bus'. A partir de 2004 le sens unique limité est imposé et se trouve généralisé dans la région à partir de 2007. Ces interventions assurent une fluidité de circulation dans les quartiers et une visibilité accrue. En 2007 et 2008 quelque 10.000 cyclistes répondent à l'invitation de BicyCitu d' emprunter l'autoroute. La cerise sur le gâteau de la législation est l'organisation de la Conférence Internationale Vélo à Tour et Taxis.

En 2009 le système 'Partage Vélo' démarre.

En 2011 un plan vélo plus élaboré est développé: diminution de la capacité voitures le long de quelques axes importants tels que l'avenue Poincaré et l'avenue Albert. On remet le réseau cycliste sur le métier. La route 5 se trouve finalisée mais on accélère surtout la signalisation du réseau à partir de 2012. La même année la Région joint ses efforts à ceux de Vlaams Brabant et du Vlaams Gewest pour le développement d'un réseau d'autostrades cyclistes interrégionale appelé 'FietsGEN'.

A la même époque on note également les premiers panneaux 'right-by-red' ainsi que la première 'rue vélo'.

En 2014 un réel 'Plan Pistes Cyclables' est forcé au sein du gouvernement avec des pistes prévues le long de la Petite Ceinture, la Ceinture Moyenne et l'avenue Roosevelt. Au total quelque 80 km d'infrastructure nouvelle à réaliser les années suivantes.

La zone piétonnière qui est instaurée dans le centre s'avère être un changeur de jeu dans le domaine de la mobilité à Bruxelles. Le nombre de cyclistes augmente de manière bien plus spectaculaire que dans des villes similaires qui doivent eux aussi commencer à partir de zéro: Paris, Lyon, Bordeaux, Genève, Londres.

C'est l'évidence même, Bruxelles redevient une ville cycliste. D'autant plus que le Plan de Mobilité Régionale 'Good Move' avance le vélo comme levier de développement d'une circulation durable à Bruxelles.

[Critical Mass Brussels, 2018]



THE RETURN OF THE BIKE: 30 YEARS OF BIKING POLICY IN BRUSSELS

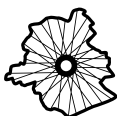
Frederik Depoortere

After the Second World War the bike disappeared from the Brussels street scene as a transport vehicle. Six percent of all transport was done by bike in 1960 and gradually dwindled away to drop to nearly zero percent at the end of the eighties. A little earlier, however, we noticed some revival germs: the foundation of the GRACQ in 1974, a large bike event on the Vossenplein in the heart of the town and the birth of an environmental awareness arisen at the time by the oil crisis. Timid attempts were made in the eighties to re-built the cycling lanes which had been broken up in the sixties: Lambermont- and the Dunantlaan. A first 'Bicycle Commission' is created but a straight to the point policy still fails. The number of cyclists was still diminishing and people kept fleeing the town.

When in 1989 Brussels Region decides to take the mobility matters in its own hands, a reversal generates. New projects made room for tram bedding and sustainable mobility. A first civil servant for cycling matters is appointed in 1991. Pro Velo is founded and leads its first investigations. It fixes for example the routes of the Regional Cycling Network. In 1995 Dring Dring is organized for the first time. This annual activity draws thousands of people to the Jubelpark (Cinquantenaire). On guided cycling tours the citizens discover or rediscover the charm of their region. In the same time the first street with 'Limited Way Traffic' opens.

We will have to wait till 1998 before the first cycling route becomes a reality (Central Station – Kraainem, (Green Cycling route 2). GCR 6 and 4 follow in 2002. From 1998 on Pro Velo registers the Brussels cycling population at 16 crossroads (later at 26). It leads to a unique database, envied by other cities. This 'cycling observatory' registers an annual increase of bikers by approx. 13%, increase which keeps going on.

In 1998 a first Critical Mass is organized, following the example of San Francisco. This year its 20th anniversary was commemorated in presence of a large audience (more than 2000 people). Pro Velo invests from the very beginning in cycling education at school. A bike license linked to a real traffic test is being developed and becomes quickly European standard.



