

Salsa!.doc

2

JAARGANG 9 | JUNI 2013
DRIEMAANDELIJKE UITGAVE



I N H O U D

Itinera Nova in de schijnwerpers	1
Sporten in het Leuven van de 19 ^{de} - en 20 ^{ste} eeuw	2
Het fenomeen 'Poeske' Scherens	5
Joseph Delin	6
Activiteiten van Salsa! vzw	8

NIEUWSBRIEF VAN DE VRIENDEN VAN HET LEUVENS STADSARCHIEF

Itinera Nova in de schijnwerpers

De maand april had voor het stadsarchief extra drukke weken in petto, omdat we de resultaten die met het Itinera Novaproject tot hiertoe geboekt werden aan het grote publiek bekend maakten. De driejarige subsidie van de Vlaamse Gemeenschap waarmee het project in 2009 als een ontwikkelingsgericht experiment werd opgestart, is immers ten einde. Om te bewijzen dat de vooropgestelde doelstellingen gerealiseerd werden en om aan te tonen dat het project kan en moet gecontinueerd worden, zetten we nog eens alle zeilen bij.

In de eerste plaats maakten we een tentoonstelling in de wandelzaal van het historisch stadhuis om het opzet en de vrijwilligerswerking van Itinera Nova aan het grote publiek te tonen. Ook de inhoudelijke rijkdom van de schepenbankregisters kwam volop mee in beeld. Deze tentoonstelling startte op Erfgoeddag (21 april 2013) en liep tot 12 mei en werd door maar liefst 4.409 personen bezocht. De themapanelen over de Leuvense badhuizen van weleer en over de strafbedevaarten die de Leuvense schepenen oplegden, konden op veel bijval rekenen. Maar ook de favoriete akten van een aantal vrijwilligers vielen heel erg in de smaak bij het publiek. Onze vrijwilligers hadden trouwens een zeer groot aandeel in het succes van de tentoonstelling: verschillende van hen waren dagelijks op post om de bezoekers rond de leiden, bijkomende uitleg te geven en in de schepenkamer live te demonstreren hoe ze online transcripties aanmaken. Hun enthousiasme werkte heel aanstekelijk, want ruim 50 bezoekers lieten hun e-mailadres achter om verder op de hoogte te worden gehouden van het project en de vrijwilligerswerking. Ook u kan zich nog altijd abonneren op de gratis projectnieuwsbrief via aanmelding op www.itineranova.be.

Op 25 en 26 april 2013 organiseerden we in de Letterenfakulteit van de KU Leuven een internationaal colloquium onder de titel 'Tools People & History'. Op deze eerste dag werd toelichting gegeven bij de diverse werkinstrumenten die voor Itinera Nova ontwikkeld werden en bij de veelzijdige vrijwilligerswerking. Uiteraard mochten professor Manfred Thaller en zijn team van het Keulse HKI niet ontbreken. Na een algemene inleiding door projectmedewerkster Inge Moris, belichtten hij en zijn assistent André Streicher de website, het transcriptieplatform en de nieuwe annotatietool. Deze laatste dient om de Latijnse akten, die niet integraal getranscribeerd worden, op een snelle en gebruiksvriendelijke manier te indexeren. Deze tool wordt momenteel projectintern uitgebreid getest en zal vermoedelijk na de zomer door de vrijwilligers in gebruik genomen worden. Ben Brumfield uit Austin (Texas), een specialist inzake software voor de ontsluiting van historische bronnen, sloot het voormiddagdeelte af met een lezing over de vernieuwende op TEI-standaard gebaseerde oplossingen die in het Itinera Nova-instrumentarium gebruikt zijn om aan crowdsourcing te doen. Het namiddagdeelte stond in het teken van de *people*: de vrijwilligers als het menselijke kapitaal van dergelijke omvangrijke ontsluitingsprojecten. Allereerst getuigde onze eigen vrijwilligster Claire Dejaeger over haar motivatie en inzet voor Itinera Nova. Jan D'Hondt, archivaris van het stadsarchief Brugge, lichtte het vrijwilligerswerk in het Brugse huizenonderzoek toe. Afsluiter van deze eerste dag was opnieuw een buitenlandse spreker: de Brit Richard Millington is een veelgevraagde en internationaal gerenommeerde consultant inzake vrijwilligerscommunities.



>>

> > Hij analyseerde het fenomeen van de online community en gaf ook heel wat praktische tips voor het motiveren en gemotiveerd houden van vrijwilligers.

De tweede dag stond in het teken van de *history*. De schepenbanken van Leuven, 's Hertogenbosch, Gent en Antwerpen werden toegelicht door respectievelijk Marika Ceunen, dr. Geertrui Van Synghel (senior onderzoeker bij het Huygens Instituut voor Nederlandse Geschiedenis), prof. dr. Jelle Haemers (KULeuven) en Julie De Groot en Inneke Baetsen (Universiteit Antwerpen). Wie het colloquium gemist heeft, kan de lezingen van de twee dagen alsnog bekijken via de website van Itinera Nova.

Een aantal aanwezigen bezorgden via hun blogs ook (positieve) commentaar en uitgebreide verslagen van de twee colloquiumdagen. Ik verwijs u graag naar de online berichtgeving van Luud de Brouwer (<http://duul58.blogspot.be>), Christian van der Ven (<http://www.digitalearchivaris.nl>) en Ben Brumfield (<http://manuscripttranscription.blogspot.be>).

