

Wind van voren. De beginjaren van vrouwen op de sportfiets.

Annemarie Opmeer

Op oude reclameposters zie je ze nog wel eens. Sierlijke fietsende dames. Netjes rechtop, in rok en blouse, en een bescheiden hoedje. Dat is dan ook ons beeld van de eerste fietsende vrouwen in het Nederland van eind 19e eeuw: nette, burgerlijke dames die een plezierritje maakten, bijvoorbeeld door de bollenvelden. En in het meeste onderzoek naar de beginjaren van de Nederlandse vrouw op de fiets wordt dit beeld bevestigd. Er waren destijds ook posters waarop een meisje een racefiets aanpreeft. Maar deden vrouwen wel aan fietssport? En hoe was het daarmee gesteld in het bedaarde Nederland van rond 1900?

Sport, fietsen en sportfietsen, een inleiding

De fiets, en daarmee de sportfiets, heeft een lange ontstaansgeschiedenis. Was het eerst een houten tweewieler zonder trappers, het ontwerp maakte omwegen en evolueerde. Via houten en ijzeren ontwerpen met trappers direct op de vooras, met massief rubberen banden, verschenen de hoge bi en de driewieler met luchtbanden, tot uiteindelijk de huidige fiets ontstond. Mannen ontwierpen en bereden de meeste van deze voertuigen, maar al die tijd hebben vrouwen zich geïnteresseerd voor de fiets. Gravures en tekeningen tonen vrouwen uit betere milieus op diverse fietsontwerpen. Transport, plezier of snelheid, de vroege ontwerpen werden voor uiteenlopende doelen gebruikt.

Echt sprake van een scheiding tussen sport en recreatie was er nog niet, tot in 1870 de driewieler en 'hoge bi' hun intrede deden. De hoge bi was avontuurlijk, snel en uitermate geschikt voor races, ook al zouden wij momenteel misschien denken van niet, terwijl de driewieler een chiquere status kreeg. Plotseling was het van belang wat je eigenlijk wilde doen als je op zo'n fiets stapte. Want waarom zou je op een hoge bi willen rijden, als het je niet om snelheid, avontuur, en het tonen van moed te doen was? Vrouwen – en minder atletische heren – rededen dus driewieler. De eerste fietsende vrouwen ondervonden sterke weerstand, maar al snel maakten steeds meer vrouwen van die maatschappelijk gedoogde mogelijkheid gebruik. Fietsen was weliswaar

wat radicaal, op een driewieler was het geaccepteerd, veilig, en vooral niet bedreigend. Maar daar kwam een eind aan toen in de jaren '80 de goedkope en lage 'Safety' of 'Veiligheidswieler' zijn intrede maakte. Racen, dat kon ineens iedereen...

De Europese avant-garde

Snelle vrouwen op de fiets, je komt ze al verbazingwekkend vroeg tegen. Een gravure geeft een beeld van een vrouwenrace in Parc Bordelais, Bordeaux, Frankrijk.¹ De race werd gehouden op 1 november 1868 en liep over 500 meter. De vrouwen droegen rokken en reden op houten 'Michaulines' met trappers op de vooras, en de tekenaar liet de kleding behoorlijk wapperen. Dat is de eerste, maar niet de enige vermelding van racende vrouwen voor de introductie van de Veiligheidswieler. Een jaar later, bij de wegcours Parijs-Rouen in 1869, een race over 125 kilometer, vinden we ook vrouwen tussen de deelnemers. Vijf, om precies te zijn. Winnaar van de gemengde race was James Moore, uit Groot-Brittannië. Als 29e deelnemer, en als eerste vrouw, kwam Miss Turner binnen, alias Miss America. Zij reed op een houten fiets met ijzeren velgen en was, opmerkelijk genoeg, Engelse.²

Racen door vrouwen werd, ondanks deze lange aanloop, met argusogen bekeken. Een vrouw hoorde zich niet competitief en sportief te gedragen. Men was bang voor de medische gevolgen, zoals onvruchtbaarheid, vermannelijking, of juist verzwakking. En vooral de goede zeden waren in het geding. Want met een rok kon men geen hoge snelheden behalen. Het broekpak, ook wel 'Bloomer' genoemd, bood een uitkomst, maar werd door de publieke opinie als intens lelijk en een travestie gezien. Hoe het ook zij, de Veiligheidswieler deed zijn intrede, en een aantal vrouwen trok zich niets aan van het commentaar. Zij grepen de mogelijkheid aan. In de jaren '90 van de 19e eeuw werd er door heel Europa geraced door vrouwen.

