De beste reclame voor de deugdelijkheid van ons fabrikaat

Sociaal-economische geschiedenis van de wielersport 1885-1900

3

Aan het einde van de 19e eeuw maakte de fiets een stormachtige ontwikkeling door, te vergelijken met de ICT-revolutie in onze tijd. Ook in Amersfoort werd het rijwiel een modeartikel; diverse groepen jongeren richtten fietsclubjes op en organiseerden wielerwedstrijden.[1]

Op 26 november 1885 verscheen in de Amersfoortse Courant het volgende bericht. "De Champion der Ned. Wielrijders, de heer Em. Kiderlen, heeft eene weddingschap aangegaan om per rijwiel van Rotterdam naar Leeuwarden te rijden, vertrok vrijdagavond 8 1/2 ure uit Rotterdam, met een zijner vrienden, kwam tegen halftwaalf 's nachts te Utrecht aan en nadat hij abusievelijk een omweg had gemaakt, die hem tijd roofde, arriveerde hij, langs het politiebureau te Amersfoort door de Langestraat en Kampstraat rijdende, alwaar hij niemand ontmoette, tegen 2 uren 's nachts aan de Amersfoortsche gasfabriek. De fabriekswerklieden gaven de rijders inlichtingen omtrent hunne verdere route langs Hoevelaken en Voorthuizen naar Apeldoorn, van waar de heer Kiderlen naar Zwolle zou rijden en verder naar Leeuwarden." De krant eindigde: "De heer Kiderlen is gisteren, Zondag, te 6u.35m. 's middags te Leeuwarden aangekomen, na veel oponthoud, vooral wegens het mistige weder. Hij zag er best en weinig vermoeid uit."[2]

Toen Kiderlen Amersfoort aandeed was het aantal wielrijders in de stad op een hand te tellen. Maar binnen vijf jaar stond Amersfoort als wielerstad op de kaart. Rolandus Hagedoorn uit Hoogland werd Nederlands kampioen, terwijl August Eijsink, Wicher Meursing, Henk Wolter en Puck Adler vele ereplaatsen veroverden. Op de straatweg tussen Amersfoort en Ede werd vanaf 1891 jaarlijks het Nederlands kampioenschap op de weg verreden. Kortom, de keistad was in die dagen een centrum van de wielersport in Nederland.

De geschiedschrijving van het wielrennen in Nederland wordt beheerst door journalisten en wielerfans. Hun aandacht richt zich voornamelijk op de uitslagen en de 'petite histoire' van het wielergebeuren.[3] In dit artikel is daarentegen voor een wetenschappelijke aanpak gekozen, waarbij

1 Dit is een ingekorte versie van een groter artikel dat (met uitgebreide bronvermelding) is in te zien op Archief Eemland. **2** Amersfoortsche Courant 26-11-1885 (in het vervolg AC). Zie ook G.J.M. Hogenkamp, Een halve eeuw wielersport 1867-1917 (Amsterdam 1916), 65 en De Kampioen, orgaan van het Algemeen Nederlandsch Wielrijdersbond (in het vervolg De Kampioen), december 1885, 4-5. **3** M. Stoffers en H. Oosterhuis, 'Ons populairste vervoermiddel'. De Nederlandse fietshistoriografie in internationaal perspectief, in: Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden 124 nr. 3 (2009), 390-418, aldaar 405-409.

Wielrenners met de hoge velocipède en de lage safety (1892). De renner op de voorgrond rechts is Puck Adler.
Bron: Hogenkamp, 173

de belangen van de diverse partijen centraal staat.[4] Fietsfabrikanten, de pers, de horeca en het leger speelden ieder een specifieke rol. Daarnaast komen natuurlijk de wielrenners aan bod. Scholieren, techneuten en boodschappenjongens benutten de nieuwe verworvenheden van de fiets en de wielersport om zich als sociale groep te onderscheiden. De geschiedenis van de wielersport biedt op deze wijze een inkijkje in de Amersfoortse samenleving aan het eind van de 19e eeuw.

Introductie van het rijwiel

De velocipède, waarop Pim Kiderlen zijn tocht aflegde, had weinig kenmerken van de moderne fiets. Het voertuig zat in die tijd nog middenin zijn evolutie. De velocipède met zijn karakteristieke, hoge voorwiel en kleine achterwiel was in de loop van de 19e eeuw ontstaan uit een loopfiets – niet veel meer dan een balk waar men op zat, bevestigd tussen twee wielen – die geleidelijk verbeterd werd. Aan de vooras werden trappers bevestigd, terwijl massieve rubberbanden (in 1844 ontwikkeld door Goodyear) een aanmerkelijke verbetering waren ten opzichte van de houten

4 Deze benadering is ontleend aan B. Maso, Het zweet der goden. Legende van de wielersport (3e dr. Amsterdam 1992)

wielen, waarop men zich voordien hortend en stotend voortbewoog.

In de periode 1885-1895 vond echter een ware revolutie plaats in de ontwikkeling van de fiets. Het comfort nam toe door de uitvinding van de luchtband door de Schotse veearts Dunlop in 1888. Maar bovenal maakte de hoge velocipède plaats voor de lage fiets met twee even grote wielen en een kettingaandrijving. Aanvankelijk en niet voor niets werden deze nieuwe rijwielen safety of 'veiligheidsfiets' genoemd. Waar de logge en zware velocipèdes nogal eens in elkaar stortten, bleek de nieuwe fiets een comfortabel en betrouwbaar vervoermiddel. De velocipède verdween binnen tien jaar uit het straatbeeld.

De ontwikkeling van het rijwiel in die dagen deed denken aan die van de personal computer in onze tijd. In korte tijd verschenen er voortdurend nieuwe fietsen op de markt – niet alleen tweewielers, maar ook driewielers en tandems – die beter waren dan de eerdere generatie. Daardoor nam de populariteit van de fiets snel toe en daarmee de productie; massaproductie werd mogelijk, waardoor de fiets goedkoper werd. Anno 1887/88 kostte een rijwiel meer dan *f* 200, terwijl men tien jaar later voor *f* 120 al een prima fiets had.[5] Bovendien werd de markt overspoeld met goedkope tweedehandskarretjes, van mensen die hun oude fiets inruilden voor een nieuwer model, of na enkele pogingen er de brui aan gaven. Mede daardoor kon vanaf het midden van de jaren 1890 niet alleen de elite, maar ook de burgerij zich een fiets veroorloven. Het rijwiel werd een modeartikel. Wie er bij wilde horen of wie zich wilde onderscheiden, moest er een aanschaffen. Liefst het allernieuwste model.

Gevaren en genoegens van het rijwiel

Uiteraard won het rijwiel niet zonder slag of stoot aan populariteit. Er waren nogal wat bezwaren tegen de fiets te overwinnen. De kranten, ook de Amersfoortse, verleenden in de jaren 1880 en 1890 een podium aan de discussie over nut en noodzaak van de fiets. Aanvankelijk concentreerde de levendige discussie zich op de veiligheidsaspecten. In de krant verschenen regelmatig berichten over roekeloos gedrag van ongeoefende fietsers die ongelukken veroorzaakten. In sommige gemeenten – onder andere op de Veluwe – werd het fietsen dan ook verboden. Soms reageerden medeweggebruikers agressief op een fietser. "Op den Utrechtschen straatweg nabij Amersfoort, wilde gisteren een wielrijder een hem tegenkomend rijtuig voorbij rijden. De koetsier van het rijtuig, in plaats van uit te wijken, stuurde opzettelijk zooveel mogelijk op den wielrijder aan, met het gevolg van de wielrijder van zijn machine viel en met het hoofd onder de pooten van het paard terecht kwam. Zwaar aan hoofd en borst gewond, moest de ongelukkige in het rijtuig worden opgenomen en naar eene nabij zijnde woning worden vervoerd. Het rijwiel werd zoodanig beschadigd dat het niet meer te gebruiken is."[6] De Kampioen, het blad van de ANWB (op deze organisatie kom ik uitgebreid terug), adviseerde haar lezers zelfs om een katapult en vuurwerk mee te nemen ten einde opgehitste honden van fietsvijandig publiek van zich af te houden.

In de jaren 1890 raakte men gewend aan de 'snelheidsmaniakken' en stelden diverse gemeentebesturen regels op om het verkeer in goede banen te leiden. Toen verschoof de discussie zich naar de gezondheidsaspecten. Vooral werd gewaarschuwd voor al te zware inspanningen in verband met hartfalen; reden waarom jonge kinderen geadviseerd werd matig te zijn met fietsen. Daarnaast vulden diverse voedingsadviezen

5 Hogenkamp, 331; AC 30-8-1888 en Nieuwe Amersfoortsche Courant (in het vervolg NAC) 15-2-1896. Voor *f* 200 moest een arbeider in die tijd ongeveer vijf maanden werken. **6** NAC 21-12-1889.

Bij een vossen- of snipperjacht krijgen enkele rijders (de vossen) een voorsprong en zij moeten onderweg een spoor achterlaten door middel van snippers papier. De bedoeling is dat de rest van de groep, de jagers, de vossen insluiten. Het bijschrift bij de foto maakt melding van de "Eerste Amersfoortsche Snipperjacht, 1 September 1907" Al in 1892/93 werden er echter in Amersfoort en omgeving dergelijke snipperjachten georganiseerd. In Baarn werd (voor zover bekend) de eerste snipperjacht op de fiets al in 1889 gehouden. W.H. Meursing jr. – de latere directeur van de Amersfoortse broodfabriek – fungeerde bij die gelegenheid als 'jagermeester'.
Bron: AE.

de krantenkolommen. Een bericht uit 1895 schreef voor onderweg niet te veel madeira en geen kreeft of truffels te gebruiken: "Gebruik voor uw 'twaalfuurtje' licht verteerbare spijzen: (..) weinig groente, geen sla."[7] Een zware maaltijd (biefstuk en pasta) en veel drinken, in de 20e eeuw het standaardmaal van de professionele wielrenner, werd anno 1895 dringend afgeraden.

Tegenover de risico's en gevaren werden ook de zegeningen van de fiets voor het voetlicht gebracht. De fiets leverde niet alleen nut en genoegen voor de fietser op, maar was ook van economische betekenis voor industrie en handel. En zoals het internet van de wereld een 'global village' heeft gemaakt, zo dichtte men ook de fiets immense gevolgen toe. Het rijwiel zou de beschaving van de grote stad naar het platteland brengen; de fiets werd zelfs een rol toebedeeld bij het oplossen van de 'sociale quaestie': "(…) door den arbeider in staat te stellen de bedorven atmosfeer, waarin hij zijn dagelijksch werk moet doen, te ontvluchten voor de zuiverder lucht van de verderaf gelegen voorsteden, waar zijn kinderen kunnen opgroeien met roode wangen en sterke ledematen en hij 's avonds zijn lapje grond bewerken kan."[8]

De fiets was hèt mode-artikel van de jaren 1890. In de krant werd zelfs gesproken van een 'velocipede-epidemie': "Ieder en elk wilde een tweewieler hebben, geestelijken zowel als dokters: de eersten gingen per fiets om de zielen, de laatste per fiets om het lichaam te redden."[9]

7 NAC 2-1-1895. **8** NAC 30-11-1895. **9** NAC 4-12-1895.

De ondergeteekende levert
ALLE SOORTEN
ENGELSCHE VELOCIPEDES
en onderdeelen,
tegen concurrerende prijzen.
Verhuurt levens:
Tandem, Tricycle, Rover en Bicycle.
D. H. EIJSINK,
MACHINIST
bij H.H. Gebr. VISSER
Heiligenbergweg.

NAC 1-10-1887

Het fietsenbezit in de diverse vorstenhuizen werd uitgebreid in de Amersfoortse pers besproken. Voor de hogere burgerij was de fiets een statussymbool, waarmee men in de vrije tijd kon pronken. Men maakte een tochtje in de omgeving, maar ook bij traditionele feestelijke optochten werd de fiets ingezet. Wat te denken van een bloemencorso op de fiets? Of een vossenjacht op de fiets in plaats van – zoals gebruikelijk – op het paard?

Belangengroepen

Fabrikanten en handelaren

De productie van fietsen was aanvankelijk in handen van Engelsen, later ook van Duitsers en Fransen. De eerste fietsfabriek in Nederland, van Burgers, werd in 1870 opgericht in Deventer. Vanaf het midden van de jaren 1880 verschenen nieuwe Nederlandse merken op de markt, zoals Simplex (1887) uit Utrecht en Fongers (1894) uit Groningen. Dikwijls begonnen als kleine werkplaatsen, waar een rijtuigmaker enkele fietsen in elkaar knutselde, groeiden zij in korte tijd uit tot middelgrote bedrijven. Burgers had in 1896, toen het bedrijf omgezet werd in een N.V., een aandelenkapitaal van *f* 400.000. De beoogde omzet bedroeg 5000 wielen per jaar.[10]

Ook het Amersfoortse bedrijf Eijsink vertoonde een dergelijk groeipatroon. De 'machinist' Dirk Hendrik Eijsink sr. knutselde in 1883 een velocipède in elkaar voor zijn kinderen. De allereerste fiets in Amersfoort? Zijn oudste zoon August herinnerde zich later: "Mijn vader was iemand met een geweldigen kijk op technische zaken van den meest uiteenloopenden aard."[11] In 1886 richtte hij zijn eigen bedrijf op met een werkplaats aan de Heiligenbergerweg. Aanvankelijk vervaardigde hij stoommachines, maar met de opkomst van de benzinemotor zag hij al snel dat daar weinig toekomst in zat. Rijwielen en fietsonderdelen boden meer perspectief en deze – uit het buitenland geïmporteerd – vormden zijn handelswaar. Circa 1894 schakelde hij over op de assemblage van fietsen. Deze verkocht hij aanvankelijk onder de merknaam Hollandia, maar spoedig ging hij op zijn eigen naam over. In 1895 had hij al twaalf verschillende modellen in de aanbieding, van de meest eenvoudige toerfiets tot de allermodernste sporttandem.

