

Inhoud

1. Een heidensch vermaak 9
1905-1939
2. Ten volle gesteund door de Duitse autoriteiten 47
1939-1945
3. Alsof er niets gebeurd was 69
1945-1948
4. De lulletjes van het peloton 91
1948-1951
5. Wim le magnifique 144
1951
6. Dronken van vreugde 174
1952
7. De sympathiekste renners van de Tour 208
1953
8. Als een aangeschoten eend 254
1954
9. Biefstukken, eieren en melk 295
1955

10. Tot verbazing van vriend en vijand 336
1956

11. De onaangenaamste verrassing van het jaar 381
1957-1961

Geraadpleegde literatuur 435

Register 438

Hoofdstuk 1

Een heidensch vermaak

1905-1939

H - O - L - L - A - N - D, Holland Spreekt Een Woordje Mee. Het was een yell die tijdens de Olympische Spelen van 1928 in Amsterdam ontstond en in de jaren daarna steeds vaker bij internationale sportontmoetingen werd gescandeerd. Het klinkt heel wat nederiger dan het triomfantelijke ‘we are the champions’ van later jaren, maar de strijdkreet was populair omdat deze overeenkwam met de houding die de meeste Nederlanders innamen. Er waren maar weinigen die geloofden dat hun kleine land met zevenenhalf miljoen inwoners nummer één kon zijn. Het was mooi als het tussen de grootmachten niet onopgemerkt bleef en prachtig als het deze af en toe de loef kon afsteken. Sport was daarbij een uitgelezen terrein, omdat triomfen daar veel makkelijker te signaleren waren dan successen op economisch, artistiek, muzikaal of literair gebied. Het was ook een bron van trots dat Nederlanders bijna op elk sportief terrein uitblonken. Tijdens de Olympische Spelen werden met zwemmen, boksen, paardrijden, gymnastiek, roeien, zeilen en wielrennen gouden medailles veroverd. Het nationale voetbalelftal behaalde in de jaren dertig zoveel overwinningen dat journalisten zich bezorgd afvroegen of het niet boven zijn stand leefde. Eigenlijk was er maar één groot sportevenement in Europa waar Nederland zich niet liet horen: de Tour de France.

Nederlands afwezigheid werd in het begin van de twintigste eeuw maar door weinigen als een gemis beschouwd. In de eerste jaren van de ‘Rondrit door Frankrijk’, zoals de Tour meestal genoemd werd, wijdde de pers hoogstens enkele regels aan de uitslagen. De schaarse liefhebbers die er iets meer van wilden weten, waren op Franse of Belgische bladen aangewezen. Pas in de jaren twintig werd er in de Nederlandse

pers van tijd tot tijd wat meer aandacht aan besteed. Er was geen sprake van dat een van de kranten een journalist naar Frankrijk zou sturen, maar af en toe gaf een Parijse correspondent een kort resumé van een verslag in *L'Auto*, het blad dat de Tour organiseerde, of schreef een artikel over de wijze waarop het vertrek of de aankomst in de Franse hoofdstad werd beleefd. Ook werd er incidenteel een beeld geschetst van de verschrikkingen die de 'dwangarbeiders van de weg' moesten ondergaan, waarbij het gebruikelijk was om zich af te vragen of dat nog wel een sport was.

Gezien de geringe aandacht van de pers was het niet moeilijk om te aanvaarden dat Nederland in de Tour ontbrak. Omdat het in tegenstelling tot België, Frankrijk of Italië niet over een wielercultuur beschikte, kon niemand verwachten dat het renners voortbracht die in staat waren een dergelijke zware ronde uit te rijden. Dit was het onvermijdelijke gevolg van de uit 1905 daterende Rijwiel- en Motorwet waarbij wegraces voor wielrijders verboden waren. Wanneer een paar jongens op 'race-rijwielen' om het hardst reden en daar een prijs aan verbonden, moesten ze voor vijf dagen de cel in (al konden ze deze straf voor evenveel gulden afkopen). Het stond de ministers van Waterstaat vrij om uitzonderingen te maken, maar dat gebeurde vrijwel nooit. Elke lankmoedigheid stuitte op het verzet van streng christelijke partijen, die sport, en vooral beroepssport, zagen als 'heidensch vermaak', 'verwildering', 'verwording', 'duivelsche zonde' en 'verderf van ons volk'.

