

Twee van de eerste fietsers in Utrecht in 1887 op de Maliebaan, rijdend op respectievelijk een safety bike en een hoge bi. De man met de hoge bi, de kunstschilder Van Dokkum, lijkt het meest trots. En met reden, rijden op zo'n fiets was niet zonder gevaar.

□ FOTO'S A.N.M.J. FOCK | ANWB-ARCHIEF



Toen de fiets jong en wild was

De Maliebaan als bakermat van een jongensclub

De oorsprong van Utrecht als fietsstad ligt aan de Maliebaan. Hier was het eerste fietspad van Utrecht te vinden. Hier reden 125 jaar geleden 's avonds en op zondagen de eerste fietsers op hun hoge bi's - groot voorwiel en klein achterwiel - waarmee ze veel bekijks trokken. En hier werd de voorloper van de ANWB, de Nederlandsche Vélocipèdisten Bond opgericht. De Maliebaan zou decennialang de plek zijn waar de ANWB grote fietsfestijnen organiseerde. Een schets van de vroege geschiedenis van de fiets in Utrecht.

In september 1885 werd na een verzoek van 45 ondertekenaars één van de bestaande wandelstroken aan de Maliebaan door het stadsbestuur opengesteld voor fietsers. Daarmee beschikten de fietsers voor het eerst in de stad Utrecht over een plek waar ze goed konden rijden. De bestaande straten in de stad met hun kinderkopjes en oneffenheden door het paardenverkeer waren amper geschikt om op te rijden, terwijl de bestaande politieverordening fietsen op de bestaande voetgangersstroken langs deze straten verbood om de voetgangers te beschermen.

De opengestelde wandelstrook langs de Maliebaan was voorzien van gravel waarop fietsers zonder al te veel schokken konden rijden. Aangezien fietsen in 1885 nog geen luchtbanden hadden, was dit een groot voordeel. Ook hadden de fietsers op de strook voorrang. Voetgangers moesten uitwijken. De gemeente plaatste bordjes aan het begin en aan het eind van de strook die aangaven dat het hier een rijwielpad betrof, net als ze gedaan had bij de markering van het ruiterpad aan de overzijde van de Maliebaan. De gelijkstelling met de ruiters weerspiegelde dat het om een sportactiviteit ging.



Hans Buiter

verenigingshistoricus van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB.

Strijd om de straat

De openstelling was beperkt. Hij gold alleen voor het pad van de huidige Museumlaan tot aan de Nachtegaalstraat, waar volgens de directeur van Gemeentewerken minder voetgangers kwamen dan op de stroken dicht bij de Singel. En de openstelling gold alleen voor de 45 ondertekenaars van het verzoekschrift aan het stadsbestuur. Twee jaar later zou de wandelstrook ook worden opengesteld voor andere fietsers en werd ook de strook tussen Nachtegaalstraat en singel opengesteld.

