Universiteit van Wrocław
Erasmus Leerstoel voor Nederlandse Filologie

Radosław Lesisz

Honderd jaar fietsen in Nederland 1850-1950
Over het begin van de fietscultuur

Doctoraalscriptie geschreven onder begeleiding van
prof. dr hab. Stefan Kiedroń

Wrocław 2004

Uniwersytet Wrocławski
Katedra Filologii Niderlandzkiej im. Erazma z Rotterdamu

Radosław Lesisz

Sto lat historii roweru w Niderlandach 1850-1950
O początkach kultury rowerowej

Praca magisterska napisana pod kierunkiem
prof. dr hab. Stefana Kiedronia

Wrocław 2004

I n h o u d

Voorwoord p.2
I. Beknopte geschiedenis van de ontwikkeling van de fiets p.3
a. De vouwfiets p.13
b. De ligfiets p.14
II. Fietsen honderd jaar geleden p.17
1. De invloed van de fiets op het maatschappelijke leven p.17
a. Fietsen als sport p.18
b. De fietser van toen p.21
c. Vrouwenemancipatie. Nieuwe mode p.24
d. Rijscholen p.26
e. Gezondheid en het fietsen p.27
2. Fietsen in getallen. Fietsbeleid p.28
3. De fiets en de wet p.32
4. Fietsbelasting p.41
5. Eerste fietspaden p.43
6. Eerste fietsclubs. De ANWB p.47
a. Bewegwijzering p.52
7. Fietsindustrie p.54
8. Dienstfiets p.60
a. De fiets in het leger p.62
9. Grote fietsenroof p.64
III. Kijk van een filoloog p.67
1. Het woord fiets – herkomst p.67
a. Afleidingstheorie p.68
b. Deventer. Apeldoorn p.69
c. Klanknabootsing p.70
d. Viets. Fitz p.71
e. Dialectwoord p.73
2. Het woord rijwiel en de ANWB-kwestie p.74
3. Andere benamingen voor de fiets p.76
4. Fiets – fraseologie p.78
5. Fietspoëzie p.82
Slotwoord p.92
Bronnen vermelding p.94

Voorwoord

Naast windmolens, tulpen en dijken is de fiets tegenwoordig een deel van het typische beeld van de Lage Landen. Men zegt dat Nederland het fietsland bij uitstek is en dat Nederlanders praktisch op de fiets zijn geboren. Waarom heeft zo'n betrekkelijk jong verschijnsel zo ingrijpende invloed op de image van dit land gehad? Waarom geniet de fietser in Nederland een van de gunstigste posities in vergelijking met andere landen? Is dat dankzij de Nederlandse fietstraditie? Waaruit bestaat dus de erfenis van de fietscultuur? Om deze vragen te beantwoorden moeten wij hier de historie van het *fiets-verschijnsel* opsporen. De voorliggende scriptie behandelt de belangrijkste aspecten daarvan tegen de achtergrond van de geschiedenis van de ontwikkeling van de fiets.

Ruim honderdvijftig jaar geleden deed het rijwiel zijn intrede. Voordat ongeveer een eeuw later hij door het aanbrekende tijdperk van auto's in een hoek werd gedrongen, heeft hij intussen zijn gouden jaren gehad. Het tijdperk 1850-1950 omvat de beginjaren, de glorietijd – de jaren twintig en dertig van de 20ste eeuw, en de afname van de populariteit van de fiets na de Tweede Wereldoorlog. De hier voorgestelde beknopte geschiedenis van de fiets in Lage Landen is een poging om de meest kenmerkende gebeurtenissen en kwesties van de toenmalige fietscultuur te schetsen.

De fiets heeft zijn uitwerking vooral gehad op het sociale gebied, maar in deze scriptie worden ook de onscheidbare politieke, economische, wettelijke en militaire dimensies van dit verschijnsel gepresenteerd. In de kijk van een filoloog komt de fietscultuur te voorschijn vooral in de kwestie van de taal- en letterkunde. Daar is het derde deel van dit werkstuk voor bestemd. Toch moest hier, wegens de omvang van de thema's, een analyse van de fietsliteratuur sterk ingekort worden. De scriptie bevat een bescheiden presentatie van de fietspoëzie. De aandacht wordt hoofdzakelijk gevestigd op de etymologie en fraseologie van het woord *fiets*.

Deze scriptie had niet mogelijk gemaakt kunnen worden zonder de onmisbare hulp, steun en adviezen van veel personen, die ik van harte bedank.

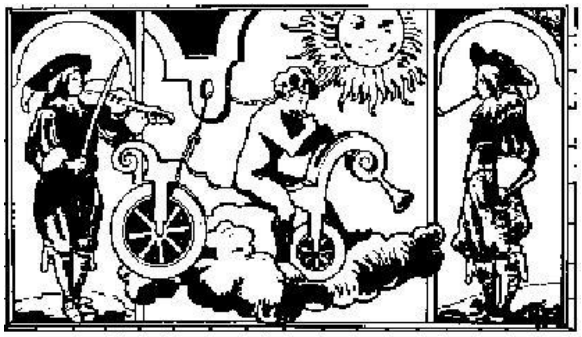
De auteur

I. Beknopte geschiedenis van de ontwikkeling van de fiets

Ondanks zijn bescheiden uiterlijk en betrekkelijk eenvoudige bouw kan de fiets tot de grote uitvindingen gerekend worden. Van deze bewering getuigt het feit dat het principiële idee van de fiets sinds de jaren 90 van de 19e eeuw tot nu toe onveranderd is gebleven. Als wij bovendien het energieverbruik in aanmerking nemen, dan is de fiets het zuinigst van alle uitgevonden transportmiddelen[1], efficiënter zelfs dan het lopen. De fiets was de eerste machine die zonder dierkracht of stoom aangedreven kon worden.

De geschiedenis van de ontwikkeling van de fiets is vol van onnauwkeurigheden en twijfels over de oorsprong van verschillende machines die in zekere mate de voorlopers van de fiets waren. Men kan er ook over twisten sinds wanneer de fiets een fiets is geworden. Het blijkt onmogelijk één ontwerper of één vehikel te wijzen waar de hedendaagse fiets van stamt. "Die Geschichte des Fahrrads [...] ist ein gemeinsames Werk der Kulturmenschheit"[2] – beweerde een Duitser ruim één honderd jaar geleden. Hoe naïef dat nu ook klinkt, men moet toch toegeven dat het in zekere zin correct blijft.

De mensen hebben lang geprobeerd een voertuig te bouwen dat men met eigen kracht kan aandrijven. Voordat de fiets zijn tegenwoordige gestalte kreeg, waren er al veel voorgangers. Over de oergeschiedenis van de fiets is zeer weinig bekend, maar het aantal legenden daaromtrent is zeer groot[3]. Slechts één gebeurtenis is buiten alle twijfel. Aan het uiterste begin was de uitvinding van het wiel.

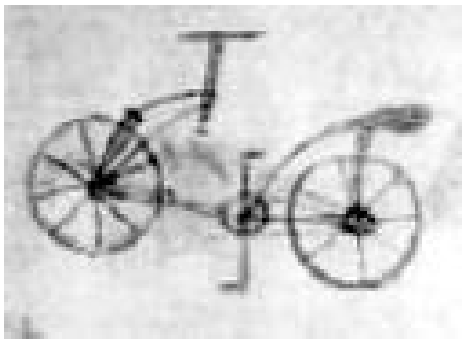


Afb. 1. Het glas-in-loodraam laat een engelachtige figuur op een soort van loopfiets zien[4]

[1] Caenegem van, R. C. (red) e.a., *Grote Winkler Prins Encyclopedie*, Amsterdam Elsevier, Brussel, p. 536
[2] [De geschiedenis van de fiets is het gezamelijke werk van de cultuur van mensheid - vert. Danuta Lesisz] Bron: Bertz, Eduard; *Philosophie des Fahrrads*, Snayder Verlag, 1997, p.9
[3] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[4] Ibidem

Grieken, Chinezen, Babyloners, Egyptenaren en Romeinen eisen de eer voor zich op de eerste autopedjes of loopfietsen te hebben gekend[5]. Over de echtheid van deze verhalen kunnen wij echter twijfelen. Evenzo valt te twisten over de originaliteit van het uit de 13e eeuw stammende glas-in-loodraam in de Engelse kerk Stoke Poges (Afb.1).

Hoewel wij niets aan de genialiteit van de Leonardo da Vinci willen afdoen, moet men ook de aan de grote Leonardo toegeschreven uitvinding van de fiets in twijfels trekken. Ondanks het feit dat de tekening uit 1493 zeker een prototype van de fiets toont, is het bijna zeker dat hij vervalst werd in de 20ste eeuw (Afb. 2).



Afb. 2. Vervalst ontwerp van Leonardo da Vinci?

Het schijnt dat er in de 17e eeuw in Neurenberg enkele bijzondere constructies zijn ontstaan die door menskracht aangedreven werden. In de jaren veertig kon men daar het barok versierde karos van Johann Hautsch bewonderen dat zonder paarden voortbewogen werd[6]. Ongeveer in 1680 bouwde een horlogemaker, Stephan Farber (of Farffler), een soort van invalidenwagentje. Vanwege de verlamming van zijn benen werd de machine aangedreven door de kracht van de armen[7]. Gelijke constructies ontstonden ook in Frankrijk (dr Elie Richard) en Engeland (1774, William Hooper) in de aanstaande jaren[8]. Toch hebben deze uitvindingen net zo veel met de fiets te maken als met de auto.

Gedurende een lange tijd bestond er in de geschiedenis van de fiets een mooi maar dubieus verhaal over een Fransman die de eerste prototype van de loopfiets heeft geïntroduceerd. Volgens enige bronnen heeft de graaf De Sivrac (of Sirac) in 1765 een loopfiets (toen *célérifére* geheten) met houten raamwerk en een echt paardenzadel geconstrueerd[9]. Volgens andere bronnen deed hij dat reeds in 1690[10], en volgens nog weer

[5] Ibidem
[6] Sosiński, Rajmund, *Historia roweru*, Łódź, 1951, p. 4
[7] Ibidem, p.7
[8] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets van toen en nu*, Alkmaar, 1983, p.8
[9] Materiaal gevonden op: http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html (de stand op 12-02-2004)

andere was de *célérifére* alleen een soort van wagen met paarden en heette de graaf zelf Sievrac[11]. Net in 1976 heeft Jacques Seray aangetoond dat de graaf nooit bestaan heeft en dat het verhaal een fraai maar onwaar fabeltje was[12].

Veel soortgelijke constructies komen wij in bijna alle Europese landen in de 18e eeuw tegen. De enige eigenschap die alle bovengenoemde voertuigen met de fiets verbindt is het gebruik van spierkracht voor het aandrijven[13]. De echte doorbraak in de ontwikkeling van de fiets had pas aan het begin van de 19e eeuw plaats.

Volgens Grote Sovjetencyclopedie van 1950, en nog wat soortgelijke publicaties, was de uitvinder hiervan de Russische boer Artamanow. Naar het schijnt is hij in 1801 op een zelfgemaakte vehikel, die alle eigenschappen van een *hoge bi* reeds had, naar Moskou gekomen, een afstand van tweeduizend vijfhonderd kilometer afleggend.[14]

Deze curiositeit achter zich latend, beschouwen de meeste historici de Duitse Freiherr Karol von Drais von Sauerbrun als degene die de ontwikkeling van de fiets de eerste stoot heeft gegeven. In 1817 introduceerde hij zijn *Laufmachine* (later *draisine* genoemd) die het eerste bestuurbare rijwiel was. Voordien konden loopfietsen alleen rechtuit rijden. Het toeschrijven van de uitvinding van het stuur aan von Sauerbronn en het ontwerp van draisine aan von Drais[15] is niet helemaal correct. De draisine werd aangedreven met de voeten die aan weerzijden van het frame de grond raakten[16] (Afb.3).

Afb. 3. De eerste loopfiets was grotendeels uit hout vervaardigd, woog bijna 45 kg en bereikte een snelheid van 10 km/h.

---

[10] Krediet, G. (red) e.a., *Eerste Nederlandse Systematisch Ingerichte Encyclopedie in 10 delen,* deel 9, Amsterdam, 1950, p. 579
[11] Materiaal gevonden op: http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html (de stand op 12-02-2004)
[12] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets...*, p.10
[13] Sosiński, Rajmund, op.cit., p. 8
[14] Ibidem
[15] Krediet, G. (red) e.a., op.cit., p. 579
[16] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)

Al snel werd de draisine het lievelingsspeelgoed van aristocraten en dandy's[17]. In Engeland en de Verenigde Staten werden de loopfietsen *hobby-horses* oftewel *dandy-horses* genoemd. Dat de in 1817 geconstrueerde loopfiets vrij vroeg op de Nederlandse wegen is verschenen, bewijst een fraai reisverhaal uit *1826 Reisje door het Koninkrijk der Nederlanden en het Groot-hertogdom Luxemburg, voor kinderen* door A.B van Meerten:

> "Terwijl wij over den Lekdijk herwaarts reden, zagen wij, voor ons uit, op een goeden afstand, een zonderlinge vertooning. Het geleek naar eenen ruiter op een zeer klein paard gezeten. [...] Ter naauwernood hadden wij tijd gehad [...] om te onderscheiden, dat het een houten paard was, door eenen man, die er op zat, bestuurd. [...] Het bestond eenvoudig in een houten paard, tusschen welks voor- en achterpooten beide, dus van voren en van achteren, een wiel was vastgemaakt. [...] De eigenaar zeide ons, dat hij op eene effen weg, en zonder tegenspoeden, een uur in elf minuten kon afleggen. Hij noemde het eene Draijsine, of loopmachine, welke van Duitschen oorsprong was."[18]

Von Drais, die echter al meer uitvindingen op zijn naam had, heeft in 1818 zijn vehikel geoctrooieerd[19]. Door middel van talloze demonstraties, ook in verre landen, en spectaculaire prestaties verwachtte hij met zijn loopfiets succes te zullen hebben. Al spoedig werd de loopfiets in Europa en Amerika nagebouwd, maar meestal zonder patent. In 1819 heeft K. Clarkson in de USA het patent op de draisine gekregen. De belangstelling voor de loopfiets duurde echter niet lang en ongeveer in1820 is ze eigenlijk vanzelf verdwenen[20]. De uitvinding van de *Laufmachine* werd geen succes voor von Drais. Teleurgesteld, raakte hij uiteindelijk geheel aan lager wal[21].

De volgende belangrijke stap in de ontwikkeling van de fiets deed de Schotse smid Kirkpatric Macmillan[22]. Hij was de eerste die in 1840 de loopfiets van een hefboomsysteem (waarbij het achterwiel aangedreven werd door middel van stangen) voorzag, dat met de voeten werd bediend[23]. Sindsdien is de loopfiets trapfiets geworden (Afb.4). Ondanks geslaagde experimenten is de uitvinding van de Schot echter nooit populair geworden.

In de geschiedenis van het fietsen staat Macmillan ook als de eerste bekende dader van een rijwieldelict. Volgens de legende heeft hij met de door hem gebouwde fiets verschillende tochten afgelegd. Tijdens een van de tochten in Glasgow,

---

[17] Materiaal gevonden op: http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html (de stand op 12-02-2004)
[18] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! Een eeuw fietsen in Nederland*, Amsterdam, 1968, p.7
[19] Sosiński, Rajmund, op.cit., p.14
[20] Materiaal gevonden op: http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html (de stand op 12-02-2004)
[21] Materiaal gevonden op: http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004)
[22] Krediet, G. (red) e.a., op.cit., p. 579
[23] Caenegem van, R. C. (red) e.a., op.cit., p.535

"zag hij zich in het ogenblik omringd door een grote groep van nieuwsgierige mensen. Om aan dit gedrang te ontkomen stuurde hij zijn fiets het voetpad op en reed hierbij een klein meisje omver. Het ongeluk liep goed af, het kind was hevig geschrokken, maar het was niet gewond. De politie bemoeide zich ermee en Macmillan moest zich op 6 juni 1840 voor het Southside-politiegerechtshof verschijnen. De rechter veroordeelde hem tot een boete van 5 shilling, wegens gevaarlijk rijgedrag. Het eerste vonnis in een rijwieldelict".[24]

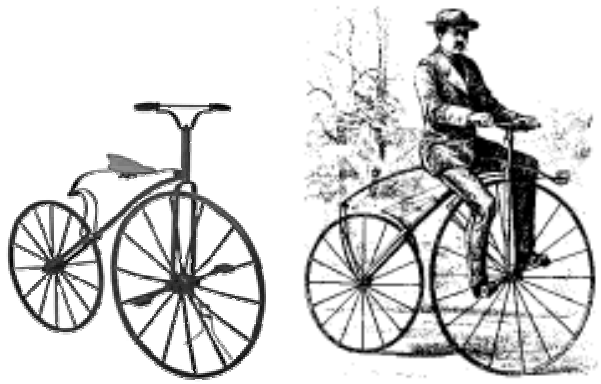
Afb. 4. Tweewieler met hefboomaandrijving aan het achterwiel

De pedaalaandrijving, die nog steeds in gebruik is, is onafhankelijk van elkaar uitgevonden door: G. Mylius (1844)[25], F. Fischer (1853)[26], Pierre en Ernst Michaux (1861)[27] of Lallemant (1865)[28]- een mechanicus van Michaux' bedrijf.

Niettemin staat het ontwerp van het roterende trappersysteem op naam van Ernst Michaux (en zijn zoon Pierre), een wagenmaker uit Parijs**,** die pedalen en rukken direct aan de vooras monteerde[29]. Hij noemde zijn aanvankelijk houten, later ijzeren trapfiets *vélocipède*, en de benaming werd ook voor andere modellen overgenomen[30]. Toch heeft de vélocipède andere passende bijnamen gekregen vanwege de indruk die de tocht op de fiets met ijzeren wielen leverde. De Duitsers noemden deze machines *Tretkurbelfahrrad*, de Nederlanders *bottenschutter* (resp. *bottenschudder*[31]) en de Engelsen *boneshaker* (Afb.5).

---

[24] Materiaal gevonden op: www.biol.rug.nl/miniatuurfietsen/welkom.html (de stand op 12-02-2004)
[25] Suchodolski, Bogdan prof.dr e.a., *Wielka Encyklopedia Powszechna PWN*, deel 10, eerste uitgave, Warszawa, 1967, p.126
[26] Ibidem
[27] Ibidem
[28] Krediet, G. (red) e.a., op.cit., p. 579
[29] Materiaal gevonden op: http://www.biol.rug.nl/miniatuurfietsen/welkom.html (de stand op 12-02-2004)
[30] Caenegem van, R. C. (red) e.a., op.cit., p.535
[31] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)



Afb. 5. De *bottenschutter*

In 1867 exposeerde Michaux drie trapfietsen, of *snelfietsen*, op de wereldtentoonstelling in Parijs[32]. In hetzelfde jaar maakte Madison het rijwiel lichter door de massieve ijzeren delen te vervangen door een constructie van holle buizen en wielen met stalen spaken[33]. De vélocipèden sloegen aan en het fietsen kwam in de mode[34]. Michaux's rijwielen werden naar veel landen geëxporteerd en werden ijverig nagemaakt. Zo werd in 1869 in Deventer de Eerste Nederlandse Fabriek van Vélocipèden opgericht door de smid Henricus Burgers [35] (zie ook: *Fietsindustrie*).

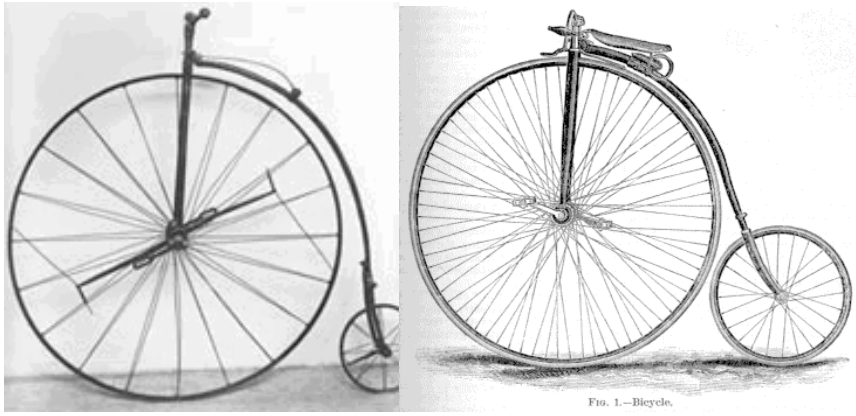
De directe aandrijving aan het voorwiel en het streven naar het bereiken van zo groot mogelijk snelheid leidde tot de ontwikkeling van de *hoge bi*(cycle) (in Engeland ook *penny farthing* genoemd) – de fiets met één groot voorwiel (meestal 1,25 of 1,5 m in diameter) en een zeer klein steunwiel[36] (Afb.6). In 1870 bouwde de Engelsman James Starley de eerste hoogwieler. Hij noemde hem *Ariel*. *Ariel* kostte 8 ponden en woog 24 kg[37].

Dit type waarbij de fietser boven het voorwiel op schouderhoogte aangebrachte zadel zat is tot omstreeks 1880 zeer populair geweest, zelfs voor rijwieltoerisme[38]. Om de mogelijkheden van de hoge bi te demonstreren reed in 1873 een groep van fietsers van Londen naar het uiterste noorden van Groot-Brittannië. Deze afstand van 1386 km werd in 15 dagen afgelegd[39]. De Amerikaan John Stevens heeft zelfs in 1884-86 de eerste tocht om de

---

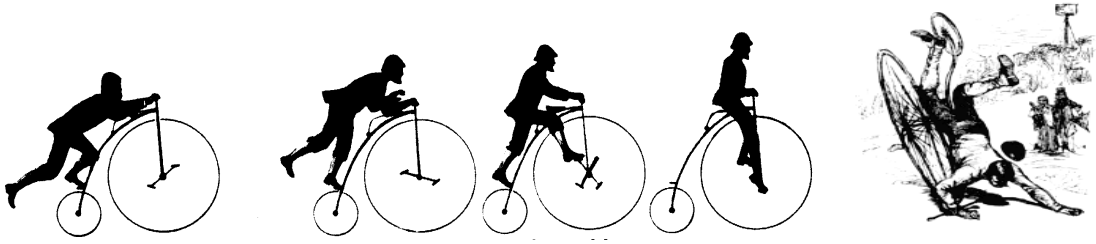
[32] Ibidem
[33] Krediet, G. (red) e.a., op.cit., p. 579
[34] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[35] Materiaal gevonden op: http://www.biol.rug.nl/miniatuurfietsen/welkom.html (de stand op 12-02-2004)
[36] Caenegem van, R. C. (red) e.a., op.cit., p.535
[37] Materiaal gevonden op: http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html (de stand op 12-02-2004)
[38] Ibidem
[39] Materiaal gevonden op: http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004)

wereld op de boneshaker gemaakt[40] (zie ook: *De invloed van de fiets op het maatschappelijke leven*).



Afb. 6. Tot 1874 waren de wielen uitsluitend radiaal gespaakt. Starley ontwierp een wiel waarbij de spaken met elkaar werden gekruist[41]

Ondanks zijn chic uiterlijk waren hoge bi's zwaar, onhandig en gevaarlijk. Ieder steentje op de weg kon tot een val leiden en ook het remsysteem was nog heel gebrekkig. De zgn. vlucht over het stuur was de oorzaak van meer dan 1000 doden[42].



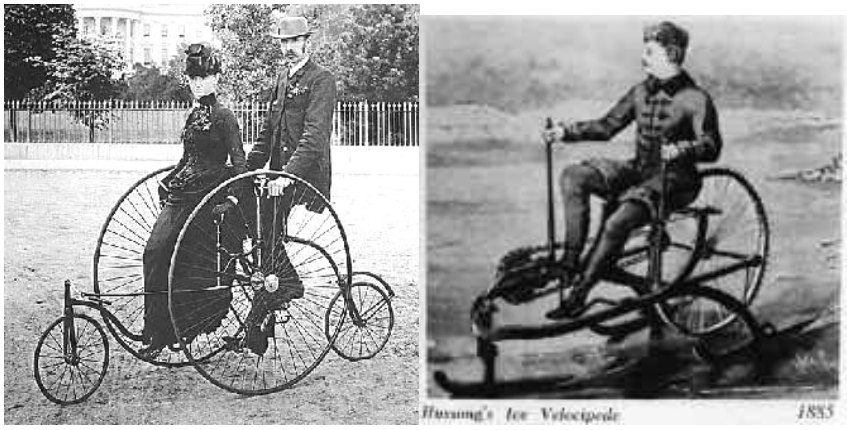
Afb. 7. Evenwichtsoefeningen bij het opstappen en berijden van de *hoge bi*. Op hobbelige of mulle wegen kon de fietser door een onverwachte stoot gemakkelijk van zijn hoge zitplaats vallen[43]

Het opstappen en berijden van zo'n weinig stabiele fiets vroeg om een grote vaardigheid. Dat leidde tot het oprichten van een groot aantal fietsrijscholen. De eerste rijschool ter wereld werd al in 1818 in Londen geopend. In *Johnson's pedestrian hobbyhorse*

---

[40] Ibidem
[41] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[42] Materiaal gevonden op: http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html (de stand op 12-02-2004)
[43] Materiaal gevonden op: http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004)

riding school konden de liefhebbers het nieuwe rijsport onder leiding leren[44]. De eerste rijschool in Nederland kwam in 1869 in Amsterdam (zie ook: *Rijscholen*). Maar omdat het berijden van zo'n fiets voor velen te moeilijk was, werden daarnaast meerwielige (drie of vierwielers) en derhalve meer stabiele fietsen gebouwd[45]. Dit was de tijd van experimenten. De fiets heeft grote aandacht getrokken. Men probeerde de eigenschappen van de fiets op verschillende marnieren toe te passen. Zo ontstonden er in deze tijd water-, sneeuw-, ijs-, of amfibiefietsen (Afb.8).



Afb. 8. Een echtpaar op een stabiele vierwieler. Ijsfiets van 1885 (rechts)

Het volgende keerpunt in de ontwikkeling van de fiets kwam met de zogenaamde *veiligheidsfiets*, of *safety*, die in vergelijking met de hoge bi aanzienlijk veiliger en makkelijker te berijden was. Hij had twee wielen van vrijwel gelijke grootte en krachtoverbrenging via een ketting[46]. In 1869 werd bovendien het kogellager uitgevonden dat het gemak van het wielrijden aanzienlijk verbeterde en de fiets tot een efficiënter vervoermiddel maakte[47].

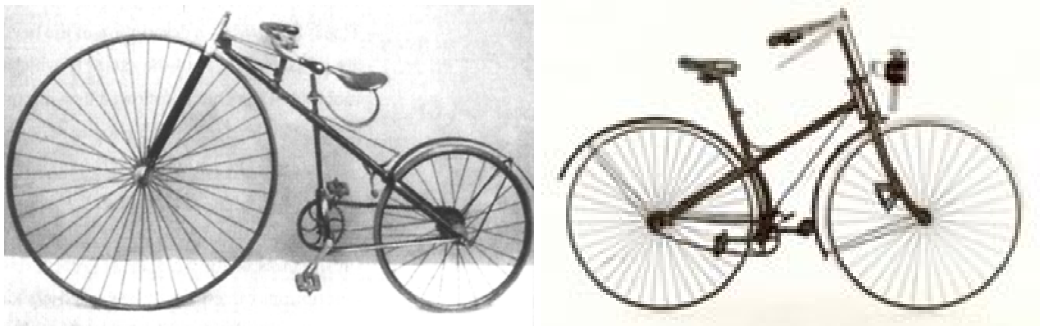
De verschillende bronnen zijn het niet eens over wie als de eerste de aandrijving naar het achterwiel door middel van een ketting bracht. Volgens sommigen was het de Fransman Meyer (1868)[48] oftewel de Duitser Johann F. Trefz (1869)[49]. Andere bronnen geven aan dat het de Engelsman Harry John Lawson was die in 1873 (of 1876)[50] de eerste met een ketting

---

[44] Fuchs, J.W.; Simons, W.J., *Allemaal op de fiets in Amsterdam*, Amsterdam, 1978, p.23
[45] Materiaal gevonden op: http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004)
[46] Ibidem
[47] Sosiński, Rajmund, op.cit., p.28
[48] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[49] Suchodolski, Bogdan prof.dr e.a., op.cit., p.126
[50] Krediet, G. (red) e.a., op.cit., p. 579

aangedreven fiets uitvond[51]. Hij heeft er het patent erop gekregen[52]. Zijn eerst vehikel, *Sussex Dwarf*, had twee gelijke houten wielen en een kettingaandrijving op het voorwiel. In 1879 heeft hij de *Bicyclette* geconstrueerd waarbij de aandrijving al naar het achterwiel bracht. Hoewel zijn ontwerpen niet populair geworden zijn, was het belangrijke schakel in de geschiedenis van de fiets (Afb.9).

Het succes werd pas bereikt met de fiets *Rover* die in 1884 door John Kemp Starley (de neef van de uitvinder van de hoge bi – James Starley) en William Sutton werd gemaakt. Toen hij in 1885 met zijn vehikel op de *Starley Bicycle Show* trad, was dat een sensatie[53]. Het principe van de *Rover* is tot vandaag gehandhaafd gebleven. Wij kunnen dus dat ontwerp het prototype van de hedendaagse fiets noemen[54].



Afb. 9. Met de *Bicyclette* (links) is de moderne *veilig* fiets geboren (rechts)

In 1885 heeft Starley zijn fiets verbeterd en in het groot op de markt gebracht[55]. De veiligheidsfiets heeft spoedig de oudere vormen verdrongen. Het Poolse woord voor de fiets - *rower* - stamt van de naam van het merk Rover (zie ook: *Andere benamingen voor de fiets*).

Vóór 1887 reden de dames in het algemeen op driewielers, meestal als een medepassagier. Deze driewielers waren stabiel en vereisten geen speciale kleding. In 1887 is in Groot-Brittannië de eerste dames safety ontstaan die snel populair werd niet alleen onder feministen[56] (zie ook: *Vrouwenemancipatie. Nieuwe mode*).

