



Fietsen in Brabant van 1881 tot 1900

VAN 1881 TOT 1890: de uitvinding van de fiets

De fiets, of wat ervoor door moet gaan, is nauwelijks uitgevonden. De eerste fietsen worden 'laufmaschine', 'vélocipède', en wat later 'Draisine' genoemd omdat Freiherr Karl Drais geldt als de enige echte bedenker. Deze slimme uitvinder uit Baden heeft in 1817 patent aangevraagd op een 'laufmaschine', een toestel van hout met twee achter elkaar geplaatste wielen waarvan de voorste beweegbaar (stuurbaar) was door middel van een handel.

Het idee dat je op zo'n voertuig je evenwicht kunt houden, is zo revolutionair dat veel mensen hun ogen zelfs niet kunnen geloven bij de vele demonstraties die Drais geeft.

Zijn succes is matig, ook en misschien wel vooral, door de politieke verwickelingen in zijn land. Hij doet afstand van zijn adellijke titel en wordt daarom na 1848 verguisd door zijn voormalige medestanders die toen ook zijn uitvindingen belachelijk gingen maken.

De wereldtentoonstelling van 1867 in Parijs heeft een grote rol gespeeld in de verspreiding van de 'Vélocipède', het zogenaamde 'Michaux-model' met trappers aan het voorwiel. Dit model is ontworpen en gepatenteerd door de mechaniker Pierre Lallement. Na onenigheid met zijn werkgevers, de gebroeders Michaux, verhuist Lallement naar Amerika en voeren de gebroeders Michaux de productie van de vélocipède sterk op.

Brabant doet niet mee in de vroegste ontwikkeling en verbetering van de techniek van de fiets.

De eerste fietsen in Nederland verschijnen rond 1860 en zijn meegenomen uit Frankrijk of Engeland. Ze worden veelvuldig nagemaakt en/of aangepast en verbeterd door wagenbouwers en smeden, die vanuit hun beroep goed met hout en ijzer overweg kunnen. Fietsen worden ook vaak verhandeld door naaimachine-handelaren, blijkbaar destijds een verwante technologie.

In 1868 begint J. T. Scholte in Amsterdam een handel in geïmporteerde fietsen. Later gaat hij ze zelf nabouwen in zijn eigen metaalwarenfabriek. H. H. Timmer, een wederverkoper van Scholte, gaat zijn fietsen ook verhuren en richt een fietsrijkschool op in een manege in Amsterdam. In 1868/69 verschijnen ook de eerste meldingen van vélocipède-wedstrijden.

De Deventer smid Henri Burgers begint met het nabouwen van de 'Michaux'-vélocipède van Pierre Lallement. In 1870 start hij in zijn nieuwe fabriek met de productie van houten en later metalen vélocipèdes. Deze fabriek groeit uit tot de 'Eerste Nederlandse Rijwielfabriek' de 'E.N.R.', die tot ver in de twintigste eeuw blijft bestaan.

In 1871 wordt, ook in Deventer, de eerste Nederlandse fietsclub opgericht 'Immer Weiter' en in 1892 start 'Gazelle' succesvol in Dieren. Oost-Nederland blijkt dus al vroeg fietsminded.

Wanneer en hoe komt de fiets in Brabant?

De eerste vermeldingen van fietsen in Brabant, toen nog vélocipèdes of wielers genoemd, zijn uit de jaren tachtig van de negentiende eeuw.

In 1881 begint B. A. Jansen uit 's-Hertogenbosch met het importeren van fietsonderdelen uit Engeland. Hij zet die in zijn eigen werkplaats in elkaar en verhandelt ze zelf of via agentschappen als 'Sparkbrook Cycles' in heel Nederland en zelfs naar het buitenland en Nederlands-Indië. Hij richt een rijwielenschool op aan de Zuid-Willemsvaart 'naar de laatste eisch des tijds' met stootkussens om de palen en tegen de muren.

In 1883 nemen drie mannen uit Breda deel aan de oprichtingsvergadering van de 'Nederlandsche Vélocipédisten Bond' (N.V.B.), de latere 'Algemene Nederlandse Wielrijders Bond' (A.N.W.B.). Eduard Lips, Theodoor Lips en Leonard Ingen Housz. zijn daarmee de eerste drie, min of meer, geregistreerde fietsers van Brabant.

Het is de tijd van de 'hoge bi', de fiets met één groot wiel, massieve banden, trappers aan de vooras en een hoge zitpositie. Gevaarlijk, want hij slaat gemakkelijk over de kop, zeker op de doorgaans slechte wegen. De fiets is erg duur en vereist een behoorlijke hoeveelheid acrobatiek. Daardoor is fietsen louter een sportieve activiteit voor elitaire jonge mannen.