MARIKA CEUNEN

Sporten in het Leuven het verhaal van (vaak) samenleving

Dat de stad Leuven sinds de laatste decennia een thuishaven van sporters is, valt niet te ontkennen. Wie kent er niet de ronkende namen uit de atletiek als Lea Alaerts (*1954), Kim Gevaert (*1978), Miel Puttemans (*1947), Gaston Roelants (*1937), Willy Polleunis (*1947), Ivo Van Damme (1954–1976) en William Van Dijck (*1961)? De aanwezigheid van het in 1937 opgerichte Instituut voor Lichamelijke Opleiding (ILO), het 'Sportkot', lag vaak mee aan de basis van die successen. Spilfiguur in de atletiekwereld was de Leuvenaar en professor Edmond Van den Eynde (1924–1989). Als trainer van Daring Club Leuven Atletiek, waarvan de genoemde atleten allen deel van uitmaakten, bracht hij als één van de eersten sport en wetenschap samen. Maar ook rolschaatster Annie Lambrechts (*1948), Judoka Heidi Rakels (*1968) en veldrijder Roland Liboton (*1957) zijn via hun geboorte met de universiteitsstad verbonden. De actuele Leuvense publiekstrekking qua sport, met name de onlangs naar de hoogste afdeling gepromoveerde voetbalvereniging Oud-Heverlee-Leuven (OHL), de basketbalploeg Leuven Bears en de wielervedstrijden de Grote Prijs Scherens en de Brabantse Pijl (althans de start ervan), behoeven op het eerste gezicht evenmin verdere uitleg.

En toch. Weinig personen stellen zich de vraag hoe de aanwezigheid van dergelijke sportevenementen of -verenigingen historisch gegroeid is. Evenmin is men er zich van bewust dat sport sociologisch gezien een spiegel kan zijn van de maatschappij, ook in een stad als Leuven.

We kunnen niet voorbij aan de rol van de universiteit en van de verzuilde samenleving. Men sportte in Leuven inderdaad lange tijd binnen verzuilde blokken (katholiek, liberaal, socialistisch). Het waren ook vaak dezelfde figuren die binnen die ideologisch opgedeelde wereld

wieler-, atletiek- en voetbalclubs stichtten en leiding gaven.

Clubs waren immers deel van een groter geheel, terwijl ze zelf verschillende onderafdelingen telden. Opvallend is ook dat Leuven geografisch gezien traditionele sportsites bezit.

Binnen de schoot van de universiteit werden moderne sporten vanaf het derde kwart van de negentiende eeuw gemeengoed. Naast aloude volkssporten en turnen, zouden moderne sporten als voetbal, roeien, schermen, tennis, atletiek en boksen vlug een ingang kennen binnen de Alma Mater. De universiteitsstad is ook vanaf het prille begin van de fietsenthoustasie mee op het zadel gesprongen. Zo was Leuven in de laatste decennia van de twintigste eeuw een stad met weerklink in de fietswereld. Vanaf 1870 stortte de bourgeoisie zich op de hoge 'bi'. Advocaten, brouwers, industriëlen en vooral universiteitsstudenten (ook buitenlandse) stichtten exclusieve fietsclubs. In totaal heeft Leuven in de jaren 1890 zeker achten clubs gekend. Terwijl de twee vroegste clubs, de 'Vélocé Club Louvaniste' (*1882) en de 'Sport Vélocipédique Louvain' (*1883) al in 1885 verdwenen, bleven de 'Union Vélocipédique Louvaniste' (1885–1933/37) en de 'Vélocé Sport Louvaniste' (1885–1940/44) tot in de jaren dertig en veertig van de vorige eeuw bestaan. Deze wielrijdersverenigingen en hun leden legden zich grotendeels toe op drie grote activiteiten: wielrennen, wielertoerisme en feesten. De stad herbergde



van de 19^{de}- en 20^{ste} eeuw: vergeten spiegels van een

UNION VÉLOCIPÉDIQUE LOUVANISTE
FONDÉE EN 1882

LOUVAIN & SES ENVIRONS

GUIDE DE PROMENADES
AVEC
UNE CARTE ROUTIÈRE
PAR
RAOUL CLAES

AD

DEYROEY

LOUVAIN

IMP. AUG. FONTEYN, RUE DE BRUXELLES, 8.
1892.



ook verschillende ateliers waar men terecht kon voor het nodige onderhoud en er kwamen weldra ook fabrieken die twee- en driewielers vervaardigden. In Leuven openden in 1891 Antoine Bodinar en Joseph Delin (1863–1901) een rijwiel-fabriek, de 'Fabrique Nationale Belge de Vélocipèdes, Derby Cycles'. Beide waren aan de Alma Mater als ingenieur afgestudeerd. Leuven heeft zijn faam als wielersstad te danken aan personen, zoveel is duidelijk. Iemand die hierin zeker een hoofdrol heeft gespeeld is de latere liberale burgemeester Raoul Claes (1864–1941). Van 1893 tot 1897 bekleedde hij het voorzitterschap van de 'Koninklijke Belgische Wielerbond'. Claes heeft ook als fiets-toerist zijn steentje bijgedragen via de uitgave van een fietsgids in 1891. Het gaat om een van de eerste regionale fietsgid-

sen van België, met een 25-tal routes in een straal van om en bij de 50 km rond Leuven. Als volksvertegenwoordiger bepleitte hij vanaf 1904 talrijke fiets- en motorkwesties, zoals de aanleg en verbetering van fietspaden, de vermindering en afschaffing van fietstakken, in het Belgische parlement. In 1907 ontstond de nu nog steeds actieve 'Leuvense Stoempersclub'. Deze vereniging herbergde talrijke wielerkampioenen in de disciplines van het veldrijden, wegrennen en baanwielrennen. Dé belangrijkste Stoemper blijft Joseph 'Poeske' Scherens (1909–1986). De laatste decennia legt de Stoempersclub zich vooral toe op het organiseren van grote wielervedstrijden met Leuven als start- en/of aankomstplaats.

