

‘Ons populairste vervoermiddel’

De Nederlandse fietshistoriografie in internationaal perspectief¹

MANUEL STOFFERS EN HARRY OOSTERHUIS

‘Our Most Popular Means of Transportation’. Dutch Bicycle Historiography from an International Perspective

The Netherlands has a long-standing and well-deserved reputation as a bicycling nation. However, until now cycling history has received little attention by Dutch academic historians. In contrast, we observe an efflorescence of cycling history abroad which can serve as a source of inspiration for future research on the history of the bicycle in Dutch society. This article, while highlighting the significance of cycling history in general, provides an overview of the publications on the history of cycling in the Netherlands in the light of recent international research. It does so by focussing on four main themes: technology and transportation history, economic and business history, sports history and social-cultural history.

Nederland geldt internationaal als het fietsland bij uitstek. Voor buitenlanders zijn de vele fietsen net zo karakteristiek voor Nederland als tulpen, polders en windmolens. Voor deze beeldvorming, die graag geïllustreerd wordt met foto's van onze fietsende vorstinnen, bestaan goede redenen. Terwijl het fietsgebruik in andere westerse landen na de Tweede Wereldoorlog sterk afnam, bleef het in Nederland opmerkelijk hoog. In de jaren vijftig bereikte ons land de hoogste fietsdichtheid ter wereld.² Wat verkeerskundigen de ‘vervoersprestatie’ van de fiets noemen, dit wil zeggen het totaal aantal kilometers dat reizigers met een vervoermiddel afleggen, werd hier pas in 1960 overtroffen door de auto en bleef ook daarna relatief hoog, tot 1990 zelfs hoger dan dat van de trein.³ Vanaf het midden van de jaren zeventig heeft de Nederlandse overheid bovendien internationaal naam gemaakt met een fietsbevorderend beleid, dat sindsdien heeft geresulteerd in de aanleg van een uitzonderlijk hoog aantal fietspaden en andere voorzieningen voor het fietsverkeer. Anno 2009 telt Nederland meer fietsen dan inwoners en heeft het rijwiel hier volgens onderzoek van het Fietsberaad een ‘sterker imago’ dan de auto.⁴

¹ De literatuurverwijzingen naar studies over het buitenland zijn uit ruimteoverwegingen beperkt gehouden; een uitgebreide internationale online-bibliografie over de geschiedenis van het fietsen is te raadplegen via de website van de auteurs: www.fasos-research.nl/sts/cyclinghistory.

² In 1939 ging Denemarken Nederland nog voor, zie P.E. Staal, *Automobilisme in Nederland. Een geschiedenis van gebruik, misbruik en nut* (Zutphen 2003) 115.

³ A.A. Albert de la Bruhèze en F.C.A. Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw* ('s-Gravenhage 1999) 50-51.

⁴ Zie Otto van Boggelen, ‘Waarom de fiets? En waarom de auto?’, *Fietsverkeer* 22 (2009) 10-15.

De opvallende positie van de fiets in de Nederlandse cultuur en mobiliteit heeft onder Nederlandse historici tot nog toe weinig aandacht gekregen. Zelfs in het zeer uitvoerige recente handboek van Ruud Filarski en Gijs Mom over de nationale transport- en mobiliteitsgeschiedenis vanaf 1800 besteden de auteurs naast een groot aantal verspreide opmerkingen nog geen vijf aaneengesloten pagina's aan de fiets.⁵ Ook meer in het algemeen lijkt er onder Nederlandse onderzoekers weinig animo te bestaan voor de geschiedenis van het fietsen en de fiets. Sinds 1990 worden jaarlijks de *International Cycling History Conferences* gehouden door en voor een internationaal gezelschap van kenners, onder wie steeds meer universitaire onderzoekers. In 1999 vond het symposium plaats in Nederland, georganiseerd door fietsmuseum Velorama in Nijmegen. De deelname van Nederlandse academici aan deze conferenties is minimaal en tot voor kort was geen enkele congresbundel te vinden in de bij het IBL-netwerk aangesloten bibliotheken; hetzelfde geldt voor veel andere fietshistorische publicaties uit het buitenland.

Prinses Juliana en Bernhard tonen zich op de fiets aan het volk in Den Haag in 1936, het jaar van hun verloving. Bron: Collectie Ansichtkaarten Nederlands Vorstenhuis, sign. 53 A 27, Koninklijke Bibliotheek, Den Haag.



Terwijl er, zoals hierna zal blijken, in landen als Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, de Verenigde Staten en Canada academische belangstelling voor fietsgeschiedenis bestaat, leeft het onderwerp niet onder Nederlandse historici. Ook de opgebloeide interesse voor nationale geschiedenis en nationaal erfgoed heeft nog niet geleid tot aandacht voor de fiets als verwaarloosd Nederlands cultuurogoed. In de Franse reeks *lieux de mémoire* is een essay opgenomen over de *Tour de France*, maar in de Nederlandse 'plaatsen van herinnering' ontbreekt elk spoor van de fiets als object van

⁵ G. Mom en R. Filarski, *De mobiliteitsexplosie, 1895-2005. Van transport naar mobiliteit 2* (Zutphen 2008) 55-59.

nationale identificatie. Het in 1981 opgerichte ‘nationaal fietsmuseum’ Velorama, dat een belangrijke en representatieve collectie en documentatiecentrum bezit, is een particulier initiatief van projectontwikkelaar Gert Jan Moed dat weinig bekendheid en geen overheidssteun geniet en in Nederland nauwelijks academische erkenning vindt. De fiets lijkt in Nederland te alleedaags en te onomstreden voor academisch historisch onderzoek. Hierdoor blijft onbelicht dat het fietsen ook in Nederland niet vanzelfsprekend is, maar het product van een bijzondere historische ontwikkeling. Bovendien ontgaat Nederlandse historici zo de bijdrage die de opkomst en verbreiding van het fietsen heeft betekend voor de geschiedenis van mobiliteit en toerisme, van lichaamscultuur en massasport, van natuurbeleving en verstedelijking, van democratisch burgerschap, emancipatie en nationalisme – thema’s die in het buitenlands onderzoek naar de geschiedenis van het fietsen worden uitgewerkt.

Dit historiografische overzichtsartikel is allereerst bedoeld als gids door de Nederlandse publicaties over de geschiedenis van het fietsen. Uit dit overzicht komen de belangrijkste thema’s in de Nederlandse fietsgeschiedenis naar voren, achtereenvolgens op het terrein van de techniek- en transportgeschiedenis, de economische en bedrijfsgeschiedenis en de sport- en sociaal-culturele geschiedenis. Tegelijk zetten wij de Nederlandse fietshistoriografie af tegen het onderzoek dat in het buitenland op deze terreinen is verricht. Zoals wij duidelijk zullen maken, dragen de Nederlandse publicaties, op een handvol uitzonderingen na, een populariserend karakter en getuigen zij niet van een gerichte vraagstelling, systematisch onderzoek en verwerking van inzichten uit de internationale literatuur. Evenmin is er veel aandacht voor de historische relevantie en de sociaal-culturele context van het fietsen die in het academisch onderzoek uit het buitenland juist centraal staan. Wij pleiten daarom voor meer en sterker op buitenlandse voorbeelden georiënteerd historisch onderzoek naar het transportmiddel dat al in 1917 als ‘ons populairste vervoermiddel’ werd getypeerd.

1. Het begin van de Nederlandse fietshistoriografie

Wie op zoek gaat naar literatuur over de geschiedenis van de fiets en het fietsen in Nederland, stuit onvermijdelijk op het werk van J.M. Fuchs en W.J. Simons. In een reeks populair-historische publicaties zette dit Amsterdamse schrijversduo in de jaren zestig tot tachtig van de twintigste eeuw de geschiedenis van de fiets in Nederland op de kaart. Fuchs was in 1946 bij de economisch-historicus N.W. Posthumus gepromoveerd op de geschiedenis van het ‘geregeld vervoer’ over water en land tussen de zestiende en de negentiende eeuw, de voorlopers van het openbaar vervoer.⁶ Boekhandelaar en literair uitgever Simons had een meer letterkundige belangstelling en publiceerde onder andere een bloemlezing uit de Nederlandse poëzie over het rijwiel.⁷ Als broodschrijvers werden Fuchs en Simons in 1964 actief voor de fietsbranche-organisatie ‘Stichting Fiets!’⁸

⁶ J.M. Fuchs, *Beurt- en wagenveren* (’s-Gravenhage 1946).

⁷ W.J. Simons (ed.), *De fiets. Een bloemlezing* (Baarn 1980).

Fuchs en Simons bouwden voort op enkele oudere publicaties. Een van de belangrijkste was het gedenkboek *Veertig jaar* dat de ANWB in 1923 publiceerde en waarin de toenmalige hoofdredacteur van het verenigingsblad *De Kampioen*, W.J. Lugard, de verschillende activiteiten van de in 1883 opgerichte wielrijders- en toeristenbond gedetailleerd beschreef.⁹ Met name de campagnes voor wegeaanleg, bewegwijzering en nationale verkeersregelgeving komen hier uitvoerig, maar niet erg gestructureerd aan bod.¹⁰ Een tweede belangrijke bron was het pionierswerk van de journalist George J.M. Hogenkamp, *Een halve eeuw wielersport*, uit 1917. Deze meer dan 700 bladzijden tellende kroniek van de opkomst van de fiets en het wielrennen in de periode 1867-1917 bevat gedetailleerde jaaroverzichten van de Nederlandse (en buitenlandse) wielersport tussen 1883-1917 en een uitgebreide lijst met korte biografieën van Nederlandse deelnemers aan wielervedstrijden. Bovendien beschreef Hogenkamp op grond van getuigenissen van fietsers van het eerste uur de komst van de Franse Michaux-vélocipède naar Nederland en de vroegste verspreiding van, zoals hij schreef, 'ons populairste vervoermiddel'.¹¹

Duitse draisine (ca. 1820), uit het bezit van de adellijke familie Boreel van Hogelanden, en vélocipède, ca. 1868, gebouwd door de Nederlandse Metaalwaren Fabriek J.T. Scholte uit Amsterdam, waarschijnlijk de eerste fietsfabrikant in Nederland. Bron: Collectie Velorama, foto's Paul Rapp.



⁸ Aldus de mede door Simons' dochter samengestelde webpagina nl.wikipedia.org/wiki/Wim_Simons, geraadpleegd op 2 februari 2009.

⁹ W.J. L[ugard] (ed.), *Veertig Jaar [ANWB] ('s-Gravenhage [1923])*.

¹⁰ Een tweede populair-historisch georiënteerd gedenkboek verscheen in 1983, zonder bron- of literatuurverwijzingen: D. Schaap, *Een eeuw wijzer 1883-1983. 100 Jaar Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB ('s-Gravenhage en Utrecht 1983)*. Zie bovendien C. Versteeg, *Honderd jaar ANWB-bewegwijzering ('s-Gravenhage 1994)* en Wolfgang Lierz, 'Van fiets tot auto. Een eeuw wegenkaarten voor fietsers', *Caert-thresoor* 11 (1992) 61-66.

¹¹ G.J.M. Hogenkamp, *Een halve eeuw wielersport* (Amsterdam 1916 [1917]) 25; zie ook: idem, *De geschiedenis van Burgers Deventer is de geschiedenis van de fiets* (Deventer 1939) en idem, *De geschiedenis der zesdaagsche wielervedstrijden* (Z.pl. 1932).

Zoals gezegd grepen Fuchs en Simons terug op het ANWB-gedenkboek uit 1923 en Hogenkamps werk, maar zij voegden er zelf ook nieuwe elementen aan toe. Hun omvangrijkste fietshistorische publicatie verscheen in 1968: *Voort in 't zadel kameraden! Een eeuw fietsen in Nederland*. Met hun beschrijving van de vroegst bekende gebruikers, verkopers en producenten van de vélocipède in Nederland volgden zij, zonder bronvermelding, Hogenkamp. Verder wijdden zij hoofdstukken aan de oprichting en inrichting van fiets-scholen (1869-1898, vooral in Amsterdam), en schetsten zij de opkomst van lokale fietsclubs in de jaren zeventig en tachtig alsook het begin van de Nederlandsche Vélocipèdisten-Bond in 1883 (vanaf 1885: Algemeene Nederlandsche Wielrijders-Bond, vanaf 1900/1905: 'A.N.W.B. Toeristenbond voor Nederland'). Ook behandelden zij de ontwikkeling van de wielersport, de populariteit van het kunst- en zaalrijden en het thema 'vrouwen(-kleding) en de fiets' rond 1900. Fuchs' belangstelling voor transportregulering bleek uit de grote aandacht voor het thema fiets en overheid: aan bod kwam de regelgeving door lokale en nationale overheden vanaf 1869 tot en met de invoering van de Motor- en Rijwielwet van 1905, de fietsbelastingen in de jaren 1898-1919 en 1924-1941¹², de aanleg van fietspaden (1885-1933) en de proefnemingen met de fiets in het leger (1885-1907)¹³ en bij diverse overheidsdiensten, zoals de Rijkstelegraaf (vanaf 1868), de post (1890), de brandweer (1891), rijksveldwacht (1895) en gemeentepolitie (1897).

