

De Bossche Wielrijders-kring op de foto !

Aart Vos

**'Wielrijden is een schoone zaak,
En geeft het mensdom veel vermaak.'**

In het eerste deel van de recent verschenen Geschiedenis van Noord-Brabant prijkt op pagina 331 een prachtige foto.¹ Het is een opname van fietsers in 's-Hertogenbosch. Op de foto staan ongeveer dertig mensen, waarvan er circa dertien met het rijwiel aan de hand poseren. Misschien houden de anderen ook een velo vast, maar dat is niet te zien. De leden van de Bossche Wielrijderskring maken zich op voor een fietstocht door het Brabantse land. Het zonnetje schijnt, de mensen hebben er zin in. De tweede meneer, links, is zo trots als een pauw. Meerdere keren heeft hij al een toertocht gefietst: de medailles prijken op zijn borst. De foto dateert uit 1888. In 's-Hertogenbosch was toen ongeveer twee jaar een 'Wielrijders-Kring' actief. Het doel van de Kring was het houden van gezamenlijke fietstochten. Daarnaast werden er 'onderlinge wedstrijden' gehouden, waarbij prijzen te winnen waren. Er werd ook gestreden met andere verenigingen. Bovendien werden 'met behulp der bevoegde machten' de belangen van de wielersport behartigd 'waar die aangerand mochten worden'. De leden van de Bossche Wielrijderskring moesten lid zijn van de A.N.W.B.(mèt puntjes), in het bezit zijn van een rijwiel en dit kunnen berijden!²

Wielersport rond 1890

Plezierig fietsen

Een fiets kostte veel geld, de leden van de Kring waren dan ook rijk en hadden vrije tijd. Voor een werkmans - een sjouwer bij de steenhouwerij Bolsius verdiende in 1890 fl. 8,64 per werkweek van 72 uur - was de fiets een droom. Bovendien was 'vrije tijd' voor de arbeidende stand een tamelijk onbekend begrip. In 's-Hertogenbosch werden sedert 1881 'Sparkbrook'-rijwielen verkocht door B.A. Jansen, in 1888 variërend in prijs tussen de 102 gulden (een hoge tweewieler) en 408 gulden (een tandem).³ In zijn werkplaats aan de Eerste Nieuwstraat zette Jansen de uit Engeland geïmporteerde onderdelen in elkaar en verkocht deze in de stad en via zijn agenten in het gehele land. Trouwens uit Nederlands-Indië, België, maar ook uit Odessa kwamen bestellingen binnen. Leden van de BWK moesten een rijwiel kunnen berijden. Dat lijkt logisch, doch er waren nogal wat kapitaalkrachten die een fiets bezaten, maar de rijkunst niet machtig waren. De fiets bleef lange tijd een sportief statussymbool tot de slagern knecht en de dienstbode er gebruik van gingen maken en de automobiel - de 'nieuwe locomotie' - aan zijn opmars begon. Fietsen was niet eenvoudig op de wat ingewikkelde modellen en zeker niet op de 'hooge tweewieler'. De rijwielabrikanten en -handelaren verleenden daarbij gelukkig hulp. B.A. Jansen opende een rij-



*Aan het Kardinaal van Rossumplein hebben de leden van de Bossche Wielrijderskring zich in 1888 verzameld om een tocht door het Brabantse land te maken. De enige dame op de foto laat zich rijden.
(Foto: Stadsarchief 's-Hertogenbosch, archief B.A. Jansen)*

school in een zaal aan de Zuid-Willemsvaart 'naar de laatste eisch des tijds'. Om kneuzingen bij valpartijen te voorkomen waren de muren van de rijsschool voorzien van stootkussens die gevuld waren met stro. In 1914, tijdens de mobilisatie, werd de school gebruikt als stal voor 'militaire paarden' die de school ruïneerden door de inhoud van de stootkussens te verorberen. Oude fietsen stelde Jansen ook wel beschikbaar voor lessen op de openbare weg: 'Amice! Hebt gij tegen 2 uur eene oude kar disponibel voor een leerling, met name H. van de Ven. De eerste oefeningen zullen dan plaats hebben op de Orthen-scheweg. Zoo gij tijd hebt, komt gij zeker wel even kijken'. Aldus luidde een verzoek aan Jansen in 1896.

