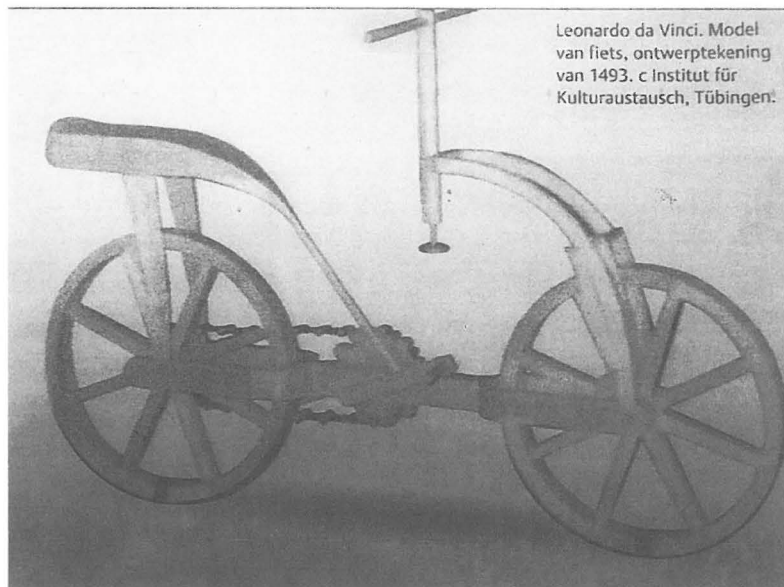


## DE VIJF OOSTENDSE WIELERPISTES

door Gerard DANIELS

### 1. WAT VOORAFGING:

Renners rijden tegenwoordig op lichte (7kg) loslopende fietsen. Dit is niet altijd zo geweest. Daarom is het boeiend even na te gaan hoe de fiets eigenlijk ontstaan is en geleidelijk tot zijn huidige vorm gegroeid. En wat een revolutie dit heeft teweeggebracht in het bewegingspatroon van onze voorouders die alle verplaatsingen te voet of met paard en kar moesten afleggen. Men heeft een schets teruggevonden van de befaamde schilder-beeldhouwer LEONARDO DA VINCI (ca 1500) waarin hij een soort fiets tekent met pedalen en ketting maar nog zonder draaiend stuur. Verschillende experimenten werden nadien door anderen opgezet maar verdwenen even snel weer van het toneel. Zo ondernam MICHAEL KASLER (1761) een tocht van Brainsdorf naar Breda (2km) met een vehikel op twee wielen. Zijn maaksel kon niet gestuurd worden en woog liefst 125kg. Bij elke bocht van de weg moest het opgetild worden om van richting te veranderen !



Loopfiets door Leonardo da Vinci. Er ontbrak een draaiend stuur en het zou nog 300 jaar duren eer dat werd uitgevonden om de fiets bruikbaar te maken

De eigenlijke doorbraak van de huidige fiets gebeurde door de eigenzinnige baron DRAIS VON SAUERBRON (1817) die een houten loopfiets in mekaar timmerde met ditmaal wel een beweegbaar stuur. Het woog weliswaar nog 50kg maar hij liep er toch mee, naar eigen zeggen, van Leipzig naar Dresden (111km) in 7u of bijna 16km/u. Daarna volgde de evolutie in versneld tempo. Er werden pedalen aangebracht (MAC MILLAN, 1842), de ijzeren ring op de houten velgen werd vervangen door rubberen fietsbanden (DUNLOP, 1888), de houten constructie werd verlaten voor een lichter ijzeren kader (ca. 20kg), een primitief versnellingsstelsel vergemakkelijkte de pedaalslag (SACHS, 1900).

Om zijn fietsontwerp verder te ontwikkelen en verbeteren had baron VON SAUERBRON natuurlijk geld nodig en dat kon slechts gebeuren als hij ook zijn loopfietsen kon verkopen. De beste reclame hiervoor bestond erin de kopers te overtuigen van de prestaties die met zo'n vehikel konden worden verwezenlijkt. Hieruit is tenslotte de wielersport geboren. Oorspronkelijk bleef het een individuele bedoening. Men trachtte tegenover de samengetroepen menigte een afstand zo snel mogelijk af te leggen. En de baron beet wederom

de spits af. Op 12 juli 1817 overbrugde hij onder massale belangstelling in 1 uur de afstand van Mannheim naar Schetzingen (14,4km). Dit betekende eigenlijk het eerste uurrecord !

Het voorval liep als een lopend vuurtje door gans Europa. Reeds op 5 april 1818 werd in de Jardin du Luxembourg te Parijs de eerste officiële wedstrijd ingericht. Iedereen mocht proberen de snelste tijd neer te zetten over een afstand van 576m of wat gezien kan worden als de eerste individuele tijdrit.

