



De NVSO Rommelpot

Juni 2020, nr 2
160 leden

'De Rommelpot is een oud Nederlands muziekinstrument gemaakt van een aardewerk pot bespannen met e en varkensblaas waarin een stok gestoken wordt.'

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR STRAATSBURG EN OMSTREKEN
ASSOCIATION NÉERLANDAISE DE STRASBOURG ET SES ENVIRONS

Alle Rommelpotnummers vanaf 2012 kunt U vinden op onze website, zie: <http://www.nvso.fr/>
Zie ook de interessante website van de FANF, de overkoepeling van de Nederlandse Verenigingen in Frankrijk: <http://www.fanf.fr/>

In dit nummer:

- p. 1 Voorwoord van de Rommelpotredactie
- p. 1 Contributiebetaling
- p. 2 Komende activiteiten
- p. 3 Eerdere activiteiten
- p. 9 Culturele tips
- p. 10 De geschiedenis van de fiets in Nederland en in de Elzas
- p. Colofon

Een voorwoord van de redactie

Het coronavirus houdt ons in de greep al lijkt die greep minder streng te worden. Er zijn verruimingen in de sociale omgang. En cafés en restaurants en een aantal culturele instellingen mogen geconditioneerd weer open. Maar er blijven slachtoffers. De economische schade is vooralsnog blijvend groot. Het toekomstperspectief van veel jongeren, maar ook van ouderen is althans tijdelijk onoverzichtelijker geworden. Een aselechte telefonische rondgang van de secretaris van onze vereniging leerde dat de crisis ook een aantal van onze leden heeft geraakt, sociaal-economisch, maar ook met het virus.

Wij hopen dat de gevolgen in tijd te overzien zullen zijn en dat het gewone leven weer de overhand krijgt, ook al zullen effecten in

enigerlei opzicht nog lang kenbaar blijven.

De redactie heeft, zoals ook al uitgesproken bij het eerste nummer van dit jaar, voorkeur om waar mogelijk het gewone stramien te blijven volgen.

U krijgt hierbij, dus, een tweede nummer aangeboden dat de bekende paden volgt..., wat mogen we verwachten, wat is er geweest aan activiteiten, een enkele culturele tip en een (hoofd) artikel, dit keer over de geschiedenis van de fiets.

We wensen eenieder sterkte en zoveel mogelijk betere tijden, zoal niet onmiddellijk dan in elk geval spoedig.

De redactie, Gerard de Boer en Hans de Jonge

Contributiebetaling

Voor zover het er nog niet van gekomen is, hier het benodigde: Voor paren/families/ 35 euro, voor alleengaanden 25 euro.

U kunt een cheque sturen aan onze penningmeester, Hans de Bruin, 19 rue Philippe Grass, 67000, Straatsburg. Of, maak het bedrag over op de bankrekening van de Vereniging: IBAN nr: FR7630087330020001180790118 Ten name van 'NVSO'.

De Algemene ledenvergadering komt er weer aan, waarschijnlijk ook in november. U krijgt separaat bericht.

Komende activiteiten/evenementen

Normaal gesproken is dit een redelijk bruisende rubriek met een paar leuke activiteiten. Nu houden we het vooral op een mentale oefening... in geduld.

U kunt later rekenen op een bezoek aan de steenhouwers van de kathedraal en een bezoek aan het wijnbouwbedrijf Moritz in Andlau als het niet te laat wordt in dit seizoen. En we rekenen erop dat in november het traditionele sjoelkampioenschap weer gehouden kan worden natuurlijk gevolgd door nog traditioneler Sintbezoek.

Fietsen

Dit is een doorlopende activiteit bij mooi dan wel 'gewoon' fietsweer. Oorspronkelijk is het geen Anse-activiteit maar met de vaste deelname van een aantal leden durven we het hier op te nemen. Het initiatief is een dertig jaar geleden genomen door enkele stafleden van de Raad van Europa, waarbij in dit verband vooral 'onze' Hans de Jonge genoemd mag worden. Zie voor enkele impressies van al gehouden tochten verderop in dit nummer onder 'Achterliggende activiteiten'.

Activiteiten in de Aubette van de Association Theo van Doesburg.

Dans le cadre de la formation plastique, les 51 étudiants en 3^{ème} année du double cursus architecte ingénieur.e de l'INSA de Strasbourg ont exploré de façon sensible, plastique et *dada* le port du Rhin de Strasbourg, sous la direction de Anke Vrijs, artiste-enseignante.

Chacune des 51 réalisations comporte :
• un carnet de croquis
• un portfolio de 6 gravures (monotypes) ainsi qu'une gravure encadrée
• un carnet de photo
Tout cela bien sûr : SELBSTGEMACHT ! (fait maison)

Sans oublier les 51 seaux... reprenant les couleurs de l'Aubette 1928

Dans le cadre des Journées de l'architecture

Soirée d'ouverture
Le 15 octobre
de 18h30 à 20h30

18h30
conférence « L'eau redessine la ville »
par Frédéric Rossano (Professeur à l'ENSAS)

19h30
Projection d'un film-performance et découverte de l'exposition Verre de l'amitié



No man's land, no man's water

Notre maison rhénane,
exploration du Port de Strasbourg

Exposition de travaux
d'étudiants de l'Insa
du 16 octobre au 4 novembre 2020

à L'Aubette 1928
place Kléber, Strasbourg

www.musees.strasbourg.eu



Crédit photo : Anke Vrijs

Onze zustervereniging 'Does' heeft een paar mooie activiteiten gepland in de Aubette 1928 en er al een subsidie uit Parijs voor gekregen!

Zo wordt van 16 oktober tot 4 november werk van de studenten van ons medelid en voorzitter van 'Does', Anke Vrijs getoond in de Aubette 1928 onder de intrigerende titel 'No Man's land, no man's water'. Het betreft studenten van de INSA, het Institut National des Sciences Appliquées in Straatsburg.

<http://theovandoesburg.org/>

Pianoconcert op 21 november, eveneens in de Aubette 1928.



Op 21 november om 18.30 geeft Marcel Worms een concert met als thema 'water'. Marcel Worms is één van onze vooraanstaande pianisten en ook hier bekend van onder meer een voorstelling met de dichter K. Schippers en schrijver Jan Brokken. Marcel heeft samengespeeld met Yuri Egorov, het te vroeg overleden Russische talent over wie Brokken het boek 'In het huis van de dichter' schreef.

<https://www.marcelworms.nl/en/event/strasbourg-france-laubette/>



Achterliggende activiteiten /gebeurtenissen

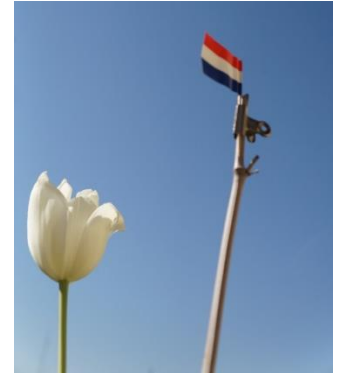
27 april 2020 - Koningsdag



De meesten van ons hebben de verjaardag van de Koning, op maandag 27 april jl. schuldloos geïnterneerd doorgebracht.

Ook in Nederland waren er geen straatactiviteiten. In Amsterdam dus geen 'grootste Rommelmarkt van Europa'. In voorgaande jaren waren er zelfs bustochten vanuit Straatsburg om dat evenement mee te maken. Ook geen voorgenomen bezoek van onze Koninklijke familie aan Maastricht, zoals eerder voorzien. Alles was anders. Alleen in kleine dan wel gesloten kring werd aan deze dag een feestelijk accent gegeven. En dat terwijl traditiegetrouw het oranjezonnetje weer volop scheen.

Ook hier gaven sommige van onze leden een nationaal accent aan 's Konings verjaardag. Bijvoorbeeld Anke Vrijs hees de driekleur in top terwijl Claudia Huisman een feestelijke lunchtafel creëerde. En Hans de Jonge had het uitkomen van oranjetulpen prachtig getimed...



In Vilnius, Litouwen was ons medelid Carlien Scheele op haar kantoor en bekeek een Koningsdagvideo van de Permanente Vertegenwoordiging in Brussel. En dat met een prachtig uitzicht vanaf haar bureau op de omgeving. Uw secretaris, tevens Rommelpot redacteur, heeft met partner Elena op de Verenigings-koningsdag, op kleine (terras)schaal, de traditie zoveel mogelijk hooggehouden met zaklopen, sjoelen en een passend gekleurde dis. Het Wilhelmus hoort U niet als U dit leest maar is wel degelijk luid gezongen.



