

Fietzersbond magazine



P708377 Afgiftekantoor Gent X | Ledenmagazine van de Fietzersbond

Driemaandelijks tijdschrift nr. 85 maart - mei 2016

Hoe ruimtelijke ordening ons doet fietsen



Cyclist Bolsheviek,
fietsers en openbare
ruimte 1890-1940



Comfortabel,
veilig en ... leuk



► Brussel jaren 1920: gemotoriseerd verkeer domineert

Cyclist Bolsheviek

Fietsers en openbare ruimte 1890-1940

Het was niet gemakkelijk om een jongedame van betere stand te zijn in het België van de jaren 1890. Oh zeker, je had thuis rijk gedekte tafels, een kleerkast vol zwierige plooirokken en een koets om naar de zondagsmis te rijden. Maar je leefde in een gouden kooi. Deftige juffrouwen liepen niet op straat om de stad te verkennen en trokken zeker niet op met de jongens. En er was altijd die strenge rimpelige gouvernante om toezicht te houden.

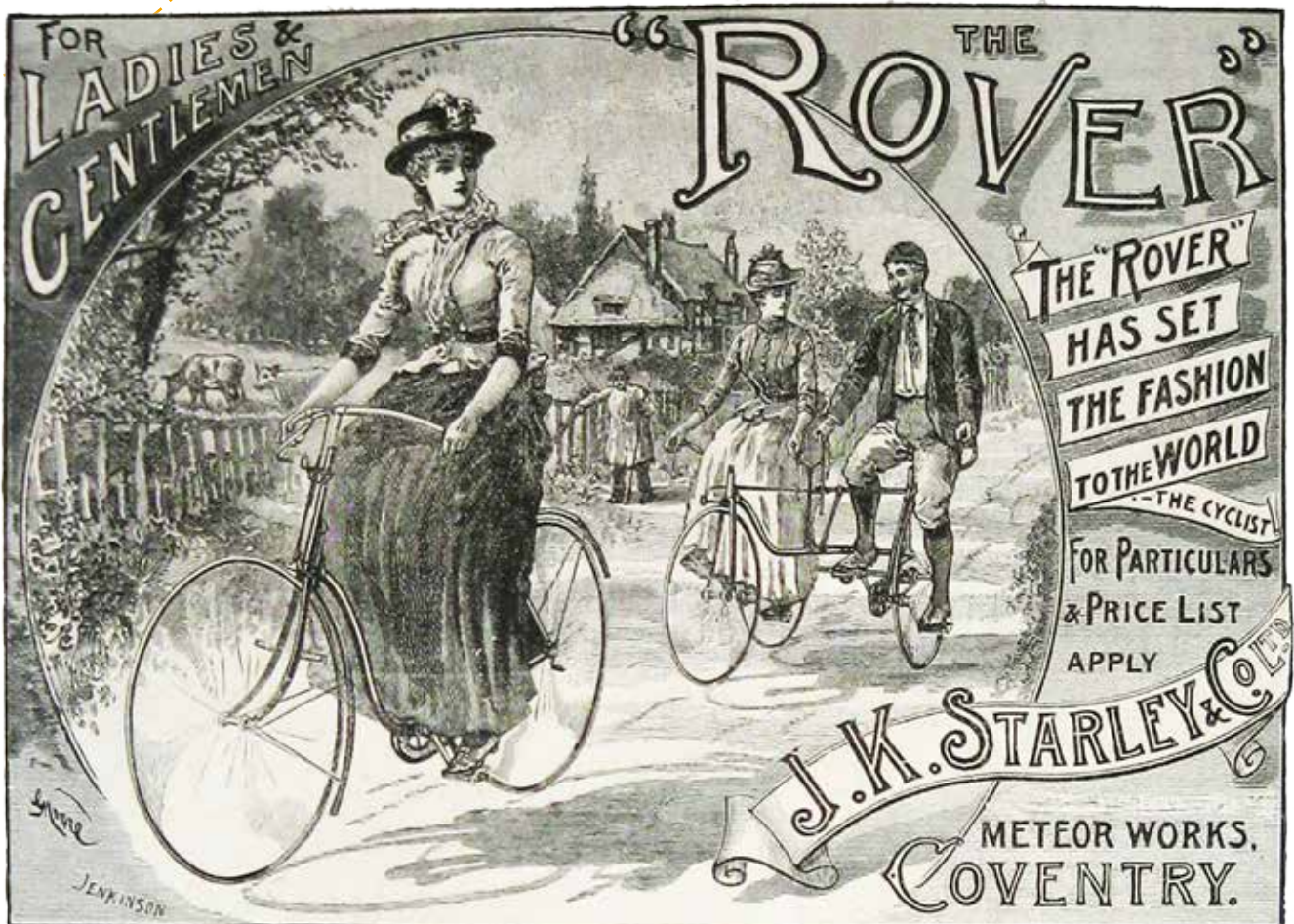
OPKOMST VAN HET CYCLISME

En dan kwam er iets nieuws, uit Engeland en ze noemden het een 'safety bicycle'. De fietsen die je al heel je leven kende, waren monsterlijke tuigen met metershoog voorwiel. Je moest al een acrobaat zijn om daarmee te rijden. De jongens die daarmee hun wedstrijden reden, waren echte 'daredevils'. Maar dan was er dus plots iets beters: kleinere fietsen met een laag zadel in het midden, aangedreven met iets wat ze een 'ketting' noemden en voorzien van die nieuwe comfortabele rubberbanden waar ze lucht in pompten. Daar mocht je als dame wel mee gezien worden. Je kon uitstapjes maken met een groepje vriendinnen (en zonder gouvernante want die was te oud en te stijf om te fietsen) en heerlijk rondzwerven in de velden rond de stad. En de jongens reden mee.

De fiets – al gekend in België sinds de oprichting van de eerste fietsclubs in 1869 in Gent en Brussel – brak begin de jaren 1890 door. De burgerij stapte toen massaal op de fiets en het aantal

'cyclisten' steeg tot in de honderdduizenden. Dat ging niet onopgemerkt voorbij, ook al waren de 'excursies' van de cyclisten nog hoofdzakelijk recreatief van aard en was het utilitaire gebruik van de fiets iets wat pas in de jaren 1910 opkwam toen ook werkmensen (tweedehands) fietsen gingen gebruiken om te pendelen. De overheid reageerde eerder tolerant. Er kwamen weliswaar bijzondere reglementen voor de fietsers in Brussel, Antwerpen, Luik en Gent (fietsers mochten niet op voetpaden rijden en moesten een 'belleke' hebben – remmen waren niet echt nodig), maar tegelijk begon men ook met de aanleg van een netwerk van fietspaden. In 1896 lagen er in België al meer dan 800 kilometers aan spiksplinternieuwe fietspaden, meestal op basis van verharde sintel (een steenkool residu). En daarmee eindigde het niet, de voornaamste fietsersverenigingen van toen, de Wielerbond en de Touring Club¹, probeerden vanaf 1892 om een nationaal fietsersreglement aan het parlement voorgelegd te krijgen. Immers, in vele kleinere steden en dorpen was het