Stilaan kwam de idee bovendien om een wedstrijd tegen tegenstanders te organiseren. En wat lag meer voor de hand dan daarvoor een paard uit te kiezen. Immers tot dan toe had men langere afstanden steeds met paarden afgelegd. Op 20 april 1829 werd te München de eerste meeting georganiseerd over 4500m. Winnaar werd.....het paard. In 1939 zou wereldkampioen POESKE SCHERENS deze proef overdoen en winnaar werd.....POESKE SCHERENS !

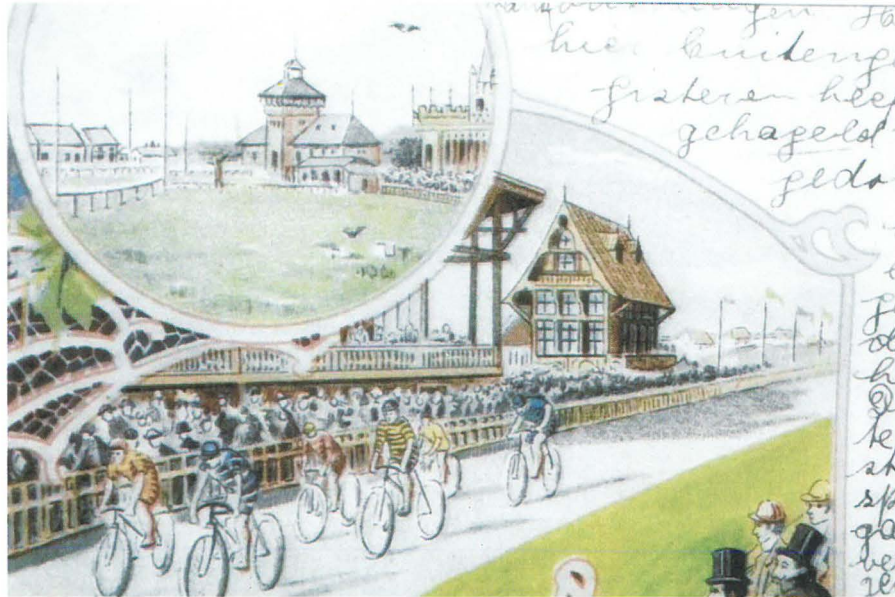
Het zou nog vele jaren duren tot de echte koersen het daglicht zagen. Op 3 mei 1888 greep in het park Saint-Cloud (Parijs) de eerste officiële wedstrijd tussen twee renners plaats over 1200m met als winnaar JAMES MOORE. De vonk sloeg meteen in de pan en in plaats van 2 renners werden er meerdere in lijn gezet (ontstaan van wegwedstrijden ). Op 7 november 1889 noteerde een wedstrijd van Parijs naar Rouen (123km) reeds 197 deelnemers met als winnaar terug de Engelsman JAMES MOORE.

Maar niet alleen op de weg werd gereden. Primitieve wielerpistes werden aangelegd waar renners rondjes reden zodat de toeschouwers de ganse wedstrijd van nabij konden volgen. Een eerste zesdaagse werd reeds in 1879 te New York ingericht. Omdat de toeschouwers vooral spektakel verwachtten, voorzagen de organisatoren de renners van allerlei drankjes om hen te stimuleren. De Fransen waren verzot op cafeïne, de Belgen zogen suiker in ether gedrenkt, de Amerikanen lieten hun voorkeur blijken voor cocaïne terwijl de sprinters niets minder dan nitroglycerine (basisstof voor bommen) naar binnen werkten. Het werd een explosieve zesdaagse! Ook in Europa werden wielerpistes aangelegd. Zo werd de eerste Europese zesdaagse ingericht te Berlijn in 1897.

In al die wielergekte tijdens het laatste kwartaal van de 19° eeuw kon ook Oostende niet achterblijven. Met het opkomend toerisme ontstond natuurlijk de drang naar sport- en ontspanningsmogelijkheden. En een wielerpiste was daar een in het oog springend reclamebord voor.

## **2. EERSTE WIELERPISTE.**

Sinds het wegvallen van de stadsmuren waarbinnen Oostende geprangd zat (1860), lag een onbebouwde vlakte naar Mariakerke toe totaal open. Het groeiend toerisme vereiste natuurlijk ook de nodige ontspanningsmogelijkheden en hiervan werd door het stadsbestuur werk gemaakt. Vermelden wij dat de toen aanwezige toeristen vooral tot de hogere sociale klasse behoorden en alle initiatieven vooral hierop gericht waren. De zeedijk werd uitgebouwd en het Leopoldpark aangelegd (1865). Verderop in de open vlakte naar het westen toe zag een indrukwekkende hippodroom het levenslicht (1883). Onder massale belangstelling kwamen de beste paarden van Europa hier mekaar bekampen. Op die hippodroom werden ook autokoersen ingericht en polotornooien. Middenin verrees een kasteelachtig gebouw (1899) waar aan duifschieten werd gedaan. Dichterbij, tussen stad en hippodroom, kwam een lunapark waar, naast andere activiteiten, ook in een rolschaatspiste was voorzien. De wielergekte van die dagen kon natuurlijk niet over het hoofd worden gezien en werd voorwerp van levendige gesprekken. Met al die activiteiten op één plaats geconcentreerd werd eigenlijk het eerste 'Sportpark van Oostende' gerealiseerd waar diverse competities konden plaatsgrijpen.



