



Demonstratie van allerlei soorten rijwielen, Scheveningen, 1936

Weg van de fiets

Nederlanders leren bijna eerder **fietsen** dan lopen. Dit is zo vanzelfsprekend dat we er zelden bij stilstaan. Ten onrechte, want onze **fietscultuur is uniek**.

DOOR MARTEN MINKEMA

WAAROM fietsen we zo veel? Omdat Nederland vlak is? Ook, maar dat is geen dekkende verklaring. Want ik wandel door het centrum van het al even vlakke Mannheim, met op de brede straten en stoeptegelden ruimte zat voor tienduizenden rijwielen. Toch zie ik ze nauwelijks – in ongeloof, omdat dit toch echt de geboortestad is van de fiets. Op 12 juni 1817 demonstreerde de uitvinder Karl Freiherr Drais von Sauerbronn hier de allereerste bestuurbare loopfiets, al uitgerust met rem en in hoogte verstelbaar zadel. Drais reed vanaf Slot Mannheim naar een paardenwisselstation dat op zeven kilometer afstand lag. Dat ging als een speer, want binnen een uur was hij weer terug. De beenbeweging bij loopfietsen heeft iets van een *silly walk*, maar vooral veel van schaatsen, wat Karl al jong leerde toen die sport kwam

overwaaien uit Nederland. Met zijn *Laufmaschine* van essenhout combineerde hij nu de schaatsslag met het balanceren op twee wielen.

Dat klinkt bijna te simpel, zeker vanwege het cliché: zo oud als het wiel. Hoe kon het dat niemand in die 5000 jaar sinds de uitvinding van het wiel op het idee was gekomen om er twee achter elkaar te zetten met een zitbalk ertussen? En misschien is dat ook gebeurd, maar er is geen bewijs. Hoewel, in de jaren zeventig dook een Leonardo da Vinciprent op van een moderne fiets inclusief stuur, trappers en ketting. Het geval kan nu nog prima de fietswinkel in. Helaas, de Duitse techniekwetenschapper en fietspaus Hans-Erhard Lessing ontmaskerde de tekening als vervalsing. Lessing is een groot Draiskenner en volgens hem staat het vast dat die zijn loop-

fiets heeft bedacht na de uitbarsting van een vulkaan. In 1815 ontplofte de Tambora op het Indonesische eiland Soembawa met een gigantische knal en het jaar daarop staat bekend als het 'jaar zonder zomer'. In Europa mislukten de oogsten en er was te weinig eten om de paarden te voederen. Een loopfiets eet niet en is snel, daarmee is het dus een prima alternatief. Dat kan Drais het zetje hebben gegeven, maar ook hier: onomstotelijk bewijs ontbreekt.

Zwart, sober en streng

De loopfiets van Karl haalde alle kranten onder de naam *draisine* en inspireerde mensen tot driftig kopiëren – duizenden zijn er nagebouwd, in Engeland heetten ze *hobbyhorses*. Maar de adellijke Drais zelf raakte verstrikt in een politieke vete tussen monarchisten en nationalisten waar hij niets aan kon doen. Het zou hem de rest van zijn leven achtervolgen, ook al vluchtte hij een tijdje naar Brazilië. De ontwikkeling van de fiets stond een halve eeuw praktisch stil. Pas vanaf 1863 verscheen in Frankrijk een *vélocipède*, met trappers op de as van het voorwiel, waarna dat wiel enorm ging groeien. Want hoe groter het voorwiel, hoe harder je kon fietsen: de *hoge bi* was geboren. Een link ding, want al door een kleine drempel of kuil vloog je van twee meter hoog over het voorwiel heen met de bovenbenen klem achter het stuur. Er zullen heel wat snelheidsduivels zijn gesneefd. Na de introductie in 1885 van de Engelse *safety bicycle* met ketting kon je voortaan ook tempo maken met kleine wielen en was het gauw afgelopen met de hoge bi. Intussen opende in 1869 de eerste Nederlandse fietsfabriek in Deventer, Burgers. De fietsclubs die overal in het land als paddenstoelen uit de grond schoten, stonden in 1883 aan wieg van de Nederlandsche Vélocipèdisten Bond, de huidige ANWB. Al meteen werd er geracet, maar er waren ook wedstrijden 'langzaam fietsen' om wie het langst het evenwicht kon bewaren. In de jaren negentig brak de fiets helemaal door. Met een Simplex (1890) of Gazelle (1892) haalde je een prima fiets in huis, Burgers stond hoger in de pikorde, maar helemaal bovenaan prijkte Fongers (1884) uit Groningen. Daar betaalde je dan ook voor. Fietsen waren al prijzig, maar een Fongers kostte wel 200 gulden – omgerekend 5000 euro. Thuis bij Fongers-expert Jos Rietveld sta ik naast een puntgave damesfiets uit 1901. Je ziet het speciale er niet zomaar aan af, alle

