

BIJDRAGE

KAS SWERTS

EN ROUTE MET ROEKELOZE GRACHTBADERS: OVER DE VLAAMSE TOERISTENBOND EN HET FIETSTOERISME TIJDENS HET INTERBELLUM (1921-1939)

Het begon allemaal in het Antwerpse café 'De Zingende Molens' op 9 juni 1921. Een veertigtal enthousiastelingen had gehoor gegeven aan de oproep die enkele dagen eerder in *De Standaard* was gepubliceerd door het 'voorlopig comité' van de Vlaamse Toeristenbond (VTB). De oproep *Naar een Vlaamschen Toeristenbond* stelde een simpel doel voorop: "*dat ieder die meent, op welke wijze en in welke mate dan ook, te kunnen bijdragen tot de oprichting van een V.T.B. zich dus nog heden aanmeldt en ditmaal eens niet zegt: 'dat het zonder hem ook wel zal gaan'.*"¹

Het zou nog tot 29 januari 1922 duren alvorens de Vlaamse Toeristenbond officieel werd opgericht, maar in de maanden tussen de oproep en de stichting had het voorlopig comité al een aanzienlijke groep Vlaamse vooraanstaanden aan zijn project kunnen binden. Letterkundigen zoals Stijn Streuvels en Felix Timmermans, industriëlen Lieven Gevaert en Boudewijn (Baldewijn) Steverlynck – beiden lagen mee aan de grondslag van het Vlaams Economisch Verbond² – en politieke figuren zoals de toekomstige

¹ C. De Does, F. Henderickx & S. Leurs, *Naar een Vlaamschen Toeristenbond*, in: *De Standaard*, 4 juni 1921.

² D. Luyten, *Vlaams Economisch Verbond (VEV)*, online op: NEVB ([https://nevb.be/wiki/Vlaams_Economisch_Verbond_\(VEV\)](https://nevb.be/wiki/Vlaams_Economisch_Verbond_(VEV))); F. Wildiers & B. De Wilde, *Steverlynck, Boudewijn (ook Baldewijn)*, online op: NEVB ([https://nevb.be/wiki/Steverlynck,_Boudewijn_\(ook_Baldewijn\)](https://nevb.be/wiki/Steverlynck,_Boudewijn_(ook_Baldewijn))).



^ Figuur 1: Enkele fietsers uit Antwerpen poseren in 1923. De Antwerpse fietsclub zou in sneltempo uitgroeien tot een van de grootste afdelingen in de VTB en door het nationale bestuur een voorbeeldfunctie krijgen. [ADV N VQT 13/31]

voorzitter van de Vlaams-nationalistische Frontpartij Herman Van Puymbroeck en Victor Heymans, de algemene secretaris van het Liberaal Vlaams Verbond, hadden zich allemaal al als lid verbonden aan de toeristenvereniging in wording.³

De initiële aanwezigheid van diverse prominente culturele, economische en politieke figuren was een voorbode voor het succes dat de VTB in de volgende twee decennia zou kennen. In de lente van 1923 beschikte de vereniging al over een netwerk van 115 vertegenwoordigers in België, Nederland en Frankrijk, en had ze de kaap van 5.000 leden overschreden.⁴ Zeven jaar later verwelkomde de VTB zijn 100.000ste lid op grootse wijze met een banket en fietstocht. Die exponentiële groei zou zich doorzetten tot 1939. “De buitenlandse toestand welke op het einde van het reisseizoen is ingetreden”, zoals toekomstig voorzitter Jozef Van Overstraeten de aanvang van WOII omschreef, “kon een vereniging als de onze zeker niet onberoerd laten. Verschillende aspecten onzer werkzaamheid zijn op dit ogenblik en waarschijnlijk voor lang praktisch wel uitgeschakeld.”⁵

Van Overstraetens pessimisme bleek voorbarig: de VTB kon ook tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn werking vrij ongestoord voortzetten. De lokale afdelingen bleven tijdens het conflict evenementen organiseren (waaronder taallessen Duits) en de nationale tak organiseerde nog verschillende landdagen en bondsreizen (zij het niet meer naar het buitenland). De werking van de VTB was zelfs zo ongehinderd door de oorlog dat de bond bijvoorbeeld nog op 1 september 1944, in volle papierschaarste en met het einde van de oorlog in zicht, zijn bondstijdschrift *Toerisme* (voor 1926 *De Toerist*) kon publiceren.⁶

3 De lijst van de 1.117 ‘stichtende leden’ (mensen die zich al aan de VTB hadden verbonden voor zijn officiële stichting op 29 januari 1922) is ingevoerd op de digitale DIANE Nodegoat-databank, en is raadpleegbaar op <https://db.diane.nise.eu/>.

4 In het lemma *Vlaamse Toeristenbond – Vlaamse Automobilistenbond (VTB-VAB)* in de *Nieuwe Encyclopedie van de Vlaamse Beweging* stelt de auteur dat er op het einde van 1922, 58 lokale afdelingen waren opgericht. Dit is echter een verkeerd aantal, waarschijnlijk omdat de auteur het getal had overgenomen uit het VTB-jubileumartikel ‘50 jaar VTB’ van Karel Constant Peeters. Peeters had zijn aantal gebaseerd op de lijst van afgevaardigden gepubliceerd in *De Toerist* van 1 december 1922, maar was vergeten de afgevaardigden uit het nummer van 15 december ook toe te voegen. Peeters had ook geen rekening gehouden met de provinciale vergadering voor nieuwe afgevaardigden die nog in Limburg plaatsvond in december. Dit leidt ertoe dat het aantal van 58 afdelingen een verkeerde inschatting is. Het aantal van 115 afdelingen is daarentegen gebaseerd op de lijst gepubliceerd in het eerste VTB-jaarboek *Wat ieder lid weten moet van mei 1923*. De lijst van afgevaardigden is ook raadpleegbaar op de Nodegoat-databank.

5 J. Van Overstraeten, De V.T.B., zijn toestand, zijn tijdschrift, in: *Toerisme*, jg. 18, 1939, nr. 22, p. 844.

6 Voor een uitgebreidere analyse van de werking van de VTB tijdens de oorlog, zie K. Swerts, *100 jaar trippen: De Vlaamse Toeristenbond (1922-2022)*, Antwerpen, 2022, pp. 75-107.

Het begin van de Tweede Wereldoorlog vormde wel een zekere cesuur in de geschiedenis van de VTB. Het cultureel-toeristische landschap veranderde immers ingrijpend na de oorlog en zou meer en meer gekenmerkt worden door het massatoerisme. Dat had ook zijn weerslag op de VTB. Het zwaartepunt zou gaandeweg verschuiven naar zijn zustervereniging, de Vlaamse Automobilistenbond (VAB), die onder meer met zijn professionele dienstverlening 'Wacht op de Weg' en Europese reisbijstandsverzekering 'Europech' vanaf het einde van de jaren 1960 beter aan de nieuwe verzuchtingen van de toerist tegemoetkwam.⁷ Het gevolg was niet te onderschatten: in 1976 telde de VAB 145.000 leden, de VTB nog amper 6.500.⁸ De twee verenigingen zouden in het laatste kwart van de twintigste eeuw verder divergeren, om uiteindelijk in 2008 formeel te splitsen in VAB en vtbKultuur (dat in 2022 werd omgedoopt tot Cultuursmakers).

HET BELANG VAN DE VTB IN DE 'ANDERE' FASE

Ondanks zijn naoorlogse ontwikkelingen valt de omvang en relevantie van de VTB vóór de oorlog niet te onderschatten. In de negentien jaar tussen zijn eerste aanzet en het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was de VTB uitgegroeid tot een van de meest vooraanstaande en prominente culturele verenigingen in Vlaanderen.⁹ Dit artikel gaat dieper in op de rol die de VTB als belangrijkste Vlaamse toeristische vereniging heeft gespeeld tijdens het interbellum, en in het bijzonder hoe de VTB bijdroeg tot het opkomende fietstoerisme (en daaraan gekoppelde Vlaamse identiteitsvorming) tijdens deze periode. De geschiedenis en rol van de VTB in de periode tussen de twee oorlogen kan immers een tip van de sluier oplichten over een problematische historiografische kwestie. Het blijft een moeilijke oefening om te verklaren waarom de Vlaamse beweging en bij uitbreiding het Vlaamse nationalisme traag uitgroeide tot een (politieke) massabeweging. De Tsjechische historicus Miroslav Hroch (gekend om zijn 'A-B-C model' over de ontwikkeling van nationale bewegingen) gaf een intrigerende verklaring voor het fenomeen: het was onder meer door de "*openness* (i.e. *the lack of a clear definition* [onderlijning auteur] *of this ethnic [Flemish] group*" dat de drang tot de ontwikkeling van een "*independent Flemish nation*" in de negentiende eeuw stokte en de Vlaamse beweging geen massabeweging was geworden.¹⁰

7 Zie S. Bossaert, Snel weer op weg. Het verleden van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB), in: WT, jg. 79, 2020, nr. 2, pp. 171-180.

8 BE ADVN AC 453 – Archief Vlaamse Toeristenbond - Vlaamse Automobilistenbond (VTB-VAB), A126: Ledencijfers VAB 31 oktober 1976.

9 Zie o.m. www.vtb100.be; K. Swerts, 100 jaar trippen [...]; Ba. De Wever, Vlaamse Toeristenbond - Vlaamse Automobilistenbond (VTB-VAB), online op: NEVB ([https://nevb.be/wiki/Vlaamse_Toeristenbond_-_Vlaamse_Automobilistenbond_\(VTB-VAB\)](https://nevb.be/wiki/Vlaamse_Toeristenbond_-_Vlaamse_Automobilistenbond_(VTB-VAB))); M. Limbourg, Toerisme en politiek: de Vlaamse Toeristenbond (VTB), Brussel, 1987; M. Beyen, Historische grootheid binnen handbereik. De Vlaamse Toeristenbond (VTB) als schepper van lieux de mémoire, in: F. Seberechts (red.), Duurzamer dan graniet: Over monumenten en Vlaamse beweging, Tielt, 2003, pp. 155-170.

10 M. Hroch, Social Preconditions of National Revival in Europe: A Comparative Analysis of the Social Composition of Patriotic Groups among the Smaller European Nations, New York, 2000, p. 115.