In 1893 was Berlijn korte tijd toneel voor het damesracen. Onder andere de Duitse Ida Caspari fietste er wedstrijden. Zij kreeg wel eens de wind van voren over

haar deelname, maar die verdedigde zij door te wijzen op de bijbelse gelijkenis van de geleende talenten: wie een gezond lichaam had gekregen, moest ernaar streven de krachten te vermeerderen.³ Kampioen bij de Berlijnse races in 1893 werd een legendarische record woman van de 19e eeuw: H el ene Dutrieux. Ze haalde bij de wedstrijd een snelheid van 33.1 kilometer per uur. Haar liefde voor sport en competitie was enorm. Wielrennen deed ze fanatiek, brak daarmee ook meerdere uurrecords. Ze stapte over op motorsport, beoefende autoracen en werd uiteindelijk een bekend pilote.⁴

Ook Duitsland kende een ware wielactiviste. Amelie Rother, groot voorstander van vrouwenwielrennen, was publiciste en maakte daar handig gebruik van. Ze richtte niet alleen in 1894 een dameswielclub op, maar gaf ook een clubtijdschrift uit, getiteld 'Die Radlerin'.⁵ De Deutsche Radfahrer-Bund wilde namelijk geen damesleden toelaten, en ook in de media werden vrouwelijke sportfietsers genegeerd of weggehoond. In 1896 werd het wedstrijdfietsen door vrouwen in Duitsland echter toch verboden.⁶ De Duitse vrouwen trokken zich hier overigens niet veel van aan, en ook na 1896 werden er wedstrijden georganiseerd.⁷ Een jaar later kampte Engeland met hetzelfde euvel; direct na de eerste wedstrijd in 1897 werd het vrouwenraces verboden.⁸

Nederland, een eiland

Geen Nederlanders? Nee, opvallend genoeg geen Nederlandse vrouwen in de avant-garde van de vrouwenwielersport. Het bleef stil in de Lage Landen. De ANWB, die de fietsersbelangen hier behartigde, voerde wel een vrouwvriendelijke koers, in tegenstelling tot de fietsersbonden in sommige andere landen. Al vroeg kende de ANWB damesleden – de eerste in 1884 – waarvan niet iedereen fietste. Ook verschenen er vrouwenrubrieken in 'De Kampioen'. Vermeldingen van fietsende vrouwen, op driewielers, zijn op z'n vroegst van 1885. Vaak werden vrouwen aangespoord om toch te gaan fietsen, en desnoods, als men niet de eerste wilde zijn, een eigen clubje op te richten.⁹ Een aantal vrouwen deed dat ook: in 1892 werd de Utrechtse Dames Safetyclub opgericht, Doetinchem kreeg Pers ev erence in 1896, en in 1893 werd in Den Haag een damesfietsclub opgericht met de veelzeggende naam:

Honi soit, qui mal y pense: schande aan diegene die er iets slechts van denkt. Op sommige plaatsen werd misschien toch niet al te vriendelijk omgegaan met fietsende vrouwen. Dat zou de expliciete aansporingen van de ANWB verklaren.

Al deze clubs waren geen sportclubs. De organisatorische infrastructuur voor vrouwen was er op gericht om recreatief te fietsen. De zo zorgzame en vriendelijke ANWB raadde de vrouwen vooral aan om geen aanstoot te geven. De kleding van ANWB-vrouwenleden bleef daarom netjes en hun gedrag ook. Maar dat wil niet zeggen dat er geen vrouwen waren die hun grenzen op de fiets verkenden.



Bijna-sport: spel op de fiets

Het fietsbloemencorso dat in 1896 werd gehouden zorgde voor een grote populariteit van fietsen onder vrouwen.¹⁰ Schoonrijden – figuren rijden op mooi gedecoreerde fietsen, vaak binnen – was dan ook een populaire sport, waaraan zowel vrouwen als mannen deelnamen. Menigeen werd lid van een zaalrijderssoci eteit. Korte tijd was er zelfs een rage rond polo op de fiets. Dit spel werd in een zaal gespeeld en voerde men uit als het polospel te paard. Twee koppels streden tegen elkaar, ook gemengde partijen waren toegestaan. Zelfs het publiek van fietspolo-evenementen in het concertgebouw in Amsterdam arriveerde per fiets, in chique fietskostuum. Maar zelfs voor geaccepteerde fietssporten als zaalrijden en fietspolo was het not done om een fietskostuum te dragen met een broek. Mejuffrouw Henriëtte Bosch, van de Amstel Zaalrijders Sociëteit liet bijvoorbeeld weten dat zij direct gestopt