Waarschijnlijk een eigen ontdekking van Fuchs en Simons was een vermelding uit 1826 over een loopfiets van Karl von Drais in Nederland. Andere onderwerpen betroffen het *discours* over de fiets in handleidingen voor het fietsen en in medische traktaten, de ontwikkeling van de aanduidingen 'rijwiel' en 'fiets',¹⁴ en het opduiken van de fiets in populaire liederen en grappen uit het eind van de negentiende eeuw. Een van de aardigste vondsten was het 'Fietslied' uit het blijspel *De Operette-Koningin* van August Reyding (1896), een lied dat zo populair werd dat het veertig jaar later voor een anoniem straatlied werd versleten. 'Wat stelde Neerland aan de spits der naties?' zingt een solist in dit lied, waarop het koor antwoordt: 'De fiets! De fiets! De fiets!'

Fuchs en Simons publiceerden nog een reeks andere historische boeken over de fiets, maar veel nieuws leverde dat niet op.¹⁵ De meest substantiële toevoegingen aan hun eerdere werk zijn te vinden in *Allemaal op de fiets in*

¹² Hierover verschenen later nog enkele boekjes, als laatste: F.H.M. Grapperhaus, *Over de loden last van het koperen fietsplaatje. De Nederlandse rijwielbelasting 1924-1941* (Franeker 2006).

¹³ Zie hierover ook G.D. Cornelissen de Beer, 'Invoering en gebruik van het rijwiel bij de Europese legers in de 19e eeuw', *Armamentaria. Jaarboek Legermuseum* 19 (1984-1985) 60-87. De collecties van het voormalige Nederlandse Regiment Wielrijders worden bewaard in het Infanteriemuseum in Harskamp.

¹⁴ Zie hierover het meest uitgebreid: E. Sanders, *Fiets. De geschiedenis van een vulgair jongenswoord* ('s-Gravenhage 1997).

¹⁵ Een zeer uitgebreide samenvatting van *Voort in 't zadel* – aangevuld met enkele nieuwe gegevens – publiceerden zij in 1977: J.M. Fuchs en W.J. Simons, 'Fiets en fietser, toepassing van een uitvinding', in: T. Berlage (ed.), *De fiets* (Rotterdam 1977) 11-61. Vermeldenswaard is verder nog hun herdenkingsuitgave *75 Jaar Gazelle* (Amsterdam 1967).

Amsterdam (1978), de enige Nederlandse boekpublicatie over lokale fietsgeschiedenis.¹⁶ Hierin gaan de auteurs niet alleen gedetailleerd in op de verschillende fietsbedrijven in de hoofdstad, maar ook op de reacties van buitenlanders, de oprichting van de brancheorganisatie 'De Rijwiel-Industrie' (RI (1893), vanaf 1900 RAI: Rijwiel- en Automobiel-Industrie), de 'fietsenroof' door de Duitsers in de Tweede Wereldoorlog, het witte fietsenplan van Provo en de ontwikkeling van een gericht fietsbeleid in de jaren zeventig.

Het is makkelijk om het werk van Fuchs en Simons als amateuristisch af te doen. Hun boeken kenmerken zich door een compilatie van een groot aantal, vaak zeer uitvoerige citaten uit contemporaine bronnen, door de verhalende en anekdotische structuur van hun relaas en het ontbreken van bronvermeldingen. Op analyse, kritische zin, argumentatie en contextualisering zijn de auteurs zelden te betrappen en op de veranderende sociaal-culturele betekenis en relevantie van het fietsen gaan zij nauwelijks in. Hun werk heeft het karakter van een curiositeitenverzameling 'uit grootmoeders tijd', zoals de ondertitel van een van hun publicaties luidt, en behandelt de fiets als deel van een nationale folklore die in ere gehouden moet worden.¹⁷

De boeken van Fuchs en Simons vormen desalniettemin voor menig thema nog het startpunt voor historisch onderzoek naar het fietsen in Nederland. Hun werk vervulde bovendien een belangrijke maatschappelijke functie toen in de jaren zestig en begin zeventig het Nederlandse fietsgebruik net als in het buitenland op een dieptepunt afstevende en de fietslobby op zoek was naar middelen om deze neergang om te buigen. In antimodernistische of 'anders'-modernistische tegenculturen binnen de opkomende milieubeweging verwierf de fiets vanaf de jaren zestig de status van een ideaal vervoermiddel, een onovertroffen voorbeeld van 'appropriate technology' en van een energie- en milieubewuste toepassing van 'human power'.¹⁸ In het buitenland vormde (en vormt) deze geëngageerde invalshoek, waaraan onder anderen Ivan Illich met zijn idee van 'convivial tools' een belangrijke impuls gaf, vanaf de jaren zeventig zowel op universiteiten als daarbuiten een belangrijke stimulans voor fietshistorisch onderzoek.¹⁹ Het is tekenend voor het Nederlandse pragmatisme

¹⁶ J.M. Fuchs en W.J. Simons, *Allemaal op de fiets in Amsterdam* (Amsterdam 1978).

¹⁷ Datzelfde effect ging uit van de populaire bloemlezing van bewerkte berichten uit *De Kampioen* van Leonard de Vries en Ilonka van Amstel, *De dolle entree van automobiel en velocipee* (Bussum 1973).

¹⁸ Zie onder andere P. Rosen, 'Up the Vélorution. Appropriating the Bicycle and the Politics of Technology', in: R. Eglash e.a. (eds.), *Appropriating Technology* (Minneapolis 2004) 365-389; Z.M. Furness, "'Put the Fun between your Legs!": The Politics and Counterculture of the Bicycle' (PhD University of Pittsburgh 2005). Voor Nederland: N. Pas, *Imaazje! De verbeelding van Provo (1965-1967)* (Amsterdam 2003) met name 109-116 en B. Duizer, *In het nut van actie moet je geloven'. Dertig jaar actievoeren door de Fietsersbond* (Utrecht 2005); vergelijk echter de recensie van M. Stoffers, 'Fietsgeschiedenis in Nederland en daarbuiten', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 119 (2006) 303-305.

¹⁹ Dit geldt voor uitstekende populariserende overzichtswerken zoals: Andrew Ritchie, *King of the Road. An Illustrated History of Cycling* (Londen 1975); Jim McGurn, *On your Bicycle. An Illustrated History of Cycling* (Londen 1987); Pryor Dodge, *The Bicycle* (Parijs 1996); maar

ten aanzien van de fiets dat hier niet fietsactivisten de fietsgeschiedenis cultiveerden, maar de fietsbranche die via de ‘Stichting Fiets!’ Fuchs en Simons inschakelde voor de promotie van het fietsen.²⁰

2. Techniek- en transportgeschiedenis

In de jaren negentig kwamen twee ontwikkelingen samen die de Nederlandse fietshistoriografie een eerste academische impuls zouden geven. Allereerst kreeg het techniekonderzoek een sterkere sociologische en historische component. En ten tweede werd de aandacht voor de geschiedenis van het fietsgebruik gestimuleerd door de overheid, die een krachtiger fietsbeleid ging voeren.

Een van de invloedrijkste pleitbezorgers van een sociologische wending in het techniekonderzoek was de Maastrichtse technieksocioloog Wiebe Bijker. In zijn proefschrift uit 1990, in 1995 uitgegeven onder de titel *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change*, behandelt Bijker drie case-studies, waarvan één de ontwikkelingsgeschiedenis van de fiets betreft. Met zijn analyse van de ontwikkeling van de hoge bi naar de ‘safety’-fiets met diamantframe en luchtbanden, probeert hij te laten zien dat een ‘artefact’ als de hoge bi geen eenduidig technisch object was, maar een sociaal bepaalde constructie die zich kenmerkte door wat Bijker ‘interpretative flexibility’ noemt. Dat wil zeggen dat de hoge bi verschillende betekenissen had voor verschillende ‘relevante sociale groepen’: voor vrouwen en ouderen was deze fiets daadwerkelijk een ander ding dan voor jonge ‘machomannen’.²¹ Nadat de safety met luchtbanden in wielervedstrijden sneller bleek te zijn dan de hoge bi en daarmee ook aantrekkelijk werd voor ‘machomannen’, kwam het – aldus Bijker – langzaam tot een algemene consensus (door hem als ‘closure’ aangeduid) over de betekenis en de optimale vorm van de fiets. De ‘interpretative flexibility’ verminderde en tegelijkertijd ‘stabiliseerde’ de feitelijke constructie van de fiets tot één dominante grondvorm. Bijkers benadering onderscheidt zich van de oudere, maar deels ook nog recente fietshistorische literatuur²², waarin de technische ontwikkeling van de fiets en de bijbehorende

ook voor het recentere academisch onderzoek van P. Cox, D. Horton en P. Rosen (eds.), *Cycling and Society* (Aldershot 2007). Voor Illich’ pleidooi voor de fiets zie zijn *Tools for Conviviality* (New York 1973) en *Energy and Equity* (New York 1974).

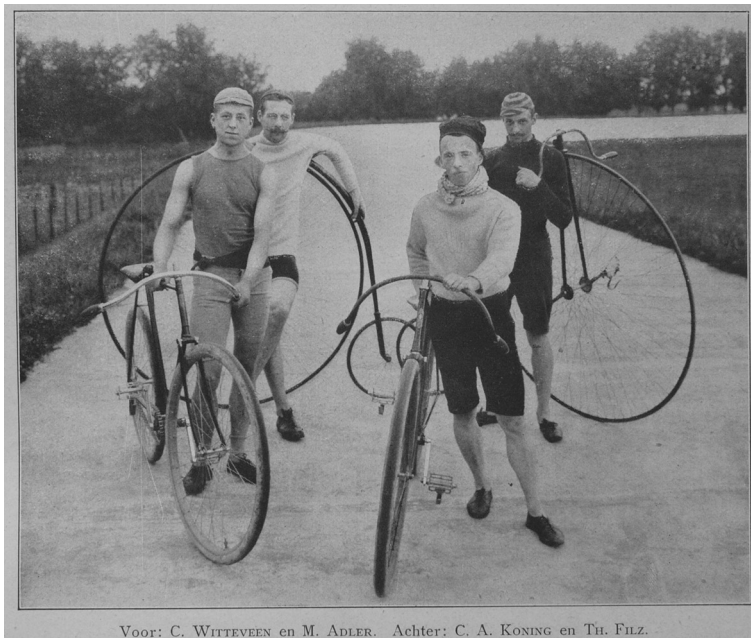
²⁰ Een ander populair-historisch boekje over de technische ontwikkeling van de fiets uit deze periode (met sporadische gegevens over enkele vroege Nederlandse bedrijven) betrof een jubileumuitgave van de Nederlandse Katholieke Bond voor het Rijwielkleinbedrijf: G.H. Minck, *Fietsend door de eeuwen* (Deventer 1968).

²¹ Bijker schrijft hierover: ‘Relevant social groups do not simply see different aspects of one artifact. The meanings given by a relevant social group actually *constitute* the artifact’, zie W.E. Bijker, *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change* (Londen 1995) met name 19-100, hier 77; overigens gebruikte Bijker de fietscasus al vanaf 1983 in een reeks publicaties.

²² Een recent voorbeeld is het overigens uitstekende overzichtswerk van D.V. Herlihy, *Bicycle. The History* (New Haven, CT etc. 2004). Andere belangrijke buitenlandse auteurs over de

uitvinders in de negentiende eeuw centraal staan. Het veranderende gebruik van de fiets wordt daarin hoofdzakelijk verklaard als het gevolg van een veronderstelde lineaire progressie van de fietstechniek.

Nederlandse wielrenners in 1892: typerend beeld voor de overgang van hoge bi met rubberbanden, naar de lage 'safety' met luchtbanden. Bron: G.J.M. Hogenkamp, Een halve eeuw wielersport (Amsterdam 1916) 173.



VOOR: C. WITTEVEEN en M. ADLER. ACHTER: C. A. KONING en TH. FILZ.

Bijker leverde geen bijdrage aan het onderzoek naar de geschiedenis van de fiets in Nederland. Het ging hem om het ontwerp van een theoretisch model ten behoeve van de sociologische analyse van techniekontwikkeling. Desalniettemin vormde zijn proefschrift een belangrijke stimulans voor de fietshistoriografie, allereerst vanwege de empirische kritiek die zijn gevalsbeschrijving uitlokte van historische zijde – in het buitenland althans, in Nederland ontbrak het publiek daarvoor.²³ Waardevol was bovendien dat Bijkers model uitdrukkelijk aandacht vroeg voor de uiteenlopende betekenissen die de fiets kreeg voor de verschillende ‘relevante sociale groepen’. Voor veel sociaal-historische analyses van de fiets is zijn perspectief paradigmatisch geworden, ook al wordt zijn theoretisch model niet of niet precies nagevolgd.²⁴

ontwikkeling van de vroegste fietsmodellen zijn, voor Duitsland, H.-E. Lessing, vooral zijn *Automobilität. Karl Drais und die ungläublichen Anfänge* (Leipzig 2003) en voor Frankrijk Keizo Kobayashi, met name diens *Histoire du vélocipède de Drais à Michaux, 1817-1870. Mythes et réalités* (Tokyo 1993).

²³ Zie onder andere de discussie in *Technology & Culture* 43 (2002) 351-373.