Elena was al in de stemming want twee dagen eerder vierde Italië het einde van de oorlog. Het 'Bella ciao', oorspronkelijk een partizanenlied, heeft zij luid en duidelijk voor de buurt vertolkt.

Ook daarna hielden we het nog even vol met de viering van de Europadag op 9 mei. Hopelijk kunnen we volgend jaar weer gezamenlijk de traditie hooghouden.



De geschiedenis van de nationale feestdag in ons gastland, Frankrijk

Een klein zijstapje... in Frankrijk is 14 juli de nationale feestdag. Wij associëren dat met de val van de Bastille in 1789. Maar dat is niet juist: de datum hoort 14e juli van 1790 te zijn, toen werd verondersteld het eind van de Revolutie te kunnen vieren met het 'Fête de la Fédération'. En daarmee ook de verzoening van de Fransen onderling, gebaseerd op de Verklaring van de Rechten van de Mens en van de Burger. Het werd een geweldig feest waarvoor ook de jonge Verenigde Staten waren uitgenodigd.

Die verzoening heeft zoals bekend nog jaren problemen gegeven. In opvolgende jaren is nogal eens de voorkeur aan andere data en gebeurtenissen gegeven. Zoals in 1792 toen 10 augustus de feestdag was gekoppeld aan de dag van de afschaffing van de monarchie. Een paar jaar later is even de 27e juli aangehouden, die de val van Robespierre in 1796 markeerde.

Napoleon Bonaparte decreteerde zijn verjaardag, 15 augustus als nationaal feest.

De 14e juli komt pas tientallen jaren later weer terug. In 1880 wordt die dag bij wet vastgelegd als nationale feestdag, maar, als hiervoor vermeld, gekoppeld aan 1790, la Fête de la Fédération, en niet de val van de Bastille een jaar eerder. De nadruk ligt op verzoening en niet op revolutie!

Elk land heeft zijn eigen referentiepunt... zo is de nationale feestdag in Italië 2 juni, de dag van het referendum waarin Italië (vooral het Noorden) tegen de monarchie stemde.

Dodenherdenking-speeches van koning Willem-Alexander en schrijver Arnon Grunberg op 4 mei jl.

Dit betreft niet een activiteit maar een belangrijke gebeurtenis die we voor deze gelegenheid onder deze rubriek plaatsen. De ambiance van de herdenking en de speeches zijn naar onze mening belangrijk genoeg om hier op te nemen.

Ter inleiding enkele passages uit de mail die de leden eerder hierover ontvingen:

'Op dit moment is een ieder bezig met zijn persoonlijk welbevinden en in familiekring of een verwante nabije kring, de zorg voor anderen. Dat houdt in zich vrijhouden van het coronavirus. Maar het gaat ook om zorgen over bijvoorbeeld de maatschappelijke positie. Ik doel op banen, bedrijf en inkomen. Voor hen die hiermee geconfronteerd worden hoop ik dat het van zodanig tijdelijke aard is dat het geen consequenties op de langere termijn heeft.

Op deze dag is meer aan de hand: het is precies 75 jaar geleden dat Duitsland in Berlijn capituleerde. Dat deden de Duitse commandanten toen op 7 mei in Frankrijk. Voor Nederland was zover het op 5 mei.

De herdenking in Nederland werd op de avond van 4 mei in een heel aparte sfeer en omgeving gehouden. Koning Willem-Alexander sprak op een lege en doodstille Dam in Amsterdam en gewaagde als eerste in al die jaren van de ongevoeligheid van Koningin Wilhelmina voor het Joodse leed. En... 'Sobibor begon met een bordje in het Vondelpark 'voor Joden verboden'.

Daarvoor had Arnon Grunberg, één van onze maatschappelijk meest betrokken schrijvers en van joodse afkomst een indrukwekkende speech gehouden in een eveneens lege Nieuwe Kerk aan de Dam.

Hij zei onder meer: 'Voor mij was het van begin af aan duidelijk: als ze het over Marokkanen hebben, dan hebben ze het over mij'.

Deze passage werd niet door een ieder in het zowel pro-als anti-Marokkaanse kamp onderschreven. Ook in Joodse kring waren er die afstand namen.

Voor ons blijft Grunbergs centrale stelling overeind, in de woorden van de Italiaanse schrijver Primo Levi: 'Ik kan niet begrijpen, niet verdragen dat men een mens beoordeelt niet naar wat hij is, maar naar de groep waar hij toevallig toe behoort'. Oordeelt U zelf.

Beide speeches zijn hieronder integraal opgenomen:

Gerard de Boer

De tekst van Willem-Alexander:

‘Het voelt vreemd op een bijna lege Dam. Maar ik weet dat U, dat jij, deze Nationale Herdenking meebeleeft en dat we hier samen staan.

In deze uitzonderlijke maanden hebben wij allemaal een deel van onze vrijheid op moeten geven. Sinds de oorlog heeft ons land iets dergelijks niet gekend. Nu maken we zelf een keuze. In het belang van leven en gezondheid.

Toen wérd de keuze voor ons gemaakt. Door een bezetter met een ideologie zonder genade die vele miljoenen mensen de dood in joeg. Hoe voelde de ultieme onvrijheid?

Er is één getuigenis die ik nooit zal vergeten. Het was hier in Amsterdam, in de Westerkerk, bijna zes jaar geleden. Een kleine man met heldere ogen - fier rechtop met zijn 93 jaar - vertelde ons het verhaal van zijn reis naar Sobibor, in juni 1943.

Zijn naam was Jules Schelvis. Daar stond hij, breekbaar maar ongebroken, in een volle, muisstille kerk. Hij sprak over het vervoer met 62 mensen in één veewagon. Over de ton op de kale vloer. Over de regen die door de kieren spatte. Over de honger, de uitputting, de smerigheid.

“Je ging er uitzien als een schooier”, zei hij. En je hoorde in zijn stem hoe erg hij dat had gevonden. Hij vertelde over de horloges die bij aankomst door soldaten van polsen werden gerukt. Over hoe hij zijn vrouw Rachel in de chaos kwijtraakte. Nooit zag hij haar terug.

“Welk normaal mens had dit kunnen bedenken? Hoe kon de wereld toestaan dat wij, rechtschapen burgers van Nederland, als uitschot werden behandeld?” Zijn vraag bleef hangen tussen de pilaren van de kerk. Ik heb er geen antwoord op. Nog steeds niet.

Wat ik me ook herinner, is zijn verslag van wat er aan de reis voorafging. Na een razzia werd hij samen met zijn vrouw en vele honderden anderen weggevoerd naar station Muiderpoort. Ik hoor nog zijn woorden: “Honderden omstanders hebben zonder vorm van protest toegekeken hoe de overvolle trams, onder strenge bewaking, voorbij reden.”

Dwars door deze stad. Dwars door dit land. Voor de ogen van landgenoten. Het leek zo geleidelijk te gaan. Elke keer een stapje verder. Niet meer naar het zwembad mogen. Niet meer mogen meespelen in een orkest. Niet meer mogen fietsen. Niet meer mogen studeren. Op straat worden gezet. Worden opgepakt en weggevoerd.



Sobibor begon in het Vondelpark. Met een bordje: ‘Voor Joden verboden’. Zeker: er waren veel mensen die zich verzetten. Mannen en vrouwen die in actie kwamen, die tegen de stroom in burgermoed toonden en hun eigen veiligheid op het spel zetten voor anderen.

Ik denk ook aan alle burgers en militairen die vochten voor onze vrijheid. Aan de jonge soldaten die in de meidagen sneuvelden aan de Grebbelinie. De militairen die ons Koninkrijk dienden in Nederlands-Indië en dat met de dood bekochten. De verzetsstrijders die werden gefusilleerd op de Waalsdorpervlakte of onmenselijk werden behandeld in straf- en concentratiekampen. De militairen die niet terugkeerden van vredesmissies of daarbij ernstig gewond raakten. Werkelijke helden die bereid waren te sterven voor onze vrijheid en onze waarden.