De aanwezigheid van studenten zorgde ervoor dat Leuven ook op het voetbalgebied heel vlug actief was. Reeds in 1897 was er sprake van een voetbalveld aan de Parkpoort. Universiteitsprofessoren kochten in 1895 aan de Pakenstraat sportvelden aan waar de seminaristen van Leo XIII zich konden uitleven met verschillende balsporten. Verder stelde de hertog van Arenberg aan zijn kasteel een ruim terrein ter beschikking aan de universiteit. Het is het begin van een ingewikkelde geschiedenis die nog steeds wacht op een serieus wetenschappelijk onderzoek. Wat we wel met zekerheid kunnen stellen is dat in 1898 'La Vaillante' werd gesticht en naast voetbal ook loopsporten aanbood. De kleuren waren zwart en geel en het terrein bevond zich op de Tiensevest. In 1899 vermeldt het jaarboek van de Belgische

Bond de stichting van 'Sporting Club de Louvain'. Ook die vereniging bood naast loopsporten voetbal aan. De clubkleuren waren groen en wit in verticale strepen. Het veld lag eveneens aan de Tiensevest. In 1903 werd het eerder elitaire en liberale 'Stade Louvaniste' gesticht. De groen-witte club (eerst verticale groen-witte strepen, later groen met witte mouwen en een witte kraag) had aanvankelijk een speelveld op de Kapucijnevoer aan de hoek met de Tervuursevest, en verhuisde in 1907 naar het studentenspeelveld 'Den Dreef' aan de Kardinaal Mercierlaan. In 1958 werd op dezelfde site het Sportcentrum ingehuldigd. Stade was, zoals in die tijd gebruikelijk, meer dan een voetbalvereniging. Lawn-tennis en loopsporten stonden ook in de oprichtingsstatuten vermeld. Hier liggen de wortels van de huidige 'Koninklijke Stade Leuven Tennis Club'. Deze in 1903 opgerichte club was dus oorspronkelijk een deel van de voetbaltroep Stade. De tennisclub beschikte in 1910 reeds over drie betonnen terreinen. Na de Eerste Wereldoorlog kwam er een terrein in baksteengruis bij. Vanaf de jaren 1950 werd in de winter in de Rijschool getennist, tot men in de jaren 1970, dankzij opblaasbare structuren, het hele jaar rond op de gewone velden kon spelen.

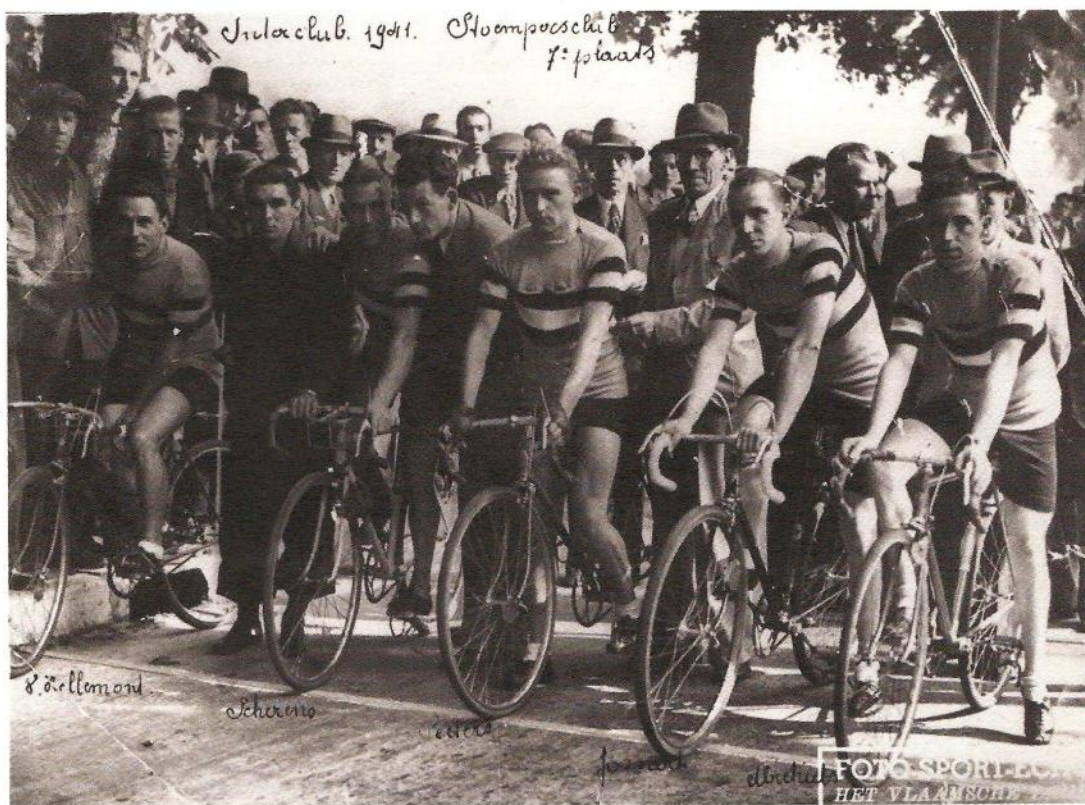
Stade kreeg in ieder geval concurrentie van meer volkse Leuvense clubs. Het socialistische 'Victoria FC Louvain' bijvoorbeeld bestond zeker al voor de Eerste Wereldoorlog, met een veld aan de rand van het militaire plein aan de latere Philipssite. Even was er ook een velodroom rond het voetbalveld, de 'Velodroom Louvain Sportif' (1928/29). In 1912 werd het zwart-groene 'Sporting Club Louvaniste' door de Bond ingeschreven als officiële voetbalvereniging. Deze eveneens eerder socialistisch geïnspireerde ploeg voetbalde op een van de velden van het latere Leuvense Sportcentrum. In 1923 stond ook nog de uitgesproken katholieke vereniging 'Hooger Op Football Club' Leuven op de officiële Bondslijsten vermeld. Deze rood-witte club speelde eerst op een terrein aan den Dreef, waar nu het Instituut voor Natuurkunde staat, later op de Waversebaan aan de Herendreef. Na de Tweede Wereldoorlog kwam het tot een samensmelting van die volkse socialistische Leuvense voetbalclubs. 'Sporting Club Louvaniste' stopte in juni 1945 en