Eerste wielerpiste (1895-1901) met tribune en paviljoentje. In de cirkel er boven hippodroom en duifschieten (verzameling Raymond DILLEN)

De veelbesproken wielerpiste kwam er uiteindelijk op initiatief van enkele plaatselijke ondernemers. Het stadsbestuur stelde op hun vraag de nog vrije gronden ten zuidoosten van de hippodroom ter beschikking, gelegen tussen de huidige Sportstraat en het tramdepot. De plannen werden getekend door Oostends architect ANTOINE DUJARDIN. Het overbodige losse zand na de nivellering van de hippodroom, dat daar opgeslagen lag, werd nu aangewend voor de wielerpiste. Bovenop kwam een cementen afwerking en rondom een houten afsluiting om niet-betalende toeschouwers buiten te houden. Het elitair publiek kon plaats nemen op een kleine tribune en de gewone man rond de renbaan zelf. Naast de tribune stond een paviljoentje als kleedkamer en materiaallokaal. Op het middenplein waren mogelijkheden voor lawn-tennis, cricket en voetbal. Het geheel werd geklaard in 42 dagen. Op 4 juli 1895 werd de 'Société Anonyme du Vélodrome d'Ostende' gesticht en officieel bij de notaris vastgelegd om voor de organisatie van meetings in te staan, onder toezicht van koersdirecteur CHARLES CRAEYNINCKX. De gebroeders CHARLES en EDOUARD FEYS, als gewiekste zakenlui, vervulde het plaatje door de bouw van een bij het wielrennen onontbeerlijk café (1898) met de toepasselijke naam "Brasserie du Vélodrome". Deze was gelegen langs de toegangsweg die rechtstreeks uitgaaf op de piste en als Velodroomstraat door het leven ging

Op 14 juli 1895 werd de velodroom voor het eerst in gebruik genomen. De opening trok tal van toen reeds gekende renners aan, o.a. Europees kampioen ROBERT PROTIN, renners uit Frankrijk, Engeland en Oostenrijk, naast Belgische concurrenten (o.a. uit de eerste oostendse wielersclub "Ostend Rapid Club"). Het programma omvatte: handicap, scratch, snelste baanronde en tandem-rennen.

Het oorspronkelijk succes van de meetings kon echter niet lang volgehouden worden. Oorzaak was zeker de bouwwoede die de expansie van Oostende naar die zijde kenmerkte en de gronden van de wielerpiste constant bedreigde (bekijk de nu nog bestaande huizen uit die periode die de bouwdatum van 1900 tot 1905 in hun geveltop dragen). Reeds eind 1901 werd de uitbatende société ontbonden en de infrastructuur (tribune, paviljoen) openbaar verkocht. De restanten van de piste bleven er verloederd achter. De eerste wereldoorlog (1914-18) deed er nog een schep bovenop. Het nabijgelegen lunapark werd door de Duitsers volgepropt met hun munitie-voorraad. Op 21 december 1914 ontplofte echter dat goedje en ook de ruïne van de velodroom deelde in de brokken. Na de oorlog werd de Eduard De

Cuypersstraat dwars door de terreinen getrokken en de aanliggende gronden verkaveld. Dat was de doodsteek van het kortstondig bestaan van Oostendes eerste wielerpiste. Alleen de namen sportstraat (toegang verschaffend tot het ganse sportpark), velodroomstraat (uitgevend op de wielerpiste), en Wellingtonstraat (leidend naar Wellington-hippodroom) herinneren nog aan dit verleden.

### 3. TWEEDE WIELERPISTE.

Wie het grondplan van het Maria Hendrikapark (bosje) bekijkt, ziet een krans van drie vijvers met meestal grillige oevers en omzoomd door een smal wandelpad. Behalve één vijver (spiegelmeer) die in een preciese ovalen vorm werd gegoten met strakke oever en volledig door een breed rijpad omringd met daarrond een dikke ondoordringbare haag om het geheel volledig af te sluiten. Dit is natuurlijk niet toevallig zo uitgevallen zoals de twee andere vijvers wel die overblijfselen zijn van de ringgracht rond de stad. Het spiegelmeer werd speciaal ontworpen als wielerpiste (1897) in de vorm en met een baanlengte (ca. 500m) zoals destijds gebruikelijk was voor openbare wielerveerbanen. Eigenlijk was dit een copie van een gelijkaardige verwezenlijking in het Bois de Boulogne nabij Parijs waaraan ook ons bosje zijn naam had ontleend. Op de gemeenteraad van 7 juni 1892 werd de titel echter omgedoopt tot Maria Hendrikapark.