Maar er is ook die andere realiteit. Medemensen, medeburgers in nood, voelden zich in de steek gelaten, onvoldoende gehoord, onvoldoende gesteund, al was het maar met woorden. Ook vanuit Londen, ook door mijn overgrootmoeder, toch standvastig en fel in haar verzet. Het is iets dat me niet loslaat.

Oorlog werkt generaties lang door. Nu, 75 jaar na onze bevrijding, zit de oorlog nog steeds in ons. Het minste wat we kunnen doen is: niet weggijken. Niet goedpraten. Niet uitwissen. Niet apart zetten. Niet ‘normaal’ maken wat niet normaal is. En: onze vrije, democratische rechtsstaat koesteren en verdedigen. Want alleen die biedt bescherming tegen willekeur en waanzin.

Jules Schelvis doorstond de hel en wist toch als vrij mens weer iets van het leven te maken. Veel meer dan dat. “Ik heb vertrouwen in de mensheid gehouden”, zei hij. Als hij het kon, kunnen wij het ook. Wij kunnen het, wij doen het samen. In vrijheid.’

De tekst van Arnon Grunberg:

“Vaak heb ik me afgevraagd wat het nut is van herdenken, van bijeenkomsten als deze. Herdenken wij omdat de traditie ons dat voorschrijft, of staat er meer op het spel?

Verleden voorjaar tijdens een lezing over het werk van Marga Minco en de oorlog – ik weet niet of de oorlog mij achtervolgt of dat ik het ben die de oorlog achtervolgt – merkte ik op dat herdenken meer zou moeten zijn dan een ritueel, dat het een verlangen naar kennis in zich zou moeten dragen, en dat gemeenplaatsen daarom de vijand zijn van betekenisvolle herdenkingsrituelen. Ik besepte ook dat die andere gemeenplaats, dat we het verhaal over de oorlog en de Joden nu wel kennen, steeds luider is gaan klinken; een hoogmoedige gemeenplaats, die uitgaat van de gedachte dat onze kennis volmaakt is, dat we kunnen scheiden van het betrekkelijk recente verleden.

Zeggen het verleden nu wel te kennen is veelal een weigering om er kennis van te nemen. En wie zijn verleden niet kent, is niet zozeer gedoemd het te herhalen, als wel is hij gedoemd niet te weten wie hij is. Niets doet mensen zozeer naar een onwrikbare identiteit verlangen als het knagende vermoeden dat ze geen idee hebben wie ze zijn. En het is vaak de onwrikbare eigen identiteit, de weigering er speels mee om te gaan die ertoe leidt dat de ander als een volstreekte vreemde en een absolute vijand wordt gezien.

Na afloop van die lezing over Minco kwam een psychotherapeut naar me toe, die zei dat we rituelen en gemeenplaatsen nodig hebben om niet ziek te worden van het herdenken, dat we het verleden op afstand moeten houden om er niet aan onder-door te gaan. Zeker, maar als we helemaal niet ziek worden van die 20ste eeuw, vrees ik dat er niets herdacht is en al helemaal niets begrepen.

Niet ziek worden zou weleens een symptoom kunnen zijn van wegstijgen, van ontkenning. Als we ontkennen dat de ziekten van de vorige eeuw – die van het geïndustrialiseerde totalitarisme, van het tot genocide verworden antisemitisme, van het biologisch racisme – diep in onze cultuur zitten, dan weten we niet wie we zijn. En juist dan zijn wij vatbaar voor verleiders die ons komen vertellen wie wij zijn en wie wij moeten vrezen. Herdenken is altijd ook een manier om aan te geven wie je níét wenst te zijn, maar wie je toch meent te kunnen worden. Geen herdenken

zonder dit angstige vermoeden, geen betekenisvol herdenken zonder gegronde vrees dat wij de toekomstige daders en hun helpers zijn.

Herdenken gaat uit van de vaststelling dat het verleden niet voltooid is, van het besef dat de buik die het Derde Rijk baarde nog vruchtbaar is.

Censuur en uitstoting zijn geen antwoord op die vruchtbaarheid, het is een verworvenheid dat wij in een land leven waar de overheid ons niet vertelt wat zedelijk en onzedelijk denken is. Maar dat betekent niet dat elke grens overschreden moet kunnen worden. Bepaalde taboes hebben zich geleidelijk aan na 1945 met goede redenen in onze cultuur genesteld; de taboebreuk is niet altijd een bevrijding, soms is die taboebreuk slechts een terugval. Deze herdenking is altijd ook een waarschuwing. Het verhaal van de overlevenden, van degenen die uit de concentratiekampen terugkeerden, Joden, Roma en Sinti, politieke tegenstanders, onder wie veel communisten en sociaal-democraten, is een verhaal van uitzonderingen. De meeste slachtoffers hebben het kamp door de schoorsteen verlaten. Mijn moeder was een uitzondering; haar ouders, mijn grootouders, niet.



Herdenken is tevens namens de doden spreken, en namens de doden spreken kan alleen door de ooggetuigen aan het woord te laten. Ik wil een ooggetuige aan het woord laten die zeer dicht bij de doden is geweest, Filip Müller, een Slowaakse Jood, lid van het Sonderkommando van Auschwitz-Birkenau.

Het Sonderkommando bestond voornamelijk uit Joden en was belast met het uit de gaskamers halen van de lijken, het knippen van de haren van de lijken, het trekken van gouden tanden uit de lijken, het verbranden van de lijken. De meeste leden van het Sonderkommando werden na enkele maanden vermoord. Het laatste Sonderkommando in Auschwitz kwam in de herfst van 1944 in opstand, waarbij vrijwel alle leden van dat Kommando werden vermoord.

Müller schrijft in zijn memoires over enkele Joodse gezinnen die onder erbarmelijke omstandigheden ondergedoken hebben gezeten in bunkers nabij het Poolse plaatsje Sosnowiec. Door het huilen van de kinderen is de SS hen op het spoor gekomen.

Ze zijn naar Auschwitz gebracht. De vrouwen en kinderen wordt gevraagd zich uit te kleden, de normale procedure. Ze worden echter niet vergast maar doodgeschoten, wat uitzonderlijk is. Müller verklaart niet waarom.

Misschien waren er even niet genoeg mensen om de gaskamers mee te vullen, het zyklon B mocht niet worden verspild.

De moordmachine van de nazi's was naast al het andere ook een economische aangelegenheid, een gigantische roofpartij waarbij het doden en wegwerken van de lijken zo efficiënt mogelijk moest gebeuren.

De naakte vrouwen staan met hun kinderen voor de executiemuur. Dan schrijft Müller over een vrouw met haar kind in haar armen: 'Ondertussen liep Voss, de beul, met zijn klein kaliber geweer nerveus om hen heen, om bij het kind een geschikte plaats te vinden waarop hij het wapen kon richten. Toen de wanhopige moeder dat merkte wrong ze zich in alle bochten om haar kind uit het schootsveld van het dodelijke wapen te houden. Wanhopig probeerde ze elke plek op het lichaam van haar kind met haar armen en handen te bedekken.

Toen knalden er opeens een paar schoten door de stilte. Het kind was van opzij in de borst getroffen. De moeder, die voelde dat het bloed van haar kind langs haar lichaam liep, verloor haar zelfbeheersing en smeed de moordenaar het kind in het gezicht, toen die de loop van zijn wapen al op haar had gericht. Oberscharführer Voss was van zijn stuk gebracht en stond daar als versteend. Toen hij het nog warme bloed in zijn gezicht voelde, liet hij zijn geweer vallen en wreef met zijn hand over zijn gezicht.'

Veelzeggend dat we de naam van de Oberscharführer nu kennen, maar de naam van die vrouw en dat kind niet weten en vermoedelijk nooit te weten zullen komen.

Als herdenken ook verlangen naar kennis is, dan zijn details belangrijk, kennis bestaat uit details, dan kunnen we het ons niet permitteren te zeggen dat wij bepaalde details niet wensen te horen omdat ze onze nachtrust verstoren.

Aan deze vrouw die haar halfdode kind in het gezicht van Oberscharführer Voss gooide, gingen

verkiezingen vooraf, ambtelijke orders, gewillige en minder gewillige helpers, van wie de meesten nooit in een concentratiekamp waren, nooit iemand gedood hebben. Waarbij het goed is te beseffen dat het niet alleen de Duitsers waren die, toen de oorlog voorbij was, zeiden dat ze het niet hadden geweten, dat ze slechts orders hadden opgevolgd.