²⁴ Zowel de ontwikkeling van de mountainbike als van de velomobiel zijn met behulp van

De groeiende belangstelling voor een sociale analyse van de techniek betekende ook een stimulans voor de techniek*geschiedenis* in de jaren tachtig en negentig. Met name de TU Eindhoven ontwikkelde zich onder de leiding van de hoogleraren Harry Lintsen en Johan Schot tot een centrum van techniekhistorisch onderzoek, dat gebundeld werd in twee grote onderzoeksprojecten naar de geschiedenis van de techniek in Nederland in de negentiende en twintigste eeuw (TIN19, gepubliceerd in 1992-1995 en TIN20 in 1998-2003). Het was in dit kader dat Frank Veraart in 1995 een doctoraalscriptie schreef over de 'Geschiedenis van de fiets in Nederland 1870-1940'.²⁵ Weliswaar waren de feitelijke gegevens die Veraart presenteerde grotendeels al elders gepubliceerd, maar het was belangrijk dat hij dit materiaal bijeenbracht en overzichtelijk ordende op basis van een gerichte probleemstelling: de vraag naar de ontwikkeling en handhaving van de fiets als massavervoermiddel. Veraart nam veel statistische gegevens op en ordende zijn materiaal door per deelperiode telkens de rol van vier 'relevante sociale actoren' te belichten: de fietsenhandel en -industrie, de fietsgebruikers, de ANWB en de overheid. Uit zijn analyse kwam onder andere de belangrijke rol van de ANWB in het verdedigen van de belangen van fietsers naar voren en de grote betekenis van de Eerste Wereldoorlog voor de ontwikkeling van de Nederlandse fietsindustrie.²⁶ Een politieke of cultuurhistorische analyse bood Veraart niet, noch ging hij in op de verhouding van de fiets tot andere vervoermiddelen.

Veraarts studie kreeg een vervolg in een onderzoek dat hij enkele jaren later uitvoerde met Adri Albert de la Bruhèze, die ook betrokken was bij het TIN20-project. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat had in het kader van het *Masterplan Fiets*, een omvangrijk fietsstimuleringsprogramma van de

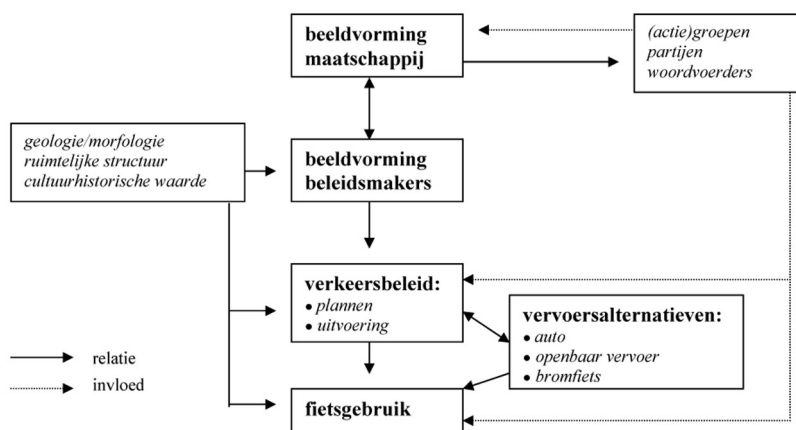
Bijkers theorie (door buitenlanders) onderzocht. Zie: P. Rosen, 'The Social Construction of Mountain Bikes', *Social Studies of Science* 23 (1993) 479-513; F. Van de Walle, *The Velomobile as a Vehicle for more Sustainable Transportation. Reshaping the Social Construction of Cycling Technology* (Stockholm 2004); P. Cox en F. Van de Walle, 'Bicycles don't Evolve. Velomobiles and the Modelling of Transport Technologies', in: Cox, Horton en Rosen, *Cycling and Society*, 113-131.

²⁵ F.C.A. Veraart, 'Geschiedenis van de fiets in Nederland 1870-1940. Van sportmiddel naar massavervoermiddel' (Afstudeerverslag Technische Universiteit Eindhoven 1995). Voor de volledigheid noemen wij hier bovendien de populair-historische bijdrage over de hoge bi van TIN-projectleider Harry Lintsen, 'Hoog in het macho-zadel', in: M. Bakker e.a. (eds.), *Techniek maakt geschiedenis* ('s-Gravenhage en Zeist 1987) 59-62.

²⁶ Veraart baseerde zijn conclusies over de ANWB mede op het proefschrift van M.F.A. Linders-Rooijendijk, *Gebaande wegen voor mobiliteit en vrijetijdsbesteding [I]. De ANWB als vrijwillige associatie 1883-1937* (Tilburg: Katholieke Universiteit Brabant 1989) – in 1992 gevolgd door een tweede deel over de jaren 1937-1983. Dit proefschrift, geschreven vanuit verenigingssociologische en vrijetijdssociologische optiek, bevat veel informatie over de leden, de organisatie en de activiteiten van de ANWB, maar nauwelijks over de fiets of het fietsen zelf. Zie ook: M.F.A. Linders-Rooijendijk, 'De invloed van de ANWB op de vrijetijdsbesteding', in: K.P.C. de Leeuw, M.F.A. Linders-Rooijendijk en P.J.M. Martens (eds.), *Van ontspanning en inspanning. Aspecten van de geschiedenis van de vrije tijd* (Tilburg 1995) 87-99.

rijksoverheid uit de jaren negentig²⁷, bij de techniekhistorici aangeklopt met de vraag op welke manier langetermijnfactoren het fietsgebruik beïnvloeden. Deze vraag bracht Bruhèze en Veraart tot een uniek vergelijkend onderzoek naar de ontwikkeling van het fietsgebruik en -beleid gedurende de twintigste eeuw in negen Europese (waaronder vier Nederlandse) steden.²⁸ Vergeleken met de scriptie van Veraart verdwenen de fietsbranche en de ANWB uit het blikveld en kwam de nadruk te liggen op de samenhangen tussen de ontwikkeling van het utilitaire fietsgebruik enerzijds en het lokale en nationale fietsbeleid anderzijds. De opvattingen en ervaringen van fietsers zelf bleven grotendeels buiten beeld: heersende opinies over het fietsen werden afgeleid uit beleidsstukken. Typisch voor het beleidsmatige en sociaal-wetenschappelijk karakter van de studie waren niet alleen de vele statistische bronnen die de auteurs gebruikten, maar ook het feit dat zij een ‘algemeen verklaringsmodel van het historische fietsgebruik’ presenteerden.

Verklaringsmodel voor het fietsgebruik van Bruhèze en Veraart. Bron: A.A. Albert de la Bruhèze en F.C.A. Veraart, Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw (’s-Gravenhage 1999) 197.



Bruhèze en Veraart nuanceerden het beeld van het ‘typisch Nederlandse’ fietsgebruik enigszins, niet alleen door te wijzen op grote lokale verschillen, maar ook door duidelijk te maken dat vóór de Tweede Wereldoorlog in

²⁷ Zie T. Welleman, *The Dutch Bicycle Master Plan. Description and Evaluation in an Historical Context* (’s-Gravenhage 1999).

²⁸ Bruhèze en Veraart, *Fietsverkeer*; A.A. Albert de la Bruhèze en F.C.A. Veraart, ‘Fietsen en verkeersbeleid. Het fietsgebruik in negen West-Europese steden in de twintigste eeuw’, *NEHA-jaarboek voor economische, bedrijfs- en techniekgeschiedenis* 62 (1999) 138-170; F.C.A. Veraart en A.A. Albert de la Bruhèze, ‘Fietsen in de Nederlandse bergen. Achterblijvend fietsgebruik in het zuiden van Limburg in historisch perspectief’, *Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum van Limburg* 45 (2001) 133-157.

sommige buitenlandse steden (zoals Hannover) een vergelijkbaar hoog fietsgebruik bestond. Na de jaren vijftig volgde in alle landen een sterke teruggang in fietsgebruik en vervolgens een stabilisatie of toename vanaf de jaren zeventig. In Nederland was DS70 minister van Verkeer en Waterstaat (1971-1972) W. Drees jr. de eerste bewindsman die pleitte voor een milieubewuster verkeersbeleid. Door het kabinet-Den Uyl (1973-1977) werden vervolgens rijksstimuleringsbijdragen voor de aanleg van fietspaden in het leven geroepen, die tot een sterke uitbreiding van het aantal fietspaden leidden. Mede daardoor groeide het aantal door Nederlanders per fiets afgelegde kilometers tussen 1976 en 1983 met 35%.²⁹ In de jaren negentig werd onder het CDA-PvdA kabinet Lubbers III (1989-1994) het breed opgezette 'Masterplan Fiets' gelanceerd, waarin een groot aantal fietsstimulerende projecten tot ontwikkeling kwam. Een opvallende conclusie van Bruhèze en Veraart was dat verschillen in fietsgebruik aan het eind van de twintigste eeuw voor een belangrijk deel waren terug te voeren op de langetermijneffecten van het decennia eerder gevoerde lokale verkeersbeleid. Bovendien constateerden de auteurs een sterke wisselwerking tussen het gevoerde beleid en de lokale beeldvorming over het fietsgebruik.

Het internationaal vergelijkende karakter, het archiefonderzoek naar lokaal fietsbeleid en naar de daarmee verbonden beeldvorming maken het onderzoek van Bruhèze en Veraart tot de origineelste Nederlandse fietshistorische publicatie, die bovendien in het buitenland geen equivalent kent. Het was evenwel typerend dat de aanzet voor dit onderzoek van de overheid kwam en niet uit academische hoek. Het kreeg geen vervolg onder Nederlandse techniek- of transporthistorici.³⁰ Voor zover het rijwiel in recente studies over twintigste-eeuwse Nederlandse transportgeschiedenis aandacht krijgt, is dat uitsluitend in het kader van en als korte aanloop naar de opkomst van het gemotoriseerde individuele vervoer.³¹

Zoals eerder aangegeven geldt dat ook voor het nieuwe handboek van Ruud Filarski en Gijs Mom over de geschiedenis van transport en mobiliteit vanaf 1800, dat in 2008 verscheen. Dat in het deel over de negentiende eeuw de fiets ontbrak is misschien nog te rechtvaardigen vanuit het oogpunt van het beperkte sociale bereik van de loopfiets, *vélocipède* en hoge bi – al bleef daarmee een interessant cultuurhistorisch thema liggen. Maar de geringe

²⁹ Bruhèze en Veraart, *Fietsverkeer*, 55-57. Een (partij)politieke en ideologische analyse van deze beleidsinitiatieven ontbreekt bij Bruhèze en Veraart.

³⁰ Ook Bruhèze en Veraart hebben hun aandacht vervolgens weer op andere thema's gericht.

³¹ Zie J.W. Schot e.a. (eds.), *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw*. V, *Transport, communicatie* (Zutphen 2003) 23-27; G. Mom, *Geschiedenis van de auto van morgen. Cultuur en techniek van de elektrische auto* (Deventer 1997) – vermeldenswaard als de eerste Nederlandse poging om de buitenlandse literatuur over fietsgeschiedenis samen te vatten (79-87); V. van der Vinne, 'Ondernemers in mobiliteit. De introductie van fiets, auto en vliegtuig in Nederland', in: A. Bos, H. van Groningen en G. Mom (eds.), *Het paardloze voertuig. De auto in Nederland een eeuw geleden* (Deventer 1996) 103-145; V. van der Vinne, *Eysink. Van fiets tot motorfiets. Ondernemen tijdens de opkomst van het gemotoriseerd verkeer* (Amsterdam 2001); V. van der Vinne, *De trage verbreiding van de auto in Nederland 1896-1939* (Amsterdam 2007); Staal, *Automobilisme in Nederland*.

aandacht voor het rijwiel in het deel over de twintigste eeuw en de uitdrukkelijke keuze om daarin de auto centraal te stellen, zijn merkwaardig, gelet op de grote betekenis van het rijwiel voor de mobiliteit van Nederlanders in de twintigste eeuw – zeker vóór 1960, maar ook nog daarna. De gegevens die Filarski en Mom zelf aandragen, bevestigen dat de ‘dominantie’ van de auto pas in de jaren 1960 begon en dat in het lokale verkeer de fiets nog altijd overheerst – een verschijnsel dat Mom aan het slot nog eens naar voren haalt als een van de specifieke kenmerken van de Nederlandse mobiliteit.³² Juist Mom heeft de geringe aandacht voor de fiets in de oudere transportgeschiedenis en vervoerseconomie herhaaldelijk bekritiseerd en er bovendien op gewezen dat in Nederland sprake is van een achterstand ten opzichte van het buitenland als het gaat om de geschiedenis van de fietscultuur.³³

Dat het rijwiel desalniettemin onderbelicht blijft in het nieuwe handboek, is deels te verklaren uit het feit dat de expertise van Mom zelf vooral op het terrein van de geschiedenis van de auto ligt, terwijl Filarski als klassiek transporthistoricus zich vooral met scheepvaart en spoorwegen heeft beziggehouden. Wellicht heeft de voorkeur voor de auto als studieobject echter ook te maken met het finalisme dat in de techniekgeschiedenis eerder de kop op lijkt te steken dan elders in de historische discipline.³⁴ Vanuit dat perspectief krijgt de fiets hooguit een plek als ‘wegbereider van de auto’ die met de opmars daarvan zijn historische betekenis verliest, een voorstelling van zaken die al in 1998 op goede gronden door de Zwitserse techniekhistorica Monika Burri is bekritiseerd.³⁵ Het gevolg van een dergelijke kijk op de geschiedenis van de mobiliteit is een perspectivische verkorting van de historische werkelijkheid: het lijkt dan alsof het rijwiel in de loop van de twintigste eeuw sneller en meer ruimte aan de auto heeft verloren dan in feite is gebeurd. Bovendien krijgen de eigen kenmerken van de fiets ten opzichte van de auto – schoon, stil, licht, sneller in de stad, langzamer op de lange afstand, lichamelijke activiteit

³² Mom en Filarski, *De mobiliteitsexplosie*, 264 en 397.