Bruno De Wever, Frans-Jos Verdoodt en Antoon Vrints hebben verder gebouwd op Hrochs model, en observeerden dat de *“massificatie van het Vlaamse nationalisme zich vanaf de jaren 1960 [voltrok]”*.¹¹ Als we de twee modelanalyses daaropvolgend samenvoegen, kunnen we stellen dat het initieel gebrek aan een definitie van de etnische groep in de periode tussen de twee analyses was opgeklaard. De etnische groep was in die tussenperiode ‘gesloten’ geraakt en had een duidelijke definitie gekregen die de massificatie van het nationalisme mogelijk maakte. Olivier Boehme typeerde dit proces passend in zijn werk *Greep naar de markt: “tussen de opvatting van de Vlaamse kwestie als een taalkwestie en het streven naar Vlaamse staatsvorming ligt echter nog een andere fase: diegene waarbij in termen wordt gedacht van een Vlaams volk met een eigen territorium.”*¹²

De VTB vormde een cruciale schakel in die ‘andere’ fase. De vereniging stelde al in het eerste nummer van *De Toerist* het doel voorop om *“kennis van het Vlaamse land zoo bij landgenoten als bij vreemden [te verspreiden] en daardoor het reizen in onze streek aan [te] moedigen.”*¹³ Het opwekken van het reizen in ‘onze’ streek moest ertoe bijdragen dat Vlaamse burgers via toerisme een beeld konden vormen van wat nu precies het ‘eigen’ territorium inhield. In dat opzicht is het illustratief dat een van de eerste artikels in *De Toerist* een fietstocht *“langs en over de taalgrens”* beschreef. Kunsthistoricus en medeoprichter van de VTB Stan Leurs besprak in detail de verschillende gemeenten in de streek rond Leuven en Tienen die onderdeel waren van het Vlaamse territorium, en stipuleerde waar precies de taalgrens begon. De auteur zag Jodoigne (Geldenaken) als de grens, want de stad, aldus Leurs, *“was altijd Waals geweest”*. Vlaamse toeristen speelden volgens de auteur een cruciale rol in de handhaving van de taalgrens (en bijgevolg het behoud van het eigen territorium). Leurs riep potentiële reizigers immers onomwonden op *“een oog in ‘t zeil te houden op de toestand van het Vlaamse cultuur- en politieke leven in onze Zuidelijke mark”*, want de *“verwaalsing”*, aldus Leurs, had gemeenten zoals L’Écluse (Sluizen) en Zétrud-Lumay (Zittert-Lummen) al *“aangetast”*.¹⁴

De nadruk op het reizen in eigen streek zou een constante blijven in de geschiedenis van de VTB tijdens het interbellum. Zijn doel om de Vlaming te *“leren reizen”* was daarom bovenal verbonden aan het verspreiden van een identiteit die zich verankerde op een concept van een Vlaams volk met een eigen territorium.¹⁵ Via de verspreiding van kennis over wat precies dat Vlaamse volk en territorium behelsde, wilde de vereniging, in de woorden van de eerste VTB-secretaris Frans Luyten, *“liefde tot de moe-*

11 Br. De Wever, F.-J. Verdoodt & A. Vrints, De Vlaamse patriotten en de natievorming. Hoe de Vlaamse natie ophield ‘klein’ te zijn, in: *WT*, jg. 74, 2015, nr. 4, p. 243.

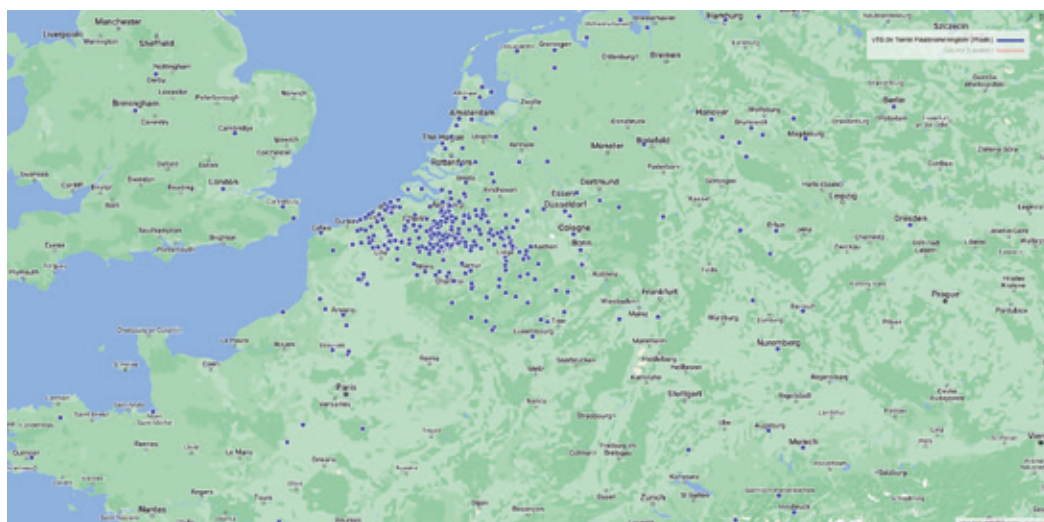
12 O. Boehme, *Greep naar de markt*, Leuven, 2008, p. 942.

13 C. De Does, Een woord ter inleiding, in: *De Toerist*, jg. 1, 15 maart 1922, nr. 1, p. 1.

14 Ahasverus [ps. Stan Leurs], Met de fiets langs en over de taalgrens, in: *De Toerist*, jg. 1, 1 mei 1922, nr. 4, pp. 54-55.

15 C. De Does, Een woord ter inleiding [...], p. 1.

dergrond aankweken".¹⁶ Het plaatsnaamregister van de artikels uit *De Toerist* tussen de periode 1922 en 1939 brengt dit mooi in kaart (zie figuur 2). Hoewel de bijdragen uit het bondstijdschrift een brede aandacht tonen voor toeristische bestemmingen in zowel binnen- als buitenland, valt het op dat het tijdschrift toch voornamelijk de nadruk legde op steden en gemeentes in wat later als het Vlaamse territorium zou worden getypeerd. Die prioritaire aandacht voor wat de vereniging zag als het 'Vlaamse land' illustreert hoe de VTB via zijn bondstijdschrift poogde om de algemene kennis over het territorium te verbreden en toerisme (en toeristische informatie) als een geschikt instrument zag om dit tot een succesvol einde te brengen.



^ Figuur 2: Visualisatie van het plaatsnamenregister van het bondstijdschrift *De Toerist* in de periode 1922-1939 [Bron: S. Van den Eynde e.a., *Inhoudstafels en registers 1922-1971 op 'De Toerist' en 'Toerisme'*, Antwerpen, 1974]

¹⁶ F. Luyten, *Stichting en groei van den Vlaamschen Toeristenbond*, in: *Jaarboek 1926*, Antwerpen, 1926, p. 7.

HIT THE ROAD JACK

We moeten echter een cruciale kanttekening plaatsen bij de kaart: het aspect van mobiliteit is immers volledig afwezig. We zien de beweging van de toeristen, VTB'ers, of reizigers niet gereflecteerd op de kaart. We hebben daardoor ook geen weet van de verbindingen tussen de plaatsen, of de relatie tussen toeristen en de vervoersmiddelen die werden gebruikt om tot een bestemming te geraken.

Dit is van belang om te benadrukken, aangezien mobiliteit een van de belangrijkste hoekstenen vormt om die 'andere fase' van Vlaamse identiteits- en territoriumvorming helder te maken. Het is een uitgangspunt dat de Amerikaanse historicus Eugen Weber al bijna 50 jaar geleden bepleitte in zijn standaardwerk *Peasants into Frenchmen*. In zijn analyse van de gestage vorming van een Franse nationale identiteit op het platteland gedurende de negentiende eeuw bestempelde Weber (lokale) wegen als een van de belangrijkste "agencies of change". Het waren de uitbouw en vooral het verbeterde onderhoud van het wegennet – Weber karakteriseerde de negentiende eeuw als "one constant moan over the state of the local roads" – die uiteindelijk de integratie van het platteland in een nationaal kader in de laatste decennia van de negentiende eeuw mee faciliteerden.¹⁷ Als conclusie poneerde Weber de opvallende stelling dat "there could be no national unity before there was national circulation".¹⁸

Een verbeterd onderhoud van het wegennet kwam in België pas op het einde van de negentiende eeuw op de politieke agenda te staan. Het wetsvoorstel van 21 mei 1896 voor een tijdelijk fonds voor de verbetering van het wegennetwerk stelde het probleem aan de kaak: "bon nombre de nos routes de grande voirie, particulièrement celles qui convergent vers les grands centres de population, sont dans un état qui laisse manifestement à désirer".¹⁹ Het fonds had niet alleen als doel om de wegen te verbeteren, maar ook om te voorzien in een consistent onderhoud ervan. Er werd immers geoordeeld dat wegen die elk seizoen toegankelijk waren een "élément essentiel de vitalité" vormden voor de landbouw en de daaraan gekoppelde industrie.²⁰ Het fonds vormde daardoor een breukmoment met de voorgaande periode. Het illustreert hoe de verbetering en onderhoud van de wegen pas op het einde van de negentiende eeuw, zoals Donald Weber het formuleerde, een "evidentie in se" was geworden voor de Belgische overheid.²¹ Die late "evidentie" kan ook deels verklaard worden door het

17 E. Weber, *Peasants into Frenchmen. The Modernization of Rural France 1870-1914*, Stanford, 1976, p. 199.

18 E. Weber, *Peasants into Frenchmen* [...], p. 218.

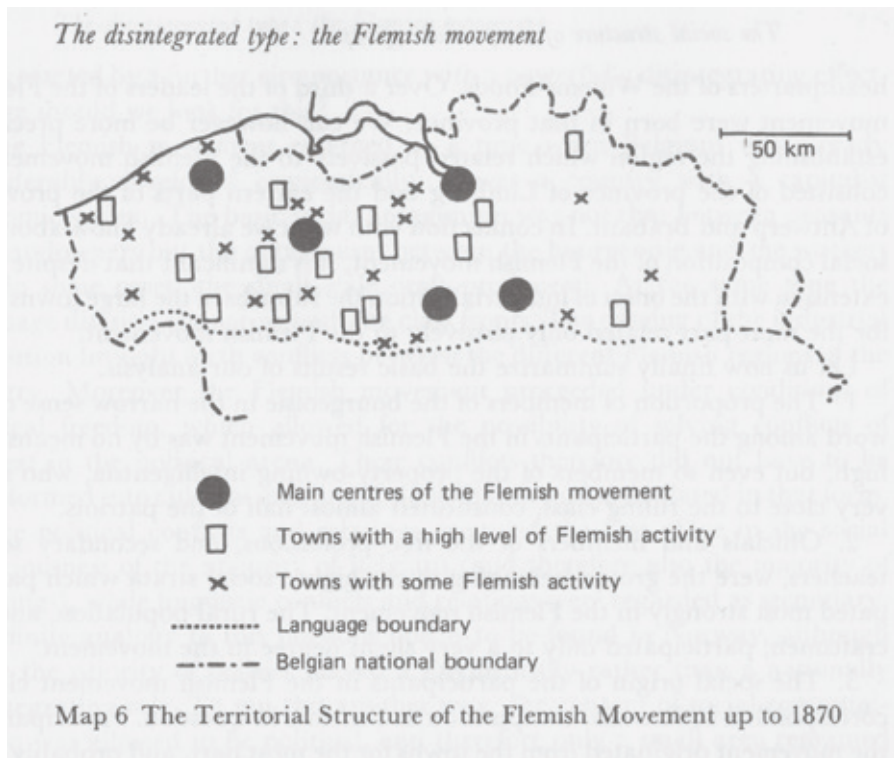
19 Kamer van Volksvertegenwoordigers, *Projet de loi instituant un fonds spécial et temporaire pour des travaux extraordinaires de voirie*, 21 mei 1896, p. 1.