Om in 1913 een wegkampioenschap te organiseren zag de Nederlandsche Wielren Bond zich zelfs gedwongen naar de zuiderburen uit te wijken. De acht beroepsrenners en de 49 onafhankelijken, amateurs en nieuwelingen werden hartelijk ontvangen en er werden vele toosten op de 'Belgisch-Hollandsche Entente' uitgebracht. Duizenden Vlamingen waren uitgelopen om de kandidaten voor het Kampioenschap der Ballingen in hun rit over de kasseien rond Antwerpen met enthousiasme toe te juichen. Een jaar later hoopte de N W B dat de nieuwe minister van Waterstaat, de liberaal Cornelis Lely, bekend van de Zuiderzeewerken, een toeschietelijker houding zou innemen, maar tevergeefs. Ditmaal reden de renners van Brussel naar Gent en terug. De besten waren Chris Kalkman en Piet van de Wiel, die hand in hand over de eindstreep gingen, een finish die meer bij de Elfstedentocht hoorde dan bij een na-

tionaal kampioenschap wielrennen. Op verzoek van de organisatoren reed het tweetal nog een paar rondes om toch een winnaar te kunnen uitroepen. Het werd Kalkman, die niet alleen de kampioenstrui, maar ook 25 gulden en een door de Belgische gastheren uitgelopen wisselbeker ontving.

Het regeringsbeleid vormde een ernstig beletsel voor de ontwikkeling van een rennersveld dat in staat was om zich met buitenlandse coureurs te meten. De spaarzame wedstrijden die werden toegestaan, zoals de vierdaagse Rondes van Nederland voor amateurs die in 1909 en 1910 werden verreden, veranderden daar weinig aan. Het vertrouwen in de capaciteiten van de deelnemers was zo gering dat de organisatoren besloten de etappes met 20 à 30 minuten lange rustpauzes te onderbreken. Het was niet genoeg, want in 1910 besloten de deelnemers halverwege de rit van Maastricht naar Groningen verder de trein te nemen. Het was koud, het regende en erger nog, de renners hadden flinke wind tegen. De pers kon de renners geen ongelijk geven en betreurde alleen dat ze de wedstrijddirecteur niet hadden ingelicht. Dit had kunnen voorkomen dat de toeschouwers aan de eindstreep twee uur lang hadden staan wachten. De dag daarop verschenen de coureurs gewoon aan de start om naar Amsterdam te rijden. Deze keer met de wind in de rug.

De twee Rondes van Nederland kregen pas in 1927 een vervolg, en alleen omdat een wegwedstrijd moest worden gereden tijdens de Olympische Spelen die een jaar later in Amsterdam zouden worden gehouden. Voor andere races waren organisatoren onderworpen aan de lui-men van de minister. De enige manier om daaraan te ontkomen was de wet te omzeilen. Zo werd het gebruikelijk om races achter het masker van 'betrouwbaarheidsritten' schuil te laten gaan. Dit gebeurde met de Nederlandse kampioenschappen toen het van 1915 tot 1918 onmogelijk werd om naar het door de Duitsers bezette België uit te wijken. Het was ook de benaming van Hollands 'eerste internationale wegwedstrijd', een rit van Den Haag naar Brussel die vanaf 1923 jaarlijks door de Residentie Rennerclub Sparta werd georganiseerd. Aanvankelijk konden alleen clubleden zich inschrijven, maar daarna namen ook leden van andere verenigingen deel. Van tijd tot tijd meldden zich zelfs enkele Belgen, Duitsers, Luxemburgers en Oostenrijkers aan. De afstand was

officieel 175 kilometer, maar in feite een stuk korter omdat de Moerdijkbrug nog niet was aangelegd en het Hollandsch Diep met een pont moest worden overgestoken. De race kon daarom pas in het Brabantse Lage Zwaluwe beginnen.