ging een officieuze fusie aan met 'Victoria FC Louvain'. De fusieploeg kreeg de naam 'Daring Club' met rood-zwarte kleuren. Ook het katholieke 'Hooger Op' sloot zich aan bij 'Daring Club' en eiste dat de fusieclub met rood-witte kleuren zou spelen. 'Hooger Op' bracht eveneens zijn atletiekafdeling mee, die voortaan als 'Daring Club Leuven' verder ging en later 'Daring Club Leuven Atletiek' (DCLA) zou worden. De fusieploeg trok naar Kessel-Lo tussen de Platte Lostraat en de Koning Albertlaan, waar ook ooit in 1909 de eerste open wielerpiste van Leuven was gelegen. Het hoofdveld verhuisde in de jaren vijftig van de vorige eeuw naar de Diestsesteenweg naar het nieuwe Koning Boudewijnstadion, dat in 2004 werd herdoopt in de Gaston Roelants Arena.

Ondertussen beleefde Stade Louvaniste net voor, tijdens en onmiddellijk na de Tweede Oorlog zijn gloriejaren onder

met het oog op het redden van het voetbal in de stad, de twee Leuvense clubs Stade en Daring samen. Uiteindelijk gingen men ook gesprekken aan met Zwarte Duivels Oud-Heverlee, een club die zich in 1957 had aangesloten bij de Voetbalbond. Op 27 maart 2003 besliste men om met de drie teams één nieuwe fusieclub te vormen. Als clubnaam werd de versmelting van beide gemeentenamen Oud-Heverlee en Leuven gekozen; zo ontstond 'Oud-Heverlee Leuven'. De club ging in de derde klasse van start, met het stamnummer van Oud-Heverlee. Thuishaven is Den Dreef op het Leuvense Sportcentrum. De ploeg speelt in witte uitrusting, met een zwarte, groene en rode streep als verwijzing naar de oorspronkelijke clubs. Het verzuilde verleden ligt inmiddels lang achter de rug.

DRIES VAN YSACKER



andere door de komst van de drie studerende zonen van de voor de Spaanse nationalisten gevluchte Baskische president Aguirre y Lecube (Theo, Ignacio en Agnello). Het elftal dat regelmatig volle stadions trok, stootte in 1948-1949 door naar de hoogste klasse. Dit voetbalfeest duurde slechts één seizoen. De gouden jaren van het Leuvense voetbal waren voorbij. Zowel Daring als Stade degradeerden vele malen in hun reeksen en modderden ook fincieel aan. In maart 2003 bracht het Leuvense stadsbestuur,

Het fenomeen 'Poeske' Scherens

Een galerij van bejubelde wielrenners dient zich aan vanuit het verleden, als boegbeelden van weleer. Waar fiets en geschiedschrijving behoedzaam elkaar kruisen, mag de naam van de sprinter Jef 'Poeske' Scherens met stip vermeld. Foto's uit die tijd tonen een kleine spierbundel, veelal in pofbroek en badjas. Als een bokser, klaar voor sprintend wielerspektakel.

Jef Scherens, op 17 februari 1909 geboren te Werchter, zou zijn jonge leven al snel omgooien, ten dienste van fiets en competitie. Vanaf het begin van de jaren 1930 tot het einde van de jaren 1940 werd het internationale sprintnummer ronduit gedomineerd door een wereldtopper van Belgische makelij. Scherens was als 'fenomeen' een 'idool', die supporters deed juichen, journalisten in de pen deed kruipen en lyrische reacties aan hen ontlokte. Het fenomeen 'Poeske' Scherens is een biografische schets van een tijds klimaat, met de sprinter als leidsman op de populaire wielbanen van West-Europa.

Op het ritme van een groeiende wielersport, balancerend in de bewogen periode van het interbellum, maakte Jef Scherens vanaf de jaren 1920 zijn naam waar. Als een energieke duizendpoot, nerveus en overactief, zou hij aan het einde van dit decennium de overstap maken naar het baanwielrennen, waar 'de proef in zuivere snelheid' hem een discipline op maat aanbood. Te midden van flitsende acrobaten en goochelende managers, jonglerend met geld en ronkende belangen, zou 'Poeske' dominant zijn stempel drukken. In een ziedende rush naar overwinning en rijkdom, oversteeg hij als zevenvoudig wereldkampioen, tussen 1932 en 1947, generaties uit verleden en toekomst.