zou zijn als het Bloomer-kostuum de mode was geworden.¹¹

Ook in de buitenlucht waagden Nederlandse vrouwen zich aan het verkennen van hun grenzen en de media ging hier positief mee om. De Olympia 24-uursrit door Nederland van 1922 kende een aantal vrouwelijke deelnemers. De foto's werden gepubliceerd in het geïllustreerde tijdschrift 'Het Leven', waar de vrouwen, in nette rokken en kleine hoedjes, met gewone damesfietsen aan de hand, in het midden van de foto staan.¹² De Friese Fietselfstedentochten oefenden ook aantrekkingskracht uit op vrouwen. Foto's van de tochten die in 1912 en 1913 werden gehouden, werden ook in 'Het Leven' gepubliceerd.¹³ Sommige foto's tonen vrouwen in rok en blouse, en deelnamebanden om de arm. Een ervan was mej. Goselinga uit Bolsward. Zij was bij de tocht van 1913 de eerste vrouw die in Leeuwarden binnenkwam, een nieuwswaardig feit!

Sport dan eindelijk?

Sportfietsende Nederlandse vrouwen, waar zijn ze gebleven? Voor 1900 waren zij er niet in Nederland, of zijn ze niet te vinden. Kende Nederland dan helemaal geen indrukwekkende rensters voor 1940? Gelukkig wel. De Haagse Dames Rennersclub, opgericht in 1933, is de vroegste echte wielersportclub voor dames die te vinden is in de beschikbare bronnen en archieven.¹⁴ 'Het ligt', zo zegt het achterschrift van de foto expliciet, 'in de bedoeling der dames, om zich toe te leggen op het wedstrijddrijven.' In het fotoarchief blijkt bij deze foto nog een foto te horen. Een afbeelding van Mien van Bree, afkomstig uit Loosduinen. Zij werd in 1935 wereldkampioen damesrennen op de baan, op 1 januari te La Louviere over 120 kilometer. Ze verreed de afstand in 3 uur en 41 seconden. In '34 en '36 werd ze bij internationale wegwedstrijden tweede en in '37 derde.¹⁵ Volgens een van de weinige vermeldingen van Mien van Bree, was zij in eigen land, voor zover er startmogelijkheden waren, onkloppaar.¹⁶ Een renster van formaat dus. Duidelijk tonen de foto's ook dat Mien van Bree een van de meisjes van de Haagse Dames Rennersclub is. Wie haar clubgenotes waren, en tegen wie zij haar wedstrijden reed, is niet zomaar terug te vinden. De uitslagenlijsten voor vrouwen beginnen immers pas ver na de oorlog.

Resultaat

Geen resultaat tot 1933. Teleurstellend, of toch niet? Eigenlijk is de situatie in Nederland erg interessant. In de landen om Nederland heen waagden vrouwen zich op de sportfiets en waren er ook veel conflicten. In Nederland is heel lang geen sprake geweest van wielrennende vrouwen, en conflicten bleven dan ook uit. Toch is Nederland een belangrijke fietsnatie geworden, ook voor vrouwen. De 'nette' vrouwen die destijds op de fiets stapten, lid werden van de ANWB, ritjes door de bollenvelden maakten en eventueel aan zaalrijden deden, hadden baat bij deze situatie. Het uitblijven van wielervedstrijden voor vrouwen in Nederland, zorgde ervoor dat zij sterk stonden in hun argumentatie. Zo konden zij, bij wijze van spreken, zeggen: 'Wij Nederlandse vrouwen zijn netjes. Er is dus geen gevaar in, om ons te laten fietsen. Racen zullen wij niet, dat gebeurt immers niet in Nederland.' Niet schoppen tegen de regels dus, maar rustig de grenzen wat oprekken. Erg Nederlands en blijkbaar werkt het goed! Wat hier oorzaak en gevolg is, is niet te bewijzen. Maar dat het uitblijven van races voor vrouwen in Nederland heeft bijgedragen aan een gunstig klimaat voor recreatief fietsende vrouwen, is zeer aannemelijk te maken. Goed voor de recreatief fietsende vrouw, maar de wielrennende vrouw dan? Zij is nog steeds een onzichtbare zuster. Sla er maar eens een boek over wielergeschiedenis over open. Honderd jaar de beste wegrenners, of: Alle wegwedstrijden van A-Z, zij vergeten stelselmatig alle vrouwelijke wegrenners, of alle vrouwenwegwedstrijden te vermelden, zonder te motiveren waarom in het overzicht is gekozen voor alleen mannen. Vergeetachtigheid? Of gebeurt er te weinig in de vrouwenwielersport? Beiden lijken me onwaarschijnlijk. Om Leontien van Moorsel kan al jaren niemand heen. Ook de commotie rond de Tour Feminin – de Tour de France voor vrouwen, die van naam moest veranderen in Grand Boucle Feminin, en ook de shirtcodes van de 'echte' Tour niet mocht handhaven – kan wielersportpublicisten niet ontgaan zijn. Over de geschiedenis en de huidige wederwaardigheden van de wielrennende vrouw is, niet alleen in Nederland, maar toch vooral hier, beschamend weinig te vinden. Het wordt tijd, dat dat verandert.