In 1931 werd het wedstrijdparcours van Den Haag-Brussel puur Belgisch, omdat Paul Reymer, de toenmalige minister van Waterstaat, de renners op het Nederlandse gedeelte alleen toestond 'een toertocht in matige snelheid' te houden. Volgens de organisatoren viel deze maatregel niet zozeer aan de minister te wijten, als wel aan de oud-renner John van Eck, voorzitter van 's Gravenhage, de andere grote wielersportclub in Den Haag. Deze zou een klacht hebben ingediend om de concurrerende vereniging te dwarsbomen. Volgens Van Eck berustte het allemaal op een misverstand, maar in ieder geval schreef Sparta de 'betrouwbaarheidsrit' nog maar éénmaal uit. Daarna verdween deze van de kalender.

Het verdwijnen van de 'klassieker' Den Haag-Brussel kan moeilijk als een gevoelige klap voor de Nederlandse wielersport worden omschreven. Wegrenners waren er toch bijna niet. Aan de nationale kampioenschappen voor professionals namen al jarenlang niet meer dan vier of vijf renners deel. Daar stond tegenover dat Nederland niet alleen vele pistiers telde, maar ook dat deze tot de beste ter wereld behoorden. Tussen de twee wereldoorlogen veroverden zij op elk van de Olympische Spelen een van de drie gouden medailles die te verdelen waren, plus nog een aantal zilveren en bronzen plakken. Onder de profs veroverde Piet Moeskops tussen 1921 en 1926 vijf wereldtitels in de sprint en werd Piet van Kempen zowel in Europa als in de Verenigde Staten uitgeroepen tot 'koning van de zesdaagsen'.

De betekenis van deze in Duitsland en de vs uiterst populaire wedstrijden drong maar langzaam tot Nederland door. Toen de Amsterdammer John Stol er tussen 1907 en 1913 zes op zijn naam wist te schrijven, wijdde de pers er zelden meer dan een paar regels aan. Half Den Haag liep uit om Moeskops te verwelkomen als hij opnieuw een wereldtitel had gewonnen, maar Stol werd bij aankomst in zijn woonplaats alleen door zijn zuster en een paar vrienden opgewacht. Hier kwam zelfs geen verandering in toen hij in Brussel niet alleen winnaar was geworden, maar samen met zijn koppelgenoot Walter Rütt ook

nog een wereldrecord had gevestigd door in zes etmalen 4504 kilometer af te leggen.

Het zou tot de jaren twintig duren voordat Nederlanders werkelijk interesse in zesdaagsen begonnen te tonen. Dit was grotendeels te danken aan journalisten die ontdekten dat een race die bijna een week duurde als een boeiend verhaal met een onvoorspelbaar einde kon worden gepresenteerd. Details over de schijnbaar onmenselijk zware inspanningen die renners gedurende 144 of 145 uur met hoogstens korte onderbrekingen moesten leveren, berichten over renners die op de fiets in slaap sukkelden of uitgeput door hun knieën zakten, verleenden de wedstrijd iets van de heroïek die alleen in de Tour de France te vinden was. Dat soigneurs over tovermiddelen beschikten om hun coureurs overeind te houden, en dat de meeste toprenners zich door de voormalige apothekersassistent Pierre Viel lieten bijstaan, werd door journalisten betreurd, maar niet veroordeeld. Het deed in elk geval niets af aan de bewondering voor de prestaties van Piet van Kempen, die van 1921 tot 1937 elk jaar een of meer zesdaagsen won. Juist omdat hij zijn successen 'in den vreemde' behaalde, werd de nationale trots zozeer gestreeld dat de befaamde dichter-zanger Koos Speenhoff een loflied over hem schreef:

Holland liet weer van zich horen,
Holland was weer aan de kop
Met tulpen en Van Kempen
houden wij de naam er op.