20 Kamer van Volksvertegenwoordigers [...], p. 2; Zie ook F. Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique*, Bruxelles, 1936.

21 D. Weber, *Automobilisering en de overheid in België vóór 1940. Besluitvormingsprocessen bij de ontwikkeling van een conflictbeheersingssysteem*, Gent, PhD Thesis, 2008, p. 86; D. Weber, *De blijde intrede van de automobiel in België 1895-1940*, Gent, 2010, p. 31.

belang van het Belgische spoornetwerk: net zoals in Frankrijk genoot de aanleg van spoorlijnen immers initieel de voorkeur.²² In België resulteerde dit in een uitgebreid netwerk van buurtspoorwegen dat ervoor zorgde dat de nood aan een onderhouden wegennetwerk (met een sterke lokale vertakking) pas laat in de negentiende eeuw op de politieke agenda kwam te staan.

De vaststelling van het breukmoment is echter van belang om te benadrukken voor onze analyse. Als we Webers adagium over 'nationale circulatie' toepassen op de Vlaamse casus kunnen we immers stellen dat er tot het begin van de twintigste eeuw



^ Figuur 3: Kaart van Miroslav Hroch over de territoriale structuur van de Vlaamse beweging in de periode tussen 1840 en 1870. [Bron: M. Hroch, *Social Preconditions of National Revival [...]*, p. 113]

22 Zie B. Van der Hertten, M. Van Meerten & G. Verbeurgt, *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Leuven, 2001.

geen sprake kon zijn van een onderhouden wegennet dat de integratie van de verschillende Vlaamse regio's in een nationaal kader faciliteerde. De mogelijkheid om tot een Vlaamse 'nationale eenheid' te komen in de negentiende eeuw was nagenoeg onbestaande, aangezien er tot het breukmoment van 1896 nog geen sprake kon zijn van een nationale circulatie die een mogelijke totstandkoming van een Vlaams nationaal referentiekader faciliteerde.

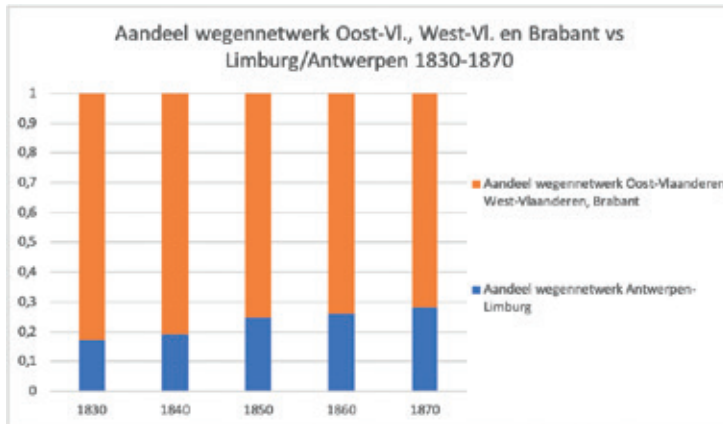
We zien dit ook terug in Hrochs analyse over de gefaalde poging van de Vlaamse beweging om uit te groeien tot een massabeweging. De Tsjechische historicus observeerde dat de Vlaamse beweging in de periode tussen 1840 en 1870 een rijke voedingsbodeme kende in de steden (met de "grote centra", Antwerpen, Brugge, Gent, Brussel en Leuven voorop) en zich voornamelijk toespitste op de provincies Oost- en West-Vlaanderen en Brabant (met de uitzondering van Oost-Brabant). De Antwerpse Kempen en Limburg werden daarentegen gecategoriseerd als regio's die enkel "passief" gerelateerd waren aan de Vlaamse beweging (zie figuur 3).²³

Dat de Vlaamse beweging voornamelijk in deze drie provincies en verstedelijkte gebieden een gunstige ontwikkeling kende, kan deels verklaard worden door de staat van het Belgische wegennetwerk. Het was immers in deze regio's dat er in de periode die Hroch bestudeerde al een aanzienlijke hoeveelheid kilometers van wegen was aangelegd. Als we de vergelijking maken tussen de hoeveelheid kilometers (zowel staats- als provinciale wegen) die in de provincies Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Brabant aanwezig waren tegenover die in de provincies Antwerpen en Limburg, wordt het beeld duidelijk: in de periode tussen 1830 en 1870 was gemiddeld meer dan 75 procent van het totaal aantal kilometers in de Vlaamse regio gesitueerd in de eerste drie provincies (zie figuur 4). Het aandeel van de provincies Antwerpen en Limburg was wel gestaag gestegen, maar had geen echte omwenteling teweeggebracht.

Vanzelfsprekend moeten we nog rekening houden met andere factoren die hebben geleid tot de mislukking van de Vlaamse beweging om in deze periode uit te groeien tot een massabeweging, maar het staat buiten kijf dat het gebrek aan een nationale circulatie heeft bijgedragen tot de gefaalde integratie van bepaalde streken in een Vlaams nationaal referentiekader. Anders gezegd: bepaalde gebieden (in het bijzonder Limburg en de Antwerpse Kempen) waren letterlijk afgesloten van de Vlaamsgezinde activiteiten, aangezien de erbarmelijke staat van het (gelimiteerde) wegennet een hindernis vormde om zich te verbinden met de andere (mobielere) regio's.

De late opkomst van de bekommernis over de toestand van het Belgische wegennetwerk betekent tegelijkertijd dat de totstandkoming van een nationale circulatie in de Vlaamse regio's zich pas gedurende de eerste decennia van de twintigste eeuw mogelijk kon voltrekken, net in de periode dat de VTB een prominente plaats in het

²³ M. Hroch, *Social Preconditions of National Revival in Europe* [...], pp. 113-114.



^ Figuur 4: Vergelijking tussen de hoeveelheid kilometers wegen in de provincies Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Brabant versus de provincies Antwerpen en Limburg.

[Bron: G. Placq, Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940, in: *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques et Sociales*, vol. 17, 1951, nr. 5, p. 460]

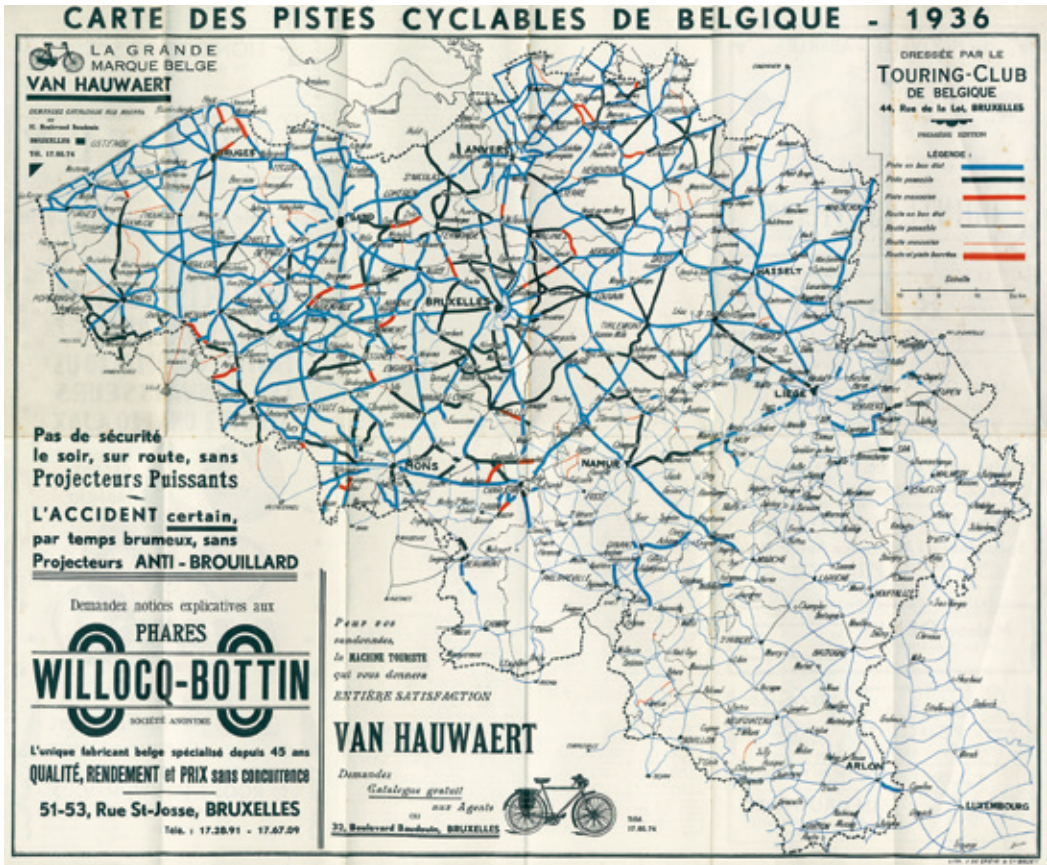
Vlaamse cultuurlandschap begon te verwerven. Het moet daarom niet verbazen dat er in het eerste nummer van *De Toerist* naast de aandacht voor het binnenlandse reizen ook expliciet melding werd gemaakt van het doel om via het "aanleggen van rijwiel-paden" en "het verbeteren en onderhouden der wegen van de overheden (...) het verkeer zo gemakkelijk en praktisch mogelijk te maken en alle belemmeringen tot een minimum te herleiden".²⁴ De VTB benadrukte zijn doelstelling door vanaf de jaren 1930 kaarten te publiceren over de "toestand der wegen" in België. De kaarten gaven een overzicht van het Belgische wegennetwerk en rangschikte de wegen van "in goede staat" tot "in zeer slechte staat".²⁵ Die aandacht van de VTB voor vlot verkeer en de toestand van het wegennetwerk is van belang om te benadrukken. De 'sluiting' van de Vlaamse etnische groep in de 'andere' fase was immers enkel mogelijk als Vlaamse burgers zelf in staat waren om de kennis die werd gedeeld via het bondstijdschrift op een gemakkelijke manier te gaan ontdekken.

We mogen hierbij echter niet uit het oog verliezen dat de VTB niet de enige toeristische speler in het Belgische landschap was, en de nadruk op 'nationale' circulatie ook vanuit een Belgisch referentiekader steek hield. Zo publiceerde de directe (voornamelijk Franstalige) concurrent van de VTB in die periode - de Touring Club de Belgique

²⁴ C. De Does, Een woord ter inleiding [...], p. 1.

²⁵ Vlaamse Toeristenbond, *Toestand der wegen op 15 juli 1937*, Antwerpen, s.d.