Een sprintend heerschap

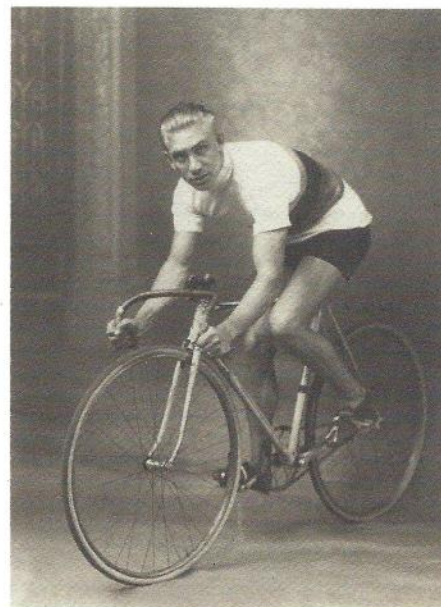
Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw vonden sport en techniek voorgoed hun thuis in de wereld van de Belgische bourgeoisie. De fiets en haar wielersport vormden in deze evolutie een gouden orgelpunt. De fiets bracht immers niet enkel een bewegingscultuur met zich mee, gekleurd door competitiedrang en elitaire belangen, maar zou van meet af aan de toeschouwer aanspreken. Supporters werden gelokt door spektakel en atletisch vermaak, ontwikkelden droombeel-

den en verlangens, en projecteerden deze op de noeste renner. Aanvankelijk was wielrennen een elitair gegeven, later zou ook de kleine man zich laten leiden door geldelijke ambities. De eerbied voor hen was groot. Wie een armzalig leven terzijde kon laten, om de fiets als maatschappelijk redmiddel aan te grijpen, was een grote. Exploten van de zovende coureur, wegrenner of pistier, werden beschreven en benadrukt door de geschreven pers, wier mening gretig werd afgenomen.

Vandaag de dag lijkt de glansrol van de wielerpiste enigszins uitgespeeld, doorheen de eerste helft van de vorige eeuw lagen de verhoudingen duidelijk anders. Wielrennen op de weg was een vast gegeven, maar werd in haar ijver naar sensatie ruimschoots overvleugeld door de populaire velodrooms. Op een piste waren wielherhelden voortdurend zichtbaar, tastbaar, aaibaar. De schets van de wielerpiste als sportief instituut legt in dit cahier een sprintende traditie bloot, die abrupt onderbroken werd door het razende oorlogsgeweld aan het einde van de jaren 1930. Nadien werd de erfenis van het vooroorlogse wielrennen uitgestrooid in een waas van nostalgie en vergetelheid.

Zwevend tussen twee werelden

Op de piste leefde men krachtig en snel, ongeluk en dood waren even vertrouwd als glorie en zegeroes. De spurter, op zichzelf aangewezen als snelheidsfactor, werd vanuit een verheerlijkend perspectief bekeken. De grenzen van het menselijke kunnen aftastend, noemde men het sprintgelid lovend 'de aristocratie van de piste', en bij uitbreiding van de gehele wielersport. In tijden van welvaart voor de sprintdiscipline, had Jef Scherens zich opportunistisch gesmeten. Het maakte hem er niet armer op, verre van. Als grootverdiener van de wielersport zou hij zich opwerpen als een aristocratisch idool van twee



werelden. Ronkende overwinningen, in een verheerlijkend daglicht geplaatst door de Vlaamse wielersporters, maakten hem tot een vooroorlogs idool. Sport fungeerde al snel als een sociaal schouwtoneel. Loopings met zijn persoonlijke vliegtuig of hoge snelheden met de wagen vormden een regelmatige elitaire uitpatting, die bijdroegen aan de volkse idolatrie voor zijn persoon. Als piloot van de sprint zweefde 'Poeske' tussen twee werelden.

Een literaire druppel zweet

Jef Scherens was een sprinter op de piste, kort maar hevig in de inspanning, ver van lange wielerrondes en modderige kasseien. Televisieuitzendingen bestonden nog niet, radio was haast niet van tel. Het maakte dat journalisten op een zekere manier schreven, om mensen wedstrijden te laten herbeleven, elke druppel zweet al lezend te laten proeven. De tijdsgeest omarmde zijn wielherheld, 'Poeske' had op geen beter moment kunnen schitteren.

FRAN HERPELINCK

Op 31 augustus 2013 wordt het 10^{de} SALSA-cahier voorgesteld. Dit jubileum-cahier is gewijd aan Poeske Scherens en is van de hand van Fran Herpinck. De auteur promoveerde in 2011 tot licentiaat geschiedenis met zijn masterproef over Poeske Scherens. Momenteel is Fran Herpinck regiojournalist bij Het Nieuwsblad.

Het programma van de voorstelling van dit cahier op 31 augustus 2013 vindt u op de laatste bladzijde van deze nieuwsbrief.

Joseph Delin, een Leuvense fiets- en autofabrikant

Dat Leuven op het einde van de 19^{de} eeuw, in de pioniersjaren van de automobiël, een eigen automerk gekend heeft, zal voor vele hedendaagse Leuvenaars wellicht een onbekend feit zijn. De vroege dood van Joseph Delin, de bezieler en naamgever ervan, heeft daar veel mee te maken. Was deze Leuenaar niet reeds in zijn 38^{ste} levensjaar op 4 oktober 1901 aan tuberculose bezweken, dan zou de industriële geschiedenis van Leuven wellicht ook een hoofdstuk rond autoconstructie bevatten en zou de Belgische automobiëlgeschiedenis er ook anders uitgezien hebben.

Joseph Gustave Albert Delin, werd op 28 juli 1863 in Leuven geboren. Hij was de zoon van Gustave, van beroep handelaar 'in nieuwigheden' op het Margarthaplein, en van Albertine Franquin. Vader Gustave en zijn zus Louise Albertine Josephine stierven respectievelijk in 1873 en 1872, zodat Joseph vanaf zijn tiende door zijn alleenstaande moeder is grootgebracht. De jonge Delin was een gepassioneerde aanhanger en promotor van de tijdens zijn kinderjaren tot ontwikkeling gebrachte fiets. Na het behalen van zijn ingenieursdiploma aan de KU Leuven startte hij in 1891 samen met Antoine Bodinar, zijn Engelse schoonbroer die eveneens ingenieur was, in Leuven een fietsenfabriek, die al gauw een bloeiend bedrijf werd. Bodinar had kort voordien een brevet verkregen voor zijn verbetering van de hechting van holle rubberbanden op de wielen van vélocipèdes. Beide ingenieurs legden zich toe op de productie van voor die tijd zeer moderne fietsen, waarvan ze de werking ook voortdurend verbeterden. Delin was zich ervan bewust dat hij voor zijn product vooral nog een markt moest creëren door de fiets populairder te maken. Hij lag dan ook mee aan de basis van de Leuvense wielervereniging 'Union Vélocipédique Louvaniste' en stichtte in 1884 ook een eigen wielblad, 'Le Cycliste Belge', dat tot begin 1888 verscheen.