Nadat Amerikaan Charles Goodyear in 1839 het vulkanisatieproces van rubber had ontdekt, was Engelsman Robert Thompson al in 1845 met het idee gekomen om een holle rubberbuis ingevuld met lucht als rijtuigband te gebruiken, maar deze uitvinding (wel

[51] Materiaal gevonden op: http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html (de stand op 12-02-2004)
[52] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[53] Ibidem.
[54] Caenegem van, R. C. (red) e.a., op.cit., p.535
[55] Materiaal gevonden op: http://www.biol.rug.nl/miniatuurfietsen/welkom.html (de stand op 12-02-2004)
[56] Ibidem

geoctrooieerd) werd niet opgemerkt[57]. Er werd ook met volle rubberbanden geëxperimenteerd, maar zonder succes.

Pas in 1888 heeft de Ierse veearts John Boyd Dunlop de luchtband herontdekt en voor de fiets toegepast. Zijn verbeterde versie bestond uit binnen- en buitenband. Dat was een grote verbetering die bruikbaarheid van de safety aanzienlijk vergroot. De luchtbanden werden een enorm succes en vijf jaar later waren bijna alle rijwielen ervan voorzien[58].

Afb. 10. De zoon van John Boyd Dunlop op een fiets met door zijn vader bedachte luchtbanden[59]

Andere belanghebbenden technische verbetering waren de versnellingen die H. Sturmey en J. Archer in 1902 hebben geoctrooieerd[60].

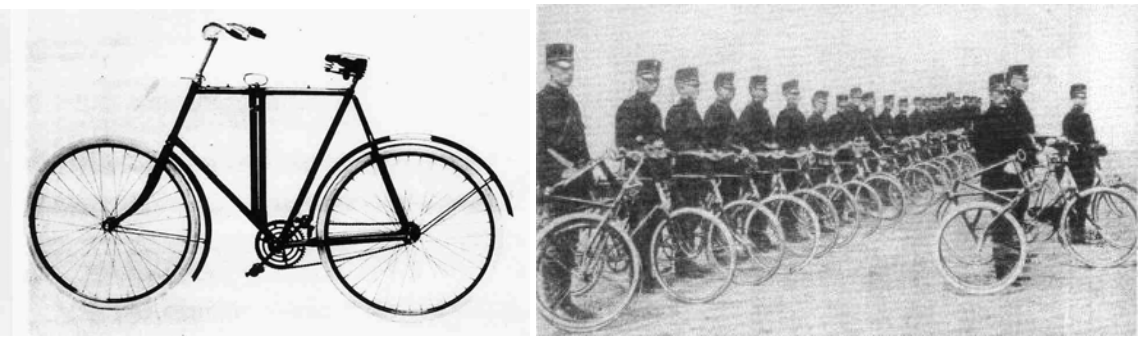
De veiligheidsfiets met de luchtbanden zorgde voor de steeds groter wordende populariteit van de fiets die tegen het begin van de 20ste eeuw in snel tempo de Europese en Amerikaanse markten veroverde[61]. De fiets werd populairder dan ooit[62]. In Nederland wordt de glorietijd van de fiets gedateerd in de jaren twintig en dertig van de 20ste eeuw (zie ook: *Fietsen in getallen. Fietsbeleid*). In Amerika duurden de gouden jaren van het wielrijden ongeveer van 1870 (het begin van het algemene gebruik van het rijwiel) tot 1910 (de opkomst van trammen en auto's) [63]. In het begin was het het openbare vervoer, namelijk trams, dat in grote mate tot de afname van het gebruik van het rijwiel heeft bijgedragen. Zo werd de fiets in de Verenigde Staten de eerste martelaar van de strijd der machines[64].

---

[57] Krediet, G. (red) e.a., op.cit., p. 579
[58] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[59] Materiaal gevonden op: http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004)
[60] Materiaal gevonden op: http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/ (de stand op 12-02-2004)
[61] Caenegem van, R. C. (red) e.a., op.cit., p.535
[62] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[63] Ibidem
[64] Ibidem

a. De vouwfiets

Het lijkt erop dat een soort fiets in principe ten behoeve van militaire doelen werd uitgedacht (zie ook: *De fiets in het leger*). De eerste opvouwbare fiets zou al in 1869 door een Oostenrijkse luitenant zijn uitgevonden[65]. In 1900 ontwierp de Nederlandse luitenant van Wachtendonk een vouwfiets ten behoeve van zijn leger. De proefnemingen bleken positief en hij heeft patent erop gekregen. Die fiets werd in productie genomen door Fongers en werd in het leger geïntroduceerd (Afb.11). Deze uitvinding werd ook aan gewone burgers aangeboden maar voor de Eerste Wereldoorlog boekte geen succes[66]. Deze machine verscheen nog eenmaal in de handen van soldaten. Tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben de Britse parachutisten in de slag om Arnhem gebruik gemaakt van eenmalig gebruik opvouwbare fietsen[67].



Afb. 11. De voor het Nederlandse leger gemaakte opvouwbare fietsen werden door de Militaire Wielrijders bereden[68]

Na de oorlog werd deze constructie vergeten totdat de vouwfiets van de Engelse ontwerper Alexander Moulton werd gewaardeerd en nagevolgd. In 1959 bouwde Moulton een vouwbare fiets met kleine wielen, ingebouwde rubber vering en modern uiterlijk (Afb.12). Een fiets die je kon opvouwen en in de koffieruimte van een auto kon pakken. Het was een van de weinige succesvolle ontwerpen die niet op het gewone *diamond* frame was gebaseerd. Hoewel zo'n fiets al vroeger bekend was, gaf dit idee een nieuwe stoot tot de ontwikkeling van de fiets in de jaren 60.

[65] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets…*, p.56
[66] Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *Geschiedenis van de fiets*, Alkmaar, 1967, p.53
[67] Materiaal gevonden op: http://www.biol.rug.nl/miniatuurfietsen/welkom.html (de stand op 12-02-2004)
[68] Fuchs, J.W.; Simons, W.J., *De fiets...*, p.57

Het tijdperk na de Tweede Wereldoorlog behoorde tot de auto's – het symbool van de groeiende welvaart. Gemotoriseerde vervoer (ook bromfietsen en scooters) drong de fiets in de hoek. De Moultons vouwfiets maakte duidelijk dat de fiets geen verouderd vehikel is. Vanaf deze tijd begon de renaissance van het fietsen. "Gewone" fietsen werden gemoderniseerd en voorzien van allerlei technische verbeteringen. In de laatste jaren zijn er weer veel nieuwe soorten fietsen ontstaan; mountain bike (die eigenlijk al aan het begin van de 20ste eeuw bestond), BMX (een cross- en stuntfiets), ATB (All Terrain Bike), racefiets (ook *gemoderniseerd*), etc. Speciale aandacht verdient hier de ligfiets.

Afb. 12. Van het begin af vervaardigde Moulton vouwfietsen in drie versies; *shopper, tourist,* en *racer* (hier)

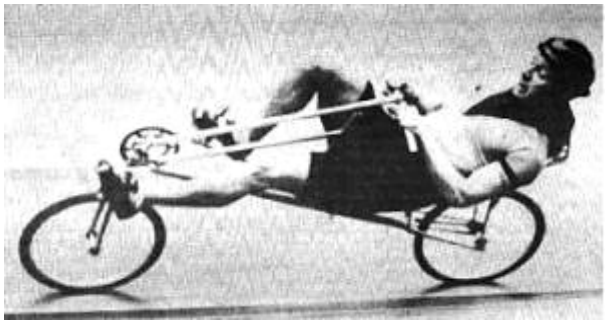
b. De ligfiets

Rond de eeuwwisseling, midden in de golf van de belangstelling voor de fiets, werd er met uiteenlopende ontwerpen van zgn. *human powered vehicles* (HPV's) geëxperimenteerd[69]. Dit waren o.a. buikfietsen (waarbij de fietser op de buik ligt), gestroomlijnde fietsen (met aërodynamische beschermingen – aanvankelijk van laken, later van kunststof) en ligfietsen.

Het verfijnen van de fiets werd in hoge mate bevorderd door het organiseren van wedstrijden[70]. Tot 1914 legde de *Union Cycliste International* (UCI) – de overkoepelende organisatie van wielrenners – weinig technische regels op bij het gebruik van allerhande fietsen. In dit jaar had de eerste wedstrijd van gestroomlijnde fietsen in Berlijn plaats. Twee wielrenners streden met elkaar; de wereldkampioen, Nederlander Piet Dickentman en de Europese kampioen, Duitser Arthur Stellbrink. De wereldkampioen verongelukte en kwam

[69] Materiaal gevonden op: http://www.notschaele.nl/ligfiets.htm (de stand op 12-02-2004)
[70] Ibidem

om. De UCI reageerde daarop met het verbod van aërodynamische voorzieningen in de wedstrijden[71].



Afb. 13. Francis Faure bezig met het vestigen van het werelduurrecord in 1933

In die tijd bouwde de Fransman Charles Monchet zijn *Velocar* ligfietsen. Deze bereikten verbazingwekkende resultaten, toch wild aanvankelijk niemand op zo'n bizar vehikel optreden tijdens wedstrijden. Pas toen Francis Faure, de tweede klas wielrenner, enkele wedstrijden had gewonnen, werd de ligfiets opgemerkt. En toen op 7 juli 1933 Faure op *Velocar* het wereld uurrecord[72] had overtroffen (Afb.13), ontstond er de enorme verwarring rond de ligfiets. Mensen twisten of die prestatie officieel erkend kan worden[73]. Ondanks vroegere toestemming[74] reageerde de UCI daarop met de uitsluiting van de ligfiets van het wielrennen[75]. Zonder UCI's endossement hadden ligfietsen geen kans om in het grotere publiek op te treden. Dat betekende een aanzienlijke vertraging voor de ontwikkeling van de ligfiets. Het besluit, dat tot nu toe niet is herroepen[76], had meer met het eigenbelang van de fietsindustrie, dan met echte sportiviteit te maken. Pas in de jaren 70 van de 20ste eeuw werd de ligfiets door Engelsman prof. D.G.Wilson en zijn student heruitgevonden en verder ontwikkeld[77].

---

[71] Materiaal gevonden op: http://www.bikefix.co.uk/forbidden.html (de stand op 12-02-2004)
[72] Het in 1914 door de Zwitser Oscar Egg gevestigde werelduurrecord (44,247 km) was bijna 20 jaar niet te overtreffen. Het uurrecord werd beschouwd als het hoogste record in het wielrennen. In 1933 reed Faure 44,055 km in één uur. Bron: http://www.bikefix.co.uk/forbidden.html (de stand op 12-02-2004)
[73] Materiaal gevonden op: http://www.bikefix.co.uk/forbidden.html (de stand op 12-02-2004)
[74] Vóór de poging tot verbetering van het uurrecord heeft Mochet een brief naar UCI gestuurd met de vraag of een record op zijn vehikel erkend zou kunnen worden. Hij kreeg een positief antwoord. Bron: http://www.bikefix.co.uk/forbidden.html (de stand op 12-02-2004)
[75] Tijdens de 58e UCI vergadering in 1934 werd er besloten om precies te definiëren wat een fiets en wat geen fiets is. Volgens deze bepalingen was de ligfiets met twee wielen, ketting, stuur, zadel en manskracht aandrijving geen fiets. Faure's record werd naar de nieuwe categorie afgeschoven; "records vestigden door HPV's zonder aërodynamische voorzieningen". Bron: http://www.bikefix.co.uk/forbidden.html (de stand op 12-02-2004)
[76] Materiaal gevonden op: http://www.bicycleman.com/History.html (de stand op 12-02-2004)
[77] Materiaal gevonden op: http://www.bikefix.co.uk/forbidden.html (de stand op 12-02-2004)

De geschiedenis van de ontwikkeling van de fiets bevat een enorm aantal octrooien, ontwerpen en toepassingen van die machine. Ze werden niet allemaal succesvol. Er werd met ambulancefietsen geëxperimenteerd, maar zonder succes. Maar de door de politie introduceerde fietspatrouilles bleek heel efficiënt te zijn. Riksja's en transportfietsen, al heel lang in gebruik, zijn vaak nog steeds de enige bron van inkomsten voor veel gezinnen.

De ontwikkeling van de fiets zorgt steeds voor betere ontwerpen. Nieuwe materialen en technische verbeteringen bevorderen dit proces. Wetenschappelijke onderzoeken hebben aangetoond dat vanuit de praktijk de beste oplossingen voor de fiets werden gevonden[78]. Vandaag is de fiets van een luxe artikel tot een alledaags gebruiksvoorwerp geworden. Tot de grote verspreiding en populariteit van dit nuttigste aller vervoermiddelen droegen de grote bruikbaarheid en gemakkelijke hanteerbaarheid, de bescheiden omvang en daarbij de geringe aanschaf- en onderhoudskosten bij[79]. Tegenwoordig spelen ook de ecologische aspecten van de fiets een belangrijke rol; zero-emissie boterhamaandrijving en geruisloze gang zijn de ideale eigenschappen van het milieuvriendelijk vervoermiddel. "De uitvinding van de fiets is een zegen voor de mensheid"[80].

[78] Caenegem van, R. C. (red) e.a., op.cit., p.536
[79] Krediet, G. (red) e.a., op.cit., p. 579
[80] Materiaal gevonden op: http://www.fietsen.123.nl/fietscitaten.htm (de stand op 12-02-2004)

II. Fietsen honderd jaar geleden

1. De invloed van de fiets op het maatschappelijke leven

De verhoging van de mobiliteit van de mens bracht revolutionaire gevolgen voor de maatschappij[81]. De afstanden die vroeger gemakkelijk alleen met een paard of koets konden afgelegd worden, kwamen geleidelijk binnen bereik van de meerderheid van de maatschappij. Dat had o.a. invloed op de werkgelegenheid, het onderwijs en de beroepsdifferentiatie. Het werd mogelijk om verder van de woonplaats een baan te hebben of naar een afgelegen school te gaan. Bij verschillende beroepen werd de (dienst)fiets ingeschakeld hetgeen de arbeidsproductiviteit aanzienlijk verhoogde.

Afb. 14. "Men ziet in de vroege ochtenduren de arbeiders op hun stalen ros naar de fabrieken te snellen"[82]. Enschede 1951 (links).

Van veel verschijnselen op fietsgebied is het *Arbeiterfahrrad* (arbeidersfiets) het meest welgevallige ding, waarvan de sociaal-politieke betekenis niet overschat kan worden, beweerde de Duitse schrijver Bertz in 1900[83]. In de periode van industrialisatie drong de stijgende vraag naar arbeidskrachten grote delen van de bevolking naar industriecentra. De ontwikkeling van de rijwielindustrie bevorderde andere takken van de economie en "landbouwarbeiders werden massaal omgevormd tot industrie-arbeiders"[84]. De snelle groei

[81] Minck, G.H., *Fietsen door de eeuwen*, Deventer, 1968, p.138
[82] citaat van Ritter von Paller, bron: Minck, G.H., op.cit., p.142
[83] Bertz, Eduard; op.cit. , p.23
[84] Minck, G.H., op.cit., p.158

van steden en de geringe woonvoorzieningen voor de nieuwe werknemers dwongen tot een bestaan in ellendige omstandigheden. Goedkope en gezonde accommodatie was meestal aan de rand van de stad of op het platteland - letterlijk buiten bereik van de stadsarbeiders. De opmars van goedkope vélocipèden veranderde de situatie van de arbeidersklasse. In Duitsland en Engeland boden de privé- en staatswerkgevers hun arbeiders nieuwe rijwielen aan voor bijzonder lage prijzen om hun woonomstandigheden te verbeteren.[85] In 1897 werd in Duitsland officieel aangekondigd dat het bezit van een fiets de zeden en welstand van de arbeiders verhoogt[86]. In Nederland werd het pro-fiets beleid o.a. in de mijnindustrie uitgevoerd waar het fietsgebruik na de Tweede Wereldoorlog aanzienlijk was; in 1954 gebruikte bijna de helft van de mijnwerkers de fiets bij het forensen. De bedrijfsbussen waren daar speciaal duurder voor degenen die kortere afstanden naar de werk moesten afleggen.[87]

De fiets staat ook aan het begin van de ontwikkeling van het moderne toerisme. De eerste fietstoeristen maakten lange reizen reeds op de hoge bi's. Op 22 april 1884 startte Thomas Stevens uit San Francisco voor een fietstocht rond de wereld op een boneshaker met massieve banden. Deze tocht duurde ruim tweeënhalf jaar.[88] Met de aankomst van de *veiligfiets* (safety) werden fietstochten enorm populair. Dankzij de ongekende mogelijkheden die het rijwiel bood kon men met de fiets gemakkelijk grote afstanden afleggen en zonder veel moeite zich overal begeven. Met andere woorden, "de fiets verloste de mens uit het plaatsgebonden isolement"[89].

a. Fietsen als sport

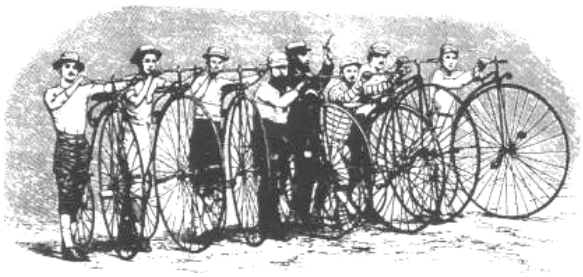
Het fietsen was in de beginjaren van de vélocipèden hoofdzakelijk een soort van sportbeoefening. Het utilitaire en toeristische gebruik kwam pas later. Het wielrennen heeft zich zeer snel ontwikkeld, als geen andere tak van sport. Dankzij de snelle technische ontwikkeling van de fietsindustrie was het vrij makkelijk om nieuwe records te vestigen. Dat gebeurde voornamelijk tijdens de wielerwedstrijden.[90]

---

[85] Bertz, Eduard; op.cit., p.27
[86] Bertz was ook van mening dat de verbetering van de existentie dankzij de ontwikkeling van het rijwielindustrie ook leidde tot de verhoging van het niveau van de cultuur in het algemeen. Bron: Bertz, Eduard. op.cit., p.18
[87] *The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in an historical context*, , Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Passenger Transport, march 1999, p.25
[88] *Geschiedenis van fiets in jaartalen*, Stichting:fiets!, Amsterdam, herziene editie 1976, p.5
[89] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets...*, p.58
[90] Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...*, p.120

De eerste wedstrijden werden vaak door herbergiers of caféhouders georganiseerd die op die wijze meer klanten wilden trekken. Het eerste evenement van dien aard in Nederland werd in 1866 in Friesland gehouden als een wedstrijd van loopfietsen en driewielers[91]. De prijzen, gouden horloges en premies, trokken zelfs de leden van de eerste vélocipède-club uit Deventer aan. De eerste *officiële* wielerwedstrijd ter wereld werd in 1868 in Parijs, de hoofdstad van de fiets in die tijd, verreden over een afstand van 1200 meter.[92] In 1885 vond in Maastricht de eerste internationale wielerwedstrijd in de Lage Landen plaats op een baan van 230 meter en in hetzelfde jaar werd in Den Haag op de Wassernaarse weg de eerste landelijke wielerwedstrijd georganiseerd in vier categorieën: bicycles, tricycles, langzaamrijden en handicap-rijden.[93]

De bestrating en de wegen waren niet geschikt om regelmatig wielerwedstrijden te houden. Al vroeg ontstond er dus behoefte aan banen waar gereden kon worden. Na enige pogingen werd de eerste driehonderddrieëndertig meter lang baan in 1885 in Nijmegen aangelegd voor ruim zevenduizend gulden.[94] Aan de fietssport werd in die dagen flink wat geld besteed. Het duurde niet lang of alle grotere steden beschikten over hun eigen baan en soms zelfs over overdekte wielerbanen, de zogenaamde *velodrooms*, die vooral bij de enthousiaste zaalrijders in de belangstelling stonden.



Afb. 15. Wielrenners op hoge bi's

Tegen het einde van de 19e eeuw het was duidelijk dat de uit het sport gegroeide wielertoerisme tegenover de belangen van de wielrennerij stond. Het verschil werd groter toen de wielersport bij de amateurs en bij de proefrenners een opvallende groei boekte. In 1888 was de kloof binnen Algemeene Nederlandsche Wielrijders Bond, een landelijke fietsersbond, expliciet: "Het rijwiel dient hoofdzakelijk voor toermachine of vervoermiddel

[91] Caféhouders waren in die provincie ook de organisatoren van schaatswedstrijden en tot op de dag van vandaag zijn beide sporten in Nederland met elkaar verweven – naar privé correspondentie met Jacques Dehue, 14-02-04
[92] Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *De fiets...*, p.107
[93] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.6
[94] Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p.122

en bijgevolg mogen wegwedstrijden nimmer de eerste uiting der sport belemmeren, of voor het publiek minder aantrekkelijk maken". Het bestuur van de ANWB besloot zich in 1898 van de rensport te distantiëren[95] (zie ook: *Eerste fietsclubs. De ANWB*).

De wielrenners uit de beginjaren van de wielersport waren populaire figuren. Jaap Eden werd de eerste moderne sportheld in Nederland. Tussen 1893 – 1896 verwierf hij eerste prijzen zowel in wielrennen als in schaatsen. De wereldkampioen in wielrennen op de sprint voor amateurs in 1894 en 1895 en wereldkampioen op het ijs in 1893, 1895 en 1896 was een idool van de jeugd en werd als voorbeeld en bewijs van nationale weerbaarheid gesteld[96] (zie ook: *Gezondheid en het fietsen*). Geprezen en bewonderde fietsers waren ook kunstrijders, zoals bijvoorbeeld de Amerikaanse stuntfietser Nic. Kaufman.

In de jaren tachtig van de 19e eeuw was het zaal- en figuurrijden zeer in trek. Het zaal- en figuurrijden, gebaseerd op de beoefening van kunststukjes op fietsen (in die tijd dat waren hoge bi's) in een kleine ruimte, was voornamelijk een wintersport. Mensen konden in die periode onder dak blijven fietsen en er werden in de overdekte ruimtes ook wedstrijden gehouden. Zelfs bij de serieuze ANWB werd de jaarlijkse organisatie van een kampioenschap in figuurrijden een van de belangen[97]. Toch duurde de belangstelling voor het zaalrijden niet lang. Deze tak van fietssport had meer met de circusacrobatiek te maken dan met het fietsen.

In de loop der tijd werd het wielrennen de meest opvallend tak van de wielersport. En het beroemdste wielerevenement ter wereld, de Tour de France, werd voor de eerste keer in 1903 georganiseerd. De afstand bedroeg 2428 kilometer[98]. Henri Desgrange, hoofdredacteur van het sportblad *Le Vélo* en de initiatiefnemer van de Tour, wilde aanvankelijk geen Nederlandse renners toelaten. Hij zag niets in mensen uit een land zonder bergen. Pas in 1936 reden voor het eerst Nederlanders mee.[99]

De wielersport in al zijn vormen heeft in grote mate tot de populariteit van de fiets bijgedragen en is tegenwoordig een onmisbaar element van de fietscultuur. Andere vormen van fietssport met speelelementen (of spel met fietselementen) zoals wielrijders-polo, vossejachten of cyclo-ball die omstreeks de eeuwwisseling populair waren werden snel door andere sporten verdrongen en verdwenen. Vandaag is het kunstrijden herboren (bijvoorbeeld in de vorm van *trial*). Figuurrijden of geheel nieuwe disciplines doen aan een renaissance van de fietscultuur denken.

---

[95] Ibidem, p.127
[96] Bank, Jan; Buuren, Maarten van, *1900. Hoogtij van burgerlijke cultuur*, Den Haag, 2000, p.258
[97] Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *Allemaal…*, p.28
[98] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.8
[99] Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *De fiets...*, p.107

b. De fietsers van toen

Omstreeks 1870, met de eerste import uit Engeland en Frankrijk, begon Nederlanders kennis te maken met vélocipèden. Aanvankelijk werden deze voornamelijk gebruikt bij demonstratieve fietstochten en recreatie. Het optreden op een rijwiel was eveneens vaak een uiting van de sportiviteit en progressief denken[100]. Maar fietsen waren vooral een liefhebberij voor jongelieden van goeden huize en ook voor gegoede burgers.

De eerste fietsers en hun machines waren iets bijzonders en buitengewoons. De op hoge bi's wankelende waaghalzen trokken veel bekijks en bewondering. Het grootste aantal fietsen vond men destijds in de steden, op het platteland kon men slechts af en toe een dokter of onderwijzer op de fiets zien.[101] De romanschrijver Henri van Booven heeft het klimaat van die tijd zo beschreven:

> "In de jaren tachtig, toen de hoge fonkelende rijwielen als zeldzame meteoren waren, die door stedelingen bewonderd werden en door de plattelanders verguisd, was de fietstocht alleen of gezamenlijk ondernomen een hele gebeurtenis en voor mens en dier een vreemd verschijnsel. Daar kwam de wielrijder aan [...]. Hoornstoten en signalen hadden zijn komst aangekondigd. Hij naderde behoedzaam, want in het verkeer speelde hij nog een rol van de ontsteltenisverkeer. Knippen fladderden dodelijk verschrikt voor hem uit. Honden blaften, katten redden zich, vals blazend. [...] In grote getalen waren de [mensen – R.L.] samengestroomd om het ongewone schouwspel te zien van al die jongelui bij hun machtige, indrukwekkende, als zonnen schitterende machines"[102].

De fiets bleef in Nederland tenminste tot 1890 een luxeartikel. De prijzen van veertig tot driehonderd vijftig gulden waren te hoog voor een gemiddelde arbeider met een loon van minder dan twee gulden per week. De eerste wielrijders vormde dus een elitaire kring van mensen die tijd en geld hadden om het vélocipèderijden te genieten.

Kijkend naar het aantal ANWB-leden (een fietsersbond) kunnen wij concluderen dat ongeveer sinds 1890-1894 de fiets niets meer speelgoed van de rijken was. In 1891 telde Nederland waarschijnlijk ruim tienduizend wielrijders van wie eenderde bij de Bond was aangesloten[103]. Preciezere gegevens kwamen met de invoering van de fietsbelasting in 1899. In dat jaar er waren ongeveer honderdduizend fietsen in Nederland, dat is één fiets per 53

[100] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...,* p.18
[101] Minck, G.H., op.cit., p.138
[102] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p.18
[103] Bank, Jan; Buuren van, Maarten, op.cit., p.257

inwoners[104]. Vanwege het feit dat de belasting afhankelijk was van de huurwaarde, kunnen wij precies nagaan welke bevolkingsgroepen over een fiets beschikte.

Tussen de jaren 1898 en 1904 steeg het bezit van het rijwiel bij de groep van de laagste huurwaarde met 250 procent. Bij de middenklasse bedroeg de toename 160 procent en de groep van hogere huurwaarde met slechts 80 procent. De fiets, met name de *bakfiets* (transportfiets), vond ook grote erkenning bij de winkeliers; ze begonnen de fiets voor hun bestellingen te gebruiken wat weerspiegeling in de cijfers heeft: het aantal fietsen is bij die groep met 115 procent toegenomen[105]. In 1906 bedroeg de relatie rijwiel – bewoner één per 17, in 1908 één per 13, en in 1912 één rijwiel per 10 Nederlanders[106].

Uit deze gegevens kunnen wij vaststellen dat rond de eeuwwisseling van de 19e naar de 20ste eeuw de fiets werkelijk een volksvervoermiddel werd. Dat is ten eerste gebeurd dankzij een sterke prijsdaling. In 1880 moest een arbeider met een gemiddeld uurloon van negentien cent ruim een half jaar werken om het geld voor een vélocipède (ca. 250 gulden) bijeen te brengen. In 1889 kostten de goedkoopste Nederlandse modellen 90 gulden (geïmporteerde uit Engeland *f* 60,-) wat het rijwiel steeds aantrekkelijker maakte voor de middenklasse. De fiets kwam rond 1900 binnen het bereik van een geschoolde arbeider toen zijn weekloon ongeveer tien gulden bedroeg[107]. Rond 1910 daalden de prijzen flink zodat de goedkoopste Nederlandse fiets 55-70 gulden kostte[108].

Het gemiddelde jaarlijkse salaris van 2100 gulden in 1930 en de prijzen rond 35-70 gulden waren geen obstakels meer bij de aankoop van een fiets voor een gewone burger[109]. Het bezit van de tweewieler werd zo gebruikelijk dat het niet meer over een status besliste. Slechts de beroemde belastingplaatjes (zie ook: *Fietsbelasting*) werden sinds de helft van de jaren twintig een kenmerk van welstand, oftewel armoede, in geval van de fietsplaatjes met een gat erin.

Als gevolg van de algemene bereikbaarheid van de fiets overheerste hij het straatbeeld in de steden. In 1916 bedroeg het aandeel van de fiets in het verkeer 75 procent, terwijl auto's slechts 4 procent daarvan uitmaakten[111]. In 1928 bezette Nederland de eerste plaats onder de westerse landen in de categorie "fietsdichtheid". Er was één fiets per 3.25 inwoners, terwijl

---

[104] *The Dutch Bicycle Master Plan...*, p.15
[105] Minck, G.H., op.cit., p.141
[106] *The Dutch Bicycle Master Plan...*, p.15
[107] Minck, G.H., op.cit., p.158
[108] *The Dutch Bicycle Master Plan...*, p.15
[109] Ibidem, p.18
[111] Ibidem, p.15

dat in Denemarken één per 4.75 inw. was, Duitsland één per 5.8, in Frankrijk één per 6, in Engeland één per 7.1 en in de Verenigde Staten één per 70 inwoners[113].

In de beginjaren van de 20ste eeuw fietste *iedereen* in Lage Landen. Deze bewering geldt ook voor de regeringsleden en het Nederlandse Koninklijk Huis. Al vóór de eeuwwisseling kocht Koningin Wilhelmina een fiets in Wenen (ze bereed ook Nederlandse modellen, Fongers bijvoorbeeld). Het fietsen leek toen toch een te gevaarlijke oefening en op bevel van de minister-president werd het haar verboden. Haar dochter, Koningin Juliana verscheen vaak op de fiets en werd in de wereld bekend als een "biking queen"[114].

Afb. 16. Koningin Wilhelmina op haar *omafiets* (links) en Koningin Juliana met zesjarige prinses Marijke (rechts).

Het algemene gebruik van tweewielers in Nederland in de jaren twintig en dertig zorgde voor de positieve beeldvorming rondom fietsers en een algemene acceptatie voor dit vervoermiddel in de toekomst, wat in andere landen tegenwoordig een groot probleem lijkt te zijn. De Nederlandse fietstraditie kwam vooral van pas bij de herontdekking van de fiets in de jaren zeventig. Sindsdien wordt er veel positiever naar de fietser gekeken.[115].