Grondplan van Maria-Hendrikapark met spiegelmeer als tweede piste (1897-1914)

De idee van een wielerpiste kwam van koning LEOPOLD II die gronden aan de stad had geschonken om het park uit te breiden en dus ook zijn inspraak over de inrichting ervan kreeg. Zijn bedoeling was om de toeristen, bij winderig weer op het strand, langs de Koninginnelaan naar en in het beschuttende bos te laten wandelen en fietsen (zie de hype van die tijd).

LEOPOLD II was niet alleen een urbanist maar, minder gekend, een echte wielervriend. Toen het eerste Belgisch kampioenschap (1884) ingericht werd op de zeedijk in onze stad, kwam hij speciaal vanuit Brussel overgewaaid om het spektakel te zien. Ook andere wedstrijden ging hij graag bijwonen om zich tussen de renners te bewegen. De winnaar van de eerste Parijs-Brussel (12 aug. 1893), de eenvoudige metser ANDRE HENRY (400km in 19,50u), werd zelfs op het koninklijk paleis ontvangen waar anders alleen hoge omes over de vloer kwamen. Het stadsbestuur, zijn interesse voor de fiets kennende, schonk hem daarom een driewieler (een bejaarde koning met de fiets leren rijden op een tweewieler, werd te gevaarlijk geacht) waarmee hij graag op de zeedijk toerde terwijl in zijn garage drie auto's met chauffeur werkloos stonden te wachten.

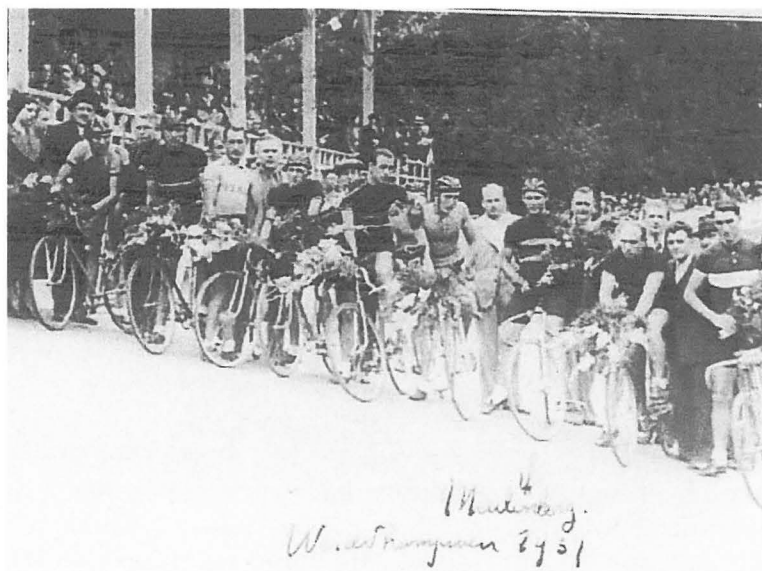
De wielerpiste rond het spiegelmeer werd in kaart gebracht door de Franse architecte ELLIE LAINE. Zij had wel de lengte en de vorm van een normale piste uit die tijd maar geen speciale ondergrond. Het bleef aangestampte aarde, bedekt met kiezelsteentjes, waar oneffenheden naar best vermogen weggewerkt werden. De breedte mat ruim voldoende om een peloton renners op te vangen. Vaste tribune of kleedkamers ontbraken maar een café hoorde er wel bij, Armenonville getiteld. Het kreeg die naam naar zijn homologoog in het Bois de Boulogne te Parijs.

De piste bleef actief tot 1914. Er grepen talrijke wedstrijden plaats over alle disciplines heen. In 1912 werden in de zomermaanden zelfs vijf wedstrijddagen genoteerd. Vooral de aankomst van koersen van stad tot stad kenden er een massaal succes. Het verloop van deze klassiekers kon door de sportliefhebbers immers niet worden gevolgd (geen radio, geen TV) en de koersen werden naar een wielersbaan geleid waar nog plaatselijke ronden moesten worden afgelegd zodat het publiek toch het eindspektakel van dichtbij kon meebelevén. Zo werd de laatste vooroorlogse editie van de 'Omloop van de zee-kust' op 26 april 1914 beslist op de piste rond het spiegelmeer waar de renners nog drie ronden moesten afleggen. Winnaar werd de man uit Koekelare, JULES VAN HEVEL, die later nog furore zou maken. Na zijn carrière woonde hij in de Nijverheidstraat te Oostende waar hij een groothandel in fietsbanden opstartte. Als kind, in dezelfde wijk opgroeiend, zie ik hem nog door de straat stappen met een bundel banden rond de arm om de bestelling bij een fietsverkoper af te handelen.

Het spiegelmeer in zijn onverwacht strakke vorm met zijn brede ringbaan en ondoordringbare groene haag er omheen, ligt er nog altijd bij zoals eertijds toen er koersen werden gereden voor een enthousiast juichend publiek. Nu is het een roerloos vissersparadijs waar fietsers helemaal niet meer welkom zijn !