Literatuurwetenschapper S. Dresden schrijft in zijn studie 'Vervolging, vernietiging', literatuur over een voorval waarover de schrijver K. Tzetnik, pseudoniem van Yehiel De-Nur, bericht. Een groep levende zigeunervrouwen en -kinderen wordt in een kuil gegooid in Auschwitz, omdat de crematoria overbelast zijn. Een Nederlandse gevangene krijgt het bevel kerosine over de mensen in de kuil te storten. Hij weigert en wordt daarop zelf levend in de vlammen getrap. 'Het Nederlandse 'Nee! Nee!' klinkt de schrijver nog steeds in de oren', noteert Dresden.

Mijn moeder arriveerde in de herfst van 1944 in Auschwitz, kort na de opstand van het Sonderkommando, waarvan ze niets heeft meegekregen. Zelf zei ze dat ze gelukkig was in Auschwitz, omdat ze daar hoop had; hoop verloor ze pas na de bevrijding, toen de omvang van de catastrofe tot haar doordrong.

Ze is geboren in 1927 in Berlijn, in 1939 reisde ze op het beroemd geworden schip St. Louis met haar ouders vanuit Hamburg naar Cuba, maar Cuba sloot de grenzen, Amerika sloot de grenzen, Canada sloot de grenzen, zo spoelde ze met haar ouders aan in Nederland.

Mijn vader, eveneens geboren in Berlijn, in 1912, overleefde de oorlog op diverse onderduikadressen. Vaak moest hij zich voordoen als gedeserteerde Wehrmachtsoldaat om een onderduikadres te krijgen. Hij vertelde weinig, en als hij dit al deed eigenlijk per ongeluk, terloops, maar een van de mensen die hem lieten onderduiken, schijnt na de oorlog tegen hem te hebben gezegd: 'Als we hadden geweten dat je een Jood was, was je er niet in gekomen.'

Met een familie bij wie hij in Rotterdam ondergedoken had gezeten, hield hij contact. Een keer per jaar ging hij daar met mij heen. Ze hadden witte muizen in een kooitje.

Dan was er nog een haringman die bij de beurs stond op het Rokin in Amsterdam. Hoewel wij in de Rivierenbuurt woonden, ging mijn vader met lijn 25 naar die haringman, omdat hij hem nog uit de oorlog kende, de haringman had in het verzet gezeten. Ik

ging weleens mee en hoewel ze elkaar goed moeten hebben gekend uit de oorlog, zeiden ze nooit echt iets tegen elkaar, ze praatten slechts over haring.

Dat was de oorlog voor mij als kind: witte muizen in een kooitje, een haringman bij de beurs, het geluk in Auschwitz. Ik had toen niet gedacht dat ik een paar decennia later als columnist voor een Nederlandse krant een reeks onbeschaamd antisemitische e-mails zou ontvangen. Ik dacht toen dat het taboe te groot was. Dat was naïef.

En het is ook logisch dat als er gesproken wordt over bepaalde bevolkingsgroepen op een manier die doet denken aan de meest duistere tijd uit de twintigste eeuw, als dat gewoon is geworden, er vroeg of laat op die manier ook weer over Joden gesproken kan worden. Voor mij was het van begin af aan duidelijk: als ze het over Marokkanen hebben, dan hebben ze het over mij. 'Ik kan niet begrijpen, niet verdragen dat men een mens beoordeelt niet naar wat hij is, maar naar de groep waar hij toevallig toe behoort', schreef Primo Levi in de jaren zestig aan zijn Duitse vertaler.

Woorden die wij wekelijks, misschien wel dagelijks zouden moeten herhalen, al was het maar om ons eraan te herinneren hoe giftig woorden kunnen zijn.

Dat een Nederlander in Auschwitz kerosine over levende vrouwen en kinderen moest uitgieten begon met woorden, met toespraken van politici.

Juist in deze gesecculariseerde tijden rust, meen ik, een speciale verantwoordelijkheid op Kamerleden, op ministers om het goede voorbeeld te geven, om het woord géén gif te laten zijn, om altijd voor ogen te houden dat de staat noodzakelijk is maar tevens een potentieel kwaad dat met achteloze vanzelfsprekendheid mensen, bevolkingsgroepen kan vermorzelen. De vrouw die haar halfdode kind in het gezicht van Oberscharführer Voss gooide, zij waarschuwt ons. De Nederlander die 'Nee! Nee!' riep, die weigerde kerosine over levende vrouwen en kinderen uit te gieten en toen zelf het vuur in werd getrapt, hij waarschuwt ons.'

Fietsen



We mochten vanaf maandag 11 mei weer-voorzichtig- naar buiten. Deze overheidsgeste is direct gebruikt om de conditie over een kilometer of 50/60 te testen. Aan de Franse kant, want Duitsland was tot half juni nog verboden gebied.

In de afgelopen weken werd zowel aan de Duitse als Franse kant gedemonstreerd voor een open grens. Als symbolisch



gebaar is gekozen voor open en dichtklappende paraplu's.

Plaats van handeling is aan Franse kant de 'Jardin des Deux Rives' en bij de Villa Schmidt daartegenover verzamelen zich de Duitse gelijk denkenden.

Op bijgevoegde foto ziet U ons (Duitse) medelid Karl-Friedrich Bopp met zijn partner Pia Imbs, burgemeester van Holtzheim die aan de Franse kant demonstreerden.



Die eerder nog gesloten grens had zijn voordelen want nu verfristen we de achterliggende dagen en weken onze kennis over de mooie routes en verpoosplekken aan de Franse kant.

Zo werden de oevers van het 'Rhône au Rhin' kanaal geëxploreerd. Een prachtig gebied, mooie route... En een ontdekking: er zijn voldoende picknickplekken langs de route (waar ook nog onderling voldoende afstand kan worden gehouden). Dat was ons bij eerdere tochten niet zo opgevallen omdat we eerder vooral op leuke restaurants letten. Die zijn er nog steeds, alleen, toen, dicht.

En we zagen een interessant verschijnsel...op zeker moment kruist het kanaal de rivier de Ill. Dat wil zeggen, het kanaal is daar een waterviaduct boven de rivierstroom. Het lijkt een bijna Nederlandse constructie. Een andere keer ging

het noordwaarts via de sluizen van Gambenheim naar Drusenheim. De sluizen zijn de grootste in de Rijn en belangrijk



de bouw van het indrukwekkend omvangrijke zakenkwartier daar pal tegenover. Via Brumath, een interessant stukje kiezelpad inbegrepen, kwamen we weer uit in Gamsheim. Het dorp heeft nog steeds mooie plekken. Helaas is een mooi ingetogen kerkje uit 1608 tegenwoordig omgeven door een intensief gebruikte rotonde. Maar we konden, met een blijvend vrij uitzicht op het scheepsverkeer in de sluizen van Gamsheim op een ruime picknickplaats bij een restaurant daar alles krijgen waar vermoeide fietsers maar behoefte aan hebben.

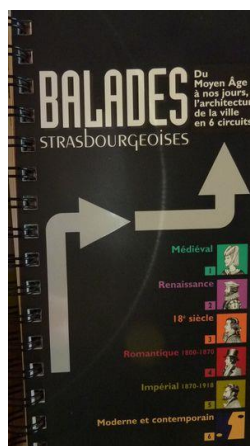
We houden, in overeenstemming met de instructies, voldoende afstand bij het fietsen en bij het picknicken, maar zijn dan toch nabij genoeg om met elkaar de toestand in de wereld op een soepele manier te kunnen doornemen. Voorman Hans de Jonge beheert de lijst van belangstellende leden van de Vereniging en een aantal vrienden. Bent U geïnteresseerd en nog niet op zijn lijst? Geef even Uw mail en telefoonnummer en U wordt op de hoogte gehouden: hans@dejonge.org, 06 12 52 54 92.

Of bij: deboergerard@hotmail.com, 06 45 67 00 81.

voor de elektriciteitsvoorziening van de regio met ook speciale voorzieningen voor de passage van vissen. Het is een Duits-Frans project. Het kleine peloton van cyclophilen bewaart een bezichtiging voor een volgende keer. We stopten nu een 10 kilometer verder naar het noorden bij het (door grenssluiting toen inactieve) veer over de Rijn bij Drusenheim. Een prima plek voor een prettig besproeide picknick lunch. Het dorp heeft een rustige landelijke uitstraling maar foto's uit de Tweede Wereldoorlog laten zien dat het dorp toen vrijwel geheel verwoest is.

