

“Trots velo en geëmancipeerdheid”

Eddy ter Braak.

“Over 60 sollicitanten en ik daaruit gekozen, trots velo en geëmancipeerdheid”, noteerde Frederike van Uildriks in 1886 in haar dagboek. Ze had gesolliciteerd op een vacature aan de Bijzondere Middelbare School voor Meisjes aan de Herengracht te Amsterdam. Velo staat voor vélocipède, één van de benamingen voor de fiets in haar tijd.

Uit de openingszin blijkt wel, dat het destijds niet zo maar geaccepteerd werd, dat door een vrouw werd gefietst. Ze versterkte dit feit zelf nog door enige tijd later op te schrijven: *“Pogingen door den directeur vanwege het bestuur om mij de velo te doen verkoopen gedaan, afgestuit op mijn verzet tegen dwaze vooroordeelen.”*

In de tweede helft van de 19e eeuw werden er in kranten en tijdschriften hele discussies gevoerd door voor- en tegenstanders over het ‘wielrijden’ door vrouwen. Volgens de tegenstanders zou het onvrouwelijk, ongemanierd, onesthetisch en ongezonder zijn. De Leeuwarder arts dr. Tromp schreef, dat een vrouw zelfs levensgevaarlijke kwalen en ziekten aan het fietsen zou kunnen overhouden.

Om meer snelheid te krijgen zette de Engelsman Starkey een groot voorwiel in de fiets. Zo ontstond rond 1870 de hoge bi (bi van bicyclette, wat tweewieler betekent). Het balanceren op zo’n hoge fiets was niet gemakkelijk. Starkey’s eerste model was bovendien nog helemaal van hout. Later werden er ook metalen versies ontwikkeld. Omdat het wiel zo groot was, kon je er flink vaart mee maken. Daarom werden er dan ook vaak wedstrijden mee gehouden. Het zadel zat hoog boven de grond, dus je kon er behoorlijk hard mee vallen.

Langzamerhand ontstonden er naast de tweewieler talloze varianten, zoals tandems, driewielers, en kinderfietsen.

De driewieler werd al gauw een aantrekkelijk alter-



de draisine van Von Drais



afbeelding Adlerdriewieler op postzegel



eerste fiets met trappers

Om deze weerstand te kunnen begrijpen, is het belangrijk een kort overzicht te geven van de geschiedenis van de fiets en het denken over de beide seksen in de ontwikkelingstijd van de fiets.

Een stukje fietsgeschiedenis

Hoewel Leonardo da Vinci al in 1490 een fiets schetste, was het pas drie eeuwen later in 1791 de Franse graaf Sivrac, die een stel houten wielen met een dikke balk verbond en daarmee op pad ging. De Duitse baron Von Drais voegde daar in 1817 voor het eerst een stuur aan toe. Aan het voortbewegen door middel van lopen hebben de eerste fietsen hun naam vélocipède te danken. Dit wil zeggen ‘snelle voet’. Hoewel de berijder de voeten aan de grond hield, was er toch heel wat balanceerkunst en kracht nodig.

In 1861 bouwden vader en zoon Michaux voor het eerst een tweewieler met twee trappers aan de vooras.

natief voor minder avontuurlijk ingestelde mannen, vrouwen en ouderen. Doordat de eerste vélocipèdes in smederijen werden gemaakt, was er veel kracht nodig om het zware vehikel voort te bewegen. Dat gold net zo goed voor de eerste driewielers. Maar daarop kon je tenminste het evenwicht zonder problemen bewaren. In 1876 kwam James Starkey met de eerste redelijk goed te berijden driewieler.

Toen John Kemp Starley in 1885 met zijn Rover, een tweewieler met een kettingaandrijving en een frame van stalen buizen, op de ‘Stanley Bicycle Show’ verscheen, was dat een sensatie. De moderne fiets was geboren. De lage fiets met twee even grote wielen en kettingaandrijving op het achterwiel was veel lichter van gewicht, gemakkelijker te bedienen en veel veiliger. Daarom werd dit type fiets de ‘safety’ genoemd. De grootste verbetering moest echter nog komen: de toepassing van de luchtband. De vinding van John

Boyd Dunlop verving de band van massief rubber, die de fiets de onvriendelijke bijnaam 'bottenkraker' had bezorgd. Daarmee was de ontwikkeling van de fiets vrijwel voltooid.

Het gevolg was een revolutionaire explosie van het aantal fietsliefhebbers in de jaren negentig; vooral de vrouwen werden over de drempel geholpen.