#### 4. DERDE WIELERPISTE.

Na wereldoorlog I bleek het onmogelijk om nog langer de wielersbaan rond het spiegelmeer te gebruiken. In de heropbouw van het land werden meer en meer wegen verhard aangelegd wat de snelheid van het fietsen danig opdreef. Ook de fietsen werden verfijnd en o.a. de banddikte versmalde tot fijne maar pechgevoelige tubes (men herinnert zich wel hoe de renners die kruiselings over de schouders meedroegen als reserve bij bandbreuk). Dit alles was niet meer te vereenzelvigen met een platte piste met grint als deklaag.



Wielersmeeting met wereldkampioen (1937)Eloi Meulenberg op

### derde wielerpiste (1921-1940)

Een nieuw initiatief zag weldra het levenslicht. Met toestemming van het stadsbestuur werd een vrije grond verkregen tegenaan de graaf de Smet de Naeyerlaan aan het uiteinde van het bosje. De plannen voor een moderne wielerpiste werden begin 1921 getekend door ingenieurs APOSTEL en MAMPAYE en reeds op 21 juni 1921 kon de baan worden ingehuldigd. Het had ditmaal een effen betonnen vloer met binnenin een uitloopzone, maar vooral met als moderne nieuwigheid steil oplopende bochten. Dit was nodig omdat de piste zelf een beperkte lengte had (ca. 300m) en de snelheden van de renners een centrifugale kracht ontwikkelden die de sprinters anders tot buiten de baan zou hebben gekatapulteerd. Daarnaast werd een brede tribune ontworpen maar ook rond de baan konden toeschouwers staanplaatsen innemen.

In 1922 werd veloclub De Zeemeeuw opgericht die voor de organisaties zou instaan. Bestuurslid CAMIEL VAN BELLEGHEM werd speciaal aangeduid als concessionaris van de velodroom. Met zijn dynamische aanpak kende de piste onmiddellijk een groot succes. Reeds op 11 september 1921 was er de aankomst van de klassieker Aarlen-Oostende met MARCEL BUYSSE als winnaar. Ook in 1922 (winnaar FELIX SELLIER), en 1923 (winnaar MAURICE DEWAELE) vond deze wedstrijd er zijn eindbestemming. Maar ook andere proeven trokken de belangstelling. Op 7 en 8 juli 1923 werd een 24uren-ploegkoers op het getouw gezet en wie anders dan JULES VAN HEVEL (samen met ploegmaat JULIEN VOLBRECHT) kon er eens te meer zegevierend de bloemen in de lucht steken.

Het meest tot de verbeelding sprekend was het jaarlijks terugkerend na-tour-criterium. Toen werd de Ronde van Frankrijk nog met landenteams betwist. De Belgische ploeg kwam daags na de laatste étape rechtstreeks naar Oostende afgezakt om onder elkaar een criterium achter derny's te betwisten. Duizenden toeschouwers stroomden telkens toe om onze helden van de Tour toe te juichen. Toppunt waren natuurlijk de jaren 1935, 1936 en 1939 toen respectievelijk de plaatselijke ROMAIN MAES en SYLVEER MAES met de gele trui onder de Arc de Triomphe waren gehuldigd. Het waren toen nationale helden die als kleine Belgen in het grote Parijs de legende waren ingestapt. Gelukkig bestonden nog geen selfie's want dan waren ze nooit door de menigte bij hun fiets geraakt !

De naam Maes kende ten andere een bijzondere weerklank in het wielermilieu. In onze streek waren ze met vier: ROMAIN, SYLVEER, POL en MAURITS. Ze waren allen lid van VC De Zeemeeuw maar overigens geen familie van elkaar. Op paasmaandag 13 april 1936 werd een speciale meeting belegd waar ze tegen elkaar werden uitgespeeld. De zege ging verrassend naar POL MAES terwijl ROMAIN en SYLVEER slechts een gedeelde derde plaats konden veroveren (of was er toen reeds arrangement in het spel ?) Grote winnaar werd echter de inrichtende club De Zeemeeuw die met moeite de toeloop van duizenden toeschouwers een plaats kon geven.

Wederom kwam een oorlog (wereldoorlog II) roet in het eten werpen. De wielerbaan lag immers vlakbij de haven en die werd gedurende vier jaar duchtig gebombardeerd. De bommen waren nog niet tegeleid en werden ietwat lukraak en op aanvoelen van de piloten uitgeworpen. Er kwamen er meer buiten dan op de haven terecht en natuurlijk maakte de wielerbaan er kennis mee. Toen de bezetter vertrokken was, bleef van het zo succesrijke ovaal slechts een vormloze steenmassa over. Alles te herbeginnen !

### **5. VIERDE WIELERPISTE.**

Oostende was in wereldoorlog II een fel gebombardeerde stad wat resulteerde in een massa op te ruimen puinen. Van recyclage was nog lang geen sprake en veel van die afval werd dan maar opgestapeld op het terrein van de toch vernielde en buiten de stadskom gelegen velodroom.