Op de terugweg werd nog een waarderende beker uitgereikt aan Hans als initiator van deze mooie dag.

Maar met een start vanuit het Europees Parlement (EP) werd een andere keer ook het 'Canal de la Marne au Rhin' eer bewezen. Het viel op dat Straatsburg een soort directe concurrentie met de omvang van het EP is aangegaan met



Culturele tips

De culturele hotspots komen langzamerhand weer beschikbaar. Maar voor zover nog niet of als u er nog even geen gebruik van maakt: het is lente en de zomer komt eraan. Dit is dé gelegenheid om onze directe omgeving weer eens nauwkeuriger te leren kennen. Loop eens door stad of dorp met oog voor details. U ontdekt of herontdekt vast onbekende plekken, gebouwen, gevels, details.

En, als U een leidraad zoekt: er is een veelheid aan folders, boeken en boekjes beschikbaar. Uit de vele informatie over Straatsburg noem ik hier één boekje: 'Balades Strasbourgeoises' met een plattegrond en een overzicht van de gebouwen in het centrum uit de verschillende historische perioden. Van de Middeleeuwen tot eigentijdse architectuur. Op de gebouwen is een plaatje aangebracht dat correspondeert met een korte verklarende tekst in het boekje.

Het geeft U zeker mooie ontdekkende wandelingen. Het boekje is verkrijgbaar in de boekhandel en de Toeristendienst. Maar er is ook een goede toeristische website beschikbaar: <https://www.visitstrasbourg.fr/>

De geschiedenis van de fiets in Nederland en in de Elzas

We hoopten het fiets- en wielerseizoen al veel eerder te kunnen starten. Het weer is er vriendelijk genoeg voor maar het buitengebeuren heeft ons lang overvallen en ons enige weken/maanden beperkt. En dat niet alleen, maar ook alle mooie voorjaarskoersen zijn naar het najaar verplaatst. Sommige zijn zelfs helemaal geschrapt. Wie niettemin zulk een koers toch wil meemaken kan zijn hart ophalen op <https://wielrennen24.nl> waar een ruime selectie van prachtige wielerdokumentaires te vinden is: portretten van toenmalige vedetten en vrijwel alle wielerklassiekers, van recent tot veel verder terug.

Een goed moment om nu op andere manier aandacht te geven aan een fiets-gerelateerd onderwerp: de fietsgeschiedenis van de fiets en het fietsen in Nederland en in de Elzas. Juist nu de fiets weer extra opgang maakt. Met, apart ook aandacht voor de elektrische fiets en de ligfiets.

Het begin:

Wist u dat de uitvinding van de fiets wellicht is gestimuleerd door een ingrijpende gebeurtenis aan de andere kant van de wereld? En wel door de grootste vulkaanuitbarsting van de afgelopen 10.000 jaar? Het gaat om de uitbarsting in 1816 van de Tambora-vulkaan op Soembawa in het toenmalige Nederlands-Indië. Een geweldige hoeveelheid roet in een as kolom tot een hoogte van 44 km zorgde wereldwijd voor een tijdelijke klimaatverandering met kou, misoogsten en voedseltekorten. Zo ook in grote delen van Europa, waar, door misoogsten en voedseltekorten het gebruik van bijvoorbeeld paarden erg kostbaar werd. Professor Hans-Erhard Lessing, een Duitse specialist in de geschiedenis van de fiets, zijn dit factoren geweest die bijdroegen aan de uitvinding kort daarna van Karl von Drais, uit Karlsruhe, die ons de houten loopfiets, de 'Draisine' schonk, in Engeland 'hobby horse' genaamd. Voor persoonlijke verplaatsing, zonder paard maar toch met een behoorlijke snelheid. Karl van Drais, zo wil de geschiedenis reed er mee met een gemiddelde snelheid van 20 km, bv van Karlsruhe naar Kehl, maar hij is ook wel verder gegaan, tot Parijs! Hij heeft ook geprobeerd zijn vinding commercieel te exploiteren maar dat is niet echt gelukt. Hij is arm gestorven.



Nederland:



De Draisine is in Nederland nooit erg populair geweest, in tegenstelling tot Duitsland en Engeland. Dat werd beter met de zogeheten 'vélocipède' (snelvoeter), in Engeland 'boneshaker', met trappers op het voorwiel en een stalen frame. Het is een Franse uitvinding van Pierre en Ernst Michaud, van even na 1860, die al snel werd gekopieerd en verbeterd/veranderd in omliggende landen bijvoorbeeld door een betere smering en andere wielomvang. Het gewicht varieerde van 30 tot 40 kilo. De berijders mochten zich ook 'wielruiters' of 'vélocipédisten' noemen. Er kwamen wielclubs, binnen oefenruimten, dagtochten en zelfs wegwedstrijden.

Kort daarna verscheen het merkwaardige verschijnsel van de 'Hooge-bi' met een extreem groot voorwiel, nog steeds met trappers, gebouwd om meer snelheid te krijgen. Ook dit model werd wel een 'boneshaker' genoemd, om duidelijke reden... geen vering. Het type is lang als een instrument voor het beleven van een uitdagend avontuur gezien, vooral voor de hogere standen. Dit type is een 30 jaar in zwang gebleven en pas rond 1900 als te gevaarlijk en te onhandig af geserveerd. Deze fietsen werden vooral ingevoerd, uit Engeland. In Nederland assembleerde Fongers, uit Groningen, dit type met vooral Engelse onderdelen. Er worden om nostalgische redenen nog steeds tochten en wedstrijden mee gehouden.





Enige tijd is ook nog de ‘Kangaroo, de ‘veilige hoog wiel’ (high wheel safeties) op de markt gebracht, met een wat kleiner voorwiel en wat groter achterwiel dan de ‘Hooge-bi’. Weer, vooral import uit Engeland. Ook populair was de driewieler (tricycle) met een veel kleiner wieldiameter, ook al omdat het gemakkelijker was voor dames-fietsers. Voor hen waren er ook fraai vormgegeven ‘kuisheidsvlinders’ in de handel om de kleding tijdens het fietsen decent bij elkaar te houden. Dit fietstype had al kettingaandrijving op de achterwielen. Hiermee zijn zelfs



wereldkampioenschappen gereden. In deze klasse is niet alleen onze landgenoot Pim Kiderlen wereldkampioen geworden maar ook bijvoorbeeld Henri Desgrange, de bedenker en organisator van de Tour de France.



Rond 1870 deed vanuit Engeland, toen een voorloper van de industriële vooruitgang, het type fiets zijn intrede waaraan onze huidige fietsen nog steeds sterk schatplichtig zijn, de 'safety', 'lage veiligheidswieler', in Duits: 'Niederrad', lang ook in Nederland 'safety' genoemd, met de kettingaandrijving op het achterwiel, en soms in die tijd ook al cardanaandrijving. En later de terugtraprem (na 1895), het

versnellingsmechanisme, de luchtband (al ruim voor de eeuwwisseling, de verlichting waaronder de batterij- en dynamoverlichting alsook de vouwfiets (ook al ruim 100 jaar oud).



Een aparte eend in de bijt zijn de eveneens Engelse Dursley-Pedersen fietsen (11 kg) door hun sterk afwijkende vormgeving en met name het aparte zadel. Zeer gezocht op de 2e handsmarkt. En ze worden door kleine producenten nog steeds (na)gebouwd en vinden gretig aftrek.



Lange tijd waren Duitse en vooral Engelse fietsen in Nederland populairder dan producten van eigen bodem. De Eerste Wereldoorlog bracht daar verandering in door het wegvallen van de Duitse (en Franse) markt en productie- en aanvoerproblemen aan Engelse zijde en een daaraan verbonden hogere waardering voor de Nederlandse fietsen. En dat is ook na de oorlog zo gebleven. Ik noem hier een aantal bekende Nederlandse merken, sommige bestaan nog:

- Burgers, Deventer, van 1869-1961: Hendrikus Burgers heeft zijn smederij omgevormd tot een fietsfabriek met hoogwaardige producten, véloupées, Hooft-bi's, 'safeties' met luchtbanden, cardanaandrijving en vouwfietsen. De cardanaandrijving kon hij overnemen uit Engeland bij ontbreken van voldoende patentwetgeving. De fabriek heeft zich te lang op het bovensegment van de markt gericht om concurrerend te kunnen blijven.
- Fongers, Groningen, 1884-1971: Albert Fongers is ook begonnen vanuit een smederij. Hij assembleerde eerst de Hooft-bi en is daarna overgegaan op 'safeties' gebaseerd op de Engelse Rovermodellen. Maar de fabriek



komt ook met eigen tandems, racefietsen en gewonde fietsen met, apart voor die tijd, een breed kleurenpalet. Ook hij komt met een cardan aangedreven fiets. In de folder vermeldt hij zelf geen voorstander van dit systeem te zijn maar aan klantenwensen tegemoet te komen! Rond de eeuwwisseling wordt Fongers ook jarenlang legerleverancier, en produceert, net als Burgers, een vouwfiets, nu voor het leger.