³³ Zie G. Mom, ‘What Kind of Transport History did We Get? Half a Century of the JTH and the Future of the Field’, *Journal of Transport History* 24 (2003) 121-138, aldaar 130-131; Mom en Filarski, *De mobiliteitsexplosie*, 29 en 56.

³⁴ Vergelijk R. Filarski, *The Rise and Decline of Transport Systems. Changes in a Historical Context* (Rotterdam 2004), waarin de transportgeschiedenis wordt herleid tot een opeenvolging van ‘dominante’ vervoersmiddelen, die elk een quasi-wetmatige ontwikkelingsgang doormaken; vanuit Filarski’s perspectief kwam de fiets na 1950 in een fase van ‘obsolescence’ terecht met de status van een ‘niche-product’. Over de verwaarlozing van de fiets in ingenieursgeschiedenissen, vergelijk ook de constatering van Joachim Radkau dat de fiets veelal ontbreekt in de traditionele visies op de ontwikkeling en toekomst van de techniek zoals die rond 1900 aan technische hogescholen werden gedoceerd, zie J. Radkau, ‘Das Fahrrad in den Technivisionen der Jahrhundertwende, oder: das Erlebnis in der Technikgeschichte’, in: V. Briese, W. Matthies en G. Renda (eds.), *Wege zur Fahrradgeschichte* (Bielefeld 1995) 9-32, hier 12-14.

³⁵ M. Burri, *Das Fahrrad. Wegbereiter oder überrolltes Leitbild? Eine Fussnote zur Technikgeschichte des Automobils* (Zürich 1998), online geraadpleegd op 17 maart 2009: www.tg.ethz.ch/dokumente/pdf_Preprints/Preprint5.pdf. Een vergelijkbare kritiek formuleren Cox en Van de Walle, ‘Bicycles don’t evolve’.

vereisend, onbeschermd tegen de elementen – op deze manier geen plaats in de geschiedschrijving. Dat dit niet terecht is, blijkt alleen al uit het feit dat bij de introductie van de auto in kringen van de ANWB juist gewezen werd op het uiteenlopende en complementaire karakter van beide vervoermiddelen.³⁶ De geschiedenis van de verhouding tussen fiets en auto in Nederland en van het rijwiel als Nederlands massavervoermiddel vanuit het perspectief van de gebruikers moet nog worden geschreven.³⁷

3. Economische en bedrijfsgeschiedenis

Terwijl in Engeland en Frankrijk al in de negentiende eeuw regionaal geconcentreerde fietsindustrieën ontstonden die konden voortbouwen op de naaimachine- of wapenindustrie, bleef de fietsproductie in Nederland, waarschijnlijk mede door het ontbreken van een sterke industriële traditie, eerder kleinschalig van karakter en her en der verspreid over het land. Haar oorsprong lag naar verluidt vaak bij lokale smeden.³⁸ In 1896 produceerde de Nederlandse rijwielindustrie nog geen één procent van de wereldproductie, die op dat moment gedomineerd werd door de Verenigde Staten, Groot-Brittannië en Duitsland.³⁹ Toch heeft zich in Nederland vanaf de ‘Eerste Nederlandsche Rijwielfabriek’ van Burgers (1869) in Deventer een gevarieerde fietssector ontwikkeld. In 1930 telde het CBS maar liefst 84 fietsproducenten.⁴⁰ Een groot aantal daarvan is inmiddels verdwenen, maar de laatste decennia duiken weer regelmatig nieuwe bedrijven en bedrijfjes op, waaronder veel producenten van ligfietsen, bakfietsen en andere alternatieve fietsmodellen.⁴¹ Daarnaast kent Nederland enkele grote fietsproducenten zoals Gazelle en Batavus, die in de loop van hun lange bedrijfsgeschiedenis mede zijn gegroeid door de overname van zwakkere concurrenten.⁴²

Na de aanvankelijke dominantie van vooral Engelse, Duitse en Amerikaanse merken, wisten de Nederlandse fietsfabrikanten vanaf de Eerste Wereldoorlog lange tijd de binnenlandse markt te beheersen.⁴³ Dat heeft waarschijnlijk veel

³⁶ Zie A.-K. Ebert, ‘Cycling towards the Nation. The Use of the Bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940’, *European Review of History* 11 (2004) 347-364, hier 361-362.

³⁷ In Engeland zijn daartoe aanzetten geleverd door C.G. Pooley, J. Turnbull en M. Adams, *A Mobile Century? Changes in Everyday Mobility in Britain in the Twentieth Century* (Aldershot 2005). Zie voor het Duitse taalgebied: B. Kreuzer, ‘1 Fahrrad = 0,25 PKW-Einheiten: Das Fahrrad im Stadtverkehr zwischen verpaßten Chancen und gewollter Marginalisierung, Pfadabhängigkeiten und Gestaltungsspielräumen’, in: P. Michael, N. Herta en J. Michael (eds.), *Erfahrung der Moderne. Festschrift für Roman Sandgruber zum 60. Geburtstag* (Stuttgart 2007) 465-481 – en de daar aangehaalde literatuur.

³⁸ Zie H. Kuner, ‘Fahrräder und Fahrradindustrie in den Niederlanden (Teil 1+2)’, *Knochen-schüttler* 31 (2004) 2-5 en 32 (2004) 7-12 (online beschikbaar: www.rijwiel.net/hollradd.htm).

³⁹ Veraart, *Geschiedenis van de fiets*, 54.

⁴⁰ *Ibidem*, 101.

⁴¹ De ontstaansgeschiedenis van vele ligfietsbedrijfjes werd voor het blad *HPV Nieuws/Ligfiets& vastgelegd* in een reeks artikelen door Henk Zwols (1998-2003).

⁴² Zie Kuner, ‘Fahrräder und Fahrradindustrie’.

te maken gehad met de sterke kartelvorming in de Nederlands fietsbranche, waartegen vanaf de jaren zeventig nationale en Europese overheden herhaaldelijk in het geweer zijn gekomen. Afspraken tussen de fietsproducentenorganisatie R(A)I (1893) en de Bond van Rijwielherstellers en -Handelaars in Nederland (1903) werden vanaf 1919 bezegeld door het Centraal Bureau voor de Rijwielhandel (CBR).⁴⁴ Mede als gevolg van de langdurige afscherming van de Nederlandse fietssector ten opzichte van de buitenlandse concurrentie kon een karakteristiek model fiets dominant worden, aangepast aan het vlakke landschap, het natte klimaat, het alledaags gebruik en de dominante burgerlijke fatsoensnormen.⁴⁵ Het *Hollandrad*, zoals onze oosterburen dit type rijwiel noemen, wordt gekenmerkt door de verticale, weinig sportieve houding van de berijder, door degelijkheid en een hoog gewicht, en door het standaardpakket aan accessoires zoals bagagedragers, kettingschermen, jasbeschermers en verlichting. Opvallend is verder dat Nederlandse producenten geen grote rol hebben gespeeld in de uitvinding en innovatie van de fiets: de loopfiets kwam uit Duitsland, de *vélocipède* uit Frankrijk, de hoge bi uit Frankrijk en Engeland en de *safety* uit Engeland. Ook bij latere innovaties als de toerfiets, de ligfiets of de mountainbike zijn de Nederlandse fietsproducenten eerder volgers dan trendsetters geweest.

Er is over de verschillende spelers in de Nederlandse fietsbranche het een en ander gepubliceerd. Naast een geschiedenis van de RAI (1968) zijn er (gedenk)boeken uitgegeven over de fietsfabrikanten Burgers (1939), Gazelle (1967), Eysink (2001) en Union (2004).⁴⁶ Van de hand van amateur-historici rond het blad *De oude fiets* zijn behalve een reeks artikelen over kleinere fietsmerken ook een aantal relevante themanummers verschenen, van Jos Rietveld over Gazelle, Fongers en Batavus en van Herbert Kuner over de Utrechtse rijwielhandel. De best toegankelijke algemene informatie over de ontwikkeling van de Nederlandse fietsindustrie in het algemeen is op dit

⁴³ Veraart, *Geschiedenis van de fiets*, 101. Het marktaandeel van Nederlandse fietsen groeide volgens Van der Vinne, *De trage verbreding*, 178, na de Eerste Wereldoorlog snel tot 99% in 1929.

⁴⁴ Zie Kuner, 'Fahrräder und Fahrradindustrie'; de Nederlandse rijwielhandel wordt als 'klassiek geval van wederzijds exclusief verkeer met marktafgrenzend karakter' opgevoerd in W. Gerven e.a., *Kartelrecht II. Europese Gemeenschap* (Deventer 1997) 278 en 284.

⁴⁵ Vgl. A.-K. Ebert, 'Het "paard der democratie". Fatsoenlijk fietsen in Nederland 1900-1920', in: C. Smit (ed.), *Fatsoenlijk vertier. Deugdzame ontspanning voor arbeiders na 1870* (Amsterdam 2008) 209-237, hier 223-224. In burgerlijke kringen rond 1900 gold voorovergebogen fietsen als ongepast, zie: C.S. Thompson, 'Corps, Sexe et Bicyclette', in: C. Bertho-Lavenir en O. Vallet (eds.), *La bicyclette* (Parijs 1998) 59-67, hier 60-61; A.-K. Ebert, 'Zwischen Radreiten und Kraftmaschine. Der bürgerliche Radsport am Ende des 19. Jahrhunderts', *WerkstattGeschichte* 44 (2007) 27-45.

⁴⁶ Hogenkamp, *De geschiedenis van Burgers*; H.G.J. Wichers, *Burgers, ga toch fietsen! De eerste Nederlandsche Rijwielabriek H. Burgers Deventer 1896-1961* (Deventer 1996); Fuchs en Simons, *75 Jaar Gazelle*; S. de Jong, *Geschiedenis eener Nederlandsche Vereeniging: RAI 1893-1968* (Bussum 1968); Van der Vinne, *Eysink*; N.B.E. Timmerman, *Rijwielabriek Union. 'Een eeuw in beweging'* (Eindhoven 2004).

moment te vinden in de hierboven besproken doctoraalscriptie van Veraart en in een artikel van Herbert Kuner uit 2004 voor het Duitse fietshistorische blad *Der Knochenschüttler*.⁴⁷ Al deze publicaties dragen relevant materiaal aan en bevatten informatie over belangrijke personen en data alsook over productiecijfers en fietsmodellen. Maar vaak wordt niet exact vermeld waar die informatie op gebaseerd is en in de gedenkboeken ontbreekt het doorgaans aan distantie ten opzichte van de opdrachtgever. Ook ontbreken de bredere historische context en de inbedding in andere historische literatuur. Een aantal van deze publicaties is geschreven voor verzamelaars van historische fietsen om als achtergrond en hulpmiddel te dienen bij de identificatie van hun verzamelobjecten. Al met al bestaat er geen gedegen historische studie over één van de Nederlandse fietsfabrikanten, noch over de fietsbranche als geheel.

Het typische Hollandrad: damesrijwiel No. 7 van Gazelle Rijwielfabriek Dieren, 1934. Bron: Collectie Velorama, foto Paul Rapp.



Wat er mogelijk is op dit terrein, blijkt in het buitenland, waar vooral in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten academisch onderzoek naar de fietsindustrie en -handel is ondernomen.⁴⁸ Zo publiceerden Britse historici in 2000 een voorbeeldige bedrijfsgeschiedenis van fietsfabrikant Raleigh tussen 1870 en 1960, waarbij zij de ontwikkelingen binnen het bedrijf telkens relateren aan die binnen de Britse rijwielbranche en de industrie in het algemeen.⁴⁹ Een andere Britse onderzoeker, Paul Rosen, koos Raleigh als casus

⁴⁷ Kuner, 'Fahräder und Fahrradindustrie'.

