

EERST MIJN FIETS TERUG

Dat het Poolse woord voor fiets 'rover' is zal wel toeval zijn. Zoals bekend wekt de fiets een onstuitbare neiging tot crimineel gedrag op. Automobilisten voelen zich gedwongen provocerend snijdende wielrijders van de sokken te rijden, vandalen worden aangemoedigd fietsen volledig in elkaar te rammen als ze een kapot achterlichtje zien en de talloze jongeren die een vredelievende op de Oosterse filosofie geïnspireerde vechtsport beoefenen voelen een anarchistische drang om met een trap op de schuine framestang een fiets buiten gebruik te stellen.

Voor minder gevorderde filosofen is er de sport om een wiel dubbel te vouwen. Verder valt niet te ontkennen dat honderdduizenden nette mensen evenzovele fietsen helen die door onfatsoenlijke dieven gestolen worden. Talloze burgers die nooit een fiets geheel of gestolen hebben, komen vroeg of laat tot het treurige inzicht dat het kopen van een tweedehands fiets bij een keurig geachte fietsenhandelaar op hetzelfde neerkomt als het helen ervan. Behalve dat het ene tien keer duurder is dan het andere.

Dan zijn er nog de ontelbaren die te goed zijn opgevoed om een hele fiets te stelen en daarom overgaan tot het pikken van de benodigde onderdelen. Uit eigen waarneming weet ik dat keurig gesoigneerde heren soms met een steekleutel op zak lopen om een voorwiel te kapen. Een achterwiel demonteren is te ingewikkeld en het is vaak alleen om de band te doen. Eén heerschap dat ik aan het werk zag, nam de moeite een koplamp te demonteren, het lampje weg te nemen en vervolgens het zaakje weer in elkaar te zetten. De invloed van de fiets is zo slecht dat zelfs mensen die alleen maar zien stelen agressief worden. De herkomst van het woord *fiets* is nooit met zekerheid vastgesteld. Als ik etymoloog was, zou ik eens in het vocabulaire van de onderwereld gaan zoeken.

Voor welk produkt geldt dat beveiliging vaak meer kost dan aanschaf? De fiets. Dat geldt ook voor een nieuwe fiets want elke twee jaar komt er een nieuw geavanceerd slot op de markt om de know how van de gelegenhedief voor te blijven. Tegen professionele dieven is geen kruid gewassen.

De fiets is dus razend populair. Nederland is het meest fietsdichte land ter wereld. Zelfs in een stad als Groningen rijden verhoudingsgewijs al meer fietsen rond dan in Peking, zoals onlangs is bekend. De Nederlandse fietsin-

dustrie staat onder druk. Aan de vraag naar 1,3 miljoen fietsen voor dit jaar kan alleen met de grootst mogelijke inspanning voldaan worden. Zelfs een bericht in het NOS-journaal dat meer dan een miljoen fietsers last hebben van zadelpijn en in het meest figuurlijke verlengde daarvan, aan impotentie ten prooi vallen, kan de populariteit niet drukken.

Er worden fietsbeurzen georganiseerd, reisbureaus doen goede zaken met het verkopen van fietsvakanties en nu de populariteit van de mountainbike tot volle wasdom is gekomen, komt er weer ruimte voor nieuwe modellen. De nieuwste loot aan de stam is het vandaalvriendelijke *Randstadmodel*.

Ook de geschiedenis van de fiets staat volop in de belangstelling. De KRO zendt de zesdelige Engelse televisiedocumentaire *Bicycles* uit en de Duitse fietshistorica Jutta Franke publiceerde onlangs de *Illustrierte Fahrrad-Geschichte*.

De fiets zoals wij die nu gebruiken, inclusief de kettingaandrijving via het achterwiel, is vijfhonderd jaar geleden al door Leonardo Da Vinci getekend. Daarmee heeft Da Vinci de chronologie van de fietsgeschiedenis danig in de war gebracht want de uitvinding van de loopfiets door de Duitser Karl Friedrich Drais von Sauerbronn vond pas in 1816 plaats. En het duurde nog eens zeventig jaar voordat de fiets gemaakt werd zoals Da Vinci hem getekend had.

Onder een tekening van Drais schrijft Franke: „Er starb einsam und verbittert.“ Dat is ook niet gek als je bedenkt dat hij Oostenrijk, Frankrijk en Engeland met zijn houten fiets afreisde zonder dat deze promotietoetocht veel respons opleverde. Uit een kranteberichtje weten we dat de presentatie in de Parijse Jardins du Luxembourg zelfs aanleiding gaf tot hoon omdat de loopfiets een paar keer omver viel. Drais, die talloze uitvindingen op zijn naam heeft staan, ontwikkelde ook een trap-as. Het zal altijd een mysterie blijven waarom hij de ontwikkeling van de trapfiets overliet aan de Fransman Ernest Michaux. Drais zal er in het hierna maals niet gelukkiger op zijn geworden toen hij zag dat Michaux in 1851 twee pedalen aan weerszijden van het voorwiel monteerde.