(TCB) - ook kaarten over de toestand van het wegennetwerk (zie figuur 5). Dit toont de complexiteit van de toenemende mobiliteit in het Belgische verhaal tijdens het interbellum, en illustreert hoe we in de Belgische toeristische context ook steeds verschillende relevante (nationale) referentiekaders in gedachte moeten houden.²⁶



^ Figuur 5: Kaart van de toestand van de Belgische fietswegen, uitgegeven door de Touring Club de Belgique in 1936. [ADV, A50]

²⁶ Zie hiervoor het recent verschenen werk *Bestemming België*. A. Stynen & G. Verhoeven (red.), *Bestemming België: een geschiedenis van toerisme in dertien etappes (1830-2030)*, Antwerpen, 2022.

Ten slotte moeten we ook rekening houden met het hybride karakter van de Belgische mobiliteit op het einde van de negentiende en begin van de twintigste eeuw. Zoals eerder aangehaald, kende België in de negentiende eeuw al een zeer complex netwerk van (buurt)spoorwegen. De aanwezigheid van dit uitgebreid netwerk had een enorme impuls gegeven aan het opkomende Belgische toerisme: de treinen hadden ervoor gezorgd dat de kust en de Ardennen twee belangrijke toeristische trekpleisters werden tijdens de negentiende eeuw.²⁷ Het mobiliteitsvraagstuk kreeg op het einde van de negentiende eeuw echter een nieuw facet dat van belang was voor de verdere evolutie van de VTB en de 'nationale circulatie': de fiets maakte zijn intrede.

I WANT TO RIDE MY BICYCLE

Hoewel de fiets een lange geschiedenis kent, brak het voertuig pas door in de samenleving op het einde van de negentiende eeuw – mede dankzij de ontwikkeling van de fietsketting en de opblaasbare rubberen band.²⁸ Initieel nog een speeltuig van de hogere klassen en burgerij werd de fiets na de Eerste Wereldoorlog een massavoertuig (de burgerij en hogere klassen waren in die periode al overgeschakeld op de auto).²⁹ In 1929 bijvoorbeeld waren er in België meer dan 1.8 miljoen fietsen in omloop (op een bevolking van ongeveer 8 miljoen), en het merendeel van die fietsen (net geen 70%) situeerde zich in de vijf Vlaamse provincies.³⁰ Dat overwicht leidde ertoe dat in Vlaanderen ongeveer een derde van de bevolking op dat moment in het bezit was van een 'ijzeren peerd'.

De massificatie van de fiets in het begin van de twintigste eeuw was een godsge-schenk voor de VTB en andere toeristische verenigingen in Europa (zoals bijvoorbeeld de Algemene Nederlandse Wielrijdersbond (ANWB)). De fiets introduceerde immers een nieuw aspect in zowel het opkomende toerisme als de 'nationale circulatie' dat tot dan toe onbestaande was voor de gemiddelde burger in België: een bewegings-autonomie die verder reikte dan hetgeen op wandelafstand bereikbaar was. Die auto-nomie verschilde van andere voertuigen (in het bijzonder de trein) die tot dan toe het

27 A. Stynen, *De Maasvallei: de aantrekkingskracht van de Ardennen*, in: A. Stynen & G. Verhoeven (red.), *Bestemming België [...]*, pp. 77-94; M. Constandt, *Westende: kusttoerisme in stijl*, in: A. Stynen & G. Verhoeven (red.), *Bestemming België [...]*, pp. 41-58.

28 E. Zuelow, *History of Modern Tourism*, London, 2016, p. 113; D. Herlihy, *Bicycle: The History*, New Haven/London, 2004, pp. 19-21.; D. Rubinstein, *Cycling in the 1890s*, in: *Victorian Studies*, jg. 21, 1977, nr. 1, p. 48.

29 De massificatie van het voertuig was al voor de Eerste Wereldoorlog begonnen (mede dankzij fietsreparateurs en tweedehands fietsen die de prijs verlaagden), maar haar impact zou zich voornamelijk na WO I laten gelden.

30 Tabel 49: *aantal rijwielen per einde jaar*, in: *Belgische economische statistieken 1929-1940*, Brussel, 1946, p. 351; *Volkstellingen in België sinds 1830*, online op: <https://statbel.fgov.be/nl/overstatbel/wat-doen-we/volkstelling-census> [geraadpleegd 06/12/2021].

(overwegend elitaire) toerisme hadden bepaald. Een fietser kon immers geheel op zijn eigen beslissen waar te stoppen of waarheen te gaan. Hij verkreeg zo een graad van agency en keuzevrijheid die een treinpassagier (die afhankelijk is van het tijdschema van de trein) niet had. Fietsen kreeg daardoor een symbolische betekenis in de maatschappij, als een teken van vrijheid en als een antidotum tegen de regelmaat van de klok en de werkweek. Paul Van Ostaijen dichtte zijn fiets bijvoorbeeld veel lof toe en omschreef het als zijn *"hoopsimbool"*. Fietsen, aldus Van Ostaijen, *"dat is het horizonnen-deinen / En 't jonge zonneschijnen/ De bomen, die verdwijnen/ Achter mij, de grachten die verkwijnen"*.³¹ Het idee van het snel en gemakkelijk ontdekken van een groot gebied aan de hand van de fiets werd ook gedeeld door Stijn Streuvels. De West-Vlaming vertelde hoe de fiets zijn *"gezichtskring"* verbreedde: *"Vroeger kende ik ternauwernood mijn eigen dorp en 't geen er 't nauwst aan paalde (...). Nu deinden de grenzen van mijn wereld over een veel ruimere oppervlakte."*³² Streuvels zag zijn fiets als *"mijn onmisbaar en trouwe voertuig (...). Daarmede houd ik heel de streek in mijn bezit, doe gemakkelijk en aangenaam verkenningstochten waar ik anders nooit komen zou [en] blijf onderweg in aanraking met 't volk en het uitzicht rondom mij."*³³

Het voertuig werd tijdens het interbellum dan ook een trouwe bondgenoot van de Vlaamse toeristische vereniging (wier logo *"een wiel [afbeeldt] waarin een hoofdletter T in 't midden met haar balk V en B dekt"*).³⁴ Onderzoek naar de Belgische fietscultuur heeft zich tot nu toe voornamelijk toegespitst op de wielersport en het belang ervan voor Vlaamse identiteitsvorming, maar er bestaat geen twijfel over dat de VTB en de fiets een geslaagd huwelijk vormden in deze periode.³⁵ Of zoals de Vlaamsgezinde sportjournalist Karel Van Wijnendaele³⁶ (stichter van het jaarlijkse sportevenement de Ronde van Vlaanderen en de sportkrant *Sportwereld*) het samenvatte in zijn voorwoord voor de VTB-uitgave *Hoe kan de fietstoerist gelukkig zijn?* (1940): *"de [wielers]sport*

31 P. Van Ostaijen, *Fietstocht*, in: P. Van Ostaijen & G. Borgers, *Verzamelde gedichten. (Verzameld werk deel 1 + 2)*, Amsterdam, 1996, pp. 31-34. Voor een uitgebreidere analyse van het gedicht, zie G. Buelens, *Van Ostaijen tot heden. Zijn invloed op de Vlaamse poëzie*, Antwerpen/Amsterdam, 2008, pp. 62-70.

32 S. Streuvels, *Mijn Rijwiel*, Amsterdam, 1915, p. 53.

33 S. Streuvels, *Mijn Rijwiel [...]*, pp. 62-63.

34 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1: uitwerking statuten VTB vzw, hoofdstuk 1, 15 juni 1922.

35 Zie o.m. S. Knuts & P. Delheye, *Sport, Work and the Professional Cyclist in Belgium, 1907-40*, in: *History Workshop Journal*, nr. 79, 2015, pp. 154-176; S. Knuts & P. Delheye, *Identiteiten in koers. Roeselaarse wielrenners als kopmannen van lokale, regionale en (sub)nationale identiteiten, 1900-1960*, in: *Journal of Belgian History*, jg. 41, 2011, nr. 1, pp. 167-214; P. Geldhof & D. Vanyacker, *En de broodrenner, hij fietste verder: het wielrennen in België tijdens WO II*, Leuven, 2005.

36 Pseudoniem van Karel Steyvaert. Zie G. Durnez, *Steyvaert, Karel*, online op: NEVB (https://nevb.be/wiki/Steyvaert,_Karel)



^ Figuur 6: Enkele fietsers van de VTB-fietsclub 'Groot-Antwerpen' genieten van een drankje in café en hotel 'De Dooreboom' in Bergen-op-Zoom, waar de fietsgroep tijdens hun 'weekendfiets-tocht' ook zou overnachten. Mulleman beschreef het hotel als "heel goed" en meende dat het hotel "aan te bevelen" was bij zijn medeleden. [ADV N, A1011]

stak de wagen in gang. De Toeristenbond hielp hem voort stoten”.³⁷ Die ‘stoot’ kwam voornamelijk door de enorme toename van toeristische fietsclubs in de schoot van de VTB. Zo had de VTB-afdeling Groot-Brussel bijvoorbeeld enkele maanden na de oprichting van de vereniging al een aparte VTB-fietsclub gesticht. Menig afdeling zou (mede door aansporing van het nationale bestuur) in de volgende jaren het Brusselse voorbeeld volgen.³⁸

De reden waarom de VTB zo een nadruk legde op fietsclubs was omdat de vereniging fietsende leden als het perfecte vehikel zag om haar ambitie om de Vlaming te “leren reizen” in de praktijk om te zetten. Fietsers en fietsclub waren volgens de VTB de “meest praktische propagandisten van de Bond”, en de vereniging wilde deze fietsende reclameborden ten volle benutten om haar ideaal van het gedroomde VTB-lid kenbaar te maken aan haar achterban.³⁹ De VTB stipuleerde immers al van bij zijn stichting dat de ideale VTB'er een “echte toerist” moest zijn, “want aan toerisme doen is nog wat anders dan reizen, reizen zonder meer”.⁴⁰

Die ‘echte’ toerist moest volgens de vereniging aan drie voorwaarden voldoen. Ten eerste droeg de VTB'er, in de ogen van het nationale bestuur, (vanzelfsprekend) een Vlaamse identiteit uit. De stichters en sympathisanten van de VTB hadden al voor de eigenlijke stichting de hoop gekoesterd dat de oprichting van een Vlaamse toeristische vereniging een tegenwicht zou kunnen vormen tegen de dominantie van de TCB in het toeristische landschap. Ze waren immers van mening dat de TCB in het naoorlogse klimaat “Fransdol” was en klaagden dat “de reisgidsen, de kaarten, de inlichtingendienst, alles, alles Frans” was.⁴¹

Om die Vlaamse identiteit tot volle uiting te laten komen in het toeristische landschap moest de ideale VTB'er bovenal een cultuurtoerist zijn met kennis van zaken in verschillende domeinen. Die kennis limiteerde zich niet alleen tot (Vlaamse) kunstgeschiedenis of folklore, twee thema's die vaak terugkwamen in *De Toerist*. Artikelen over fauna en flora die in het Vlaamse landschap te ontdekken waren, analyses van

— 37 K. Van Wijnendaele, *Het rijwiel: de auto der minbedeelden*, in: J. Veltman (red.), *Hoe kan de fietstoerist gelukkig zijn?*, Antwerpen, 1940, p. 3; Over Van Wijnendaele en *Sportwereld*, zie F. Backelandt, *Ons rijke Vlaamse wielerveven en het wielersflamingantisme: 'Sportwereld' als gangmaker van identiteit in het interbellum*, ongepubliceerde licentiaatsverhandeling, UGent, 2004; F. Backelandt, P. Corinillie & R. Vanwalleghem (red.), *Koarle!: Karel Van Wijnendaele: de man die zijn volk leerde koersen*, Tielt, 2006.