⁴⁸ Voor Frankrijk zijn er verschillende studies van André Vant (onder andere 'La dynamique de l'industrie stéphanoise du cycle vue à travers le jeu des identités', in: *Cultures du travail. Identités et savoirs industriels dans la France contemporaine* (Parijs 1989) 123-153) en Nadine Besse (onder andere 'De l'arme au cycle, en Région Stéphanoise – recherche sur une filiation', *Cycle History* 4 (1993) 79-84).

om de gevolgen van wereldwijde veranderingen in economie en cultuur te onderzoeken voor het ontwerp en de productiewijze van de fiets tussen de jaren dertig en negentig van de twintigste eeuw.⁵⁰ In de Verenigde Staten heeft het economisch-historisch onderzoek zich vooral beziggehouden met de ineenstorting van de Amerikaanse rijwielmarkt na de *bicycle boom* van de jaren 1890. Vanuit dit perspectief heeft onder andere Bruce Epperson de marketings- en bedrijfsstrategieën in de vroege Amerikaanse fietsindustrie geanalyseerd, terwijl Thomas Burr in 2005 promoveerde op een vergelijking van de Franse en Amerikaanse rijwielmarkt rond 1900.⁵¹ Ross D. Petty heeft er op gewezen dat de fiets in de Verenigde Staten het eerste luxe consumptieartikel was dat met nieuwe technieken van massamarketing aan de man werd gebracht: advertenties, affiches, sponsoring en tentoonstellingen.⁵² In economische zin was de aanvankelijk dure en alleen voor kapitaalkrachtige bevolkingsgroepen weggelegde fiets een van de eerste moderne consumptieproducten waarmee de trotse eigenaren graag gezien wilden worden – een typisch voorbeeld van *conspicuous consumption* die in de grootstedelijke burgerlijke flaneercultuur van het *fin-de-siècle* tot ontwikkeling kwam. Fietsproducenten introduceerden voortdurend nieuwe modellen en accessoires die de consumenten moesten verlokken om het nieuwste van het nieuwste aan te schaffen en zich daarmee te onderscheiden. Mede om deze reden is de beeldvorming rond de fiets interessant en hebben vroege fietsaffiches al verschillende keren de aandacht getrokken van vooral Franse en Duitse historici.⁵³

4. Sportgeschiedenis

De stap van bedrijfsgeschiedenis naar sportgeschiedenis is maar klein in de geschiedenis van het fietsen. Bedrijfssponsoring speelde bij het wielrennen veel

⁴⁹ R. Lloyd-Jones, M.J. Lewis en M. Eason, *Raleigh and the British Bicycle Industry. An Economic and Business History, 1870-1960* (Aldershot etc. 2000); de auteurs bouwden voort op het werk van Anthony Harrison, onder andere diens dissertatie: 'Growth, Entrepreneurship and Capital Formation in the U.K. Cycle and Related Industries, 1870-1914' (PhD, University of York 1977).

⁵⁰ P. Rosen, *Framing Production. Technology, Culture, and Change in the British Bicycle Industry* (Cambridge, Mass. 2002).

⁵¹ Bruce Epperson, 'Failed Colossus. Strategic Error at the Pope Manufacturing Company, 1878-1900', *Technology and Culture* 41 (2000) 300-320; T. Burr, 'The Cycle of Commerce. Producers and Consumers in the French and U.S. Bicycle Markets, 1875-1910' (PhD, University of California, Davis 2005).

⁵² R.D. Petty, 'Peddling the Bicycle in the 1890s. Mass Marketing Shifts into High Gear', *Journal of Macromarketing* 15 (1995) 32-46.

⁵³ De enige Nederlandstalige bijdrage is de genderstudie van de Vlaamse Antje Reyniers, 'De vrouw in de rijwielreclame', *Spiegel Historiae* 20 (1985) 348-353. Zie verder onder andere: M. Jansing (ed.), *Gegenwind. Zur Geschichte des Radfahrens* (Bielefeld 1995) 67-73; V. Briese, W. Matthies en G. Renda (eds.), *Wegbereiter des Fahrrads* (Bielefeld 1997) 85-97; N. Besse en A. Vant, 'A New View of Later 19th-Century Cycle Publicity Posters', *Cycle History* 5 (1994) 117-122; N. Besse (ed.), *Voici des ailes. Affiches de cycles* (Parijs 2002).

eerder een rol dan bij andere sporten: fabrikanten organiseerden vanaf het begin wedstrijden om de technische superioriteit van hun fietsen, bijvoorbeeld ten opzichte van het vervoer per paard, aan te tonen. Het wielrennen, eerst in de vorm van baanwedstrijden (gehouden in alom opgerichte ‘velodromes’) en vanaf 1900 steeds meer in de vorm van wegwedstrijden, was bovendien de eerste moderne sport die het karakter van een massale ‘toeschouwersport’ kreeg.⁵⁴ Volgens schattingen zou de Tour de France in 1919 door bijna een derde van de Fransen langs de weg zijn gevolgd.⁵⁵ Om het publiek bij de wegwedstrijden te betrekken waren kranten – en later radio en televisie – met hun verslaggeving van het wedstrijdverloop de onmisbare *Dritte im Bunde*. Tegen de achtergrond van de moderne zucht naar sensatie en de fascinatie voor snelheids- en afstandsrecords werd de drie-eenheid van media, industrie en sport in de wielrennerij eerder en hechter samengesmeed dan in welke andere sport ook.⁵⁶

De geschiedenis van de wielrennerij is niet alleen vanwege de grote rol van massamedia en marketing nauw verweven met de wording van de moderne samenleving. Sporthistorische studies leggen de relaties bloot tussen de opkomst van moderne massasporten, die zich kenmerkten door regulering, competitie en prestatiemetingen, en ontwikkelingen in samenleving, cultuur en politiek. De toenemende populariteit van sport hield verband met de teloorgang van traditionele gemeenschapsverbanden en de opkomst van een stedelijk verenigingsleven op basis van individueel lidmaatschap en sociale status, met de komst van striktere arbeidsritmes en de toename van kantoorwerk en met de toename van welvaart, geletterdheid en vrije tijd. Ook nieuwe ideeën over het lichaam als een machine die ‘onderhouden’ moest worden, sociaal-darwinistische opvattingen over de vitaliteit van de natie en een nieuw vertrouwen in de maakbaarheid van de individuele gezondheid en de volksgezondheid speelden een rol.⁵⁷

In het buitenland heeft dit complex van thema’s de aandacht getrokken van enkele professionele historici die zich met de geschiedenis van het fietsen als sportieve activiteit hebben beziggehouden. De Engelse historicus Richard Holt analyseerde al in de jaren tachtig de opkomst van het wielrennen als massale toeschouwersport in Frankrijk. De Tour de France is zowel binnen als buiten Frankrijk regelmatig onderwerp geweest van professioneel historisch on-

⁵⁴ Zie Richard Holt, *Sport and Society in Modern France* (Londen en Oxford 1981) met name 81-103.

⁵⁵ *Ibidem*, 99.

⁵⁶ Dit is een hoofdthema van het mooie boek van de Nederlandse socioloog Benjo Maso, *Het zweet der goden. Legende van de wielersport* (Amsterdam 1990, herziene uitgave 2003). In Maso’s boek, *Wij waren allemaal goden. De Tour van 1948* (Amsterdam 2003) overweegt het sportanekdotische aspect.

⁵⁷ Zie Holt, *Sport and Society*, 1-12; E. Hobsbawm, ‘Mass-Producing Traditions. Europe, 1870-1914’, in: E. Hobsbawm en T. Ranger (eds.), *The Invention of Tradition* (Cambridge en New York 1983) 263-307, over sport: 288-291 en 298-303; E. Weber, *France, fin de siècle* (Cambridge, MA etc. 1986) 213-23; D. Marchesini, *L’Italia del Giro d’Italia* (Bologna 1996) 17-23.

derzoek.⁵⁸ Voorlopig hoogtepunt is de veelgeprezen cultuurhistorische studie uit 2006 van de Amerikaanse historicus C.S. Thompson, die onder andere ruim aandacht besteedt aan de politieke cultuur waarin de Tour nationale betekenis kreeg.⁵⁹ Voor Duitsland bestudeerde Rüdiger Rabenstein de cultuurhistorische achtergronden van het sportieve fietsen tussen 1867 en 1914, het maatschappelijk verzet ertegen en de processen van sociale acceptatie en aanpassing die volgden.⁶⁰ Voor Italië hebben onder anderen de historici Stefano Pivato en Daniele Marchesini de politieke lading van het wielrennen onderzocht.⁶¹

In Nederland gebeurt weinig wat hierop lijkt; de door anderen gesignaleerde algemene ‘achterstand’ van de sportgeschiedschrijving alhier ten opzichte van het buitenland, geldt ook voor het wielrennen.⁶² De talloze Nederlandse publicaties over de wielrennerij zijn vrijwel zonder uitzondering van journalistieke of populair-historische aard en besteden geen aandacht aan de thema’s die de wielersport ook buiten de kring van liefhebbers tot een belangwekkend onderwerp van historisch onderzoek maken.⁶³ Als beste overzicht geldt *Een eeuw Nederlandse wielersport* (1980) van sportjournalist Wim van Eyle.⁶⁴ Academisch sporthistorisch onderzoek naar het wielrennen in Nederland is er nauwelijks, enkele korte artikelen van de hoogleraar sportgeschiedenis Theo Stevens en de hieronder besproken bijdragen van historica Jacoba Steendijk-Kuyppers over vrouwen in de sport daargelaten.⁶⁵ Een professioneel actieve

⁵⁸ Zie bijvoorbeeld studies van J. Calvet, *Le mythe des géants de la route* (Grenoble 1981) en P. Gaboriau (onder andere ‘The Tour de France and cycling’s Belle Epoque’, *International Journal of the History of Sport* 20 (2003) 57-78).

⁵⁹ C.S. Thompson, *The Tour de France. A Cultural History* (Berkeley, CA 2006).

⁶⁰ R. Rabenstein, *Radsport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914* (Hildesheim, München, Zürich, 2^{de} dr. 1995).

⁶¹ S. Pivato, ‘The Bicycle as a Political Symbol. Italy, 1885-1955’, *International Journal of the History of Sport* 7 (1990) 172-187; S. Pivato, ‘Italian Cycling and the Creation of a Catholic Hero. The Bartali Myth’, *International Journal of the History of Sport* 13 (1996) 128-138; zie van Daniele Marchesini onder andere: ‘Giro d’Italia’, in: S. Luzzatto en V.D. Grazia (eds.), *Dizionario del fascismo I* (Torino 2002) 605-607.

⁶² Zie M. van Bottenburg, ‘Historiografie van de Nederlandse sportgeschiedenis’, in: W. van Buuren en T. Stevens (eds.), *Sportgeschiedenis in Nederland* (Amsterdam 1998) 13-30; T. Stevens, ‘Inleiding’, in: W. van Buuren en P.-J. Mol (eds.), *In het spoor van de sport. Hoofdlijnen uit de Nederlandse sportgeschiedenis* (Haarlem 2000) 7-16.

⁶³ Zie voor een bibliografisch overzicht: Wim van Eyle, *Nederlandse en Vlaamse wielersport 1894-1990* (Amsterdam 1991) en de website van Harrie Heinen: www.wielersportboeken.nl. Zie ook W. van Buuren, P. Los en N. van Horn, *Bibliografisch apparaat voor de Nederlandse sportgeschiedenis* (Nieuwegein 2006) nrs. 1103-1238.

⁶⁴ W. van Eyle, *Een eeuw Nederlandse wielersport. Van Jaap Eden tot Joop Zoetemelk* (Utrecht etc. 1980). Zie ook Tjeerd Roosjen, ‘De geografie van de wielersport’ (Doctoraalscriptie Rijksuniversiteit Utrecht 1995) en het oudere werk van de journalisten Hogenkamp, *Een halve eeuw*, en M. J. Adriani Engels, *Van Jaap Eden tot Jan Derksen. De wielersport in Nederland gedurende tachtig jaar* (Amsterdam 1947).

⁶⁵ T. Stevens, ‘The Short and Remarkable Career of Mathieu Cordang’, *Cycle History* 10 (1999) 90-97; idem, ‘The Elitist Character of Early Dutch Cycling’, *Cycle History* 12 (2001) 125-129;

historicus als de Leuvense universitair docent Dries Vanysacker, die veel over de geschiedenis van het wielrennen schrijft en het onderzoek ernaar stimuleert, kent Nederland niet.⁶⁶

Aan het bronnenmateriaal hoeft het niet te liggen. Nederlanders zijn vanaf het begin redelijk succesvol geweest in de wielersport. In de periode 1965-1994 kwam het aantal professionele coureurs direct na de Fransen, Italianen, Belgen en Spanjaarden.⁶⁷ Toch is er in Nederland niet, zoals bijvoorbeeld in Frankrijk of Vlaanderen, een verbinding ontstaan tussen de wielersport en de nationale identiteit. Eén reden daarvoor is ongetwijfeld dat het aantal wegwedstrijden tot aan de Tweede Wereldoorlog zeer beperkt bleef als gevolg van verbodsbepalingen in de Motor- en rijwielwet van 1905. Terwijl in Frankrijk, Italië en België wegwedstrijden als Tour, Giro en Ronde van Vlaanderen in de eerste helft van de twintigste eeuw hun klassieke populaire status verwierven, bleef de wielrennerij in Nederland toen grotendeels beperkt tot baanwedstrijden. Bovendien lijkt er van oudsher een cultureel schisma door Nederland te lopen als het om de wielersport gaat. Het wielrennen heeft het imago van een 'katholieke sport' gekregen⁶⁸, een oordeel dat bevestigd lijkt te worden door de oververtegenwoordiging van de provincie Noord-Brabant in het aantal wielerverenigingen en georganiseerde wegwedstrijden sinds 1954.⁶⁹ En terwijl de gereformeerde minister Piet Hein Donner zich graag laat zien op een ouderwets Hollands herenrijwiel, was het de katholieke Brabander Dries van

idem, 'Jaap Eden (1873-1925). The Tragic Life of a Sportsman', *ibidem*, 130-133. Volledigheidshalve noemen wij ook de grotendeels op Linders-Rooijendijk, *Gebaande wegen* gebaseerde paragraaf over 'wielrijders' van J. Bank en M. van Buuren, 1900. *Hoogtij van burgerlijke cultuur* (Den Haag 2000) 257-259.