In 1894 moesten de beide schoonbroers hun ateliers uitbreiden en verhuisde de fietsenfabriek Delin naar een ruim perceel aan de Leuvense Vismarkt (het pand waar vandaag vekooppaas Lovanium gehuisvest is met de achterliggende gebouwen tot tegen de Schrijnmakersstraat). In dat jaar werden er tweehonderd fietsen geproduceerd, waarvan een deel onder de merknaam 'Derby' op de buitenlandse, vooral Engelse markt ver-

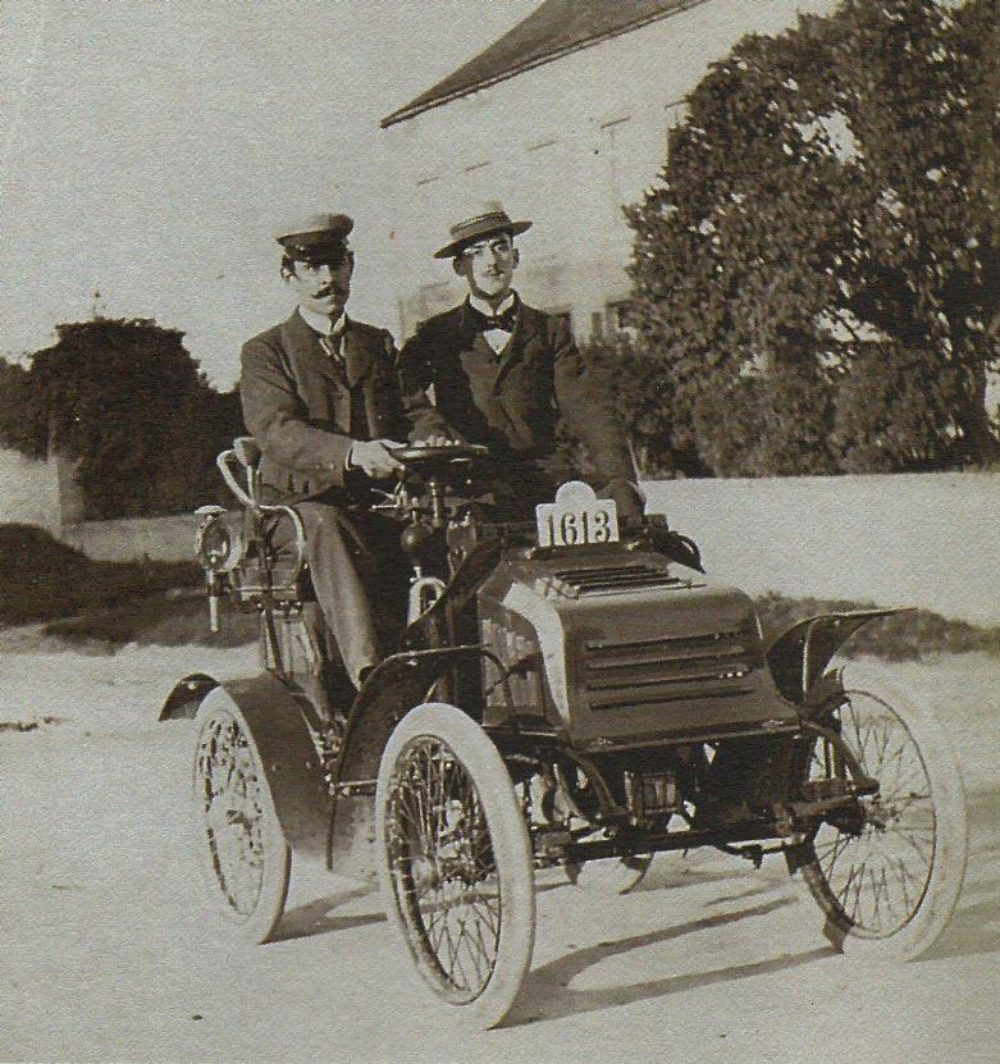
kocht werd. Delin was zeer ondernemend en bleef voortdurend investeren in manieren om zijn product aan de man te brengen. Zo liet hij de 'Velodroom Derby' aanleggen: een wedstrijd-, demonstratie- en oefenterrein dat een vijftal minuten van het Leuvense station gelegen was. Deze piste uit asse was enig in haar genre: ze was 165 meter lang en 4 meter breed en was volledig overschaduwde door bomen. Hier kon elke liefhebber en toekomstige eigenaar in alle rust zijn eerste pogingen op een fiets ondernemen. Het toenemende fietsverkeer veroorzaakte eind 19^{de} eeuw ook al specifieke ongevallen. Om hierop in te spelen, zou Delin op enkele belangrijke wegen eerste-hulpdozen hebben geplaatst, die ter beschikking stonden van eventuele verkeersslachtoffers. Ze waren tevens voorzien van een klein offerblokje voor steun aan de armen.