- Simplex, Utrecht/Amsterdam, 1887-1965: De 'Simplex Automatic Machine Company' produceerde van alles: van motorfietsen tot chocolade automaten, en richtte

zich later vooral op fietsen met interessante dames- en transportmodellen en nieuwe vindingen om bijvoorbeeld de wrijving in lagers met meer dan de helft te verminderen (!). Aanvankelijk was er in Amsterdam, waarheen de fabriek verhuisd is vanuit Utrecht, ook nog een fietsrijschool. Via fusies met onder andere plaatsgenoot Locomotief is de fabriek in 1965 opgegaan in het Gazelle-complex.

- Eysink, Amersfoort: 1860 tot in het eerste kwart van de 20e eeuw. De firma is wellicht bekender als auto- en motorfietsfabrikant maar is begonnen als fietsproducent met eind 19e eeuw een breed assortiment aan constructies: kruis- of 'gewoon' frame, ketting- of cardanaandrijving... tevens werd een 'wedstijdfiets' aangeboden van 9 kg! Eysink fietsen stonden bekend om hun stevigheid en stijf frame.

- Gazelle, Dieren, 1892-heden: Rudolf Arentz en Willem Kölling richtten in 1892 een fietsfabriek op waarin in 1915 ook neef Jan Breukink toetreedt waarmee de basis wordt versterkt voor de altijd behouden sterke familieband in de leiding van het bedrijf. Al snel wordt het bedrijf vergroot en gaat Gazelle vrijwel alle onderdelen zelf produceren. Het gamma dijde al snel uit tot zelfs een 'Priesterrijwiel' met een klassiek gebogen damesframe, voor de heren priesters versterkt met twee extra dwarsbuisjes.

Marketing en reclame zijn door de jaren heen, naast de fietsen, altijd bedrijfssterke punten geweest, wat belangrijk is in een markt waarin de verschillen tussen de kwaliteit van de fietsen van de verschillende aanbieders steeds kleiner werd. Gazelle is een paar jaar geleden overgenomen door 'Pon Holding' een internationaal conglomeraat van bedrijven.

- Batavus, Heerenveen, 1904-heden: grondlegger Andries Gaastra bouwde en assembleerde niet alleen fietsen, maar was en is ook een gerenommeerd schaatsproducent. Hij heeft ook even gepioneerd met bromfietsen. De fietsensector is lang een kleine assemblagesector gebleven maar heeft sinds de jaren '50 een grote vlucht genomen met productie van vrijwel alle onderdelen in eigen huis en prima fietsen... de eerste koersfiets van Uw redacteur was een Batavus.

- Union, Nieuwleuzen, 1904-2006: het fietsenavontuur begon in 1904 met 3 molenaarszonen. Na een aantal moeilijke aanloopjaren kreeg rond 1910 het bedrijf de wind in de rug, niet in het minst door de fraaie biezen op de framebuisen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog bedachten ze een stunt die goed uitpakte: Union bleef op krediet leveren en die geste werd breed beloond. Er kwam ook een bromfietslijn. Door mismanagement en andere oorzaken zoals het nooit opgeloste afbranden van de fabriek, komt het bedrijf in zwaar weer. In 2006 verlaten de laatste fietsen de fabriek. De naam Union wordt overgenomen door 'Pon Holding' (zie boven bij 'Gazelle') die de productie van (elektrische) fietsen onder de naam 'Union' elders heeft ondergebracht.

Rond 1920 was de fiets min of meer uitontwikkeld en zien we niet al te veel verschil met de gemiddelde toerfiets van tegenwoordig.

Uw scribent heeft nog een paar jaar redelijk tevreden rondgereden op een koersfiets met kruisframe, door draden op spanning gehouden. Deze constructie is overigens niet toegelaten in de huidige regelgeving omdat deze onvoldoende stabiel zou zijn. En laat ik daar nou, ook in geaccidenteerd Frankrijk, weinig van gemerkt hebben



De fiets is een alom erkend en gebruikt klasseloos vervoermiddel geworden, in de dertiger jaren ook wel het 'paard



der democratie' genoemd. De ontwikkeling in andere landen loopt ongeveer gelijk op maar er is een verschil in de reclame: in Nederland ligt het accent op degelijkheid en kwaliteit en minder op dynamiek en snelheid. Dat zien we ook in de fietsreclames waaronder begrepen die van de ANWB. De bond heeft nooit van wielrennen gehouden. Daar hebben we tegenwoordig de Koninklijke Nederlandse Wielren Unie voor.

Op grond van de overzichten van het aantal belastingbetalende fietsers in Nederland en in de omringende landen mogen we constateren dat Nederland al sinds 1910 in elk geval één van de grootste fietslanden ter wereld is.

Regelgeving

Zoals meer gebeurt als een nieuw vervoersmiddel zicht aandient...de overheid kijkt even of het geen voorbijgaande hype is en zo niet dan volgt regelgeving. Dat zien we, dan wel gaan we nog zien bij aan brommobielen, skateboards, snorfietsen, quads en tegenwoordig ook de elektrische fiets. En bedenk dat de fiets van belang werd op het moment dat er merendeels nog met paard en wagen en met handkarren werd gereden en er veel los vee rondliep. En dat alles op half verharde wegen waarbij passages met enige snelheid al voor veel stof zorgden, zeker toen de auto zich aandiente.

Vanaf 1869 waren er ook al lokale regelingen, vooral om fietsgebruik in toom te houden. Het meest krasse voorbeeld was een regeling in het Overijsselse Oldebroek: 'Fietsgebruik is geheel verboden, op straffe van vernietiging.' De regeling werd weer snel afgeschaft maar het tekent de aanvankelijk sterk defensieve mentaliteit. Vanaf 1906 werd de regelgeving gecentraliseerd in de Motor- en Rijwielwet, een grote verbetering, ook al waren sommige bepalingen nogal omslachtig geformuleerd zoals bv art.2 van de wet:

'Bestuurders van motorrijtuigen en rijwielen zijn op de wegen verplicht met hunne voertuigen of rijwielen behoorlijk uit te wijken (...) naar rechts bij het ingehaald worden door motorrijtuigen, rijwielen of andere rij- of voertuigen, rij-of trekdiere of ander vee, voor zooveel voor hem, die wenscht in te halen, de daartoe nodige ruimte anders niet beschikbaar zou zijn, en het verlangen, dat uitgeweken worde, behoorlijk kenbaar gemaakt is.'

De wet stelt ook veiligheidseisen waaraan een fiets moet voldoen: 'een goede stuurinrichting, een goed werkende rem, een bel (geen trompet of hoorn), en 'een lantaarn die helder licht naar voren uitstraalt'. Het achterlicht wordt pas vanaf 1938 (!) verplicht.

Zonder overheidsontheffing mogen geen wegwedstrijden op de openbare weg gehouden worden. In de praktijk bleken de meeste betrokken instanties een dermate restrictief ontheffingenbeleid te voeren dat wielrennen zich al snel vrijwel alleen op de al snel her en der gebouwde wielervedbanen afspeelde.

Er werd in het begin van de 20e eeuw kennelijk (hier en daar?) nog links gereden. Ik vond een passage dat 'in 1917 Rotterdam als laatste gemeente overging tot rechts rijden'.

Vanaf 1895 werden er plaatselijke belastingen op het bezit van een fiets geheven. In 1899 werd de belasting opgenomen in de in 1893 ingevoerde 'Personele Belasting' wet (tegenwoordig: inkomstenbelasting). Aanvankelijk gebaseerd op de fiets als luxeartikel, met als bijzonderheid dat de belasting progressief was: hoe meer inkomen/bezit hoe hoger de aanslag. In 1914 is deze afgeschaft om toch weer terug te komen van 1924 tot 1941 als een 'post voor wegeaanleg', zo voerde de Minister van Financiën aan.