In het reglement van de BWK stond ook dat het lidmaatschap van de A.N.W.B. een vereiste was om toe te kunnen treden tot de Kring. De jonge A.N.W.B. - bij oprichting in 1883 nog Nederlandsche Vélocipedisten Bond geheten - behartigde nog uitsluitend en met enthousiasme de belangen van de fietsers die vaak met wantrouwen werden bekeken. Met name een tochtje buiten de stad was niet altijd aangenaam en zeker veiliger wanneer in groepsverband gefietst werd. Boeren joegen fietsers van de paden omdat ze bevreesd waren dat de koeien geen melk meer gaven, koetsiers knalden met hun zwepen en de honden die fietsers achter de broek zaten waren talloos. De agressiviteit onder de plattelanders was enorm. Fietsenfabrikant Jansen adverteerde in 1892 in de Kampioen met een nieuwe vinding: de 'handvatrevolver' die met een enkele handeling van de handgrepen aan het stuur kon worden losgekoppeld. 'Wielrijders' zo schreef Jansen 'die grotere toeren maken,

gaan zelden zonder wapenen op reis, en zelfs de vele aanrandingen in ons rustig Nederland zouden het wettigen steeds een wapen bij de hand te hebben, dat zowel aangehitste honden als personen met kwa-de bedoelingen van u kan afhouden'. De hoofdredacteur van De Kampioen achtte dit wapen echter te gevaarlijk en beval de suggestie van een ander Bondslid aan, namelijk de zogenaamde ploertendoder, een revolver kaliber 9 mm!⁴ Samen met de A.N.W.B. trachtten wielrijderskringen de overheid te bewegen voorzieningen voor fietsers te creëren. Van fietspaden of een verplichting om in de duisternis een licht te ontsteken was in Brabant aan het einde van de negentiende eeuw nog geen sprake. In 1903 stemde de Bossche gemeenteraad in met de aanleg van het eerste fietspad, van 's-Hertogenbosch naar Vught,

Wielrenner Van Hout poseert in het atelier van Pierre Weijnen aan de Kerkstraat. De foto werd in 1897 gemaakt.

(Foto: Stadsarchief 's-Hertogenbosch, archief B.A. Jansen)

nadat de A.N.W.B. had toegezegd vijfhonderd gulden in de kosten bij te dragen.

Wedstrijden

De Bossche Wielrijderskring schreef naast toertochten ook wedstrijden uit, zowel in het langzaamrijden als in het hardrijden. De eerste wedstrijd in het langzaamrijden vond op 15 mei 1887 plaats op de Parade. Vijf kandidaten hadden zich aangemeld. Onder 'veel bekijks' legde de winnaar, L. van der Meulen, de 50 meter in 1 minuut en 11 seconden af.⁵ De wedstrijdcommissie stond op een vlekkeloze organisatie en had er voor gezorgd dat bij de plaats van afrit bier, melk en eieren voorradig waren, de vijftig meter op de Parade exact was gemeten en er voldoende lint was om over de weg te spannen. Voor een eerlijke tijdwaarneming was een 'Engels Ankerhorloge, nauwkeurig tot op de 1/4 seconde' beschikbaar. Onder de uitgaven staan naast de kosten voor medailles, het invitatiepapier en de patronen voor de revolver



ook de fooien vermeld die aan marechaussee en politie waren uitgedeeld. 'Aan ieder der marechaussee 2 kruiken bier en 4 sigaren á 2,5 cts'. De politieagenten kregen wel sigaren, maar geen bier. Overigens ontvingen politie en marechaussee hun fooi voor zowel het optreden bij de hardrijwedstrijd als bij het langzaamrijden. Op dezelfde dag vond namelijk ook de eerste wedstrijd hardrijden plaats. Aan de wedstrijd langs de Zuid-Willemsvaart over 16.700 meter deden tien renners mee. De gebroeders K. en G. van Lanschot raceerden in een tandem en legden de afstand in 49 minuten en 30 seconden af. Winnaar werd Th. Sweens in 42 minuten. Iedere deelnemer ontving 'een voorgift die door de gezamenlijke commissie was vastgesteld'. In het notitieboekje van B.A. Jansen staat daarover vermeld dat 'niemand van de mededingers iets wist van zijn voorgift'.⁶