TEKST EN BEELD:
DONALD WEBER
HISTORICUS AMSAB-ISG
UNIVERSITEIT GENT



> Met de 'safety bike' kon iedereen de fiets op.

niet evident om met een fiets te rijden. De fietsers kregen stenen naar hun hoofd en stokken in de wielen, en moesten regelmatig peddelen voor hun leven, zelfs als ze alleen maar een onnozele kip omver hadden gereden....

BONDGENOOTSCHAP FIETS-AUTO

Vanaf 1896 kregen de fietsers de hulp van de eerste pioniers-automobilisten. Fietsers en automobilisten hadden toen nog gemeenschappelijke belangen, nog afgezien van het feit dat de meeste automobielfclubs werden opgericht door jonge burgers die hun tienerjaren in een fietsclub hadden doorgebracht. Beide waren moderne individuele transportmiddelen die nieuwe, gladdere wegen nodig hadden. Immers, zowel bij fietsers als bij automobilisten draaide het vaak om het beleven van snelheid – tot wel zestig, ja, tachtig km per uur! – snelheden die in de 19e eeuw ongehoord waren. En dus waren er ook regels

nodig, want als het moderne verkeer om snelheid zou draaien, dan hadden voetgangers geen tijd meer om tijdig uit de weg te gaan. Er waren voetpaden, wegstroken, voorrangregels, remmen, technische voorschriften, wegwijzers en verkeersborden nodig.

“Fietsers moesten regelmatig peddelen voor hun leven”

In 1899 haalde het front van fiets- en autoclubs zijn slag thuis met de eerste nationale Verkeerswet. In 1910 werden de eerste internationale verkeersborden in gebruik genomen, voornamelijk gevaarsborden om fietsers en automobilisten te verwittigen voor wegenwerken, gevaarlijke bochten en overwegen. Tegelijk werd voor autowegen geëxperimen-

teerd met asfalt als wegbedekking, een nieuwe technologie die uiteraard ook door fietsers dankbaar werd onthaald. Zo werd eind 19e en begin 20e eeuw het fundament gelegd van een modern verkeersregime en de onvermijdelijke transformatie ingezet van onze openbare ruimte. Kinderen die op straat spelen – opzij, opzij, te gevaarlijk. Boeren die hun oogsten langs de weg stapelen – nee, nee, de weg moet vrij blijven, vooruit en steeds sneller! Straten waarop en waarlangs geleefd werd, veranderden in verkeersaders, en historische pleinen werden parkeerterreinen.