Het initiatief tot heropbouw van het wielerdomein stootte ditmaal op een gebrek aan kapitaal. De Stad kon geen helpende hand toesteken want had al haar middelen nodig voor eigen heropbouw. Visser-reder OSCAR EYLAND werd de reddende engel. Hij vroeg architect VERBANCK een plan te tekenen en aannemer BOUDOLF om de klus te klaren. Met eigen kapitaal zou hij instaan om de factuur te betalen. OSCAR zag het meteen groots. Naast het wielrennen zouden er ook voorzieningen moeten komen voor rolschaatsen, basketbal en hockey. Zo hoopte hij met een multifunctionele aanpak een rendabele onderneming op te starten.



Herstellingen aan betonbaan van vierde wielerpiste §1946-1990)

De aanleg van de piste werd in drie maanden door aannemer BOUDOLF verwezenlijkt. Hij gebruikte het aanwezige puin als ondergrond om de steile hellingen in de bochten op te vullen. Daarop kwam een betonlaag zodat een hard en effen rijvlak werd gecreëerd. Hiermee echter was het voorbehouden kapitaal van reder EYLAND grotendeels opgesoepeld en van de andere voorzieningen kwam nooit iets in huis.

De piste zelf had een omtrek van 225m en een breedte van 8m. Daarnaast werd een zittribune opgetrokken voor 600 toeschouwers met onderin verschillende kleedkamers. Rond de piste werden staanplaatsen in trapvorm neergepoot zodat de aanwezigen steeds een goed zicht kregen op het gebeuren. Er was plaats voor 10.000 belangstellenden. Begin 1946 werd ook de nieuwe wielclub 'Ostend Stadion' opgericht om het sportieve beleid te concretiseren. De broer van reder EYLAND zou de dagelijkse wachtdienst op het domein verzekeren en daartoe werd aan de ingang een klein huisje opgetrokken waar hij kon wonen. De opening greep plaats op 22 april 1946. Op het programma stond een omnium (verschillende proeven) met als hoofdvedette RIK VAN STEENBERGEN. Op zondag 21 juli 1946 werd er al een Belgisch kampioenschap ingericht (snelheid en achtervolging) waarbij de bij ons zo bejubelde JEAN LAROYE een driekleurige trui mocht omgorden.

Het succes van de eerste jaren bleef wederom niet aanhouden. Reder EYLAND moest een eigen faillissement onder ogen zien en alles op de piste viel meteen stil. In 1962 nam de enthousiaste RICHARD HELLINCKX de uitbatingvergunning over. Hij richtte een nieuw 'Sportcomité Oostende' op en deed zoals zijn voorganger beroep op privaat kapitaal maar ditmaal door het uitschrijven van tijdelijke aandelen. Er rees terug licht in de duisternis met namen die ons vandaag nog vertrouwd in de oren klinken: PATRICK SERCU, RIK VAN STEENBERGEN, RIK VAN LOOY, EDDY MERCKX, ROGER DEVLAEINCK, JACQUES ANQUETIL, PETER POST, en de legendarische Oostendse stayervedette OSCAR GOETHALS. In 1974, 1975 en 1976 kregen de toeschouwers de Belgische kampioenschappen

voorgeschooteld. Op dat ogenblik was Oostende werkelijk het mekka als nationale wielerveen waarop maar al te graag beroep werd gedaan door de Belgische wielerveenbond.

Maar de tanende belangstelling van de renners kwam allengs weer een stok in de wielen steken. Op de weg konden ze immers meer verdienen en de gevarieerde omlopen daar waren zoveel boeiender dan altijd eentonig dezelfde rondjes draaien. Op 8 mei 1978 richtte RICHARD HELLINCKX een laatste meeting in en wierp dan de handdoek in de ring. Om zich met zijn veloclub bezig te houden met het organiseren van ...wegwedstrijden!

De klein van gestalte maar ietwat vinnig sprekende RICHARD, met zijn onafscheidelijke pijp in de mond, bleef actief tot op hoge leeftijd en genoot overal veel waardering.

Na de vrijgave van de uitbating kreeg het werkloze wielerveen centrum een nogal warrige invulling. Met goedkeuring van het stadsbestuur werd het binnenplein ingenomen door de BMX-club (The Noordzee-jumpers) van voorzitter DEJONCKHEERE die een fietswinkel uitbaatte in de Kerkstraat. Ook deze nieuwe wielerveen discipline genoot verrassend veel publieke bijval. Op een reis naar Zwitserland echter overleed plots de gangmaker-voorzitter en daardoor vielen ook de activiteiten van zijn club onherroepelijk stil.