Met de *vélocipède* van Michaux was het initiatief aan Franse zijde gekomen. In 1885 ontwikkelde de Engelsman John Kemp Starley de fiets met kettingaandrijving. Drie jaar later kwam zijn landgenoot,

dierenarts John Boyd Dunlop met de massieve gummi band op de markt. Kort daarop sloeg de Franse concurrentie hard toe doordat de firma Michelin een afneembare met lucht gevulde band bleek te hebben uitgevonden.

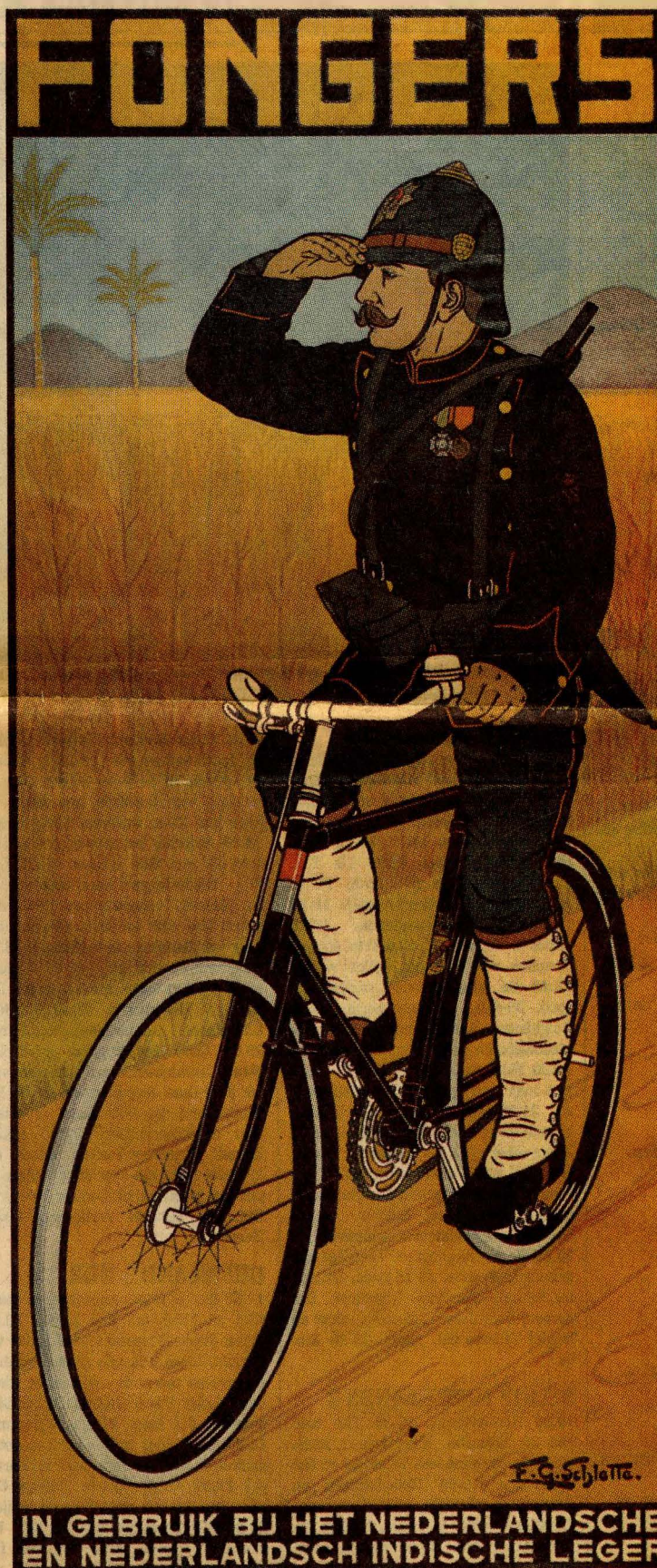
Nederland mag dan een fietsland zijn, pas in 1870 komt ons land voor het eerst in de fietsliteratuur voor, niet bij Franke overigens. In dat jaar werd de fietsende Charles Boissevain, bekend geworden als courantier van het *Algemeen Handelsblad*, door arbeiders met kolen bekogeld omdat zij zich ergerden aan zijn elitaire voertuig.