Het bedrijf groeide als kool en de werkplaats aan de Heiligenbergerweg werd spoedig te klein. Daarom opende Eijsink in 1897 een nieuwe fabriek aan de Arnhemseweg. In die tijd trok Eijsink senior zich geleidelijk terug en liet de zaak over aan zijn vier zonen. Algemeen directeur werd de oudste zoon August Eijsink, die zijn opleiding had genoten in Londen. Menno werd technisch directeur, Louwerens hoofd van de administratie, terwijl de jongste, Dirk Hendrik Eijsink jr. verte-

10 NAC 25-3-1896. **11** Eysink. Een veelzijdig, door en door Nederlandsch bedrijf. De heer Eysink vertelt…., in: De Auto, jg. 31, nr. 50 (13 dec. 1934)

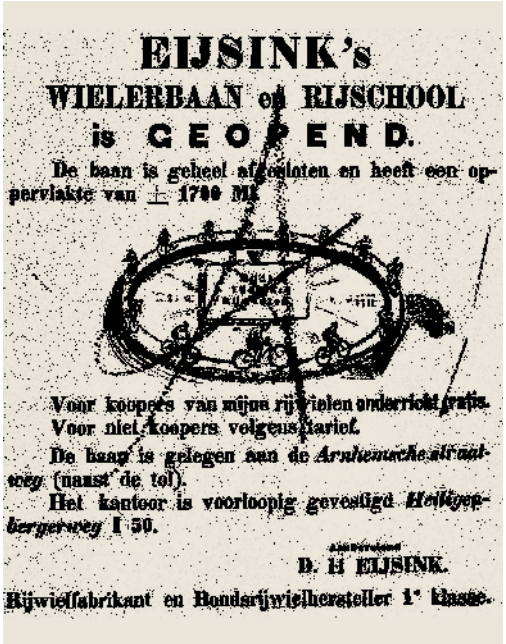
NAC 14-12-1898

genwoordiger c.q. handelsreiziger voor de fabriek was.[12]

Naast de fabriek van Eijsink waren er diverse handelaren in de stad gevestigd, die fietsen van Engelse en Duitse makelij verkochten: G. Van Ede in de Langestraat, G.C. van Eck op de Leusderweg ("die zich niet beroept op fabrieken maar op degelijke vakkennis"[13]), J.J. Brants in de Krommestraat en H.J. Bonnier op de Hof. Deze handelaren hadden geen fietsenwinkel zoals we nu kennen, maar hun zaak leek meer op een warenhuis. Zij kochten een partij fietsen of onderdelen in, wanneer zij daar toevallig goedkoop aan konden komen. Zo had Brants officieel een tabaks- en sigarenmagazijn en verkocht hij in 1898 ook een voorraadje Opel fietsen terwijl Bonnier adverteerde dat hij ook schommels, speelgoed, hout en tuinartikelen verkocht. Bij Van Ede kon je terecht voor een Singer-naaimachine, gummiwaren of landbouwwerktuigen.

Van deze kooplui was Nefkens op het gebied van fietsen marktleider. De molenaar Jan Nefkens begon rond 1893 met zijn handelsonderneming (hij verkocht ook naaimachines en schrijfmachines) en zijn fietsenreparatiewerkplaats aan de Leusderweg. Hij verkocht alle merken fietsen en fietsonderdelen waar hij zijn hand op kon leggen, nieuw en tweedehands. Hierbij werd hij geholpen door zijn zes zonen en zijn dochter, die het bedrijf na zijn pensioen verder uitbouwden. De oudste, Piet, had zijn opleiding in een Engelse rijwielfabriek genoten, de derde, Antoon, was in een Duitse rijwielfabriek op stage geweest. De zaken gingen voorspoedig. Al in 1896 opende hij een tweede magazijn in het centrum van de stad aan de Langestraat, dat hij twee jaar later al weer

12 V. van der Vinne, Eysink van fiets tot motorfiets. Ondernemen tijdens de opkomst van het gemotoriseerd verkeer (Amsterdam 2001), 23-27; Eysink, in: De Auto; NAC 31-7-1897 en NAC 16-7-1898 **13** NAC 11-3-1899.


EIJSINK's
WIELERBAAN en RIJSCHOOL
is GEOPEND.
De baan is geheel afgesloten en heeft een oppervlakte van ± 1700 M².
Voor koopers van mijne rijwielen onderricht gratis.
Voor niet-koopers volgens tarief.
De baan is gelegen aan de Arnhemsche straatweg (naast de tol).
Het kantoor is voorloopig gevestigd Heiligenbergerweg I 50.
D. H. EIJSINK.
Rijwielfabrikant en Hondarijwielhersteller 1e klasse.

NAC 22-4-1896

verliet voor nieuwe bedrijfsgebouwen aan de Leusderweg.[14]

Eijsink en Nefkens waren in de jaren 1890 de belangrijkste ondernemers, die in Amersfoort inspeelden op de hausse in de belangstelling voor fietsen. Beiden voerden een uitgekiende bedrijfsstrategie om hun omzet te verhogen. Zo openden zij in 1896 respectievelijk 1897 een oefenterrein om klanten met koudwatervrees over de drempel te trekken. "Zodat dan zij die voor het leeren wielrijden op de openbare weg bezwaren hebben, zich ongestoord, daar in de edele sport kunnen oefenen."[15] Daarnaast vulden Eijsink en Nefkens – maar zij zeker niet alleen – de lokale kranten met advertenties voor hun waren. Aanvankelijk probeerden zij in hun reclameboodschappen de sceptici te overtuigen van de deugdelijkheid van de fiets in het algemeen. Maar spoedig prezen de diverse handelaren en fabrikanten hun fietsen aan met een verwijzing naar de glorieuze overwinningen die geboekt werden op hun rijwielen. Met name August Eijsink was een voorname troef van de lokale fietsenfabriek. Zijn overwinningen leverde gratis reclame op in de sportberichten. "Wij mogen niet nalaten tevens melding te maken, dat op een na alle prijzen bij bovengenoemden wedstrijd werden gewonnen op "Hollandia's" uit de fabriek van den heer D.H. Eijsink alhier. Zeker wel de beste reclame de deugdelijkheid zijn fabrikaat."[16]

Pers

De wielersport bood dus een uitgelezen kans om reclame te maken voor fietsenfabrikanten en handelaren. Tegelijkertijd profiteerde de krant van de populariteit van de fiets en de wielersport.

De krant maakte in die jaren een stormachtige ontwikkeling door. In het midden van de 19e eeuw beschikte Amersfoort over één plaatselijke krant: de Amersfoortsche Couran. Verder werd in de regio ook het Utrechtsch Provinciaal en Stedelijk Dagblad gelezen. In 1869 werd het dagbladzegel afgeschaft, een belasting die kranten lange tijd erg duur maakte. Sindsdien werden diverse goedkope lokale kranten opgericht. Op 1 januari 1872 verscheen een eerste mededinger voor de wat deftige Amersfoorsche Courantt: het Weekblad voor Amersfoort en Omstreken dat in 1880 zijn titel wijzigde in Nieuwe Amersfoortse Courant. Daar voegde zich enkele jaren later het neutrale huis-aan-huisblad Nieuws- en Advertentieblad voor Amersfoort (1887) bij, gevolgd door de katholieke Eembode (1890) en het Amersfoortsch Dagblad De Eemlander (1902).[17]

Op de markt voor lokaal nieuws heerste dus

14 J. Maurer, Gebr. Nefkens N.V. Een eeuw autogeschiedenis (Zaltbommel/Voerendaal 2005), 7-16. **15** Maurer, 16; NAC 15-2-1896, NAC 2-5-1896 en NAC 31-7-1897. Voor zover bekend zijn er nooit wedstrijden op deze banen gehouden. **16** NAC 20-6-1894. **17** F. Kraakman, Amersfoortse Courant. Al een eeuw aktueel (Amersfoort 1987), 325-334

een felle concurrentiestrijd en de kranten zaten te springen om advertentie-inkomsten en smeuïg nieuws. De fiets en het wielrennen boden beiden. Fietsenfabrikanten en handelaren vulden de advertentiekolommen van de diverse nieuwsbladen en vochten onderling om de gunst van de krantenlezer. Daarnaast leverde de fiets en het wielrennen dankbare leesstof. Tussen het society-nieuws, de gemeenteraadsverslagen en het feuilleton kregen ook discussies over nut en nadeel van het vervoermiddel een plaatsje in de kolommen. En met de sportuitslagen en de wedervaardigheden van de nieuwe volkshelden (schaats- en wielerfenomeen Jaap Eden was in Nederland de eerste) vonden ook allerlei broodje aapverhalen gretige lezers.

Een groot deel van de krant bestond uit klakkeloos overgeschreven berichten uit andere kranten. Deze berichten hadden twee gezichten. Aan de ene kant komen we onder het kopje 'gemengd nieuws' de meest onwaarschijnlijke verhalen tegen. "Terry, die een weddenschap heeft aangegaan het Kanaal op een vélocypède op drie wielen en van riemen voorzien over te steken, heeft zijn weddenschap gewonnen. Zondagmorgen 9 uren van Dover vertrokken, kwam hij 's avonds 9 uren te Calais aan, en den volgenden dag heeft hij met zijn voertuig de reis naar Parijs ondernomen."[18] Niemand kon het waarheidsgehalte van dergelijke berichten controleren, maar de charme van het 'gemengd nieuws' was natuurlijk dat de berichten zo onwaarschijnlijk en/of vermakelijk waren.

Andere stukken daarentegen blonken uit door een beknopte, zwaarwichtige toon, waarin elk spanningselement ontbrak. De verslagen van sportwedstrijden lazen bijna als een procesverbaal.[19] Zo berichtte men over het Nederlands kampioenschap wielrennen in 1890 – waaraan de eerdergenoemde Rolandus Hagedoorn deelnam – het volgende: "Roosdorp nam met een zeer snel tempo de leiding en trachtte hierdoor de anderen van zich af te schudden. Koning volgde hem vlak op zijn achterwiel, maar kreeg het spoedig te kwaad, hij was eergisteren ook gevallen en leed nog hieronder. In de achtste ronde gaf Hagedoorn het op en in de volgende stapte Koning af, waarna Roosdorp alleen doorreed en de rest hoe langer hoe verder achterliet."[20]

Het tegenstrijdige karakter van de berichtgeving – luchtig en zwaarwichtig – gaf de lezer een indicatie welk bericht serieus was, en welk bericht verstrooiing moest bieden. Sportwedstrijden in het algemeen en wielerwedstrijden in het bijzonder vielen in de eerste categorie; zij waren een serieuze zaak. De wedstrijden leenden zich nauwelijks voor spannende verhalen. De eerste wedstrijden waren vooral afstandstochten, die een renner in zijn eentje aflegde. Bij deze ontbrak elk competitie-element. Bij de overige wegwedstrijden had niemand overzicht van wat er onderweg gebeurde. Er reden nog geen auto's of motoren met het peloton op, laat staan camera's die het wedstrijdverloop in beeld brachten. Overzicht van de strijd kreeg de toeschouwer en de journalist alleen tijdens de wedstrijden op de baan. Maar ook in die gevallen zagen de kranten amper de mogelijkheden in om abonnees aan zich te binden door een smakelijk of spannend verhaal. Pas ver na 1900 gingen sport en sensatiejournalistiek in Nederland een verbond aan.

Horeca

Ook de horeca pikte een graantje mee van de populariteit van de fiets en de wielersport in de jaren 1880 en 1890. Wedstrijden werden dikwijls afgesloten met een feestelijke maaltijd in een restaurant of hotel in de stad: "Tegen half zes kwam men gezamenlijk weder alhier aan. De vroolijke groep, de prijswinners met bloemkransen omhangen, bracht in onze stad eene buitengewone bedrijvigheid te weeg. In het hotel 'de Zwaan' van

18 AC 7-8-1883. **19** Maso, 15-16. **20** NAC 20-8-1890.

In het najaar van 1888 twisten G. van Ede en Dirk Eijsink in tientallen advertenties in de Amersfoortsche Courant over de verkooprechten van Engelse fietsen van het merk Ivel. Een indicatie voor de klaarblijkelijk grote financiële belangen voor beide handelaren. De Amersfoortse Courant spinde er garen bij.

VÉLOCIPÈDEN.

Prijzen beneden alle concurrentie, als

Starley & Sutton's Rover Safety No. 1	f 208.—
Ivel Safety No. 1	» 204.—
Rudge » » 1	» 210.—

Met een jaar garantie voor fabrieksgebreken.

Bovenstaande Modellen in verbeterd systeem met holle velgen, balpedals enz. Beter geschikt gemaakt voor de Hollandsche wegen en een jaar volkomen garantie bij voorkomende ongelukken aan de machine slechts f 175.—

Ook alle verdere soorten Engelsche en Duitsche rijwielen verkrijgbaar.

Vooral wordt de aandacht gevestigd op de VELOCIPEDEN UIT DE FABRIEK VAN DEN HEER H. BURGERS te DEVENTER, GOEDKOOPSTE en SOLIDSTE FABRIEKAAT tot heden bekend.

Op door ondergeteekende geleverde velocipèden VAN BURGERS zijn dit jaar 4 × MEDEDINGENDE: 2 × te AMSTERDAM en 2 × te SCHEVENINGEN ook 4 PRUIZEN behaald, als: 2 EERSTE en 2 TWEEDE PRIJZEN. — De velocipèden zijn ook op afbetaling verkrijgbaar.

Machines ter oefening gratis.