ANWB

In de popularisering van de fiets voor alle bevolkingslagen heeft de in 1880 opgerichte 'Nederlandsche Vélocipedisten Bond' (de huidige ANWB) een grote rol gespeeld. In 1905, met de opkomst van het gemotoriseerde verkeer, werd het 'Nederlandsche Toeristenbond ANWB'. De bond ijverde voor versoepeling van de vele gemeentelijke verordeningen waarin in de begintijd vooral vrees voor die verduivelde fietsers tot uiting kwam, wat in 1905 leidde tot de eerste nationale Verkeerswet met evenwichtige regelgeving voor de verkeersdeelnemers met diverse vervoersmiddelen. De bond ijverde ook al snel voor aparte fietspaden en heeft er een aantal zelfs zelf gefinancierd. Zij keurde ook hotels en restaurants op kwaliteit gebruiksgemak voor fietsers. En in een landelijk dekkend netwerk stelde de Bond bij veel restaurants/hotels 'Hulpkisten' ter beschikking met fiets-reparatiemateriaal en eerste hulp equipment vooral omdat fiets- en fietsreparatiewinkels nog schaars

waren in de begintijd. Al voor 1900 was de wedstrijdsport uit de organisatie gebannen en het is door de lobby van de Bond dat er in de Motor- en Rijwielwet van 1906 een verbod op wegwedstrijden, behoudens ontheffing wordt opgenomen. Dat wedstrijdelement wordt tegenwoordig verzorgd door een aparte organisatie: de KNWU, de Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie.

Ook de plaatsing van wegwijzers werd haar toevertrouwd... In de Eerste Wereldoorlog moet het niet altijd makkelijk geweest zijn je weg te vinden omdat op last van de Minister van Oorlog alle wegwijzerpalen, althans de veronderstelde cruciale aanwijzingen moesten worden 'ontarmd' om het de vijand bij een eventuele inval niet al te makkelijk te maken. U begrijpt dat is na de oorlog ook weer een hele klus geweest om alles terug te plaatsen. En, vanaf 1919 werden ook de nu overbekende stenen Paddenstoelen geplaatst.

Tot slot

De fiets is een onlosmakelijk onderdeel van onze cultuur met veel plezier voor de vele gebruikers en het is nog goed voor het milieu ook!

En het is ook een cultureel exportartikel geworden, gelet op het succes van de 'Orange Bike Tours' die geregeld door diverse Nederlandse diplomatieke vertegenwoordigingen worden georganiseerd.

En, in vogelvlucht: de fiets in de Elzas

De draisine was bekend maar meer als een exotisch voorwerp. De vélocipède en de Hooge bi werden benut maar zijn voor zover bekend nauwelijks in de Elzas geproduceerd. Wel zijn er bijvoorbeeld wegwedstrijden gehouden met vélocipèdes en later met Hooge bi's.



Rond 1900 kon je ook in de Elzas nog indoor



fietslessen nemen en in sommige fietszaken, zoals bij Carl Weiser in de Grand'Rue, kon je een revolver lenen om wilde honden op een afstand te houden. En verder was er natuurlijk hier ook al snel regelgeving, belasting en zelfs was enige tijd, nog in 1910, een fietsrijbewijs nodig.

Ook in Frankrijk waren er aanvankelijk reserves vanwege veronderstelde gevaren. Honoré Daumier schetste in 1868 in een karikaturale cartoon de veronderstelde grote risico's van het fietsen.



De eerste industriële fietsproductie in de Elzas kwam op gang in de Duitse tijd, rond 1900. Tot die tijd waren er vooral de Duitse, Franse (van buiten de toen Duitse Elzas) en Engelse merken.

Toen meldden ook Elzassische ondernemers zich op de markt. Het ging meestal om assemblagebedrijfjes die onderdelen van elders betrokken en tot een eigen fabricaat bewerkten. Een methode die tot de dag van vandaag heel gebruikelijk is. Ik noem enkele bedrijven zoals 'Gottfried', actief tot in de 50'er jaren vanuit Mulhouse en later Wittenheim. Een aantal jaren zijn de fietsen geassembleerd in samenwerking met de gevangenis(!) in Ensisheim. Een enkele keer zie je nog wel eens een Gottfried rijwiel te koop aangeboden. Niks mis mee...degelijk materiaal. Een ander was Gurtner (waarvan het moederbedrijf nog steeds bestaat in Pontarlier in de Doubs) die tot 1928 het hoofd boven water wist te houden.

Andere merken hebben korter of wat langer hun producten op de markt gebracht zonder dat zulks tot een blijvend commerciële doorbraak leidde. Ik noem: Alsatia, Vogesia, Ideal, Cyclofilia, Palatia (met een verwijzing naar de Palatinat, het Duitse buurgebied), Triton, Argento, tot 1970. En specifiek Straatsburgs: Huco, Janius, Selco, Velmut. Blondin, de oud coureur die een assemblage- en reparatiebedrijf begon en een aantal jaren redelijk succesvol was. Hij financierde een aantal jaren zijn eigen wielerploeg. Er is in Straatsburg nog steeds een wielwinkel onder die naam, 5 rue Brigade Alsace Lorraine.

Tussen 1970 en 2005 zijn de meeste producenten verdwenen. Peugeot en andere groten hebben de markt vrijwel volledig overgenomen.

Tegelijk zijn er ook veel minder wiel- en reparatiewinkels dan vroeger. De laatste jaren komt daar gelukkig weer verandering in, vooral in de grotere steden.

In de productiesector is er nog een enkele witte raaf zoals Serge Mannheim in Vieux-Thann die we een 'couturier du vélo' mogen noemen. Hij maakt voor zover bekend nog steeds enkele tientallen koersfietsen per jaar voor veeleisende klanten/ liefhebbers. Er zijn evenwel al vanaf 1860 ook in de Elzas wielclubs. Tegenwoordig, sinds 1980, kent ook de al 100 jaar bestaande (wandelclub) 'Club-Vosgien' een wielerafdeling, vooral voor fietscrossers. Straatsburg is nu één van de meest fietsvriendelijke steden in Europa en staat aan de top in Frankrijk.



De elektrische fiets

Dit fietstype is aan een onstuimige opmars bezig, niet alleen voor het oudere bevolkingssegment maar ook voor steeds meer jongeren. Daaraan heeft de ontwikkeling van krachtiger batterijen/accu's veel bijgedragen.

De vinding is al relatief oud: vanaf 1890 wordt er geëxperimenteerd met elektrisch aangedreven fietsen. De Amerikaan Bolton kreeg er al in 1895 een patent op. Maar de accu's hadden een geringe capaciteit en waren ook nog eens loodzwaar. Rond 1900 kwamen er ook elektrische auto's op de markt. In Amsterdam was een groot deel van de taxivloot elektrisch maar ook in de auto bleken de nadelen van de toenmalige accu's te groot om deze ontwikkeling te bestendigen. De vinding bleef lang verstoofd terzijde maar in de jaren negentig van de vorige eeuw kwam er vaart in de ontwikkeling voor zowel de fiets als de auto door de veel betere accu's. Met de fiets is daardoor een actieradius van honderd kilometer binnen bereik... Er zijn op dit moment meer dan 50 fabrikanten in Nederland en omringende landen actief in dit groeiende segment van de fietswereld. En, door de huidige corona-crisis heeft de fiets, en zeker ook de elektrische fiets, nog flink aan populariteit gewonnen.

'Mechanische doping'

Ook voor koersfietsen is een elektrische versterking beschikbaar. Maar dan moet je wel een echte en tegelijk een onechte fanaat zijn. De apparatuur weegt een paar ons. De kleine krachtige accu wordt weggewerkt in de framebuis (als niemand het mag merken) of onder het zadel (voor de 'koers-toerders') of in een klein zadeltasje en is ook dan vrijwel onzichtbaar, behoudens een speldenknopje aan de onderkant van het stuur voor 'aan en uit'. Maar, gemonteerd op een koersfiets is het weinig sportief om er niet open over te zijn. En je moet er ook nog eens een kleine drieduizend euro voor over hebben. Deze 'mechanische doping' komt/kwam helaas ook in de wedstrijdsport voor: in 2016 werd een Vlaamse deelneemster betrapt op zo'n truc bij het WK veldrijden voor vrouwen. Sindsdien wordt bij belangrijke wedstrijden ook op deze mechanische foef gecontroleerd.