De wielervedstrijd van 9 oktober van dat jaar trok vele vreemdelingen, meldde de krant. De derde prijs ging naar een Bosschenaar: C. Brouwers. De afstand van 28 km en 800 meter langs de Zuid-Willemsvaart naar Schijndel en terug legde hij af in 1 uur en 16 minuten. De tweede prijs werd behaald door de heer M. Aertnys uit Eindhoven. Zo'n 300 meter voor de eindstreep 'schoof zijn wiel uit' en viel hij van zijn velo. Het laatste gedeelte kon hij slechts met één trapper afleggen! 'Ware hem dit ongeval niet overkomen dan was de uitslag van den strijd twijfelachtig geweest'. Roland Hagedoorn uit Amersfoort werd de uiteindelijke winnaar. In 1 uur en 13 minuten legde hij de afstand af en won een 'verguld-zilveren medaille en een kunstvoorwerp (een beker) van 25 gulden'.⁷

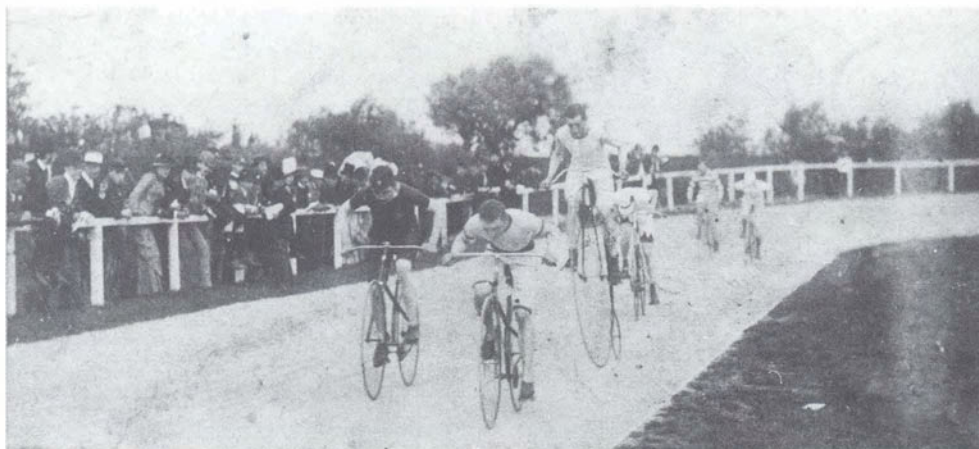
Op zondag 8 september 1889 werd een wedstrijd uitgeschreven over een afstand van 7.000 meter op 'een goede grintweg' van Sluis I naar de Dungense brug. 'Kampioen van Den Bosch' werd de trainer van Jaap Eden, Klaas Pander, een wielrenner

uit Haarlem. Hij legde de afstand af in 12 minuten en 30 seconden.⁸ B.A. Jansen deelde ook in de triomf. Pander won de wedstrijd op een Sparkbrook uit de stal van Jansen! In een prospectus van Jansen schrijft Pander: 'De Sparkbrook no.3, gemaakt met holle velgen, is een zeer sterke en snelloopende kar! Men wil wel opmerkzaam zijn dat mijn gewicht lang niet licht is!' Jansen, de grote animator van de Bossche Wielrijderskring, deed goede zaken. Wielrenner Anton van Beek schreef in mei 1892 aan Jansen het volgende: 'De race is niet gunstig afgelopen. De hoofdzak is dat ik mij te weinig getraind heb, hoewel ik ll. woensdag de 20 Km. in 42 min. reed met sterke wind, dus dat gaat

Op de achterzijde van de foto staat: 'Aan mijn vriend B.A. Jansen, Jan B. 10.2.1895'. De twee renners, zwaar beladen met ere-metaal, zijn Jan Brummen en Polanen.