G. VAN EDE.

AC 30-8-1888

VOORDEELIGER WAARSCHUWING.

Na lezing eener advertentie in dit blad van den 6e dezer acht ik mij genoodzaakt momenteel als eenig adverteerder daarin voor IVEL MACHINES het volgende onder de aandacht van het publiek te brengen.

Genoemde velocipèdes worden door mij **DIRECT** uit Engeland ontvangen en niet van zoogenaamde HOOFD- of SUB-AGENTEN hier te lande.

HIERDOOR JUIST ben ik in de gelegenheid (omdat ik ze dus niet uit de 2e of 3e hand ontvang) ze te leveren volgens mijner advertentie.

Wat betreft het 5 K.M. record van den Heer MEDDENS, hieromtrent laat ik het oordeel aan den lezer over.

Zaterdag den 8e dezer heb ik den Heer MEDDENS gesproken en deze heeft mij onder getuigen verklaard, dat hij geen erkend record op de IVEL SAFETY van 5 K.M. houdt.

Ik ben echter van gevoelen, dat men zich bij het maken van reclame aan geene onwaarheid mag schuldig maken. Het is evenmin edel om eens anders „waar" verdacht te maken. Nogmaals zij 't gezegd, ik behoef de tusschenkomst van hoofd- of sub-agenten niet hier te lande, om genoemde Ivel machines nieuw te leveren.

G. VAN EDE.

AC 13-9-1888

WAARSCHUWING.

Naar aanleiding der advertentie van den Heer G. VAN EDE dat hij „IVELS" direct van Engeland kocht, hebben wij aan THE IVEL CYCLE COMPANY geschreven en ontvingen daarop het volgende antwoord:

„Wij moeten onze verwondering te kennen geven over het beweren, voortgezet „in G. VAN EDE's advertentie, welk beweren, het is onnoodig het u te verzekeren, „GEHEEL ZONDER GROND IS. U alleen zijt onze vertegenwoordigers voor het „Koningrijk der Nederlanden. (get.) THE IVEL CYCLE COMPANY LIMITED."

Over het record van den Heer MEDDENS hebben wij het volgende schrijven.

„In antwoord op Uw schrijven d.d. 15 dezer heb ik het genoegen u te melden „dat 9 m. 36⅘ sec. record is voor 5000 M. op de Safety en 7 m. 24⅘ sec. record „is op alle soorten van rijwielen. (get.) J. C. BURKENS.

Redacteur wedstrijd aangelegenheden A. N. W. B."

Beide originnele brieven zijn gedurende 14 dagen ter inzage bij de Redactie der AMERSFOORTSCHE COURANT.

Wij hebben bewezen dat zijn beweren van direct te koopen **VALSCH** is en laten de zaak over aan het oordeel van ieder fatsoenlijk man.

Te Scheveningen werden op 8 en 9 September op IVELS gewonnen

2 GOUDEN MEDAILLES.	2 VERGOULD ZILVEREN MEDAILLES.
2 ZILVEREN MEDAILLES.	2 BRONZEN MEDAILLES.

als ook:

EEN GROOTEN ZILVEREN KRANS.
EEN GOUDEN HORLOGE KETTING.
EEN MADERA-GARNITUUR.

Bijiedere race, waar „IVELS" bereden werden, wonnen zij een prijs, uitgezonderd eens, toen een ander rijder tegen den berijder der IVEL aanreed en vercoorzaakte dat hij viel.

DE IVEL HOUDT DE NEDERLANDSCHE RECORDS.

4000 M. op EEN TANDEM SAFETY IN 7 MIN. 24⅘ SEC.

Dit is de snelste rit ooit in Nederland gemaakt op welke soort van rijwiel ook.

5000 M. op een Light Roadster Safety in 9 m. 36⅘ sec.

100.000 M. » » » gereden 27 Augustus 1887.

Behalve WERELDS RECORDS voor 24 uren op alle soorten van machines Safety, Tricycle en Tandem Tricycle op den weg gemaakt in 1887 en nooit geslagen. Voor Tandem Safety werd nog geen record gemaakt op welke machine ook.

De **ECHTE IVEL MACHINES** zijn voor AMERSFOORT en OMSTREKEN alleen verkrijgbaar bij D. H. **EIJSINK** HEILIGENBERGWEG te AMERSFOORT.

BINGHAM & Co.
ROTTERDAM.

AC 27-9-1888

WAARSCHUWING.

Met betrekking tot de advertentie in de AMERSFOORTSCHE COURANT van 27 Augustus inhoudende offerte van

IVEL SAFETY No. 1 à f 208.-

moeten wij koopers opmerkzaam maken, te zien dat zij **NIEUWE MACHINES** krijgen en **GEEN OUDE**. De persoon welke adverteert, heeft nooit een „IVEL" van ons gekocht en hij kan ze niet krijgen. Zij zijn alleen verkrijgbaar bij onze sub agenten en bij ons zelve.

De IVEL SAFETY houdt record voor Nederland voor 5 KM. gemaakt door den Heer MEDDENS, op een **LIGHT ROADSTER** slaande de Kampioenschaptijd op de RUDGE RACER.

Ook het record voor 100 KM. op den openbaren weg voor meer dan een jaar gemaakt en nooit geslagen.

In iederen wedstrijd op Tandem safeties, tot nu toe in Nederland gereden, kreeg de „IVEL" de eerste prijs.

De „IVELS" zijn de **beste** en gemaakt van best materieel, zijn zij de **goedkoopste** welke gemaakt worden, daar zij lang duren en weinig reparatie behoeven.

De **ECHTE IVEL VELOCIPEDEN** zijn voor AMERSFOORT en OMSTREKEN bij onzen vertegenwoordiger D. H. **EIJSINK** HEILIGENBERGWEG te AMERSFOORT, verkrijgbaar.

BINGHAM & Co.
ROTTERDAM.

AC 10-9-1888

den heer G. Schimmel, stapte men af, om een diner te gebruiken."[21]

Het meest van de wielersport profiteerde De Hertekop aan de Arnhemseweg. Dit chalet – oorspronkelijk het jachthuis van buitenplaats de Lockhorst – was vanaf midden jaren 1880 een uitspanning. Voor veel Amersfoorters die "buiten" gingen wandelen of fietsen een geliefde plek om uit te rusten. De naam verwees naar het grote gewei dat naast de voordeur hing (maar op geen enkele foto van het gebouw te zien is). De Hertekop fungeerde in die jaren als start- en eindpunt van wegwedstrijden van de diverse wielerclubs uit den lande, en vanaf 1891 ook van de door de ANWB georganiseerde nationale kampioenschappen op de weg. Het lijkt wat overdreven om de Hertekop te karakteriseren als "eene uitspanning die bijna uitsluitend bestaat van de wielerwedstrijden, die bijna elke week op dezen weg plaats hebben,"[22] zoals de krant deed, maar een mooie omzet leverden sommige wedstrijden zeker op. Bij het eerste NK voor clubteams in 1894 luidde het: "Honderde wielrijders waren uit alle oorden des lands saamgestroomd om dezen interessanten wedstrijd, de eerste van dien aard in ons land bij te wonen, waardoor het er aan 'de Hertekop' recht gezellig uitzag."[23]

De renners zelf waren niet altijd enthousiast over het logement. Bij te grote toeloop schoot de dienstverlening klaarblijkelijk tekort. In 1894 raadde De Kampioen de renners aan om De Hertekop links te laten liggen: "Maar waarom nu niet slechts één kilometer verder den weg opgegaan, naar de tol te Bavoort, waar een frissche boeren deern met een paar dito zusters alles in het werk stellen om de ontevreden wielrijders uit "De Hertekop" te lokken (…) een uitstekende gelegenheid om zich eensch flink te wasschen zonder tusschenkomst van een boer, die zingt van "alles kost een dubbeltje" dus ook een handdoek."[24]

Leger

Naast de commerciële belangen van fabrikanten, pers en horeca was er ook een algemeen belang gemoeid met het fietsen en de wielersport, namelijk de nationale veiligheid. In militaire kringen onderkende men spoedig de voordelen van het rijwiel, bijvoorbeeld voor verkenningen en als communicatiemiddel. De legerleiding reageerde dan ook instemmend, toen de vereniging van wielrijders in Nederland, de ANWB, aanbod om hun leden te betrekken bij militaire oefeningen. De wielrijders werden ingezet om berichten te verzenden. Begin jaren negentig werd daarvoor een rijexamen ingevoerd dat bestond uit 27 km lopen met de fiets in de hand en 50 km fietsen. In 1892 legde de Amersfoortse fietsenhandelaar G. van Ede dit examen met succes af. Daarna werd hij enkele malen uitgenodigd om deel te nemen aan militaire oefeningen.

Het leger organiseerde bovendien wielerwedstrijden. Deze waren vooral bedoeld om de fysieke fitheid en het moreel van de dienstplichtigen en officieren te vergroten. In de jaren 1898-1900 schreef het ministerie van Oorlog lokale wedstrijden uit voor alle infanteriekorpsen. Zo kwamen in februari 1900 soldaten en onderofficieren 'in veldtenue' uit in een wegwedstrijd over dertig kilometer en een hinderniswedstrijd van 25 à 30 km, waarbij men slecht berijdbare wegen in de omgeving van Amersfoort opzocht.

Het belang van het leger voor de Amersfoortse wielergeschiedenis beperkte zich niet tot deze oefeningen. Zoals bekend was Amersfoort een belangrijke garnizoensstad. We zullen zien dat enkele militairen ook een lokale wielersportvereniging oprichtten.

21 NAC 6-7-1887. **22** NAC 6-9-1893. **23** NAC 30-5-1894. **24** De Kampioen 1 juni 1894, 384.

De Hertekop aan de Arnhemseweg, hoek Dodeweg, ca. 1913–1914. De toeschouwers konden de renners van ver zien aankomen. Het chalet werd in 1958 afgebroken om plaats te maken voor een oprit naar de A28.
Bron: AE.

Organisatie van wedstrijden

In het Amersfoort van de jaren 1880-1900 waren dus minstens vier 'partijen' aanwezig met belangen in de fietsbranche: de fabrikanten en handelaren van fietsen, de lokale pers, de horeca en het leger. In het buitenland werd de band tussen de sport en de commerciële partijen (fabrikanten van fietsen en onderdelen enerzijds en de pers anderzijds) zeer nauw. In Nederland in het algemeen en Amersfoort in het bijzonder bleven deze banden losser.

Particuliere initiatieven

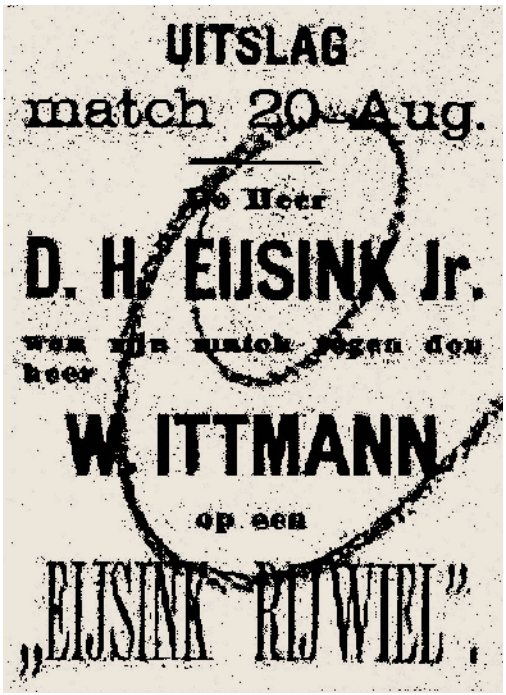
Alleen in Friesland en Groningen kreeg het wielrennen direct bij het ontstaan een commercieel karakter. De noordelijke provincies kenden een rijke traditie van sportwedstrijden om financieel gewin. Zo organiseerden kasteleins 's winters kortebaanwedstrijden voor schaatsers. De kasteleins profiteerden van de omzet die de dikwijls grote toeloop opleverde, terwijl ambachtslieden of werklozen dankzij het prijzengeld een extra cent verdienden om de winter door te komen. De fiets bood de kroeghouders sinds ongeveer 1870 de mogelijkheid om ook in de zomer klandizie te werven met dergelijke wedstrijden.[25]

In de rest van Nederland sloot de wielersport aan bij een andere traditie, namelijk die van het duel. De eerste wedstrijden waren dikwijls duels tussen twee heren, die een weddenschap met el-

25 Hogenkamp, 36-38; M. Moll, Jaap Eden. Wereldkampioen op de schaats, wereldkampioen op de fiets (Amsterdam 1996), 35-36.

kaar aangingen om de eer. De krant speelde daarbij een bemiddelende rol: de weddenschap werd via dit medium wereldkundig gemaakt, zodat eventuele uitdagers zich konden melden. Op deze wijze 'ontstonden' in de jaren 1880 zelfs de eerste wereldkampioenschappen: een renner stelde een tweestrijd voor om het kampioenschap van de wereld. Kwam er niemand opdagen (bijvoorbeeld vanwege de hoge reiskosten), of werd de uitdager verslagen, dan verklaarde de winnaar zich doodleuk tot wereldkampioen. In Engeland was dit heel gebruikelijk, maar in Nederland liet men zich tot dergelijke hoogdraverij niet verleiden. Wel vonden zeker tot 1914 regelmatig dergelijke duels plaats. Zo daagden in 1890 de renners Raland uit Deventer en Houtman uit Haarlem iedereen uit tot een replay van het Nederlands kampioenschap, te verrijden op de weg bij Amersfoort in een duel. Een van de uitdagers won.