De 'gewone man' maakt vaak voor het eerst kennis met de fiets tijdens een demonstratie of als kermisattractie, soms op de draaimolen. Spectaculair om naar te kijken, maar zeker niets om zelf te gaan doen en je leven te wagen. De sportieve jonge dandy showt zichzelf in speciale kleding in parken en op landgoederen en laat door uiterlijk en gedrag zien hoe welgesteld hij is en hoezeer hij meegaat met de vooruitgang.

Op 4 april 1886 richten de Brabantse A.N.W.B.-leden de Wielrijders Club 'De Snelheid' in Eindhoven op: de eerste Noord-Brabantse wielrijders-vereniging. Ze benoemen een hoornblazer (voorfiets met trompet) om hun komst aan te kondigen en te waarschuwen tijdens hun clubrit op de eerste zondag van de maand. 'Captain' wordt W. M. Aertnys (de man die later als derde in Nederland een automobiel kocht en zich intensief heeft bezig gehouden met de autohandel). Er zijn acht leden uit de hogere klasse. Men draagt het voorgeschreven clubuniform en alleen A.N.W.B.-leden worden toegelaten op de maandelijkse clubrit.



Nog in december van dat jaar wordt door A.N.W.B.-leden de 'Noord Brabantse Wielrijders Kring' opgericht, voornamelijk om het werk van de A.N.W.B. te stimuleren, maar ook organiseren ze zelf tochten en wegwedstrijden. De eerste wedstrijd die op 20 maart 1887 door de Kring wordt georganiseerd gaat vanuit Breda, via Made, Geertruidenberg en Zevenbergen weer terug naar Breda. Er zijn acht deelnemers en de reeds genoemde Aertnijs wordt eerste in de tijd van 2 uur en 55 minuten. Op 30 mei 1887 volgt een tweede wedstrijd vanuit Stratum naar Weert en terug over circa 60 kilometer. Aertnijs wint weer nu in 2 uur en 24 minuten. De feestelijke intocht vindt plaats onder begeleiding van de harmonie en na de prijsuitreiking is er een diner met een harmonieconcert door 'Apollo's Lust' in de tuin achter herberg St. Joris.

Inmiddels is in 1886, onder andere door de 'fietsenmaker' B. A. Jansen, de Bossche Wielrijders Kring (B.W.K.) opgericht met als doel gezamenlijke tochten te rijden.

Lid kon men worden als men A.N.W.B. lid is, in het bezit is van een rijwiel en dit ook kan berijden (dus niet alleen een statussymbool).

Naast het organiseren van toertochten schrijft de B.W.K. ook wedstrijden in hardrijden en langzaamrijden uit.

De eerste langzaamrijwedstrijd vindt plaats op de Parade naast de Sint Jan in 's-Hertogenbosch op 15 mei 1887. De winnaar doet 1 minuut 11 seconden over de 50 meter.

Op dezelfde dag vindt een hardrijwedstrijd plaats van 16,7 kilometer langs de Zuid Willemsvaart. Er zijn tien deelnemers, waaronder de gebroeders van Lanschot, die met hun tandem 49 minuten nodig hebben. De winnaar fietst deze afstand in 42 minuten. Er wordt gewerkt met 'voorgiften', maar hoe de wedstrijdcommissie die vaststelt is niet duidelijk. Iedere deelnemer krijgt een 'onbekende' verrassing.

De B.W.K. looft een zilveren medaille uit aan ieder die in augustus 1887 honderd kilometer binnen zes uur kan rijden. Het lukt Van Stekelenborg, lid van 'De Snelheid' uit Eindhoven, op 25 augustus om de weg Eindhoven-Weert, tweemaal heen en weer te rijden in 5 uur, 50 min en 30 seconden (inclusief rustpauzes). Twee dagen later lukt het slechts twee renners, waaronder W. M. Aertnijs, de eindstreep te bereiken bij een wedstrijd in Nijmegen. Beiden rijden onder de zes uur en krijgen dus behalve hun prijs ook de zilveren medaille van de B.W.K..

Op 9 oktober wordt Aertnijs tweede bij een wedstrijd over 28 kilometer en 800 meter langs de Zuid Willemsvaart naar Schijndel en terug. Driehonderd meter voor de eindstreep 'schuift zijn wiel uit' en valt hij van zijn fiets. Met slechts één trapper haalt hij de finish. Dit duidt op een doortrapper, de 'freewheel' moet immers nog uitgevonden worden.