Ondertussen had ook de vereniging motor-toerisme-Oostende (MTO) van voorzitter JAN OLSEN gevraagd en met gunstig gevolg verkregen om het kleine conciërgehuisje te mogen gebruiken als clubhuis. Zij restaureerden het eigenhandig tot hun gezellig onderonsje dat ze de naam gaven van 'Buzzestove' naar het enige verwarmingselement waarover ze beschikten. Elk jaar ook organiseerden zij hun 'Sinterklaas-Treffen' waaraan honderden motor-broeders uit gans Europa deelnamen. 's Avonds zetten zij in en rond de piste hun tentje op om in de barre winter te overnachten. Met hun kookvuurtjes leek het wel een opvangkamp na een oorlog. De feestelijkheden eindigden steeds met een ontvangst op het stadhuis waar voorzitter OLSEN hen voor de vuist in vier talen toesprak. De ontvangende Schepen wilde natuurlijk niet onderdoen en las een briefje af in liefst vijf talen. De stoere bonken genoten van dit amusante duel, bedankten met een daverend applaus en met hun zware botten ondersteund, betekende dit wel wat!

Toen rond 1980 bij wet de voorwaarden om een wielerveen vergunning aan te vragen, werden versoepeld van 15 jaar naar 12 jaar en later zelfs 8 jaar, kwam er nood aan een veilige omloop om die jonge aspiranten op te leiden. De vroegere Veloclub De Zeemeeuw, via de welbespraakte secretaris AMEDEE GEVAERT, en die weldra heel wat van die jongeren in haar rangen had gekregen, wilde weer beroep doen op de piste. Persoonlijk was ik Schepen van Openbare Werken benoemd en mijn eerste opdracht bestond er dus in het baanvlak weer op te lappen. Een ondergrond met puinen is eigenlijk geen goed idee want die steenresten, bij afwisseling van insijpelende regen en zon, bewegen voortdurend en stuwen het bovenliggend beton in brokken naar boven. Dit moet dan telkens uitgebroken en hersteld worden. Het eertijds spiegelgladde rijvlak wordt op de duur een lappendeken.

Als proef grepen er enkele jeugdmeetings plaats. Op 21 april 1982 reden de junioren er een puntenkoers en afvallig, een kolfje naar de hand van Roksemnaar RUDY DEKEYSER. Bij de liefhebbers kwam JEAN PIERRE DOLPHEN zegevierend over de meet. Toen ook de Belgische wielerveenbond in 1984 terug een kampioenschap uittestte, klaagde EDDY MERCKX acheraf dat zijn zitvlak het nog nooit zo erg te verduren had gekregen. Dit werd uiteindelijk de definitieve zwanenzang van het brokkenbeton. Toch bleef VC De Zeemeeuw er nog wekelijks haar trainingsuren voor jonge renners behouden omdat dit een veilige omloop betekende zonder zijstraten wat op een gewone weg al te gevaarlijke situaties opleverde. Ook daaraan kwam een einde nadat het steeds herstellen van de rijweg niet vol te houden viel. De Stad gooide de binnenkuip dan maar vol beton in grillige vormen ten behoeve van het skater-volkje dat er zo naar hartelust kan toeren, springen en kantelen met hun rolplanken. Zo blijft het toch voor wielen voorbehouden !

Tenslotte nog een prettige anekdote: niet alleen jonge renners beleefden er hun debuut. In augustus 1970 was hier het startschot van de carrière van de toen nog vrij onbekende Oostendse zanger ARNO. En zie welke internationale faam hij ondertussen heeft veroverd !

## 6. VIJFDE WIELERPISTE.

In 1980 werd rond het voetbalveld in het openluchtcentrum Duin en Zee (Vuurtorenwijk) een atletiekpiste in asfalt aangelegd. Eigenlijk werd die zelden gebruikt en de nodige onderhoudswerken werden nooit uitgevoerd. Op 13 juni 1997 werd de vraag gesteld aan toenmalig sportschepen WILLY LABENS om een nieuwe asfaltlaag te laten aanbrengen en daarbij de bochten licht hellend te maken. Zo zou het voor jonge wielrenners een uitgelezen oefenomloop kunnen betekenen. De Schepen beloofde het in overweging te zullen nemen en misschien er vlugger aan te beginnen dan velen zouden kunnen vermoeden. Mogelijks geldgebrek of tegenwerking in het Schepencollege bleken echter in dat plan te zijn geslopen want er kwam niets van in huis..



Jonge aspirant-wielrennertjes op vijfde wielerpiste (vanaf 2005)

Op 18 januari 2001 had ik een onderhoud met burgemeester JEAN VANDECASTEELE waarbij de vraag herhaald werd. Ook hij beloofde er aandacht aan te schenken en vroeg mij ondertussen een budget-raming te laten opmaken. Reeds op 6 februari vertrok het gevraagde schrijven naar het Stadhuis waar het schijnbaar opnieuw in een of andere lade scheen te verdwijnen. En toch, in 2003 werd ik op het cabinet van de nieuwe sportschepen NANCY BOURGOIGNIE geroepen die mij een uitgewerkt plan van een gloednieuwe wielerpiste voorlegde, ditmaal aan te leggen in het sportpark aan de Stuiverstraat. Het ontwerp was getekend door Studiebureau Grontmij nv (Brugge). Het zou een piste worden van 333,33m lang met een breedte van 7m, een hellingsgraad van 22° in de bochten en binnenin een uitloopband van 3,50m breed. De bevoering zou bestaan uit een speciaal verhard asfalt. Rond het ovaal was een omheining voorzien waarachter de toeschouwers konden plaats nemen.