[113] Ibidem, p.19
[114] Materiaal gevonden op: http://www.fietsen.123.nl/koninklijkfietsen.htm (de stand op 24-09-2003)
[115] Materiaal gevonden op: http://www.tue.nl/cursor/bastiaan/jaargang42/cursor39/achtergrond.shtml (de stand op 12-02-2004)

c. Vrouwenemancipatie. Nieuwe mode

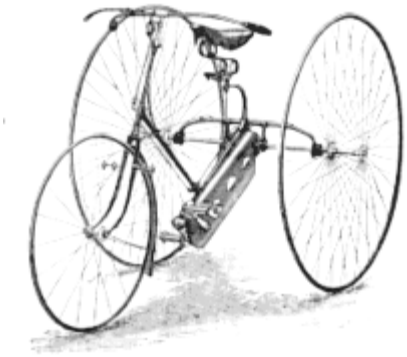
Alhoewel er een gezegde bestaat dat de "vrouwenemancipatie bij een lekke fietsband eindigt"[116], heeft de fiets toch wel belangrijke rol bij de vrouwengelijkheid gespeeld. Aanvankelijk waren dames medepassagiers van driewielers. Maar het duurde niet lang toen geëmancipeerde vrouwen zich op hun eigen rijwiel vertoonden. De fiets maakte de vrouw meer onafhankelijk in die zin dat ze niet langer aan huis gebonden was en zich zelfstandig kon verplaatsen. Het heeft echter toch wat geduurd voordat de vrouw op het rijwiel niet meer als onfatsoenlijk, onzedelijk of onvrouwelijk beschouwd werd. Het fietsen werd ook als "schadelijk voor vrouwelijke constitutie" gezien[117] (zie ook: *Gezondheid en het fietsen*).

Veel bekende feministen, bijvoorbeeld Aletta Jacobs, waren enthousiaste fietsers. Hoewel veel mensen meenden "dat fietsen voor dames uitputtend en schadelijk zou zijn" bewezen vrouwen zoals Elisabeth Pennel, dat ook grote fietstochten (Keulen-Wenen, Calais-Genève) geen bezwaar opleveren voor dames[119]. In 1884 schreef de ANWB het eerste vrouwelijke lid in.[120] Vier jaar later werd de eerste damesfietsclub in Amerika opgericht, en in Nederland geschiedde dat in 1893 in Den Haag. Er ontstond een damesfietsclub onder de opvallende naam *Honi soit qui mal y pense*.[121] In dat jaar telde de ANWB 992 vrouwelijke leden.

De dames wilden ook aan wedstrijden deelnemen, waar niet iedereen enthousiast over was. Al in 1888 vond in Pittsburg, Amerika de eerste fietsmarathon voor dames plaats. "Zij waren als mannen gekleed met kniepantalons en lange kousen"[122]. Aanvankelijk was zo'n show een goed amusement voor nieuwsgierigen en een contra-argument voor de tegenstanders, maar uiteindelijk hebben de vrouwen hun plaats in de wielersport veroverd.

---

[116] Materiaal gevonden op: www.fietsen.123.nl/fietscitaten.htm (de stand op 12-02-2004)
[117] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p.54
[119] Ibidem
[120] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.5
[121] Ibidem, p.9 ["*Schade over hem die er kwaad van denkt*" - de leus van de Orde van de Kouseband, ingesteld door de Engelse koning Edward de derde tijdens de honderdjarige oorlog . Bron: naar sms-bericht van Monika Onyszkiewicz, 21/1/04]
[122] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p.61



Afb. 17. Driewieler voor dames

In bijna alle West-Europese landen werd de fiets een voertuig van de vrouwenemancipatie. De fietsfabrikanten hielden al vroeg rekening met dames. Reeds de eerste Engelse "hobby-horses" waren speciaal voor lange rokken geschikt.[123] Om het fietsen te leren kwamen er speciale damesfietsscholen waarin "privaat-onderricht" door dames werd gegeven[124]. Het fietsen zorgde ook voor nieuwe mode in dameskleding.

Afb. 18. De fiets zorgde niet alleen voor een verandering in de mobiliteit van de vrouw maar ook in de mode. Rechts - speciale fietsbroeken

In de beginjaren van het wielrijden beschikten mannen over speciale fietskostuums, maar toen het rijwiel algemeen werd verdwenen ze uit de fietscultuur. De fietsende vrouwen hadden helemaal een speciaal fietskostuum nodig omdat de toenmalige rokken oncomfortabel

[123] Ibidem, p.52
[124] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p.54

waren. Voordien was het dragen van bovenbroek eigenlijk een taboe. Het fietsen vereiste aangepaste kleding die meer bewegingsvrijheid gaf.

> "Sportkleeding moet altijd een zeker mannelijk karakter dragen, wanneer er niet zonderling en theatraal zal uitzien" -

- beweerde een journalist aan het begin van de 20ste eeuw[125]. De fietsbroeken, opknoopbare rokken en pofbroeken voor vrouwen betekende toen de emancipatie (Afb.18).

d. Rijscholen

Toen in 1870 de eerste rijwielen op de Nederlandse markt kwamen, ontstond er ook meteen een probleem; hoe en waar kan men de kunst van het fietsen leren? Het berijden van zo'n vehikel was een moeilijke oefening, dus moest men het eerst leren voor men zich op de openbare weg waagde[126]. Het antwoord kwam vlug van de kant van ondernemende handelaren. De eerste rijschool voor vélocipèdisten in Nederland werd op 17 maart 1869 te Amsterdam geopend.[127] De huurprijs voor een fiets was vijftien cent per uur of een rijksdaalder per dag[128].

Het nieuwe wonder van techniek trok veel mensen die het rijwiel wilden uitproberen. De lessen vonden in een overdekte ruimte plaats waar kon men leren fietsen en soms ook schoonrijden, kunstrijden, langzaamrijden of figuurrijden kon beoefenen. Heel dure scholen beschikten ook over elektrisch licht in de zaal en een piano waarop tijdens de les vrolijke walsen gespeeld werden. Het onderwijs in het wielrijden werd door een instructeur begeleid. De leerling werd door de helpers op de fiets gehesen; zo ondersteund, ook met behulp van speciale leibanden, fietste hij met een langzamerhand verhoogd tempo. Na een les of twaalf was men in staat om het fietsen zelfstandig te verrichten[129].

De laatste rijwielschool verdween waarschijnlijk in 1922[130]. Nog in 1936 gaf de instructeur van Fongers, een rijwielbedrijf, fietslessen in het Vondelpark maar in die jaren hoefde men het fietsen niet meer in een school te leren. Deze kunst kwam van vader op zoon als een vanzelfsprekende gewoonte[131].

---

[125] Ibidem, p.58
[126] Materiaal gevonden op: http://www.rijwiel.net/index_2n.htm (de stand op 12-02-2004)
[127] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.3
[128] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p.15
[129] Ibidem, p.17
[130] Fuchs J.M., Simons W.J., *Allemaal...*, p.25
[131] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p.22

Afb. 19. Fietsen in een rijschool op een spotprent

e. Gezondheid en het fietsen

Het blijkt dat de gezondheid en de lichamelijke vermogens van de mens zeer vaak een kwestie was bij verschillende publicaties over de fiets die rond 1900 verschenen. Ze handelden meestal over de voortreffelijke invloed van de fiets op het menselijke lichaam. Dat is echter niets bijzonders als we in aanmerking nemen dat

> "weinige jaren geleden [...] hoorde men slechts klagen over lichamelijke verzwakking, [...] algemene bloedarmoede, kortom over de lamlendigheden der mensen van elke leeftijd."[132]

Maar het had soms te maken met de visie van de mens die in die tijd nagestreefd werd.

De filosofie van tucht, ordelijkheid, fysieke en geestelijke sterkte en levenskracht was vooral een nasleep van de indrukwekkende Duitse overwinning op Frankrijk in 1871[133] die in grote mate tot de navolging van de Pruisische discipline in Nederland heeft geleid. De Tweede Boerenoorlog rond de eeuwwisseling wekte kwestie van de volksweerbaarheid in Lage Landen opnieuw op en in die tijd ontstonden er organisaties zoals de *Tucht-Unie* (zie ook: *Eerste fietsclubs. De ANWB*) en *Vereniging Volksweerbaarheid* die campagnes voerden voor volksdiscipline, tucht en de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de individuele burger.[134]

In dit opzicht was de fiets een uitstekend uitvinding:

---

[132] Ibidem, p.65
[133] De oorlog van 1870-1871 tussen Frankrijk en Duitsland
[134] Bank, Jan; Buuren van, Maarten, op.cit, p.39

"Het wielrijden versterkt den mensch, maakt hem krachtig en gehard, en geeft hem een grooter uithoudingsvermogen. De rijder verheugt zich over zijne kracht en over zijne sterke gezondheid"[135].

Maar de gunstige eigenschappen van de fiets waren hoofdzakelijk een medische zaak in de bovengenoemde publicaties. Veel geleerden bewezen de algemene prachtige invloed van het wielrijden op de toestand van lichaam en geest bij uiteenlopende ziektes;

"zwakke borsten, slechte ademen, anemie en vervetten, die zijn ziekten die uitstekend geschikt zijn om door het fietsen bestreden te worden. [...] Het diepe ademen is de beste bescherming tegen vernielde ziekte van de Europa - tuberculose"[136].

Het fietsen dat "gelijk is aan de massage" was eveneens een preventiemiddel dat een perfecte gezondheid en goede gevoelens waarborgde;

"Man en vrouw worden gehard dankzij het rijwiel, dat wondervolle instrument, verzadigd met zuivere lucht, dat hun nieuwe levenskracht geeft".[137]

Maar aanvankelijk was niet iedereen er zo van overtuigd dat deze vorm van sport gezond was. Er werd bijvoorbeeld serieus gevreesd voor de zenuwen van alle wielrijders en jonge moeders waren bang dat hun borstvoeding ontregeld zou raken. Er was zelfs sprake van het einde van de vrouwelijkheid; door het gebruiken van het rijwiel zouden de vrouwelijke organen serieus beschadigd worden.[139]

De heilzame invloed van de fiets berustte niet alleen op fysieke oefeningen van de fietser maar ook op de mogelijkheid van een relatief snel contact met de natuur;

"Een uurtje flink doortrappen en hij ademt de zuiverste zee-, hei- of boschlucht in, [...] een gevoel van kalmte en rust komt over hem [...] De inspanning kost [hem] niet en in de frisse luchtstroom [...] voelt hij zich als herboren".[140]

De fiets is gezond - de leuze was in die tijd vaak op de lippen van de fietsaanhangers.

2. Fietsen in getallen. Fietsbeleid

De fiets werd rond 1870 in Nederland geïntroduceerd en sinds de jaren negentig van de 19e eeuw begon de fiets in het leven van alledag langzamerhand door te dringen. Rond de eeuwwisseling van de 19e naar de 20ste eeuw oefende de ontwikkeling van de fiets een grote

[135] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p.34
[136] Bertz, Eduard; op.cit., p.26
[137] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p.65
[139] Ibidem, p.64
[140] Ibidem, p.66

invloed uit op de maatschappelijke leven, zowel op economisch, politiek als op sociaal gebied.

De aandacht die de overheid aan de fietsbeleid schonk was beperkt en had een hoofdzakelijk regulerend karakter. Voordat enige algemene bepalingen inzake fiets werden aangetroffen werd hij eerst een bron van het belastingsysteem. Toen het geld van fietsers ter beschikking kwam van het gezag ontstonden de fietsvoorzieningen moeizaam en vaak dankzij particuliere initiatieven.

Het tijdperk 1920-1950 was het hoogtepunt van het fietsgebruik in Nederland. Van het begin van de 20ste eeuw af groeide het fietsgebruik snel. Gelijktijdig nam het aantal rijwielen toe, sterker dan de bevolkingstoename. In 1899 telde men 19 rijwielen per 1000 inwoners en in 1916 resp. 126, maar tot de jaren twintig was het aantal fietsen relatief klein. Sinds ongeveer 1920 stegen de cijfers zeer vlug en werd de fiets een nationale vervoermiddel bij uitstek. De grootste toename, van ca. 2 miljoen fietsers, vond in de jaren twintig plaats. In 1926 waren er 301 rijwielen per duizend Nederlanders. [141]

Na 1920 liep het fietsgebruik enorm op en veranderde de mobiliteit van de maatschappij. De talloze karren en wagens verdwenen van het straatbeeld. Mensen verplaatsten zich massaal naar verder verwijderde plaatsen, hetgeen vroeger te kostbaar of te tijdrovend zou zijn geweest. De trams waren nog een soort van exclusief transportmiddel en het busvervoer die zich tijdens de Eerste Wereldoorlog ontwikkelde concurreerde in eerste instantie met de trein, niet de fiets. Het blijkt dat de toestand van het openbaar vervoer een grote rol speelde bij het fietsgebruik. In steden zoals Amsterdam, Eindhoven of Enschede was het aandeel van de fiets in het verkeer zeer hoog; 80-90 procent. De geringe rol van bussen en trams was toe te schrijven aan de dichtbebouwde kom in het geval van Amsterdam. Andere steden waren te klein en te arm om goed openbaar vervoer te ontwikkelen.[142]

Een van de weinige positieve voorbeelden van het op de toekomst gerichte fietsbeleid was het Amsterdamse stadsontwikkelingplan van 1935, wat beschouwd wordt als de beroemdste poging tot de inrichting van een *fietsstad*. Het was gebaseerd op een visie waar woon- en werkplaatsen niet verder van elkaar liggen dan dertig minuten fietsen met een snelheid van 15 km/h[143]. Dit ambitieuze plan is echter maar gedeeltelijk uitgevoerd.

In de meerste van de toenmalige grotere West-Europese steden (Antwerpen, Hannover, Kopenhagen, Bazel, Manchester, e.a.) was het fietsgebruik relatief hoog in

[141] Krediet, G. (red) e.a., *Eerste Nederlandse Systematisch Ingerichte Encyclopedie in 10 delen*, zevende deel, Amsterdam, ENSIE, 1950, p.258
[142] *The Dutch Bicycle Master Plan...*, p.22
[143] Ibidem, p.23

vergelijking met de daaropvolgende decennia. De concentratie van alle activiteiten op een klein gebied, de industrialisatie en het toenemende aantal inwoners hadden een positieve invloed op het fietsgebruik in het algemeen[144]. De afstanden waren kort en bovendien had de tweewieler weinig alternatieven want slechts enkelen konnen zich een automobiel veroorloven. De cijfers laten het aandeel van auto en fiets in het Nederlandse verkeer duidelijk zien; in 1908 maakten auto's 1 procent van het verkeer uit terwijl dat voor fietsen 62 procent was. In 1926 was dat respectievelijk 4 en 75 procent[145].

De auto verscheen reeds aan het eind van de 19e eeuw op de Nederlandse wegen. Evenals met het rijwiel, werden automobielen aanvankelijk alleen als een recreatief speelgoed voor gegoede burgerij beschouwd. Maar ondanks het feit dat de auto tot de Eerste Wereldoorlog bijna geen rol speelde in de economie, werd het beschouwd als het vervoermiddel van de toekomst en kreeg speciale aandacht van de kant van het gezag.[146]

Sinds de vroege jaren van de 20ste eeuw was de overheid met de eerste autovoorzieningen bezig, wat grote invloed had op het verkeersbeleid[147]. De straten werden steeds drukker. De gemiddelde verkeersintensiteit is tussen 1916 en 1938 zesvoudig toegenomen. In 1939 waren er ongeveer 3.7 miljoen fietsen en honderdduizend auto's op de wegen. Het groeiende aantal verkeersdeelnemers en het verschil in de snelheid veroorzaakte een stijgend aantal verkeersongevallen. Alleen in 1934 waren er al 774 slachtoffers van wie een derde fietsers waren[149]. Het toenemende gemotoriseerde verkeer en aantal slachtoffers daarvan waren o.a. de oorzaak waarom werd de fiets steeds meer voorgesteld als een onveilig transportmiddel en de fietser gezien werd als een onvoorspelbare, ongedisciplineerde en ongeoefende verkeersdeelnemer die het vluggere verkeer ernstig belemmert en vertraagt[150].

Toch werd deze situatie vooral veroorzaakt door het gebrek aan een fietsbeleid. Aan de ene kant overheerste de fiets in het verkeer en aan de andere kant ontving hij geringe attentie in vergelijking tot de autoverkeer. Hoewel vanaf halverwege de jaren twintig het autoverkeer snel groeide als gevolg van de massa productie, was deze ontwikkeling echter onbeduidend in vergelijking met de groei van het fietsenpark[151]. In 1923 was het aantal rijwielen dertig keer zo groot als het aantal auto's[152] en in 1939 was het verschil nog groter.

---

[144] Ibidem, p.26
[145] Ibidem, p.15
[146] Ibidem, p.16
[147] Ibidem, p.18
[149] Ibidem, p.19
[150] Ibidem, p.24
[151] Ibidem, p.18
[152] Ibidem, p.20

In 1939 waren er 430 rijwielen per duizend bewoners. Daarmee was een "fietsdichtheid" bereikt dat behalve Denemarken het hoogste ter wereld was (in Denemarken waren er in 1939 namelijk 539 rijwielen per 1000 inwoners). Maar het totaal aantal fietsen was voor de oorlog ongeveer 4 miljoen in Nederland en 2 miljoen in Denemarken.[153]

Tijdens de Tweede Wereldoorlog daalde het gebruik van fietsen aanzienlijk als gevolg van vorderingen door de bezetter, maar vooral ook vanwege de schaarste aan onderdelen en fietsbanden, die in maart 1941 op de bon gingen[154]. In 1940 was er één rijwiel per twee Nederlanders. Drie jaar later er werden 55% minder fietsen geteld dan in 1940[155]. In 1942 stond het autoverkeer op het niveau van 1924 en het fietsverkeer was even groot als in 1935. Er werden toen meer bakfietsen op de wegen geteld dan autobussen[156].

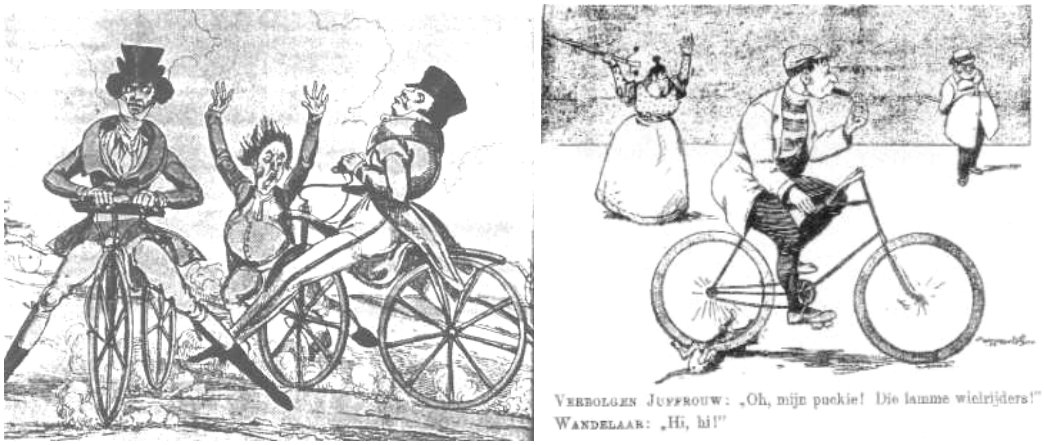
Enkele jaren na de Tweede Wereldoorlog bleef het vooroorlogse verkeersmodel voortduren ten opzichte van de economische situatie. In 1947 gebruikte meer dan de helft van alle forensen de fiets, terwijl slechts vijf procent met de auto reed[157]. Maar van de jaren vijftig af begon de voordien zo fel begeerde fiets zijn vroegere status van basisvervoermiddel snel te verliezen. Het autopark nam sterk in aantal toe, boven de honderdduizend auto's. Er waren toen zelfs deskundigen die meenden dat de fiets wel binnenkort uit het straatbeeld zou verdwijnen.[158]

Afb. 20. Glorietijd van de fiets – jaren dertig. Na de Tweede Wereldoorlog bleef het fietsgebruik steeds hoog voor enkele jaren - Eindhoven 1958 (rechts).

[153] Krediet, G. (red) e.a., op.cit., p.258
[154] *The Dutch Bicycle Master Plan...*, p.19
[155] Materiaal gevonden op: http://www.tue.nl/cursor/bastiaan/jaargang42/cursor39/achtergrond.shtml (de stand op 12-02-2004)
[156] Krediet, G. (red) e.a., op.cit.,p.259
[157] *The Dutch Bicycle Master Plan...*, p.20
[158] Materiaal gevonden op: http://www.rijwielnet.nl/home/info_fiets.htm (de stand op 12-02-2004)

3. De fiets in de wet

Aangezien de eerste fietsen nog niet goed geveerd waren en niet van een luchtband waren voorzien, bood het rijden op slecht geplaveid straten weinig vermak aan fietsers. Daarom "maakten ze graag gebruik van de beter berijdbare voetpaden om echt van hun sport te kunnen genieten".[159] Het gebeurde regelmatig dat fietsers voetgangers aanreden, of paarden op hol joegen.[160] Maar het wangedrag betrof niet alleen de kwade fietsers.[161]



Afb. 21. Fietsen waren iets gevaarlijks - spotprenten[162]

De opmars van de vélocipèdisten leidde tot veel conflicten tussen fietsers en de rest van de maatschappij. Toen het aantal van het rijdende volk toe nam, begonnen andere weggebruikers agressief op fietsers te reageren. Wandelaars voelde zich onveilig en onrustig op wandelpaden, koetsiers vreesden het op hol slaan van hun schichtige paarden, de plattelands bevolking meende dat door het zien van blinkende en bellende fietsen de kippen van de leg af raakten en koeien geen melk meer zouden geven.[163] Ook gewone straatjongens zetten vaak een val voor wielrijders, niet per se om een fiets te jatten.

---

[159] *Meer fietsen... meer fietspaden. Over de noodzaak van het aanleggen van meer fietspaden voor verkeersveiligheid en recreatie*, Stichting:fiets!, Amsterdam, s.a., p.8
[160] Materiaal gevonden op: http://www.tue.nl/cursor/bastiaan/jaargang42/cursor39/achtergrond.shtml (de stand op 12-02-2004)
[161] Ibidem
[162] [Verbolgen Juffrouw: "Oh, mijn puckie! Die lamme wielrijders!". Wandelaar: "Hi, hi!"] – opschrift onder de prent
[163] Ibidem

De eerste wielrijders waren *persona non grata,* vooral op het platteland. Ze konden op een fikse zweepslag rekenen als ze op een landweg paard of wagen tegenkwam.[164] In zijn herinneringen verzuchtte een fietser:

> "Vooral de boertjes toonden zich bizonder beminnelijk. [...]'s Zondagmorgens als de boertjes en boerinnetjes in rijtuigen uit de kerk terugkeerden, hadden we geen leven. De boeren hadden ook niet zelden [...] de hofhonden op ons aan te hitsen, en deze waren er weldra zoo aan gewend elken wielrijder als een erfvijand van hun baas te beschouwen, dat ze, ook zonder aanhitsing, woedend blaffend ons voor het wiel volgen."[165]

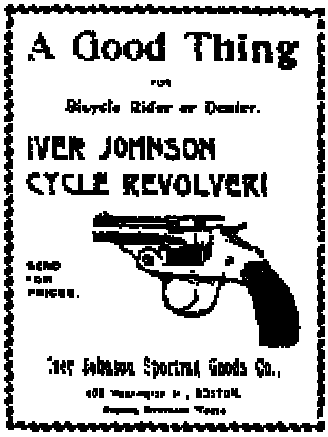
Een lid van ANWB kwam op het idee om "de meerderjarige fietsers de status van onbezoldigd veldwachter te verlenen, zodat zij aanvallers zouden kunnen verbaliseren." Zijn ervaringen verklaarden dit voorstel:

> "[...] Bij het passeren [van boeren – R.L.] zet een van de kerels zijn geklompten voet voor mijn rechterdrijfwiel...een kanteling! Daar liggen wij beide op den berm van den weg en bemerken wij , dat de machine de schade [...] beloopen heeft. Wat konden wij met ons drieen [...] tegen twaalf boeren doen? Een paar km. verder ontmoetten wij een veldwachter die op onze klacht het volgende advies ten beste gaf: 'Ja heeren, bijna elken Zondag vernemen wij dergelijke klachten. Het beste is maar in zoo'n geval uw eigen rechter te zijn.'"[166] [Het citaat komt uit de jaren tachtig van de 19e eeuw]

Het gevolg was dat fietsers begon zich te wapenen; met zwepen, korte stokken en zelfs revolvers (Afb.22), meestal om kleine ladingen keukenzout of peper op hun aanvallers af te vuren. Maar het gevaar loerde ook in de steden op wielrijders. In de Verenigde Staten steelden dievenbenden fietsen op bestelling. Op de straten van Chicago werden er dagelijks vijftig rijwielen gestolen. Een vergelijkbare situatie bestond ook in Duitsland, België en Nederland. In 1897 werd er een sleutel in de vorm van revolver vervaardigd "om de zwervers, rovers en andere kwade bedoelingen hebbende af te schrikken".[167] Menige fietsers raden collega's ook een klein fototoestel altijd bij zich te hebben om laakbare situaties op te nemen en deze proefstukken aan de rechter voor te leggen.[168]

---

[164] Fuchs J.M., Simons W.J., *Allemaal...*, p.33
[165] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p. 69
[166] Ibidem, p. 71
[167] Materiaal gevonden op: http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/zlotwiek.html (de stand op 12-02-2004)
[168] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p. 70



Afb. 22. "*Een goed ding voor wielrijder*" – in 1899 adverteerde een bedrijf zelfs met een klein revolver die speciaal geschikt voor fietsers was.

Toen er steeds meer fietsen op de weg kwamen, kregen plaatselijke overheden heel veel klachten van fietsers. Er moesten maatregelen genomen worden om dit verkeer in goede banen te leiden. Maar de gemeentebesturen, die in die tijd bepalingen aangaande fietsen afhankelijk konden opstellen, stonden nogal negatief tegenover de fietsers.[169] Het effect was dat deze maatregelen zich vooral tegen de fietsers keerden.

Een van de eerste wettelijke bepalingen die "het gebruik van trapwagens (vélocipèden) en andere dergelijke voertuigen"[170] betrof, werd op 20 augustus 1869 in gemeente Gorinchem aangekondigd. Hier werd de nadruk gelegd op het gedrag van fietsers in de aanwezigheid van paarden:

> "Zij de trapwagens [...] moeten voor rij- en voertuig met paarden [...] tijdig rechts uit het spoor wijken en voorts hunne wagens doen stilstaan, tot dat de andere voertuigen of paarden hen voorbij zijn. [...] Het is verboden op trapwagens [...] eenig toestel te plaatsen dat schrikwekkend voor paarden te achten is. [..] Indien zij [...] rijpaarden of losse paarden willen voorbijrijden, zullen zij de voerlieden [...] van hun verlangen kennis geven, en dezen in de gelegenheid stellen om hunne trekdieren [...] te doen stilstaan."[171]

De verordening bepaalde bovendien op welke dagen er niet gefietst mocht worden. De overtreding kostte van *f*1,- tot *f*25,- en van 1 tot 3 dagen in de gevangenis. Ook in andere voorschriften kwam het passeren van paarden op de eerste plaats, met als enig verschil dat de

[169] *Meer fietsen...,* p.7
[170] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p. 72
[171] Ibidem, p.73

fietser in de ene gemeente twintig en in de andere vijftig meter voor het paard moest afstappen.[172]

Afb. 23. Schichtige paarden waren ook bang voor de stuurkrukken van rijwielen. Waarschuwing uit Amsterdam

Het meest berucht werd de "Verordening tegen de trapwagens" die op 2 april 1885 in Oldebroek uitgevaardigd werd. Het verbood het gebruik van de trapwagens binnen de gemeente. Ondanks het feit dat verschillende wielrijdersclubs tot Gedeputeerde Staten van de provincie zich richtten om deze verordening op te heffen, bleef dit één jaar in werking.

In Deventer was het fietsen binnen de bebouwde kom van de gemeente, op bruggen en bepaalde "wandelingen" sinds 1878 verboden. In 1885 werd in Den Haag een motie ingediend om het fietsen op alle geasfalteerde straten te verbieden. Deze motie werd echter verworpen. In veel andere gemeenten werden soortgelijke verordeningen aangenomen; Alkmade, Zwammerdam, Haarlemmermeer, etc. Het blijkt dat er in de jaren tachtig en negentig van de 19e eeuw "een soort van besmettelijke ziekte in kleine gemeenten heerste" omtrent het maken van verbodsbepalingen voor fietsers.[173] "Eene wettelijke regeling omtrent het gebruik van [...] vélocipèdes scheen noodig nu sommige gemeenten dat gebruik verbieden en zonderlingste conflicten doen ontstaan" – reeds in 1888 was er sprake in de Tweede Kamer geweest van het gelijk maken van de lokale rijwielverordeningen[174]. Toch bleef dat nog even duren.