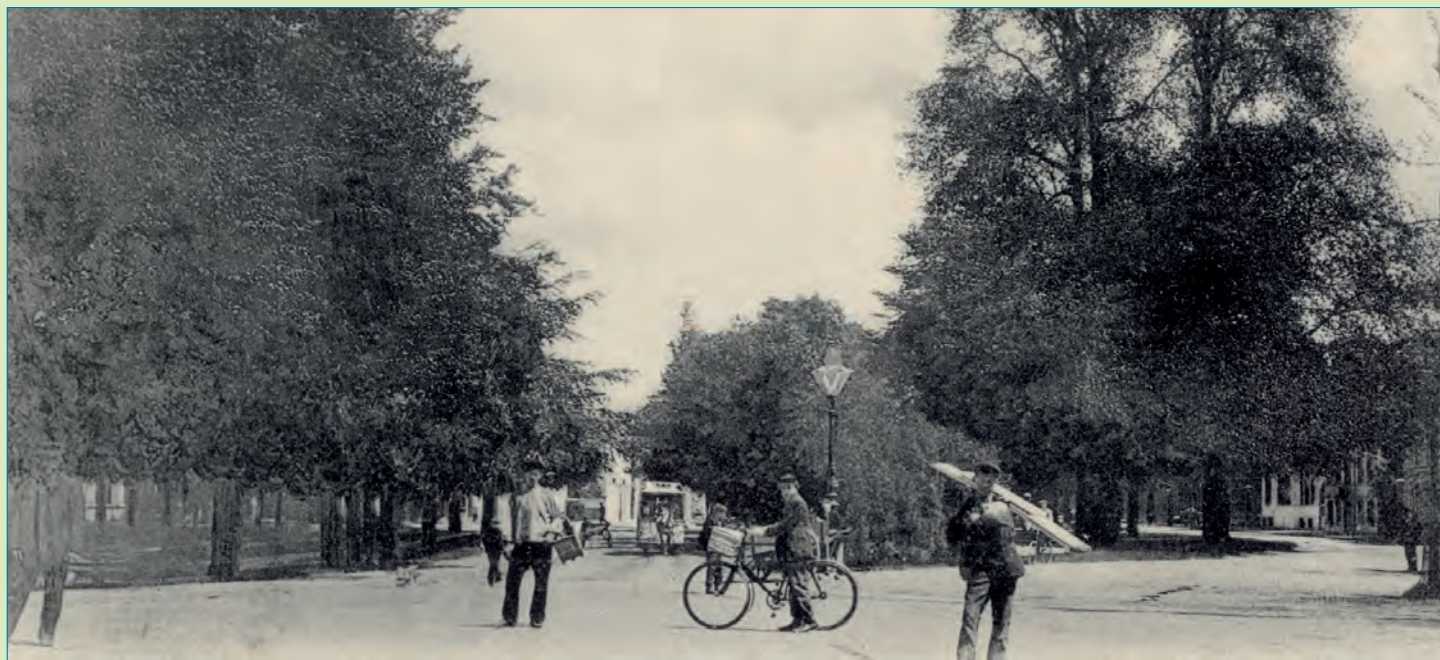
Of de fietsstrook langs de Maliebaan ook het oudste fietspad van Nederland is, weten we niet zeker. De ondertekenaars van het verzoekschrift tot openstelling voerden in hun pleidooi aan B&W juist het argument aan dat in andere Nederlandse steden dergelijke wandelstroken al voor fietsers waren opengesteld en dat er zelfs al in enkele plaatsen speciale fietspaden waren aangelegd.

Op het pad werd druk gefietst. Met name tijdens de zondagse pantoffelparades was het dringen op de Maliebaan. Brieven-schrij-

vers in *De Kampioen* klaagden dat wandelaars onvoldoende aan de kant gingen. 'Arrogant', noemde één van de brieven-schrijvers de wandelaars.

Hoge snelheid op hoge bi

Waarom stelde het stadsbestuur aanvankelijk alleen een klein deel van de strook open voor fietsers? Fietsen was op dat moment een relatief nieuwe activiteit. In 1867 werden de allereerste fietsen in Nederland geïmporteerd vanuit Parijs. Deze zogenaamde Michaux-vélocipèdes



De Maliebaan aan het eind van de 19e eeuw. Op mooie zondagen kon het hier druk zijn.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL



De oprichters van de ANWB met links en rechts hun geliefde hoge bi's, de fietsen waarop ze graag reden. Tweede links vooraan Charles Bingham (22), rechts vooraan Everard Kol (23). Geen van de oprichters was ouder dan 25 jaar.

□ FOTO ANWB-ARCHIEF

hadden houten frames en houten met ijzer beslagen wielen. Nederlandse smeden gingen deze fietsen namaken. In 1870 begon de Deventer smid H. Burgers met de productie van houten vélocipèdes, later stapte hij over op de fabricage van stalen exemplaren. Rond 1874 werden zulke fietsen ook al in Utrecht gebruikt. Twee broers aan de Van Asch van Wijkskade reden erop. Een paar jaar later werd een nieuw type fiets populair, de hoge bi, met een groot voor- en een klein achterwiel.