In 1888 richten enkele notabelen uit Lith, een klein dorp aan de Maas, de 'Lithse Wielrijders Club' op. Deze club sluit zich direct aan bij de A.N.W.B.. Curieus is dat een klein vissersdorp eerder een fietsclub heeft dan de grote steden in Brabant. Er moeten enkele vooruitstrevende mensen gewoond hebben!

In 1888 telt de Noord Brabantse Wielrijderskring honderd en zeventien leden, verdeeld over vijf afdelingen: 's-Hertogenbosch, Breda, Eindhoven, Tilburg en Helmond/Cuyk. Al spoedig vormen Eindhoven en Helmond een combinatie. De afdelingen willen het wielergebeuren in de provincie bevorderen en het werk van de A.N.W.B. ondersteunen. Ze willen bevordering van het gebruik van de fiets nastreven door wegenverbetering, wegbewijzing, het uitgeven van kaarten met fietsroutes en het oprichten van clublokalen met hulpkisten ten behoeve van reparaties (de latere A.N.W.B.- bondshotels). Verder worden door de Bossche Wielrijders Kring wedstrijden georganiseerd. Op 8 september 1889 is er een wedstrijd over 7000 meter op 'een goede grintweg' van sluis I naar de Dungense brug. Kampioen van Den Bosch wordt Klaas Pander uit Haarlem, bekend geworden als trainer van Jaap Eden. Pander rijdt op een 'Sparkbrook' van de firma B. A. Jansen, die er onmiddellijk reclame mee gaat maken.

Fietsen is vanaf het begin een complex van belangenverstrengeling geweest. Iedereen probeert een graantje mee te pikken. De elite in de clubs en de fietskringen organiseren tochten en wedstrijden vanuit hun clublokalen. Het is heel aantrekkelijk om met de beste rijders reclame te maken voor fietsenmakers en later de fietsindustrie. Zeker toen de kranten spectaculaire verslagen gingen maken van de sportieve verrichtingen tijdens lange afstandstochten en wedstrijden. Organisatoren, media en industrie zijn vanaf het begin financieel betrokken geweest bij de introductie van de fiets.

De 'gewone man' in de stad en op het platteland heeft geen geld en geen vrije tijd om zelf te fietsen, maar komt wel massaal kijken naar dat nieuwe vehikel en hun indrukwekkende berijders.

Afsluiting introductieperiode

De eerste introductieperiode van de fiets in Brabant loopt rond 1890 ten einde. In deze tijd is de fiets (model Michaux en de hoge bi) vooral als sportmiddel gebruikt door jonge mannen uit de rijke elite in de steden. Zij hebben geld en vrije tijd genoeg en lopen daardoor voorop bij de introductie van de fiets in Brabant.

IN EN ROND 1890

In 1890 telt de A.N.W.B. in de Brabantse steden een beperkt aantal leden: Eindhoven: 6, Breda: 29, Tilburg: 14, Den Bosch: 31, Helmond: 9.

Opkomst van de fiets

Twee mechanische verbeteringen hebben geweldig bijgedragen aan de popularisering van de fiets:



1. Twee gelijke wielen en kettingaandrijving op het achterwiel: het zogenaamde 'Safety model', dat veel veiliger is en ook door 'normale' mensen, waaronder vrouwen (!), bereden kan worden.

2. De oppompbare flexibele luchtband, die de massief rubberen band vervangt. Deze binnen- en buitenband geven een veel betere schokdemping dan de houten wielen en dus meer comfort.

Het resultaat van deze uitvindingen is een versnelde popularisering van de fiets. Amerika beleeft een ongekende 'bicycleboom'. In Europa, met Engeland, Frankrijk en Duitsland voorop, gaat de fietsindustrie ook massaal produceren en de prijs verlagen om daardoor een nieuwe markt te creëren.

In Brabant komt nauwelijks of geen fietsindustrie van de grond. Maar Nederlandse bedrijven als Burgers, Fongers, Simplex en Gazelle (en goedkope import) zorgen ervoor dat er veel meer fietsen gekocht worden door mensen die zich voorheen geen fiets kunnen veroorloven.

In de Brabantse steden schaft de middenklasse zich steeds vaker een fiets aan voor beroep en vermaak.