Het fietsverkeer was onvergelijkbaar groter in de grote steden dan op het platteland. Daarom kwamen er ook verschillende bepalingen om gevaarlijke fietsers binnen de gebouwde kom aan banden te leggen. Op 31 maart 1869 richtte de burgemeester van Amsterdam Den Tex zich met een rondschrijven tot de Commissie van de Strafvorderingen:

[172] Ibidem, p.74
[173] Ibidem, p. 75
[174] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets...*, p.62

"Het toenemend gebruik in deze gemeente van de zoogenaamde 'vélocipèdes' maakt het m.i. wenschelijk dat ten aanzien van deze vehikels eenige waarborgen voor de openbare veiligheid gesteld worden, zooals reeds elders, b.v. te Brussel geschied is."[175]

De burgemeester stelde voor handkarren en kruiwagens gelijk te stellen met de 'zoogenaamde vélocipèdes' en ook een aanvullend lid toe te voegen: "De zoogenaamde 'vélocipèdes' moeten des avonds voorzien zijn van eene behoorlijke verlichte lantaarn, geplaatst ten minstens el hoogte van af den grond."[176]

Dit voorstel leidde tot eindeloze discussies in de commissie. Een van de leden bracht een opmerking in: "het woord 'zoogenaamde' vóór vélocipèdes weg te laten, immers die voertuigen zijn genoegzaam bekend."[177] De meerderheid was er het met de burgemeester eens. Alleen raadslid Rahusen was tegenstander. Hij stelde:

"Voor zoo verre mij bekend is [...] belemmert dit amusement in het geheel niet het verkeer [...] Mijne meening is dat iedere politieverordening een kwaad is; is zij noodzakelijk dan is zij een noodzakelijk kwaad, maar ze blijf een kwaad. Is zij daarentegen onnodig, dan roepen wij noodeloos kwaad in het leven. Ik adviseer dus [...] geen belemmering in dit vermaak [...] te brengen. [...] anders de vélocipèdes en de vélocipèdisten zich naar Rotterdam zullen verleggen."[178]

Daar was Den Tex het niet mee eens. Hij onderstreepte dat de voetganger als de zwakste partij beschermd moest worden. Alhoewel in Amsterdam nog geen serieuze ongevallen met betrekking tot fietsers bekend waren, berichtten kranten over soortgelijke gebeurtenissen in andere steden. Tenslotte werd dit amendement, na lange debat, in stemming aangenomen. Zo kreeg Amsterdam de eerste rijwielverordening in 1869.[179]

Maar er kwamen nog steeds klachten over gevaarlijk gedrag van sommige fietsers. In de krant *De Amsterdammer* werd in 1888 een ingezonden brief gepubliceerd, waarbij een verontwaardigde lezer voor verplichte nummering van fietsers pleitte:

"Het ging er soms wild toe bij dat fietsen. Ze rijden maar raak; ze letten nergens op; ze peddalen door als ze iemand aanrijden; ze zijn niet minder dan een ramp. En wat zou de remedie zijn? Helemaal niet moeilijk om te bedenken! [...] Zet op iedere fiets een nummer, en je zou de 'misdadigers' onder de fietsen kunnen pakken."[180]

---

[175] Fuchs J.M., Simons W.J., *Allemaal...*, p.33
[176] Ibidem
[177] Ibidem
[178] Ibidem
[179] Ibidem, p.37
[180] Ibidem, p.39

Dat voorstel riep veel reacties op, ook in het gemeentebestuur. In 1896 tijdens de gemeenteraadsvergadering kwam het voorstel tot aanvulling van de al genoemde politieverordening. Het voorstel verkondigde o.a. dat de fietser niet sneller dan een paard in matige draf mag rijden, op bepaalde, van het fietsverkeer uitgesloten straten mag niet rijden, en dat het rijwiel bestemd voor het vervoeren van een last van een nummer voorzien moet zijn. Na de discussie over deze bepalingen werd nog een amendement van raadslid Kuinders besproken die wenste dat alle rijwielen van een nummer werden voorzien. Uiteindelijk werd dit amendement aangenomen. [181]

Dat wekte grote verbolgenheid op onder de wielrijders en ook van de grootste wielrijdersorganisatie, ANWB, die een bijeenkomst besloot te beleggen om de verordening samen met uitgenodigde leden van de gemeenteraad te bespreken. Het debat werd geopend door Edo Bergsma, de voorzitter van de bond. Aan het begin uitte hij namens alle wielrijders zijn verontwaardiging over deze maatregelen. Vervolgens, onderstreepte hij de moeilijkheden die de nummering zou veroorzaken voor niet–Amsterdammers die de hoofdstad per fiets wilden te bezoeken;

> "eerst naar politiebureau gaan om een nummerplaat te halen en dit aan den zadel binden en indien zij grote korte jas dragen, de panden daarvan [...] opspelden; vervolgens zullen zij met de verordening in de hand in de stad moeten rijden om te weten welke straten zij niet mogen rijden." [182]

Ook volgende sprekers noemden veel bezwaren die het nummeren met zich zou meebrengen. ANWB-ers vergaten ook niet de onzinnigheid van de bepaling "matige draf van paard" aan de kaak te stellen. Aan het eind van de vergadering werd een adres opgesteld dat door de ANWB naar het gemeentebestuur werd gestuurd. [183]

Deze weerstand bracht de wielrijders succes. In 1897 werd de verplichte nummering opnieuw in de gemeenteraad behandeld. Hoewel bij de zitting nieuwe bepalingen aangenomen waren, was het nummeren van fietsers verdwenen. Een even hevige als succesvolle golf van kritiek leverden wielrijders in 1906 tegen het voorstel om Leidsestraat en Utrechtsestraat in Amsterdam voor het fietsverkeer te verbieden.[184]

Het stijgende aantal fietsen en ongevallen veroorzaakt door de fietsers werd de tendens. Wielrijden werd een minder elitaire hobby voor sportieve en nette heren. Men kende

---

[181] Ibidem
[182] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p. 82
[183] Ibidem, p.83
[184] Ibidem, p.84

ook zwarte schapen - wegpiraten die zich niet aan de verkeersregels stoorden[185]. Het image van onveilige bestuurders kregen fietsers vooral door de jongeren die op hun machines vaak voetgangers terroriseerden en daardoor de vrijheid van de geoefende en ordelijke fietsers dreigden. In 1871 werd in Deventer de eerste Nederlandse wielrijdersclub opgericht. De doelstelling was o.a. "het voorkomen van wangebruiken, die anders voor de vélocipèderijders ongunstige gevolgen zouden kunnen hebben". In de jaren tachtig schreef het bondsbestuur van de ANWB aan zijn leden:

> "Het bestuur herinnert er h.h. werkende leden nogmaals aan, dat vélocipèdisten in geen land zoveel vrijheid genieten als in Nederland en verzoekt hun dringend om geen aanleidingen tot de ongeregeldheden te geven [...] omdat [...] in alle steden van Nederland weer strenge politie verordeningen op het vélocipèderijden zullen worden vastgestel."[186]

In de provincie Limburg verschenen in de jaren twintig en dertig van de 20ste eeuw plaatselijke maatregelen aangaande maximale snelheid voor motorvoertuigen en ook voor fietsers op zekere straten. Maar dat was natuurlijk vooral opgelegd als gevolg van de geografische condities, niet gevaarlijke snelheidsmaniakken.[187]

Het probleem met de fietsendiefstal is zo oud als de fiets zelf. Op 19 april 1870 werd in Engeland voor het eerst een fietsdiefstal genoteerd[188] maar dit was zeker niet het eerste geval. Aanvankelijk waren fietsen te buitengewone, opvallende en zeldzame machines om gestolen te worden, dus de eigenaars lieten ze vrij staan. Sterker nog, deze nonchalance werd bevorderd door het feit dat de rijkelui hun vélocipèdes voor een klein bedrag tegen de diefstal verzekerden. De eerste fietssloten kwamen in Nederland in 1895 op de markt, maar fietsers begonnen zeker al eerder hun rijwielen te beschermen tegen fietsdieven. Tijdens de Eerste Wereldoorlog leidde het gebrek aan nieuwe banden tot fietsendiefstal op zo grote schaal dat het een thema werd in de Tweede Kamer. Een kamerlid pleitte voor het verplichte nummeren van fietsen maar dat vond geen erkenning bij de Minister van Justitie. In plaats daarvan begon de politie in Den Helder het vorderen van "het op de openbare weg zonder toezicht achtergelaten rijwielen".[189] De fietseigenaar kreeg in dat geval ook een boete. (zie ook: *Grote fietsenroof*)

---

[185] Ibidem, p.32
[186] Fuchs J.M., Simons W.J., *Allemaal...*, p.69
[187] *The Dutch Bicycle Master Plan...*, p.25
[188] Ibidem, p.4
[189] *The Dutch Bicycle Master Plan...*, p. 17

Het Vondelpark in Amsterdam werd in 1865 als een lusthof voor wandelaars geopend. Twintig jaar later fietste "iedereen 's avonds zijn rondjes"[190] in het park. Het was een soort van zede, die volgens het parkbestuur veel overlast veroorzaakte. In 1884 kwamen er bepalingen aangaande fietsen in het park. Het was verboden "te rijden met vélocipèdes niet voorzien van schellen, te rijden op wandelwegen, [en] herhaaldelijk heen en weer te rijden op den rijweg voor het paviljoen of andere door de opzichters aan te wijzen plaatsen."[191] Maar deze bepalingen waren blijkbaar niet voldoende. In 1886 besloot het bestuur een *permissiebiljet* in te voeren (Afb. 24). Fietsers mochten allen met een biljet en op beperkte routes rijden. In 1888 dreigde het bestuur zelfs het gehele park voor wielrijders af te sluiten:

> "Het is zelfzuchtig en, ronduit gezegd, vrij ploertig – wij kennen er geen beter Hollands woord voor – om alleen om zijn genot denkend, eigen waardigheid te adverteren door vrouwen en kinderen te verschrikken en strijkelings langs paarden en voetgangers te gaan."[192]

Vélocipèdes in het Vondelpark.

De duur der in het vorig jaar afgegeven **Permissie-biljetten**, wordt met een jaar verlengd.

Nieuwe aanvrage met opgaven van naam, voornamen en woonplaats te richten tot den Heer J. DIPPEL, *Vijzelgracht 26.*

Amsterdam, Maart 1888.

HET BESTUUR.

Afb. 24. In het Vondelpark in Amsterdam mocht men alleen met een "permissiebiljet" fietsen.

Maar gelukkig kon men daar blijven fietsen. Tegenwoordig staat het Vondelpark voor fietsers open. Toch is iets van de oude beperkingen gebleven. In 1978 mocht men op zondag tussen één uur 's middags en acht uur 's avonds niet fietsen in het park.[193]

Amsterdam was geen uitzondering omtrent rijwielverordeningen. Ook andere grote steden, zoals Parijs of Londen kenden dergelijke bepalingen. In 1899 beschikte de Poolse stad Kraków over maatregelen met betrekking tot fietsen (in de oorspronkelijke Poolse tekst werd de fiets *koło* – het wiel, genoemd). Het was o.a.verboden; tijdens Allerheiligen de fiets te

[190] Fuchs J.M., Simons W.J., *Allemaal...*, p.69
[191] Ibiidem
[192] Ibidem, p.71
[193] Fuchs J.M., Simons W.J., *Allemaal...*, p.75

berijden, naast elkaar fietsen, honden aan de *koło* te binden, fietsen zonder het stuur vast te houden, etc. Overtreding van deze wet was strafbaar, zelfs tot veertien dagen gevangenisstaf.[194]

Om eenheid te verkrijgen in alle gemeentelijke verkeersverordeningen werd in 1906 in Nederland een landelijke wet ingevoerd – zogenaamde *Motor- en rijwielwet*. In een aansluitende Algemene Regel van Bestuur werden bepalingen inzake veiligheid van fietsen gegeven. De fiets moest (en moet nog steeds) voorzien zijn van een nauwkeurig werkend stuurtoestel, een bel die hoorbaar is tot op vijftig meter afstand en minstens één rem. In 1924, 1925 en 1931 werden deze voorschriften gewijzigd totdat, na veel debatten, in 1935 er een nieuwe Wegenverkeerswet kwam, die echter pas in 1952 tot de uitvoering werd gebracht.[195]

De dominante rol van de fiets in het verkeer sinds het begin van de 20ste eeuw en in principe in de jaren twintig en dertig was niet zichtbaar in de nationale wetgeving. Op landelijk niveau bestond er in de praktijk geen fietsbeleid en de bepalingen die fietsers betroffen hadden alleen een ordenend karakter. De voorzieningen voor rijwielen kwamen moeizaam en vaak als ontlasting van het voor de toekomst voorspelde autoverkeer. De aandacht in het verkeersbeleid werd hoofdzakelijk aan de automobiel geschonken wat echter geen weerspiegeling was van de toenmalige situatie op straat. In 1939 was het aantal fietsen zevenendertig zo groot als het aantal auto's.[196] (zie ook: *Fietsen in getallen. Fietsbeleid*)

Aparte aandacht verdient de verlichting en de bel in de geschiedenis. De vroegste fietsen hadden nog geen bel of verlichting. Toen de eerste clubs ontstonden maakte men gebruik van allerlei trompetters, fluiten, hoornen, toeters, etc.om signalen te geven. Vrij vlug kwamen er bepalingen omtrent dit lawaai. In 1883 deed de fietsbel, een uitvinding van de Duitser F.H. Dissel, zijn intrede.[197] De overheid besteedde zijn aandacht ook hieraan en sinds 1906 werd het gebruik van fietsbel in gehele land verplicht. De verlichting kwam al vroeg in de regeling; in 1884 noemden de provinciale bepalingen voor fietsers in Limburg "een helderschijnende lantaarn" als een noodzakelijk voorwerp bij het berijden na zonsondergang. In 1888 werd de eerste elektrische fietslamp geïntroduceerd[198] maar zonder groot succes

[194] Materiaal gevonden op: http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/krakreg.html (de stand op 12-02-2004)
[195] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets...*, p.63
[196] *The Dutch Bicycle Master Plan...*, p.18
[197] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.5
[198] Ibidem, p.6

vanwege de hoge prijs. In 1892 kwam de olielantaarn als fietsverlichting op de markt.[199] en in 1905 petroleumfietslantaarn.[200] Ingaande 1906 werd de fietsverlichting aan de voorzijde verplicht in alle provincies. Het gebruik van een rood achterlichtje werd in Nederland pas in 1927 verplicht gesteld.[201]

4. Fietsbelasting

De aanvankelijk betrokkenheid van het gezag in het fietsverkeer betrof het belasten. De rijwielbelasting werd in Nederland bijna veertig jaar geheven, en is een soort van historie geworden. Aan het begin gebeurde dit slechts plaatselijk. Al in 1895 was er in de gemeenteraad van Enschede sprake van een rijwielbelasting. Zes gulden per fiets. De fiets werd toen als luxegoed beschouwd. In hetzelfde jaar deden de Provinciale Staten van Noord-Brabant en Limburg pogingen om een Provinciale belasting in te voeren. Ook in andere gemeenten, o.a. in Amsterdam en Rotterdam trachtte men belasting te heffen van wielrijders.[202]

"Opdat de provinciën en de gemeenten geen opcenten zouden kunnen heffen"[203], werd op 14 juli 1898 de eerste landelijke rijwielbelasting door de Tweede Kamer aangenomen. De rijwielbelasting werd aan de vermogensbelasting gekoppeld en werd "geheven wegens het houden hier te lande, van rijwielen, die op den openbaren weg worden bereden".[204] De protesten van ANWB en R(A)I bleken vruchteloos. Sinds 1899 moest men jaarlijks voor iedere fiets aangepast aan één persoon twee gulden betalen, aan meer dan één persoon – vier gulden. Rijwielscholen, dienstrijwielen en "rijwielen uitsluitend of hoofdzakelijk gebezigd voor het uitvoeren van het bedrijf van ondernemer van een besteldienst"[205] waren van deze belasting uitgesloten. Met het opgehaalde belastinggeld financieerde de overheid voorzieningen voor fietsers op zeer bescheiden schaal. Op de rijksbegroting van 1901 stond een bedrag van drieduizend gulden gereserveerd voor de aanleg van fietspaden.[206]

Terwijl de debatten over de belasting aan de gang waren verscheen ook het idee van een *wielrijderskaart*, een bewijs van het voldoen aan de belastingplicht. Dit is echter nooit in

---

[199] Ibidem
[200] Ibidem, p.8
[201] Ibidem, p.9
[202] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p.86
[203] Ibidem, p.87
[204] Ibidem
[205] Ibidem
[206] Materiaal gevonden op: http://www.tue.nl/cursor/bastiaan/jaargang42/cursor39/achtergrond.shtml (de stand op 12-02-2004)

de praktijk gebracht. Het oorspronkelijke wetsontwerp werd enige malen veranderd en bleef gehandhaafd tot 1919.[207] De regering kon de stelling dat de fiets een luxeartikel was steeds moeilijker volhouden. In het laatste heffingsjaar telde Nederland ongeveer 861 500 belastbare fietsen.[208]

Gedurende vijf jaar kunnen fietsers in bijna alle gemeenten belastingvrij rondrijden. Tot in 1924 het toen door velen zo gehate *belastingplaatje* verscheen. Op 1 augustus 1924 werd de landelijke rijwielbelasting opnieuw in kracht. Aanvankelijk moest men jaarlijks drie gulden per fiets, en sinds 1928 (na veel protesten van de ANWB en Kamerleden) twee gulden en vijftig cent betalen (de prijs van een goede fiets lag tussen 70 en 150 gulden). Vrijgesteld van de belasting waren: kinderfietsen, driewielers, dienstfietsen, en fietsen van tijdelijk in Nederland verblijvende buitenlanders.[209]

Deze belasting werd dankzij het initiatief van de Minister van Financiën H. Colijn ingevoerd. De Wegenbelasting opgelegd aan automobilisten werd uitgedacht om het speciale Wegenfonds bestemd voor autowegen aan te vullen, maar in de praktijk bleek de autovloot te klein om aan deze eisen te voldoen. Het duurde dus niet lang toen de inkomsten van de rijwielbelasting aanvankelijk voor 30%, later 60% en tenslotte geheel voor het Wegenfonds bestemd werden in plaats van het algemene fonds.[210] De fiets was in de jaren twintig veruit in de meerderheid. In 1923 telde Nederland ongeveer dertigduizend auto's, zesendertigduizend motoren en twee miljoen fietsen. Terwijl veel energie aan het autoverkeer van de toekomst werd besteed, kreeg het toenemende fietsgebruik weinig aandacht in Den Haag. "Budget vinden voor autoverkeer was een politieke issue, fietsers niet."[211] Toen in 1926 het Wegenfonds gevuld moest worden, brachten de fietsers ruim 50% van het totale bedrag in[212].

Ieder rijwiel moest met een geldig, zichtbaar en aan de fiets bevestigde belastingmerk voorzien zijn (Afb.25). Daarvoor werden er ijzeren plaatjes bedrukt met een jaartal geproduceerd. Naast "gewone" plaatjes waren er ook speciale. De diplomatieke dienst was voorzien van een plaatje met een sterretje, terwijl in de crisisjaren (ca. 1924-1926) werklozen gratis een plaatje met een gaatje konden krijgen, met het voorbehoud dat de fiets niet op zondag gebruikt mocht worden.[213] In totaal zijn er tussen 1924 en 1941 47.291.5519 fietsbelastingplaatjes verkocht, werden er 3.888.130 gratis aan werklozen afgegeven en

---

[207] *Meer fietsen...,* p.9
[208] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p.87
[209] Ibidem, p.88
[210] Uit het Wegenfonds werden autowegen gefinancierd. Materiaal gevonden op: http://www.tue.nl/cursor/bastiaan/jaargang42/cursor39/achtergrond.shtml (de stand op 12-02-2004)
[211] Ibidem
[212] *The Dutch Bicycle Master Plan...,* p.22
[213] Ibidem, p.63

werden er nog 5389 gratis plaatjes met een sterretje verstrekt[214]. De opbrengst uit deze belasting steeg van 5.270.214 gulden in 1924 tot 8.383.847 gulden voor de jaren 1939-1940.[215]

Afb. 25. Het even befaamde als gehate fietsbelastingplaatje. De eerste plaatjes (1924) waren naar een Frans model gemaakt. Dit is een Nederlandse ontwerp.[216]

Toen de fietsbelasting van kracht was werd het bezit van de fiets een kenmerk van welstand. Vaak moest geheel gezin het met één plaatje doen. Doordat was het aantal van plaatjesdiefstallen opvallend groot.[217]

Op 1 mei 1941 werd deze wet uiteindelijk door de bezetters afgeschaft.[218]

5. Eerste fietspaden

"De strijd tegen fietsers op openbare wegen was nog in volle gang toen ook de eerste voorzieningen voor fietsers werden getroffen".[219] Aanvankelijk was de Nederlandse overheid niet erg in speciale voorzieningen voor fietsers geïnteresseerd. Alles begon dankzij het particuliere indicatief van de liefhebbers van vélocipèden. Er bestaat een mooi verhaal over het ontstaan van het eerste officiële fietspad ter wereld.

Al in de jaren '70 van de 19e eeuw waren enkele fietsers op *boneshaker*s in Utrecht te zien. In de jaren '80 bestonden er reeds verschillende wielrijdersclubs die vanwege het gebrek van hun eigen *vélocipèdebaan* op de Maliebaan oefende. Het was het ontmoetingspunt van

[214] *Meer fietsen...,* p.9
[215] Ibidem
[216] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets...*, p.65
[217] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p.90
[218] Materiaal gevonden op: http://www.tue.nl/cursor/bastiaan/jaargang42/cursor39/achtergrond.shtml (de stand op 12-02-2004)
[219] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p. 91

burger- en studentenwielrijders. In een zomerdag van 1885 kwam er een student met een concept om het meest westelijke pad van de Maliebaan voor fietsers te bestemmen. Dit pad was best aangepast voor het onderricht in het rijden en ook voor het snelrijden, omdat dit het verst van het ruiterpad was gelegen en door voetgangers weinig werd gebruikt. Dit rekest vond een goed onthaal bij de fietsgenoten en werd door vierenveertig personen aangetekend.[220] Zo richtte vélocipèdisten zich tot de gemeenteraad.

15 september 1885 hebben de Burgemeester en Wethouders besloten dat slechts een stukje van het pad bestemd wordt

> "ter berijding met snelwielers of vélocipèdes, echter onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat het wenden of omkeren slechts zou mogen gescheiden aan het einde van het voetpad".[221]

Deze toestemming was trouwens een persoonlijke vergunning aan de ondertekenaren. Twee jaar later kwam de vergunning te vervallen toen de Utrechtse gemeenteraad de rest van het pad aan fietsers gaf en dit pad officieel *wielrijderspad* genoemd werd (1887).[222]

In 1891 werd het Utrechtse voorbeeld door de ANWB, de landelijke bond van wielrijders, nagevolgd. Er werd het voorstel gedaan om

> "aan de klinkerwegen een verbrede strook aan te brengen ten behoeve van de fietsers ter wille van *'een snellere verplaatsing, veel meer genot op de tochten en de schoonste records'*".[223]

Enkele proefnemingen met deze fietsstroken hadden toch geen succes. Niettemin plaatste de ANWB in 1894 de eerste wegwijzer voor fietsers in Nederland.[224] (zie ook: *Eerste fietsclubs. ANWB*)

In september 1896 werd in *De Kampioen* – het blad van de ANWB, een pleidooi gehouden voor het aanleggen van aparte fietspaden langs grote wegen. Op de initiatief van een groep fietsenthousiasten werd in oktober van hetzelfde jaar een fietspad naast de keiweg van het station Neunen naar Eeneind aangelegd over het afstand van een half uur gaans. Dat was het eerste aangelegde fietspad in Nederland. Nog in november van datzelfde jaar werd de aanleg van een speciaal fietspad langs de Spanjaardslaan in de gemeente Haarlem toegelaten.

---

[220] Ibidem, p. 92
[221] Ibidem
[222] Ibidem, p. 92
[223] *Meer fietsen...,* p.8
[224] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.7

Het eerste door de ANWB gesponsorde fietspad ontstond in 1898 langs de Stadhouderslaan in Den Haag.[225]

Pas rond de eeuwwisseling begon de Nederlandse regering zich met het heffen van rijwielbelasting (zie ook: *Fietsbelasting*), en wat later, met de fietspaden te bemoeien. In 1899 liet minister ir. C. Lely dankzij een subsidie van de ANWB - *f* 6000 - een proefpad van duizend meter lengte aanleggen langs de rijksweg Breda – Tilburg (Afb.26).

Afb. 26. De weg Breda – Tilburg werd verwijd tot zes meter met twee geplaveide fietspaden aan beide zijden

Op de rijksbegroting van 1901 werd, kort na de introductie van de fietsbelasting, voor de eerste keer een klein bedrag van drieduizend gulden uitgetrokken voor de opbouw van fietspaden.[226] In 1903 heeft de ANWB zelfs, om dit proces een stoot te geven, de regering een renteloos voorschot voor de aanleg van fietspaden langs alle rijkswegen in Noord-Brabant aangeboden, maar dit voorstel werd afgewezen.

Het aantal fietspaden groeide geleidelijk, mede dankzij het engagement van ministers Lely[227] en Regout.[228] Maar de in 1898 ingevoerde rijwielbelasting (zie ook: *Fietsbelasting*) was in zeer geringe mate ten behoeve van fietsvoorzieningen gebruikt, hoewel het autoverkeer heel klein was; een gemiddeld aantal van twintig auto's verscheen dagelijks op de nationale autosnelwegen in 1910[229]. In dat jaar beschikte Nederland over slechts 42 kilometer fietspaden langs de provinciale wegen in Noord-Brabant en 44 kilometer langs de gemeentelijke keiwegen (32 kilometer daarvan waren op kosten van de ANWB aangelegd).[230]

---

[225] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p. 94
[226] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets…*, p.63
[227] C. Lely pleitte vooral voor de uitbreiding van de hoofdwegen ten behoeve van de autoverkeer die hij als de vervoerwijze van de toekomst beschouwde. Bron: *The Dutch Bicycle Master Plan...,* p.17
[228] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p. 95
[229] *The Dutch Bicycle Master Plan...,* p.17
[230] *Meer fietsen...,* p.9

Toch, dat was een voldoende aanleiding voor de ANWB om in 1911 de eerste *fietspadenkaart* uit te geven.[231]

De jaren dertig waren het toppunt van de aanleg van wegen, mede dankzij het anti-crisis programma – "arbeid uitbreiding", gefocust vooral op verbetering van wegen[232]. In 1932 lagen ca. 1400 kilometer fietspaden langs autowegen gefinancierd uit het Wegenfonds (dat is, o.a. uit het rijwielbelastinggeld die sinds 1924 door de overheid geheven werd). De kosten van de aanleg van deze fietspaden waren echter niet proportioneel tot de totale kosten van de aanleg van het netwerk van wegen. Sterker nog, de bedoeling van dit proces had weinig met de fietsvriendelijke planning te maken. Fietspaden werden meer aangelegd als uitwijkvoorziening voor het autoverkeer dan voor de fietsers.[233] Op een bijeenkomst georganiseerd door *Het Nederlandsche Wegencongres* in 1920 waren zulke woorden te horen: "[...] de aanleg van fietspaden langs grotere wegen lucht het verkeer op van een uitermate verveelnd element: de fietser".[234]

Ondanks de participatie van de regering in de opbouw van het fietsvoorzieningen, bleef veel werk in handen van particulier initiatief. Plaatselijk en regionaal ontstonden *rijwielpadverenigingen*, die zich met het aanlegen en onderhoud van (meestal recreatief) fietspaden begon bezig houden "te algemeenen nutte".[235] De oudste vereniging - *Het Fietspad* - werd in 1906 in Meppel opgericht. In 1933 werd de *Federatie van Nederlandse Rijwielpadverenigingen* gesticht met het doel

> "met volledig behoud van de zelfstandigheid van de leden in samenwerking met de ANWB de aanleg, het onderhoud en de verbetering van fietspaden buiten het bestaande wegennet te bevorderen".[236]

Tegenwoordig wordt het gehele werk aangaande de aanleg en het onderhoud van fietspaden door de overheid (vooral de gemeentes en soms de provincies) verricht. NGO's[237] (gedeeltelijk door de overheid financieel gesteund) houden zich bezig met het bevorderen van het fietsgebruik op allerlei wijze, meestal door middel van aanbevelingen over verkeer en fietspaden. Die zijn bijvoorbeeld CROW, een technische organisatie, of de *Fietsersbond* (vroeger *ENFB*), de belangenorganisatie.[238]

---

[231] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.8
[232] *The Dutch Bicycle Master Plan...,* p.21
[233] Materiaal gevonden op: http://www.tue.nl/cursor/bastiaan/jaargang42/cursor39/achtergrond.shtml (de stand op 12-02-2004)
[234] *The Dutch Bicycle Master Plan...,* p.22
[235] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p. 95
[236] Ibidem, p. 96
[237] NGO's - uit het Engels – non-govermental organisations
[238] Naar: privé e-mail correspondentie met Theo Zeggers uit *Fietsersbond*, 19/1/2004

In 1965 bedroeg het aantal van fietspaden en fietsstroken 1508 kilometer langs de rijkswegen, ruim 1900 kilometer langs secundaire wegen, en het totaal aantal kilometers van toeristische fietspaden werd geschat op circa 2500 kilometer.[239] In het jaar 2000 beschikten de Lage Landen over bijna tienduizend kilometers van fietspaden en fietsstroken.[240] Maar de statistieken zijn niet erg betrouwbaar. Volgens de *Fietsersbond* (zie ook: *Eerste fietsclubs. De ANWB*) ligt er achttien duizend kilometer fietspad op dit moment in Nederland.[241]

Het dichte Nederlandse fietspadennet bestaat echter niet alleen uit fietspaden als zodanig. Het is een stelsel van allerlei voorzieningen voor fietsers die flink tot de snelheid veiligheid en directheid van de verbindingen bijdragen. Die zijn o.a. fietssluizen, fietsstraten, langzaam verkeer zones, recreatiegebieden en ook parkeermogelijkheden.

De eerste fietsenstalling in Nederland is in 1887 ontstaan toen een café-eigenaar in Schijndel (Brabant) op het idee kwam om een *vélocipède station* te vestigen waar zijn gasten hun rijwielen konden parkeren. Het idee was spoedig door andere café-eigenaars nagevolgd[242]. De eerste fietsenbewaarplaats samen met rijwielhersteller werd in 1895 in Scheveningen gevestigd[243].