De hoge bi had de pedalen rechtstreeks op de as staan. De grote omvang van het voorwiel stelde de berijder in staat veel sneller te fietsen dan met de vélocipède mogelijk was. Je kon er snelheden mee halen tot 20 à 25 kilometer per uur, harder dan een paard in draf. Ook omdat je ze, anders dan paarden, niet aan hoorde komen, werd fietsen als gevaarlijk beschouwd. Gemeenten vaardigden direct na hun introductie verordeningen uit met een beperking van de maximumsnelheid. Ook voor de berijders waren ze gevaarlijk. De hoge bi's waren wankel, de remmen waren pover en je kon er hard van af vallen. Voor hun berijders was dit allemaal des te avontuurlijker. De berijders van de hoge bi's waren dan ook jonge mannen tussen de 16 en de 25 jaar oud. De hoge bi was peperduur en de prijs kon oplopen tot f 350,-, een heel bedrag in een periode dat arbeiders gemiddeld f 1,- per dag verdienden.

Bankierszoon Everard Kol was in 1880 de eerste in Utrecht die op zo'n fiets reed. Na hem zouden meer zoons uit de gegoede burgerij hoge bi's aanschaffen. Naar verluid was Charles Bingham de tweede in Utrecht. Bingham kwam in 1880 als 19-jarige vanuit het Engelse Cirencester naar Utrecht om hier bij de Rhijnspoorwegmaatschappij te werken, waar zijn oom Daniel chef goederenvervoer was. Bingham was in Engeland lid geweest van de *Cyclists' Touring Club*. Hij trok in bij zijn oom aan de Catharijnesingel. De komst van Bingham naar Utrecht zou niet zonder gevolgen blijven voor de ontwikkeling van het fietsen in Nederland.

Naar een fietsersbond

In sommige Nederlandse steden bestonden op dat moment al plaatselijke fietsverenigingen. Omdat Utrecht begin jaren tachtig nog niet zo'n samenwerkingsverband kende, werden Bingham en Kol in 1882 lid van de Haagse Vélocipède-club 'De Ooievaar'. De Ooievaar organiseerde net als de Deventer fietsclub 'Immer Weiter' en andere clubs gezellige avonden, hardrijwedstrijden en tourtochten. Volgens Brits model reden de clubleden tijdens tochten in uniform. Voorop fietsten hoornblazers om de overige weggebruikers te waarschuwen.

Toen leden van de Haagse club op één van hun fietstochten toevallig wielrijders van de Haarlemse club tegenkwamen, ontstond uit een gesprek tussen Bingham en de cap-

tain van de Haarlemmer fietsers, de Engelman D. Webster, het idee voor oprichting van een landelijke federatie van plaatselijke clubs naar Engels voorbeeld. Het idee was dat zo'n vereniging tochten en wedstrijden op landelijk niveau kon organiseren en op kon komen voor de belangen van fietsers bij plaatselijke overheden en bij de landelijke overheid. De federatie moest vooral ook aandringen op soepeler regels voor fietsers en betere voorzieningen.

Bingham, Webster en Kol en drie andere rijders nodigden vertegenwoordigers van plaatselijke clubs uit voor een bijeenkomst op 1 juli 1883 in Grand Café-Restaurant Buitenlust aan de Maliebaan, tegenwoordig nummer 81. Buitenlust was een uitspanning met theetuin waar binnen en 's zomers ook buiten regelmatig concerten en toneelvoorstellingen werden georganiseerd. Het beschikte ook over een zaal waar regelmatig vergaderingen en allerlei bijeenkomsten van verenigingen werden gehouden. De Maliebaan kende in deze periode meer horecagelegenheden. De laan lag toen nog aan de stadsrand, en was een geliefkoosd doel voor zondagse uitstapjes.

Fietsen als avontuur

Alle fietsers die bij de oprichting aanwezig waren, reden op de gevaarlijke hoge bi's. Geen van de oprichters van de aan de Maliebaan opgerichte Nederlandsche Vélocipèdisten Bond was ouder dan 25 jaar. De vereniging startte als jongensclub.

De bond verzamelde informatie voor toertochten en gaf een wegenkaart uit waarop de voor fietsers berijdbare wegen van Nederland waren aangegeven. Ook zette de bond rijwielhulpkisten uit bij cafés en restaurants met daarin EHBO-spullen en fietsreparatiesets.

Ook in Utrecht werden wielclubs opgericht. Binnen enkele jaren ontstonden de 'Seniores' (vooral studenten), 'De Postduif' (meest hbs'ers) en iets later 'De Meeuw' (lagere schoolleerlingen). Fietsen was een sportieve activiteit. Leden van De Meeuw trainden onder andere voor zaal- of figuurrijden, sierlijke vertoningen die bij wielerveesten zeer werden gewaardeerd.