Het fietsgebruik in ons land is in twee perioden in te delen: de 'elitaire fase' (1880 - 1910) en de 'utilitaire



een hoge bi(cyclette)

fase' (1910 - 1965). In de 'elitaire fase' was de fiets een luxe artikel, bedoeld voor recreatieve doeleinden. In de 'utilitaire fase' nam het fietsgebruik een hoge vlucht als middel voor personen- en goederenvervoer. Had in 1880 nog maar 1 op 1000 inwoners van Nederland een fiets, in 1910 was dat al gestegen tot 1 op 10.

De vrouwen en hun strijd om het fietsen.

Hoewel de eerste fietsen, ook de loopfietsen, al door vrouwen werden bereden, waren het vooral de mannen die er zich op voortbewogen. Door het zware en lompe waren de fietsen niet erg aantrekkelijk voor de dames. Daarbij werkte de kleding, lange geplooiden rokken, ingesnoerde taille en hoeden met brede randen, hen ook behoorlijk tegen.

Maar er was meer, dat de vrouwen het fietsen belemmerde. Ondanks het feit, dat de technische vooruitgang welvaart en kennis bracht en de fiets steeds beter betaalbaar en geschikter voor vrouwen maakte, bleef de fiets voor haar veelal toch onbereikbaar. Dat kwam door de Victoriaanse opvattingen over de verhouding tussen de seksen. Die gingen steeds meer een belemmerende rol spelen. De voor die tijd strikt verschillende opvattingen over mannen en vrouwen hinderden de vrouwen in veel opzichten. De vrou-

wen hadden niet alleen wat hun kleding betrof een benauwde tijd met knellende fatsoensnormen. Toch is het vooral de mode van de vrouwen uit de gegoede klasse met extreme vormen van hoeden, jurken en ingesnoerd ondergoed, die duidelijk laat zien, dat de fiets en de vrouw steeds meer elkaars absolute tegenhangers waren geworden. Vanaf 1859 werd dit nog aangewakkerd door de populariteit van de theorieën van Darwin. Beter gezegd, door de selectieve toepassing ervan. De vrouw werd afgeschilderd als zwak



een 'safety' met luchtbanden

van gestel en emotioneel en wispelturig van aard.

Het waren de jonge, atletische mannen, die wilden, mochten en konden sporten. Vooral in de tijd van de 'hoge bi', een onveilige en gevaarlijke fiets, ook voor de medeweggebruikers, was de fiets een impliciet mannelijk apparaat. Het paste helemaal bij de mannelijke Victoriaanse normen. Het berijden van een fiets was een bezigheid, waarbij spierkracht, vaardigheid en beheersing tot uiting kwamen. Bovendien maakte de fiets gebruik van de publieke ruimte, in die tijd per definitie het domein van de man. Het domein van de vrouw was het huis, met de buitenwereld moest ze zich niet bemoeien, dat was de wereld van de man.

Ondanks de gecombineerde tegenstand van Victoriaanse moraal en Darwinistische opvattingen over de aard van de vrouw, ging een klein aantal van hen toch fietsen. De meest wijdverbreide vorm van fietsen waar zij zich schuldig aan maakten, was een tochtje maken. Dit deden ze begin jaren '80 veelal op driewielers en later, vanaf de jaren '90, in steeds grotere aantallen op 'safeties'. Tussen 1890 en 1895 was het toenemend aantal fietsende vrouwen op de openbare wegen het gesprek van de dag en onderwerp van publicatie van de eerste orde.

De breuk in de conventie ten aanzien van het fietsen door vrouwen viel samen met andere grote maatschappelijke veranderingen, ook op het terrein van de vrouw, waaronder de strijd om vrouwenemancipatie, kledinghervorming, vrouwenkiesrecht en andere bemoeiingen met de volksgezondheid en het welzijn van vrouwen. Onder druk van de eerste feministische golf en door vele geluiden uit de samenleving veranderde er rond de eeuwwisseling zoveel, dat uiteindelijk de fiets en de vrouw niet langer elkaars tegengestelden waren.

Frederike van Uildriks als vrouwelijke fietspionier

Frederike van Uildriks, de schrijfster en publiciste die van 1896 tot aan haar overlijden in 1919 in Lochem woonde, is een goed voorbeeld van een vrouwelijke fietspionier. Op 1 april 1885 vermeldde ze in haar dagboek: *“Verleden Vrijdag mijn lang gekoesterde wensch van een driewielige vélocipède vervuld; de voor mij in Engeland bestelde toen geprobeerd in ‘t Sterrebosch (in Groningen); nu naar Ruurlo Vrijdag om in de Paaschvacantie daar het te leeren. Protesten genoeg moeten trotseeren.”* Ze was er dus behoorlijk vroeg bij.