In 2003 the symbolic cycling path of the Wetstraat is inaugurated. Before the works a 60 cyclists/hour made their way through an often chaotic traffic and a year later their number had doubled. Nowadays we often register more than 900 bikers/hour at peak times. As a conclusion we may say that the cycling path considered revolutionary in 2003 has now grown too small.

In 2004 a suitable Cycling Action Plan is approved. It considers every aspect of the cycling policy: infrastructure, education, monitoring and promotion. A cycling manager is appointed to the region. The first cycle point opens North Station, soon followed by Central- and Luxemburg stations. Kilometers of cycling path are laid and a suggestion lane is created. By a change of the Highway Code bikers are allowed on bus lanes.

The Limited Way Traffic gets obligated in 2004 and is generalized in the Region by 2008. These small interventions render traffic more fluid in the districts and ensure a better visibility. BicyCity gathers 10.000 people and rides on the highway in 2007 and 2008. The organization of the International Cycling Conference Velo City in Turn and Taxis meant the icing on the cake to the legislature.

In 2009 the Brussels Bike Sharing System, Villo, is launched, followed by a new cycling plan in 2011. Work was made of harder surgery: the decrease of car capacity along broad axes such as Poincaré- and Albert lanes. The Cycling Route Network is picked up where it had been left. Route 5 gets finalized and the accelerated signage of the network is realized.

In 2012 Brussels Region, the province of Vlaams-Brabant and the Vlaamse Gewest join efforts to develop an interregional 'Fietsostrade Network', the so called FietsGEN.

The first 'Right On Red' sign boards and the first cycle street are a fact in 2012.

In 2014 the government pushes through a real 'Cycling Plan'. We note among others: cycling paths along the Kleine Ring, the Midden Ring and the Rooseveltlaan. This represents a global 80 kilometre of infrastructure to be built in the course of the following years. The pedestrian zone enters the heart of the city in 2015. It was a real game-changer to the mobility patterns in Brussels.

The number of bikes increases a lot quicker in our Capital than in comparable other cities which also had to start anew (Paris, London, Bordeaux, Lyon, Genève ...) For sure Brussels is developing again as a cycling city, especially now that the new Regional Mobility Plan, Good Move, considers the bike as the tool come to a still more sustainable traffic.

COLOFON

Zesmaandelijks tijdschrift van het Archief en Museum voor het Vlaams leven te Brussel vzw

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Erwin Eysackers, Arduinkaai 28, 1000 Brussel

EINDREDACTIE

Mike Carremans

REDACTIE

Kathleen De Blauwe, Ann Mares, Frank Vanhaecke, Mike Carremans

MEDEWERKERS AAN DIT NUMMER

Mike Carremans, Kathleen De Blauwe, Fredrik Depoortere, Els Flour, Alain Mouffe, Camille Van Puymbroeck

VERTALING

Luc Collin

REDACTIEADRES

Arduinkaai 28 1000 Brussel | arduin@amvb.be

VORMGEVING

L-INK

DRUK

Cassochrome

ISSN

1784-3111

ABONNEMENT

op *Arduin* en @rduin: € 20,00

Losse nummers *Arduin*: € 15,00

KBC: 433-1062071-43 | BIC: KREDBEBB | IBAN: BE66 4331 0620 7143

Het AMVB tracht de wettelijke voorschriften inzake auteursrecht toe te passen. Instellingen en personen kunnen contact opnemen met de redactie indien zij menen rechten te kunnen laten gelden.

AMVB

Arduinkaai 28, 1000 Brussel | tel: 02 209 06 01 | fax: 02 502 83 21 | www.amvb.be

Algemeen: info@amvb.be

Directie: ann.mares@amvb.be

Archief: frederik.geysen@amvb.be, jens.bertels@amvb.be

Publiekswerking: kathleen.deblauwe@amvb.be

Arduin: arduin@amvb.be (redactionele vragen en opmerkingen)

De leeszaal van het AMVB is gedurende de weekdays toegankelijk van 9.00 tot 16.00 uur en op afspraak, gesloten tijdens het weekend en op feestdagen.