38 S.n., Stichting van een Vlaamschen fietsclub, in: *De Toerist*, jg. 1, 1 november 1922, nr. 16, p. 263. Om enkele voorbeelden te geven: in Geraardsbergen, Kortrijk, Hasselt, Mechelen en de afdeling Groot-Gent waren allemaal aparte VTB-fietsclubs opgericht tijdens het interbellum.

39 F. Luyten, Onze IVE landdag te Aalst op 9-10 mei jl., in: *De Toerist*, jg. 4, 1 juni 1925, nr. 11, p. 159.

40 C. De Does, Een woord ter inleiding [...], p. 1.

41 S.n., Een Vlaamsche Toeristenbond, in: *Ons Vaderland*, 29 juni 1919.

meteorologische fenomenen, of beschrijvingen van industriële evoluties zoals de transformatie van de Kempense steenkoolregio onderstreepten het belang van een brede kennis. Het idee was immers dat de echte toerist bij iedere tocht "*kleine ontdekkingen* [doet] *op elk gebied - want voor hem die zien kan gaat zelfs geen ééndaags tochtje voorbij zonder een of andere kleine vondst*".⁴² Door die opeenstapeling van 'kleine vondsten' kon de ideale VTB'er (althans volgens de vereniging) daardoor een totaalbeeld krijgen van wat precies het Vlaamse territorium behelsde en zo de Vlaamse identiteit ten volle uitdragen.

De laatste verplichting was dat de 'echte' toerist zijn ontdekkingsdrang in toom hield via orde en tucht. De ambitie van de VTB om de Vlaming te "*leren reizen*" was gestoeld op een notie van discipline. De vereniging zag het daarom als haar taak om voorschriften op te stellen die moesten leiden tot ordentelijke toeristen.⁴³ De allereerste VTB-reisbrochure (*Houdt u van Reizen?*) uit 1926 was bijvoorbeeld vergezeld van een "*brevier van de toerist*" dat richtlijnen en voorschriften gaf aan de reizende VTB'er. Het brevier benadrukte het belang van orde en tucht door praktische tips te geven - "*sleur geen onnodige grote pakken mee*" - maar ook door rigoureuzere gedragsvoorschriften op te stellen - "*schik u steeds naar het milieu waarin u verkeert (...) wees steeds ernstig en de naam van VTB waardig in stad of hotel*".⁴⁴

De vraag blijft natuurlijk in welke mate het ideaalbeeld van de VTB doordrong bij zijn leden en of we in het fietstoerisme van deze periode aspecten terugzien van de ambities van de vereniging om haar leden om te scholen tot toeristen die de "*naam van VTB waardig*" waren. Om dit verder te onderzoeken, gebruiken we de casus van het fietsseizoen van de afdeling VTB Groot-Antwerpen in 1937 als leidraad en toetsen we de praktijken van de afdeling aan andere VTB-afdelingen. Op die manier is het mogelijk om een breder beeld te vormen van bepaalde praktijken in de VTB-afdelingen.

De afdeling Groot-Antwerpen was een van de 'Groot'-afdelingen (naast onder meer Groot-Gent en Groot-Brussel) in de VTB. Ze was een conglomeraat van lokale afdelingen uit de Antwerpse rand (en de stad zelf) en groeide in een mum van tijd uit tot de grootste afdeling van de VTB.⁴⁵ Ze is door haar numerieke sterkte, relevantie in de vereniging en overleving van diverse archivalische bronnen een bij uitstek geschikte casus om de sociaal-culturele context van de VTB en de relatie tussen fietstoerisme, mobiliteit en Vlaamse identiteitsvorming verder te analyseren. In het bijzonder het

42 C. De Does, Een woord ter inleiding [...], pp. 1-2.

43 Bruno Notteboom kaartte het belang van orde en tucht in de VTB specifiek voor het thema kamperen aan, maar dat kan voor deze periode veralgemeend worden. Zie B. Notteboom, 'Ouvrons les yeux!' *Stedenbouw en beeldvorming van het landschap in België 1890-1940*, ongepubliceerde doctoraatsverhandeling, UGent, 2009, p. 317.

44 S.n., *Houdt u van reizen? Ja? Dan is dit boekje bepaald iets voor u!*, Antwerpen, 1926, pp. 1-2.

45 Specifiek gaat het over de volgende gemeentes: Antwerpen, Berchem, Borgerhout, Deurne, Hoboken, Merksem, Mortsel, en Wilrijk.

overgeleverde fietsdagboek uit 1937 van de fietsleider van de afdeling is van grote waarde: de gedetailleerde notities van de leider over de fietstochten stellen ons immers in staat om de complexe (sociale) relaties van de leider en zijn fietsgroep diepgaander te analyseren, en verscheidene praktijken te ontwarren die niet altijd strookten met de wensen van het nationale bestuur (en de fietsleider). Zo kunnen we een beeld vormen van het fietstoerisme in de schoot van de VTB dat verder reikt dan de manier waarop de VTB het zelf presenteerde.

GESOFISTICEERDE TUCHTMEESTERS OP KOP

In de lente van 1937 stond er een kleine annonce in het bondsblad *Toerisme*. Op dinsdag 16 maart organiseerde de VTB-afdeling Groot-Antwerpen een filmvoorstelling in het Sint-Stanislascollege in Berchem. Zoals gebruikelijk kregen leden van de VTB, "op vertoon van de persoonlijke lidmaatschapskaart", gratis toegang.⁴⁶ Hoewel de voorstelling op zichzelf niet uitzonderlijk was, had ze een symbolische betekenis. Het was immers de "laatste filmvoorstelling van dit seizoen".⁴⁷ De film vormde daarmee een cesuur in het toeristische jaar: na de vertoning verschoof de aandacht van de afdeling naar buiten. Het einde van het filmseizoen betekende tegelijkertijd het begin van het wieseriseizoen.

De reden waarom de afdeling Groot-Antwerpen, net zoals elke andere VTB-afdeling, haar fietsseizoen in de lente liet starten en in de herfst eindigen, was simpel: er was niet genoeg natuurlijk licht in de (voor)avond om tijdens de winter fietstochten in grote groep te organiseren. De aanwezigheid van voldoende natuurlijk licht was een belangrijk punt voor de organisatie van groepsfietstochten in deze periode. In 1923 publiceerde de VTB bijvoorbeeld een "Motie Zomeruur" om de mogelijke afschaffing van het zomeruur (dat tijdens WOI door de Duitse bezetter voor de eerste keer was geïntroduceerd) te bekritisieren.⁴⁸ De VTB zag "grote ideële voordelen (...) voor de honderdduizenden toeristen, reizigers, kampeerders, enz.", aangezien het extra uurtje daglicht voor "velen de enige gelegenheid [geeft] om na afloop van hun dagtaak - vaak in stoffige werkplaatsen of ongezonde fabrieksinrichtingen (...) - van de frisse vrije natuur te genieten".⁴⁹ Het pleidooi voor het zomeruur onthult hoe de VTB van bij zijn ontstaan een belangrijke rol speelde in het aanbod van toeristische gelegenheden na de werkuren: namiddag- of avondfietstochten tijdens de werkweek moesten tijdens de lente- en zomerdagen de leden immers de mogelijkheid bieden om na de werkuren de nabije omgeving (in groep) te verkennen. Ook de veranderende sociale wetgeving hielp een handje in de organisatie van deze toeristische activiteit:

— 46 S.n., Bondsleven, in: *De Toerist*, jg. 16, 16 februari 1937, nr. 4, p. 163.

47 F. Luyten, Onze IVe landdag te Aalst op 9-10 mei jl., in: *De Toerist*, jg. 4, 1 juni 1925, nr. 11, p. 159.

48 F. Deboosere, Tijd voor dubbele zomertijd, online op: <https://www.frankdeboosere.be/temp/zomertijd.php>.

49 S.n., Motie Zomeruur, in: *De Toerist*, jg. 2, 1 maart 1923, nr. 5, p. 73.

de wet van 14 juni 1921 voerde de 8-uren werkdag in, waardoor er (mede dankzij het zomertijd) na de werkdag nog voldoende tijd (en daglicht) resteerde om een korte fietstocht in te plannen.⁵⁰

Fietstochtjes na de werkuren stonden dan ook in 1937 nog geregeld op de agenda van de afdeling Groot-Antwerpen, maar bleven ondanks het standaard gebruik van fietslichten geplaagd door het gebrek aan natuurlijk licht. De avondfietstocht van 4 mei naar de nabijgelegen villawijk 'Schotenhof' rond het kasteel van Villers werd bijvoorbeeld niet alleen geteisterd door *"twijfelachtig weer"* en *"gevaar voor onweersbui[en]"*, het gegeven dat het *"nog vroeg donker"* werd, leidde uiteindelijk tot een mislukte fietstocht: er waren slechts zes deelnemers.⁵¹ Op het einde van het fietsseizoen dook hetzelfde euvel weer op. Na de avondfietstocht van 16 september naar Merksem noteerde de fietsleider dat de tocht *"alle aantrek[king] verloren"* had, aangezien het *"te vroeg donker"* werd. Enkele weken later bolde het fietsseizoen dan ook rustig uit en werd het filmseizoen – de afdeling had de *"hand [gelegd] op enkele merkwaardige films"* – eind oktober heropgestart.⁵²