In datzelfde jaar werd er namelijk voor het eerst in een artikel over een vrouwelijke berijder van een fiets geschreven, toen ene mejuffrouw Van Raden met een driewieler meedeed met een rijwieltoer van Haarlem naar Zantvoort. Mej. Van Raden stond sinds 1884 onder nummer 188 als eerste vrouwelijk lid ingeschreven bij de A.N.W.B., de Algemene Nederlandsche Wielrijders Bond.

Voor Frederike (en veel andere vrouwen) zal het fietsen een belangrijke rol in het emancipatiestreven hebben gespeeld. Net zo goed als het feit, dat ze streefde naar kledinghervorming, vrouwenkiesrecht, gelijkwaardig onderwijs aan meisjes en dat vrouwen een gelijkwaardiger rol konden spelen in het openbare leven.

Haar Groningse fiets heeft ze in 1886, zoals hierboven vermeld, mee naar Amsterdam genomen. Ze heeft hem daar echter niet lang gehouden. Nog in het zelfde jaar deed ze hem van de hand. In haar dagboek gaf ze aan, dat ze dat gedaan had, vanwege het feit dat ze naar Hilversum was verhuisd en het landschap haar daar te heuvelachtig was om er prettig te kunnen fietsen.

Er volgden toen voor haar negen jaren zonder fiets. Pas nadat ze in Lochem was komen wonen, begon ze weer over een fiets na te denken. In 1897 werd er weer een aangeschaft. Dit keer een tweewieler, een safety. De fiets die veel vrouwen aan het fietsen bracht. Op 11 augustus 1897 gaf fietsenmaker en smid Reurslag haar de eerste fietsles op de Zutphenseweg. Maar Frederike gaf het al spoedig weer op. 20 Augustus 1897 schreef ze in haar dagboek: *“Laatste fietsles gehad op den Zutphenschen weg; ‘s avonds besluit genomen ermee uit te scheiden; ik geloof niet, dat het*

voor mij te leeren is, de evenwichtsoefening valt mij te moeilijk. Nog niet erg bezeerd bij ‘t vallen, maar dat kon er wel eens van komen en angstig bleef ik erop ook na al die lessen. Nu op 11 Aug. een zalig verlicht gevoel dat ik ervan heb afgezien.”

Toch schreef ze in oktober 1897 naar aanleiding van het artikel van dr. Tromp over de levensgevaarlijke kwalen en ziekten, die vrouwen aan het fietsen zouden kunnen overhouden in *“Op den Uitkijk”* in een gloedvol artikel over het ‘Wielrijden door dames’ onder andere:



Zo ongeveer zal Frederike van Uildriks er uitgezien hebben, toen ze vanaf 1909 op haar Fongers rondfietsde. Bij gebrek aan een foto van haar uit die tijd, maak ik gebruik van deze foto uit 1905 van twee oudtantes van mijn vrouw, de dames Knake.

Deze foto is in Laag Keppel gemaakt.

“vast staan wij in de overtuiging, dat ook dan nog tegenover gevallen van ongunstigen invloed, door het wielrijden uitgeoefend, er veel, veel talrijker van beslist gunstige werking zullen zijn aan te wijzen. Misschien pleit het tegen onze aestetische ontwikkeling, maar met innig welbehagen zien wij vrouwen en meisjes zich vrij en vroolijk voortspoeden, alleen en onverzeld, wat ze al wandelend liever niet wagen, en onder die vrouwen en meisjes juist degene, onder wie vorige geslachten de bleekneuzige dametjes werden gerecruteerd, wier ‘smachten en wachten’ haar tot een allertreurigst bestaan doemde.”

Voor haar zelf duurde het echter nog tot 1899 voor ze opnieuw de stap waagde:

*“Donderdag 15 juni. ‘s Morgens na ‘t baden naar Reurslag, boekjes meegenomen en ‘s middags per briefje een Adlerdriewieler besteld!
Donderdag 29 Juni. ‘s Avonds onder de thee kwam Reurslag met den Adlerdriewieler.*

Vrijdag 30 Juni. Om 4 uur op en in den tuin geoefend tot 6 uur. Toen kende ik het draaien en wenden en ‘t vroolijk vrij rijden op het mooie ding. Acht uur met Reurslag den smid en dephouder hier, naar Ampsen

en na 't zwemmen klein ritje en nog weer 's avonds in den vallenden avond ½ uur. 't Is een heerlijk bezit f 275,-; herinnering aan mijn eerste wiel in 1885."