Hoewel het aantal leden van de opgerichte Vélocipèdisten Bond in de provincie Utrecht aanvankelijk klein was - 22 op een totaal aantal leden van iets meer dan 200 eind 1883 - was de stad Utrecht de jaren erna een vanzelfsprekend trefpunt wanneer de nieuwe organisatie naar buiten wilde treden. Utrecht was aantrekkelijk vanwege



Café-restaurant Buitenlust rond 1900. Hier werd in 1883 de voorloper van de ANWB opgericht.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

zijn centrale ligging in het centrum van het Nederlandse spoorwegnet. De deelnemers vervoerden hun fiets per trein. Ook de allereerste openbare feestelijke bijeenkomst na de oprichting - in zomer van 1884 - vond in Utrecht plaats. De feestvierders namen deel aan een luisterrijke optocht per fiets door de stad, een rit van en naar Zeist en een lunch en een diner in uitspanning Buitenlust.

De wielerveesten van 1895

Elf jaar later, in 1895, toen de vereniging 6.000 leden telde, organiseerde ze drie-daagse wielerveesten in Utrecht. De sinds 1885 tot Het Algemeen Nederlandsch Wielrijders Bond (ANWB) omgedoopte organisatie bood een breed programma aan met internationale wegwedstrijden als publiekstrekker. Opnieuw was Buitenlust het centrum voor het ANWB-feest. Hier vond op vrijdag 9 augustus de ontvangst plaats van de buitenlandse delegaties en werd 's avonds een concert gegeven. Bezoekers kregen het advies in één van de ANWB-bondshotels in de stad te logeren. Die hotels waren gekeurd door één van de ANWB-consuls, hadden een blauw emailen ANWB-bord bij de ingang en waren opgenomen in het ANWB-handboek. In 1895 hadden onder andere Hotel Bellevue, Hotel de l'Europe en hotel Kasteel van Antwerpen aan de Oudegracht zo'n status. Ze gaven ANWB-leden korting op de overnachtingen en verteringen. Ook café-restaurant Buitenlust beschikte over een ANWB-erkenning.

Ook hier konden leden van de wielerbond met korting eten en drinken.

De ochtenden van zaterdag en zondag 10 en 11 augustus waren gereserveerd voor het maken van tochten naar Maartensdijk, Lage Vuursche en De Bilt en over Bunnik naar Zeist. Het *Utrechtsch Nieuwsblad* vermeldde

als bijzonderheid dat ook tien dames aan de tocht deelnamen. De jaren erna zou het aantal vrouwen op de fiets snel toenemen, vooral ook door de doorbraak van de zogenaamde veiligheidsfiets. Dit type had twee even grote wielen, was voorzien van een ketting voor krachtoverbrenging, had goede



Aankomst van de deelnemers aan de ANWB-bondsfeesten van 1902 op de Maliebaan. Fietsers mengden zich met een van de eerste automobilisten.

□ FOTO ANWB-ARCHIEF



Leden van de eerste damesfietsclub uit Utrecht in 1900.

□ FOTO ANWB-ARCHIEF

remmen, spatborden en verlichting. Het comfort en de veiligheid ervan waren veel groter dan die van de hoge bi's.

Op zondagochtend vond op de Maliebaan een corso plaats waaraan tien wielclubs meededen. Wielclub THOR uit Rotterdam won de hoofdprijs met een optocht van twintig wielrijders in clubkostuum die met vaandels en maar liefst zes hoornblazers voorop over de Maliebaan paradeerden.

Maar het meest in oog springende onderdeel van het programma waren de baanwedstrijden die de vereniging organiseerde in park Hogeland aan de rand van de stad. De wedstrijden waren bedoeld om bij het grote publiek aandacht te trekken voor het fietsen. Voor de wedstrijden liet de ANWB tribunes oprichten. De wedstrijden vonden plaats over verschillende afstanden. Behalve Nederlandse rijders namen er ook Belgische en Duitse fietsers aan deel. Tot de deelnemers behoorde ook Herman Gorter die naast dichter ook een verwoed sportman was. De hoofdwedstrijd over 10 kilometer - twintig rondes - op zondagmiddag werd gewonnen door Jaap Eden die toen al twee allround-wereldtitels schaatsen op zijn naam had staan. Eden ontving uit de handen van ANWB-voorzitter Edo Bergsma - in zijn jonge jaren ook een verwoed wielrenner - een zilveren beker van f 150,-, gemaakt door de Utrechtse firma Begeer.