De voorzieningen maken het gebruik van de routes aantrekkelijk en efficiënt. Sinds jaar en dag bestaan in Nederland speciale fietsroutes voor toeristisch gebruik. Elk jaar ontstaan er meer dan achtduizend nieuwe routes voor wielrennen en recreatie in Nederland.[244] Een onderzoek uit 2003 geeft aan dat er wordt jaarlijks 13,3 miljard kilometer gefietst door Nederlanders binnen de landsgrenzen.[245]

6. Eerste fietsclubs. ANWB

Kort na de vestiging van de eerste Nederlandse fabriek van rijwielen door Burgers, ontstond onder de jonge velocipedisten in Deventer behoefte aan een eigen vereniging. De eerste Nederlandse vélocipèdeclub dateert uit 1871 en werd door middelbare scholieren

---

[239] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p. 96
[240] *Cycling map Holland*, The Netherlands Board of Tourism, 2000 edition, p.2
[241] Naar: privé e-mail correspondentie met Theo Zeggers uit *Fietsersbond*, 24/2/2004
[242] *The Dutch Bicycle Master Plan...,* p.14
[243] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.7
[244] *Cycling map Holland*, The Netherlands Board of Tourism, 2000 edition. p.9
[245] Berends Lambiek, *High over Holland*, (in:) Holland Horizon, nummer 4, p.12

opgericht. De club kreeg de Duitse naam *Immer Weiter.* Zijn doel was vooral het verhogen van de vreugde van het vélocipède rijden. Het duurde niet lang tot ze een eigen clublied introduceerden, het *Wielruiterslied*[246]:

Voort in 't zadel kameraden!
Op je plaats! De rit vangt aan.
Lanterfanten, Aardigraden[247]
Wijkt ter zijde van de baan.

Ein, zwie, drei! Und immer weiter,
Frisch drauf los, die Welt hinein
Jugendkraft macht wackre Reiter
Jugendlust berauscht wie Wein!

Aux soucis sublime remède!
Que d'aller sortir du nid,
Comme l'oiseau vélocipède,
En joyeuse compagnie.

Making many a trip together,
We will harden brains and bones,
Caring not for chilly weather,
Longer not for hotter zones.

Beeft vrij, onbereden leken!
Ziet ge ons rennen als de struis,
Beenen kan men altijd breken,
Zelfs bij moeder pappot thuis.

Spierenoefenig, longenprikkling,
Bloedverversching – daarop uit,
Heet ons streven: krachtontwikk'ling,
En ons wachtwoord: 'Steeds vooruit!'

---

[246] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p. 36
[247] *Langzaam lopers*, Bron: Ibidem

Zingen hoorde er in de fietsclubs altijd bij. Veel verenigingen hadden hun clubliederen die tijdens verjaardagfeesten of andere gelegenheden gezongen werden. De wielrijdersverenigingen beperkten zich niet tot gezamenlijke fietstochten of wedstrijden. Het ging soms meer om een gezellige tijd met kennissen in clublokalen dan om het genieten van fietstochten. Clubsleden kwamen vooral uit gegoede burgerij of adel waar de fiets soms als een modieus en sjiek toestel beschouwd. Maar in veel gevallen was het fietsen zeer serieus genomen. Wielrijdersclubs organiseerden "wedritten", hadden eigen uniform en rijreglement dat vertelde hoe het gereden moet worden;

> "Bij het begin van een tocht dienden de aanwezige leden zich op te stellen in een enkele rij; de tweewielers vooraan, daarna de driewielers; de kapitein stelde zich aan het hoofd, daarna kwam de hoornblazer en dan volgden de leden. [...] De bevelen van de kapitein werden aan de leden door hoornsignalen kenbaar gemaakt."[248]

De clubtochten wekten veel belangstelling op; mannen keurig gekleed in uniform, achter elkaar volgend in gelijke afstanden, met een trompetter aan de voorkant en politieagenten die de baan voor de wielruiters vrijhielden van nieuwsgierigen.[250]

Veel clubs hielden zich vooral met sportief gebruik van rijwielen bezig. Men oefende ook hardrennerij in de vroege wielrijdersclubs. De wielerwedstrijden op de wielerbanen waren in de beginjaren van de fiets zeer populair (zie ook: *Fietsen als sport*).

Immer Weiter was jarenlang toonaangevende fietsclub. Het voorbeeld uit Deventer werd spoedig nagevolgd en vélocipèdeclubs rezen als paddestoelen uit de grond in veel steden en dorpen van Nederland. Van die tijd stamt ook, volgens de historicus Henk te Velde, de eerste massaorganisatie in Nederland, de *ANWB*.[251] Er bestaat een fraai verhaal over de oprichting daarvan.

In het voorjaar van 1883, tijdens "eenige zeer gezellige tochten" [252] ontmoette de voorzitter van de Haagse V.C. (vélocipèdistenclub) *de Ooievaar*, C. H. Bingham[253] enkele "heren wielruiters"[254] uit *Haarlemsche Vélocipèdie Club*. De aanvoerder van de Haarlemmers, D. Webster, was een Engelsman, net als Bingham, en beiden waren leden van

---

[248] Fuchs J.M., Simons W.J., *Allemaal...*, p.47
[250] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p. 38
[251] Bank, Jan; Buuren van, Maarten, op.cit., p.258
[252] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets...*, p.31
[253] C.H.Bingham was negentien, toen hij ongeveer eind 1880, van Groot-Brittannië komend, in Utrecht ging wonen. Hij had in Engeland al op een hoge bi gereden en was lid van de Engelse *Cyclists' Touring Club*. Omdat in Utrecht toen nog geen wielrijdersvereniging bestond werd hij in 1882 lid van de Haagse Vélocipede-Club "De Ooievaar". Bron: http://www.rijwiel.net/binghamn.htm (de stand op 12-02-2004)
[254] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets...*, p.31

de Engelse *Cyclists' Touring Club*[255]. Het gevolg van de ontmoeting was een uitnodiging voor een gezamenlijke fietstocht. "Twee aan twee, onder de leiding van [...] ceremoniemeester [...], tempo ongeveer acht kilometer per uur"[256], bereikte de statige processie een herbergje. Daar "werd eerewijn aangeboden. Hierop volgde de gewone tocht, waarbij het natuurlijk aan incidenten niet ontbrak, want toen ter tijde ging niemand naar huis zonder twee- of driemaal te zijn gevallen."[257] Daarbij ontstond een idee de krachten van die twee clubs te verbinden en wedstrijden te houden. Op een vergadering werd besloten om een overkoepellende landelijke vereniging van wielrijders op te richten, zoals men dat kende in Engeland, Frankrijk of Duitsland. Eenstemmig werd ook aangenomen dat alle Engelse en Franse woorden zouden moeten verdwijnen. De uitnodiging voor de vergadering werd spoedig aan alle bekende vélocipèdistenclubs in Nederland gezonden.

Op 1 juli 1883 kwamen vijfentwintig delegaten en vertegenwoordigers uit het gehele land. De bijeenkomst vond in Utrecht plaats, in een lokaal op de Maliebaan, dezelfde straat waar twee jaar later het eerste fietspad is ontstaan (zie ook: *Eerste fietspaden*). Het voorstel om een Nederlandse benaming voor de organisatie te kiezen werd verworpen. De nieuwe bond onder de leiding van C.H. Bingham werd eindelijk als de Nederlandsche Velocipedisten Bond[258] gedoopt. Het hoofddoel van de bond was het bevorderen van vélocipède–rijden in Nederland op alle mogelijke wijze, en dat was o.a. het houden van een professionele wedstrijd minstens eens per jaar, toerismebevordering, propaganda activiteiten en het handhaven van de rechten van fietsers.[259]

Tijdens de bestuursvergadering twee jaar later werd besloten om de Bond andere naam te geven. De nieuwe voorzitter, eenentwintigjarige Edo J. Bergsma – vroeger de voorzitter van de Leeuwarder Vélocipèdie Club en later burgemeester van Enschede, bracht een voorstel ter tafel om bij de naamsverandering de volledig Nederlandse benaming te gaan gebruiken; Het Algemeen Nederlandsch Wielrijdersbond [260] - *ANWB*. Na een lange discussie werd die naam aangenomen (zie ook: *Het woord rijwiel en de ANWB-kwestie*).

---

[255] Materiaal gevonden op: http://www.rijwiel.net/binghamn.htm (de stand op 12-02-2004)
[256] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p. 46
[257] Ibidem, p. 46
[258] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets...*, p.31
[259] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p. 47
[260] Bank, Jan; Buuren van, Maarten, op.cit., p.257

Van links naar rechts. Staand: 1. W. H. Meursing Jr., 2. Van Straalen, 3. Frans Cochius, 4. P. N. Bijvoet, 5. (?), 6. Ingenhous, 7. Ketjen, 8. Jhr. F. V. A. de Stuers, 9. O. H. Wildt. Zittend: 1. D. Webster, 2. C. H. Bingham, 3. C. Brauer, 4. E. Kol.
Na afloop eener vergadering van het Algemeen Bestuur te Utrecht in 1884.

Afb. 27. Het Bestuur van Het Algemeen Nederlandsch Wielrijdersbond - 1884

In 1884 ging de ANWB zijn tijdschrift *Maandblad* uitgeven dat met de ingang van het vijftiende nummer (1885) de naam *De Kampioen* kreeg. De naam van het verenigingsblad is nooit veranderd, alleen het lidwoord *De* is verdwenen. De hoofdredacteur was jarenlang Frans Netscher, een bekende letterkundige. Ook hetzelfde jaar verscheen de eerste ANWB–reisgids.[261] De bond zorgde eveneens voor zijn eigen lied, insigne, consuls en zelfs, voor korte tijd, een bonsfietskostuum.[262]

In 1898 besloot de wielrijdersbond om de sportieve activiteit af te sluiten en zijn aandacht vooral op het toerisme te richten, omdat "men het amateurisme wilde blijven verdedigen en zich niet kon verenigen met de toenemende professionalisering in het wielrennen."[263] Professionele wielrenners organiseerden zich toen in de Nederlandsche Wielerbond die in 1928 plaats maakte voor de *(Koninklijke) Nederlandse Wielren Unie* (zie ook: *Fietsen als sport*).

De ANWB streefde naast de bevordering van toerisme ook naar ordelijk en behoorlijk verkeersgedrag van wielrijders. Talrijke verkeersongevallen en het gevaarlijke rijgedrag van menige fietsers hadden een negatieve invloed op de image van alle wielrijders en leidde ook tot strenge beperkingen van hun vrijheid (zie ook: *De fiets in de wetgeving*). Later gold dit verwijt ook voor automobilisten. Zo werden door de ANWB normen voor fatsoenlijk verkeersgedrag ontwikkeld. Bij de overtreding van de regels moest de dader persoonlijk voor het bestuur verschijnen. Het opvolgen van verkeersregels en een wielrijder – etiquette was overeenkomstig met het maatschappelijk streven naar orde en tucht in die tijd. Dat leidde tot

[261] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.5
[262] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden!...*, p. 50
[263] Bank, Jan; Buuren van, Maarten, op.cit., p.258

de oprichting in 1908 de *Tucht-Unie*[264] waarvan de eerste voorzitter ook Edo Bergsma werd[266] (zie ook: *Gezondheid en het fietsen*).

a. Bewegwijzering

Sinds de vroegste jaren van haar bestaan werd de ANWB nauw betrokken bij de plaatsing en het onderhoud van de bewegwijzering in Nederland. In het begin was de functie van de ANWB allesomvattend; "De overheid verleende alleen de vergunning. De ANWB financierde, plaatste en beheerde de bewegwijzering, zorgde ook voor de uniformiteit van de opschriften en bewaakte de continuïteit van de opschriften".[267] Dat betekent dat de op de wegwijzers eenmaal genoemde plaatsen op alle daaropvolgende wegwijzers wordt herhaald tot men die plaats bereikt heeft. Tegenwoordig is de situatie veranderd; de overheid geeft opdrachten voor de algemene bewegwijzering en de ANWB is de uitvoerder.

Afb. 26. In 1894 plaatste ANWB de eerste houten wegwijzers op de weg Rotterdam – Utrecht en in 1919 introduceerde de eerste *paddestoelen*[268](rechts)

De eerste houten wegwijzers overleefden de winter van 1894 niet. Hout was toen een gewild artikel en de wegwijzers werden algemeen voor de verwarming gebruikt. "Het feit dat fietsen door de gewone burger werd beschouwd als een nogal losbandige en onzedige

---

[264] *Tucht Unie* was een koepelorganisatie die zich ten doel stelde 'de tuchteloosheid onder het Nederlandsche volk te bestrijden, ten einde zijne zedelijke, geestelijke en lichamelijke kracht te verhoogen'. Bron: Bank, Jan; Buuren van, Maarten, op.cit., p.39
[266] Bank, Jan; Buuren van, Maarten, op.cit., p.259
[267] Materiaal gevonden op: http://www.anwb.nl/servlet/Satellite?pagename=ANWB/Render&c=Page&cid=1063946791744 (de stand op 12-02-2004)
[268] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.8 [*paddestoel* – lage, vierkante wegwijzer langs fietspaden. Naar: Huijgen, Monique; Verburg, Maria, *Basiswoordenboek van de Nederlandse taal*, Van Dale Utrecht/Antwerpen, 1987, p.343]

bezigheid zal zeker tot het verdwijnen van de wegwijzers hebben bijgedragen."[269] Als reactie hierop werden in 1896 de eerste ijzeren wegwijzers geplaatst. Dat hielp.

De kracht van de ANWB berustte aanvankelijk op het elitarisme van het wielrijden. De organisatie had zijn leden en aanhangers in de overheid en tussen veel gegoede en invloedrijke personen. Dankzij contributies en vrijgevigheid van zijn *members* beschikte de bond ook over vrij grote financiële voorraden. De ANWB kon zich zijn eigen fietspaden veroorloven. Het eerste bondsfietspad ontstond in 1898.[270] Een jaar later steunde de ANWB de overheid met subsidie van zesduizend gulden en durfde zelfs een renteloos voorschot voor de aanleg van fietspaden aan de regering aan te bieden.

De ANWB toonde zich een warme propagandist voor het fietsen. De stijgende populariteit van het wielrijden (dankzij lagere prijzen van rijwielen) en het toenemende aantal fietsers zorgde voor bredere steun en een gevulde schatkist. Toch was er ook wel tegenstand van de kant van het gezag en de maatschappij. De kracht en invloed van de bondsleden wordt o.a. bewezen door het gewonnen conflict omtrent nummering van fietsen in Amsterdam (zie ook: *De fiets en de wet*). Het aantal leden ging sterk omhoog; van bijna tweehonderd in 1883 tot achttienduizend in 1900. Twee decennia later (de jaren '20) waren er ongeveer honderdduizend fietsers in Nederland, van wie er veertigduizend lid bleken van de ANWB.[271]

In de loop der tijd werd ANWB meer een overheidsorgaan. In 1922 werd de ANWB voor het eerst door het Departement van Waterstaat gesubsidieerd met een jaarlijks bedrag van maximaal twaalfduizend gulden. Na de Tweede Wereldoorlog steeg het aandeel van de overheidssubsidie langzamerhand naar 50% in 1965 tot goed 95% aan het eind van de 20ste eeuw. De overige 5% wordt door de ANWB gefinancierd.[272]

De opkomst van de auto rond de vorige eeuwwisseling veranderde de maatschappij in snel tempo. Onder de vleugels van de ANWB kwamen er ook automobielverenigingen. Het werd een algemene bond voor alle verkeersdeelnemers.

---

[269] Ibidem
[270] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p. 94
[271] Bank, Jan; Buuren van, Maarten, op.cit., p.257
[272] Materiaal gevonden op:
http://www.anwb.nl/servlet/Satellite?pagename=ANWB/Render&c=Page&cid=1063946791744 (de stand op 12-02-2004)

"In 1900 bestond het ledenbestand [...] uit veel meer dan alleen maar uit fietsers: ook wandelaars, automobilisten, ruiters, motorrijders, watersporters, kampeerders en reizigers voegden zich bij de club."[273]

Om die reden werd in 1904 de naam van de bond in A.N.W.B. Toeristenbond voor Nederland veranderd. In 1935 werd deze benaming door de *Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond A.N.W.B.* vervangen en in 1974 zijn de "ch" en de puntjes verdwenen: *Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB*.[274] In 1940 telde de ANWB honderdduizend leden. De grootste toename van leden vond in de jaren zeventig van de 20ste eeuw plaats; van 1.350.000 leden in 1970 tot 2.500.000 tien jaar later. In 1975 noteerde de bond echter ook een verlies vanwege de splitsing van "verontruste ANWB leden". Dat was de oprichting van de *Eerste, Enige, Echte Wielrijders Bond*, oftewel de *ENWB*. Maar dat is al een heel ander verhaal. Eind 2002 waren er 3.800.000 leden[275] van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, die toen al lang een autolobby was geworden.

7. Fietsindustrie

In de ontwikkelingsgeschiedenis van de fiets in de 19e eeuw heeft Nederland geen rol gespeld. De belangrijkste uitvindingen speelden zich grotendeels niet in Lage Landen af, maar vooral in Duitsland, Groot-Brittannië en Frankrijk. Daar hebben individuele ontwikkelingen plaatsgevonden.[276] Tegen deze achtergrond bleken de Nederlanders "goede, maar weinig inventieve navolgers en nabouwers."[277] Niettemin hebben de fietshandel en fietsfabricage flink tot het algemene gebruik van tweewielers bijgedragen en beschikken zij over hun eigen plaats in de historie van de fiets in Nederland.

Alhoewel de fabricage van loopfietsen niet zo moeilijk was en sommige smeden of wagenmakers al vroeg enkele exemplaren hadden nagemaakt, startte de eerste georganiseerde verkoop van rijwielen in Nederland in 1868 in Amsterdam. De eigenaar van de *Nederlandsche Metaalwarenfabriek* J.T. Scholte vergrootte zijn assortiment met fietsen die aanvankelijk uit Frankrijk geïmporteerd waren. Ze waren vijftig procent goedkoper dan in

---

[273] Ibidem
[274] Ibidem
[275] Materiaal gevonden op: http://www.anwb.nl/servlet/Satellite?pagename=OpenMarket/Over_ANWB/Historie_anwb (de stand op 12-02-2004)
[276] Materiaal gevonden op: http://www.rijwiel.net/intro_n.htm (de stand op 12-02-2004)
[277] Fuchs J.M., Simons W.J., *Geschiedenis* ..., p.3

Parijs, maar toch was de prijs van zeventig tot tachtig gulden voor een tweewieler nog steeds aanzienlijk hoog, als wij het gemiddelde uurloon van negentien cent in opmerking nemen.[278]

Het ontstaan van de eerste Nederlandse fietsfabriek is in een soort van verhaal weergegeven. Men zegt dat tijdens een van zijn zakenreizen naar Deventer mijnheer Timmer, een van de wederverkopers van Scholte, zag hoe nauwkeurig en ordelijk de smid Henricus Burgers een wagenrad maakte. Toen zei hij tegen hem:

> "Jonge vriend, leg je toe op het maken van vélocipèdes, je hebt er zeker de geschiktheid voor en er zit misschien een toekomst in."[279]

Zo gezegd, zo gedaan, Burgers kocht van Timmer een houten rijwiel en richtte in 1869 de Eerste Nederlandsche Fabriek van Vélocipèdes in Deventer. Hiermee werd hij de vader van de Nederlandse fietsindustrie.[280]

De eerste vijftien jaar bouwde Burgers de Franse modellen van Michaux na. Dat waren houten vélocipèdes, zonder remmen of zadelvering. Modellen uit Engeland waren in die tijd veel beter en hadden een goede naam. Dit was het gevolg van de Frans-Duitse oorlog van 1870-1871 die grote invloed op de ontwikkeling van de fietsindustrie had. De naoorlogse recessie die in alle sectoren van de economieën van Frankrijk en Duitsland doorwerkte, raakte Engeland niet. Daar waren de fabrieken intact en werd het product steeds meer verfijnd.[281] De Engelse rijwielindustrie maakte voor de eeuwwisseling het snelst opgang.

De vraag naar fietsen in Nederland nam toe en vele volgden Burgers na. Fongers in Groningen (die zijn fietsen uit *ready-made* delen monteerde)[282] (1884), Cyrus in Venlo (1884), Koopman in Haarlem, Eysink in Amersfoort (1886), Gazelle in Dieren (na de fusie van Arentsen en Kölling) (1902), Simplex in Utrecht (gevestigd door de ANWB voorzitter, C.H. Bingham) (1887), etc.[283] Ondanks het gebrek aan speciale fietsonderdelen, konden de Nederlandse merken met de Engelse concurreren vanwege lagere arbeidskosten[285]. Bovendien, hadden zij geen ontwikkelingskosten - zij bouwden buitenlandse modellen na.[286] Meestal probeerden zij met hun producten Engels te lijken. De Britse merken dekten echter aan het eind van de 19e eeuw vijfentachtig percent van de handel op de fietsenmarkt in

---

[278] Minck, H.G., op.cit., p.155
[279] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p. 12
[280] Ibidem, p. 13
[281] Minck, H.G., op.cit., p.139
[282] *The Dutch Bicycle Master Plan...,* p.11
[283] Materiaal gevonden op: http://www.rijwiel.net/merken_n.htm (de stand op 12-02-2004)
[285] *The Dutch Bicycle Master Plan...,* p.13
[286] Minck, H.G., op.cit., p.141

Nederland.[287] Toen de vraag aan nieuwe rijwielen toenam, kwamen ook Amerikaanse bedrijven met hun product.

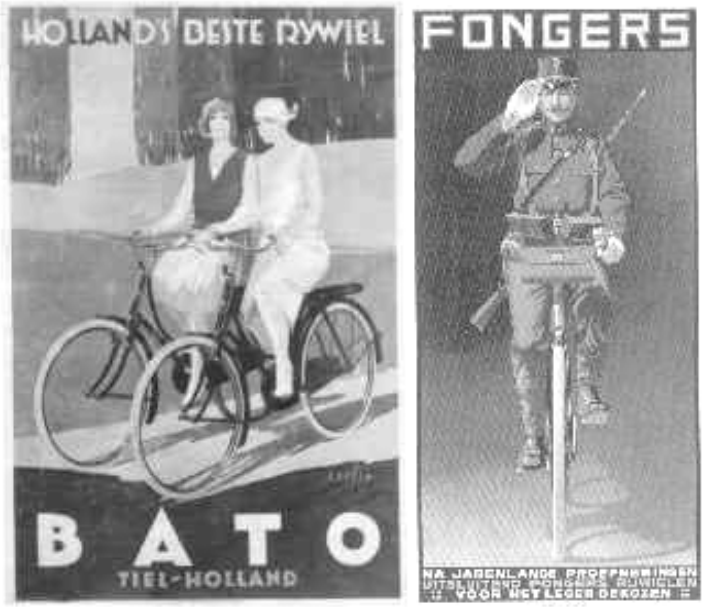
1893 en 1895 waren voor de fietsenbranche recordjaren. De fiets was populairder dan ooit dankzij de technische verbeteringen en het zakken van prijzen. De laatste werd door de import van goedkope seriefietsen uit Amerika veroorzaakt. De in 1878 door Albert Pope in de Verenigde Staten vestigde fietsfabriek was de eerste die tot serieproductie overging. (Zijn systeem van het vervaardigen van fietsen werd later door Henry Ford overgenomen.)[288]. Fietsen gingen op de markt in series en de prijzen daalden voortdurend. De opmars van de fiets was begonnen. De grootste procentuele aanwas in het bezit van een rijwiel noteerde men in Zuid-Holland, Noord-Holland, Gelderland, Groningen; vooral in deze provincies werd de fietsindustrie gevestigd en groeide daar ook snel. In deze periode ontwikkelde de fiets, die in het begin vooral voor sport en recreatie werd gebruikt, zich definitief tot volksvervoermiddel.[289]

Aan het eind van de 19e eeuw was de fiets een belangrijke factor van economie niet alleen in Europa. In 1896 groeide de fietsindustrie in Verenigde Staten tot de grootste ter wereld. Ruim ten procent van de Amerikanen beschikten over een fiets. Twee honderdvijftig fietsfabrieken vervaardigden ongeveer een miljoen fietsen (in Engeland 600.000, Duitsland 500.000), dat was bijna de helft van de wereldproductie in 1896, terwijl de Nederlandse productie minder dan één procent vormde (ongeveer 20.000 fietsen).[290] Maar de rappe ontwikkeling van de rijwielindustrie bracht ook schade aan anderen taken van de economie. In de jaren 1893 – 1897 daalde de populatie van paarden, een populair vervoermiddel van toen, tot ruim zeven miljoen.[291]

Een jaar na de eerste RI tentoonstelling, trok een soortgelijke expositie in New York in de USA zo'n vierhonderd exposanten aan en ruim 120.000 bezoekers. In de jaren negentig van de 19e eeuw waren er alleen in New York al ongeveer twaalfhonderd fabrikanten van rijwielen en reserveonderdelen. Het octrooibureau van de Verenigde Staten moest een tweede kantoor alleen voor fietsoctrooien openen.[292]

---

[287] *The Dutch Bicycle Master Plan...,* p.12
[288] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.4
[289] Minck, H.G., op.cit., p.140
[290] *The Dutch Bicycle Master Plan...,* p.12
[291] Materiaal gevonden op: http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/zlotwiek.html (de stand op 12-02-2004)
[292] Ibidem



Afb. 29. De advertenties van de Nederlandse fietsmerken

De Nederlandse fietsindustrie leverde zijn product niet alleen aan handelaren of particulieren. Op basis van contracten werden ook fietsen verwaardigd voor het Indische en Nederlandse leger (de *vouwfiets* werd bijvoorbeeld door Burgers en Fongers in productie genomen[293]), politie, spoorwegmaatschappijen, brandweer of de Rijkstelegraaf. De rijwielindustrie richtte zich zowel op de binnenlandse als op de buitenlandse markt. In 1891 gingen honderd Simplex fietsen naar Amerika. Rond de eeuwwisseling werden ze ook naar Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Engeland, Zuid-Amerika en Zuid-Afrika geëxporteerd. Er werd ook veel met allerlei ontwerpen geëxperimenteerd. De *bakfiets* (Afb.30), een transportfiets, werd bijzonder populair bij handelaren. Het maakte het mogelijk zware, onhandige vrachten zonder veel inspanning, kosten en moeite te vervoeren.

Afb. 30. De bakfiets diende ook als een mobiel kraam

[293] Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *De fiets*..., p.56

In de jaren negentig was de Nederlandse rijwielindustrie sterk en bloeiend. Bescheiden fietstentoonstellingen vonden af en toe in Amsterdam plaats, maar dat was een ongewenst verschijnsel voor de fietsfabrikanten. Om de verspreiding van enkele exposities te beperken hebben in 1893 in Utrecht twintig handelaren en fabrikanten de *Nederlandsche Vereeniging 'De Rijwielindustrie'* opgericht en beslisten hun eigen tentoonstelling te organiseren. Twee jaar later werd de eerste *Rijwiel Industrie* (RI) tentoonstelling in het Paleis van Volksvlijt in Amsterdam gehouden waaraan drieëndertig exposanten deelnamen.[295] Naast zes Nederlandse merken waren er ook Britse, Duitse, Amerikaanse en Franse modellen aanwezig. Toch bleek de onderneming geen commercieel succes vanwege een gebrek aan publiek. Het was een bitter koude februaridag. In 1897 werd er een tweede poging gedaan. Deze keer met winst. Op die tweede RI tentoonstelling waren er ook drie auto's te bekijken. "Het tijdperk van de auto en motorfiets was inmiddels begonnen, al was de fiets daarmee zeker niet van baan."[296] De tentoonstelling werd voorlopig elk jaar georganiseerd.

Na toetreding van de autobranche werd in 1901 de naam officieel in *De Rijwiel- en Automobiel-Industrie* - RAI[297] veranderd. Sindsdien was de tentoonstelling meer een expositie van auto's en motorfietsen dan rijwielen. In 1903 was er zelfs geen enkele fiets te bekijken. Het volgende jaar waren ze er wel weer, maar auto's bleven belangrijker. Edo Bergsma, de ANWB voorzitter uitte toen deze profetische woorden:

> "Waar ik niet aarzel het automobilisme een grote toekomst te voorspellen, daar moge niemand daaruit opmerken, dat het rijwiel zijn bloeitijd gehad, zijne meeste overwinningen gevierd heeft."[298]

Het fietsenpark van Nederland verdubbelde tussen 1899 en 1903 tot 187.839 stuks[299]. Daarna kwamen jaarlijks ook veertig tot vijftigduizend fietsen bij. Na 1910 dekte de Nederlandse rijwielindustrie ongeveer dertig tot veertig percent van de vraag[300]. In 1912 telde Lage Landen 646.925 rijdende fietsen (tegenover 4.000 motorrijwielen en 3.250 auto's) [301]. Het ging prima met de rijwielindustrie.

---

[295] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.7
[296] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p. 88
[297] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.8
[298] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p. 88
[299] Materiaal gevonden op: http://www.rijwiel.net/indust1n.htm (de stand op 12-02-2004)
[300] Ibidem
[301] Ibidem

Afb. 31. Het verkeer op de Leidsestraat in Amsterdam in 1924

Alhoewel de jaren twintig en dertig de glorietijd van de fiets zijn, blijken ze zeer wisselvallig voor de Nederlandse fietsindustrie te zijn geweest. De Eerste Wereldoorlog bracht voor het neutrale land stagnatie, vooral in de rubberaanvoer uit Nederlands-Indië. Met het einde van de oorlog kwam de opwekking op de markt mede dankzij grootschalige import van Duitse fietsen, die voor lage prijzen verkocht werden. In 1919 werd de beruchte fietsbelasting teruggetrokken. In dit jaar was Nederland 861.500 fietsen rijk Vijf jaar later, toen de belasting opnieuw opgeheven werd, bedroeg het aantal 1.756.738. [302] Tijdens de crisisjaren 1922-1926 en ook tijdens de economische crisis die in 1929 vanuit Amerika geleidelijk over Europa trok, daalde de fietsproductie evenals de kwaliteit van rijwielen in Nederland. Het einde van de crisis kwam pas omstreeks 1936 en drie jaar later is het aantal fietsen toegenomen tot 3.300.000.[303]

De Tweede Wereldoorlog bracht grote schade aan de Nederlandse fietsindustrie toe. Veel bedrijven werden geplunderd, zodat ze later van de grond af moesten worden opgebouwd. Aan het begin van de jaren veertig daalden de cijfers sterk: in 1943 werden er 55% minder fietsen geteld dan in 1940.[304] In de tijd van de Duitse bezetting waren de onderdelen steeds moeilijker te krijgen.