Tegen het einde van de 19^{de} eeuw maakte een volgende transportvernieuwing zijn intrede in de westerse wereld: de automobiël. Zoals andere fietsfabrikanten was ook Joseph Delin van oordeel dat de auto een belangrijke innovatie was. Vanaf 1898 startte hij dan ook zelf met de productie ervan. Om dat te kunnen doen, had hij bijkomende atelierruimte en kapitaal nodig. Het eerste vond hij aan de overkant van de Vismarkt, op het hoekperceel waar

later het RTT-/Belgacomgebouw werd opgetrokken. De oude olieslagerij en zeepziederij van zijn schoonvader, Jacques Janssens, werd hiervoor verbouwd en uitgebreid. Voor het financiële aspect werd in 1898 de 'Société Anonyme Usines Delin Cycles, Automobiles, Moteurs' opgericht, met een maatschappelijk kapitaal van 1.250.000 BEF, samengesteld uit 12.500 bevoorrechte aandelen van 100 BEF en 12.500 gewone aandelen zonder waarde-aanduiding. Het kapitaal vertegenwoordigde de persoonlijke inbreng van Joseph Delin en zijn schoonvader. Delin bracht immers zijn persoonlijke eigendommen in, zijnde de woning aan de Vismarkt 7, het atelier en het volledige handelsfonds met daarbij een patent uit 1897 voor een door hem uitgevonden verwisselbare naaf voor autowielen. Ook schoonvader Janssens en zijn echtgenote Elisabeth Opdebeeck brachten hun gemeenschappelijke eigendom aan de Mechelsestraat 78 in. In 1898 beschikte Joseph Delin daardoor in het centrum van de stad over 4.000 m² atelier, waarin een smederij, een atelier voor de constructie van velgen, een atelier voor automechaniek, lakkerij, bekleding, emailage en vernikkelen en een atelier voor de bouw van fietsen waren ondergebracht. Het bedrijf telde 250 werknemers.

Een jaar na de opstart van het bedrijf was Joseph Delin klaar voor deelname aan het derde Rijwiel- en Autosalon van de 'Union Veloce Club' van Brussel. Delin stelde er een 'Duc' voor met tweecilinder verbrandingsmotor, luchtgekoeld en met frictiekoppeling. De introductie van het automerk Delin zou niet onopgemerkt blijven, mede door zijn constante zoektocht naar nieuwigheden en verbeteringen. Een jaar later, was Delin opnieuw aanwezig op het autosalon, als een van de 24 Belgische

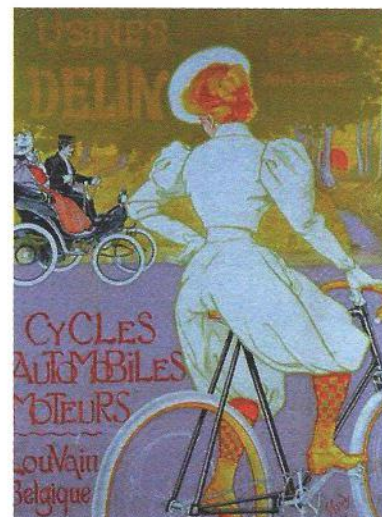




auto- en fietsenproducenten. Het bedrijf bracht in 1900 een tweezitter op de markt voor de prijs van 3.300 BEF. Verder werd er een driewielige motorfiets met dezelfde achteraan geplaatste motor verkocht voor 1.750 BEF. Vermogende liefhebbers konden zich ook een tweewielige motorfiets langspeelste motor en cardanaandrijving aanschaffen voor 1.200 BEF. Ter vergelijking: een arbeider verdiende rond 1900 een weekloon van 15 à 20 BEF. Volgens een studie van de ASLK uit 1903 kostte de bouw van een arbeiderswoning zo'n 3.000 BEF. Delin legde de nadruk op de staalkwaliteit van zijn producten, op het feit dat alle rollagers gecementeerd waren en dat door de productie met automatische machines alle onderdelen vervangbaar waren. Met dit laatste was Delin zijn tijd vooruit, de standaardisatie van onderdelen stond immers nog in de kinderschoenen. De producten van de Leuvense fabriek werden zowel verkocht onder de merknaam 'Delin' als 'Derby'. Het bedrijf legde zich ook toe op de export naar Nederland (en zijn koloniën) en naar Groot-Brittannië. Hiervoor werd vooral de naam 'Derby' gebruikt. In het kader van deze export liet het bedrijf in 1901 een Brits patent op een transmissiesysteem voor auto's registreren. In datzelfde jaar patenteerde hoofdingenieur

Eugène Matthieu ook een verbeterde aandrijving voor motorfietsen. Vanaf 1901 ging Delin zich meer toelagen op klassieke auto's waarbij de motor de achterwielen aandreef via een enkele ketting. Het bedrijf lanceerde een tweezitter met een verticale stuurstang. Ook een vierzitter, een zogenaamde 'tonneau' met vier plaatsen en een bestelwagen kwamen op de markt. De Leuvense autofabriek kende succes. Het bedrijf maakte in 1901 een brutowinst van maar liefst 243.394 BEF. En dan stokte het succesverhaal van de Leuvense autoproduktie, door het overlijden van zijn drijvende kracht en bezieler. Ingenieur Eugène Matthieu nam de leiding van de autoafdeling over en was aanwezig op het volgende autosalon. Ditmaal werden een chassis, een dubbele Phaeton, een 'tonneau', een badkuipwagentje, motorgroepen en petroleummotorfietsen voorgesteld. Delin ontwikkelde duidelijk meer volwaardige bruikbare wagens. Toch zou het de laatste deelname van het Leuvense bedrijf aan het autosalon zijn. In januari 1902 werden de beheerders van de fabriek geconfronteerd met de noodzaak om opnieuw grote investeringen te doen en de productiemogelijkheden te vergroten. Dit bleek echter op de locatie aan de Vismarkt in Leuven niet mogelijk. Ondanks zijn