De oprichting en doelstellingen van de 'Meierijsche Wielrijders Kring' in 1891 zijn illustratief voor deze nieuwe, meer recreatieve richting. De M.W.K. streeft naar een clublokaal in elke gemeente. Hier kunnen leden bij pech hun 'machine', zoals de fiets toen genoemd werd, repareren met de gereedschappen uit de aanwezige hulpkist. Maar bovenal moet men er ook kunnen restaureren. Het bestuur kan ter vergadering al meedelen dat zeven restaurateurs bereid zijn om mee te doen. De clublokalen spelen een belangrijke rol bij de tochten en de rennen van de M.W.K., evenals de plaatselijke harmonieën. Er wordt veelvuldig aangelegd en de muziek verhoogt de feestvreugde. Veel ontmoetingen worden besloten met een toespraak en concert. In 1895 wordt de M.W.K. aangenomen als lid van de A.N.W.B. en hoewel de A.N.W.B. nog tot 1898 zelf rennen organiseert, wordt ook bij deze landelijke organisatie de gezelligheid steeds belangrijker geacht.

Uitwisselingen met de fietsclub 'Echo-Vélo' uit Turnhout, lichtjesrouten tijdens de kermis, versierde fietsen in optochten, pelgrimstochten op de fiets, het zijn allemaal tekenen dat er een fietscultuur in Brabant aan het ontstaan is. Maar dat ging niet zonder slag of stoot.

Weerstand tegen de fiets

Koetsiers van rijtuigen en wagenmenners zien fietsers niet graag. Het paard kan schrikken van zijn stalen naamgenoot en op hol slaan. Op het platteland gelooft men dat koeien spontaan stoppen met melk geven bij het zien van een fietser.

De koetsier petst dus wel eens met zijn zweep richting fietser, de plattelandsjeugd molesteert dan ook menig fietser die zich over de buitenweggetjes waagt en de erfhond hangt aan broekspijpen bij het passeren van een boerderij. De 'wielers' gaan zich bewapenen. Stok, zweep en zelfs revolvers aan het stuur worden uitgeprobeerd. De A.N.W.B. is tegen de bewapening en probeert op andere manieren de veiligheid te bevorderen via beleidsmaatregelen. De dreigingen zijn een reden om zich te organiseren in clubs om er gezamenlijk op uit te trekken. Het sociale aspect uit noodzaak geboren!

Fietsen leidt tot een grotere individuele vrijheid. De actieradius wordt vergroot en controle op de bewegingsvrijheid wordt moeilijker. Dit leidt met name op het platteland tot weerstand tegen het gebruik van de fiets. De jeugd kan zich makkelijker verplaatsen en bijvoorbeeld de kermissen bezoeken in naburige dorpen, afspraakjes maken en alles wat kan leiden tot minder controleerbaar en mogelijk ongewenst gedrag.

Vooraf ook de fietskleding voor vrouwen is vaak het onderwerp van hevige discussies. De broekrok waait over uit Amerika en is een complete revolutie. 'Dat kan helemaal niet', 'de wereld zal vergaan' en 'het is de duivel zelf die hiervoor zorgt'. Wee het meisje dat zich op een fiets vertoont. Plaatselijke pastoors en kapelaans ageren heftig tegen het fietsgebruik, met name door meisjes en vrouwen. Ter illustratie een stukje uit een interview met Ko Maas (1888-1983), waarop hij reageert op de vraag of vrouwen ook fietsten: "Feitelijk niet. Er was een zekere pastoor uit Kruisland, zijn broer was bisschop. Hij had een meisje op de fiets gezien. Ik ben er bij geweest in de kerk. Ik dacht dat ie de preekstoel afbrook, zo ging ie te keer. Dat mocht niet ..."

De Rooms Katholieke Kerk (want daar hebben we het in Brabant natuurlijk over) heeft nooit een algemeen fietsverbod uitgevaardigd. Toch is ze aanvankelijk sterk tegen het fietsgebruik door gewone mensen. Vrouwelijke religieuzen krijgen een rechtstreeks fietsverbod van de bisschop. Priesters en paters worden gemaand tot matiging van het gebruik van de fiets en verboden de fiets te gebruiken bij het dragen van de hostie, noodgevallen uitgezonderd!!

Nog in 1938 vaardigt Mgr. Diepen, bisschop van 's-Hertogenbosch, per decreet richtlijnen uit met beperkingen ten aanzien van het gebruik van de fiets.

Gebruik van de fiets als transportmiddel

Rond 1890 wordt de fiets voor het eerst gebruikt als praktisch vervoermiddel door beroepsgroepen die zich regelmatig moeten verplaatsen. Politieambtenaren krijgen fietsen. Ook het leger gaat gebruik maken van fietsers, eerst vrijwilligers, maar later wordt ook een regulier rijwielregiment en zelfs een rijdend militair orkest geïnstalleerd. Artsen, vroedvrouwen, verpleegkundigen en andere hulpverleners gaan voorop bij de verdere introductie van de fiets als gebruiksvoorwerp.