¹ Beide organisaties bestaan vandaag nog steeds. De Belgische Wielerbond of Ligue vélocipédique belge (1889) is nu een vrijwel loutere sportbond geworden, en Touring of de voormalige Touring Club de Belgique (1895) verdedigt nu hoofdzakelijk de belangen van automobilisten.



CYCLIST BOLSHEVIEK

Maar het bondgenootschap tussen fietsers en automobilisten hield niet lang stand. Weldra werden de automobielen krachtiger en talrijker, en domineerden zij steeds nadrukkelijker het straatbeeld. In 1929 liet ex-wielkampioen Robert Protin een bittere aanklacht publiceren tegen praktijken waarbij fietsers letterlijk van de weg werden gereden: "Ik wil hier de aberraties signaleren van zekere motoristen die denken zich te amuseren door rakelings langs de fietser te scheren bij het passeren, kwestie van hem de daver op het lijf te jagen, zonder acht op de valpartijen die dit kan veroorzaken. En dan de inzittenden van de wagen maar lachen, gieren, brullen." Protin wees erop dat fietsers evenzeer recht hadden op het gebruik van de weg en niet zomaar plaats moesten ruimen als er auto's aankwamen.

“

*Fietzers op de baan
waren voortaan
een uitzondering*

Zo hadden de automobilisten het evenwel niet begrepen. De Automobile Club reageerde striemend en publiceerde een editoriaal in haar tijdschrift dat aan duidelijkheid niets te wensen overliet: "Er zijn op de weg zekere categorieën van gewetenlozen van wie de herhaalde zotternijen waarachtige openbare last berokkenen. Vooraan onder dezen bevinden zich de bolshevieken van de baan die men fietsers noemt."²

Het Credo van de Cyclist

Dankzij de fiets kan hij die de liefde voor de natuur voelt zich begeven naar waar zijn fantasie hem voert, zich ophouden waar het hem belijft, en de weg hernemen naar zijn goesting. En altijd in de open lucht, ademen met volle teugen, zich inspannen maar niet uitputten, zijn gezondheid versterken tegelijk met zijn geesteskrachten, zijn activiteiten verdubbelen, norse

voorbijgangers bemonkelen, verbroederen met vrolijke compagnons de route, zich oriënteren op de eigen goede luim, ver van terneerdrukkende administraties en onverschotfe bedienden, bloemen en fruit plukken, zijn lied laten weergalmen over de hagen, een kushandje en een glimlach werpen naar de mooie meisjes, zo doet de wielertoerist dat.

> Touring Club Jaarboek 1896, p. 227

En schuimbekkend, als een troll post op een hedendaagse blog, werd afgerekend met de vroegere bondgenoot: "Ze rijden met twee, drie of vieren op een rij, alsof niemand hen voorbij moet.

Als er een wagen aankomt en claxonneert, stuiven ze in alle richtingen uiteen, even dom als een bende kippen. Hun wangedrag staat in directe verhouding tot hun aantal: hoe meer in aantal, hoe geschifter! Voor hen bestaan er geen regels. Het zijn de bolshevieken van de baan."

Onschuldig was deze reactie allerminst. De Automobile Club was een machtige club met tentakels tot in de hoogste regionen van de macht. Amper vier maanden na het editoriaal verscheen al een nieuw Koninklijk Besluit in het Staatsblad, dat een historische wijziging in het verkeersreglement bevatte. Behalve de bepaling dat fietsers voortaan niet meer zonder handen of zonder voeten mochten rijden [!], dwong het besluit fietsers om de rijbaan te verlaten als er een fietspad voorhanden was. Fietsers op de weg waren voortaan een uitzondering, het was nu officieel bevestigd dat de openbare weg in de regel bestemd

was voor automobielen. Of zoals de Automobile Club het tevreden stelde in zijn blad: "Une place pour chaque chose et chaque chose à sa place!"



> Fietsen in alle denkbare varianten: plooifiets uit 1896



Lees verder:

Donald Weber (2009), "Le souci du pittoresque": Wielertoerisme en de bescherming van het landschap, 1895-1914, in Brood & Rozen, 2009/3, p. 55-81.

Donald Weber (2008), *Automobilisering en de overheid in België vóór 1940*, proefschrift Universiteit Gent (online versie: <ftp://digital.amsab.be/pubs/weber2008.pdf>)

²Voor degenen onder ons die het einde van de Eerste Wereldoorlog niet meer hebben meegemaakt, 'bolshevieken' was de naam van de communistische politieke partij waarmee Lenin in 1917 de macht greep in Rusland. Voor de Westerse burgerij in de jaren 1920 en 1930 was 'bolshevieken' een scheldwoord zoals 'nazi' vandaag voor ons.