⁶⁶ Tot zijn laatste sporthistorische publicaties behoren: D. Vanysacker, 'Le cyclisme en Wallonie jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Une histoire sociale comparable à celle des Flandriens (1860-1945)', in: L. Courtois e.a. (eds.), *Images et paysages mentaux des 19e et 20e siècles, de la Wallonie à l'outre-mer* (Louvain-la-Neuve 2007) 147-172, alsmede onlangs: idem, *Koersend door een eeuw Italiaanse en Belgische geschiedenis* (Leuven 2009).

⁶⁷ Zie Roosjen, 'Geografie van de wielersport', 84.

⁶⁸ Overigens waren de fiets en het wielrennen als moderne fenomenen ook binnen de katholieke kerk nog tot aan de Tweede Wereldoorlog omstreden en verzette de leiding ervan zich aanvankelijk bijvoorbeeld tegen het gebruik van de fiets door priesters. Maar in 1906 werd de katholieke sportfederatie in Italië al uitgebreid met een wielersectie en rond het midden van de twintigste eeuw kon het Vaticaan in de Italiaanse wielerkampioen Bartali de ideale katholieke atleet vieren, zie: Pivato, 'The Bicycle as Political Symbol'; C. Bertho-Lavenir, *La Roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes* (Parijs 1999) 93; Radkau, 'Das Fahrrad in den Technikvisionen', 19-20 (over de vraag of priesters mochten fietsen); alsmede P. Rocher, 'Valeurs du sport catholique, valeurs catholiques du sport. L'église catholique et le vélo', *Le mouvement social* 192 (2000) 65-98; Michel Lagrée, 'Deux roues: la bicyclette', in: idem, *La bénédiction de Prométhée. Religion et technologie, XIXe-XXe siècle* (Parijs 1999) 239-244 (over de relatie tussen lokale katholieke volksfeesten en bedevaarten en de wielersport).

⁶⁹ Roosjen, 'Geografie van de wielersport', 45, 48, 50; volgens sportjournalist Ron Couwenhoven, *De pioniers van de wielersport* (Baarn 2006) was dit een kwestie van diffusie vanuit het naburige Vlaanderen.

Agt die zich als premier uitdrukkelijk presenteerde als (praktiserend) wielierliefhebber. Maar een sociale en culturele geschiedenis van het Nederlandse wielrennen waarin ook de factor ‘verzuiling’ een rol krijgt, moet nog worden geschreven; voor een historische studie van lokale fietsclubs zoals die in het buitenland op gang is gekomen, ontbreekt het niet aan bronnen, maar tot nog toe wel aan belangstelling van de kant van academische onderzoekers.⁷⁰

5. Sociaal-culturele geschiedenis: fiets en modernisering

In de recente buitenlandse historiografie over het wielrennen ligt de nadruk op de sociale, culturele en politieke aspecten van de sport in de moderniserende samenleving. Eenzelfde sociaal-culturele benadering is kenmerkend voor tal van recente en ook enkele oudere buitenlandse historische studies over het fietsen.⁷¹ De overgang tussen sportgeschiedenis en algemene rijwielgeschiedenis is hier vloeiend, omdat vooral vóór 1890 het fietsen overwegend als een sportieve activiteit werd opgevat, ook als daarbij geen sprake was van een wedstrijdement.⁷²

In de sociaal-culturele geschiedschrijving staat de fiets als product en instrument van sociale vernieuwing in de decennia rond 1900 centraal. Het rijwiel krijgt daarbij een hoofdrol in de ‘ride to modernity’, zoals de Canadese onderzoeker Glen Norcliffe zijn studie over de introductie van de fiets in Canada heeft genoemd.⁷³ De onder deze algemene noemer behandelde thematiek is zeer gevarieerd en reikt van de rol van de fiets als ‘paard van de democratie’ en vervoermiddel van de massa’s⁷⁴, tot de fiets als ‘object van moderniteit’, lievelingsvoorwerp van dadaïsten, surrealisten en andere avantgardisten en vroeg voorbeeld van zowel modernistische *Leichtbaukonstruktion* als van een moderne ‘esthetiek van het efemere’.⁷⁵

⁷⁰ Zie onder andere N. van Zutphen, ‘Sociale geschiedenis van het fietsen in Leuven, 1880-1900’, *Arca Lovaniensis artes atque historiae reserans documenta. Jaarboek 8* (Leuven 1981) 11-257, aldaar 165-194; L. Bowerman, ‘Clubs – Their Part in the Study of Cycle and Cycling History’, *Cycle History* 5 (1994) 133-138; A. Poyer, *Les premiers temps des veloce-clubs. Apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914* (Parijs 2003); G. Norcliffe, ‘Associations, Modernity and the Insider-Citizens of a Victorian Highwheel Bicycle Club’, *Journal of Historical Sociology* 19 (2006) 121-150; N. Stellner, *Radfahrervereine in der bayerischen Provinz, Raum Mühldorf/Altötting 1882-1994* (Regensburg 2000). Volgens Ebert, ‘Cycling towards the Nation’, noot 10, bevindt zich veel archiefmateriaal over lokale fietsclubs in het ANWB-archief in ’s-Gravenhage.

⁷¹ Zie bijvoorbeeld Sidney H. Aronson, ‘The Sociology of the Bicycle’, *Social Forces* 30 (1952) 305-312 en R.A. Smith, *A Social History of the Bicycle. Its Early Life and Times in America* (New York 1972).

⁷² Zie Rabenstein, *Rad sport und Gesellschaft*, 6-7; Ebert, ‘Zwischen Radreiten und Kraftmaschine’.

⁷³ G. Norcliffe, *The Ride to Modernity. The Bicycle in Canada, 1869-1900* (Toronto etc. 2001).

⁷⁴ Voor arbeiders en de fiets, zie onder andere Rabenstein, *Rad sport und Gesellschaft*, 178-198; Pivato, ‘Bicycle as a Political Symbol’, 177-181; R. Beduhn en J. Klocksin (eds.), *Rad-Kultur-Bewegung. 100 Jahre rund um’s Rad. Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität* (Essen 1995).

De eerste, burgerlijke fietsers profileerden zich met een vooruitstrevende levenshouding en ze prezen het rijwiel aan als een staaltje van technische innovatie en als een 'vrijheidsmachine'.⁷⁶ De associatie met het vooruitgangdenken maakte het rijwiel zelfs al in de tijd van de vélocipède en hoge bi meer dan louter een speeltje of 'avonturenmachine' waarmee jonge mannen hun viriliteit demonstreerden, zoals onder anderen Bijker suggereerde. Het rijwiel maakte individuele mobiliteit met een tot dan toe ongekennde snelheid mogelijk en bracht daarmee een nieuwe beleving van tijd en ruimte met zich mee. Het meest frappant komt dit naar voren in het opmerkelijk hoge aantal 'monster-tochten' en wereldreizen dat nog vóór 1900 per fiets werd ondernomen, zelfs al in de tijd van de hoge bi. Westerse fietsers exploreerden niet pas in de late twintigste eeuw de binnenlanden van Azië, Afrika, Australië of Amerika, maar deden dat al in het hoogtij van globalisering rond 1900.⁷⁷

Het fietsen weerspiegelde en bevorderde een nieuwe lichaamsbeleving, zoals verschillende buitenlandse studies laten zien. De eerste fietsers ervoeren het rijwiel niet alleen als een instrument van bevrijding en horizonverbreding, maar ook als de perfecte symbiose van mens en machine. In tegenstelling tot de trein, waarbij het individu zich moest schikken naar het spoorwegsysteem, waren fietsers heer en meester over zichzelf en hun 'machine': zij waren tegelijkertijd bestuurder, motor en passagier. Onder invloed van de thermodynamica, de fysiologie van de arbeid en het idee van het menselijk lichaam als een motor kreeg de fiets status als een bijzonder efficiënte machine om menselijke energie in beweging om te zetten. Fietsen zou niet alleen energie kosten, maar ook weer nieuwe vitaliteit genereren en zo een ideale therapie vormen tegen zenuwkwalen, in het bijzonder de moderne 'beschavingsziekte' neurasthenie. In de medische discussie over de voor- en nadelen van het fietsen ontstond het beeld van de tweewieler als trainings- en compensatiemachine voor het snelle moderne leven. Op de fiets kon de burger het ideaal van 'rust in beweging' realiseren en ervoer hij zichzelf in lichamelijk en geestelijk opzicht, in de woorden van Anne-Katrin Ebert, als een 'Meister der Moderne'.⁷⁸

⁷⁵ Zie bijvoorbeeld N. Besse (ed.), *The Velocipede as Object of Modernity* (Saint-Étienne 2008); J. Krausse, 'Versuch, auf's Fahrrad zu kommen. Zur Technik und Ästhetik der Velo-Evolution', in: H.J. Neyer (ed.), *Zwischen Fahrrad und Fließband. Absolut modern sein. Culture technique in Frankreich 1889-1937* (Berlijn 1986) 59-74; E. Schenkel, *Cyclomanie. Das Fahrrad und die Literatur* (Eggingen 2009); en de bijdragen van K. Riha en M. Pöttsch in: Jansing, *Gegenwind*, 10-33 en 91-98. De meest uitgebreide verzameling 'fietskunst', voorzien van een korte inleiding door E. Langui, is overigens te vinden in een Nederlandse publicatie: Berlage, *De fiets*, 95-193.

⁷⁶ J. Pinkerton, 'Who Put the Working Man on a Bicycle?', *Cycle History* 8 (1997) 101-106, hier 101.

⁷⁷ Zie Rabenstein, *Radsport und Gesellschaft*, 10-102 en de chronologische lijst van (Engelstalige) reisverslagen gepubliceerd door de Amerikaanse historicus D.R. Jamieson, 'Bicycle Travel and Touring Resources', online beschikbaar via <http://personal.ashland.edu/djamieso/>

⁷⁸ Ebert, 'Zwischen Radreiten und Kraftmaschine'; Radkau, 'Das Fahrrad in den Technikvisionen', 14-28; Thompson, 'Corps, Sexe et Bicyclette'.

De met het fietsen geassocieerde waarden als vooruitstrevendheid, beweeglijkheid, horizonverbreding, individuele vrijheid en zelfbeschikking maakten de tweewieler rond 1900 tot een aantrekkelijk vervoermiddel van zich emanciperende burgerlijke vrouwen. De betekenis van de fiets voor de vrouwenemancipatie is vanaf het begin onderwerp van veel discussie en vervolgens van veel historisch onderzoek geweest. Een veel geciteerde uitspraak is de bewering van de Amerikaanse feministe Susan B. Anthony uit 1896 dat 'cycling [...] has done more to emancipate women than anything else in the world'.⁷⁹ Door de toegenomen fysieke mobiliteit zou de fiets de uithuizigheid, vrijheid en zelfstandigheid van de vrouw aanmerkelijk hebben vergroot en haar sociale isolement hebben doorbroken. Ook zou het nieuwe vervoermiddel ertoe hebben bijgedragen dat zij zich kon bevrijden van knellende kledingvoorschriften, dat haar gezondheid verbeterde en dat de omgangsvormen, met name tussen de seksen, informeler werden. In recent onderzoek wordt de bijdrage van de fiets aan de emancipatie van de vrouw echter genuanceerd. Zo komt naar voren dat vrouwen onder sterke druk stonden om een specifieke vrouwelijke stijl van fietsen te ontwikkelen, die beantwoordde aan burgerlijke fatsoensnormen. Het fietsen door vrouwen doorbrak slechts in beperkte mate het heersende sekserolpatroon en werd vaak aan bestaande normatieve opvattingen over vrouwelijk gedrag aangepast.⁸⁰

Ook in Nederland is de geschiedenis van het fietsen vanuit het genderperspectief bestudeerd. Zo wijdde de historica Jacoba Steendijk-Kuypers in haar studie over sportbeoefening door vrouwen in de jaren 1880-1928 een hoofdstuk aan het fietsen en schreef Annemarie Opmeer in opdracht van de Fietsersbond een doctoraalscriptie over het fietsen door vrouwen in de periode vanaf het eind van de negentiende eeuw tot 1940.⁸¹ Uit beide genuanceerde studies komt naar voren dat fietsende vrouwen in Nederland geleidelijk aan

⁷⁹ Geciteerd in Dodge, *The Bicycle*, 130; een reeks andere contemporaine uitspraken met dezelfde strekking is te vinden bij D. Bleckmann, *Wehe wenn sie losgelassen! Über die Anfänge des Frauenradfahrens in Deutschland* (Gera-Leipzig 1999) 140-144.

⁸⁰ Zie behalve Bleckmann, *Wehe wenn sie losgelassen*, onder andere: P. Marks, *Bicycles, Bangs, and Bloomers. The New Woman in the Popular Press* (Lexington, KY 1990) met name 175-203; E. Gruber Garvey, *The Adman in the Parlor. Magazines and the Gendering of Consumer Culture, 1880s to 1910s* (New York 1996) met name 106-134; B. Edwards, 'The Cycling New Woman. The Representation of the Cycling New Woman in the English Popular Press 1895-1897', *Cycle History* 8 (1997) 67-74; C. Simpson, 'Capitalising on Curiosity. Women's Professional Cycling in the late 19th Century', in: Cox, Horton en Rosen, *Cycling and Society*, 47-65; P.G. Mackintosh en G. Norcliffe, 'Men, Women and the Bicycle. Gender and Social Geography of Cycling in the late 19th Century', in: *ibidem*, 153-177.