In datzelfde jaar schreef ze in De Amsterdammer, als reactie op een artikel van een treurige fietservaring op een tweewieler door ene S.J.B., in haar artikel 'Redding voor gedupeerde Tweewielers' over haar eigen voorkeur voor een driewieler o.a.: "Bij een race zal het driewiel 't waarschijnlijk afleggen tegen den tweewieler, maar wat let dat? Als ik u zeg, dat op 20 Augustus ik 's morgens negen tot kwart voor twaalf reed van Lochem over Borculo naar Ruurlo en naar Lochem terug, met een half uur pauze onder de hooge boomen van 't hotel te Ruurlo, en dat een dergelijk morgenritje zich evengoed zonder de allerminste inspanning laat doen van mijn woonplaats over Vorden naar den Wildenborch naar huis, dan zal S.J.B. begrijpen, hoe haar vijf-wielig fietsreisje wel mogelijk zal zijn, zonder dat haar mederijder over haar langzame vorderingen zal behoeven te klagen."

Ook in *Op den Uitkijk* van 18 oktober 1900 schreef ze over haar voorkeur voor de driewieler in het artikeltje 'Loflied van den Driewieler':

"Zou dat weifelende kronkelspoor daar ginds afkomstig zijn van een beginnend wielrijder of van een wielrijdster, die nog haar stalen paardje niet meester is? Waarschijnlijk en dan weet ge tevens, dat boven die slingerlijnen geklopt heeft een o zoo angstig hart, een gemoed, beklemd, als torste het vele zorgen. Want het is geen kleinigheid, te leeren tweewielen. 't Is een evenwichtsoefening, die meer beleid van u vergt dan zwemmen en schaatsenrijden te zamen, en waarbij op uw wilskracht en uw doorzettingsvermogen een beroep wordt gedaan, krachtiger dan van menig erkend moeilijk moment in ons leven uitgaat. Te gehoorzamen als daar het "Doortrappen! Doortrappen! van den leermeester naast u klinkt, is moeilijk genoeg, terwijl ge zoo'n onweerstaanbaren lust zoudt hebben, af te wezen van dat ellendige geschommel links en geschommel rechts, of om dan maar in godsnaam naar één der beide kanten, ter keuze van uw rijwiel, voor goed overstag te gaan en rust te vinden op den kouden grond!"

Met haar driewieler heeft ze in de jaren na de aanschaf veel tochten in de omgeving van Lochem gemaakt. Ze ging soms wel drie keer per dag met de fiets op pad. Daarnaast zwom en wandelde ze regelmatig en ging af en toe met haar kano de Berkel op.

In het voorjaar van 1909 was Frederike zover, dat

ze de Adlerdriewieler durfde in te ruilen voor een tweewieler, een Fongers. Dat ging natuurlijk, zoals ze hierboven al aangaf, niet zomaar. Om haar 'stalen paard' te leren beheersen heeft ze meerdere reizen naar Arnhem gemaakt om fietsles te volgen bij de rijwielenschool van Fongers (vier keer per week gedurende drie weken!)

Daar had ze blijkbaar meer vertrouwen in, dan het weer met de steun van fietsenmaker Reurslag te proberen.



Het fietsen was voor haar, evenals het wandelen en zwemmen, heel belangrijk. Niet alleen om grotere afstanden te kunnen overbruggen en omdat het ons meer vertrouwd maakt met het buitenleven en het ons oog geeft voor de schoonheid en de wonderen uit het planten- en dierenrijk, zoals ze de lezers in een artikel in 'Op den Uitkijk' op 30 aug. 1902 voorhield. Maar meer nog, schreef Frederike, omdat het, met name voor de vrouw, een heilzame ontwikkeling heeft op de ontwikkeling van het lichaam en het moed, zelfvertrouwen en tegenwoordigheid van geest vermeerderd en versterkt.

Op 23 juni 1909 vermeldde ze nog in haar dagboek, dat ze tijdens een rondrit naar Ellekom een groep wielrijders van de afdeling Amsterdam van de ANWB (toen nog een echte wielrijdersbond!) bijeen had gezien tijdens een 'tour'. In haar dagboek schreef ze hierover: "Niet erg aantrekkelijk, allen te jong ook voor mij om lid te worden van den Bond, al fiets ik nu heerlijk en gemakkelijk." Toch werd ze een paar jaar later alsnog lid van deze vereniging.

Frederike zal ongetwijfeld nog jarenlang in Lochem en omgeving hebben rondgetoerd, maar daar is ons niets over bekend. Het dagboek, dat is achtergelaten, eindigt aan het eind van het jaar 1910. Er zijn verder ook geen artikelen van haar over het fietsen bekend. Het fietsen zal in de beginjaren van de 20e eeuw echter zo langzamerhand steeds meer een gewone zaak zijn geworden. Ook het fietsen door de vrouw!