Daarnaast namen rijke particulieren en fietshandelaren het initiatief. In de omgeving van Amersfoort werden in 1889 en 1894 enkele wedstrijden georganiseerd door fietshandelaren uit Amsterdam met als inzet een nieuwe, dure fiets van het merk Coventry. Wedstrijden met een onmiskenbaar commercieel doel. Minder duidelijk was dat het geval met rijke particulieren die een wisselbeker of een onderscheidingsteken ter beschikking stelden. De winnaar van de prijs onderscheidde zich door het dragen van een band om de arm of het middel. Naar het Franse woord voor deze band, werden deze wedstrijden brassards genoemd. De houder van de brassard was verplicht om de strijd aan te gaan tegen elke uitdager die zich binnen een bepaalde tijd meldde. Toen in 1897 in Baarn een wielerbaan werd geopend, kreeg de winnaar van de openingswedstrijd gedurende twintig weken ƒ2,50 per dag uitgekeerd, maar moest hij de titel (en de uitkering) elke vier weken verdedigen tegen een uitdager.


UITSLAG
match 20 Aug.
De Heer
D. H. EIJSINK Jr.
was zijn match tegen den
heer
W. ITTMANN
op een
„EIJSINK" RIJWIEL".

De Amersfoortse renners Dirk Eijsink en Willem Ittmann gingen in 1896 een duel aan. Ofschoon de wedstrijd over 25 km met slechts een wiellengte verschil werd gewonnen door Eijsink adverteerde zijn vader enkele dagen later vol trots in de krant.
NAC 2-9-1896

Wielerorganisaties

Dergelijke particuliere initiatieven werden in Nederland al snel overvleugeld door wedstrijden in clubverband. De eerste wielerclub in Nederland ontstond in 1871, niet toevallig in Deventer, onder de naam Immer Weiter. Andere steden volgden en in 1883 verenigden de lokale clubs zich in de ANWB. Het jaar daarop verscheen het eerste nummer van het orgaan van de bond: De Kampioen. Uit deze naam blijkt het sportieve karakter van de bond, die als een van zijn doelstellingen formuleerde: het organiseren van wedstrijden. In wedstrijden bewezen de renners hun atletische waarde en de velocipède zijn waarde en betekenis als middel van voortbeweging, aldus de beginselverklaring van het periodiek.[26]

Groepsfoto na een vergadering van de ANWB in Utrecht in 1884. Uiterst links, met zijn hand aan het stuur van zijn velocipède, W.H. Meursing jr. Om zijn nek heeft hij een hoorn om zijn medeweggebruikers te waarschuwen.
Bron: Hogenkamp, 68

De Kampioen was dus het eerste wielertijdschrift in Nederland. Daarnaast bracht de ANWB brochures over het fietsen uit en behartigde de bond als een lobbyclub de belangen van wielrijders. Zo wist men bij de spoorwegmaatschappijen reductie te bedingen voor de leden die een wedstrijd wilden bezoeken, en bij sommige hotels – wat we later bondshotels zouden noemen – korting op de overnachtingprijs (in Amersfoort Hotel de Zwaan aan de Utrechtsestraat).

Maar de voornaamste activiteit bestond uit het organiseren van fietstochten. Recreatieve tochten, waarbij de deelnemers door de provincie toerden, maar ook wedstrijden. De ANWB zorgde voor uniforme regels tijdens de wedstrijden en was verantwoordelijk voor het Nederlands kampioenschap(sinds 1885) en voor provinciale kampioenschappen, waaronder het kampioenschap van de provincie Utrecht. Bovendien werden internationale wedstrijden georganiseerd waaraan ook Duitsers en een enkele Belgische renner deelnamen. Aan de term 'wereldkampioenschap' waagde de Nederlandse organisatie zich niet. De titel van 'kampioen van het vasteland van Europa', die de ANWB in de jaren 1880 en 1890 uitloofde, was al weinig bescheiden, gezien de geringe buitenlandse deelname. De eerste wedstrijden met een wat breder internationaal deelnemersveld vonden in Nederland pas plaats na de officiële wereldtitels van Jaap Eden in 1894 en 1895. In die tijd kwam het internationale circus ook in Nederland op gang.

Amersfoortse clubs

In Amersfoort werden in de periode 1885-1900 voor zover bekend zeven wielerclubs opgericht. Van één ervan (De Valk) is vrijwel niets bekend.[27]

26 Hogenkamp, 50-51. **27** Het enige dat vaststaat is dat de club in 1893 is opgeheven en opging in UDI (NAC 22-2-1893 en AC 23-10-1893)

Van de andere clubs weten we dankzij krantenberichten, almanakken en het bevolkingsregister meer over de activiteiten en de leden.

In Amersfoort bestonden ten tijde van de oprichting van de ANWB – voor zover bekend – nog geen wielerclubs. Pas begin 1885 werd de eerste wielerclub opgericht, de velocipèdeclub De Postduif.[28] De club sloot zich in 1888 aan bij de ANWB en organiseerde – naast sociale activiteiten – diverse wedstrijden op de weg. Zoals gebruikelijk in die tijd loofde De Postduif een medaille uit aan elke lokale renner die een afstand van 250 kilometer binnen 24 uur kon afleggen (zie hierna). Of aan de renner die binnen een uur 25 km kon afleggen. Daarnaast werden wegwedstrijden gehouden over afstanden van 50 tot 100 kilometer.

Bijna alle Amersfoortse renners, die aan nationale en internationale wedstrijden deelnamen waren lid van de club. De belangrijkste wielrenner was J.D. Rolandus Hagedoorn, maar ook Puck Adler en H.J. Wolter jr. stonden hun mannetje. De leden van de Postduif waren voornamelijk scholieren, gemiddeld zeventien jaar oud. Verreweg de meesten van hen waren van buiten de stad geboortig. Zij bezochten te Amersfoort de HBS of het gymnasium en waren bij hun leraar in de kost.[29] Deze 'kostleerlingen' waren ook hemelbestormers: vermeldenswaard is dat drie van de tien geïdentificeerde renners zich uit hun kerkgenootschap lieten schrappen. Helaas weten we van de kostleerlingen niet het beroep van hun vader; de overige renners bieden een divers beeld: van winkelier tot gepensioneerd griffier, van fabrikant tot bewaarder van hypotheken. Zij waren dus van bemiddelde huize, maar vermoedelijk geen elite.

In april/mei 1888 werd een tweede wielerclub opgericht, De Zwaluw. De nieuwkomer ging al na enkele maanden de confrontatie aan met De Postduif. De wedstrijd van vier tegen vier over 30 kilometer, van Amersfoort naar Doorn en terug, leverde echter een smadelijke nederlaag op: alle vier renners van De Postduif waren sneller dan de renners van De Zwaluw. Sindsdien is er weinig van de club meer vernomen, met uitzondering van de bekendste renner: August Eijsink.

De nederlaag was eenvoudig te verklaren: de renners van De Zwaluw waren jonger (gemiddeld zestien jaar) dan hun tegenstanders. Geen van hen bezocht – voor zover bekend – het hoger onderwijs. Geen hemelbestormers dus, maar veeleer techneuten, jongens die geen inktvlekken maar oliesmeer aan hun handen hadden. Zij werden gedreven door een fascinatie voor snelheid en techniek. Daarbij konden zij het fietsen benutten om het vakmanschap van hun vaders te tonen. Dat althans kan men afleiden uit de achtergrond van de clubleden. Daartoe behoorden August en Menno Eijsink, maar ook J. Wijnekus, zoon van een hoefsmid en A.P. Houtzager wiens vader een beurtvaart op Amsterdam onderhield; hij zou deze later overnemen.

Rond 1893 trad een nieuwe generatie wielerverenigingen op. De Postduif liet in dat jaar voor het laatst iets van zich horen, maar de opvolger stond al klaar. UDI – de naam staat voor Uitspanning Door Inspanning – werd vermoedelijk opgericht op 1 maart 1893.[30] De club was evenals de Postduif aangesloten bij de ANWB. UDI organiseerde diverse wedstrijden op de weg Amersfoort-Doorn en Amerfoort-Ede over afstanden die varieerden van korte sprintjes (500 en 1000 m) tot 25 km. Aanzienlijk korter dus dan bij De Postduif gebruikelijk was; vermoedelijk was de club ook minder ambitieus dan zijn voorganger. Het deelnemersveld bij de meeste wedstrijden bestond uitsluitend uit clubleden, een enkele keer werden

28 Hogenkamp, 67. De club is opgericht voor april 1885. Zie: De Kampioen 1 mei 1890, 143. **29** Zie M.L.J. Meijer, Onderwijs in Amersfoort 1850-1920. Een voorwerp van aanhoudende zorg (Amersfoort 2004), 170. **30** In NAC 22-2-1893 werd de oprichting op die datum aangekondigd.

ook leden van de ANWB van binnen de provincie Utrecht uitgenodigd. Na april 1896 is er van de vereniging niets meer vernomen, met uitzondering van de jaarlijkse vermelding van het bestuur in de Amersfoortse almanak.

De leden van UDI vertoonden een heel divers beeld. Het gros van de leden was zestien tot negentien jaar; de gemiddelde leeftijd werd echter opgehoogd dankzij enkele twintigers, die al lange tijd de wielersport beoefenden. August en Menno Eijsink behoorden bijvoorbeeld tot die 'oudere garde'. Wat betreft de achtergrond van de renners kan men drie groepen onderscheiden. Allereerst de groep die bestond uit de drie broers Beaufort, woonachtig op Huize de Treek in Leusden. Met een vader die lid was van de Tweede Kamer behoorden zij onmiskenbaar tot de maatschappelijke elite. Een tweede groep bestond uit de eerder gesignaleerde kostleerlingen, die van buiten de stad afkomstig, het hoger onderwijs in de stad (HBS en gymnasium) bezochten. Zij vormden binnen UDI nog maar een klein contingent. Ten slotte was er een nieuwe groep, die we als boodschappenjongens kunnen karakteriseren. Het ging hierbij om zonen van winkeliers of ambachtslieden, zoals slagers of vleeshouwers. Vermoedelijk hadden zij fietsen geleerd en beschikten zij over een rijwiel om hun vader in zijn bedrijf bij te staan met het rondbrengen van bestellingen. Velen van hen zetten later het bedrijf van hun vader voort, begonnen een eigen zaak of werden handelsreiziger.

Deze groep boodschappenjongens domineerde ook de WCA, de Wielrijders Club Amersfoort, die op 15 augustus 1895 werd opgericht. Het verslag van de ledenvergadering van december 1896 maakt melding van zeventien leden. Van de tien leden die zijn geïdentificeerd, waren er drie reeds eerder lid van UDI. Komt de WCA voort uit een afscheiding na een ruzie? We weten het niet. Feit is wel dat de club goed georganiseerd was, getuige de statuten die van de WCA – als enige Amersfoortse wielervereniging – zijn overgeleverd. Hieruit leren we dat 'Amersfoort' een minimumleeftijd hanteerde van zestien jaar en bovendien de eis stelde dat de leden 25 km binnen anderhalf uur konden afleggen.[31] Men wilde klaarblijkelijk het kaf van het koren scheiden. De club organiseerde wedstrijden en toertochten. Aanvankelijk voerde het sociale aspect de boventoon. De eerste activiteit was een clubtocht van Amersfoort via Doorn, Driebergen, Zeist, De Bilt en Utrecht, langs de Vecht naar Loosdrecht en via Hilversum en Baarn weer terug naar Amersfoort. Pas een jaar na de oprichting verschenen krantenberichten over wedstrijden, maar deze waren niet echt uitdagend. De afstanden waren relatief kort (10 of 25 km) en bovendien maken wedstrijdvormen als 'langzaam rijden' en 'hardlopen met het rijwiel en terugrijden' een weinig prestatiegerichte indruk. Een club dus van zuiver lokale betekenis. Voor zover bekend was 'Amersfoort' ook nooit lid van de ANWB.

De meeste leden van 'Amersfoort' behoorden dus tot de groep, die we als boodschappenjongens kunnen aanduiden: zonen van winkeliers en ambachtslieden. De vader van vier renners was winkelier en van vier andere vleeshouwer. De renners zelf stonden in de bevolkingsregisters aangeduid als reiziger, apotheker, vleeshouwer, banketbakker, slagter, bediende boekhandelaar etc. Allemaal beroepen, waarbij de fiets van dienst was. Het feit dat zij op één na allen in Amersfoort waren geboren, sluit naadloos aan bij deze kenmerken. Ook de gemiddeld hoge leeftijd (bijna 22 jaar) is een indicatie dat de renners van rond 1900 wezenlijk anders waren dan tien jaar eerder. Het wielrennen leek de adolescentie ontgroeid. Het was niet langer de vrijetijdsbesteding van scholieren en tieners, maar van jonge, werkende middenstanders geworden.

De achtergrond van de leden van de wieler-

31 Statuten der Wielrijdersclub 'Amersfoort' WCA.

club 'de Vliegende Hollander' daarentegen sloot meer aan bij de kenmerken van de eerste wielerpioniers. Buiten een vermelding in de Amersfoortse almanakken van 1899 en 1900 is er echter niets van de club overgeleverd. Maar uit de almanak weten we dat Piet en Harry Nefkens, de twee oudste zonen van de fietsenhandelaar, in het bestuur zaten. De gemiddelde leeftijd van de vier geïdentificeerde leden was 18 jaar. Vermoedelijk was de Vliegende Hollander dan ook een vriendenclubje, zoals de eerste wielerverenigingen ook vriendenclubjes waren. Maar waar de pioniers van De Postduif en De Zwaluw nog de aandacht van de pers trokken, was rond 1900 het nieuwtje er vanaf en kwamen op hun wedstrijdjes geen journalisten meer af.