gezonde financiële toestand werd het bedrijf ontbonden. De outillage werd overgelaten aan ingenieur Matthieu, die de firma in 1903 verhuisde naar Zaventem en de naam veranderde in 'U.S.': Usines de Saventhem – Brevets E. Matthieu. Dit bedrijf fuseerde in 1906 met Belgica. In 1909 werden beide merken uiteindelijk overgenomen door Excelsior, een van onze legendarische Belgische topmerken. Niet alleen de fabriek van Delin sloot in deze periode haar deuren, ook andere Belgische autoproducenten moesten hun activiteiten noodgedwongen stoppen. De druk om de productie te verhogen nam immers toe, maar daarvoor waren er uitbreidingsmogelijkheden en kapitaal nodig. Het aantal bedrijven werd drastisch uitgedund. De belangrijkste Belgische constructeurs op grotere schaal, zoals Minerva (1903), Imperia (1907) en Excelsior (1910), verschenen dan ook pas na de eeuwwisseling; vaak als resultaat van een fusie van kleinere pionierbedrijfjes zoals Delin.



Hoewel de Delinfabriek slechts een korte periode in Leuven actief is geweest, heeft ze toch gezorgd voor een belangrijke nalatenschap. Het automerk is wereldwijd bekend en onsterfelijk geworden dankzij een uitzonderlijk mooie reclameposter van de hand van Georges Gaudy, een Belgische graficus en kunstschilder. Deze populaire poster uit de belle époque wordt vandaag nog altijd gereproduceerd in diverse materialen en afmetingen en wereldwijd verkocht. Ook het originele aandeel van de 'Usines Delin' uit 1898 is een waardevol collectorsitem. De nagedachtenis van de grote bezieler achter het verhaal van de Delin-fietsen en -auto's is in Leuven echter gaandeweg weggedeemd.

MARIKA CEUNEN

MET DANK AAN: JEAN-MARIE VLEUGELS



praktische informatie

www.leuven.be/salsa
salsa@leuven.be

Salsa! vzw
 Samen Actief voor het Leuven StadsArchief!

Maatschappelijke zetel

Stadsarchief Leuven,
 Rijschoolstraat 4/001
 3000 Leuven

Bestuursleden

Jules Audiens, Jaak Brepoels, Marc Carnier (penningmeester), André De Winter, Mich De Winter, Gustaaf Janssens (voorzitter), Hendrik Ollivier (secretaris), Sabrina Keyaerts, Violet Soen

U kan lid worden van Salsa! vzw

door overschrijving van
 € 15 (voor gewone leden) of
 € 30 (voor steunende leden)
 op volgend rekeningnummer:
 IBAN BE93 068-2420772-67
 Dit lidgeld omvat de driemaandelijkse nieuwsbrief, mogelijkheid tot aankopen van de eigen publicaties en gratis toegang tot de activiteiten van de vriendenkring.

Stadsarchief Leuven

Rijschoolstraat 4/001
 3000 Leuven
 T 016 30 08 69
 F 016 23 40 06
 E archief@leuven.be

Openingsuren leeszaal

Dinsdag, woensdag: 9.00 tot 13.00 u
 Donderdag: 9.00 tot 19.00 u
 Vrijdag: 9.00 tot 13.00 u

Salsa!.doc

COLOFON

is een driemaandelijkse nieuwsbrief, uitgegeven door Salsa! vzw, de Vriendenkring van het Leuven Stadsarchief. Het abonnement is inbegrepen in de lidmaatschapsbijdrage voor de vzw.

Redactie

Marc Carnier,
 Marika Ceunen,
 Gustaaf Janssens

Redactieadres

Stadsarchief Leuven

Verantwoordelijke uitgever

Gustaaf Janssens
 Maria-Theresiastraat 87 | 3000 Leuven

Foto's

Marika Ceunen,
 Eric Dewaersegger,
 Stadsarchief Leuven,
 Raoul Thybant

Druk en vormgeving
 Drukkerij Leën | Hasselt

Activiteiten van Salsa! vzw



Voorstelling SALSA-cahier 10

Zaterdag 31 augustus 2013 stellen we u graag ons tiende cahier voor. Dit cahier heeft als titel: *Het fenomeen Poeske Scherens* en is van de hand van historicus Fran Herpinck. Exclusief voor SALSAlleden zal Fran Herpinck dit cahier op 31 augustus 2013 persoonlijk toelichten. Daarna volgt een panelgesprek met wielerspecialisten. De voorstelling en het panelgesprek vindt plaats om 11.00 uur in het Auditorium van Tweebronnen. Het stadsarchief zorgt zoals vanouds voor een drankje achteraf.

Rondleiding op de site van de Zusters Annunciaten

Op zaterdag 28 september 2013 zijn we te gast bij de Zusters Annunciaten van Heverlee. Ria Christens leidt ons rond op de site en maakt ons wegwijs in het archief van de congregatie. Dit archief bewaart en ontsluit documenten in verband met de geschiedenis van de congregatie, haar spiritualiteit en apostolische activiteiten. Het beschikt over een fotoverzameling, een museale collectie en een archiefbibliotheek. Ook een bezoek aan de boodschapskapel staat op het programma.

De rondleiding start om 10.00 uur. We komen samen op de parking van de Zusters Annunciaten (aan de Naamsesteenweg) om 9.45 uur.

Inschrijven voor de activiteiten kan via mail naar archief@leuven.be of telefonisch op het nummer 016 30 08 69. Vermeld duidelijk voor welke activiteit u wilt inschrijven. We hopen u alvast te mogen verwelkomen.