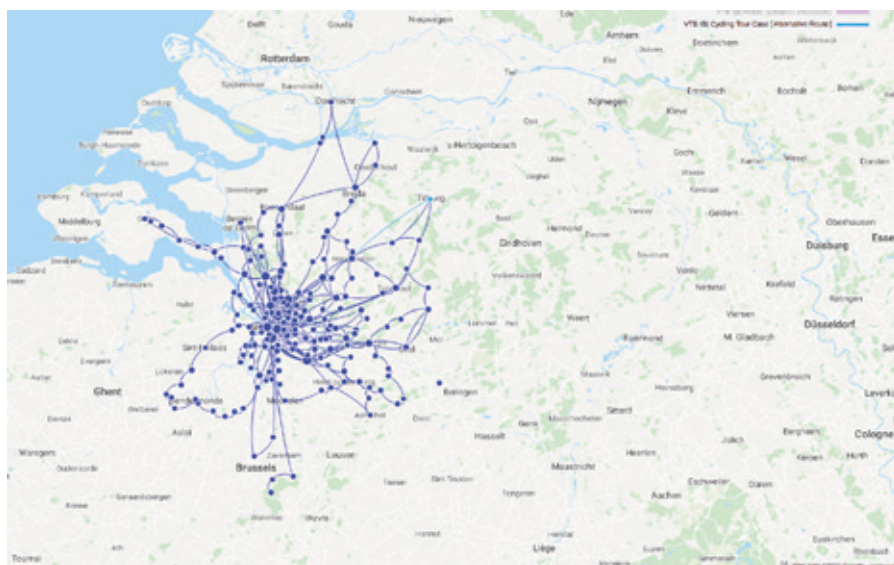
Naast de doordeweekse avond- of namiddagfietstochten (die vaak door een gebrek aan tijd maar een korte afstand behelsde), organiseerde de afdeling ook *"eendaagse"* tochten tijdens het weekend. Deze tochten waren veruit de populairste. Ze stonden niet alleen het vaakst op de agenda in het fietsseizoen van 1937, ze trokken ook steeds de meeste deelnemers aan. Eendaagse tochten konden in gunstige omstandigheden immers ongeveer honderd deelnemers aantrekken. Een belangrijke reden waarom de voorkeur uitging naar eendaagse tochten was omdat ze fietsende leden in staat stelden om gemakkelijk (en in groep) steden en gemeentes te ontdekken die buiten de traditionele reikwijdte lagen, aangezien de tochten gemiddeld langer dan 100 km waren. Die afstand leidde ertoe dat steden of gemeentes die voor de massificatie van de fiets moeilijk bereikbaar waren voor de gemiddelde VTB'er nu ook op een snelle (en goedkope!) manier ontdekt konden worden. In het geval van het fietsseizoen 1937 waren er bijvoorbeeld onder meer tochten vanuit Antwerpen naar Aarschot en Scherpenheuvel in Vlaams Brabant, bezoeken aan Dendermonde en Aalst in Oost-Vlaanderen en trips over de landsgrens heen, met Breda en Dordrecht als twee opvallende bestemmingen. De populariteit en regelmaat van de tochten zorgden ervoor dat de afdeling Groot-Antwerpen in 1937 via haar eendaagse tochten uiteindelijk meer dan 3.500 km aflegde met de fiets (zie figuur 7).⁵³

50 B. Dubois, De nieuwe wet betreffende de arbeidsduur in de openbare en particuliere sectoren van 's lands bedrijfsleven, in: *Rechtskundig weekblad*, jg. 28, 15 november 1964, nr. 11, p. 1.

51 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011: Fietsdagboek afdeling Groot-Antwerpen, 1937.

52 S.n., Bondsleven, in: *Toerisme*, jg. 16, 16 september 1937, nr. 18, p. 768.

53 S.n., Bondsleven, in: *Toerisme*, jg. 16, 16 september 1937, nr. 18, p. 768.



^ Figuur 7: Weergave van de fietstochten ('eendaagse' en 'namiddag'-tochten) van de afdeling Groot-Antwerpen in 1937. [ADV, A1011]

Andere afdelingen volgden het Groot-Antwerpse voorbeeld en organiseerden eendaagse tochten naar andere provincies of naar de buurlanden. De afdeling in Kortrijk ondernam op 2 mei bijvoorbeeld een tocht naar de Leiestreek tussen Deinze en Gent, met bezoeken aan de kastelen van Bachte-Maria-Lerne, Sint-Martens-Latem en Deurle.⁵⁴ De VTB'ers uit Sint-Niklaas bezochten op 30 mei Hekelgem en Moorsel om onder meer "zandtapijt[en]" te gaan bezichtigen.⁵⁵ De afdeling 'Groot-Gent' informeerde haar deelnemers ten slotte dat voor de tochten naar Nederland het "achterbord voorzien [moet zijn] van een witte band, ten minste 30 cm lang".⁵⁶

Een van de verklaringen waarom de aandacht van afdelingen voornamelijk uitging naar de eendaagse fietstochten was omdat ze door hun populariteit en gemiddelde afstand de meest vooraanstaande manier waren om het Vlaamse territorium te ontdekken. De fiets genoot de voorkeur op de trein (het andere belangrijke toeristische

— 54 S.n., *Jaarboek 1937 Vlaamse Toeristenbond Kortrijk*, Gent, 1937, p. 10.

55 S.n., *Bondsleven*, in: *De Toerist [...]*, p. 463.

56 S.n., *Jaarboek 1937 Groot-Gent*, Gent, 1937, p. 11.



voertuig in deze periode) in de afdelingen, net door het gemak waarmee in een grote groep een tochtje georganiseerd kon worden en nieuwe plaatsen bezocht konden worden. De reiskalender van de afdeling Groot-Antwerpen in 1935 telde bijvoorbeeld 36 “spoortochten” met bijhorende wandeling. Fietstochten spanden echter de kroon dat reisseizoen met 124 geplande tochten.⁵⁷

Die populariteit en reikwijdte maakte de eendaagse fietstochten (in tegenstelling tot de meer ontspannende namiddag- of avondfietstochten) de manier bij uitstek om de VTB-leden om te scholen tot ideale VTB'ers. Zowel afdelingen als het nationale bestuur besteedden daarom veel tijd aan het overbrengen van het ideaalbeeld aan de leden via de fietstochten. Het nationale bestuur zag tijdens de landdag in Aalst in 1925 al een voornamelijke rol weggelegd voor fietsende leden en volgde daarbij het Groot-Antwerpse voorbeeld, dat ze als een rolmodel bestempelde: “de groepering fietsers is te Antwerpen degelijk georganiseerd, is zeer sterk en het ware misschien gewenst dat andere afdelingen zich naar haar richten”.⁵⁸

Om zijn ambities verder kracht bij te zetten, schoof het nationale bestuur van de VTB daarenboven steeds een figuur naar voren die het ideaalbeeld moest uitdragen: de lokale vertegenwoordiger en/of fietsleider. De vertegenwoordiger werd al van bij de aanvang van de vereniging voorgesteld als de verdediger van de doelen van de VTB. De bond stipuleerde in zijn eerste ontwerpen dat de afgevaardigde de “belangen van de Bond” en de “toeristische belangen van zijn leden [behartigde]”. Het takenpakket van de afgevaardigde was daarom een weerspiegeling van de ambities van de bond en bestond onder meer uit “het bevorderen van toeristische bedrijvigheid onder de leden uit zijn omschrijving” en “het verstrekken van inlichtingen over zijn streek aan toeristen”.⁵⁹

In de afdeling Groot-Antwerpen was deze rol in 1937 weggelegd voor de gepensioneerde leerkracht Jean Mulleman. De lokale VTB-vertegenwoordiger uit Merksem had in 1937 al enkele jaren de leiding over de eendaagse tochten. Dat de leiding bij Mulleman lag, moet niet verwonderen: de Merksemse vertegenwoordiger was een toonbeeld van de idealen die de VTB uitdroeg en hij benadrukte dit ook steeds tijdens de eendaagse fietstochten. Het zorgde ervoor dat Mullemans ideale fietstocht van de afdeling Groot-Antwerpen in 1937 alle drie fundamentele visies van de VTB behelsde.

< Figuur 8: Foto van de VTB-fietsclub ‘Groot-Antwerpen’ in de jaren 1930, met centraal de fietsleider Jean Mulleman. De fietsgroep telde gemiddeld 50 deelnemers tijdens een tochtje, maar het aantal kon tijdens populaire fietstochten oplopen tot meer dan 100 fietsende deelnemers. [ADVN OD 2015/070-7/13]

— 57 S.n., *Jaarboek VTB Groot-Antwerpen*, Antwerpen, 1935.

58 F. Luyten, *Onze IVe landdag te Aalst op 9-10 mei jl. [...]*, p. 159.

59 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1: Ontwerp statuten VTB 20 juni 1922.

Ten eerste moesten de tochten altijd een cultureel component bevatten. Een bezoek aan een bepaalde stad of gemeente ging steeds gepaard met een culturele activiteit. De fietstocht naar Mechelen van 25 april bijvoorbeeld bestond uit een bezoek in de voormiddag aan een lokale tapijtweverij, waarna de fietsgroep in de namiddag gegidst werd door de secretaris van de gemeentelijke gidsenvereniging en verschillende musea in de stad bezocht.⁶⁰ De tocht naar Mechelen was geen uitzondering. Op elke eendaagse trip tijdens het fietsseizoen werd er op een of meerdere plaatsen halt gehouden om uitleg te geven over een cultureel merkwaardig gegeven, vaak door Mulleman zelf. Andere afdelingen volgden hetzelfde patroon: de afdeling Edegem organiseerde op 17 mei een tocht naar Grobbendonk en Poederlee en voorzag tijdens de reis *"interessante bezoeken"* aan onder meer wind- en watermolens.⁶¹ De afdeling Mechelen ondernam op 11 april dan weer een tocht naar Boom, waarbij in Kapelle-op-den-Bos *"onder speciale leiding"* een bezoek werd gebracht aan de *"Eternitfabriek"*, gespecialiseerd in het produceren van asbest golfplaten.⁶² Groot-Brussel ten slotte stopte tijdens een septembertocht eventjes in het (nu nog bestaande) Brabantse natuurgebied *"t Torfbroek"* om op zoek te gaan naar *"het vleesetend plantje 'Zonnedauw'"*.⁶³

De trip van Groot-Antwerpen naar Mechelen op 25 april illustreerde daarenboven het belang van het uitgebreide netwerk dat de VTB van bij zijn ontstaan had opgebouwd en waarvan lokale afdelingen optimaal profiteerden. De gidsende secretaris was immers aangenomen geweest door Leopold Van den Hove, hoofdbestuurder van de VTB en de VTB-arrondissementsafgevaardigde van Mechelen, hetgeen het gemakkelijker maakte voor de Antwerpse groep om zich te laten gidsen in de stad van de Maneblussers.⁶⁴ Mulleman vertrouwde wel vaker op het VTB-netwerk om zijn tochten kleur te geven: tijdens een bezoek aan het internaat 'Heidehof' in Kapellen op 18 juli (zie figuur 9) liet de Antwerpse groep zich gidsen door Frans Kauwelaerts, *"hoofdtuinman en VTB'er"*, en tijdens de tocht van 1 augustus hield men even halt in de Guldensporenlei in Turnhout om een koffie te *"verorberen"* bij medelid J. Rens.⁶⁵

Mulleman's fietsgroepen moesten daarnaast steeds de gedeelde richtlijnen en orders van de (fiets)leider tot op de letter volgen. Dit was typerend voor alle VTB-fietsgroepen. De afdeling in Geraardsbergen meldde bijvoorbeeld dat *"deelnemers zich vrijwillig onder de leiding van de door de VTB aangeduide leider"* moesten stellen en *"in alle omstandigheden"* naar zijn *"onderrichtingen"* moesten luisteren.⁶⁶ De afdeling Groot-Gent bena-

60 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011: Fietsdagboek G-A 1937.