⁸¹ A. Opmeer, '"Wat men ook zegt, zij fietsen toch". De betekenis van de fiets op het gebied van sport, vervoer, recreatie en emancipatie voor de Nederlandse vrouw tot 1940' (Doctoraalscriptie Utrecht 2004); J. Steendijk-Kuypers, *Vrouwen-beweging. Medische en culturele aspecten van vrouwen in de sport, gezien in het kader van de sporthistorie (1880-1928)* (Rotterdam 1999) met name 175-213; idem, 'Freedom on the Bicycle: Women's Choice', *Cycle History* 10 (1999) 127-132; idem, 'De entree van vrouwen in de sportwereld', in: Van Buuren en Mol, *In het spoor van de sport*, 80-107. Steendijk-Kuypers publiceerde ook verschillende

geaccepteerd raakten omdat zij hun fietsstijl aanpasten aan de vigerende normen omtrent vrouwelijkheid. Zo distantieerden zij zich doorgaans van het beeld waartoe fietsende vrouwen in het buitenland soms aanleiding gaven. Met name in Frankrijk en Engeland trokken sommige wielrijdsters veel aandacht omdat zij met hun vrijgevochten houding en hun gedurfde kledij als *bloomers* en broekrokken de goegemeente shockeerden. Over het algemeen deden Nederlandse wielrijdsters er alles aan om dergelijke ophef te voorkomen en betrachtten zij voorzichtigheid en gematigdheid. Opmeer stelt dan ook dat de maatschappelijke aanvaarding van het fietsen door vrouwen plaatsvond binnen de kaders van 'een nieuwe, aangepaste vorm van vrouwelijkheid met eigen grenzen'.⁸²

Steendijk-Kuypers en Opmeer hebben nauwelijks aanwijzingen kunnen vinden dat er in Nederland een direct verband bestond tussen het feminisme en het fietsen. Het fietsen door vrouwen kreeg weliswaar de nodige aandacht in feministische kringen – zo werd op de Nationale Tentoonstelling van Vrouwenarbeid in 1898 gewezen op het nut van de fiets als praktisch vervoermiddel – maar de vrouwenbeweging zette het rijwiel niet expliciet in ten behoeve van de emancipatie. Het kiesrecht en het recht op betaalde arbeid hadden prioriteit boven vrije en zelfstandige mobiliteit. Als feministen de fiets al met bevrijding in verband brachten, dan ging het in de eerste plaats om de verruiming van de kledingconventies en niet zozeer om de vergrote bewegingsvrijheid. Binnen de vrouwenbeweging bestond nogal wat weerstand tegen sportbeoefening door vrouwen in het algemeen en wielrennen in het bijzonder. Weliswaar waren enkele bekende feministen, zoals Aletta Jacobs, hartstochtelijke fietsers, maar dat wil nog niet zeggen dat er sprake was van een causaal verband tussen het streven naar gelijke rechten voor vrouwen en deze vrijetijdsbesteding.⁸³ De associatie van vrouwen op de tweewieler met feminisme en daarmee verbonden de gevreesde vermannelijking van vrouwen, was wellicht eerder een kwestie van beeldvorming, die met name werd gevoed door tegenstanders van vrouwenemancipatie, en de al dan niet satirische wijze waarop de media dit beeld uitvergrooten.⁸⁴

Behalve dat in recente literatuur vanuit een sociaal-cultureel perspectief aandacht wordt besteed aan de associatie van de fiets met het vooruitgangdenken, met een nieuwe lichaamscultuur, en met de vrouwenemancipatie rond 1900, bestuderen onderzoekers ook de rol van de fiets in het ontstaan van het massatoerisme en, in verband daarmee, de bijdrage van de fiets aan de veranderende relatie tussen stad en platteland en de vorming van de nationale eenheid en identiteit. Het fietsen was niet alleen een product van de moderne tijden, maar werd (en wordt) ook ingezet om de vermeende schadelijke en

artikelen in het tijdschrift *De oude fiets*. Er zijn overigens nog enkele doctoraalscripties over het thema geschreven.

⁸² Opmeer, "Wat men ook zegt", 54.

⁸³ Zie M. Bosch, 'Parallele levens op de fiets. Het (wielrijders)verbond van Aletta Jacobs en Carel Gerritsen', in: C. van Eijl (ed.), *Parallele levens. Jaarboek vrouwengeschiedenis* 18 (Amsterdam 1998) 59-78.

⁸⁴ Edwards, 'The Cycling New Woman', 69.

ongezonde kanten daarvan tegen te gaan. De fiets bood aan burgers met voldoende tijd, energie en geld – en later ook aan steeds meer arbeiders – de mogelijkheid om (tijdelijk) te ontsnappen aan de stedelijke drukte, de vervuilende en lawaaiige industrie en de monotone en in toenemende mate zittende routine van de dagelijkse (kantoor)arbeid.⁸⁵ Het rijwiel maakte grotere woon-werkafstanden mogelijk en droeg bij aan het begin van de suburbanisering. Burgerlijke fietstoeristen verheerlijkten de puurheid van de natuur en de eenvoud van het plattelandsleven, maar stelden daarbij vaak wel prijs op een zekere voorspelbaarheid, veiligheid – plattelanders reageerden soms vijandig op fietsende vreemdelingen – en stedelijke gemakken. Als gevolg van de verspreiding van faciliteiten als hotels, pensions, (jeugd)herbergen, uitspanningen, informatiepunten en herstelwerkplaatsen langs geliefde routes ontstonden ‘urbane corridors’ op het platteland.⁸⁶ Ondanks de verheerlijking van de onbedorven ‘natuurlijkheid’ van het platteland droeg het fietsen op deze manier bij aan de verstedelijking ervan.

Het fietstoerisme versterkte ook de nationale eenheid en identiteit, zoals verschillende auteurs hebben laten zien.⁸⁷ Verenigingen als de ANWB en zijn tussen 1878 en 1894 opgerichte Engelse, Amerikaanse, Franse en Italiaanse zusterverenigingen verbonden het fietsen met bepaalde nationalistische en burgerlijke beschavingsidealen. Als belangenorganisaties voor fietstoeristen propageerden zij de ontdekking van de regionale landschappen, het vermeende onbedorven platteland en het nationale cultuurgood. De door het toerfietsen teweeggebrachte overbrugging van de kloof tussen stad en platteland en tussen verschillende regio’s versterkte de nationale eenwording. Daarnaast droegen de eerste fietsorganisaties bepaalde burgerlijke nationale beschavings- en burgerschapsidealen uit, waarbij het draaide om een evenwicht tussen individuele vrijheid, zelfbeheersing en sociale verantwoordelijkheid. Dat laatste kwam bijvoorbeeld tot uitdrukking in de pleidooien voor gestandaardiseerde en uniforme verkeersregels op nationale schaal, waarbij fietsers als fatsoenlijke en gelijkberechtigde verkeersdeelnemers werden voorgesteld.

Voor Nederland heeft Henk te Velde in zijn dissertatie uit 1992 gewezen op de grote betekenis van de ANWB, die zich na 1900 herprofileerde als ‘toeristenbond voor Nederland’, voor de ontwikkeling van het liberale en culturele nationalisme.⁸⁸ Zijn aanzet werd opgepikt door de Duitse historica

⁸⁵ Zie R. Holt, ‘The Bicycle, the Bourgeoisie and the Discovery of Rural France, 1880-1914’, *International Journal of the History of Sport* 2 (1985) 127-139; Bertho-Lavenir, *La Roue et le stylo*.

⁸⁶ Zie G.A. Tobin, ‘The Bicycle Boom of the 1890s. The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist’, *Journal of Popular Culture* 7 (1974) 838-849.

⁸⁷ Zie onder andere Bertho-Lavenir, ‘L’échappée belle’, in: idem en Vallet, *La bicyclette*, 117-129; idem, *La Roue et le stylo*, 102-103, 130; R.J.B. Bosworth, ‘The Touring Club Italiano and the Nationalisation of the Italian Bourgeoisie’, *European History Quarterly* 27 (1997) 371-410; Gaboriau, ‘The Tour de France’, 57-78; David Rubinstein, ‘Cycling in the 1890s’, *Victorian Studies* 21 (1977) 47-71; Rabenstein, *Radsport und Gesellschaft*, 200-223.

⁸⁸ Henk te Velde, *Gemeenschapszin en plichtsbef. Liberalisme en nationalisme in Nederland, 1870-1918* (s-Gravenhage 1992) 207-212.

Anne-Katrin Ebert, die onlangs in Bielefeld promoveerde op een nog ongepubliceerde studie naar de geschiedenis van het fietsen in de periode 1870 en 1940 in Duitsland en Nederland, waarin voor Nederland de ANWB centraal staat.⁸⁹ Naar aanleiding van haar vergelijkende onderzoek zijn een drietal artikelen verschenen, waarvan twee tot de interessantste studies behoren die er over de Nederlandse fietscultuur zijn gepubliceerd.⁹⁰ Ebert biedt een verrassende verklaring voor de status van Nederland als fietsland bij uitstek. De *common sense* opvatting luidt dat Nederland een fietsland is vanwege het hoge aantal fietsen en fietsers, dat in de hand zou zijn gewerkt door gunstige geografische en ruimtelijke omstandigheden: het nagenoeg ontbreken van hoogteverschillen, de korte afstanden en de hoge mate van verstedelijking. Ebert verschuift het accent naar een sociaal-culturele verklaring: 'Het grote succes van de fiets in Nederland kan minstens ten dele verklaard worden door de specifieke wijze waarop de fiets geconstrueerd en opgevat werd als promotor van de Nederlandse identiteit'.⁹¹

Ebert wijst er op dat Nederland al tijdens het interbellum door Nederlanders en buitenlanders als fietsland bij uitstek werd beschouwd, hoewel er toen in meer Europese landen sprake was van een massaal gebruik van de fiets.⁹² Vooral de liberaal en nationaal gezinde burgers die de dienst uitmaakten in de ANWB zouden deze koppeling van fietsen en nationale identiteit tot stand hebben gebracht. In publieke uitingen en manifestaties verbond de ANWB fietsen voortdurend met 'traditionele' Nederlandse deugden, zoals onafhankelijkheid, zelfbeheersing en evenwichtigheid. Ook associeerde de bond de fiets welbewust met het vaderlandse verleden en met de verbondenheid tussen de diverse regio's, onder andere door de grote fietsparade die de ANWB organiseerde ter gelegenheid van de inhuldiging van koningin Wilhelmina in 1898, waarbij de wielrijders gehuld waren in historische en regionale kostuums. De latere publiciteit rond onze fietsende vorstinnen sloot aan bij een reeds wijd verbreide opvatting van de fiets als typisch voor de Nederlandse identiteit. De ANWB droeg verder bij aan dit beeld door de belangrijke rol die de vereniging speelde bij de aanleg van een groot aantal, vaak vrijliggende fietspaden, waarmee Nederland al in het interbellum opviel in het buitenland.⁹³

⁸⁹ A.-K. Ebert, 'Ein Ding der Nation? Das Fahrrad in Deutschland und den Niederlanden, 1880-1940. Eine vergleichende Konsumgeschichte' (PhD Universiteit Bielefeld 2009). De dissertatie bevat behalve een genuanceerde uitwerking van de hierna genoemde thema's ook enkele nieuwe bijdragen, met name over vrouwen en de fiets, over de relatie tussen ANWB en overheid bij de aanleg van fietspaden in het interbellum, over de stimulans van de Eerste Wereldoorlog voor het 'rijwielnationalisme' van de ANWB, alsmede nadere gegevens over de toenemende productie en 'consumptie' van fietsen (onder andere door leger en overheid) na 1900.

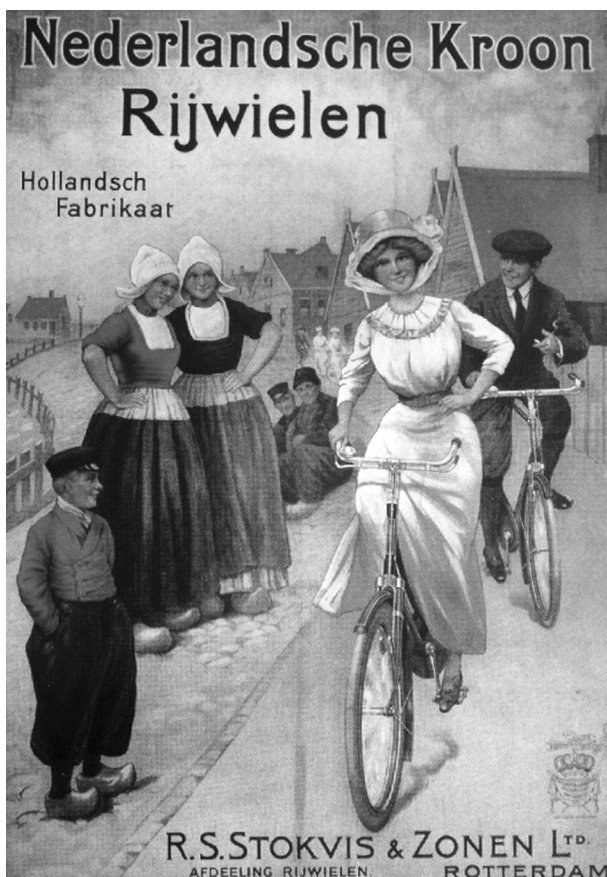
⁹⁰ Ebert, 'Cycling towards the Nation'; idem, 'Het paard der democratie'; Ebert, 'Zwischen Radreiten und Kraftmaschine', gaat uitsluitend over Duitsland.