Annemarie Opmeer studeerde Taal- en cultuurstudies aan de Universiteit Utrecht en werkt momenteel als (eind)redacteur bij diverse tijdschriften. Haar doctoraalscriptie "'Wat men ook zegt, zij fietsen toch'?" De betekenis van fietsen voor Nederlandse vrouwen op de gebieden, sport, vervoer, recreatie en emancipatie van 1880 tot 1940' is voor 11 euro te bestellen bij de Wetenschapswinkel Letteren, in Utrecht. Geïll. 151 p., ISBN 9076912505

1. De Vries, *De dolle entree van automobiel en velocipee*, 1983, p. 14.
2. Schoonderwalt, *Alles uit de kast*, 1988, p. 225-226.
3. Steendijk-Kuypers, *Vrouwen Beweging*, 1999, p. 190.
4. Steendijk-Kuypers, *Vrouwen Beweging*, 1999, p. 190.
5. Steendijk-Kuypers, *Vrouwen Beweging*, 1999, p. 187
6. Maierhof en Schroder, *Sie radeln wie ein Mann, Madame!* 1992/1998, p. 110 en 118.
7. Maierhof en Schroder, *Sie radeln wie ein Mann, Madame!* 1992/1998, p. 118 en 119.
8. Steendijk-Kuypers, *Vrouwen Beweging*, 1999, p. 191.
9. O.a.:
De Kampioen, 1887, juni, nr. 6a, p. 104-105.
De Kampioen, 1887, juni, nr. 6a, p. 104-105.
De Kampioen, 1888, mei, nr. 5, p. 156. Voor Sportzusters, door Stop-Watch.
De Kampioen, 1886, aug, nr. 8a. p. 131-133, Feuilleton: 'Een Theepraatje', door W.
10. Steendijk-Kuypers, *Vrouwen Beweging*, 1999, p. 153.
11. Steendijk-Kuypers, *Vrouwen Beweging*, 1999, p. 202-203.
12. *Het Leven*, 1922, nr. 30, p. 945. Fotopagina.
13. *Het Leven*, 1912, juni, nr. 23, p. 723. Fotopagina.
Het Leven, 1913, nr. 21. p. 668. Fotopagina.
14. Van Eyle, *Een eeuw Nederlandse wielersport*, 1980, p. 17-18, ook te vinden in Fotoarchief Spaarnestad.
15. Achter-opschriften. Foto's te vinden in Fotoarchief Spaarnestad
16. Van Eyle, *Een eeuw Nederlandse wielersport*, 1980, p. 68.

Historisch besef van... de skisport

Peter Los

De Sportwereld toetst in ieder nummer het historisch besef van een sportbond. In dit deel van de reeks: De Nederlandse Ski Vereniging.

Tijd: 11-02-2005

Gesprekspartner: Carla van Delden

Functie: Secretaris

1. Wanneer is de bond opgericht?

De Nederlandse Ski Vereniging is opgericht in 1927.

2. Hoeveel leden of verenigingen telt de bond?

De N.S.k.i.V. telt 135.000 leden en 75 lid-organisaties.

3. Is er iets gepubliceerd over de geschiedenis van de skisport in Nederland?

De N.S.k.i.V. heeft bij haar 25-,50- en 75-jarig jubileum over de geschiedenis gepubliceerd.

4. Wanneer is de sport ontstaan?

Als vorm van zich voortbewegen is de skisport al duizenden jaren oud. Als wedstrijdvorm ontstond het aan het begin van de 20ste eeuw. In de loop van de 20ste eeuw is het aantal disciplines steeds meer uitgebreid. Snowboarden is nog maar enkele tientallen jaren oud.

5. Waar bevinden zich de archieven en zijn ze geïnventariseerd?

Er zijn in Nederland geen centrale archieven waarin de geschiedenis van de skisport is opgeslagen en ontsloten.

6. Zijn er in het verleden of heden belangrijke Nederlandse skiërs geweest?

De belangrijkste Nederlandse skister van de 20ste eeuw was Gratia Schimmelpenninck van der Oye. Zij was de eerste Nederlandse deelneemster aan de Olympische Winterspelen en het eerste vrouwelijke bestuurslid van de internationale skifederatie (FIS). Op dit moment behoort Nicolien Sauerbreij bij het snowboarden tot de wereldtop.