klassieke Nederlandse stadsfietsen lijken op elkaar: zwart, sober en streng. Maar Rietveld wijst op subtiele details, zoals het blinkende gouden merkplaatje op het balhoofd en allerlei onderdelen van de hoogste kwaliteit: van de handvatten van koehoorn en kurk tot de metalen ventieldopjes die met een klein kettinkje aan een spaak vastzitten zodat ze niet kwijt kunnen raken. Zoals alle grote merken had Fongers naast de fabriek een fietsrijschool, waar je voor een gulden per les terecht kon. Kocht je daarna een fiets van Fongers, dan kreeg je het lesgeld terug.

Rangen en standen

Naast de ongeveer dertig grotere fietsfabrieken bouwden honderden kleine fietshandelaren in de winter aan fietsen, met ingekochte frames en onderdelen, waar ze een eigen merknaam op plakten. Met het zakken van de prijzen drong de fiets overal door, maar ze bleef ook populair bij de draagkrachtigen. Daarin verschilt Nederland sterk van bijvoorbeeld Groot-Brittannië, ooit het walhalla van de fietsindustrie met topmerken als Sunbeam, waar componist Edward Elgar en andere beroemdheden op reden. Maar toen de motorisering van het wegverkeer op stoom kwam, ruilde de elite daar de toerfiets in voor de motor en de auto. Zo niet in Nederland, waar politici – Kok, Donner en nu Rutte – op de fiets naar

kantoor komen. Heeft iemand een foto van een fietsende premier Thatcher of Sunak op weg naar het Lagerhuis? Hier koesterden vorstinnen Wilhelmina en Juliana zelfs hun eigen koninklijk merk: Fongers natuurlijk. Hoe komt dat? Jos Rietveld denkt dat de egalitaire Nederlandse cultuur ervoor zorgde dat iedereen bleef fietsen. Rangen en standen zijn hier veel minder prominent dan in Groot-Brittannië en België. Het rijwiel paste dit landschap en deze maatschappij als een handschoen, en vanaf het eerste echte fietspad op de Utrechtse Maliebaan in 1895 is er gebouwd aan infrastructuur voor de fiets. Rietveld: 'De moderne planologie in onze steden is er sinds de jaren dertig volledig op aangepast, daar moeten ze in Londen en Parijs nog aan beginnen.' Kortom: de fiets werd deel van de omgeving, vergroeide met het straatmeubilair en met het leven zelf.

Gewatteerde knot

Dit is schitterend beschreven door de Franse cartoonist en *Figaro*-redacteur Jacques Faizant, die in 1968 naar Amsterdam kwam om de Nederlandse fietscultuur te onderzoeken. Faizant – zelf dol op fietsen – was verbijsterd. 'Ik begreep al snel dat de 600.000 fietsers in deze stad geen moer om hun fiets geven. Meestal laten ze die in de regen roesten, op een bijna ongelooflijke

De fiets werd deel van de omgeving, vergroeide met het straatmeubilair en met het leven zelf

Een hydraulische kraan haalt fietsen uit een Amsterdamse gracht, 1968





LILY
JAMES

SHAZAD
LATIF

AND EMMA
THOMPSON

What's Love got to do with it?