61 S.n., Bondsleven, in: *Toerisme*, jg. 16, 1 mei 1937, nr. 9, p. 423.

62 S.n., Bondsleven, in: *Toerisme*, jg. 16, 1 april 1937, nr. 7, p. 350.

63 S.n., Bondsleven, in: *Toerisme*, jg. 16, 1 september 1937, nr. 17, p. 725.

64 S.n., Bondsleven, in: *Toerisme*, jg. 16, 1 september 1937, nr. 17, p. 725; S.n., *Jaarboek Mechelen 1936*, Mechelen, 1936, p. 5.

65 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011: Fietsdagboek G-A 1937.

66 S.n., *Jaarboek Geraardsbergen 1937*, Geraardsbergen, 1937, p. 33.



^ Figuur 9: De fietsgroep van Groot-Antwerpen poseert voor het internaat 'Heidehof' in Kapellen. De groep kreeg tijdens zijn bezoek aan het internaat een rondleiding van mede-VTB'er Frans Kauwelaerts die er hoofdtuinman was. [ADVN, A1011]

drukte daarenboven dat het noodzakelijk was om tussen de voor- en achterleiders van de fietsgroep te blijven om een *“beroep [te] doen op hulpvaardigheid”* en riep de fietsende medeleden op om *“rustplaatsen zo zuiver als ze waren toen je er kwam”* achter te laten.⁶⁷

Fietsende VTB'ers uit Groot-Antwerpen moesten dezelfde regels volgen, maar door de grootte van de fietsgroepen vond de afdeling het noodzakelijk om nog een specifieke richtlijn toe te voegen om het *“ordelijke verloop van de tocht”* te garanderen: fietsende leden moesten de *“fluitsignalen”* van de fietsleider op voorhand leren. Een *“langgerekte”* noot was bijvoorbeeld de *“verwittiging tot vertrek (inpakken, fiets nazien, enz.)”*, terwijl *“vijf korte stoten”* het signaal was om te vertragen. Die regels werden echter niet altijd keurig nageleefd: Mulleman klaagde na de tocht naar Diest van 29 augustus dat de *“nieuwelingen het reglement (...) te weinig kennen”* en constateerde een maand eerder dat de deelnemers *“beter naar [het] sein van opstijgen [moeten] luisteren”*.⁶⁸

Ten slotte moesten de fietsers ook steeds een reclamebord zijn voor de VTB. Afdelingen uit alle uithoeken van Vlaanderen hamerden daarom op het belang van de geel-zwarte VTB-fietsvlag of knoop die steeds aanwezig moest zijn tijdens de tochten. Net zoals andere afdelingen maande de afdeling uit Hasselt bij de voorstelling van haar reiskalender de medereizigers aan om *“nooit uw VTB-kentekens - knoop en fietsvlag”* te vergeten.⁶⁹ Elke afdeling beschikte dan ook steeds over een aantal fietsvlaggen en knopen die op het lokale secretariaat gekocht konden worden, of via het nationale secretariaat besteld konden worden. De verkoop van de knopen en vlaggen gebeurde ook geregeld tijdens de tochten zelf en bleek een succes te zijn. Mulleman meldde na de eerste tocht van het fietsseizoen in 1937 negen vlaggen te hebben verkocht en registreerde een toenemende *“vraag naar kn[open] & sp[elden]”*.⁷⁰ De vraag was zelfs zo groot dat Mulleman na afloop van de fietstocht van 17 mei naar Laken vol trots kon noteren dat de *“knopen en spelden uitverkocht”* waren.⁷¹

De aanwezigheid van de zwart-gele VTB-kentekens tijdens de tochten illustreert hoe de VTB de Vlaamse identiteit (de 'V' in VTB) op diverse wijzen bij de leden wilde bijbrengen. Vlaamse identiteitsvorming en de fietstochten waren immers op verschillende manieren verknocht: bepaalde afdelingen lasten bijvoorbeeld speciale fietstochten in om de jaarlijkse culturele Vlaamsgezinde activiteiten zoals het Vlaams Nationaal Zangfeest of de IJzerbedevaarten bij te wonen. Het nationale bestuur droeg hier ook zijn steentje aan bij. Voor het Vlaams Nationaal Zangfeest in Brussel in 1937 had het bestuur een heel programma uitgewerkt om zoveel mogelijk lokale afdelingen aan te

67 S.n., *Jaarboek 1937 Groot-Gent*, Gent, 1937, p. 11.

68 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011: Fietsdagboek G-A 1937.

69 S.n. [Renaat Chantrain], *Reiskalender VTB Hasselt*, Hasselt, 1935, p. 3.

70 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011: Fietsdagboek G-A 1937.

71 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011: Fietsdagboek G-A 1937.



< Figuur 10: Spelden of knopen met daarop het logo van de VTB waren een verplicht onderdeel van de fietsuitrusting tijdens een tochtje. De VTB zag zijn leden immers als fietsende reclameborden en wilde de bekendheid van de Bond via knopen, spelden en fietsvlaggen verder vergroten. [ADV, VQT 1/2]

sporen om aanwezig te zijn op het zangfeest. Een inlichtingskantoor aan het Brusselse Noordstation, gratis bergplaatsen voor fietsen en verschillende activiteiten – waaronder een bezoek aan het Belgische parlement onder leiding van schrijver (en VTB'er) Ernest Claes – moesten lokale afdelingen overtuigen om deel te nemen aan het zangfeest.⁷² Die afdelingen stapten enthousiast mee in het verhaal. De Oost-Vlaamse afdeling in Denderwindeke richtte speciaal een fietstocht in naar Brussel om het zangfeest bij te wonen, net zoals de afdelingen uit Geraardsbergen, Melle, Melsele, Wetteren en nog vele andere.⁷³ Mulleman en de afdeling Groot-Antwerpen hadden hetzelfde plan opgevat, maar moesten uiteindelijk de tocht afgelasten omdat de fietsleider ziek was geworden.⁷⁴

De fietstochten zelf bleken ook een geschikt moment om aan Vlaamse identiteitsvorming te doen: fietsers werden aangespoord om al zingend door de Vlaamse velden te trekken. Ook hier gaf het nationale bestuur een impuls aan de lokale afdelingen. De publicatie van een *VTB Liederboekje* – met de bedoeling om de toeristen door “gedurige herhaling” de meest populaire Vlaamse liederen aan te leren – en verschillende gecomponeerde VTB-liederen (waaronder het “*Staplied van den VTB*”) moesten het zingen onder de fietsende (of wandelende) leden aanmoedigen. Het ‘*Staplied*’ van de vereniging stak de intenties van de vereniging ook niet onder stoelen of banken: het refrein stipuleerde dat “*troepen*” van

72 S.n., VTB en het vijfde Vlaamsch Nationaal Zangfeest te Brussel, in: *Toerisme*, jg. 16, 16 juni 1937, nr. 12, p. 512.

73 S.n., Bondsleven, in: *Toerisme*, jg. 16, 16 juni 1937, nr. 12, pp. 527-536.

74 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011: Fietsdagboek G-A 1937.



^ Figuur 11: Enkele fietsers van de VTB-fietsclub 'Groot-Antwerpen' rusten eventjes uit tijdens een vermoeiende tocht van 113 km naar Aalst op 8 augustus 1937. [ADVN, A1011]

VTB'ers "*hun eigen grond [veroveren]*".⁷⁵ Mullemans fietsgroepen lijken op momenten uit volle borst liederen te hebben gezongen tijdens de tochten: na de fietstocht naar Turnhout op 1 augustus noteerde de fietsleider dat het "*gezang*" af en toe "*wat wild*" was geweest.⁷⁶

De fietstochten moesten op bepaalde momenten echter wijken voor andere (politieke) aangelegenheden. De afdeling Groot-Antwerpen had bijvoorbeeld op 23 mei een dagtocht gepland naar Gent, met op het programma een "*wandeling door de oude stad*" en een bezoek aan het Gravensteen.⁷⁷ De tocht vond uiteindelijk niet plaats: diezelfde dag organiseerde het Verbond der Vlaamse Oud-strijders (VOS) immers een betoging voor amnestie in Brussel.⁷⁸ De afdeling gaf – net zoals het nationale bestuur van de VTB, dat voltallig meewandelde in de voorhoede van de betoging – er de voorkeur aan om deel te nemen aan de betoging. De tocht naar Gent werd dan ook geannuleerd.⁷⁹

Het is een klein voorbeeld van hoe de fietstochten van de afdeling Groot-Antwerpen nooit in een vacuüm plaatsvonden, maar steeds in de bredere culturele-politieke context afspeelden. De geannuleerde fietstocht naar Gent is een indicatie van de manier waarop VTB-afdelingen bewust omsprongen met de actuele politieke Vlaamse kwesties en er geen graat in zagen om toeristische aangelegenheden (zoals fietsen) op bepaalde momenten in te ruilen voor politieke manifestaties. Politiek was dan ook geen afwezige speler in de organisatie van de Groot-Antwerpse fietsclub.

ROEKELOZE GRACHTBADERS OP SLUIPROUTES

Maar ondanks de goede voornemens van de VTB, de afdeling Groot-Antwerpen en Jean Mulleman, verliep niet elke fietstocht steeds volgens plan en was het ideaalbeeld van de VTB op momenten ver weg.

Een fietstocht kon immers altijd voor onverwachte problemen zorgen. Ondanks de nadruk op de fluitsignalen en richtlijnen voor voorzichtig rijden, loerden ongevallen altijd om de hoek. Een lekke band was een vaak voorkomende onschuldige gebeurtenis (hoewel het vaak voor vertraging zorgde), maar valpartijen konden al tot ergere gevolgen leiden. Tijdens de tocht naar Diest van 29 augustus wilde een van de deelnemers een verhoogd stukje oprijden maar kwam tot een val: de fietser hield er een gebroken arm aan over. Gebroken beenderen waren wel eerder de uitzondering op

75 S.n., *VTB Liederboekje*, Antwerpen, s.d., p. 7.

76 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011: Fietsdagboek G-A 1937.

77 S.n., *Bondsleven*, in: *Toerisme*, jg. 16, 16 mei 1937, nr. 10, p. 456.

78 G. Deneckere, *Oudstrijders op de vuist in Brussel. Het amnestieconflict tijdens het interbellum*, in: *BTNG*, nr. 25, 1994-1995, pp. 292-293.