(Foto: Stadsarchief 's-Hertogenbosch, archief B.A. Jansen)





In het archief van Rijwielhandel B.A. Jansen bevindt zich deze foto van een wielervedstrijd op een echte wielervebaan. In 's-Hertogenbosch was in de tijd dat de foto gemaakt werd, rond 1885, nog geen baan. De 'hoge-bi' doet niet onder voor de lage race-fietsen. Het is een unieke opname. Zoveel foto's van wedstrijden uit die tijd zijn er niet. (Foto: Stadsarchief 's-Hertogenbosch, archief B.A. Jansen)

nog al. De hoofdzak is ook dat die kar (van Beek doelde op de Sparkbrook) uitstekend loopt en licht is. De oorzaak was dat ik er uit moest scheiden is deze: dat ik bij het voorbijgaan van een boerenkar de verkeerde kant wilde passeeren en ik tusschen paard en weg zat. Daar ik direct stopte kreeg ik de kramp in de kuit en zat toen met de beenen krom opgetrokken in de hoogte'. De Belgische wielrenner De Maerschall berichtte Jansen dat op de internationale wedstrijden in Antwerpen van mei 1888 maar liefst vijf prijzen met een Sparkbrook werden gewonnen. De Maerschall miste de eerste prijs: 'In de tandem race hadden wij zeker de 1e prijs behaald, wij dachten alsdat de race ten einde was en hielden op, doch er was nog een toer te maken en Stroethoff ging ons voor'. B.A. Jansen fietste zelf ook en sleepte in 1888 de derde prijs in de wacht in de wielervedstrijd van Oisterwijk over 7.000 meter. 'Er was veel wind' schreef de krant, 'maar de weg was goed te noemen.'⁹ En dat was al heel wat in die dagen.

Vrouwen op de fiets

Tot slot: op de foto uit 1888 is ook een vrouw te zien. In een beschouwing over het eerste deel van de Geschiedenis van Brabant in het dagblad 'De Stem' van 6 maart 1996 staat dat het voor die tijd opmerkelijk is dat een 'groot aantal vrouwen' lid is van de 'Bossche Wielrijderskring'. De foto in De Stem is overgenomen uit de Geschiedenis van Brabant. De auteur van het hoofdstuk 'vrijetijds besteding' schrijft bij de foto dat de deelname van vrouwen 'opvallend' is. Beide onderschriften zijn denk ik niet juist. Op de foto is maar één vrouw te zien. Staat deze vrouw trots naast haar fiets en klaar om het stalen ros te bestijgen? Nee, de vrouw is de enige persoon op de foto die echt zit. De vrouw in haar lange 'niet-sportieve' jurk en bepluimde hoed zit 'voorop'. Haar (?) man zal haar straks rijden, door het Brabantse land. Van actieve deelname aan de fietstocht is geen sprake, ze gaat uit rijden, haar gezelschap peddelt haar voort. De sportieve wielrijders op de foto dragen fietspetjes, halflange broeken en lange kousen.



Op de foto staat een vriend van Bernard Jansen, Klaas Pander, de trainer van Jaap Eden. Pander fietste in Den Bosch en omgeving wedstrijden op een Sparkbrook.