Ten slotte was er een buitenbeentje: Rust Roest. Rust Roest was een militaire wielerclub van onderofficieren van het Vijfde Regiment infanterie. De club werd opgericht in november 1897; de eerste weken traden al 23 onderofficieren toe. Rust Roest organiseerde interne wedstrijden, maar trad ook naar buiten met wedstrijden in het militaire circuit. Zo nam men in 1898 deel aan een wedstrijd over 10 km op de straatweg Amersfoort-Utrecht, waaraan diverse militaire wielerverenigingen deelnamen. Rust Roest wist deze korpswedstrijd te winnen.

Alle leden waren militairen, dat spreekt; helaas kon daardoor hun afkomst niet in de bevolkingsregisters worden achterhaald. Wel is bekend dat zij relatief oud waren: van de zeven teruggevonden renners waren er vier ouder dan dertig jaar. De naam Rust Roest was klaarblijkelijk met zorg gekozen.

Deze allereerste wielerclubs waren dus vooral vriendenclubjes, van jongens die met elkaar op school zaten of die verenigd werden door hun belangstelling voor snelheid en techniek. Dat laatste is typerend voor het wielrennen, het eerste aspect kwam ook bij andere sporten voor. De eerste voetbalclub in Nederland, HFC te Haarlem, werd bijvoorbeeld opgericht door Pim Mulier die op dat moment veertien was en in de derde klas van het gymnasium zat. Ook van het Amersfoortse Quick liggen de wortels bij het gymnasium en de HBS. Volgens de overlevering zou Herman Gorter, leraar klassieke talen aan het gymnasium, in de jaren rond 1890 meer op het voetbalveld dan voor de klas hebben gestaan.

Wel mag het opvallend heten dat deze vriendenclubjes zich organiseerden en een bestuur aanwezen met een voorzitter, een secretaris en een penningmeester. Zagen de jongens de clubs als een leuke leerschool voor later of waren zij jongvolwassenen, die hun vrijetijdsbesteding echt serieus namen? Feit is in ieder geval dat de Amersfoortse clubs aanvankelijk niet zo sterk geworteld waren, dat zij generatiewisselingen overleefden. Zij verdwenen toen de renners stopten of de stad verlieten, veelal voor een studie of beroepsopleiding. Elders in het land wisten sommige clubs – zoals het Amsterdamse Olympia, bekend van Olympia's Ronde door Nederland – wel uit te groeien tot stabiele organisaties.

Ondanks het feit dat de fiets vrij kostbaar was, bestaat de indruk dat de eerste renners niet uit de maatschappelijk elite afkomstig waren, maar tot de burgerij behoorden. Wel bemiddeld, maar zeker geen top; mensen met ambitie die probeerden door onderwijs of door innovatief ondernemerschap een trapje op de maatschappelijke ladder te klimmen. Renners uit de echte elite waren uitzonderingen; het aantal renners met een vader die raadslid of wethouder was, was letterlijk op de vingers van één hand te tellen.

Rond 1895, toen de fietsrage op zijn hoogtepunt was, werd het wielrennen ook bij middengroepen populair. Een nieuwe groep trad toe tot de wielerclubs, die we hebben aangeduid als de boodschappenjongens. De fiets was goedkoper geworden en daarmee betaalbaar voor middenstanders die het voertuig gebruikten om hun klandizie te bedienen. Wanneer hun zonen ook

nog een lokale wedstrijd wonnen, betekende dat extra reclame. Dat in Amersfoort in die tijd ook de militairen steeds meer op de fiets stapten, heeft alles te maken met de aanwezigheid van de garnizoenen en het beleid van de legerleiding, waarbij communicatie en fysieke fitheid van de soldaten steeds belangrijker werden.

In de literatuur wordt ook de bohémien-kunstenaar wel genoemd als sportpionier. De sport bood deze figuur de mogelijkheid zich te onderscheiden van het suffe 'klootjesvolk'. Nederland kent hiervan enkele voorbeelden: de schilder Ferdinand Hart Nibbrig (die enige tijd in Baarn woonde) was een verdienstelijk renner, terwijl de letterkundige Frans Netscher niet alleen hoofdredacteur van De Kampioen was, maar ook de trainer van wereldkampioen Jaap Eden. Ook in Amersfoort zijn twee exponenten bekend die men tot deze groep kan rekenen: de voetballer Herman Gorter en de wielrenner H.J. Wolter jr.

Rolandus Hagedoorn[32]

Jan Derk Rolandus Hagedoorn was het grootste Amersfoortse wielertalent uit de 19e eeuw. Jan Derk werd geboren op 6 augustus 1870 in Hoogland. Het gezin Rolandus Hagedoorn woonde

Start van een wedstrijd over 20 km op de baan te Scheveningen, 7 juni 1891. In het midden Rolandus Hagedoorn. Hij zou in deze wedstrijd derde worden.
Let op de starters, die de renners vast moeten houden om te voorkomen dat ze omvallen.
Bron: Hogenkamp, 155

32 Hogenkamp, 591.

sinds 1883 in Amersfoort, in de Langestraat. Zijn vader, Jan Christaan Rolandus Hagedoorn, was vooraanstaand geneeskundige, aanvankelijk officier van gezondheid (legerarts), later geneesheer-directeur van het Aldegonde Ziekenhuis in Leusden en huisarts. Bovendien vervulde hij diverse bestuursfuncties, onder andere bij het Amersfoortsch Ziekenfonds en de Oudheidkundige Vereniging Flehite. Van 1905-1915 was hij lid van de Amersfoortse gemeenteraad.[33]

Jan Derk bezocht van 1883 tot 1889 de HBS. In die jaren ontwikkelde hij zich tot een in heel Nederland bekend wielrenner. In 1885 trad hij als lid van de Amersfoortse wielervereniging De Postduif toe tot de ANWB. Vanaf 1887 nam hij deel aan nationale en internationale wedstrijden op de baan. Rolandus Hagendoorn was – voor zover bekend – de allereerste Amersfoorter die aantrad in een buitenlandse wedstrijd, namelijk op 9 september 1889 in Krefeld. Het meeste succes boekte hij op de hoge tweewieler, de velocipède. Daarop werd hij kampioen van Noord-Brabant (1887) en won hij wedstrijden in Scheveningen (1888).

Rolandus Hagedoorn gold als een natuurtalent; hij stond aanvankelijk bekend als iemand die niet of nauwelijks trainde. Overigens niet ongebruikelijk in die tijd, omdat men training als een vorm van competitievervalsing zag (zoals doping tegenwoordig). Maar in het voorjaar van 1889 had hij vermoedelijk aan zijn conditie gewerkt,want in september 1889 luidde het in De Kampioen: "Rolandus Hagedoorn is zeer vooruitgegaan, hij heeft veel volhardingsvermogen, een goede enkelbeweging en goeden zit. Een beetje meer overleg zou hem nog verder brengen."[34] Tactisch was hij namelijk niet al te sterk: hij reed graag voorop – er waren toen al prijzen te verdienen met tussensprints – waardoor hij gedurende de wedstrijden de energie verspilde die hij in de eindsprint tekort kwam.

Desondanks betaalde de trainingsarbeid zich uit. In mei 1889 werd hij bij internationale wedstrijden (met Engelse en Belgische deelneming) in Scheveningen tweede op de mijl (1609 m) en op de 4 km. Het hoogtepunt kwam op 10 en 11 augustus: op de wielerbaan van Nijmegen werd hij Nederlands kampioen in het belangrijkste onderdeel: de 5000 m op de hoge tweewieler. Hij won tijdens dat weekend ook de prestigieuze Voûte Cup, een wisselbeker. Ook in de daaropvolgende jaren 1890 en 1891 reed hij met succes, maar grote titels zaten er niet meer in.

Rolandus Hagedoorn viel niet alleen op door zijn prestaties, maar ook door zijn gedrag. Zo reed hij veel in tricot uniform en legde hij zijn races altijd af met een stukje erica in zijn mond. Mogen we dit excentriek noemen?

In 1891 stopte hij met de sport; hij maakte nog enkele comebacks maar zonder succes. Hij was toen overigens al enkele jaren uit Amersfoort weg. In 1889 was hij naar Delft vertrokken voor een officiersopleiding. Wel verbleef hij nog regelmatig in de stad, al was het alleen maar voor een bezoek aan zijn familie.

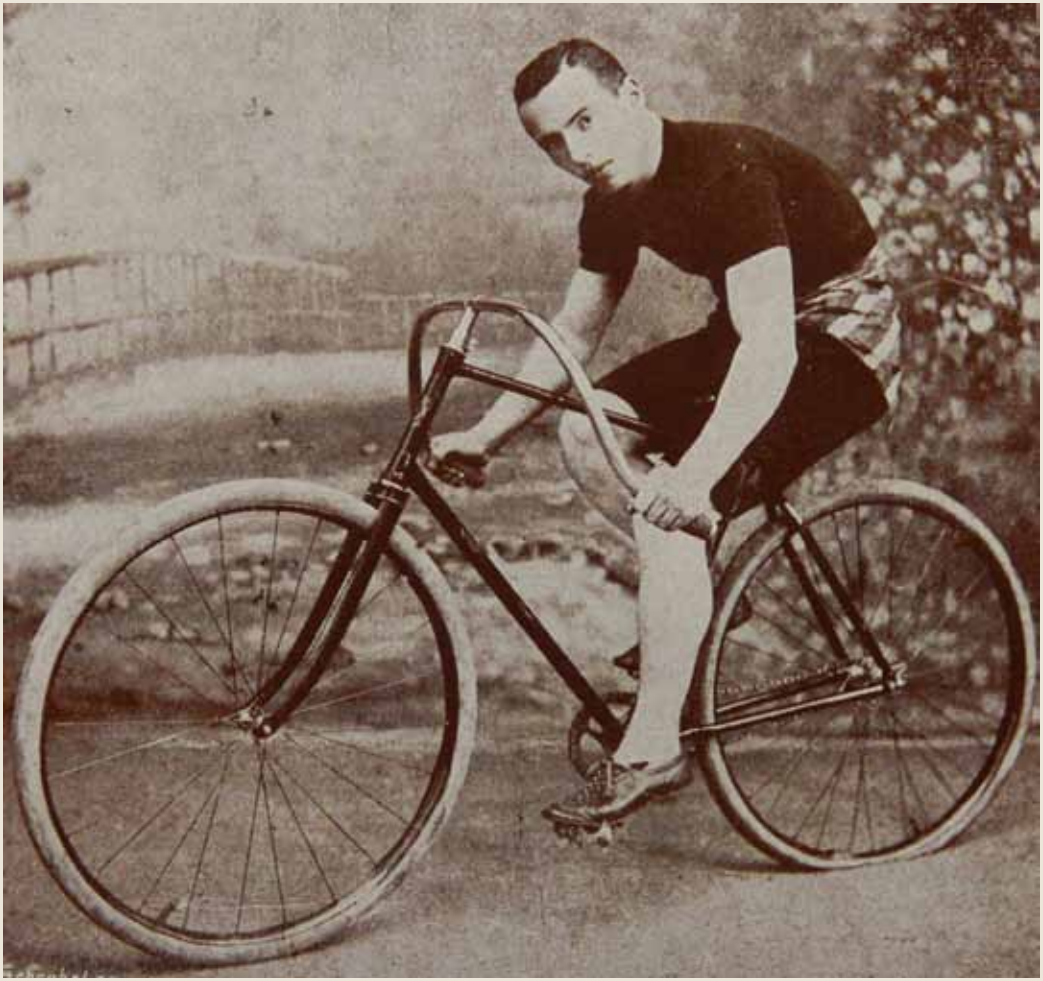
Puck Adler[35]

Maurice Adler, bijgenaamd Puck, was na Rolandus Hagedoorn de meest succesvolle wielrenner met Amersfoortse connecties. Zo won hij in 1892 liefst tien eerste prijzen, twaalf tweede prijzen en vier derde prijzen; daarmee was hij dat jaar de op twee na meest succesvolle renner van de ANWB. Hij behaalde zijn grootste successen op de driewieler.

Puck Adler was geboren op 13 juli 1873 in Parijs. Helaas is mij niets bekend van zijn afkomst en zijn wedervaardigheden in zijn jeugd. Vanwege het feit dat hij voor zijn wedstrijden regelmatig het buitenland bezocht, mag worden aangenomen dat hij meer dan welgesteld was. Hij bezocht in ieder geval sinds 1886 het gymnasium in Amersfoort en vertrok in de zomer van 1891

33 Gegevens van Hans Smit, waarvoor dank. **34** De Kampioen 1 september 1889, 270. **35** Hogenkamp, 537.

Rolandus Hagedoorn circa 1915.
Bron: Hogekamp, 526



Puck Adler op 16-jarige leeftijd.
Bron: Hogenkamp, 150

naar Amsterdam om er te gaan studeren. In de tussentijd woonde hij afwisselend in Hilversum en op diverse adressen in Amersfoort, onder andere in de Langestraat en de Muurhuizen. Meestal op kamers bij een docent.

In 1887 werd hij lid van de ANWB. Daarnaast was hij lid van De Postduif, maar ook van enkele Amsterdamse clubs, zoals Hollandia (1890) en THOR (1893).

Adler was opvallend klein van gestalte, daarom werd hij 'klein duimpje' genoemd. Zijn kleine gestalte werd nog benadrukt doordat Puck meestal een klein rijwiel bereed, kleiner dan zijn tegenstanders. Aan het eind van zijn carrière liet hij zelfs speciale fietsen op maat maken. Zijn kleine gestalte bood hem tijdens wedstrijden met veel tegenwind de nodige voordelen, als we tenminste De Kampioen moeten geloven. Ook zijn wedstrijdmentaliteit liet niets te wensen over: "Immer meerder kracht ontwikkelende blijft hij

doorrijden bij hem is nimmer sprake van de strijd op te geven, hij blijft steeds onvermoeid in den grootsten wedstrijd."[36]

Puck reed zowel op de weg, als op de baan. Op de weg behaalde hij bij het NK voor driewielers (50 km) in 1891 een verdienstelijke tweede plaats.

