

De fiets en Scouting

De fiets met ketting aandrijving werd uitgevonden in 1868. Aanvankelijk reed je op massieve rubberbanden maar in 1888 werd de luchtband uitgevonden. Dat was een grote vooruitgang, al duurde het daarna nog even voor de bagagedrager, de dynamo en de koplamp - zeer belangrijk - hun intrede deden. Toch was het niet zo dat de fiets meteen een algemeen gebruikt vervoersmiddel werd. De fiets of het rijwiel was aanvankelijk duur en het waren de welgestelden die er het eerst gebruik van maakten en dan nog hoofdzakelijk als vrije tijdsbesteding voor het maken van fietstochtjes. In de jaren van 1920-1930 werd het een meer algemeen vervoersmiddel en pas daarna kwam de tijd waarin het Nederlandse volk zich hoofdzakelijk voortbewoog op de fiets. Om naar het werk of school te gaan en op week-ends of tijdens vakanties de grote steden te verlaten.



De Nederlanders maakten kennis met Scouting dankzij de fiets toen 6 jongens en één leider van de 16th Oxford besloten van 4 augustus tot en met 17 augustus 1910 een fietstrektocht te maken door Nederland. Ze reden in een paar dagen van Oxford naar Hull en namen daar de boot naar Rotterdam. Ze bezochten diverse Nederlandse steden maar meestal niet per fiets en maakten zelfs een uitstapje naar Antwerpen en Brussel voor zij via Rotterdam en

Hull weer naar Oxford terugkeerden. Zij waren de eerste Scouts die ooit in Nederland te zien waren. Ze trokken, mede door de demonstraties die zij gaven, grote aandacht en kort daarna ontstonden in enkele plaatsen de eerst Nederlandse Scouts. Men kan dus zeggen dat Scouting naar Nederland kwam op de fiets.

De oudste fietsen hadden nog geen bagagedrager.



Nu was het in 1910 nog lang niet zo dat iedere Nederlander over een dergelijk - toch wel duur - vervoersmiddel beschikte. Uit die tijd zijn foto's bekend van Nederlandse Scouts op de fiets maar dat wilde niet zeggen dat iedere padvinder een fiets bezat. Ging men op weekend of zomerkamp, dan ging men toch niet te ver van huis want vaak moest men het lopende doen. Dan werden meestal de bagage en de tenten vervoerd op handkarren.

Sommige troepen beschikten over een echte Britse trekduwkar speciaal voor de Britse Scouts ontworpen en gebouwd. Deze waren in een handomdraai in zeer makkelijk draagbare delen te demonteren en konden, zo nodig per trein of boot, makkelijk worden vervoerd. Het tentdoek was dik in die tijd en de grondzeilen ook. De tentstokken waren houten palen en de tentharingen waren ook van dik hout. Dan waren er de potten en pannen en de persoonlijke bagage. Dit was nog ver verwijderd van het lichtgewicht materiaal van later jaren.



Amsterdamse verkenners op een schipbrug bij Arnhem.

Zoals de foto van 1913 toont hadden de jongens aardige fietsen maar ontbraken nog de bagagedragers en kon er dus weinig op de fietsen worden vervoerd. Persoonlijke bagage werd soms vastgesjord aan het stuur, hing aan het frame tussen de benen (net als de verkennersstok) of werd als een soort rug- of plunjezak op de rug gedragen. Dat was geen genoegen. Toch waren er die, voor de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) al ver kwamen, bv de Amsterdammers in Arnhem (op de Schipbrug gefotografeerd) of in België, waar ze in een kazerne overnachtten. Maar, zoals al vermeld, niet iedere Scout had een fiets. Het was in die tijd toch nog een luxe voor de meer welgestelde families.



Amsterdamse verkenners in een Belgische kazerne

Dit veranderde in de dertiger jaren toen de fiets algemener werd. Nieuw wellicht nog te duur maar tweedehands betaalbaar. Bovendien waren er nu de bagagedrager en kwamen de fietstassen. Sommige troepen bezaten, soms per patrouille, een aanhangwagentje dat achter een fiets bevestigd kon worden en waarin de kampeermaterialen konden worden vervoerd. Voordeel was ook dat het tentdoek al wat lichter was. De actieradius werd dus groter. De Scouts van de grote steden trokken er op de weekends vaak op uit. Soms één troepweekend en drie patrouilleweekends per maand. De scholen sloten op zaterdag tussen twaalf en één uur. Dan snel naar huis, boterham naar binnenwerken, uniform aan naar het verzamelpunt en vandaar in colonne naar het kampeerterrein.