(Foto: Stadsarchief 's-Hertogenbosch, archief B.A. Jansen)

Vrouwen bewogen zich in 1888 maar zelden per fiets voort. In Nederland waren in 1894 slechts 70 vrouwen lid van de A.N.W.B., 1½% van het totaal aantal leden van de A.N.W.B. Niettemin maakte in 1885 reeds een vrouw een bondstocht op een driewieler. In de Kampioen van dat jaar werd daar uitgebreid aandacht aan besteed.¹⁰ Enkele jaren later, in 1888, klaagde een wielrijdster: 'In Nederland, en voor-

al in de groote steden, worden onze sportzusters nog altijd als een soort wonderdieren beschouwd. De reden hiervan is ver te zoeken: zij ligt in het geringe aantal, en de oorzaak hiervan is juist weder, dat men de wielrijders als wonderdieren beschouwt. Wij draaien dus in een kringetje'.¹¹

Toch deden vrouwen aan wedstrijden mee, máár tesamen met een man op de 'tweepersoons driewieler'. Bij de uitreiking van de 1e prijs aan Mej. van Raden en de heer Kerkhoven op de baan in Scheveningen richtte de voorzitter van de A.N.W.B. zich met een speciaal woord van waardering tot de dames. Hij dankte 'de leden van het zwakkere geslacht voor hun betoonden lichamelijken en bovenal zedelijken moed. Welke woorden stormachtige toejuichingen ontlokte'.¹² Aan de voorjaarstochten van de Bossche Wielrijderskring in 1888 nam ook een vrouw deel, mevrouw Stroethoff. De krant becommentarieerde deze gebeurtenis overigens niet. Mogelijk is zij de dame op de foto. Het is niet waarschijnlijk dat mevrouw Stroethoff, die uit Amsterdam kwam, aan de echte wedstrijd deel nam. Ze reed mee in de toertocht en wellicht vóórop. Zij was, zo schreef de krant 'van middelbaren leeftijd'.¹³ Een vrouw op de fiets bleef nog lange tijd omstreden. Artsen adviseerden vrouwen (en mannen boven de veertig) maar niet te fietsen: 'de lichaamskrachten onzer meisjes en vrouwen zijn in den regel niet opgewassen tegen de vermoeienissen van het wielrijden. Hij, wien de vier kruisen op den rug staan geschreven, doet verstandig met af te zien van elk pogen om door een heroïsch kunstmiddel, zijn langzaam dovende levenskracht aan te wakkeren'.¹⁴ Anderen verboden vrouwen het 'onzedelijk vélocipederen' of waarschuwden tegen 'dakvormige' zadels.¹⁵ In Leuven telde men in 1891 één vrouwelijke fietser en in de hoofdstad van België waren in 1892 nog maar vijftien vrouwen die fietsten. In Duitsland en Engeland waren vrouwen op de fiets al 'gewoner',

Sparkbrook Dames Safety.



Deze machine heeft in 't afgelopen seizoen uitstekend voldaan. Daar wij de grootste zorg bij het fabriceren er aan besteden om haar bijzonder geschikt te maken tot in de kleinste details voor dames, door voldoende ruimte te laten voor de kleederen zonder de houding van de rijder te bederven; zoo bevelen wij haar gerust aan.

De machine is zoo sterk gemaakt dat ook heeren welke van open raamwerk houden deze kunnen gebruiken. Bovendien kan er eene afneembare stang ter versterking aangebracht worden, van af de zadelpin tot den nek.

Omshrijving: Wielen 30 Eng. duim vóór en 28 Eng. duim achter, opgevoerd tot 50 Eng. duim of naar keuze. $\frac{3}{4}$ Eng. duim banden Kogelassen aan beide wielen en krukas. Abingdon ketting Afneembare krukken Verdikte spaken aan beide wielen. Plunger-rem op 't voorwiel Geheel van koud getrokken stalen buizen. Verstelbare zit- en stuurstang. Silkborden aan beide wielen. Kleebscherm aan de ketting en het achterwiel. Blanke deelen vernickeld, 't overige zwart email.

PRIJS f 222.—

EXTRA'S

Holle velgen f12.— $\frac{7}{8}$ Eng. duim banden f6.— $1\frac{1}{4}$ Eng. duim beste cushion banden f36.—

Echte Bown's acolus kogelpedalen f5.— Sparkbrook kogelpedalen f9.—

Gaarne verhoor ik dat de van U in 1890 ontvangen Sparkbrook dames-safety in alle opzichten uitstekend bevalt.
Krimpen aan de Lek. KORNELIA SMIT.