⁹¹ Ebert, 'Cycling towards the Nation', 364.

⁹² *Ibidem*, 348.

⁹³ Ebert, 'Ding der Nation', 349-379.

Affiche voor *Nederlandsche Kroon Rijwielen* (datering onbekend). Bron: J. McGurn, *On your Bicycle. An Illustrated History of Cycling* (New York 1999) 107.



De liberaal-burgerlijke ANWB verdedigde de fiets na enige aarzeling als het ‘paard der democratie’, een vervoermiddel dat voor alle kringen van de bevolking vooruitgang zou brengen. Terwijl in Duitsland eerst burgers en later arbeiders de fiets inzetten als instrument van (radicale) politieke en sociale verandering, domineerde in Nederland dankzij de ANWB vooral het beeld van de fiets als vehikel van nationale eenheid en als beschavingsinstrument. De ANWB propageerde de verbreiding van de fiets onder arbeiders als middel om hen tot fatsoenlijke burgers te verheffen en in de natie te integreren.⁹⁴ Dit beschavingsoffensief van de ANWB was volgens Ebert mede een reden voor het wettelijk verbod uit 1905 op wielervedstrijden op de weg.⁹⁵ Anders dan in

⁹⁴ Ebert, ‘Het paard der democratie’, 221-226.

⁹⁵ Ebert, ‘Cycling towards the Nation’, 359-360; in haar dissertatie (213 en 249) merkt Ebert op dat de rol van de ANWB bij dit wetsartikel niet precies is na te gaan en dat daarnaast wellicht ook de ARP een belangrijke rol toegekend moet worden.

Duitsland ontwikkelde de arbeidersbeweging in Nederland geen krachtige eigen ideologische verhouding tot de fiets.⁹⁶ Het toenemend gebruik van de fiets in arbeiderskringen leidde mede daardoor in Nederland niet tot een sociale statusdaling van de fiets, zoals in Duitsland, waar burgerlijke kringen dit vervoermiddel de rug toekeerden. Aangezien de auto niet in dezelfde mate als beschavings- en volksopvoedingsmiddel opgevat kon worden, bleef de ANWB in het interbellum de belangen van de fietsers *naast* die van de automobilisten krachtig verdedigen.⁹⁷ Zo suggereert het cultuurhistorisch onderzoek van Ebert niet alleen een verklaring voor het ontbreken van een nationale wielermithologie, voor het imago van de fiets als nationaal vervoermiddel en voor zijn langdurige dominantie ten opzichte van andere transportmiddelen, maar misschien ook voor de door autohistorici gesignaleerde opmerkelijk trage verbreiding van de auto in Nederland.⁹⁸ Het onderzoek van Ebert roept ook de vraag op of de populariteit van de fiets en de specifieke stijl van het fietsen in Nederland iets te maken hebben met de relatief egalitaire sociale verhoudingen en de cultivering van burgerlijke fatsoensnormen hier.

6. Conclusie

Wie de balans opmaakt van de fietshistoriografie in Nederland en het buitenland, kan niet anders dan constateren dat de internationale opleving van het historisch onderzoek naar het fietsen vrijwel onopgemerkt voorbij is gegaan aan Nederlandse historici. Afgezien van het cultuurhistorisch werk van de Duitse Anne-Katrin Ebert en de techniek-sociologische studies van Bijker, is het academisch onderzoek naar de Nederlandse fietsgeschiedenis beperkt gebleven tot het incidentele transporthistorisch onderzoek van Bruhèze en Veraart en de genderhistorische bijdragen van Steendijk-Kuypers en Opmeer. De overige publicaties over de Nederlandse fietsgeschiedenis geven zelden blijk van kennis van het elders gepubliceerde academisch onderzoek en zijn vaak anekdotisch en populariserend van karakter. Anders dan in veel andere westerse landen, zijn er in Nederland tot nog toe geen professionele onderzoekers geweest die de fietsgeschiedenis tot hun voornaamste studieterrain hebben gemaakt. Er is geen enkele gedegen lokaal-historische studie, zoals die bijvoorbeeld exemplarisch voor Leuven is uitgevoerd.⁹⁹ Op het terrein van de economische en bedrijfsgeschiedenis en dat van de sportgeschiedenis is geen substantieel onderzoek verricht dat zich kan meten met internationale publicaties. Een grondige geschiedenis van de geografische en sociale diffusie van de fiets in Nederland ontbreekt. Op het terrein van de transport- en mobiliteitsgeschiedenis is er meer onderzoek gedaan naar de auto en ander gemotoriseerd vervoer dan naar de fiets. De geschiedenis van het fietstoerisme, die in het buitenland opgang maakt, is in Nederland – met uitzondering van de rol van de ANWB – onontgonnen terrein. Onderzoek

⁹⁶ Ebert, 'Het paard der democratie', 226-234; Ebert, 'Cycling towards the Nation', 359.

⁹⁷ Ebert, 'Cycling towards the Nation', 361-362.

⁹⁸ Zie met name Van der Vinne, *De trage verbreiding van de auto in Nederland*.

⁹⁹ Van Zutphen, 'Sociale geschiedenis van het fietsen in Leuven'.

naar de beeldvorming rond de fiets in bijvoorbeeld affiches en advertenties of in letterkunde en populaire cultuur ontbreekt. Andere verwaarloosde gebieden zijn de introductie van draisine en vélocipède, de geschiedenis van lokale fietsverenigingen vanaf de negentiende eeuw en de opkomst van het fietsactivisme sinds Provo.

Er zijn verschillende verklaringen voor de geringe academische belangstelling in Nederland voor de fietsgeschiedenis. Nederland kan zich anders dan Duitsland, Frankrijk en Engeland niet beroemen op uitvinders of uitvindingen die aanleiding kunnen geven tot herdenkingen of een geschiedschrijving van de fiets. De zwakke industriële traditie heeft ertoe geleid dat in Nederland geen grote industrie- en techniek musea zijn ontstaan, die in andere landen het fietshistorisch onderzoek hebben gestimuleerd. De door anderen geconstateerde achterstand van de academische sportgeschiedenis in Nederland treft ook de nationale wielergeschiedenis. Terwijl buitenlandse academici zich zowel wetenschappelijk als politiek-ideologisch profileren met onderzoek naar de fiets en het fietsen, maakt zijn alledaagsheid het rijwiel voor Nederlandse intellectuelen tot een *non-issue*. Zijn praktische waarde als vervoermiddel hoeft in Nederland niet met historische voorbeelden (en evenmin met politiek-ideologische argumenten) te worden verdedigd. Typerend voor de pragmatische Nederlandse houding ten aanzien van het fietsen is dat het onderzoek naar het fietsen hier gedomineerd wordt door ingenieurs en mobiliteitsdeskundigen, die vooral geïnteresseerd zijn in technische en infrastructurele problemen en oplossingen, en weinig belangstelling tonen voor de culturele betekenisgeving en de beleving ervan.

Overigens reikt de buitenlandse literatuur niet alleen nieuwe onderzoeksvragen aan voor Nederlands onderzoek, maar laat zij zelf ook vragen open. Afgezien van enkele studies naar de vroegste geschiedenis van de fiets in de tijd van draisine en vélocipède, behandelt het merendeel van de internationale publicaties de periode rond 1900. De fietsgeschiedenis in het interbellum is al veel minder goed onderzocht en dat geldt nog sterker voor de tweede helft van de twintigste eeuw. Eén reden daarvoor is dat de twintigste-eeuwse geschiedenis zich moeilijker leent voor het moderniseringsperspectief dat in de buitenlandse literatuur prominent aanwezig is. In de loop van de vorige eeuw gingen de gemotoriseerde verkeersmiddelen, vooral de auto, immers de moderniteit in het vervoer belichamen. De vraag naar de relatie tussen de opkomst van de fiets en de auto wordt echter verschillend beantwoord. Baande de fiets de weg voor de auto, zowel wat betreft productie en techniek als gebruik en beeldvorming? Veel historici die een verband leggen tussen fiets en moderniteit doen dat tegen de achtergrond van de snelle opmars van het gemotoriseerde verkeer in landen als de Verenigde Staten en Duitsland. Of er sprake is van een intrinsieke continuïteit is echter de vraag, zoals de Nederlandse mobiliteitsgeschiedenis in de twintigste eeuw misschien wel bij uitstek laat zien. Juist hier wordt duidelijk dat er niet simpelweg sprake was van een aflossing van de fiets door de auto.

Historisch onderzoek naar de fiets en het fietsen in Nederland is al met al om verschillende redenen interessant. Zoals studies over het buitenland en ook het werk van Ebert demonstreren, levert de geschiedenis van het fietsen in de

eerste plaats een substantiële en rijk geschakeerde bijdrage aan de kennis van de modernisering van Nederland in de afgelopen anderhalve eeuw, of het nu gaat om de geschiedenis van urbanisatie, nationaal bewustzijn, mobiliteit, milieubewustzijn, toerisme of emancipatie. Bovendien biedt juist de Nederlandse casus een interessant perspectief op de historische ontwikkeling van de verhouding tussen fiets- en autoverkeer, dat nader onderzoek verdient. En tenslotte belicht de geschiedenis van ‘ons populairste vervoermiddel’ een onderscheidend kenmerk van zowel de moderne Nederlandse cultuur als van het Nederlandse verkeersbeleid dat internationaal de aandacht trekt.

Dr. Manuel Stoffers is als universitair docent geschiedenis werkzaam bij de Faculteit der Cultuur- en Maatschappijwetenschappen van de Universiteit Maastricht. In 2007 promoveerde hij op *Het nerveuze tijdperk en zijn historici*, een studie naar de opkomst van mentaliteitshistorische thema's en benaderingen in de Duitse historische vakwetenschap tussen 1889 en 1915. Begin 2009 trad hij toe tot de *Science, technology and society*-onderzoeksgroep onder leiding van Prof. dr. Wiebe Bijker (UM). Email: m.stoffers@maastrichtuniversity.nl.

Dr. Harry Oosterhuis is werkzaam als universitair docent geschiedenis bij de Faculteit der Cultuur- en Maatschappijwetenschappen van de Universiteit Maastricht. Tussen 1999 en 2007 was hij samen met Prof. dr. M. Gijswijt-Hofstra (UvA) projectleider van ‘De gestoorde psyche’, een NWO-onderzoeksproject dat zij afsloten met het driedelige handboek *Verward van geest en ander ongerief. Psychiatrie en geestelijke gezondheidszorg in Nederland (1870-2005)* (Houten 2008). Email: harry.oosterhuis@maastrichtuniversity.nl.

Geschiedenis – Herinnering – Identiteit

De historici en het Nationaal Historisch Museum

NIEK VAN SAS

History – Memory – Identity. The Historians and the National Historical Museum

Dutch professional historians have so far played a relatively minor role in the planning process of the new National Historical Museum (NMH), leaving the field largely to museologists. Though this reticence is historically understandable, it is nonetheless to be regretted. Historians should avail themselves of this opportunity to present the results of several decades of fruitful research into Dutch history in this novel setting. The NHM project is part of an international trend among similar museums, such as the new Deutsches Historisches Museum in Berlin. This, however, is seen to be a rather bland compromise. For its part, the concept of Five Worlds which was proposed by the NHM directors seems to be void of any sense of time and chronology. As has been suggested here, this new presentation of Dutch history should be mainly along chronological lines, making good use of authentic objects and their undeniable magic. It should also attempt to counter the present climate of historical disorientation and indeed chronophobia.

Je zou er haast moedeloos van worden. Zijn er eindelijk allerlei keuzes gemaakt en beslissingen genomen, is er maandenlang in het projectlab gediscussieerd over het hoe en wat van het NHM, hebben de nieuwe directeuren een ferme voorzet gegeven, en dan begint het gekrakeel weer van voren af aan met het onverkwikkelijke debat over de parkeerplaatsen – om het maar even zo samen te vatten – over water en bos, de Batavieren die de Rijn komen afzakken en de Slag bij Arnhem. De Kamer moet eraan te pas komen, de minister neemt de regie in handen. Verwarring alom. Intussen wrijven degenen die het Museum toch al niet zagen zitten, of die het liever in Den Haag of Amsterdam hadden gezien, zich in de handen. Nieuwe chaos, nieuwe kansen. En in de samenleving blijft een geur hangen van: Nationaal Historisch Museum? Foute boel! Dat lijkt mij heel schadelijk voor het vak geschiedenis, ook al kunnen de historici hier zelf weinig aan doen.¹

¹ Het politieke debat van mei-juni 2009 over de vestigingsplaats van het NHM naast het Openluchtmuseum dan wel bij de John Frostbrug in Arnhem maskeerde allerlei achterliggende kwesties, bijvoorbeeld de vraag of de directeuren er een ‘postmoderne hutspot’ van maakten. Voor de buitenstaander viel op dat de directie (gedekt door de Raad van Toezicht en minister Plasterk) zich in korte tijd had verwijderd van de oorspronkelijke opzet en randvoorwaarden van het NHM. Het was dan ook niet onbegrijpelijk dat de Tweede Kamer, die immers met de motie Verhagen-Marijnissen uit juni 2006 zelf het initiatief tot oprichting had genomen, aan die opzet en (politieke) lading van het project herinnerde.