FROM WORKING TITLE FILMS, THE PRODUCERS OF
BRIDGET JONES'S DIARY AND **LOVE ACTUALLY**

9 MAART IN DE BIOSCOOP

12 7 8 SEARCHERS

AMAZON
STUDIOS

manier op elkaar gestapeld: ze verzorgen ze niet, ze bewaken ze niet en als ze kapot zijn gooien ze ze in de gracht of laten ze die gewoon op straat liggen. Zijn vvv-gids Maya snapt niets van de verbazing. "Natuurlijk gooien we ze in de gracht!" zei Maya. "Wat moet je anders met ze doen?" (...) Om de zes maanden baggert de politie de grachten uit en haalt hele slingers fietsen tevoorschijn, aan elkaar hangend aan hun pedalen en sturen, druipend van het water en de modder. (...) Men moet waarschijnlijk in het onvermijdelijke berusten: de Nederlanders staan net zo nuchter tegenover hun fietsen als de Fransen tegenover hun schoenen. De dingen zijn praktisch, onmisbaar en nuttig, maar er is niets opwindends aan. (...) Nergens in Amsterdam heb ik zo'n mooie spic-en-spanfiets gezien als in Frankrijk en Italië. De Nederlandse fietsen zijn zwart, zwaar, stevig, respectabel, zonder enige franje en met een imposant hoog stuur. Sommige hebben een vreemde gewatteerde knot in plaats van het zadel, en de Amsterdammers rijden erop in majestueuze houding, rechtop en waardig als prinses, in dichte drommen.'

Elektrische revolutie

Wat Faizant niet heeft gezien was de enige elektrische fiets die in de jaren zestig nog rondreed in Nederland. Dat was een oud Juncker-rijwiel uit 1932 met een elektromotorje van Philips, overblijfsel van een mis-

Anno 2023 is ruim de helft van de verkochte fietsen een e-bike. Staat de Nederlandse fietscultuur daarmee aan de rand van de afgrond?

Duitse man met een hoge bi uit 1872, ca. 1929



lukt experiment dat nauwelijks verkocht. En ook deze laatste e-bike avant la lettre had er nu net de brui aan gegeven, want een pater stond ermee aan de kant van de weg vanwege een kapotte accu. Tot een voorbijganger te hulp kwam en de Juncker ruilde tegen zijn solex. Nu staat de elektrische fiets in het depot van wetenschapsmuseum Nemo in Amsterdam, als stille voorbode van de

elektrische revolutie die uiteindelijk toch komen zou. Anno 2023 is meer dan de helft van de verkochte fietsen een e-bike. Staat de Nederlandse fietscultuur daarmee aan de rand van de afgrond, omdat die steeds dichter aanschurkt tegen het gemotoriseerde verkeer? Of zijn de loopfiets en de e-bike eigenlijk twee zijden van dezelfde medaille? Terug naar Karl Drais, die zijn laatste jaren sleet in de Zähringerstraße in hartje Karlsruhe. Hij had zijn adellijke titel afgezworen en dat zat de monarchisten niet lekker. Bürger Drais werd beschimpt, in elkaar geslagen en uiteindelijk stierf hij berooid. Maar om de hoek woonde een jongetje dat Carl Benz heette, en die heeft de oude Karl ongetwijfeld weleens voorbij zien loopfietsen. Vol bewondering, dat kan niet anders. Want jaren later was het Benz die de eerste auto ter wereld bouwde op basis van de techniek van Drais. En zo heeft het schaatsen in Nederland via de loopfiets uiteindelijk geleid tot de eindeloze files waar we nu in staan – maar die kun je met de fiets, elektrisch of niet, nog altijd ontwijken. ■

Met dank aan Aad Streng, Theo de Kogel en Jos Rietveld van historische rijwielvereniging De Oude Fiets (oudefiets.nl).

OVT

► ZONDAG, NPO RADIO 1, 10.00-12.00 UUR



Affiche van rijwielafabrikant Fongers, ca. 1900