Doorbraak van de fiets

De wielerveesten van 1895 markeerden een omslagpunt. De fiets stond op het punt van doorbreken. De ontwikkelde veiligheidsfiets verdrong de hoge bi's en de andere eerder gebruikte fietstypes. De veiligheidsfietsen stimuleerden ook vrouwen en ouderen zich op de fiets te wagen. Bovendien zorgde de massaproductie in fabrieken als in de Utrechtse Simplex-fabriek - waarvan Charles Bingham mede-eigenaar was - ervoor dat de fietsen steeds goedkoper werden. Na 1895 zakte de prijs tot f 40,- á f 75,-, een heel verschil met de f 350,- die de oprichters van de ANWB voor hun hoge bi's neertelden.

Het aantal fietsen in ons land steeg explosief. In 1900 telde Nederland al bijna 100.000 fietsen, tegen een paar duizend in 1883. In rijwiel scholen, zoals de in 1896 geopende rijwiel school Vestdijk aan de

Maliebaan, werd nieuwe gebruikers het fietsen bijgebracht. Tussen 1895 en 1900 verdrievoudigde het aantal leden van de bond tot meer dan 18.000. In 1905 had de ANWB al bijna 25.000 leden. De vereniging werd een massaorganisatie.

De tweedaagse bondsfeesten die de ANWB in de zomer van 1902 in Utrecht hield, weerspiegelden deze ontwikkeling. Het aantal deelnemers aan de feesten was groter dan ooit te voren. De afsluitende avond in park Tivoli met concert en vuurwerk trok maar liefst 1.000 bezoekers. Opnieuw ontbraken de tourtochten niet in het programma. Opvallend afwezig in het programma echter waren de wielervedstrijden die altijd een prominent onderdeel van dergelijke feestelijkheden waren geweest. Vier jaar tevoren had de ANWB afscheid genomen van de wedstrijd sport. Voortaan ging het de vereniging vooral om het toerisme. Deze verandering werd gevolgd door ook het predicaat wielrijdersbond los te laten. De puntjes tussen de afkorting verdwenen en de ANWB noemde zichzelf voortaan toeristenbond. De fiets en de fietser bleven nog lang de basis van de vereniging, maar ook andere vervoermiddelen als de auto - de eerste reden in Nederland in 1896 - de motorboot en iets later het vliegtuig kregen aandacht van de ANWB. Tekenend is dat tijdens de bondsfeesten van 1902 te midden van de fietsers op de Maliebaan ook de eerste auto's te zien waren. Tijdens de reünie in Buitenlust in augustus 1902 konden de oprichters van de ANWB - inmiddels geen jongens meer - terugkijken op een stormachtige ontwikkeling.

De uitspanning Buitenlust is nu al lang verdwenen en het grootste deel van het pand is gesloopt. Net als veel andere panden aan de Maliebaan heeft het een kantoorbestemming gekregen. In een bewaard gebleven deel van de gevel zijn nog wel twee gedenkstenen te vinden die herinneren aan de oprichting van de ANWB.

Geraadpleegde bronnen

- C., 'Het rijwielpad in de Maliebaan, in: *Maandblad Oud-Utrecht* 4 (1929) 80-82.
 Dokkum, J.D.C. van, 'Het rijwiel en het wielrijden te Utrecht', in: *Maandblad Oud-Utrecht* 4 (1929) 89-91.
 Kuner, H., 'Charles Bingham en het begin van het wielrijden in Utrecht', in: *de oude fiets* 13 (2003) 3, 4-10 (ook te raadplegen via www.oudefiets.nl).
 Linders-Royendijk, M.F.A., *Gebaande wegen voor mobiliteit en vrijetijdsbesteding. De ANWB als vrijwillige associatie 1883-1937* (Heeswijk, 1989).
De Kampioen, diverse jaargangen (ook raadpleegbaar via Google Books).
Utrechtsch Nieuwsblad, diverse artikelen (geraadpleegd via de site van het Utrechts Archief).