> "In 1941 begon de bandenschaarste. Daarna werden steeds meer 'crisis-producten' aangeboden, zoals houten banden, handvatten en pedaalblokken, carbidlampen en afschermplaatjes voor koplampen."[305]

[302] Materiaal gevonden op: http://www.rijwiel.net/indust1n.htm (de stand op 12-02-2004)
[303] Ibidem
[304] Materiaal gevonden op: http://www.tue.nl/cursor/bastiaan/jaargang42/cursor39/achtergrond.shtml (de stand op 12-02-2004)
[305] Materiaal gevonden op: http://www.rijwiel.net/indust1n.htm (de stand op 12-02-2004)

Versleten en gebrekkig kwamen de overgebleven fietsen vooral van pas bij de hongertochten in de laatste bezettingsjaren.

Aan het einde van de oorlog werden veel machines kapot gemaakt of gedemonteerd en naar Duitsland gebracht. Na de oorlog kwamen fietsen van bekende rijwielfabrikanten al snel weer op de markt. Ze arriveerden ook grootschalig in het kader van het Marshall Plan uit Engeland, Canada en de Verenigde Staten.

De Nederlandse fietsen werden (en worden) vooral om hun degelijkheid en hechtheid geprezen. In het vakblad "De Nederlandsche Rijwielhandel" van 1949 kon men lezen:

> "Bij ons is men geneigd, het rijwiel als vervoermiddel voor alles en nog wat te beschouwen en dus verlangt men, dat alles héél sterk, héél zwaar, héél solide en bovendien het liefst nog héél goedkoop zal zijn. [...] De Nederlandsche fiets [...] in haar soort geen internationale concurrentie heeft te vreezen."[306]

Sinds 1998 staat het aantal jaarlijks vervaardigde fietsen in Nederland boven een miljoen en blijft groeien ondanks sterke internatonale concurrentie.

8. Dienstfiets

Pas toen het rijwiel voor bredere publiek bereikbaar werd, begon men dit voertuig meer praktisch te gebruiken. Het was prachtig geschikt om afstanden snel af te leggen en bood daarbij een gelegenheid om lasten te vervoeren. Dankzij deze eigenschappen begon de overheid de belangstelling voor dit nieuwe en toch vreemde vervoermiddel te tonen. "Men heeft zich serieus afgevraagd of het wel passend zou zijn dat personen in de overheidsdienst zich van een vélocipède zouden berijden."[307] Een van de eerste proeven werd door de Rijkstelegraaf in 1868 genomen. Utrechtse ambtenaren wilden gebruik maken van een driewieler om berichten in de stad te bezorgen. In het hoofdkantoor in Den Haag wilde men eerst de opinie omtrent rijwielen in de dienst van de Franse telegraaf weten. Daar werd al gebruik gemaakt van de vélocipèdes. Het advies uit Parijs was dat er op stille landwegen wel een tijdwinst kan worden gemaakt, maar in de drukke steden niet. Kort daarop werden eerste rijwielen voor de lijnwachters aangeschaft. In 1890 hadden de posterijen negentien fietsen in gebruik. Maar het ging niet verder.

---

[306] Materiaal gevonden op: http://www.rijwiel.net/intro_n.htm (de stand op 12-02-2004)
[307] Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! ...,* p. 97

De situatie veranderde toen een paar jaar later koning Willem III zelf zich voor het nut van de fiets interesseerde. Hij gaf een wenk aan het rijkstelegraafkantoor in Apeldoorn om het rijwiel bij het bestellen van telegrammen te benutten. De ambtenaren konden weinig anders doen dan een proefneming. Deze test moest wel geslaagd zijn want in 1892 heeft de Rijkstelegraaf in Apeldoorn een nieuwe tweewieler aangeschaft. In 1897 werd het bestellen van telegrammen in buitenwijken per fiets ook in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag ingevoerd. Het fietsengebruik nam in de volgende jaren toe. De PTT maakte ook vaak van huurfietsen gebruik. Sinds 1901 werden met veel rijwielfabrieken contracten gesloten en tenslotte werd een standaardfiets voor alle rijwieldienst van de Rijkstelegraaf geleverd (Afb.32).[308]

Ook andere overheidsdiensten kregen hun eigen dienstfiets. In 1891 beschikten brandmeesters in Den Haag over een dienstrijwiel. Het ging hier met de fiets uitstekend; als gevolg hiervan werd de brandweer ook in andere steden met rijwielen uitgerust. In 1892 vond de fiets ook een vaste plaats in brandweerliederen.[309]

Afb. 32. Speciale fietsen dienden ook voor gemeentelijk ziekendienst. Rechts - de telegraafbesteller met zijn dienstfiets, 1901

In 1895 begon men de rijksveldwachters op het platteland op de fiets te zetten. Daar werd in de rijksbegroting tweeduizend gulden voor bestemd. De politie aarzelde wat langer. Veel gemeenten "kenden immers hun rijwielverordeningen waaruit hun negatieve instelling ten aanzien van dit nieuwe vervoermiddel bleek."[310] Nog in 1896 verbood een commissaris

[308] Ibidem, p. 102
[309] Ibidem
[310] Ibidem

van de politie zijn agenten gebruik te maken van fietsen, ook in hun vrije tijd. De eerste gemeente in Nederland die de dienstfietsen voor politie invoerde was Leeuwarden in 1897.[311]

In het begin van de twintigste eeuw werd de fiets bij verschillende publieke instellingen gebruikt als een basis of een aanvullend vervoermiddel. Zo was het o.a. ook in geval van gemeentelijke ziekendiensten (Afb.32) of spoorwegmaatschappijen. Alhoewel nieuwere voertuigen de fiets in andere sectoren hebben weggeduwd, is hij nog steeds in gebruik, vooral van posterijen, politie en stadswacht.

a. De fiets in het leger

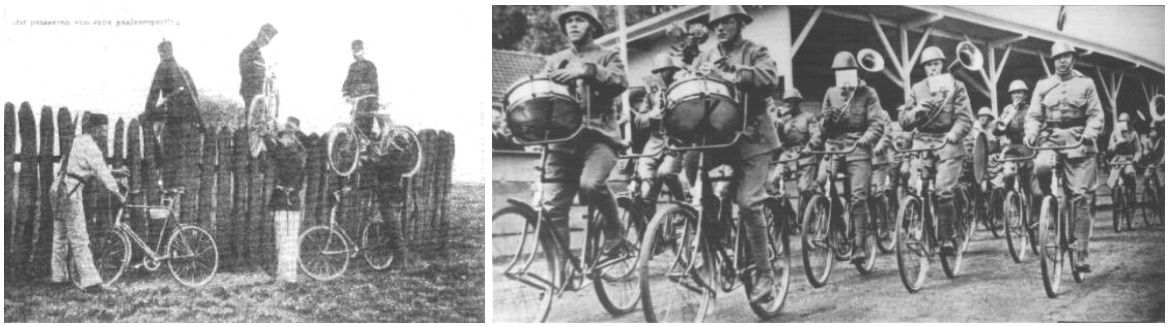
De gunstige eigenschappen van de fiets werden ook in het leger opgemerkt. Het rijwiel bleek er een voordelig militair toestel te zijn. De fiets speelde aanvankelijk de rol van een goedkoop paard; vlug, licht, minder opvallend en zuiniger in onderhoud. Er wordt gezegd dat reeds in 1851 de Britten gebruik maakten van de loopfietsen in de oorlog in Nieuw Zeeland. Tijdens de Frans–Duitse oorlog in 1870 dienden fietsen op kleine schaal voor koeriers. Ook in de Boerenoorlogen werden rijwielen ingezet. Het vervangen van voertuigen; fiets in plaats van paard, leidde tot het ontstaan van het eerste militaire wielrijderskorps ter wereld in Engeland in 1888. Twee jaar later beschikten Britten over drieduizend militaire fietsers.[312]

Andere landen volgden. In 1895 voerde het Franse leger het gebruik van vouwfietsen in, één jaar later geschiedde dat in Duitsland.[313] Bijna alle belanghebbende militaire machten maakten gebruik van rijwielen. In Nederland verboden sommige commandanten aanvankelijk hun ondergeschikten zich buiten diensttijd op een rijwiel te vertonen. Maar toen in 1888 de ANWB hulp bood aan het Ministerie van Oorlog, liet het een klein *Korps Vrijwillige Militaire Wielrijders* in Amsterdam oprichten. Een paar jaar later nam het leger de opleiding van de militaire fietsers over toen het aantal van burger-wielrijders flink steeg. Sinds 1899 konden geen vrijwilligers meer met de fiets naar het leger.[314] Militaire wielrijders werden vooral ingezet bij verkennings- en koeriersdiensten. Bij Burgers, Fongers en Simplex werden rijwielen besteld om vier compagnieën wielrijders te vormen. Inmiddels ontwierp de Nederlandse luitenant Wagtendonk een vouwfiets naar buitenlandse voorbeelden waarop hij

[311] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.8
[312] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets…*, p.55
[313] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.7
[314] Fuchs J.M., Simons W.J., *Allemaal...*, p.79

één jaar later een patent kreeg. Zijn fiets werd door rijwielfabrieken in productie genomen en werd met succes in manoeuvres gebruikt.

Het rijwiel bewees zijn nut en in 1939 had het Nederlandse leger de beschikking over maar liefst twee regimenten wielrijders. Tijdens de Duitse inval waren twee regimenten met 5.190 Wielrijders actief.[316] Na de Tweede Wereldoorlog werd het wielrijderskorps niet opgebouwd[317]. Opmerkenswaard is ook het eerste rijdende militaire muziekkorps ter wereld (Afb.33), dat in 1927 in het Nederlandse leger werd opgericht.[318]



Afb. 33. Met de fiets tijdens manouvers en in het muziekkorps

Tegenwoordig is de fiets steeds aanwezig bij militaire oefeningen; bijvoorbeeld in het Zwitserse beroepsleger. In de moderne geschiedenis speelden tweewielers vooral een grote rol in guerrillaoorlogen en bij irreguliere troepen (IRA e.a.). De fiets was o.a. een zaak tijdens de Vietnam Oorlog, toen in 1967 Amerikanen op het volgende idee kwamen: "bombing bicycles instead of bridges in North Vietnam."[319]

[316] Materiaal gevonden op: www.geocities.com/legerrijwiel/historie.html (de stand op 12-02-2004)
[317] Ibidem. Onduidelijkheid: volgens *Fietsersbond* is het fietsende legerkorps pas enkele jaren geleden afgeschaft. Bron: privé e-mail correspondentie met Theo Zeggers uit *Fietsersbond*, 24/2/2004
[318] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets…*, p.56
[319] [bommen werpen op fietsen in plaats van bruggen in Noord Vietnam] Bron: MacGonagle Seamus, *The bicycle in life, love, war and literature*, London, 1968, p.101

9. Grote fietsenroof

De laatste, belanghebbende periode voordat de fiets door de auto uit het maatschappelijke leven verdrongen werd, was de Tweede Wereldoorlog. In de jaren veertig was de fiets een kostbaar bezit. Dat was de laatste tijd toen de fiets de positie van een schaars en luxeartikel kreeg. Tijdens de Duitse bezetting was het gebruik van motorvoertuigen voor de particulier niet meer mogelijk. Fietsen werden dus op uiteenlopende wijzen benut; o.a. als taxi's (riksja's).[320] Maar ieder die een fiets had zorgde daarvoor als nooit tevoren want een nieuwe fietsen kreeg men alleen via speciale toewijzing. Banden waren slechts op de bon verkrijgbaar. Iedereen die een nieuwe band wilde, moest bewijzen dat hij verder dan vijf kilometer van zijn woonplaats werkte en een rijwiel voor het forenzen nodig had[322]. Allerlei onderdelen zijn al spoedig van de markt verdwenen en nauwelijks meer te krijgen. Veel van de fietsen die in het laatste oorlogsjaar nog op de weg waren werden onberijdbaar vanwege hun houten of massieve banden.[323]

De eerste vordering van fietsen vond plaats onder Joden die al vroeg van hun tweewielers afscheid moesten nemen. In de zomer van 1942 begonnen de Duitsers hun grootschalige, landelijke beslaglegging van fietsen onder het gehele volk. Men weet tot nu toe niet precies waarom. Op 9 juli van dat jaar gaf de Duitse legerleiding aan rijkscommissaris Seyss-Inquart door, dat zij binnen veertien dagen de beschikking moest hebben over vijftigduizend herenfietsen en kort daarop werd dit aantal verhoogd tot honderdduizend fietsen. Er werd even gedacht aan vordering van alle fietsvoorraden die in fabrieken en bij groot- en de kleinhandel waren, maar dat leek niet voldoende. Toen besloot de bezetter tot inbezitneming van de fietsen van particulieren. Er was de vergoeding van vijftig gulden per fiets vastgesteld, maar voor dit geld wilde niemand zijn rijwiel kwijt raken. In Amsterdam begonnen de Duitsers met een aanslag op fietsstallingen. Maar dankzij waarschuwingen brachten veel Amsterdammers hun tweewielers naar huis om daar ze geheim te houden. Toen werd er door de bezetters op andere plaatsen naar fietsen gezocht; bij sportwedstrijden, op straat en zelfs organiseerde razzia's in huizen. Met veel moeite en verzet bracht men twee

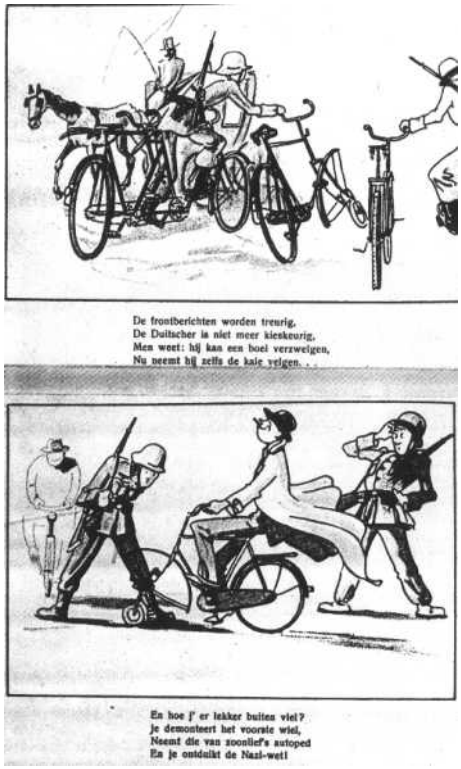
---

[320] Fuchs J.M., Simons W.J., *Allemaal…*, p.103
[322] *The Dutch Bicycle Master Plan...*,p.19
[323] Materiaal gevonden op: http://www.rijwielnet.nl/home/info_fiets.htm (de stand op 12-02-2004)

weken later zesendertighonderd fietsen bij elkaar.[324] Dat deed het bloed bij de Nederlanders koken. Een soldaat schreef in zijn rapport:

> "De Nederlander die bijna op de fiets is geboren, beschouwt de vordering van zijn fiets als het slechtste ding die kan hem overkomen. [...] geen enkele Duitse wetsontwerp heeft zo'n bitterheid in de gehele maatschappij opgeroepen ".[325]

In de volgende jaren werden er steeds fietsen gevorderd, maar op meer bescheiden schaal tijdens lokale acties. De damesfietsen en dienstfietsen die aanvankelijk niet verlangd werden waren uiteindelijk ook nodig. De fietsfabrieken hebben ook door de roof geleden. Tijdens het laatste oorlogsjaar werd van Gazelle in Dieren een groot aantal fietsen door de Duitsers weggenomen. "Er bleven negen machines over, die vlak voor de bevrijding door een zogenoemd *Sprengcommando* onklaar werden gemaakt."[326] De Nederlanders moesten tot januari 1946 wachten voordat de geroofde rijwielen van Duitsland weer naar het land van herkomst werden teruggebracht.



Afb. 34. De Duitse verordening probeerde men op verschillende wijze vermijden[327]

---

[324] Fuchs J.M., Simons W.J., *Allemaal…*, p.103
[325] *The Dutch Bicycle Master Plan...*,p. 20
[326] Materiaal gevonden op: http://www.rijwielnet.nl/home/info_fiets.htm (de stand op 12-02-2004)
[327] [De frontberichten worden treurig, De Duitscher is niet meer kieskeurig, Men weet: hij kan een boel verzwelgen, Nu neemt hij zelfs de kale velgen… En hoe j' er lekker buiten viel? Je demonteert het voorste wiel, Neemt die van zoonlief's autoped En je ontduikt de Nazi-wet!] – opschrift onder de prenten

Opvallend is het feit dat tijdens de bezetting het probleem van fietsdiefstallen in zeer geringe omvang bestond. De sociale controle was groot en bovendien bewaakte iedereen zijn kostbaar vervoermiddel. Maar snel na de oorlog normaliseerde de situatie zich weer.[329]

Toen in mei 1945 de Tweede Wereldoorlog voorbij was, moesten de meeste Nederlanders het zonder fiets doen. "Nederland was fietsarm. [...] Nieuwe fietsen waren niet te koop en het bestaande fietsenpark was tot een minimum gereduceerd."[330] Het duurde nog enkele jaren voordat er weer ruimschoots fietsen in het land waren. Dat konden de Nederlanders niet snel vergeten. Tot nu toe bestaat er een grap die soms tegen Duitsers wordt gezegd: 'Je hebt mijn fiets gejat!' (zie ook: *Fiets - fraseologie*).

[329] Materiaal gevonden op: http://www.rijwielnet.nl/home/info_fiets.htm (de stand op 12-02-2004)
[330] Ibidem

III. Kijk van een filolooq

1. Het woord fiets - herkomst

„De naam zelf is zoo moeilijk niet – een woord is gauw gevonden maar woorden laten de menschen zich niet opdringen, de zaak is: een *levend* woord te vinden, een benaming die raak is, waarbij men als bij toverslag voelt, dat het ding geen anderen naam hebben kan en dat het woord leven zal zolang het ding bestaat. Woorden moet men laten groeien, men mag ze niet *maken*, dat is de kwestie. Ik denk aan het „rijwiel"; nooit een tuig is op minder tijd zoo algemeen geworden, zoo populair in gebruik, en heeft men ooit meer gemorsd [sic] met iets om `t een naam te geven."

Stijn Streuvels *Mijn Rijwiel*[331]

Het woord *fiets* is redelijk jong; pas in 1886 is het voor het eerst opgeschreven. Het eind van de 19e eeuw was ook een bloeiperiode van de Nederlandse taalkunde. En dan, "recht onder de neus van onze grootste taalgeleerden nestelde zich [...] een sleutelwoord waarvan de herkomst niet te kraken bleek."[332]

Dit woord is een van de taalwonderen. Hoe komt de fiets aan zijn naam? Waar komt dit *fiets* vandaan? Het is gemakkelijker om deze vraag te stellen dan er een antwoord op te geven. De taalgeleerden zijn het er niet over eens en niemand steekt zijn hand in het vuur voor de verklaring die hij het meest acceptabel acht.[333] Veel woordenboeken, ook etymologische, beperken zich tot de bewering: "*fiets* [rijwiel] etymologie onbekend, ondanks diverse pogingen tot verklaring"[334] of "de etymologie van het woord fiets is onzeker"[335]. Anderen leveren vage verklaringen met toegeving dat "men de herkomst van dit woord niet met zekerheid kan vaststellen."[336] Het raadsel dat nooit goed opgelost is vormt een soort van mythologie rondom de *fiets*.

Geen woord heeft taalgeleerden zo geobsedeerd, schreef A. P. de Bont in 1973.[337] Vrijwel alle grote taalkundigen hebben zich met het woord bemoeid. "Letter voor letter werd

---

[331] Sanders Ewoud, *Fiets! De geschiedenis van een vulgair jongenswoord,* p.11
[332] Ibidem, p.7
[333] *De Fiets. Over de naamgeving van Nederlands populairste vervoermiddel*, Stichting:fiets!, oktober 1974, p.6
[334] Veen van dr., P.A.F., e.a., *Etymologisch Woordenboek. De herkomst van onze woorden*, p.264
[335] De Coster Marc, *Woordenboek van jargon en slang*, p.521
[336] Vries, Jan de, *Nederlands Etymologisch Woordenboek*. p.167
[337] Sanders Ewoud, op.cit., p.6

fiets door elkaar geschud, uitgerekt, samengetrokken, en binnenstebuiten gekeerd – in de ijdele hoop dat de ontstaansgeschiedenis er uiteindelijk uit zou vallen".[338] Een bekende Nederlandse taalkundige, C.G.N. de Vooys vatte de wetenschappelijke pogingen om de genealogie van *fiets* te ontwarren zo samen: "Juist uit de vaststaande feiten blijkt hoe de geboorte van dit volkswoord, dat over alle andere triomfeerde, geheel in het duister ligt"[339]. In totaal zijn er minstens 70 publicaties en 20 uiteenlopende theorieën verschenen over de herkomst van *fiets*, waaronder enkele heel vermakelijke.[340] De voorliggende tekst behandelt slechts enkele van hen.

De herkomst van het woord *fiets* is onzeker. "Schijnt ca. 1870 in de buurt van Apeldoorn te zijn ontstaan"[341] schreef dr. Jan de Vries in 1958 in zijn Etymologisch Woordenboek. Vijf jaar later noemde hij in het Nederlands Etymologisch Woordenboek weer dubieuze verklaringen voor het woord *fiets*[342], en in de uitgave van 1971 vindt men de Vries' conclusie: "misschien is nog het eerst te denken aan het woord dat een snelle beweging aanduidt"[343].

a. Afleidingstheorie

P.L.M. Tummers die het bovengenoemde Etymologisch Woordenboek van de Vries in 1967 voor een nieuwe druk bewerkte, nam deze suggestie niet over, maar stelde dat wij waarschijnlijk te maken hebben met een vervorming van het Franse *vélocipède* tot *vielesepee*, waaruit dan *fiets* zou zijn ontstaan.[344]

De afleidingstheorie van *fiets* uit vélocipède heeft veel aanhangers gekregen en werd verdedigd door gezaghebbende filologen zoals G.S. Overdiep, C.B. van Haerngen en K. Heeroma.[345] Dr. Jan Grauls schreef in een artikelenserie in V.E.V. Berichten, Halfmaandelijks Tijdschrift voor het Vlaams Economisch Verbond (1957-1958) over het ontstaan van het woord *fiets*:

"In de mond der Nederlanders werd her Franse woord [vélocipède] verhaspeld tot *filesepee, fietselepee, fiesselepee, fiesse*, etc, waaruit dan omstreeks 1881-1885 *fiets* is

[338] Ibidem, p.23
[339] Ibidem, p.31
[340] Ibidem, p.6
[341] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.6
[342] Ibidem
[343] Vries, Jan de,op.cit., p.167
[344] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.6
[345] Ibidem, p.8

ontstaan, welke benaming algemeen gebruikelijk is geworden in de Nederlandse spreektaal. *Fiets* is in de echte zin van het woord een volksterm, die door het volk is gevormd en zich aan de taalgemeenschap heeft opgedrongen. Doch die overwinning van *fiets* is niet van een leien dakje gegaan."[346]

Een gelijke mening komt ook uit het noorden van Nederland. In het dagblad *Trouw* van 5 oktober 1965 werd een brief gepubliceerd waarin G. Meijer schreef:

"Toen in het noordelijke deel van de provincie Groningen omstreeks 1900 een rijke boer een vélocipède in gebruik nam, noemden wij schooljongens dat ding al heel gauw met een verkorte aanduiding. *Vélocipèdes* werd dadelijk afgekort tot *fiedelsepee*, dat werd afgekort tot *fietsepee* en daaruit vormden wij al heel gauw en ook heel gemakkelijk de laatste afleiding *fiets*."[347]

De dialectoloog G.C. Kloeke ging daarentegen uit van de bovengenoemde verbastering *fiesselepee,*"welk […] ik mij van vroeger nog wel herinner", tot verkorting *fies*, waar vanwege hypercorrectie "t" werd vermist. De theorie was helaas nooit in de praktijk aangetroffen.[348]

Deze afleidingstheorie veroorzaakte veel verlegenheid onder taalkundigen. Het lijkt vaak alsof afzonderlijke etappen van de woordevolutie aan het gewenste resultaat waren aangepast. Het is wel denkbaar dat *vélocipède* in de volksmond tot *fietsepee* of andere vorm is verhaspeld. Toch betekent dat niet dat "die bastaard ook de moeder van *fiets* is"[349], aldus Sanders.

b. Deventer. Apeldoorn

Het blijkt wel dat in allerlei delen van Nederland de eer wordt opgeëist voor het eerste gebruik van het woord *fiets*. Zo deelt het Draaier's *Woordenboekje van het Deventersch Dialect* van 1936 mee dat *fietse* het eerst in Deventer zou zijn gebruikt.[350] L.A.J. Burgersdijk vertelde in 1927 in ieder geval dat hij tegen het einde van de 19de eeuw het woord *fiets* (afgeleid van vélocipède) in Deventer heeft horen ontstaan (Deventer speelde een belangrijke rol in de geschiedenis van het rijwiel; hier is de eerste rijwielfabriek en fietsclub ontstaan). Het feit dat volgens een toenmalige etymologische woordenboek *fiets* in 1870 in Apeldoorn

[346] Ibidem, p.7
[347] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.7
[348] Sanders Ewoud, op.cit., p.34
[349] Ibidem, p.35
[350] Ibidem, p.7

was geboren ontweek Burgersdjik heel listig: "Het vermelde jaartal 1870 is wellicht een drukfout voor 1880. Immers pas in 1870 deed de nieuwe vélocipède ternauwernood haar intrede; aan een populaire naam dacht toen nog niemand."[351]

Het is opmerkelijk dat in verschillende theorieën, die de naam proberen te verklaren, Apeldoorn een paar keer verschijnt. Zo schreef zekere Marius in een jubileumnummer van de Nieuwe Apeldoornse Courant op 14 november 1953 een artikel: *Per kettingreactie door de herinneringen*, waaruit het volgende citaat komt:

> "Weet Apeldoorn dat het woord *fiets* is uitgevonden door een Apeldoorner? Het was de heer Neelmeijer, de eigenaar van de inktfabriek aan de Stationweg, die dit woord voor het eerst heeft gebezigd. Eigenlijk moest een gedenkplaat dit feit vermelden, aan te brengen in de geval van hotel de l'Europe, waar de heer Neelmeijer toen woonde. Er zijn heus wel gekkere gedenkplaten aangebracht."[352]

Een andere theorie waarbij Apeldoorn een rol speelt zegt dat de naam *fiets* willekeurig gevormd werd onder de invloed van het Franse *vélocipède*. Volgens J.A.N. Knuttel, een WNT redacteur, zou dat omstreeks 1880 in een kostschool te Apeldoorn zijn ontstaan.[353] Of deze theorie echt is moet men in twijfel trekken vanwege het gebrek aan een bewijs. Niettemin, het is een feit, zoals uit bronnen is gebleken, dat leerlingen van de Apeldoornse kostschool tot de eerste fietsenthousiasten in Apeldoorn behoorden en dat verschillenden van hen lid waren van de eerste Nederlandse fietsclub Immer Weiter in Deventer[354] (zie ook: *Eerste fietsclubs. ANWB*)

Aan het Apeldoornse spoor is er nog één toe te voegen. Het blad "Onze Taal" waagt in 1969 nog een poging en stelt dat het woord *fiets* van *La Vitesse* is afgeleid, de naam van de Apeldoornse fietsclub die op 1 mei 1880 werd opgericht.[355] Van *Vitesse* naar *fiets* is toch maar een kleine stap...

c. Klanknabootsing

Een theorie die op de idee berust dat *fiets* een onomatopee, een klanknabootsing zou zijn vindt een redelijke aanhang. In het dagblad *Trouw* van 1965 werd een brief geciteerd van H.M. Hennink uit Brummen, die zijn houding zo presenteert:

---

[351] Ibidem, p.37
[352] *De Fiets. Over de naamgeving ...*, p.6
[353] Ruijsendaal, Els, *Hoe sterk is de eenzame fietser?*, (in:) *Neerlandia. Nederlands - Vlaams Tijdschrift voor taal, cultuur en maatschappij,* jaargang 104, nummer 4 - 2000, p.19
[354] *De Fiets. Over de naamgeving ...*, p.6
[355] Ruijsendaal, Els, op.cit., p.19

"In Brummen bestond een eeuw geleden een zogenaamde "jongeherenkostschool." De jongeren van de kostschool (alle rijkeluiszoontjes) hadden natuurlijk als eersten een vélocipède en in schoolverband, onder leiding van de directeur trok men er na de lesuren op uit. Het waren nog van die dingen met een klein achterwiel en een enorm groot voorwiel, waaraan een paar trappers waren gemonteerd. De kogellagers kende men nog niet. De voorwielas liep in een bus welke met vet werd gesmeerd. Gebeurde dit niet op tijd, dan ontstond door de wrijving van metaal op metaal een geluid dat volgens fonetische leer als "fiets" kan worden geschreven. Al trappende hoorde men dan fiets-fiets-fiets. Wanneer de "jongheren" na een tocht weer huiswaarts keerden waren er altijd een paar bij die niet voldoende vet in de asbus hadden. De dorpsbewoners hoorden ze al van verre aankomen " fiets-fiets-fiets" en zo kwam het dat men het moeilijke woord vélocipède ging vervangen door het eenvoudige en sprekende woord *fiets."*[356]

Het debat over deze theorie begon al vroeg. In 1901 beweerde een dame in *De Kampioen*, dat "*fiets* [...] is niet gefabriceerd maar *geworden*, ontstaan in en door het volk, als pure uiting van wat bij het zien van dat ding in de ziel omging"[357]. In dezelfde gebied ligt de verklaring dat de naam *fiets* ontleed moet zijn aan het *fftss*- geluid dat de tweewieler maakte als men over de vaak zo slechte zandwegen reed. Als je iemand op de fiets zag aankomen dan was het *fftss,* en weg was hij. Toch, "bij de taalkundigen heeft de klanknabootsingtheorie nooit hoge ogen gegooid, al leek het voor J.H. van Lessen in 1943 nog een aanvaardbare mogelijkheid tot verklaring."[358]

d. Viets. Fitz

Wie de verklaringen van de herkomst van het woord *fiets* onderzoekt komt zeker tegen het populaire verhaal over de Wageningse wagenmakersmid *Viets* die omstreeks 1889 rijwielen in Wageningen maakt:

"Niemand weet precies waar het woord '*fiets*' vandaan komt, maar in Wageningen weten ze wel beter. Hier woonde namelijk Viets, hoefsmid/wagenmaker. In 1785 vestigde hij zich in de Bergstraat, hoek Bevrijdingsstraat, wat heel strategisch was, want op de andere hoek stond Hotel De Wereld waar hotelgasten kwamen in koetsen en rijtuigen. Deze buitenlui wilden het nieuwerwetse wielrijden hier ook toepassen. Een nazaat van deze

[356] *De Fiets. Over de naamgeving ...*, p.8
[357] Sanders Ewoud, op.cit., p.21
[358] Ibidem, p.9

hoefsmid, Elie Cornelis Viets, ging in 1880 zelf (houten) rijwielen maken en adverteerde hiermee volop vanaf 1889. Hij was gevestigd in de Hoogstraat als smid/bondsrijwiel-hersteller, en handelaar in verhuur van rijwielen. In 1919 en 1948 vermeldde het Woordenboek Nederlandse Taal dat het woord *fiets* afstamt van E.C. Viets, wagenmaker te Wageningen. Helaas werd dat al gauw weersproken, daar het woord fiets al in 1870 zou zijn gesignaleerd en E.C. Viets toen nog geen bedrijf had."[359]

Er is nog meer: toen hij werkelijk in 1888/1889 zijn fietshandel begon, bestond het woord al een tijdje; zo blijkt uit herinneringen van B.J. von Pritzelwitz, de voormalige directeur van de bovengenoemde kostschool in Apledoorn, die het woord omstreeks 1870 zelf gehoord heeft uit de mond van zijn scholier.[360]

Afb. 35. De advertenties van Viets

In 1898 zochten Vlaamse etymoloog Vercoullie en in 1909 W. de Hoog in zijn *Studiën over de Nederlansche en Engelsche Taal en Letterkunde I* weer een verband met de Engelse fabrikant *Fitz*. Ook hier moet de mogelijkheid dat het Nederlandse *fiets* van deze naam afgeleid is sterk in twijfel worden getrokken.[361] Volgens fietshistoricus W.J. Simons, heeft Fitz bestaan, maar bouwde slechts enkele rijwielen. Wij beschikken bovendien over geen bewijzen dat die ooit Vlaanderen of Nederland hebben bereikt.[362]

[359] Materiaal gevonden op: http://www.oudwageningen.nl/fiets.html (de stand op 12-02-2004)
[360] Sanders Ewoud, op.cit., p.28
[361] Vries, Jan de, op.cit., p.167
[362] Sanders Ewoud, op.cit., p.33

e. Dialectwoord

"Fiets is in de echte zin van het woord een volksterm, die door het volk is gevormd en zich aan de taalgemeenschap heeft opgedrongen."