Kornelia Smit uit Krimpen aan de Lek kocht deze 'Dames Safety' in 1890 van Jansen.
(Archief B.A. Jansen)

daar verschenen reeds vóór 1890 tijdschriften als 'Die Radlerin' en 'The Lady Cyclist'.¹⁶

De naam Stroethoff is al eerder gevallen. De heer en mevrouw Stroethoff waren zogenoemde buitenleden van de Bossche Wielrijderskring, beiden woonden aan de Keizersgracht in Amsterdam. Mevrouw Stroethoff komt op de contributielijst van 1888 voor. De gegevens die ter beschik-

king staan wijzen er niet op dat er toen meer vrouwen lid waren van de Bossche Wielrijderskring. Het reglement van de BWK geeft geen aanwijzingen omtrent het sporttenue voor vrouwen. Broek, jas, tricot en pet werden verplicht gesteld door de BWK. De ledenlijst uit 1887, telt zestig 'Bossche' namen. Tussen al die mannen staat 'L. Jansen-Boeckmans' met lidnummer 58. Léontine was de echtgenote van Bernard Jansen, het eerste lid van de BWK.¹⁷ Toen de foto van de Bossche wielrijders gemaakt werd, was 'le cheval de démocratie' in 's-Hertogenbosch nog een echte mannenaangelegenheid. Een vrouw fietste nauwelijks en kocht zelden een fiets. Maar Bernard Jansen liet in 1890 jufvrouw Kornelia Smit uit Krimpen aan de Lek een 'Sparkbrook Dames Safety' aanprijzen die zij bij hem had gekocht. De 'Sparkbrook Dames Safety' was de veiligheidsfiets die speciaal voor vrouwen was ontwikkeld.¹⁸ In de begeleidende brief bij de af te leveren Dames Safety legde Jansen uit hoe een dame op diende te stappen: 'Zij stapte door of over het raamwerk als de linksche of rechtsche pedaal om hoog is. Dan staat zij dus met haar rechterbeen aan de rechterzijde, met haar linker aan de linker zijde der machine. Vervolgens gaat zij op de omhoog staande pedaal staan waardoor de machine naar voren loopt, doch tegelijkertijd schuift zij, zich omhoog lichtende, in het zadel. U zult zien dat de tweede poging reeds met uitslag bekrond wordt.'¹⁹

Een enkel jaar later adverteerde Jansen in 'De Hollandsche Lelie'. 'Het eenige Weekblad in Nederland voor (Jonge) Dames uit de hoogste en beschaafde kringen.' De fiets werd het voertuig van de vrouwenemancipatie: vrouwen konden en wilden fietsen. Voor vrouwen werd speciale fietskleding ontworpen: de lange sportieve rok of de broek met 'opknoopbare rok'.²⁰ Nadat de Dames Veiligheidsfiets op de markt kwam, in 1890, klommen er meer vrouwen op de fiets. In 1892 werd in het

Geïllustreerd Handboek voor Wielrijders opgemerkt: 'De eerste vrouwen die zich op het rijwiel in het publiek lieten zien, werden uitgejouwd en geminacht. Men kon zich niet voorstellen, dat eene fatsoenlijke vrouw in het wielrijden genoeg kon scheppen. Evenwel, die tijd van schande is voorbij, en tegenwoordig zal niemand (onder iemand verstaan we hier personen met een ontwikkeld verstand begaafd) het wielrijden eenen onbehoorlijke of onfatsoenlijke sport voor dames vinden'.²¹

Tot slot

In 1888, het jaar van de groepsfoto, was de vélodrome nog geen vervoer- of transportmiddel. Twee jaar later deelde de voorzitter van de A.N.W.B. mee dat in geheel Nederland 530 personen het rijwiel voor hun beroep gebruikten.²² Rond 1890 werd er nog bijna uitsluitend door mannen en voor het plezier gefietst. Maar de consumentengroep die uitsluitend bestond uit jongelieden uit het betere milieu, die sportief en viriel wilden zijn, werd kleiner. De fabrikanten richtten zich op de nieuwe consument die een veilig, praktisch en gemakkelijk vervoermiddel wenste. Het rijwiel dat uitsluitend gebruikt werd voor toerisme en sportbeoefening bleef bestaan, maar bij bestel- en bezorgdiensten, politie en leger, arts en geestelijke lag op dat moment de toekomst van de fiets.²³ ■