Het meeste succes boekte hij echter op de diverse wielerbanen in binnen- en buitenland. Vanaf 1889 bouwde hij een indrukwekkende erelijst op, met grote overwinningen in binnenlandse (Amsterdam, Scheveningen, Arnhem) en buitenlandse (Aken, Keulen, Gladbach, Dortmund en Berlijn) wedstrijden. Bij de Nederlandse kampioenschappen bleef zijn palmares beperkt tot ereplaatsen: in 1890 haalde hij derde plaatsen op de driewieler over een afstand van 1609 m, 3000 m en 5000 m. In 1891 was hij opnieuw derde op de 3000 m en in 1892 tweede op de 3000 m en 1609 m. Bovendien werd hij dat jaar derde op de safety over 5000 m.

Naar verluid zijn mooiste zeges boekte hij in het jaarlijkse internationale kampioenschap van het vasteland, dat in Arnhem werd verreden. In 1892 en 1893 zegevierde hij in deze hoog aangeschreven wedstrijd. De overwinning in 1893 was meteen zijn laatste wedstrijd. Hij stopte met wielrennen. "Eene gemakkelijke overwinning, na vele zwaar bevochten zeges."[37]

Puck Adler bleef echter actief in de sport en de fietsenbranche. In 1894 publiceerde hij een boekje met trainingsvoorschriften, Baan en Weg getiteld. Daarnaast begaf hij zich in de fietsenhandel. Zoals gebruikelijk werkte hij korte tijd in Londen om het vak te leren, waarna hij in 1896 in Zeist de Wilhelminafabriek oprichtte, die rijwielen produceerde. In januari 1898 startte hij echter een nieuwe onderneming in Amsterdam. Dat bleek een succes. In 1911 wijzigde hij de naam van zijn fabriek in HIMA (de Handel en Industrie Maatschappij voorheen Adler), die nationaal bekend werd met zijn HIMA rijwielen. Bovendien organiseerde Adler in de jaren 1915-1917 jaarlijks de zogenaamde HIMA rondritten, een 10-daagse tocht door Nederland. In de sombere oorlogsjaren trokken deze tochten veel publiciteit, ook in de Amersfoortse kranten. Zijn kortstondige verblijf in Amersfoort was iedereen toen al lang vergeten.

Henk Wolter[38]

De Amersfoorter H.J. Wolter jr. combineerde het bohémienbestaan van de kunstenaar met zijn afkomst uit een technisch-ambachtelijke familie. Hij was de zoon van H.J. Wolter, de grondlegger van Wolter en Dros.

Hendrik Jan (Henk) Wolter jr. werd geboren te Amsterdam op 15 juli 1873. Het gezin Wolter vestigde zich in Amersfoort in 1885, waar de vader een fabriek voor verwarmingsapparaten begon. Daarnaast was hij vertegenwoordiger van de Utrechtsche Waterleiding Maatschappij in Amersfoort. Op meerdere wijzen een modern man die zijn tijd vooruit was. Als eerste in Amersfoort meldde hij zijn dochter aan bij het gymnasium, maar dat weigerde de inschrijving vanwege de vele oud-katholieke leerlingen, die zich door het vrouwelijk gezelschap zouden kunnen laten afleiden.[39]

Henk volgde van 1886 tot 1893 de HBS. Daarna wilden zijn ouders, dat hij carrière zou maken in het leger. Hij schreef zich in voor een officiersopleiding in Haarlem, maar dat beviel hem niet en na korte tijd maakte hij de overstap naar Amsterdam waar hij een kunstenaarsopleiding voltooide. Vervolgens maakte hij naam als kunstschilder, onder meer als lid van de kunstenaarskolonie van Laren.[40]

Henk Wolter werd lid van de ANWB in januari 1889 en debuteerde als wielrenner met een eerste prijs op 26 mei 1890 te Nijmegen. Hij werd bovendien derde in het kampioenschap van Nederland op de hoge bicycle over 5000 m.

36 NAC 14-8-1889. **37** Hogenkamp, 190-191, 203. **38** Hogenkamp, 679. **39** Meijer, 186. **40** M. Jager, Op reis met Hendrik Jan Wolter (1873-1952) (Amersfoort 2010)

Start van een wegwedstrijd in 1893. De tweede renner van links is Henk Wolter.
Bron: Hogenkamp, 195

Wolter was één van de laatste grote renners op de velocipède. Nog in juli en augustus 1892 won hij in Scheveningen en in Arnhem wedstrijden op deze hoge tweewielers die toen snel uit de mode raakten.

Daarnaast kwam hij ook in wegwedstrijden uit. In deze wedstrijden bereed hij meestal een laag rijwiel.

Wedstrijden

De ANWB en de lokale clubs organiseerden regelmatig wedstrijden. Deze kunnen we in drie categorieën onderscheiden: langeafstandstochten, baanwedstrijden en wegwedstrijden.

Langeafstandstochten

In de periode 1883-1888 vielen vooral de prestatietochten op, die individuele rijders ondernamen. Met de lange tocht beoogden de renners hun krachten en uithoudingsvermogen te testen en tegelijkertijd de betrouwbaarheid van hun rijwiel

aan te tonen. Het sportieve element school in de afgelegde afstand: de wielrenners probeerden steeds de grens te verleggen, een persoonlijk of een Nederlands record te vestigen. Aanvankelijk werd getracht een zo lang mogelijke afstand af te leggen, zonder een duidelijke tijdslimiet. Een van de eerste waaghalzen was Jacob Ankersmit uit Amersfoort die in 1884 een afstand van 160 km aflegde in tien uur en vijf minuten. De snelheid van zestien km per uur gold in die dagen als een mooi gemiddelde.[41] Tot zijn vele navolgers behoorde Wicher Meursing. Hij reed op 27 september 1885 243 km van Amersfoort, via Utrecht naar Nijmegen en vervolgens naar Zutphen, Deventer, Apeldoorn en Ede terug naar Amersfoort. Over de afstand had hij veertien uur en dertig minuten nodig.

Nadat in november 1885 Pim Kiderlen naar verluid bijna 350 kilometer had afgelegd, werd het gebruikelijk om een tijdslimiet aan te houden, namelijk 24 uur. Binnen die tijd moest de renner een zo lang mogelijke afstand afleggen. Zo legde J.W. Holst uit Amsterdam op 4 en 5 augustus 1886 een afstand af van 347 km (twee maal de ronde: Amersfoort-Apeldoorn-Zutphen-Arnhem-Ede-Amersfoort). Joh. H. Faber uit Haarlem verbeterde op 14 juni 1887 die afstand door binnen 24 uur 406 km af te leggen. Hij vertrok van Haarlem en reed naar Utrecht, Amersfoort, Ede, Wijk bij Duurstede, Nijmegen en Roermond.

Voor de meeste renners was een dergelijke prestatie niet weggelegd. Om de 'mindere goden' aan te moedigen loofden de ANWB en de diverse wielerclubs een prijsje uit aan ieder die een dergelijke prestatietocht ondernam. De meeste clubs – waaronder de Amersfoortse velocipèdeclub De Postduif – loofden een medaille uit voor elk clublid dat binnen 24 uur (inclusief rusttijden), een afstand van 200 km aflegde. Minstens drie leden van De Postduif namen de uitdaging aan. Als eerste ging D.H.G. Kleber op weg, in juni 1887. Hij vertrok om kwart over twee 's nachts en deed vanaf Amersfoort achtereenvolgens Hilversum, Utrecht, Zeist, Woudenberg, Renswoude, Barneveld, Voorthuizen, Apeldoorn, Zutphen en Deventer aan, en keerde naar Amersfoort terug via Zutphen en Apeldoorn. De afstand van ongeveer 200 km legde hij af in achttien uur en vijf minuten (incl. vier uur en acht minuten rusttijd). Zoals gebruikelijk eindigde het krantenverslag van de tocht met een reclameboodschap: "De heer Kleber, die nog geen 9 maanden het wielrijden heeft beoefend, deed de reis op een bicycle, door den heer G. van Ede te Amersfoort, agent van den heer H. Burgers te Deventer, geleverd."[42] Een maand later ondernam Rolandus Hagedoorn een tocht van meer dan 250 km, ruim een jaar later gevolgd door Puck Adler.

Met dergelijke afstanden was de grens ongeveer bereikt. Op een velocipède was een tocht van meer dan 200 kilometer bijna ondoenlijk; daarvoor waren de rijwielen te zwaar, de massief rubberen banden te schokkerig, de wegen te slecht en de conditie van de renners te beperkt. De berichten over de langste afstanden (zoals de voornoemde tochten van Faber, Holst en Kiderlen) moet men meer dan waarschijnlijk met een korrel zout nemen.[43] Het verschijnsel van deze langeafstandstochten bloedde dan ook na enkele jaren dood. De socioloog Maso vergeleek deze

41 Hogenkamp, 55. Ankersmit was kostleerling; hij woonde in bij de directeur van de HBS en bij de leraar Kollewijn. **42** AC 16-6-1887. **43** Maso, 18. Pim Kiderlen had weliswaar een afstandsmeter op zijn fiets bevestigd, maar de betrouwbaarheid van dat apparaat is twijfelachtig. De afstand Rotterdam-Leeuwarden (via Zwolle) bedraagt ongeveer 240 kilometer. Pim zou dan 100 kilometer hebben omgereden. Bovendien levert de afstand van 350 km een gemiddelde snelheid op van 21 km per uur, een onwaarschijnlijk hoog getal voor zo'n afstand in zulke moeilijke condities. Wanneer we uitgaan van 240 km komen we uit op een gemiddelde snelheid van ruim 14 km.

Start van een baanwedstrijd op het Vrijthof in Maastricht, 26 augustus 1888. De derde renner van links op de eerste rij (op de lage safety) is Wicher Meursing, die het voordeel van zijn lage fiets benutte en de wedstrijd won.
Bron: Hogenkamp, 116

tochten met het alpinisme: de eerste maal dat een top bereikt werd, wekte sensatie, de tweede maal trok alleen nog de aandacht van een select publiek en de volgende beklimmingen waren 'business as usual'. Na 1890 bereikten dergelijke tochten dan ook zelden nog de krantenkolommen.

Baanwedstrijden

In de tweede helft van de jaren 1880 wonnen de baanwedstrijden snel aan populariteit. Baanwielrennen bood twee belangrijke voordelen. Allereerst konden de toeschouwers het wedstrijdverloop van het begin tot het einde volgen. Daarnaast kon het wedstrijdterrein worden afgezet, zodat de organisatie plaatsgeld van het publiek kon vragen en zodoende bij voldoende belangstelling uit de kosten kwam.[44]

De ANWB organiseerde aanvankelijk wedstrijden op provisorische banen: een stuk stadspark of een plein, afgebakend met linten. De eerste geboekstaafde wedstrijd van de ANWB was in het Haagse Bos in 1885. De wedstrijd – met onder andere het onderdeel 50 meter langzaam rijden – trok liefst 3000 toeschouwers. Na dit succes volgden de andere grote steden: op het Museumplein in Amsterdam, op het Vrijthof in Maastricht en

44 Maso, 16-18.

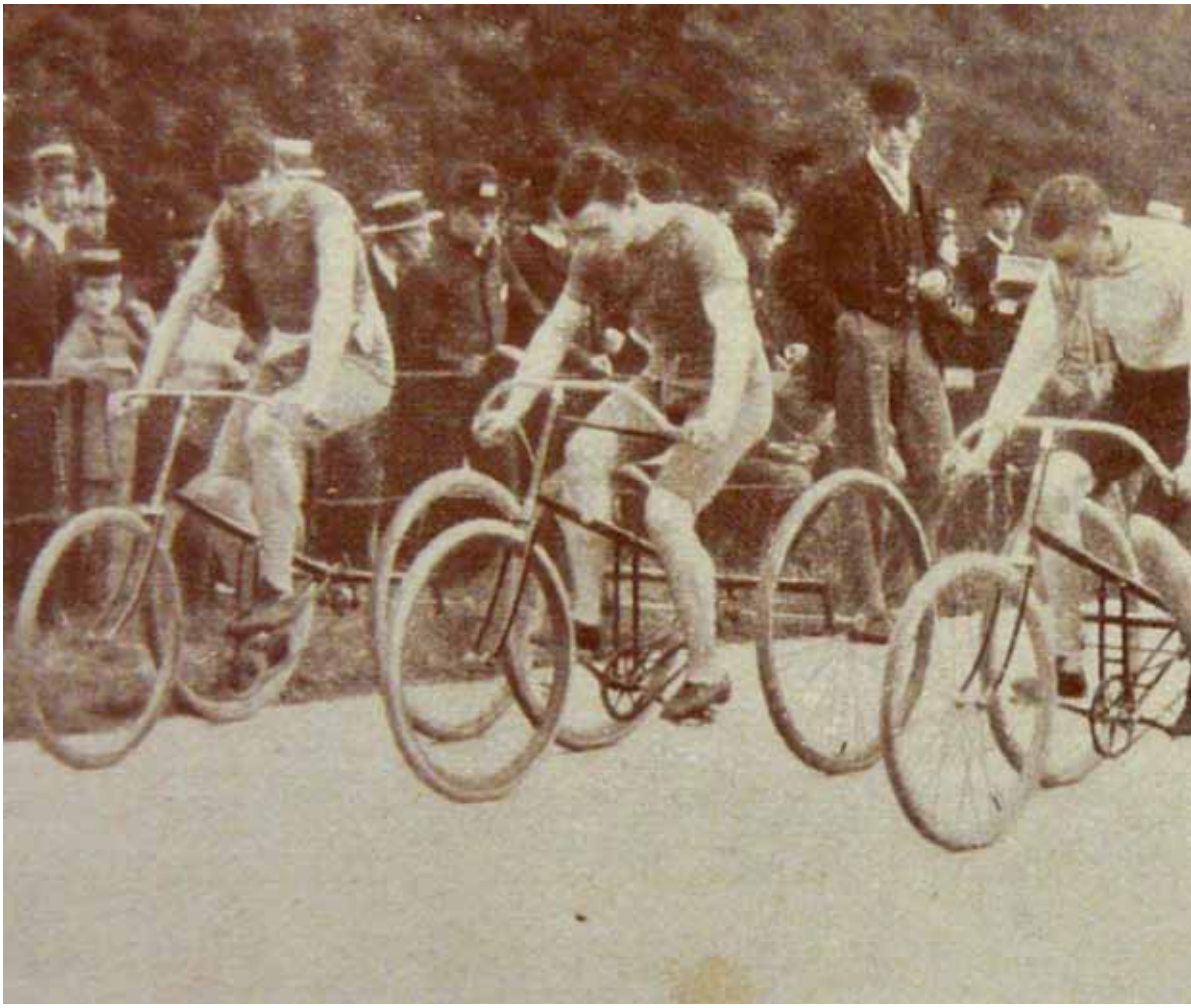
op de Wedren in Nijmegen. Reeds na enkele jaren trokken de wedstrijden genoeg publiek om een vaste baan te openen, de eerste in Scheveningen (1888), vervolgens onder meer in Arnhem (1891) en Utrecht (1895). Op deze banen reed men nog op een natuurlijke ondergrond. De eerste houten baan van het land werd in Amsterdam in 1895 geopend. Dankzij de houten constructie was het mogelijk om de bochten een hellend beloop te geven, waardoor de renners aan snelheid wonnen. Het was wel een omvangrijke investering: de kosten bedroegen ƒ10.000.