En dat terwijl de wedstrijdfietsen al steeds lichter worden. De Internationale Wielers Unie had het minimumgewicht van fietsen om constructieve veiligheidsredenen vastgesteld op 6.8 kilo. De materialen zijn de laatste jaren echter steeds lichter en sterker geworden. Sommige merken moesten hun wedstrijdfietsen al kunstmatig verzwaren om aan die 6.8 kilo te komen. Het mag nu lichter zijn. Ik heb nog niet gelezen over een nieuw minimumgewicht maar er zijn koersfietsen van ruim 3 kilo! Je zou zeggen wat je dan nog moet met mechanische doping.

Ligfietsen

De ligfiets heeft een mooie toekomst achter zich. Rond 1900 was het al een frequent verschijnsel en tot 1934 was er volop ontwikkeling. Het stopte in dat jaar toen de Internationale Wielers Unie voorschreef hoe een koersfiets er uit moest zien. En dat was de racefiets zoals we die nu nog kennen.

Sindsdien is de ligfiets een randverschijnsel, bijzonder, exotisch, met naast nadelen zeker ook praktische voordelen, maar een 'niche' in de markt.

Jaren geleden heb ik een paar keer de toereditie van de grote klassiekers gereden: de Ronde van Vlaanderen, Amstel Gold, Luik Bastenaken Luik.

Ik was prettig verbaasd te zien dat in Luik-Bastenaken-Luik zonder problemen met ligfietsen werd deelgenomen, ook bij steilen.



De Roulandt fiets

De eerste Nederlandse in serie geproduceerde ligfiets is de 'Roulandt' van industrieel ontwerper Aart Roelandt. Deze had de technische kneepjes van het fiets fabriceren vak geleerd door een stage bij Gazelle. De naam is om commerciële redenen wat geïnternationaliseerd.

Roelandt werkte twee jaar aan het ontwerp. Het werd in 1983 in productie genomen en is zoveel mogelijk samengesteld uit standaard onderdelen zodat elke fietsenmaker de fiets kan repareren.

Het prototype bevindt zich in het Amsterdamse fietsmuseum (Prinsengracht 237). Ook het Rotterdamse Museum Boymans van Beuningen heeft een exemplaar. De fiets kent dan ook een sierlijke vorm en lijn.

Er zijn enkele duizenden exemplaren gemaakt en de fiets heeft zijn weg op alle continenten gevonden. Tegenwoordig is het een historisch collectors item. De ontwikkeling van de ligfiets is inmiddels door tientallen andere ontwerpers en fabriekjes overgenomen.



De Britse prins Charles heeft op een 'Roelandt' gereden en oordeelde dat deze 'very easy to ride' was.

Waarschijnlijk heeft hij maar een kort ritje gemaakt want schrijver van dit artikel heeft ook een exemplaar en nogal wat feilen ervaren. Allereerst heb ik nog wel even moeten oefenen voordat ik er vlot me over weg kon. Maar belangrijker...de fiets heeft geen vering. Dat zorgt bij hobbels e.d. nog wel eens voor (flinke) problemen. De zit is vrij hoog, reden waarom de fiets ook wel als 'zitfiets' wordt aangeduid. En het zwaartepunt ligt vrij ver naar achter waardoor het voorwiel nog wel eens wilde 'huppelen'.

Maar het kan goed zijn dat het benodigde oefenen alleen voor mij nodig was: in de negentiger jaren was een Russisch wetgevingsteam op bezoek. Dit in het kader van de toenmalige Russisch-Nederlandse samenwerking voor een nieuw Russisch Burgerlijk Wetboek. De leider van het team hoorde van mijn ligfiets en wilde dat ook wel eens proberen. En wat bleek... de man reed er moeiteloos op weg en heeft er een sightseeing toer door mijn indertijdse woonplaats Voorschoten mee gemaakt.

Alleweder/Velomobiel

En dan is er nog de vrijwel helemaal overdekte driewieler. Het eerste ontwerp was Deens. Later is een Belg met een eigen ontwerp gekomen. Tegenwoordig is een Nederlandse firma 'marktleider', voor zover dat van toepassing is op het redelijk kleine aantal fietsen van deze categorie. De constructie weegt rond 35 kilo. Ook verkrijgbaar in de elektrische variant.

De 'fiets' heeft voordelen... geringe luchtweerstand met daardoor hogere mogelijke snelheden en je blijft redelijk droog.

Maar de nadelen maken dat er slechts een klein kransje liefhebbers voor is... Allereerst de prijs... voor een kant en klaar model reken je tussen de 5 en 6 duizend euro af.



Verder is het een redelijk onpractisch en weinig wendbaar model. Een van onze leden heeft met die rigide besturing al eens keihard kennis gemaakt in een botsing. Ongeschikt dus voor stadsverkeer. En, je zit wel droog maar transpireert ook daardoor veel.

Kortom... een gadget voor de liefhebbers maar niet echt voor dagelijks gebruik en al snel een gevaar voor andere fietsers.

Gerard de Boer

Voor dit artikel heb ik onder meer mogen putten uit een prachtig standaard-boekwerk uit 2015 'Ons stalen ros' met als ondertitel 'Nederland wordt een land van fietsers (1820-1920)'. Eén van de schrijvers is Kasper Hanenbergh, ambtenaar van Buitenlandse Zaken en een enthousiast kenner van de materie, die soms ook nog zijn Hooge-bi berijdt. Kasper heeft ons eerder ook het interessante materiaal geleverd voor een artikel in de Rommelpot van april 2015, nr. 1, pag.4/5 over de Nederlandse winnaar van de eerste Tour de France, 'de Gedroomde Tour van 1897, de Nederlander Cordang verslaat Garin en Rivière en wint de Eerste Tour de France'. Voor 'De fiets in de Elzas', heb ik verder gebruik gemaakt van een publicatie van de Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) uit 2013 'De vélodrome au vélhop'.

BESTUUR

Voorzitter

FRANK VAN LAMSWEERDE

frank.vl@wanadoo.f

09 54 22 24 46 /

06 83 26 72 73

Vice-voorzitters

MONIQUE MIDDELHOEK

Moniquedesportes@hotmail.com

03 88 71 81 51 / 06 85 90 14 76

HANS DE JONGE

31 rue Kempf

67000 Strasbourg

hans@dejonge.org

03 88 31 60 25 /

06 12 52 54 92

Secretaris

GERARD DE BOER

18 av. Général de Gaulle 67000

Strasbourg

deboergerard@hotmail.com

03 88 31 78 52 / 06 45 67 00 81

Penningmeester

HANS DE BRUIN

19 rue Philippe Grass 67000

Strasbourg

hansdebruin@free.fr

03 88 41 99 15 / 06 24 24 55 86

IBAN: FR76 3008 7330 0200 0118

0790 118 BIC: CMCIFRPP

ASSESSOREN

JOHN RUIJS

rommelpot@free.fr 09 52 246 246 / 06 52 520 500 18

PAUL DE CONINCK

pauldeconinck@evc.net ; 03 88 33 24 99 / 06 08 54 31 48

PATRICIA WEISS

patulpi@hotmail.com , 06 73 54 29 93

CHLOE KOCHERSPERGER

Kochersperger.chloe@gmail.com 06 50 67 30 49

REDACTIE

GERARD DE BOER

deboergerard@hotmail.com

06 45 67 00 81

HANS DE JONGE

hans@dejonge.org

06 12 52 54 92

VORMGEVING

ELENA MALAGONI

WEBSITE

BART KOOISTRA

www.nvso.fr

NVSO is aangesloten bij de Federatie van de Nederlandse verenigingen in Frankrijk

Lidmaatschap van de Vereniging: 20 € per kalenderjaar voor alleengaanden en 30 € voor gezinnen/ partnerships.

Lidmaatschapsgeld te betalen bij de aanvang van het nieuwe jaar.

NVSO Régistre des Associations: Tribunal d'Instance de Schiltigheim Volume 16 - n° 772

Banque: CIC Schiltigheim IBAN: FR76 3008 7330 0200 0118 0790 118 / BIC: CMCIFRPP t.n.v. ANSE