79 T.B & A.M., *De dag der Vlaamsche macht en der Vlaamsche solidariteit. Vlaanderen juicht. Brussel buigt*, in: *Volk en Staat*, jg. 20, 24 mei 1937, nr. 144, p. 2.

de regel. De meest voorkomende ongevallen tijdens Mullemans tochten waren veelal het gevolg van roekeloos rijden. De *“moedwilligheid van enkele deelnemers”* had tijdens de tocht van 27 juni naar Baarle tot twee *“aanrijdingen”* geleid. Na *“lang oponthoud”* moest de geplande tocht uiteindelijk afgeleid worden.⁸⁰ Daarnaast was een val in een gracht als gevolg van onoplettend rijden een vaak terugkerend fenomeen: *“sloot- en grachtbaders”* werden zo een aparte categorie in de notulen van het fietsdagboek van de afdeling Groot-Antwerpen en konden vooral in regenachtig weer de tochten aanzienlijk in de war brengen en vertragen.⁸¹

De verschillende ongevallen tonen hoe de vooropgestelde visie van Mulleman en de VTB niet altijd strookte met de fietsende realiteit. Dit uitte zich niet enkel in Mullemans aanmaningen voor de *“moedwillige”* sprinters of grachtbaders in zijn peloton. Ook de culturele aspiraties en Vlaams-identiteitsvormende initiatieven van Mulleman kregen vaak geen gehoor in de fietsgroep. Het grootste probleem was dat het gratis bondsblad *Toerisme* en de cultureel-geïnspireerde artikels niet regelmatig gelezen werden door de fietsende leden. Mullemans culturele weetjes of besprekingen tijdens de tochten hadden daarom ook vaak niet het gewenste effect, mede omdat de leden, zoals Mulleman aangaf na de tocht van 23 mei richting Arendonk, het bondsblad *“niet aandachtig genoeg”* lazen.⁸² *“Geen lectuur van Toerisme”* was niet veel later nogmaals een punt van kritiek van Mulleman richting zijn fietsgroep: het legt een zekere frustratie tussen de fietsleider en zijn medeleden bloot.⁸³ Ook op muzikaal vlak liet de algemene kennis van Vlaamse klassiekers (althans volgens Mulleman) vaak te wensen over. De fietsleider klaagde tijdens de tocht naar Arendonk niet alleen over de gebrekkige lectuur van het bondsblad, maar ook dat de Vlaamse liederen *“te weinig gekend”* waren bij de leden.

Mullemans klachten illustreren hoe de fietstochten geen harmonieuze gebeurtenissen waren, maar bol stonden van sociale spanningen en verschillende (cultuur)toeristische wensen. Niet iedereen in de Groot-Antwerpse fietsclub was Mullemans leiding en de uitgestippelde tochten genegen. Cultuur en orde (en daaraan gekoppeld de Vlaamsgezinde aspiraties van de VTB) waren niet voor iedere deelnemer het belangrijkste gegeven tijdens de eendaagse tochten en sommigen probeerden de toeristische activiteit een andere invulling te geven dan Mulleman (en de VTB) het vooropstelden.

80 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011: Fietsdagboek G-A 1937.

81 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011: Fietsdagboek G-A 1937.

82 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011, Fietsdagboek G-A 1937.

83 BE ADVN AC 453 – Archief VTB-VAB, A1011, Fietsdagboek G-A 1937.

Dit kwam tot volle uiting in de botsingen tussen Mulleman en de "*kliëk Somers*", een groep fietsers uit Brasschaat die geregeld deelnam aan de tochten. De Brasschaatse groep symboliseerde in de ogen van Mulleman alles wat vermeden moest worden tijdens een fietstocht: hij karakteriseerde de groep als een "*système*" waarin "*tuchteloosheid*" primeerde. Door de tegengestelde visies kwam het vaak tot een botsing tussen de twee en deinsde Mulleman niet terug met uitsluitingen voor de deelnemers uit Brasschaat. Mullemans harde woorden (en dreigementen) verraden een zekere spanning tussen de fietsleider en zijn medeleden. Het is indicatief voor de verschillende (toeristische) verzuchtingen van de Groot-Antwerpse fietsers.

Somers en de zijnen leken inderdaad symbool te staan voor een andere invulling van de fietstochten: voor de fietsers uit Brasschaat was het niet cultuur of tucht dat een fietstocht moest karakteriseren, maar avontuur, ontspanning en impulsieve ingevingen. Typerend was de eerder vermelde tocht van 27 juni naar Baarle. De "*moedwilligen*" die door hun roekeloos rijgedrag de tocht grondig hadden verstoord waren onderdeel van het 'Somers-systeem'. Dit was echter niet de enige ophefmakende actie die de groep tijdens de tocht ondernam. Door het "*lang oponthoud*" na de botsing besliste de groep immers om zich van Mullemans tocht af te splitsen en een ander parcours te volgen: met een "*razend tempo*" (aldus Mulleman) snelde de groep uiteindelijk naar Tilburg en lieten de fietsers Baarle - en daarmee de beschrijvingen en uitleg die Mulleman er ter plekke gaf - aan zich voorbijgaan. Mullemans spottende notering in het fietsdagboek "*wel bekome het hun!*" suggereert bovendien dat de groep Somers niet voor cultuur naar Tilburg ging, maar eerder de lokale keuken wilde uitproberen.

Enkele weken later tijdens een tocht naar Rozendaal bereikte de spanning tussen de twee groepen een hoogtepunt: twee aanmaningen voor "*zekere leden*" resulteerden in een confrontatie tussen Mulleman en Somers. Mulleman noteerde dat hij "*voet bij stuk [zou] houden*" en dat de Brasschaatse groep "*zal geven of wegblijven*". Mulleman maakte voor de rest van het fietsseizoen in 1937 geen referentie meer naar de Somers-kliëk, waardoor het gissen is naar de uiteindelijke oplossing van het conflict tussen de twee.

De incidenten tussen Mulleman en Somers tijdens het fietsseizoen van Groot-Antwerpen in 1937 zijn op het eerste gezicht niets meer dan een voetnoot in de lange geschiedenis van de VTB, maar de twee contrasterende 'systemen' onthullen een sociale en toeristische complexiteit in de Vlaamse toeristische vereniging tijdens het interbellum. Er bestond een zekere clash tussen de idealen van de VTB en de toeristische eisen en wensen van bepaalde leden. Ondanks de pogingen van de VTB las niet iedereen het bondsblad of was elke deelnemer zo tuk op de regels en de culturele (Vlaamsgezinde) ambities van de vereniging. De "*Somers-kliëk*" illustreert hoe de eendaagse fietstochten ook anders ingevuld konden worden: impulsief, met een aandacht op het ongekende en op ontspanning. Dit leidde logischerwijs tot spanningen met aanhangers van de VTB-idealën zoals Mulleman. Het is een voorbeeld van hoe we de VTB-fietsers niet als een homogeen blok kunnen typeren, maar moeten voorstellen als een geheel van sociaal verschillende individuen met hun eigen toeristische idealën en

wensen. Wanneer we vervolgens een analyse maken van toeristische verenigingen in Vlaanderen en België – de Touring Club de Belgique en de Arbeiderstoeristenbond-De Natuurvrienden waren tijdens het interbellum ook cruciale spelers in het toeristische veld – moeten we daarom ook steeds rekening houden met deze spanningen tussen het bestuur en vertegenwoordigers van de verenigingen en hun leden.

SLOTBESCHOUWING: GRACHTBADERS VAN ALLE TIJDEN

In de zomer van 2022 liet het kenniscentrum Fietsberaad een 'FietsDNA'-enquête uitvoeren. De enquête stelde hoopvol vast dat de *"fiets meer en meer een vanzelfsprekend vervoersmiddel"* wordt in de Vlaamse maatschappij.⁸⁴ Het toont hoe na decennia van prioritaire aandacht voor de auto, de fiets, vóór de Tweede Wereldoorlog het meest populaire vervoersmiddel, geleidelijk aan terug aan relevantie wint in de samenleving.

De enquête illustreerde daarenboven hoe sommige kwesties die de VTB al van bij zijn ontstaan aankaarte nog steeds actueel zijn: de fietsinfrastructuur laat volgens de gemiddelde Vlaming immers te wensen over. De burger ziet een doorgedreven onderhoud van de wegen dan ook als een belangrijk element om het fietsgebruik verder te doen toenemen.⁸⁵ Die blijvende aandacht voor een consistent onderhoud van het wegennetwerk toont hoe er overlappingsen bestaan tussen het hedendaagse fietstoerisme en het fietstoerisme tijdens het interbellum, toen de VTB met zijn ontelbare fietsclubs het opkomende fietstoerisme in België een 'stoot' gaf en mee vorm gaf aan de ontwikkeling van een 'nationale circulatie'.

Niet enkel de aandacht voor het onderhoud van de wegen bleef een relevant element in het fietstoerisme na de Tweede Wereldoorlog. De ambitie van de VTB om via fietstochten aan Vlaamse identiteitsvorming te doen door het 'eigen' territorium te ontdekken zou via naoorlogse initiatieven zoals de Gordel ook nieuwe impulsen krijgen en tot vandaag een belangrijk gegeven blijven. Het toont hoe sinds het interbellum (en de pogingen van de VTB), fietstoerisme en Vlaamse identiteitsvorming steeds opnieuw aan elkaar zijn gekoppeld.

De vele fietstochtjes die de VTB en zijn fietsclubs tijdens het interbellum organiseerden, gaven daarenboven een structureel kader aan deze nieuwe vorm van ontspanning en interactie: die inbedding maakte het voor de modale burger mogelijk om een beter beeld te vormen van wat precies het 'eigen' volk en territorium inhield. Vanuit dit oogpunt leverde de VTB – ondanks de niet altijd geslaagde pogingen om zijn eigen

— 84 FietsDNA-Enquête, online op: <https://fietsberaad.be/nieuws/fietsdna-2022-meer-entevreden-fietsers/>; P. Vantghem, We willen meer, maar vooral veiliger, fietsen, in: *De Standaard*, 23 november 2022.

85 FietsDNA-Enquête [...].

idealen over te brengen aan zijn leden, zoals het fietsseizoen van de afdeling Groot-Antwerpen van 1937 illustreerde – een succesvolle bijdrage aan de Vlaamse identiteitsvorming tijdens die ‘andere fase’ van het proces.

We moeten hier wel een belangrijke kanttekening bij plaatsen: zoals eerder aangehaald, was de VTB immers niet de enige belangrijke toeristische speler in België tijdens het interbellum. De pogingen van de VTB om fietsen structureel in te bedden in de ontdekking van het ‘eigen’ gebied kunnen ook vanuit een Belgisch nationaal perspectief vastgesteld worden. De populaire TCB organiseerde in deze periode immers ook vele fietstochtjes die de ontdekking van het ‘eigen’ gebied vanuit een Belgisch referentiekader duiden. Het illustreert hoe we het fietstoerisme tijdens deze periode steeds vanuit die complexiteit moeten begrijpen, en rekening moeten houden met de concurrerende identiteitsvormende toeristische spelers in het Belgische landschap op dat moment.

Maar ondanks die complexiteit kunnen we toch vaststellen dat sommige zaken van alle tijden zijn: ook in onze hedendaagse fietsende samenleving zijn er immers nog veel ‘grachtbadars’...