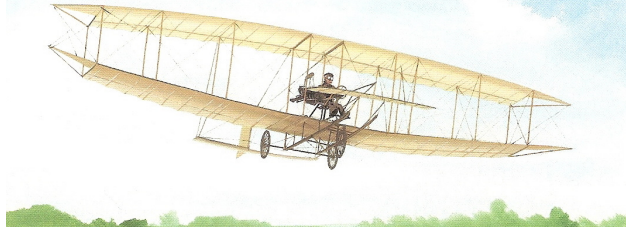


Voor arbeiders is de fiets nog te duur, maar de middenstand gaat de zware transportfiets en de bakfiets gebruiken ter vervanging van de paardenkar en zeker ter vervanging van de hondenkar, waartegen wettelijke maatregelen ingevoerd worden ter bestrijding van dierenleed.

Voordeel is dat fietsen geen honger krijgen, niet uitgeput raken, minder verzorging vragen en geen voedsel nodig hebben. Wel kunnen fietsen kapot gaan, dus er ontstaan rijwielherstellers, die vaak ook de verkoop behartigen. Top van de branche was de 'erkende A.N.W.B. Bondsrijwiel-hersteller'. De branche heeft inmiddels ook zijn eigen organisatie: de R.I. of 'Rijwiel Industrie' opgericht. Dit wordt later de R.A.I. ofwel 'Rijwiel en Auto Industrie'. Een belangrijke reden voor de oprichting van de R.A.I. is de wildgroei aan tentoonstellingen, demonstraties en exposities. Die worden nu geconcentreerd eenmaal per jaar georganiseerd. De huidige R.A.I. in Amsterdam is er nog een overblijfsel van.

Rijwielbelasting

In 1895 wordt in Noord-Brabant, in navolging van België en de gemeente Gouda, een provinciale belasting geheven



op het fietsgebruik op de provinciale wegen. Met een fietskaart als betalingsbewijs (die je moest kunnen tonen), mocht je gebruik maken van de meestal doorgaan- de provinciale wegen. Niet bepaald fietspromotie dus. Brabanders blijken echter inventief in het omzeilen ervan want de controle is moeilijk.

Snel hierna komt er een nationale belasting op de fiets als onderdeel van de personele belasting op luxe goede-

ren (met uitzondering voor de mensen die de fiets gebruiken voor hun beroepsuitoefening) en is de provinciale belasting weer snel van de baan.

Dat de fiets de voorloper is van de motorfiets is algemeen bekend.

Minder bekend is het feit dat de fiets ook de directe voorganger is van de auto. De Duitse fietsfabrikanten Opel en Benz zijn hiervan een sprekend voorbeeld. Ook heeft de fiets een doorslaggevende rol gespeeld bij de ontwikkeling van het eerste vliegtuig. De gebroeders Wright, de eerste vliegers, zijn fietsmakers van origine.

Geraadpleegde literatuur:

Autenboer, E., Het 'vergeten' verleden. De contacten tussen Tilburg en Turnhout (1850-1914) Geworteld in Taxandria. Tilburgse Historische Reeks I 1992, p. 199-222

De Vierschaar, nr. 2 (1983) 3-21, 16, In gesprek met.... Ko Maas (1888-1983)

Diepen, A.F., Statuta Dioecesis Buscoducensis (z.p. 1938)

Fuchs, J.M., Allemaal op de fiets in Amsterdam, (Amsterdam 1978)

Hogenkamp, G.J.M., De Geschiedenis van Burgers Deventer is de geschiedenis van de fiets, (z.p. 1939)

Otten, G., Ach Lieve Tijd, Acht eeuwen Breda, Bredanaars en hun vertier in: Boven, M.W. van, e.a. red. Ach Lieve Tijd Breda (Zwolle 1986) nr. 4, p. 79-98

Spoorenberg, J., Fietsen in Eindhoven 1886-1920 I

In: 't Gruun Buukske 16 (1987) p. 19-32

Ter Gouw, J. Volksvermaken (herdruk Amsterdam z.j.) (oorspronkelijke uitgave 1870)

Veraart, F.C.A. Geschiedenis van de fiets in Nederland 1870-1940, Van sportmiddel tot massavervoermiddel, Afstudeerverslag TU Eindhoven 1995

Vos, A., Bernardus Antonius Jansen in de 'versnelling', de entree van de fiets, in: P-J van der Heyden e.a. red. Bossche Bouwstenen VIII ('s-Hertogenbosch 1985) p. 71-87

Vos, A., De Bossche Wielrijderskring op de foto. Wielersport rond 1890, 's-Hertogenbosch 4 (1996) 2 p. 33-40

André M. A. Strooper, Oss