Rotterdammers gingen naar de duinen op de Zuid-Hollandse Eilanden, de Amsterdammers naar de duinen bij Noordwijkerhout, Velsen of Schoorl of naar het Gooi, waar *Beukenwoud*, het districtsterrein van Hilversum, een geliefde kampeerplaats was. Voor de veertiendaagse zomerkampen ging men verder, bv de Veluwe of Gaasterland voor Amsterdammers, en de Rotterdammers naar Noord-Brabant of de



Zeeuwse Eilanden. Ook Gilwell Ada's Hoeve in Ommen stond vaak op het programma. Soms werd de hele afstand op de fiets afgelegd. Soms namen de Amsterdammers (en anderen) de boot naar Harderwijk, Kampen of Lemmer en dan op de fiets verder. Ook Texel was populair, als was dat altijd een behoorlijke trap langs het Noord-Hollands Kanaal waar geen einde aan scheen te komen en waar men altijd tegenwind leek te hebben. Toen in 1937 de 5^{de} Wereldjamboree werd gehouden in Vogelenzang kwamen vele Nederlandse deelnemers per fiets. Evenals onderdelen van de Poolse, Belgische en Deense contingenten.

In de 21^{ste} eeuw kan men het zich haast niet voorstellen maar in de jaren dertig van de vorige eeuw speelde de auto geen rol van betekenis in het particuliere vervoer. In de rijkere buurten waren er wel wat, maar in de buitenwijken van de grote steden waren er maar weinigen die een auto bezaten. Ze stonden dan ook niet autootje aan autootje langs de stoep in de straten geparkeerd. Er waren straten waar er geen één stond en de kinderen volop speelruimte hadden. De fietser was de baas op de weg. Dit was in de grote steden duidelijk te merken tijdens de ochtend en avond spitsuren. De brede straten van de binnensteden naar de buitenwijken en omgekeerd waren dan volledig bezet door lange, brede colonnes fietsers en de enkele auto kwam er moeilijk door. Op zomerse zondagen vormden zich op de rijwielpaden langs de grote wegen richting de kust of de bossen onafzienbare slangen van honderden fietsers, 's morgens bleek heen, 's avonds rood weer terug. De auto speelde voor 1940 dan ook haast geen rol in Scouting, tenzij een groep een relatie had met een chauffeur van een vrachtauto, die bereid was de kampeerspullen naar de kampplaats te brengen.

Het Pinksterkamp was meestal het begin van het kampeerseizoen. In 1940 viel Pinksteren op zondag 12 en maandag 13 mei. Vele troepen en stammen waren gereed om naar hun kampplaats te gaan. In verband met de Pinkstervakantie sloten de scholen al op vrijdagmorgen om 12 uur. Wie op Pinksterkamp ging vertrok altijd op zaterdagmorgen zeer vroeg. Welnu in 1940 dus niet. Want op vrijdagmorgen 10 mei omstreeks 3 uur werd het westen van Nederland gewekt door het schieten van het luchtafweergeschut dat aanvallend Duitse vliegtuigen onder vuur nam. Het werd spoedig duidelijk dat Nederland in de Tweede Wereldoorlog werd betrokken en dat er ook van het Pinksterkamp niets terecht zou komen. De oudere verkenners en voortrekkers kwamen wel bijeen en zouden de daaropvolgende dagen veel op de fiets zitten, maar dan als koeriers voor de diverse diensten waarbij zij werden ingedeeld.

Toen Nederland was bezet door de Duitsers gebeurde er aanvankelijk niets met Scouting. Wel waren er beperkingen. Zo mocht en niet meer gekampeerd worden,

mochten er - vooral als het donker was in verband met de verduistering - geen vuren meer worden gestookt. Er waren die zomer nog wel oudere Scouts die er op uit trokken voor een zomerkamp, zij het dan meestal in een schuur van een bevriende boer of op een beschutte plaats tussen de struiken toch nog in een tentje.

Op 2 april 1941 maakte de Duitse bezetter bekend dat Scouting en Guiding met onmiddellijke ingang werden ontbonden en verboden en dat voorzettingen van de activiteiten, in welke vorm dan ook, streng bestraft zouden worden. Velen hadden dit al zien aankomen en dus had men de kampeermaterialen, die in de groepshuizen werden bewaard, al onder de leden verdeeld.

Ook na deze Duitse maatregel trokken verkenners patrouilles en voortrekkers ploegen er in de zomer van 1941 weer op uit. Uiteraard niet meer in het verboden uniform. Soms overnachtten ze in een schuur of zelfs nog in tenten in dichte bossen. Er werden er verschillende betrapt en gearresteerd. Hun ouders konden ze dan van het politiebureau afhalen na het betalen van een flinke boete en een donderpreek.