Noten

1. H.F.J.M. van den Eerenbeemt, *Geschiedenis van Noord-Brabant. Traditie en modernisering 1796 - 1890* (Amsterdam/Meppel 1996) deel 1.
2. Reglement Bossche Wielrijderskring.
3. In het Stadsarchief wordt het archief van de Firma Jansen bewaard. Het bedrijfsarchief bevat uitzonderlijk veel gegevens over de 'eerste' fietsen en de 'eerste' auto's in 's-Hertogenbosch en Nederland. Archivalia van de Bossche Wielrijderskring bevinden zich eveneens in het archief van de Firma Jansen. B.A. Jansen was een der oprichters van de BWK. Zie over de Firma Jansen: Aart Vos, Bernard Antonius Jansen in de 'versnelling', de entrée van de fiets, in: Peter-Jan van der Heijden e.a. (red.), *Bossche Bouwstenen* deel VIII ('s-Hertogenbosch 1985) 71-87.
4. 'De Kampioen', 20 augustus 1892.
5. Provinciale Noordbrabantsche en 's-Hertogenbosche Courant (P.N.H.C.), 18 mei 1887.
6. Stadsarchief 's-Hertogenbosch, Archief Jansen, doos Bossche Wielrijderskring.
7. P.N.H.C., 11 oktober 1887.
8. P.N.H.C., 10 september 1889.
9. P.N.H.C., 28 juli 1888.
10. F.C.M. Veraart, *Geschiedenis van de fiets in Nederland. Van sportmiddel naar massavervoermiddel* (Eindhoven 1995, afstudeerverslag TU) 60-61.
11. J.M. Fuchs en W.J. Simons, *De fiets van toen en nu* (Alkmaar 1983) 59.
12. P.N.H.C., 12 september 1889.
13. P.N.H.C., 15 mei 1888.
14. A. van Hulzen, *Utrecht en het verkeer 1850-1910* (Baarn 1987) 144.
15. Zie bv. Inge Polak (samenst.), *Geloof mij mevrouw. Een bloemlezing uit vrouwentijdschriften tussen 1870 en 1920* (Amsterdam 1984) 175-177.
16. Nan van Zutphen, *Sociale geschiedenis van het fietsen te Leuven, 1880-1900*, in: *Arca Lovaniensis. Artes atque historiae reserans documenta. Jaarboek 1979 Vrienden stedelijke musea Leuven* (Leuven 1979) 149-153.
17. Archief Jansen, doos Bossche Wielrijderskring.
18. Archief Jansen, doos prospecti, *Prijs-Courant der Rijwielen* (1891).
19. Archief Jansen, Kopie-brievenboek nr.5, 3 juni 1890, fol. 360.
20. Fuchs en Simons, 60.
21. Geciteerd in: Veraart, 60.
22. Van Hulzen, 142.
23. In 1897 - het jaar waarin voor het eerst belasting op het rijwiel werd geheven - woonden er 5 miljoen mensen in ons land. Het aantal fietsen bedroeg toen 35.000. Van de totale bevolking bezat 0,7% een fiets. In 1911 telde Nederland bijna 6 miljoen inwoners. Het aantal fietsen bedroeg 592.337. Van de totale bevolking bezat 10% een fiets. (H. Baudet, *Een vertrouwde wereld. 100 jaar innovatie in Nederland* (Amsterdam 1986) 13-17, 180). In 1901 was Noord-Brabant de provincie waar de fiets het minst geliefd was! Op elke 52 inwoners van de provincie bezat er één een fiets. In Groningen lag dat anders: één fiets op 22 Groningers (v. Hulzen, 147).