In Eemland beschikte Baarn korte tijd over een wielerbaan. Hier was al op 1 mei 1884 een Velocipède Club (BVC) opgericht, waarvan Wicher Meursing een prominent lid was. Op 23 mei 1897 werd de wielerbaan geopend. Deze lag in het Wilhelminapark, de villawijk ten noordwesten van het station. Bij de opening was de krant nog heel optimistisch. "Wanneer men bedenkt, dat de wielersport misschien in geen enkele streek van ons vaderland meer beoefenaars telt dan in Gooi en Eemland, dat deze baan gelegen is in het midden en schoonste gedeelte van Nederland en zo gemakkelijk te bereiken is, dan gelooven wij de Baarnsche Wielerbaan een schoone toekomst tegemoet gaat."[45] Het liep heel anders. De baan is slechts enkele jaren in gebruik geweest; al in 1902 werd de baan afgebroken en overgebracht naar Breda.

De eerste jaren racete men nog met velocipèdes, maar deze rijwielen leverden de nodige problemen op tijdens de wedstrijden. De velocipèdes konden niet fatsoenlijk in een peloton rijden, het gevaar voor valpartijen was daarvoor te groot. De hoge rijwielen met hun gammele constructie, de verkeerde evenwichtsverdeling en de grote windvang waren allesbehalve stabiel. Wie van zijn 'hoge' viel, kon niet alleen een lelijke smak maken, maar bovendien de mederenners in zijn val meesleuren. Er werd daarom in kleine groepjes (hooguit vijf of zes man) gestreden.

Er was nog geen uniforme standaard voor de wedstrijden; de onderdelen werden aangepast aan de beschikbare rijwielen en de renners die opdaagden. Bij weinig aanmeldingen kon het voorkomen dat er heel verschillende (hoge en lage) fietsen in de baan kwamen, of renners van heel divers statuur. Deze ongelijkheid werd opgelost met behulp van voorgiften (handicaps): de renner die in het nadeel was, kreeg bij de start een aantal meters voorsprong. Als er daarentegen veel aanmeldingen waren, werd dat opgelost door allerlei nieuwe klassen en wedstrijden in te voeren.

45 NAC 19-5-1897.



Start van een wedstrijd om het kampioenschap van het vasteland voor driewielers in Arnhem (1891). De tweede renner van rechts is Puck Adler, die in deze wedstrijd tweede werd. In 1892 en 1893 won hij deze wedstrijd.
Bron: Hogenkamp, 165

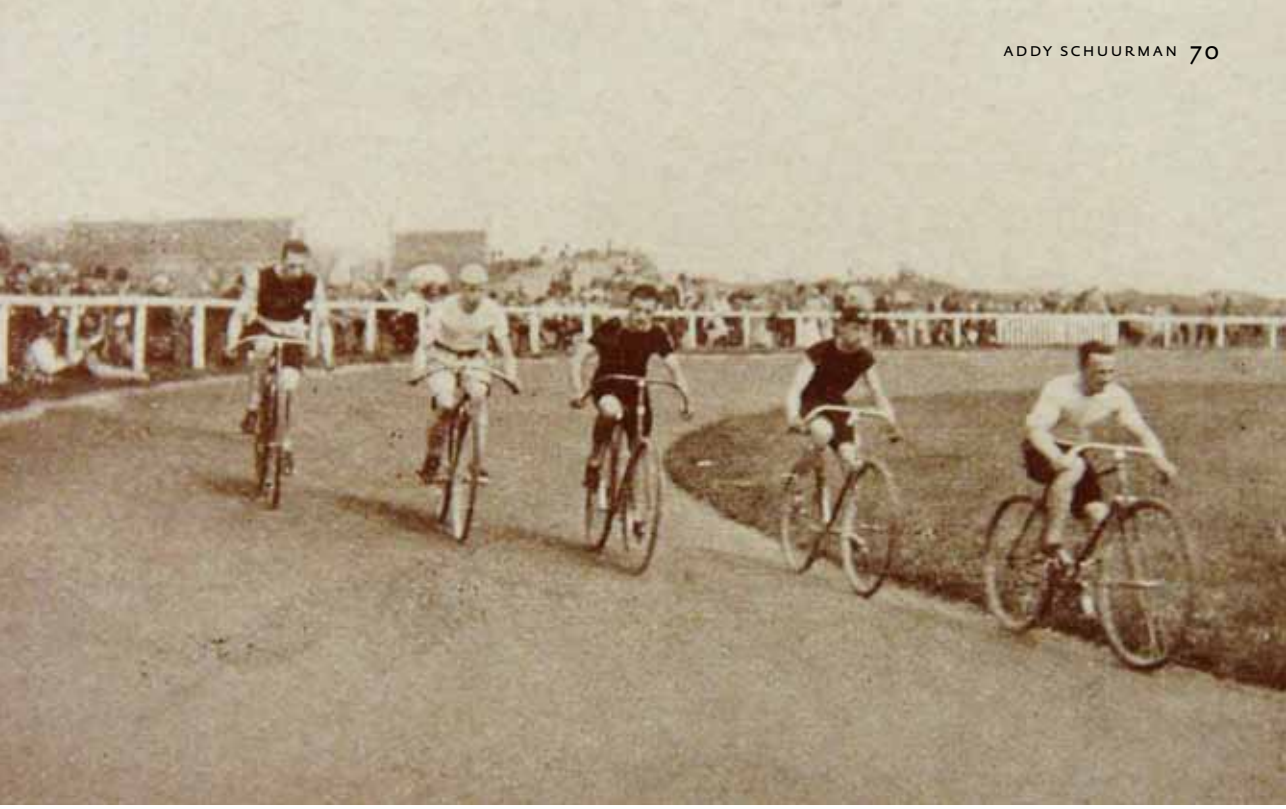
In de grote wedstrijden onderscheidde men onderdelen voor hoge en lage fietsen, voor tandems en driewielers. Voor fietsen met één, twee of zelfs meer personen. Verder kon men naar believen de afstand variëren, meestal ergens tussen de halve mijl en de 25 kilometer. En er waren niet alleen wedstrijden voor de snelste renner, maar ook wedstrijden langzaam rijden.

Van tactiek hadden de wielerpioniers nog niet veel begrepen, hoewel men snel leerde. De wedstrijd was een gevecht van man tegen man. Men kende de eigen kracht onvoldoende en overschatting (of onvoldoende eten en drinken) leidden dikwijls tot zware inzinkingen en opgaves. Een voorbeeld van een verslag van een wedstrijd over 10 km (25 ronden) in Amsterdam op 30 juni 1888, waarbij Rolandus Hagedoorn een tweede plaats behaalde (let ook op de onbeholpen, warrige stijl van het verslag): "Huysser neemt de leiding op zich, gevolgd door Nibbrig, Van Pallandt en Hagedoorn. Zij blijven elkaar goed bij, nu wat korter dan wat langer afstanden. Nibbrig wint echter op Huysser, maar wordt door dezen bijgehouden. De afstand is zeer gering, als Huysser weer op

Nibbrig wint, Pallandt en Hagedoorn blijven bij elkaar. Nibbrig wint bij den 5n rondte weer op zijn tegenstander om dat voordeel spoedig weer te verliezen. Zij blijven echter in elkaars onmiddellijke nabijheid. Nibbrig is bij de voorlaatste rondte weer voor en zoo wisselt het herhaaldelijk af. Bij de 13e rondte geeft Huysser het op, terwijl Nibbrig de twee achterblijvers inhaalt, dus hun meer dan een halve baan vòòr is. De omstandigheden waren Huysser in zooverre ongunstig, omdat hij een hoog wiel bereed en dus veel meer van den wind had te lijden dan Nibbrig die een 'veiligheids' bereed. 'Nib' hield intusschen mooi vol en haalde Van Pallandt voor den 2den keer in, zoodat Nibbrig dan 1sten prijs won in 19 min. 13 sec. en dus drie medailles won en het record voor Nederland maakte. Hagedoorn verwierf den tweeden prijs in 20 min 33 1/5 en Van Palland den derden in 21 min. 17 3/5 seconden."[46]

In diezelfde tijd waren er echter ook al wedstrijden met een bijna modern verloop: een rusti-

46 AC 2-7-1888.



Puck Adler aan kop tijdens een baanwedstrijd in Scheveningen, 28 mei 1892. Hij zou als derde eindigen.
Bron: Hogenkamp, 176

ge aanloop, maar volop strijd in de laatste ronden, die tenslotte werd beslist in de eindsprint. Johan Huysser uit Bloemendaal, die zich eerder dat jaar zo had uitgeput, pakte het nu slimmer aan. Rolandus Hagedoorn legde het in de sprint tegen hem af. "De strijd was in de eerste 20 ronden vrij kalm. Men trachtte blijkbaar elkaar niet te vermoeien en 't peloton bleef langen tijd bijeen, doch telkens schoot Huysser vooruit, om 't eerst den post te passeeren, 't welk hem 17 maal gelukte en waardoor hem de uitgeloofde gouden medaille ten deel viel. Bij de 18e ronde gaf J.V.E.S. van Gouda het op, en nu kwam Hagedoorn telkens aan Huijsser vooruit, zelfs tot op de laatste ronde, doch toen nam Huijsser een aanloop en won met kleinen voorsprong."[47]

Wegwedstrijden

Voor zover bekend was de allereerste wegwedstrijd die Amersfoort aandeed de wedstrijd Amsterdam-Arnhem op 20 september 1885, georganiseerd door de Amsterdamsche Velocipède Club. De ANWB organiseerde in juni 1886 zijn eerste drie wegwedstrijden: een voor driewielers, een voor tandems en een voor tweewielers. De deelnemers legden 100 km af van Amersfoort, via Ede, Arnhem en Zutphen naar Apeldoorn. De eerste wedstrijden leken nog weinig op het huidige wegwielrennen; zij benaderden het meest nog de individuele tijdrit. Het aantal deelnemers was gering, dikwijls niet meer dan vijf tot tien renners. Omdat er nog met velocipèdes gereden werd, kon men vanwege het gevaar voor valpartijen, geen

47 AC 10-9-1888. De wedstrijd vond plaats in Scheveningen over 10 km (25 ronden)

Fietslesbaan achter het molenhuis van Nefkens aan de Leusderweg 136, ca. 1895–1905. Op de voorgrond een tandem voor drie. In de tijd dat er nog geen motoren waren, werden dit soort rijwielen gebruikt als gangmakers ('levende gangmaking'). Na de introductie van de motorfiets verdween deze vorm van gangmaking.
Bron: AE.

groep tegelijk van start laten gaan. Men vertrok dus één voor één, waarbij de volgorde bepaald werd door de verschillen in rijwielen en statuur van de renners. Dit alles leverde voor de toeschouwers geen echt spannende strijd op: de winnaar was niet degene die het eerst over de finish kwam, maar die het snelst het parcours had gereden, met verrekening van de eventuele voorgiften.

Pas na 1890 ontstonden de wegwedstrijden zoals we nu kennen. Doorslaggevend was de introductie van de lage fiets, de safety. Met deze fiets kon men wel in een groep (peloton) starten waardoor de strijd tussen de renners zichtbaar werd en er een echte wedstrijd om de koppositie ontstond. Toch moet men zich geen grote voorstelling maken van die eerste pelotons; tot circa 1895 telden zij meestal hooguit tien man. Daarna begon het peloton te groeien. Bij de wedstrijd Amsterdam-Arnhem in 1894 schreven zich bijvoorbeeld 33 rijders in (waarvan er slechts twintig kwamen opdagen); in 1895 melden zich voor Rotterdam-Utrecht 70 rijders aan en gingen bij de wedstrijd Amsterdam-Amersfoort 23 renners van start.