De fiets bleef ook tijdens de bezettingsjaren het vervoermiddel. Alleen versleten op de duur de banden en nieuwe banden waren alleen beschikbaar 'op de bon' en dan uitsluitend voor mensen die ze echt nodig hadden zoals dokters, politie etc. Alle mogelijke vervangende zaken werden gebruikt, zoals dikke slangen, in repen gesneden oude autobuitenbanden of hout. Men reed dus, als in het begin van het fietstijdperk, weer op massieve

banden en dat was geen pretje. Bovendien kregen de Duitsers ook belangstelling voor de fiets. Hun propaganda toonde hun legers als gemechaniseerd en gemotoriseerd. Maar het bleek al spoedig dat zij zich ook te voet moesten verplaatsen of met paard en wagen. Hun oog viel op de fietsen en ze gingen er toe over om deze te vorderen voor het mobiel maken van hun soldaten. Er kwam een bevel tot inlevering van de fietsen. Toen er geen gehoor aan werd gegeven werden op bepaalde tijden straten afgesloten en moesten de fietsers, onder gewapend geleide, hun fietsen in een depot achterlaten. Ook kregen de Duitsers gebrek aan betonijzer voor hun bunker bouw. Dit vervingen zij dan ook door fietsen. Heel veel fietsen werden echter ook verborgen.

Toen in mei 1945 de oorlog voorbij was, was er aan alles gebrek. Het duurde nog lange tijd voor dat er weer fietsbanden zonder bon te koop waren. Het duurde nog wat langer voor er nieuwe fietsen verkrijgbaar waren en dan nog alleen voor wie ze echt nodig had.

Maar in het begin van de vijftiger jaren was de fiets weer aardig terug en verkenners en voortrekkers gingen weer op de fiets op weekend of zomerkamp. Zwaar bepakkt, als voor de bezetting.



In de jaren daarna is de fiets wel gebleven maar kreeg toch meer concurrentie van de bromfiets, de motorfiets en de auto, de vrachtauto en de autobus. Men kon daardoor verder weg en ook naar het buitenland. Aanvankelijk bestond dat buitenland dan hoofdzakelijk uit België en Luxemburg, hoewel Engeland ook zeer in trek was. Later trok men verder en nu is The World the Limit. Er is veel veranderd maar de fiets hoort er toch altijd nog wel een beetje bij.

Ca. 1952. De bepakking bestaat uit zijtassen, daarop een tent en de zak met dekens. (Moderne slaapzakken bestonden nog niet of waren onbetaalbaar). Dan nog de 'pukkel' en een veldfles met water aan het zadel.

In 1959 was er nog niet veel veranderd.



Vooraf begin jaren vijftig was een lekke band een nachtmerrie. Niet iedereen kwam in aanmerking voor een stel nieuwe binnen- en buitenbanden. Je reed veelal nog op oude, soms zeer oude banden. En die wilden nog wel een lek rijden.

De hele colonne moest dan stoppen, de fiets met de lekke band werd van alle bagage ontdaan en dan maar plakken. Soms herhaalde zich dit vele malen tijdens een tocht.



Wie werkte en meer dan 10 kilometer van zijn werkplek woonde kwam - via zijn werkgever - op den duur in aanmerking voor distributiebonnen voor twee buitenbanden en twee binnenbanden.

Voortrekkers en leiders werkten meestal en konden dus ook rustig op kamp gaan.

De Jan van Riebeekgroep uit Amsterdam op zomerkamp ergens in Nederland.





Een patrouille op Safari in 1956.

In de geschiedenis van scouts en fietsen neemt de Safari een eigen plaats in. Het nationale hoofdkwartier van de Nederlandse Padvinders organiseerde in de jaren vijftig kampeertochten op de fiets voor patrouilles in Nederland. Patrouilles konden zelfstandig inschrijven en zelf een tocht bedenken aan de hand van een lijst met kampeerterreinen die ze toegestuurd kregen.

's Avonds kwam er dan een plaatselijke verkennersleider even langs op het kampeerterrein waar de patrouille die avond kampeerde om de kaart af te stempelen, die de patrouilles bij zich hadden. In een boekje stonden opdrachten om uit te voeren en aan het eind van de tocht konden de patrouilles een logboek insturen en op die manier meedoen aan een logboekenwedstrijd.

's Avonds kwam er dan een plaatselijke verkennersleider



Het NHK organiseerde de Safari in samenwerking met een aantal patrouilleleiders uit het land. Zo probeerde men een tocht te organiseren die de patrouilles ook echt interesseerde. De achterliggende gedachte was dat de zelfstandigheid van de scouts, een doel van het spel van verkennen, echt tot uiting kon komen als de scouts meededen aan de Safari. Van de inhoud van de logboeken werd verslag gedaan in het maandblad *De Verkenner*. In 1956 melden de Vossen van troep V uit Enschede dat ze een tocht van duizend kilometer gemaakt hebben.

De Houtduiven van de Jan van Nassaugroep uit Amsterdam hielden het op 300 kilometer in 7 dagen van Amsterdam naar Gilwell Ada's Hoeve in Ommen. Hierbij een tekening van de Ada's Hoeve. De tekening maakt deel uit van een beschrijving van het kampeerterrein; een opdracht uit het Safariboekje.

© Piet J. Kroonenberg. Amsterdam, juli 2006.

Dit artikel werd geschreven met medewerking van Fred Kelpin. [Safarigedeelte]