Met de oprichting van de eerste Nederlandse fietsclub *Immer Weiter* begon het elitaire karakter van de fiets te verdwijnen. Voortaan was de fiets ook een goed middel om jicht te verdrijven, 'Rijwiel in 't land, de dokter aan de kant'. Of zoals het clublied van de Amsterdamsche Wielrijders Vereniging eindigde: „Het fietsen is een waar genot; Het geeft ons krachtig bloed.“ Er ontstond een gevarieerde fietsmode, speciale kostuums met schoenen of laarzen voorzien van beenkappen werden razend populair. De dames droegen enkellange rokken of een wijde broek. Rond 1890 werd in Nederland de eerste damesfiets signaleerd en in 1896 werd er zelfs een damesfietsclub gedoopt met het motto van de Orde van de Kouseband 'Honni soit qui mal y pense' (Schande over hem die er kwaad van denkt). Het dragen van kousebanden tijdens het fietsen werd overigens afgeraden.

Pas door de nationaal socialisten in de jaren dertig is de fiets het wijdverbreide volksvoertuig bij uitstek geworden. Dat diezelfde nazi's tijdens de bezetting veel fietsen confisqueerden, heeft onze taal met een gevleugelde uitdrukking verrijkt. Nu het herdenken hier en daar in onbruik raakt, lijkt ook de tijd gekomen om eindelijk eens op te houden om Duitse toeristen op een flauwe manier aan te spreken op een lang verjaarde diefstal. Bovendien moet gezien de huidige nationale fietsendievrigheid betwijfeld worden of 'eerst mijn fiets terug' alleen op nazi's van toepassing is.

Fietsen, Nederland 1, 18,00, KRO, 8, 15, 22 en 29 mei. Jutta Franke, Illustrierte Fahrrad-Geschichte, Berlin Nicolaische Verlagsbuchhandlung, ISBN 3-87584-22-0 import Nilsson & Lamm, prijs f 34,70.

HANS RENDERS



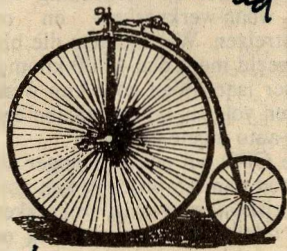
De 'dienstfiets'. F.G. Schlette ontwierp in 1915 deze affiche voor de bekende rijwielafabriek Fongers.

Fiets NRC 14-5-91

Het stukje 'Eerst mijn fiets terug' door Hans Renders (NRC Handelsblad, 8 mei) bevat aardige wetenswaardigheden uit de geschiedenis van de fiets. Jammer dat er een aantal onnauwkeurigheden in voorkomen, met het gevaar dat die weer een eigen leven gaan leiden. In 1965 werd inderdaad in Madrid een tekening ontdekt van een fiets met ketting en kettingwiel, die wordt toegeschreven aan Leonardo da Vinci. De tekening zou uit 1493 stammen, maar het is niet zeker dat deze ook van de Italiaanse duizendkunstenaar of een van zijn leerlingen is.

In de prehistorie van de fiets komen heel wat ontwerpen voor, maar de echt bruikbare fiets begint in 1816 bij Drais. John Boyd Dunlop was geen landgenoot van de Engelsman Starley, maar een uit Schotland afkomstige in Ierland praktizerende veearts. Hij bracht geen massieve gummi band op de markt, maar kwam ter vervanging van die massieve band met een luchtband. Hij was overigens niet de eerste, want Robert William Thomson kreeg al in

NRC Handelsblad



16-5-'91

Fiets

In 'Eerst mijn fiets terug' door Hans Renders (NRC Handelsblad, 8 mei) lees ik weer eens dat „de herkomst van het woord fiets nooit met zekerheid is vastgesteld”.

Mijn vader, taalleraar, heeft het zijn kinderen zestig jaar geleden verklaard: het Franse woord 'vélocipède', in Nederland overgenomen, heeft de invloed ondergaan van enige volksetymologieën: 'vélocipède' werd eerst verbasterd tot 'veeloosiepee', daarna, waarschijnlijk om 't makkelijker en ook (!) grappiger te maken, omgezet in 'fieseloopee' (dichter bij 'lopen' omdat het oorspronkelijke apparaat een loomachtentje was?). Het werd nog verder ingekort tot 'fies', maar mogelijk omdat dit woord verwarring schiep met 'vies' (uitspraak identiek); werd de slotklank 'ts' ontwikkeld, zoals je ook wel 'vietsevoorzitter' hoorde zeggen. Ik herinner me dat ons dienstmeisje 'fieseloopee' werkelijk gebruikte: „Mefrau, staks komp me fader me halen op se fieseloopee”. „Zo is 'fiets' ontstaan” (sprak mijn vader).