De tactiek van de renners werd aangepast aan de ontwikkeling van het peloton. De wielrenners kregen al snel in de gaten, dat het slim was om rustig in het peloton af te wachten en te proberen de wedstrijd in de eindsprint te winnen. Maar er waren nog geen ploegen met een vaste rolverdeling en dus ook geen knechten om de kopmannen uit de wind te houden; iedereen reed voor zijn eigen kansen. Wanneer niemand zich wilden opofferen om aan kop te rijden, ontstonden soms hoogoplopende discussies. Om dit soort toestanden te vermijden werden daarom bij grote wedstrijden gangmakers (pace-makers) ingehuurd, die het pelotonnetje op sleeptouw namen.

Dankzij de safeties – sneller en comfortabeler dan de oude velocipèdes – kon het peloton makkelijk een lange afstand afleggen en dat leidde tot jaarlijks terugkerende wedstrijden. In het buitenland groeiden deze wedstrijden uit tot de huidige klassiekers, zoals Bordeaux-Parijs (1891), Luik-Bastenaken-Luik (1892) en Parijs-Roubaix (1896). In Nederland verschenen wegwedstrijden als Maastricht-Nijmegen vice versa, Rotterdam-Utrecht v.v. en Amsterdam-Arnhem op de wielerkalender. Deze wedstrijden trokken rond 1895 ook veel buitenlandse deelnemers: Belgen, Duitsers, Engelsen, tot zelfs Russen aan toe. Het Nederlandse wegwielrennen leek voorbestemd deel uit te gaan maken van het internationale wielercircus. Tot de ANWB de wielersport afzwoor (1898) en de Nederlandse overheid wegwedstrijden verbood (1905). Daarmee werd de Nederlandse wielersport op de weg in zijn ontwikkeling geknakt.

Amersfoort was in die jaren een belangrijk centrum van wegwedstrijden. De stad vormde een knooppunt van goede wegen; met name de wegen naar Apeldoorn en Ede werden druk bereden door de sportieve rijders. Op beide wegen vonden regelmatig wedstrijden plaats. In 1890 waren bijvoorbeeld van de acht Nederlandse records op de weg er drie gevestigd bij Amersfoort.

Belangrijk was vooral de even zuidelijk van de stad gelegen straatweg Amersfoort-Ede, "die, wat omgeving en hoedanigheid betreft, tot de fraaiste van ons land gerekend kunnen worden." [48] Deze weg was beter geschikt voor wedstrijden dan veel andere wegen in Nederland.[49] De weg was heel breed, bij vrijwel elke weersgesteldheid goed berijdbaar en had lange rechte stukken. Toeschouwers en deelnemers hadden hierdoor een goed overzicht. Bovendien waren er weinig afslagen, zodat de renners nauwelijks verkeerd konden rijden en makkelijk gecontroleerd konden worden. Tenslotte speelde ook een rol, dat de betrokken gemeentebesturen de renners geen strobreed in de weg legden. Op andere wegen ondervond men soms tegenwerking van de plaatselijke autoriteiten, die via gemeentelijke politieverordeningen het houden van wielerwedstrijden ontmoedigden.

De 'klassieker' Amsterdam-Arnhem voerde de renners over het wegdeel. Ook de diverse wielerverenigingen reden er wegwedstrijden en clubkampioenschappen, niet alleen de Amersfoortse maar ook wielerclubs van elders. Eind jaren 1880 en in de jaren 1890 bijvoorbeeld was de straatweg Amersfoort-Ede regelmatig het toneel van de strijd om de A.V.C. Beker, een wisselbeker van de Amsterdamsche Velocipède Club. De weg voldeed zo goed dat vanaf 1891 jaarlijks tussen Amersfoort en Ede het Nederlands kampioenschap op de weg werd gehouden (heen en terug gaf een afstand van 50 km). Vanaf 1894 werd op dit wegdeel ook het Nederlands clubkampioenschap gereden in de vorm van een ploegentijdrit.

48 De Kampioen april 1888, 104. De weg liep ongeveer over het huidige tracé van de N 226 en de N 224 en voerde langs Leusden-Zuid naar Woudenberg, Scherpenzeel, Renswoude en De Klomp vooraleer in Ede te eindigen.

49 NAC 24-8-1892. Volgens de krant (AC 13-5-1896) was bijvoorbeeld Amersfoort-Amsterdam heel slecht bereidbaar. Tijdens een wedstrijd op deze weg, verloor de koploper de wedstrijd door een lekke band.

Amersfoortse renners wisten het thuisvoordeel niet te benutten. Terwijl Rolandus Hagedoorn en Puck Adler op de baan streden om de prijzen, bleek men op de weg aanzienlijk minder succesvol. Alleen Puck Adler wist in 1891 een zilveren medaille te veroveren bij de titelstrijd op de driewieler en Meursing tikte in datzelfde jaar met een vijfde plaats zijn neus tegen het vensterraam. De andere renners die begin jaren 1890 aantraden (zoals Wolter en Eijsink) finishten anoniem in het peloton. Na 1895 ging geen enkele renner uit de keistad meer van start. Zelfs bij het clubkampioenschap waren de Amersfoortse clubs aandachtig toeschouwer, maar nooit deelnemer.

W.H. Meursing jr.[50]

Wicher Hooite Meursing jr. werd geboren in Amsterdam op 10 maart 1866. Het gezin woonde begin jaren 1880 in Baarn, waar Meursing senior reder was. In de winter van 1884/85 kocht hij de oude zakkenfabriek van Bonnike aan het Smalle Pad in Amersfoort en begon er in januari 1885 zijn broodfabriek. Zijn zoon draaide spoedig volop mee in het bedrijf.[51]

Wicher was al vroeg (in ieder geval in mei 1884) lid van de ANWB. Hij vervulde diverse functies binnen de organisatie. Zo was hij bondsconsul van de ANWB voor Baarn en voor Amersfoort; bij wedstrijden trad hij op als jurylid of tijdwaarnemer.

Van 1887 tot 1892 nam hij zelf deel aan wielerwedstrijden. Hij was lid en captain (aanvoerder of kopman) van de Baarnse Velocipède Club, ook wel

De start van een wedstrijd op safeties in Amsterdam 1885/86. Uiterst rechts W.H. Meursing jr.
Bron: Hogenkamp, 72

50 Hogenkamp, 621. **51** Volgens de ledenadministratie van ANWB woonde hij er sinds eind 1885 (De Kampioen december 1885, 3). Volgens de bevolkingsregisters kwam junior pas eind jaren 1890 in Amersfoort wonen.

August Eijsink te Sittard, 1892. Foto genomen ter gelegenheid van een recordpoging over 100 km door Carel Koning uit Rotterdam (de renner in het midden die op zijn stang zit). Daarbij maakte hij gebruik van een groep gangmakers, die hem uit de wind hield. August Eijsink (vierde van rechts) was één van hen.
Bron: AE. Zie ook: Hogenkamp, 185.

aangeduid als de Humber Bicycle-Club (HBC)[52] en sinds 1891 bij de Amsterdamsche Velocipède Club. Hij is dus nooit lid geweest van een Amersfoortse club.

Meursing stond bekend als zwaar gebouwd. Zoals in die tijd gebruikelijk kwam hij op meerdere fietsen uit; zowel op een safety, als driewieler en tandem leverde hij mooie prestaties, voornamelijk op de baan. Op zijn safety won hij in 1887-1888 baanwedstrijden in Amsterdam, Scheveningen en Maastricht. Nadien behaalde hij zijn voornaamste overwinningen op de driewieler. Bovendien werd hij op die fiets in 1892 derde op het Nederlands baankampioenschap. Dat jaar stonden dus twee Amersfoorters op het podium van dit onderdeel: Puck Adler en Wicher Meursing.

Ten slotte reed hij ook op de tandem. In 1890 werd hij derde op het NK tandem-driewieler op de weg over 50 km. Hij vormde toen een koppel met Ferdinand Hart Nibbrig, de schilder uit Baarn.

August Eijsink[53]

August Eijsink werd geboren op 21 november 1873 te Utrecht. Hij was lid van diverse wielerclubs in Amersfoort, zoals de Zwaluw (1888) en UDI (1895-96). Met een wielerloopbaan van zeker acht jaar, behoorde hij tot de absolute volhouders van zijn tijd: de meesten hielden het na drie tot vijf jaar wel voor gezien. Bovendien viel hij op doordat hij al in 1888 een safety bezat, toen bijna iedereen nog een hoge velocipède bereed; ongetwijfeld was hij daarmee één van de allereerste in Amersfoort.

Hoewel zijn loopbaan dus een relatief lange tijdspanne omvatte, kwam hij slechts kort, tussen 1889 en 1893 in nationale wedstrijden uit. Hij reed op de baan enkele prima uitslagen. Zo werd hij bij het Nederlands kampioenschap in 1892 derde op het onderdeel 5000 m op de hoge tweewieler. Maar hij viel vooral op met goede resultaten op de weg. Hij won ongeveer 25 eerste prijzen, hoofdzakelijk in provinciale wedstrijden. Zijn meest aansprekende resultaat boekte hij op 10 september 1893, toen Eijsink van start ging in de eerste editie van de internationale wegwedstrijd Maastricht-Nijmegen v.v. Met een afstand van 265 km was dat de grootste wielerwedstrijd tot dan in Nederland gehouden. Hij bleek een echte doorzetter. Ondanks een zware val die hem op achterstand zette, wist hij als vierde te eindigen, een kwartier na de winnaar.

52 Humber was een bekend Engels fietsmerk.
53 Hogenkamp, 575. **54** NAC 16-9-1896. **55** Maurer, 7, Van der Vinne, 31. Overal in West-Europa schakelden fietsfabrikanten over op de productie van motoren en auto's. Gelijktijdig maakte ook de wielersport een teruggang mee in de belangstelling (Maso, 29-30) .

Conclusie

De geschiedenis van de wielersport in Amersfoort en omstreken is vanuit een specifieke benadering bekeken, waarbij sociale en economische belangen centraal stonden. De wielersport is in deze visie ontstaan vanuit de behoefte van fietsenfabrikanten en handelaren om reclame te maken voor het rijwiel.

In de periode 1885-1895 vond een revolutie plaats in de ontwikkeling van de fiets. De fiets werd steeds beter en goedkoper. Hierdoor groeide de markt voor het rijwiel. Fietsfabrikanten en handelaren merkten dat sportprestaties propagandistische waarde hadden: na een wielerwedstrijd stegen de verkopen. Niet alleen van fietsen, maar ook van kranten. Met als gevolg dat fabrikanten en kranten de handen ineensloegen en wedstrijden gingen organiseren.

In Amersfoort waren er diverse fabrikanten en handelaren bereid advertentieruimte te kopen in de lokale pers om hiermee de fietsenverkoop te stimuleren. De fabrikant Eijsink profileerde zich bovendien dankzij het optreden van zijn zoons – in de eerste plaats August Eijsink – die verdienstelijke wielrenners bleken.

De lokale pers daarentegen toonde een afwachtende houding. Lokale kranten gaven een beknopt en zwaarwichtig sportverslag; het aantrekkelijke van de sport – het competitie-element – kwam niet tot uitdrukking in een spannend wedstrijdverslag. Bovendien zagen de krantenredacties geen brood in de organisatie van wedstrijden. Zij beperkten zich tot hun core-business en dat was de krant volschrijven. Het nieuws kwam hen bijna vanzelf aanwaaien; waarom dan moeite doen om zelf nieuws te maken? Daarbij moesten zij ook rekening houden met mensen die minder sportminded waren en klaagden over de vele wielerberichten. "Of is het bespreken der buiten- of binnenlandsche politieke toestand, der sociale of handelsbelangen, der gebeurtenissen van den dag niet oneindig belangrijker, dan de kwestie of mijnheer W. of wel mijnheer E. een halve wiellengte voor was?"[54]

Ook de horeca bleek weinig initiatiefrijk. Lokale restaurants en uitspanningen profiteerden van de wielerwedstrijden; de renners en de toeschouwers zorgden voor een onmiskenbare omzetverhoging. Maar voor zover bekend organiseerde of sponsorde geen enkele horeca-exploitant een wielerwedstrijd, zoals in het noorden van het land wel gebruikelijk was.

De sport bleef daardoor een amateuristisch gebeuren, maar desondanks ontwikkelde het wielrennen zich in Amersfoort razendsnel. Vanaf het midden van de jaren '80 werden lokale clubs opgericht, die meeliften op de voorbeelden die de landelijke organisatie (de ANWB) hen bood. De eerste wielerfanaten bestonden uit twee groepen: 'techneuten' enerzijds en leerlingen van de HBS en het gymnasium anderzijds. Enkelen van hen wisten zelfs een plaatsje te veroveren op de nationale podia.

Na 1895 verdwenen echter beide groepen uit de sport. Hiervoor zijn diverse verklaringen mogelijk. De techneuten, zoals Eysink en Nefkens, verlegden de aandacht naar nieuwe snelheidsduivels en wonderen der techniek: de motor en de auto.[55] Ook de scholieren richten zich vermoedelijk op andere sporten, bijvoorbeeld het voetbal. Mogelijk verloren zij de belangstelling voor het fietsen door de fietsrage van de jaren 1890; zij konden zich hierdoor niet langer onderscheiden. De vertegenwoordigers van de middengroepen die beroepsmatig hun brood verdienden met de fiets ('boodschappenjongens') verdrongen hen van de eerste plaats.

Daarnaast zijn er mogelijk bredere maatschappelijke aspecten van belang geweest. Had de teruggang van de leerling-wielrenners te maken met veranderingen in de leerlingenpopulatie aan de HBS (bijvoorbeeld een daling van het aantal kostleerlingen)? De opkomst van de boodschappenjongens viel mogelijk niet alleen samen met het verschijnen van goedkope fietsen, maar ook met fundamentele veranderingen in het winkelbedrijf. Onderwerpen voor nieuw onderzoek?