Jan Grauls *Taalcocktail* (1966) 76-77[363]

Het is wel opmerkelijk dat de meeste sporen erop wijzen dat het woord *fiets* in het Saksische gebied van Nederland moet zijn ontstaan. In het Twents-Achterhoeks dialect kent men het woord *fietjen*, dat is het voortdurend piepende geluid dat gehoord wordt bij iemand die in een manchester broek loopt. In Heerde op de Veluwe noemde men een klein rijwiel een *fietsien*, maar *fietsien* is ook een ander woord voor een beetje. Het verband met *fiets* is hier weer moeilijk vast te stellen.[364]

In 1914 schreef de Limburgse letterkundige L. Lissen in het *Bijblad voor Taal en Letteren*:

"Nu hoorde ik toevallig dat er in de volkstaal van heel Zuid-Limburg [...] een woord 'vietse', op sommige plaatsen 'fietse', bestaat in de betekenis van "hard loopen, zich snel uit de voeten maken [...]. In de Noord-Limburgsche dialecten bestaat "fiette" met juist dezelfde beteekenis.[...] Dat 't woord niet van lateren datum is als fiets (rijwiel) blijkt ook uit het dialect van Kerkrade, waar 'fietse' in bovengenoemde beteekenis reeds lang en ook nu nog algemeen gebruikt wordt, maar nooit fiets voor rijwiel."[365]

De Saksische oorsprong van het woord *fiets* wordt ondergraven door A.P. de Bont in die januari 1973 in *De Nieuwe Taalgids* een artikel "Fiets" publiceerde. Hij vertelt daarin dat in zijn geboortedorp, het Noord-Brabantse Oerle, een boerin Marie Renders (1854-1932) woonde die in haar jeugd Mie Fiets werd genoemd vanwege haar wiegelende gang. In Oerle betekende het bewegingschilderend werkwoord *fietsen* "zich met lichte, vlugge bewegingen verplaatsen."[366]

"Nu moet men niet menen" aldus A.P. de Bont, "dat die jonge boerin de bijnaam heeft gekregen omdat ergens op de Veluwe tussen jaren 1870-1880 het woord *fiets* [voor] rijwiel begon gezegd te worden. In Oerle verscheen de eerste fiets plus minus 1900 – schrijver dezes in 1889 geboren, kan het zich nog goed herinneren – en het is als zeker

[363] Ibidem, p.4
[364] *De Fiets. Over de naamgeving ...*, p.9
[365] Sanders Ewoud, op.cit., p.38
[366] Ibidem

aan te nemen dat tot rond 1890 het wóórd *fiets* voor rijwiel en het daarna afgeleide werkwoord fietsen in het toen nog geïsoleerde dorp Oerle onbekend waren. Het is uitgesloten dat het niet gezien vehikel en het zich darmee voortbewegen een dusdanige invloed zouden hebben uitgeoefend, dat de inwoners dáárnaar Marie Renders Mie Fiets gingen noemen."[367]

De Bont concludeert dat het werkwoord *fietsen* – snel bewegen, dat men in allerlei vormen in Brabantse en Limburgse dialecten tegenkomt, waarschijnlijk als klanknabootsing is ontstaan. Volgens hem kon dat direct gebeuren via het associatie; "zoals men kan [...] zagen met een zaag [...] zo kan men *fietsen* d.i. vlug voortbewegen met... een *fiets"*.[368] Deze theorie ondersteunt ook E. Sanders:

"Het lijkt waarschijnlijk dat *fiets* omstreeks 1870 is ontstaan uit het dialectwoord *vietse* 'snel bewegen'. Niet alleen is de betekenisuitbreiding aannemelijk, maar het zou ook verklaren waarom *fiets* aanvankelijk veelal met een v werd geschreven en waarom het zo lang is beschouwd als een 'volkswoord', een 'vulgair jongenswoord'".

De precies etymologie van *fiets* zal waarschijnlijk nooit uitgelegd kunnen worden. Maar de dialecttheorie lijkt het meest aanvaardbaar en juist ten opzichte van de verzamelde data. Waarschijnlijk werd *fiets (viets)* voor het eerst in 1886 opgeschreven in de *Arnhemsche Courant*.[369] Sindsdien verspreidde het woord zich over het land, viel onder de invloed van de Franse *vélocipède* en beleefde uiteenlopende veranderingen in de mond van het volk. Tegenwoordig vormt *fiets* een sleutelwoord bij Nederlandse culturele identiteit en is het nationale vervoermiddel bij uitstek.

2. Het woord rijwiel en de ANWB-kwestie

Alhoewel de etymologie van het woord *rijwiel* niet zo veel emoties oproept, heeft het ook een interessante geschiedenis, dit met betrekking tot de naamgeving van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB.

"Nu het gebruik van dit snelle vervoermiddel zoo toeneemt, is het ook wel raadzaam dit wij er een Nederlandsch woord voor bezitten" schreef al in 1869 de Leidse hoogleraar

[367] *De Fiets. Over de naamgeving ...*, p.9
[368] Sanders Ewoud, op.cit., p.38
[369] Ibidem, p.20

Matthias de Vries.[370] Hij is ook in alle bronnen als de uitvinder van het woord *rijwiel* voorgesteld, terwijl, volgens Ewoud Sanders [de auteur van de grondige analyse van de etymologie van het woord *fiets* en *rijwiel – Fiets! De geschiedenis van een vulgair jongenswoord*], het de Utrechtse letterkundige Alfred Buijs was die de erkenning voor het bedenken van dit woord zou moeten krijgen. Aldus Sanders was hij de auteur van de begrippen *wielrijden* en *wielrijder,* en ook het voorstel om "*vélocipède* te vervangen door *rij-wiel,* in overeenstemming met het volledig ingeburgerde *rij-tuig*"[371].

De door Buijs in 1870 voorgestelde woorden werden een tijd later ter tafel gebracht. Toen in 1883 de Amsterdamse hoogleraar Alberdingk Thijm in een krant las over plannen om een landelijke overkoepelende fietsersorganisatie op te richten, stelde hij voorzitter Bingham voor "de door Matthias de Vries bedachte woorden *rijwiel* en *wielrijden*"[372] bij de naamgeving van de nieuwe bond in te voeren. Dit voorstel vond, ondanks Bingham's steun, geen erkenning onder de andere bondsleden die voor de naam Nederlandse Velocipedisten Bond kozen.

> "Wel nam men het even lafhartige als lachwekkende besluit om *vélocipède* en *vélocipèdist* voortaan zonder accenttekens te schrijven – kennelijk in de hoop ze zo te vernederlandsen"[373].

Tijdens de bestuursvergadering twee jaar later werd besloten om de Bond een andere juridische status te geven. De nieuwe voorzitter, Edo J. Bergsma, raadpleegde Alberdingk Thijm om advies. De hoogleraar raadde Velocipedisten door Wielrijders te vervangen. Sommige leden waren van mening dat "in eene taal zóó arm als het Nederlandsch, de vreemde woorden niet te verwijderen zouden zijn"[374], maar de meerderheid heeft de naam eindelijk in Algemeene Nederlandsche Wielrijdersbond gewijzigd. In 1885 heeft de Bond officieel ook de volgende woorden aangenomen:

> "*Wieler* – voor iedere vélocipède, *Tweewieler* – voor bicycle, *Driewieler* – voor tricycle, *Wielrijder* – voor vélocipèdist of cyclist, en *Wielrijden* – voor de werking"[375].

Het woord sloeg in. Maar reeds twee jaar later kwam er concurrentie daarvoor; het letterkundig tijdschrift *Noord en Zuid* deelde mee: "'t Woord [fiets - R.L.] wint veld en dreigt *rijwiel* te overvleugelen"[376].

---

[370] Ibidem, p.10
[371] Sanders Ewoud, op.cit., p.13
[372] Ibidem, p.16
[373] Ibidem, p.17
[374] Ibidem
[375] Ibidem, p.18
[376] Ibidem, p.21

3. Andere benamingen voor de fiets

Hoe wordt buiten Nederland de tweewieler genoemd? Het blijkt dat alleen in Lage Landen de fiets zo'n "endemische" benaming heeft gekregen. In Duitsland noemt men de fiets *Fahrrad* (of afgekort *Rad*). "Het ontstaan van dit woord is vrij duidelijk; *Rad* is synoniem met wiel, een *Fahrrad* is een wiel waarop men rijdt"[377]. In Engels sprekende landen gebruikt men de benaming *bicycle,* kortom *bike* of *push-bike* (informeel). Van het Engelse werkwoord *to pedal* was omstreeks 1900 ook het woord *pedalcycle* in gebruik gekomen. Men spreekt daar ook over een *cycle.* Het werkwoord *to cycle* betekent ook regelmatig ronddraaien. In Frankrijk en ook in Wallonië heeft men tot aan het einde van de 19de eeuw de Engelse benaming gebruikt zoals *cycle, bicycle, cyclisme* en *cycliste*. "Omstreeks 1890 kwam daar verandering in en kwam *bicyclette* in zwang, waarbij de Engelse benaming dus gewoon verfranst werd. Naar analogie hiervan ontstond in Spanje *bicicleta* en in Italië *bicicletta*"[378], maar het is ook mogelijk dat deze benamingen van de Lawson's eerste veiligfiets *Bicyclette* afgeleid zijn. De Russische велосипед (vélocipèd) is het gewone woord voor de fiets, maar het Poolse woord "welocyped" is alleen voor de zogenaamde *hoge bi* gereserveerd[379] (zie ook: *Beknopte geschiedenis van de ontwikkeling van de fiets*).

Alle benamingen zijn min of meer op dezelfde manier gevormd. Wij vinden hier dus een wiel, het ronddraaien als opmerkelijk en belangrijk kenmerk, van de fiets terug. Wie naast deze benamingen het Nederlandse *rijwiel* stelt, ziet een opvallende overeenkomst. Ook hier is sprake van een *wiel* waarop men kan *rij*den.[380] Hoewel dit woord tegenwoordig weinig in levende taal aanwezig is, gebruikte men *rijwiel* redelijk lang als een deftige en officiële benaming voor de tweewieler. Pas in 1968 is *rijwiel* in de juridische taal door *fiets* vervangen.[381]

Er zijn ook andere benamingen geweest die een internationale toepassing hebben gekregen. Wij menen hier in de eerste plaats de *vélocipède*, een Franse benaming die omstreeks 1800 is ontstaan.

> "Aanvankelijk sprak men over *vélocifère*, gevormd naar analogie van *célérifère*, de naam die door De Sivrac aan zijn loopfiets werd gegeven. Dit woord werd samengesteld uit het Latijn: *celer* (vlug) en *ferre* (dragen). *Vélocifère* ontstond eveneens uit het Latijn: *velox*

---

[377] *De Fiets. Over de naamgeving ...*, p.3
[378] Ibidem
[379] Tokarski prof. dr, Jan (red) e.a., *Słownik Wyrazów Obcych*. p.802
[380] *De Fiets. Over de naamgeving ...*, p.3
[381] Fuchs J.M., Simons W.J., *De fiets...*, p.63

(vlug) en *verre* (dragen). De benaming *vélocipède* heeft als grondwoorden *velox* (vlug) en *pes, pedis* (voet).”[382]

Een *vélocipèdist* was dus een man met vlugge voeten en de *vélocipède* werd door het gebruik maken van de voeten voortbewogen. Het woord *vélocipède* werd ook in Nederland gebruikt aan het eind van 19de en begin van 20ste eeuw (beginjaren van de fiets), maar is thans geheel verdwenen. Men kan het nog in de Vlaamse volkstaal als *vélo* of *velo* terugvinden.[383]

Een van de eerste Nederlandse benamingen die nog vóór *vélocipède* in gebruik was, was *trapwagen*. De eerste rijwielverordening van 1885 verbood het berijden van *trapwagens*.[384] Deze benaming heeft betrekking tot het *trappen* – werkzaamheid die de *wagen* in beweging brengt. Daarnaast functioneerde ook *tweewieler.*

Veel oude namen voor de fiets hebben ook betrekking op een bepaalde constructie, model of merk, zoals (respectievelijk): tandem, vouwfiets of Rotary, Lady Front Driver, Frontdriver, Souplette, ... De Poolse benaming van de fiets die tot nu toe in gebruik is komt van de merknaam Rover. Rover’s veiligheidsfiets modellen werden in 1885 in grote aantallen op de markt gebracht en in de Poolssprekende gebieden *rower*[385] genoemd[386].

De benamingen voor de vroege modellen van de fiets waren ook vaak met de naam van de uitvinder of producent verbonden. Zo noemde de Duitser Karol von Drais von Sauerbrun – die als de vader van de fiets wordt beschouwd – zijn *Laufmachine* met een zekere trots *draisine*, de naam die buiten Duitsland wordt ook gebruikt. In Polen duidt het woord *drezyna* tegenwoordig echter een andere uitvinding van de heer von Drais aan, namelijk een lichte spoorwagen met twee assen die met behulp van armenkracht of motor voortbeweegt.[387]

De naam *michauline* is met de eerste fietsen van Ernst Michaux verbonden. Deze naam “heeft het overigens maar kort gedaan en helemaal verdwenen toen de familie Michaux door onhandig zakendoen bij de productie van tweewielers geheel werd uitgeschakeld.”[388]

In Engeland noemde men de door Michaux ontworpen tweewielers *boneshaker* omdat de berijder op de slechte wegen ernstig heen en weer werd geschud. Engelsen hadden ook zijn eigen naam voor de eerste loopfietsen: “*hobby-horse* of *dandy-horse*, waarbij

---

[382] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.4
[383] Ibidem
[384] Fuchs J.M., Simons W.J., *Allemaal...*, p.33
[385] *Rower* is echter volgens *Słownik Wyrazów Obcych* [*Woordenboek van Vreemde Woorden*] van Engelse *rover* – zwerver, piraat - gestamd. Bron: Tokarski, Jan, op.cit., p.655
[386] Suchodolski, Bogdan prof.dr e.a., op.cit., p.126
[387] Tokarski prof. dr, Jan (red) e.a, op.cit., p.160
[388] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.4

respectievelijk het spel- of sportelement en het statuselement in het geding waren gebracht".[389]

In het land met de grootste fietsdichtheid in Europa, Nederland, gebruikt men tegenwoordig natuurlijk ook schertsende of liefkozende benamingen voor zijn fiets zoals: *het stalen ros* of *hijgend hert*. Het is een alledaags woord, in jargon en slang heeft het zeker uiteenlopende synoniemen, zoals; *orgel, racekarretje, bottenkraker, barrel* (duidt een oude, versleten fiets aan)[390] of *brik*[391], de laatste is tegenwoordig ook een populaire benaming voor auto. Daarnaast functioneren met de *fiets* verbonden woorden in het jargon van verschillende groepen en subculturen. Bijvoorbeeld: onder matrozen en mariniers betekent stoom*fiets* een stoomlogger en onder soldaten schertsend motorrijwiel.[392] Het woord *fiets* speelt tegenwoordig in het maatschappelijke leven verschillende rollen en in de loop der tijd werd het een breed begrip waaronder van alles en nog wat valt. De onderstaande *fiets-fraseologie* is een bewijs daarvan.

4. Fiets - fraseologie

Het zelfstandig naamwoord *fiets* en het daarvan afgeleide werkwoord *fietsen* kan niet zo oud zijn om een brede plaats in de Nederlandse schat van spreekwoorden en gezegden in te nemen, maar toch vormen ze een aantal uitdrukkingen.[393]

Het woord *fietsenmaker* betekent in de alledaagse taal een rijwielhersteller. Maar het had ooit een negatieve lading. Men zei zo ook van diegene dat die een prutser, een knoeier of iemand is die zijn zaak niet goed verstaat[394]. Daarom komen wij in boeken zo'n deftige benamingen als "rijwielherstellingshandel", "rijwielherstellingsplaats" of "rijwielhersteller" tegen. Tegenwoordig zijn "bike shops" in zwang, hoewel er soms, volgens de Nederlandse traditie, "rijwiel shops" te zien zijn. De taal kent ook bijzondere hybridische vormen als "fietsenmakerij" die in de Gouden Gids van Amsterdam te vinden is[395]. In het soldatenjargon wordt een arts en ook een militair van de technische dienst vaak *fietsenmaker* genoemd [396].

---

[389] Ibidem
[390] Gevonden op http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[391] Sterkenburg van prof. dr., P.G.J. e.a., *Groot woordenboek van synoniemen en andere betekenisverwante woorden*, Van Dale Lexicografie, Utrecht/Antwerpen, 1991, p. 123
[392] De Coster Marc, op.cit., p.368
[393] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.10
[394] Ibidem
[395] Ruijsendaal, Els, op.cit., p.18
[396] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.10

Het woord *fietsenrek* duidt naast de plaats waar een fiets kan worden geparkeerd ook een (slecht) gebit dat wat tanden is kwijtgeraakt aan.[397]

De uitdrukking "*Ga toch / (nou gauw) fietsen*" heeft twee betekenissen: "schiet toch op" en "geen sprake van." "Deze uitroep van ergernis gebruik je tegen iemand die een sterk verhaal vertelt, of van wie je helemaal genoeg hebt."[398] Maar het werkwoord *fietsen* betekent vaak *doorlopen*, als in: *Even de stukken doorfietsen* (sneller dan doorlopen), *Joh, ga fietsen* (vroeger: loop door).[399]

De boeven- en dieventaal is rijk aan uitdrukkingen die de fiets een hele andere betekenis verlenen. Fiets kan hier bijvoorbeeld een *hand* betekenen: "Hij had z'n keesje in z'n linkerfiets gespuwd"[400], maar ook wel *benen*: "De paternosters om de fietsen" zijn de handen en de benen.[401] Ook uit het dievenjargon is het gezegde: "*Dat kost een fiets*", wat betekent: dat kost twee rijksdaalders. (Het ontstaan is duidelijk: misschien de associatie met de twee wielen van een fiets). Het bargoens laat zelfs een verschil zien tussen het "*achterwiel*" (dat is een rijksdaalder) en het "*voorwiel*" (dat was een gulden). [402]

De fiets heeft in de dieventaal ook zijn eigen equivalent. Reeds in 1906 gaf W.L.H. Koster Henke in zijn zakwoordenboek *De boventaal* de benaming *zwijn* voor fiets. De fietsendief is daarentegen onder de vakgenoten een *zwijntjesjager* genoemd.[403]

Van iemand die het altijd beter wil weten of die altijd iets denkt te kunnen verklaren, ook als hij er geen verstand van heeft, zegt men: "*Hij heeft een bel op (of aan) zijn fiets*."[404]

Je moet je vrouw en je fiets nooit uitlenen is een van de huidige variaties gebaseerd op het oude gezegde van Jacob Cats: "Een peert, een schoone vrouw / Leent niemant uyt als met beru."[405]

"Iets bij elkaar fietsen" betekent: zorgen dat iets er komt, iets fiksen, regelen (vaak gaat het om een bedrag dat met moeite bij elkaar gespaard werd). Het is wellicht ontleend aan gesponsorde wielerwedstrijden waarbij voor goede doelen geld bij elkaar gebracht wordt.[406]

Fietsen in de betekenis van geslachtsgemeenschap hebben, is al jaren lang een ouderwetse uitdrukking. Uit het begin van de vorige eeuw stamt de regel: *"En als het fietsen*

---

[397] Ruijsendaal, Els, op.cit., p.20
[398] Groot, Hans de (red) e.a., *Idioom Woordenboek. Verklaring en herkomst van uitdrukkingen en gezegden*, Van Dale Lexicografie BV, Utrecht/Antwerpen e.a., 1999, p.206
[399] Ruijsendaal, Els, op.cit., p.20
[400] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.10
[401] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[402] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.10
[403] Ibidem
[404] Ibidem
[405] Ruijsendaal, Els, op.cit., p.20
[406] Groot, Hans de (red) e.a., op.cit., p.200

is gedaan, dan moet het meisje in de kraam."[407] Ook uit het gebied van seks komt de volgende uitdrukking die tegenwoordig nog in gebruik is: "*Op een oude fiets moet je het leren.*"[408] Dat kan betekenen: je krijgt niet meteen het nieuwste.[409]

"Geef mijn fiets terug" is een uitroep die veelal tegen Duitsers wordt gezegd.[410] Dit opmerkelijke gezegde heeft betrekking met de massale vordering van fietsen onder de bevolking die in Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog plaats nam (zie ook: *Grote fietsenroof*)**.** Tijdens de bijeenkomst van de Europese regeringsleiders in Amsterdam in 1997 werden premiers Kok, Aznar, Blair en Dehaene op de fiets gezet om een kleine afstand voor publiek af te leggen. Alleen de Duitse bondskanselier Kohl ging lopen. Een journalist verklaarde dat: "Als hij op het zadel was gehesen, had hij onmiddellijk te horen gekregen dat ze die fiets terug wilden".[411]

In een Amsterdams café was ooit een veelbetekende uitdrukking in zwang. "Als men haast had, bestelde men er iets *op de fiets*. De ober wist dan precies wat men bedoelde en zorgde ervoor dat het bestelde zo snel mogelijk op tafel kwam."[412]

"*Die heeft een fiets*" betekende vroeger dat de persoon in kwestie iets bijzonders was.[413] De uitroep "*Op zo'n / die fiets*" betekent: op die manier[414], en de vraag: "*Hoe fiets je?*" (minder algemeen) betekent: wat doe je voor de kost, hoe verdien je je brood, oftewel: hoe staan de zaken.[415] Een van de vele verdwenen uitdrukkingen is *dienstfiets* die de bril met ronde glazen duidde aan.[416] "*Wat heb ik nou aan mijn fiets hangen?*" vraagt men om verwondering of verbazing uit te drukken als men niet weet wat er aan de hand is; men een bepaalde situatie niet begrijpt (Wat is dit nu?).[417] "*Dat is fietsen*" is de nogal alledaags uitdrukking en word gebruikt om te zeggen dat iets plotseling en op onverklaarbare wijze verdwenen is[418] en de populaire uitdrukking: *"Hij is fietsen"* betekent simpel: hij is weg, pleite.[419] *"Ze vormen een aardig tandem"* is de naam voor een paar mensen die goed bij

---

[407] Ibidem
[408] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[409] Materiaal gevonden op: http://www.rijwielnet.nl/home/info_fiets.htm (de stand op 12-02-2004)
[410] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[411] Vuisje, Herman; Lans van der, Jos, *Typisch Nederlands. Vademecum van de Nederlandse identiteit*, Amsterdam/Antwerpen, 1999, p.37
[412] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.10
[413] Materiaal gevonden op: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)
[414] Groot, Hans de (red) e.a., op.cit., p.200
[415] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.11
[416] Ruijsendaal, Els, op.cit., p.20
[417] Groot, Hans de (red) e.a., op.cit., p.200
[418] Ibidem
[419] *De Fiets. Over de naamgeving* ..., p.11

elkaar horen.[420]. *"Die fietsen we er wel even in!"* betekent: dat doen we wel even![421], en als wij een krentenbrood kopen met weinig krenten erin, dan moeten wij *"ze* [de krenten] *met de fiets gaan zoeken".*[422]

Het werkwoord fietsen zelf heeft natuurlijk veel min of meer informele equivalenten: *pedaleren, pedalen, trappen, koersen* (op een racefiets), *karren* (zeer snel fietsen), etc.[423]

In de dagelijkse taal gebruiken Nederlanders ook veel uitdrukkingen die direct met het fietsen te maken hebben; dikwijls met betrekking tot fietsonderdelen of de werking die men op de fiets beoefent of verricht. Die zijn o.a.:

- *Een spaak in het wiel steken* - de voortgang of uitvoering van iets belemmeren[424], iemand dwars zitten[425],
- *Even een tandje* [versnelling] *hoger* - even wat harder werken[426], *tandje langzamer* - kalmer aan[427],
- *Die zit daar stevig in het zadel* - die is daar voorlopig nog niet weg[428],
- *Een te groot verzet* [versnelling bij de fiets] *rijden* - te veel hooi op je vork nemen[429],
- *Die moest flink op de pedalen staan* - die had er behoorlijk wat moeite mee[430],
- *Op de pedalen gaan staan* – zich extra inspannen[431],
- *De pedalen verliezen* – in de war, van de wijs raken[432],
- *Iemand achterop nemen* [op de bagagedrager] - iemand helpen[433],
- *Iemand uit het zadel rijden* - iemand weg proberen te werken[434], parafrase van het oudere gezegde van gelijke betekenis; *iemand uit het zadel lichten / werpen* – hem van zijn paard werpen[435].

---

[420] Ruijsendaal, Els, op.cit., p.20
[421] Materiaal gevonden op: http://www.rijwielnet.nl/home/info_fiets.htm (de stand op 12-02-2004)
[422] Ruijsendaal, Els , op.cit., p.20
[423] Geerts, G. prof. dr. e.a., *Van Dale Groot Woordenboek der Nederlandse taal*, twaalfde druk, Utrecht/Antwerpen, s.a., p.123
[424] *Groot Elektronisch Woordenboek Hedendaags Nederlands*, Van Dale Lexicografie bv., Utrecht/Antwerpen, 1995
[425] Materiaal gevonden op: http://www.rijwielnet.nl/home/info_fiets.htm (de stand op 12-02-2004)
[426] Ibidem
[427] *Groot Elektronisch Woordenboek…*
[428] Materiaal gevonden op: http://www.rijwielnet.nl/home/info_fiets.htm (de stand op 12-02-2004)
[429] Ibidem
[430] Ibidem
[431] Geerts, prof. dr. G. e.a., op.cit., p.321
[432] Ibidem
[433] Materiaal gevonden op: http://www.rijwielnet.nl/home/info_fiets.htm (de stand op 12-02-2004)
[434] Ibidem
[435] *Groot Elektronisch Woordenboek…*

Uit de wielrennerij zijn veel meer woorden en gezegden te halen ("op kop gaan", "een lekke pijp hebben", "in de boter trappen", "karnen", "pannenkoek", etc.), maar daarvoor zijn in Nederland speciale woordenboeken ontstaan[436] en wij zullen dit gebied hier niet verder onderzoeken.

Dat de *fiets* volop in de Nederlandse taal aanwezig is, getuigt niet alleen het vroegere *fietskostuum* tot en met de huidige *fietscomputer*, maar ook vele andere uiteenlopende uitdrukkingen.[437] Veel daarvan zijn al "taalfossielen", andere zijn nog steeds (meer of minder verspreid) in het algemeen gebruik. Deze bescheiden, en zeker niet volledige lijst van met de *fiets* verbonden spreekwoorden en gezegden, is alleen een bevestiging dat het woord *fiets* zijn rechtmatige plaats in de Nederlandse fraseologie en samenleving bezit en het belangrijke deel van de fietscultuur uitmaakt.

5. Fietspoëzie

De entree van de fiets had zijn uitwerking op alle gebieden van het maatschappelijke leven, eveneens in de poëzie. Het fietsmotief in gedichten is in verschillende stijlen en uiteenlopende contexten te verwoorden. Het rijwiel als typisch individueel vervoermiddel identificeert de persoonlijke vrijheid van de mens en komt vaak in romantische jeugdherinneringen voor. De fiets wordt dikwijls met het wielrennen geassocieerd, bij moderne gedichten vooral met de Tour de France. In de memoires kunnen wij soms ook sporen van de fietsgeschiedenis nagaan, hoewel dat eerder uitzondering dan regel is.

De veranderingen in het gebruik van de fiets hadden zijn weerspiegeling ook op het gebied van de poëzie; de belangstelling van de dichters voor de fiets bleek opmerkelijker te zijn in de doorbraakperioden van de ontwikkelingsgeschiedenis van de tweewieler. Toen hij in de jaren twintig en dertig van de 20ste eeuw algemeen en gangbaar werd, verloren de schrijvers de aandacht aan hem. Sinds de herontdekking van de fiets in de jaren zeventig is het aantal fiets-gedichten opnieuw gestegen.

De volgende gedichten verschillen zich in de datum van het ontstaan, stijl, ernst, etc, maar het gemeenschappelijke element is de fiets.