D. Offringa,
oud-docent Frans,
Voorburg.

Fiets

NRC
31-5-'91

Op 8 mei schreef ik op de Achterpagina in het artikel 'Eerst mijn fiets terug' dat „de herkomst van het woord fiets nooit met zekerheid is vastgesteld”. D. Offringa beweerde in de brievenrubriek (NRC Handelsblad, 16 mei) dat het woord fiets is afgeleid van het Franse vélocipède. Misschien is dat waar. Toch blijf ik bij mijn standpunt. Het *Eponiemenwoordenboek* van Ewoud Sanders geeft daar alle aanleiding toe. In dit boek wordt een reeks van mogelijkheden omtrent de herkomst van 'fiets' gegeven.

Toen de Leidse hoogleraar Jakob Verdam in 1885 de oproep van Matthias de Vries uit 1870 herhaalde om een Nederlandse equivalent van het woord vélocipède te bedenken, had de loop van de gebeurtenissen hem reeds ingehaald. Want in hetzelfde jaar meldde het tijdschrift *Noord en Zuid* dat 'fiets' terrein won en zelfs 'rijwiel' dreigde te overvleugelen. De taalgeleerde J.A.N. Knuttel schreef in 1947: „Voor de verklaring van fiets, voel ik er het meest voor uit te gaan van de

ding van Fitz, naam van een Engelse rijwielfabrikant. Sanders noemt ook: klanknabootsing van de snelheid van het voertuig 'fts, zo is hij weg', afleiding van de familie- of bijnaam Fiets, die terug zou gaan op een oud werkwoord fietsen, dat in Brabantse en Limburgse dialecten zoveel betekent als 'zich met lichte, vlugge bewegingen verplaatsen'.

Hans Renders,
Amsterdam.

Fiets

NRC Handelsblad
10-6-'91

Hans Renders meende onlangs dat het Poolse woord 'rover' voor 'fiets' wel toeval zal zijn. Het kan ook een eponiem zijn, zoals bij ons het woord 'fiets' als eponiem beschouwd wordt.

De firma J. K. Starley & Co. uit Coventry bracht in 1885 de Rover Safety Bicycle op de markt, een van de eerste fietsen met achterwielaandrijving.

De Rover is echter geen rover maar een zwerfer en hij zal bij zijn zwerftochten door Europa ook wel in Polen zijn gekomen, waar nog geen woord voor fiets bestond, evenmin als in ons land. Het is niet onaannemelijk dat de merknaam tot soortnaam werd, wat met de vélocipède in het Russisch gebeurde.

Ir. M. Hugenholtz,
Roden.



naam van de Wageningse rijwielhandelaar Viets.” Knuttel herinnerde zich duidelijk, schreef hij verder, dat hij zeer verbaasd was geweest toen hij tijdens een bezoek aan Wageningen in 1890 de naam las van de handelaar die net zo heette als zijn artikel.

In 1901 had een andere taalgeleerde het adres van de 'bondrijwielhersteller' E.C. Viets (Hoogstraat 229, Wageningen) al gepubliceerd. In hetzelfde jaar meldde een ANWB-lid in *De Kampioen* dat Fiets niet gefabriceerd maar geworden is, ontstaan als een pure uiting van wat bij het zien van dat ding in de ziel omging.

Maar er zijn meer verklaringen: afleiding van de Apeldoornse fietsclub La Vitesse, klanknabootsing van niet op tijd gesmeerd voorwielas fiets-fiets-fiets, aflei-

DINSDAG 14 MEI 1991

V E N

1845 patent op zijn uitvinding van de luchtband. Die luchtband was voor wagens bedoeld, Dunlop zorgde voor toepassing bij de fiets. Dat Nederland pas in 1870 in de fietsliteratuur zou voorkomen is onjuist. Reeds in 1975 signaleerden dr. J.M. Fuchs en ondergetekende in hun boek 'Voort, in 't zadel, kameraden' dat in 1826 A.B. van Meerten-Schilperroort in het boek 'Reisje door het Koninkrijk der Nederlanden en het Groot-hertogdom Luxemburg' reeds een loopfiets werd beschreven, waarmee op de Lekdijk werd gereden. En in de 'Gedichten' van De Schoolmeester uit 1860 is al een gedicht 'Vélocipède' te vinden.

Dat de nationaal-socialisten de fiets tot wijdverbruikt volksvoertuig hebben gemaakt, is ronduit onzin. De fiets was al veel eerder gedemocratiseerd en algemeen in gebruik, niet alleen in Nederland maar ook in Duitsland. Wel werd tijdens de Duitse bezetting van Nederland het zo gehate fietsbelastingplaatje afgeschaft.

W.J. Simons,
Amsterdam.