Ditmaal kwam er wel uitvoering van het plan. De werken startten op 7 juni 2004 door aannemer Sportinfrabouw nv uit Essen en duurden meer dan een vol jaar omdat het precies aanleggen van de asfaltlaag heel wat problemen opleverde.

De plechtige opening gebeurde op 16 oktober 2005. De vijfde oostendse wielervebaan werd onder enorme belangstelling ingereden door EDDY MERCKX met in zijn zog JOHAN

MUSSEEUW, ex-Girōwinnaar JOHAN DEMUYNCK, PATRICK SERCU en Belgisch kampioene NATACHA MAES. Daarachter volgde een peloton van wel vijftig jonge rennertjes die voor de eerste maal proefden van hun nieuw trainingscentrum.

Grote meetings zoals destijds moet men niet meer verwachten. Deels omdat de belangstelling van de beroepsploegen voor het pistewerk volledig verdwenen is. Maar ook de structuur van de baan is niet gemaakt om professioneel strijdgewoel te ontvangen. Door de ontwerpers wordt immers een maximum snelheid van 45km/u vooropgezet. Beroepspistiers halen nu echter gemakkelijk snelheden van 60 tot 90km/u.

Voor Oostende is het niettemin een enorme verrijking. Of zoals PATRICK SERCU achteraf verklaarde: "Deze stad heeft een rijk pisteverleden. Het is dan ook schitterend dat er weer met een aloude traditie aangeknoopt wordt. Dit is een belangrijke stap voorwaarts voor onze jeugdrenners."

En wat de traditie betreft: de eerste wielerpiste bevond zich in het eerste sportpark van Oostende; de huidige piste is gelegen in het huidige sportpark van de stad. De traditie wordt geëerbiedigd, de cirkel is rond.

## **BRONNEN.**

### **BOEKEN EN TIJDSCHRIFTEN:**

1. BERT ALFRINK, "Fietsen", uitgeverij Ankh-Hermes, Deventer 1977.
2. BROCHURE, "Wielersbaan Schorredroom", Stadsbestuur Oostende 16 oktober 2005.
3. MICHEL CAPON, "Reeks over wielrennen", in: De Plate nov. 2000 – febr. 2001 – okt. 2003 – febr. 2009 – jan. 2011.
4. ERIC DEYPERE, " Een trainingsschool voor jonge renners", Sport-extra oktober 1979.
5. Y. DINGENS, "Armenonville, waar komt die naam vandaan ?", in: De Plate mei 2001.
6. JUNKER-WEISBROD-MICKEIN, "Radsport", uitgeverij Sportverlag, Berlin 1978.
7. BERT MOEYAERT, "Van wielersbaan tot velodroom", geschiedenis van 1890 tot 2003, zie op Google.
8. ROLAND PIERLOOT, "Autokoersen in Oostende", in: De Plate september 2010.
9. WERNER RABAU, "De oostendse velodroom", De Plate oktober 1997.
10. WERNER RABAU, "Voor koningin geboren", uitgeverij J.M.P.-Trends bvba, 2000.
11. ANDRE VAN CAILLIE, "Oud Oostende in beeld", 5 delen, 1983-1991.
12. IVAN VAN HYFTE, "Maria Hendrika en Oostende", in: De Plate, november 2002.
13. KARL ZIEGLER-ROLF LEHMAN, "Radsport", uitgeverij Falken verlag Gmgh, 1981.

### **PERSKNIPSELS:**

1. "All-Roundbaan voor Duin en Zee", Nieuwsblad van de Kust, 4 febr. 1980.
2. V.K., "Floreert oostendse wielersbaan weldra weer ?", De Zeewacht, 19 febr. 1981.
3. "Weer meetings op Oostendse baan ?", Nieuwsblad van de Kust, 19 febr. 1981.
4. MARC VANOUPLINES, "Doping zo oud als de straat", Nieuwsblad 28 okt. 1981.
5. "Oostendse wielersbaan doet het niet", De Zeewacht 12 juli 1985.
6. FONS ROETS, "Dra piste in Duin en Zee" De Zeewacht 13 juni 1997.
7. JACQUES ROOSE, "Met zorg voor nestwarmte", De Zeewacht 25 febr. 2000.
8. BERT HUYSENTRUYT, "Wielergoden openen Schorredroom", Het Laatste Nieuws, 17 okt 2005.
9. FRANK POOSEN, "Zonder mamzellen geen muziek voor mij", Nieuwsblad 18 febr. 2017.