---

[436] zie: *Wielerwoordenboek* of *Woordenboek van jargon en slang* door Marc De Coster
[437] Ruijsendaal, Els, op.cit., p.20

Gerrit Jansz van der Linde (1808-1859, beter bekend als de *Schoolmeester*), een van de grootste Nederlandse romantici naast Multatuli en Paaltjens[438], was waarschijnlijk de eerste Nederlandse dichter die aan de fiets verzen heeft opgedragen. In 1834 vertrok hij naar Engeland waar is het gedicht *Vélocipède* ontstaan. Dat werd in 1860 in zijn bundel *Gedichten van den Schoolmeester*[439] gepubliceerd. De fiets functioneerde toen nog als een bijzonderheid, een spelletje dat alleen voor vermaak diende:

A. Vindje d'er ook een been in om eens een blufjen te slaan
En in 't Haagsche bosch of in de plantagie eens uit toeren te gaan
En de voetgangers verstomd te doen staan?
B. Daar heb ik volstrekt niets tegen: het staat my zelfs byzonder aan;
Maar het moet niet zijn met trekschuit of diligence;
Want ik hou om den dood niet van onnutte dépense.
A. Neen, het kost je geen cent
En 't is heel plezierig, als je eerst de manier maar kent.
B. Hoe meenje dat?
A. Ik meen een vélocipède op twee wielen.
Je stuur met je handschoenen en je duwt met je hielen
En je zweet als een koetspaard; want het gaat ongemaklijk gouw.
B. Dat 's mooglijk; maar ik kan toch niet zeggen dat ik er veel van hou.
En als ik toch met mijn beenen werken moet,
Ga ik wat my betreft liever heelemaal te voet.
A. Ja! Dat's waar, knippen is ook goed.

Veel bekende schrijvers waren fervente fietsenthousiasten. Bij de Tachtigers (dichters van de jaren tachtig van de 19e eeuw) kunnen wij bijvoorbeeld opnoemen: Frans Netscher, Frederik van Eeden, Herman Gorter of Arij Prins. Een van hen, Herman Gorter (1864-1927), wordt van de dichters van deze generatie het hoogst geschat[440]. Zijn bekend episch gedicht *Mei*[441] (1889) van ruim vierduizend regels is waarschijnlijk het belangrijkste voorbeeld van

[438] Dąbrówka, Andrzej, *Słownik pisarzy niderlandzkiego obszaru kulturowego*, Wiedza Powszechna, Warszawa, 1999, p.173
[439] Simons, W.J., *De Fiets. Een bloemlezing door Wim J. Simons*, Thema-poëzie deel 4, Vijverhof – Baarn, s.a., p.7
[440] Lissens, R.F. prof. dr., *Lexicon van de Nederlandse Letterkunde*, Amsterdam/ Brussel, 1986, p.159
[441] Simons, W.J., op.cit., p.8

poëzie van het Nederlands impressionisme. In een fragment van dit lyrisch gedicht vergelijkt hij het rivaliseren van twee goden aan de strijd tussen wielrenners:

(fragment)

Twee jonge goden over zee genaakten
Wedijverend, met flikkerende voeten,
Mei kon ze horen lachen, 't was al toeten
En stoopten op jachthorens toen ze voor
Haar langs gingen omzwierend en een spoor
Van trilling maakten in de zonnestralen.
Zoals twee wielrijders: die doen hun stalen
Raderen wieleren dat licht rondspat,
De cirkels draaien en het witte pad
Glijdt weg: ze loeren op elkanders wielen
En trappen vastberaden, in hun zielen
Is nijd en haat, voor 't doel de ééne wint,
Maar de andere haalt weer en rijdt verblind
Van waanhoop hem voorbij. De laatste trap
Slaakt los menschengejuich en handgeklap –
Zoo snelden ze verder...

Albert Verwey (1865-1937), verbonden met het blad van de Tachtigers *De Nieuwe Gids* en later met het blad *De Beweging*, schreef talrijke symbolistische bundels die van een bijzonder hechte, ritmische compositie waren[442]. In het gedicht *De wielrijder*[443] reproduceert hij in korte, rappe verzen een plastisch beeld van de snellende wielrijder. De zuinigheid van woorden, intensiviteit van de samengestelde uitdrukkingen en het hoge tempo van het ritme geven uitstekend de ervaringen van een racer aan:

Langs alle wegen
Gaan we op ons rad.
De dwaze drentelt,

[442] Lissens, R.F. prof. dr., op.cit., p.418
[443] Simons, W.J., op.cit., p.9

De wijze wentelt,
Wentelt zijn rad.
Vlug opgestegen
Beweegt zijn voet
Den enen trapper,
Dan d'anderen rapper
Zijn andere voet.

Langs lange lijnen
– De hand aan 't stuur –
en brede bogen
komt hij gevolgen
op wiel en stuur.
Verder verdwijnen,
Bos, dorp en stad,
En belleklinkend,
De naven blinkend,
Tart hij de stad.

In volle teugen
Drinkt hij de lucht.
Poriën en ogen
Straalden en zogen
't Licht en de lucht.
Zorg en geheugen
Zwond in zijn spoed, –
Snel zonder vleugels,
Vast zonder teugels,
Draagt hem zijn spoed

Als tegenstelling tot de snelheid van *De wielrijder* komt Gerrit Achterberg's (1905-1962) *Velodroom.*[444] De karakteristieke motieven in Achterberg's poëzie zijn liefde en dood.

[444] Ibidem, p.12

Deze vinden wij ook in dit gedicht. Het is mogelijk dat *Velodroom* een direct verband met de tragische gebeurtenissen van zijn leven heeft; in 1937 heeft Achterberg met een pistool zijn hospita doodgeschoten en haar zestienjarige dochter verwond[445]. Deze zaak had een erotische achtergrond[446]. De titel *Velodroom* is het woordenspel – een droom met het fietsmotief. In dit droevige en duistere gedicht dient de fiets als het voorwerp van herinneringen aan een verloren liefde:

Vannacht sloeg in mijn hart
een oude klop weer los;
alsof ik werd getart:

ik keek in het vertrek
waar ik niet kijken dorst
top op dat ogenblik

en zag je niet direct,
de deur voor mijn borst.

Er lag een zware kost
pap voor jaren gemorst

en jij had je verdekt
opgesteld in een hoek,

die men pas werd gewaar
wanneer men helemaal daar

naar binnen toe gegaan
de deur had dichtgedaan.

Je was zo goed als zoek
achter een spinneweb.

[445] Lissens, R.F. prof. dr., op.cit., p.10
[446] Dąbrówka, Andrzej, op.cit., p.31

Alleen je oog, een plek
glinster van glas, bewoog
in zachte wiebeling

of je niet stond, maar hing
en mij daarmee bedroog.

Je zou nu zijn getrouwd
en wonen in een straat
met bel en brievenbus

en ergens in de stad
boodschappen doen misschien

of fietsen in het land
naar een familielid,
door iedereen gezien.

Wat werd er van de fiets
die met je mee versleet?

Hij roestte langzaam op,
een broos karkas, waar niets
meer aan verloren is
nu voor- en achteras,

bagagedrager, lamp,
spatborden kettingkast,
pedaal, ventiel en bel

je niet weerspiegelen
bij elke zonneschamp

onder het suizend feest,
dat rijwiel is geweest.

Zowel in *Particuliere fietsgeschiedenis* van Jaap van Gelder als in het volgende gedicht, *Een plaatje met een gat* van Jan Elemans is het zeer makkelijk om de directe betrekking tot de fietsgeschiedenis te vinden.

In de *Particuliere fietsgeschiedenis*[447] verbindt de auteur twee motieven van de fietsgeschiedenis met elkaar; het berijden van de hoge bi was in het verleden dezelfde soort van sportbeoefening als het fietsen op een racer vandaag. Wij vinden hier ook het motief van de vordering van fietsen tijdens de Tweede Wereldoorlog (zie ook: *Grote fietsenroof, De invloed van de fiets op het maatschappelijke leven*).

Mijn grootvader
bereed een hoge bi
nog zonder luchtbanden
en scheurde
– zoals het verhaal gaat –
bij het afstappen zijn broekspijp
van onder tot boven.
Mijn vaders transportfiets
werd door de Duitsers gevorderd
om de oorlog
toch net niet te winnen.
Mijn lichte sportfiets
met tien versnellingen
zou iets voor mijn grootvader geweest zijn.
Ik denk dat vaak
als ik onderweg ben;
niet voor mijn vader
de tijden waren toen anders.
Die hoge bi en mijn sportfiets
ze horen bij elkaar

[447] Simons, W.J., op.cit., p.16

verweg familie
als mijn grootvader en ik.

In *Een plaatje met een gat*[448] komt het motief van belastingplaatjes die in de jaren twintig en dertig van de 20ste eeuw de verplichte uitrusting van ieder fietser waren. Het bezit van zeker plaatje was toen het kenmerk van het welzijn of armoede (zie ook: *Fietsbelasting*).

Mijn vader
had een gewoon fietsplaatje
net als oom Piet
en oom Frans, maar
er waren er ook
met een kosteloos
rijwielbelastingmerk
ook een fietsplaatje
maar met een gat erin.

Zo kon iedereen goed zien
hoe arm je was.

Gerrit Komrij (1944-), essayist en criticus veelal gerekend tot de neoromantiek, vertoont in zijn poëzie vooral klassieke stijlkenmerken[449]. Het gedicht *'t Fietspompje*[450] is een nostalgische jeugdherinnering waarin de fiets de hoofdrol speelt:

Je zou gaan fietsen als een kind van zeven.
Een 'rijwiel' heette 't, dat vond je eerst wel
Vreemd, om een andere naam te geven
Aan wat een fiets is. 't Mooiste was de bel,

Die tingelen kon, als je een hoek om wilde.
Maar dat mocht later pas. 'Blijf in de straat,

[448] Ibidem, p.17
[449] Lissens, R.F. prof. dr., op.cit., p.223
[450] Simons, W.J., op.cit., p23

En trek je ja aan, 't is te koud'. Ik rilde,
Maar wat gaf dat in mijn rijdersstraat?

Ik heb nadien, van accident tot totaal loss,
Zo menig stralen paard versleten; er zullen
Er niet meer volgen; want mijn bel zit los
En mijn pompje kan geen band meer vullen.

C.(ornelis) Buddingh' (1918-1985) wordt tot de generatie van de jaren zestig gerekend. Zijn poëzie werd sterk door surrealisme en jazz beïnvloed[451]. De *Ode aan de fiets*[452], geschreven ter ere van *het verlengstuk van armeluisbenen,* is tegelijkertijd de satire op automobilisten:

Ook jij bent, weet je nog wel, als vervoermiddel voor
de rijken begonnen; deftig besnorde
heren in deftig, duur tweed
met hun donzige dames freewheelend over
rustieke weggetjes; waar zelfs geen boer
het landschapschoon durfde bezoedelen.

En nu: zo proletarisch dat je weer
een statussymbool dreigt te worden voor dikke
managers die op hun Jag
of MG uitgekeken geraakt zijn: geen nood:
als ze een paar keer 's avonds hun dijspieren voelen
ga jij wel naar hun chauffeur.

Nee, jij bent en je blijft wat je nu al zo'n halve eeuw
mocht zijn: het verlengstuk van armeluisbenen:
kijk 's morgens maar eens, om zo'n uur
of zeven, als de eerste fabriekfluiten gaan:
langs nog dichte garagedeuren zwermen ze

[451] Lissens, R.F. prof. dr., op.cit., p.76
[452] Simons, W.J., op.cit., p.14

dan bij tienduizenden aan.

Daarom is het goed in een stad of een dorp te wonen
waar veel fietsers zijn: bovendien ben je reuk-
en geluidloos – nu goed ja , je piept
en kraakt soms een beetje, maar 't raderwerk
dat voor een grijpstuiver jou wielen laat draaien
is nog veel meer door roest aangevreten.

Vandaag of morgen hoor je de klap: nu al zwermen
hier en daar Lancia's, Studebakers en Bentleys
als lemmingen over de wegen.
Als is de Mercedes ook nog zo snel,
wij op de fiets achterhalen hem wel
en dan wordt het lachen geblazen!

Tour de France[453] van Lévi Weemoedt (1948-, het pseudoniem van Isaäck Jacobus van Wijk[454]) is het voorbeeld van de visuele poëzie, het grafisch spel met het schrift:

Een nabeschouwing
ler
snel- dan
klimt de
één an-
De der;
de snelste krijgt een kwieke trui.
En wie het allersnelst kan

dalen
die krijgt een kist en klokgelui.

[453] Ibidem, p.59
[454] Materiaal gevonden op http://www.collegenet.nl/content/digilessen/literatuurgeschiedenis/na1945/schrijvers/weemoedt.htm (de stand op 16-02-04)

Slotwoord

De voorgestelde beknopte geschiedenis van de intrede en de bloei van de fietscultuur in de jaren 1850-1950 kan in mijn opinie van twee kanten bekeken worden. Aan de ene kant leiden de gepresenteerde feiten tot het ontmythologiseren van het typische beeld van *Holland* als fietsvriendelijk land. Aan de andere kant laat dit werkstuk de rijkdom van de uiteenlopende aspecten van het *fiets-verschijnsel* zien en hun betekenis voor de fietstraditie in Nederland.

De algemene, oppervlakkige beschouwing van de huidige gunstige situatie van fietsers in Lage Landen als het gevolg van de in traditie wortelde positieve aanpak van de fiets-kwestie, bleek onjuist te zijn. De belangstelling en waardering die het fietsverkeer vandaag ervaart heeft niets te maken met de houding van de overheid in het verleden en de eerste reacties van de maatschappij. De initiatiefnemers van de eerste fietsvoorzieningen waren fietsliefhebbers en de belemmering van de rechten van fietsers kwam altijd van de kant van het lokale of landelijke gezag. Het hedendaagse respect voor de fietser is het volledig door de fietsers vanaf het begin zelf veroverde recht. Het aandeel van het gezag in de glorietijd van de fiets in de jaren twintig en dertig is zeer moeilijk te bewijzen, maar wel is dat wel in de val van de fietscultuur in de jaren vijftig. De omvang van het fietsvriendelijke beleid was omgekeerd evenredig tot succes dat de alternatieve pro-fiets bewegingen boekten in de naoorlogse decennia. Alleen dankzij hun strijd is de fiets een meer waardevol en geaccepteerd vervoermiddel geworden.

De moderne maatschappij heeft de fiets ook weinig geapprecieerd. De auto – de blikken heilige koe, bleef sinds de jaren vijftig de oogappel voor de meerderheid van de Nederlanders. Het fietsbeleid was sinds het begin een politieke zaak. Tegenwoordig is het fietsgebruik in Nederland in grote mate een reactie op de verkeersproblemen veroorzaakt door de auto's, die het slachtoffer van hun eigen succes zijn geworden en zeker niet meer als voertuigen van de toekomst beschouwd kunnen worden. In dit opzicht is het huidige fietsbeleid het herstellen van de fouten van het verleden. De terugkeer naar de Nederlandse fietstraditie kan dus alleen beschouwd worden in het kader van een hernieuwd succes van de fiets onder de bevolking.

Maar aan de andere kant genoten de eerste fietsers in Nederland, ondanks veel onvriendelijkheid en obstakels, veel vrijheid in vergelijking met de situatie in andere landen. Sterke, goed georganiseerde verenigingen, zoals de ANWB, zorgden voor een gunstiger *fietsklimaat* in de Lage Landen. Het rijwiel assimileerde zich redelijk snel in de maatschappij

en de machtige lobby van fietsers kon tot zekere mate invloed op politieke beslissingen hebben. De overheid hield ook met de particuliere fietsers rekening; het bewijs daarvan zijn de eerste fietsvoorzieningen ter wereld die juist in Nederland ontstonden.

Nederland bleek ook het fietsland bij uitstek dankzij andere eigenschappen: het gebrek aan hoge bergen en heuvels die het fietsen zwaar maken, de korte afstanden en de dichte bevolking speelden een beslissende rol bij de keuze van dit individuele vervoermiddel.

De waarde en betekenis van de hedendaagse fietscultuur is hoofdzakelijk gefundeerd op de hoeveelheid van dimensies van het *fiets-verschijnsel*. De duidelijke sporen van de fietscultuur kunnen wij op het gebied van economie, kunst, taal, politiek, maar vooral in het sociale leven terugvinden. In mijn opinie is het belangrijkste en grootste succes van de fietscultuur in Nederland op het algemene fietsgebruik, ongeacht de maatschappelijke laag gebaseerd. Ongeveer twintig jaar na de introductie van de veilige fiets heeft hij een vaste plaats in het dagelijkse leven ingenomen. Om er twee voorbeelden van te geven; in 1896 werd in Nederland voor het eerst een huwelijk gesloten waarbij bruidspaar en getuigen op de fiets naar stadhuis gingen[455] en in 1965 in Apeldoorn werd een *fietsschotel* als speciaal gerecht voor fietsers geïntroduceerd.[456]

Hoewel er aan het begin van de 20ste eeuw ook anders gefietst werd is het rijwiel het belangrijke en onmisbare onderdeel van de Nederlandse culturele identiteit geworden. Maar dat werd pas later duidelijk. De opkomst en de enorme groei van het wagenpark was een onvermijdelijke en van lang verwachtte ontwikkeling. Maar ondanks enige voorspellingen heeft dat de fiets niet helemaal uit het stadsbeeld doen verdwijnen. De schade die in korte tijd door het autoverkeer werd veroorzaakt had heilzame gevolgen voor de status van het rijwiel. Zijn nut werd opnieuw gewaardeerd en dat leidde tot de wedergeboorte van de tweewieler aan het eind van de jaren zestig. Dat was mede mogelijk dankzij het bestaan van de diepe wortels van de Nederlandse fietstraditie. De wortels die ruim honderd jaar oud waren.

[455] *Geschiedenis van fiets in jaartalen...,* p.7
[456] Ibidem, p.10

B R O N N E N V E R M E L D I N G

Bibliografie:

1. Boeken, kaarten en artikelen:

Bank, Jan; Buuren, Maarten van, *1900. Hoogtij van burgerlijke cultuur*, Den Haag, 2000

Berends, Lambiek, *High over Holland*, (in:) *Holland Horizon*, nummer 4, Nederlandse Ministerie van Buitenlandse Zaken, december 2003

Bertz, Eduard, *Philosophie des Fahrrads*, Snayder Verlag, 1997

Bot, J. (red) e.a., *Eerste Nederlandse Systematisch Ingerichte Encyclopedie in 10 delen, negende deel,* Amsterdam, ENSIE, 1950

Caenegem, R.C. van (red) e.a., *Grote Winkler Prins Encyclopedie, achtste geheel nieuwe druk,* Amsterdam Elsevier Brussel, s.a.

Cycling map Holland, The Netherlands Board of Tourism, 2000 edition

Dąbrówka, Andrzej, *Słownik pisarzy niderlandzkiego obszaru kulturowego*, Wiedza Powszechna, Warszawa, 1999

De Coster, Marc, *Woordenboek van jargon en slang,* Amsterdam, 1992

De fiets. Over de naamgeving van Nederlands populairste vervoermiddel, Stichting:fiets!, oktober 1974

The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in an historical context, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Passenger Transport, march 1999

Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *Allemaal op de fiets in Amsterdam,* Stadsdrukkerij van Amsterdam, 1978

Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *De fiets van toen en nu*, Alkmaar, 1983

Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *Geschiedenis van de fiets*, Alkmaar, s.a.

Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! Een eeuw fietsen in Nederland*, Amsterdam, 1968

Geerts, G. prof. dr. e.a., *Van Dale Groot Woordenboek der Nederlandse taal*, twaalfde druk, Utrecht/Antwerpen, s.a.

Geschiedenis van fiets in jaartalen, Stichting:fiets!, Amsterdam, [2e] herziene editie 1976

Groot Elektronisch Woordenboek Hedendaags Nederlands, Van Dale Lexicografie bv., Utrecht/Antwerpen, 1995

Groot, Hans de (red) e.a., *Idioom Woordenboek. Verklaring en herkomst van uitdrukkingen en gezegden*, Van Dale Lexicografie BV, Utrecht/Antwerpen e.a., 1999

Huijgen, Monique; Verburg, Maria, *Basiswoordenboek van de Nederlandse taal*, Van Dale Utrecht/Antwerpen, 1987

Krediet, G. (red) e.a., *Eerste Nederlandse Systematisch Ingerichte Encyclopedie in 10 delen, zevende deel,* Amsterdam, ENSIE, 1950

Lissens, R.F. prof. dr., *Lexicon van de Nederlandse Letterkunde*, Amsterdam/ Brussel, 1986

MacGonagle, Seamus, *The bicycle in life, love, war and literature*, London, 1968

Meer fietsen... meer fietspaden. Over de noodzaak van het aanleggen van meer fietspaden voor verkeersveiligheid en recreatie, Stichting:fiets!, Amsterdam, s.a

Minck, G.H., *Fietsen door de eeuwen*, Deventer, 1968

Poelstra, Hugo, *Het fietsverkeer in Amsterdam,* Stadsontwikkeling, Amsterdam, januari 1977

Ruijsendaal, Els, *Hoe sterk is de eenzame fietser?. Een ode aan de fiets* (in:) *Neerlandia. Nederlands - Vlaams Tijdschrift voor taal, cultuur en maatschappij,* jaargang 104, nummer 4 - 2000

Sanders, Ewoud, *Fiets! De geschiedenis van een vulgair jongenswoord*, Sdu nv Den Haag, 1996

Simons, W.J., *De Fiets. Een bloemlezing door Wim J. Simons*, Thema-poëzie deel 4, Vijverhof – Baarn, s.a.

Sosiński, Rajmund, *Historia roweru*, Wiedza Powszechna, Łódź, 1951

Steketee, H. (red) e.a., *Eerste Nederlandse Systematisch Ingerichte Encyclopedie in 10 delen, achtste deel,* Amsterdam, ENSIE, 1950

Sterkenburg, P.G.J. van prof. dr. e.a., *Groot woordenboek van synoniemen en andere betekenisverwante woorden*, Van Dale Lexicografie, Utrecht/Antwerpen, 1991

Suchodolski, Bogdan prof.dr e.a., *Wielka Encyklopedia Powszechna PWN,* deel 10, eerste uitgave, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, 1967

Tokarski, Jan prof. dr (red) e.a., *Słownik Wyrazów Obcych,* PWN, Warszawa, 1980

Veen, P.A.F van dr. e.a., *Etymologisch Woordenboek. De herkomst van onze woorden*, Van Dale Lexicografie, Utrecht/Antwerpen, 1990

Vries, Jan de, *Nederlands Etymologisch Woordenboek,* E.J. Brill, Leiden, 1971

Vuisje, Herman; Lans, Jos van der, *Typisch Nederlands. Vademecum van de Nederlandse identiteit*, Amsterdam/Antwerpen, 1999

2. Internet bronnen:

http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)

http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/ © Szymon "Zbooy" Madej, 1998-1999 (de stand op 24.02.2003) en subsites:

- http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html © Szymon "Zbooy" Madej, 1998-1999 (de stand op 12-02-2004)
- http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/zlotwiek.html © Szymon "Zbooy" Madej, 1998-1999 (de stand op 12-02-2004)
- http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/krakreg.html © Szymon "Zbooy" Madej, 1998-1999 (de stand op 12-02-2004)

http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004)

www.biol.rug.nl/miniatuurfietsen/welkom.html en subsites, webmaster Edzo A. Paap (de stand op 12-02-2004)

http://www.bikefix.co.uk/forbidden.html (de stand op 12-02-2004)

http://www.fietsen.123.nl/fietscitaten.htm (de stand op 12-02-2004)

http://www.fietsen.123.nl/koninklijkfietsen.htm (de stand op 24-09-2003)

www.rijwiel.net door Herbert Kuner (de stand op 12-02-2004) en subsites:

- http://www.rijwiel.net/index_2n.htm door Herbert Kuner (de stand op 12-02-2004)
- http://www.rijwiel.net/intro_n.htm p.34 door Herbert Kuner (de stand op 12-02-2004)
- http://www.rijwiel.net/indust1n.htm door Herbert Kuner (de stand op 12-02-2004)
- http://www.rijwiel.net/binghamn.htm door Herbert Kuner (de stand op 12-02-2004)

http://www.tue.nl/cursor/bastiaan/jaargang42/cursor39/achtergrond.shtml door B. Bergman (de stand op 12-02-2004)

http://www.anwb.nl/content/binary/Mijlpalen%20Bewegwijzering.pdf (de stand op 12-02-2004)

http://www.anwb.nl/servlet/Satellite?pagename=OpenMarket/Over_ANWB/Historie_anwb (de stand op 12-02-2004)

http://www.anwb.nl/servlet/Satellite?pagename=ANWB/Render&c=Page&cid=1063946791744 (de stand op 12-02-2004)

www.geocities.com/legerrijwiel/historie.html (de stand op 12-02-2004)

http://www.rijwielnet.nl/home/info_fiets.htm (de stand op 12-02-2004)

http://www.oudwageningen.nl/fiets.html (de stand op 12-02-2004)

http://www.collegenet.nl/content/digilessen/literatuurgeschiedenis/na1945/schrijvers/weemoedt.htm (de stand op 16-02-2004)

3. Andere bronnen:

Sms-bericht van Monika Onyszkiewicz, een romaniste, 21-01-2004

Privé e-mail correspondentie met Theo Zeggers (Fietsersbond), 17-01-2004, 24-02-2004

Privé e-mail correspondentie met Jacques Dehue, 14-02-2004

Fotoverantwoording

Achtergrondprent op de titelpagina's: http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)

Afb. 1. http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html © Szymon "Zbooy" Madej, 1998-1999 (de stand op 12-02-2004)

Afb. 2. http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html © Szymon "Zbooy" Madej, 1998-1999 (de stand op 12-02-2004)

Afb. 3. http://www.bicyclemuseum.com/Html/bike1.html (de stand op 12-02-2004), http://www.pedalinghistory.com/PHhistory.html (de stand op 12-02-2004)

Afb. 4. http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html © Szymon "Zbooy" Madej, 1998-1999 (de stand op 12-02-2004)

Afb. 5. http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/historia.html © Szymon "Zbooy" Madej, 1998-1999 (de stand op 12-02-2004) x2

Afb. 6. http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004), http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)

Afb. 7. http://www.biol.rug.nl/miniatuurfietsen/welkom.html (de stand op 12-02-2004), http://www.pedalinghistory.com/PHhistory.html (de stand op 12-02-2004)

Afb. 8. http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004) http://www.bicycleman.com/History.html (de stand op 12-02-2004)

Afb. 9. http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004), *The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in an historical context,* Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Passenger Transport, march 1999, p.10

Afb. 10. http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004)

Afb. 11. Fuchs, J.W.; Simons, W.J., *Allemaal op de fiets in Amsterdam,* Stadsdrukkerij van Amsterdam, 1978, p.78, Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! Een eeuw fietsen in Nederland*, Amsterdam, 1968, p.115

Afb. 12. http://www.cyclo-24.de/history/12/index.htm (de stand op 12-02-2004)

Afb. 13. http://www.bicycleman.com/History.html (de stand op 12-02-2004)

Afb. 14. *The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in an historical context,* Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Passenger Transport, march 1999, p.35, 25

Afb. 15. Fuchs, J.W.; Simons, W.J., *Allemaal op de fiets in Amsterdam,* Stadsdrukkerij van Amsterdam, 1978, p.67

Afb. 16. http://www.rijwiel.net/intro_n.htm (de stand op 12-02-2004), http://www.fietsen.123.nl/koninklijkfietsen.htm (de stand op 24-09-2003)

Afb. 17. http://www.pedalinghistory.com/PHhistory.html (de stand op 12-02-2004)

Afb. 18. http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004), http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004)

Afb. 19. Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! Een eeuw fietsen in Nederland,* Amsterdam, 1968*,* p.17

Afb. 20. Poelstra, Hugo, *Het fietsverkeer in Amsterdam,* Stadsontwikkeling, Amsterdam, januari 1977, p.4, *The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in an historical context,* Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Passenger Transport, march 1999, p.36

Afb. 21. Fuchs J.M., Simons W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! Een eeuw fietsen in Nederland,* Amsterdam, 1968*,* p.36, 48

Afb. 22. http://www.cyf-kr.edu.pl/rowery/zlotwiek.html © Szymon "Zbooy" Madej, 1998-1999 (de stand op 12-02-2004)

Afb. 23. http://members.lycos.nl/zwawe/index.html (de stand op 12-02-2004)

Afb. 24. http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004)

Afb. 25. http://www.fietsrai.nl/kennisbank/ subsite *De Geschiedenis van de Fiets* (de stand op 12-02-2004)

Afb. 26. *The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in an historical*

context, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Passenger Transport, march 1999, p.16

Afb. 27. http://www.rijwiel.net/binghamn.htm (de stand op 12-02-2004)

Afb. 28. http://www.anwb.nl/servlet/Satellite?pagename=ANWB/Render&c=Page&cid=1063946791744 (de stand op 12-02-2004), http://www.anwb.nl/servlet/Satellite?pagename=ANWB/Render&c=Page&cid=1063946792058 (de stand op 12-02-2004)

Afb. 29. http://www.rijwiel.net/indust1n.htm (de stand op 12-02-2004), www.biol.rug.nl/miniatuurfietsen/welkom.html en subsites, webmaster Edzo A. Paap (de stand op 12-02-2004)

Afb. 30. http://www.rijwiel.net/gallery/foto_5gn.htm (de stand op 12-02-2004)

Afb. 31. *The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in an historical context,* Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Passenger Transport, march 1999, p.22

Afb. 32. Fuchs, J.W.; Simons, W.J., *Allemaal op de fiets in Amsterdam,* Stadsdrukkerij van Amsterdam, 1978, p.98, Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *De fiets van toen en nu*, Alkmaar, 1983, p.54

Afb. 33. Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! Een eeuw fietsen in Nederland*, Amsterdam, 1968, p.115, http://www.rijwiel.net/gallery/foto_5hn.htm (de stand op 12-02-2004)

Afb. 34. Fuchs, J.M.; Simons, W.J., *Voort, in 't zadel kameraden! Een eeuw fietsen in Nederland*, Amsterdam, 1968, p.105

Afb. 35. http://www.oudwageningen.nl/fiets.html (de stand op 12-02-2004) x2