Zesdaagsen kregen nog meer aandacht toen Nederland naast Van Kempen een tweede ster kreeg. Het was de Tilburger Jan Pijnenburg, die in 1931 in Dortmund voor de eerste keer een overwinning behaalde. Honderden stadgenoten waren met bussen naar de Westfalenhalle gereisd en ontelbaar vele anderen volgden het koersverloop via de krant of de Duitse radio. Toen de trein uit Dortmund in Tilburg terugkwam, was er geen sprake van dat de winnaar alleen door familie en vrienden werd verwelkomd. Bij het station stonden 'duizenden en duizenden enthousiasten' hem op te wachten. Pijnenburg kreeg een lauwerkrans om de schouders en begeleid door een muziekkorps werd hij in een open

wagen door de straten gereden, waar ‘onafzienbare massa’s’ hem toejuichten.

Het enthousiasme over de zesdaagsen beperkte zich niet tot Tilburg, zeker niet toen Pijnenburg een jaar later opnieuw in Dortmund zegevierde en aan niemand minder dan Piet van Kempen gekoppeld was. Hun prestaties waren volgens de pers ook onder mensen die niets om wielrennen gaven ‘het gesprek van de dag’, vooral omdat de zege van het tweetal zo sterk aan ‘ons nationaliteitsgevoel’ bijdroeg. Zo schreef het *Limburgsch Dagblad*:

Pijnenburg! – van Kempen! Twee mannen over wie ieder sprak. Sportman of geen sportman, het kon niets schelen, het waren twee landgenooten, die tusschen ’n troepje buitenlanders, ook niet voor de poes, zouden toonen dat wij Hollanders ook nog wat in de melk te brokkelen hadden, sinds de roemvolle dagen van een Michiel de Ruijter of een Maarten Tromp in een grijs verschiet liggen.

Het wereldkampioenschap voetbal had niet meer enthousiasme teweeg kunnen brengen. Volgens de pers stemde ‘iedereen’ de laatste avond op de Duitse zender Langenfeld af om naar de rechtstreekse reportage te luisteren. Het land bevond zich in een diepe economische crisis, maar duizenden Nederlanders trokken ‘van heinde en verre’ naar Dortmund om Pijnenburg en Van Kempen aan te moedigen en getuige van hun triomf te kunnen zijn.

... toen eindelijk het eindsignaal klonk, ging een oorverdoovend gejuich uit die 25 000 kelen op, dat hooren en zien verging en dat onze naburen nog lang in de ooren moet klinken. Men was gek van vreugde. De nationale driekleur werd gezwaaid, als was het op Oranjedag. Aan ’t gejuich kwam schier geen eind. Onze nationale hymne is misschien nog nooit met zulk een warmte en enthousiasme gezongen.

De Parijse zesdaagse in 1932 was zo mogelijk een nog groter succes dan de wedstrijd in Dortmund, vooral dankzij het sensationele verloop. Ditmaal kon heel Nederland naar een rechtstreeks verslag luisteren, omdat de AVRO de befaamde radioreporter Han Hollander speciaal voor

de finale naar de Franse hoofdstad had gezonden. In het begin van de uitzending was het alsof Pijnenburg en Van Kempen zich erbij hadden neergelegd verslagen te zijn. Ze leken te vermoeid om nog weerstand te bieden, hingen achter in het peloton en namen zelfs niet meer deel aan de tussensprints. Wat niemand verwachtte gebeurde: in het laatste halfuur slaagden de twee Nederlanders erin hun achterstand goed te maken en de eindstreep als winnaars te passeren. Ook ditmaal kregen zij een ovationeel applaus van de vele Nederlanders die zich op de tribune bevonden. De belangstelling was zo groot geweest dat de NS speciale treinen van Amsterdam naar Parijs en terug hadden ingezet.

Gezien de successen van Pijnenburg en Van Kempen lag het voor de hand dat Nederland zijn eigen zesdaagse zou krijgen. De taak werd toevertrouwd aan André Picard en Friedrich Grolms, die als directeurs van de *Sportpaläste* in Dortmund en Keulen over zeer veel ervaring beschikten. De eerste stad die in aanmerking kwam, was Amsterdam. Het beschikte niet over een velodroom, maar in het RAI-gebouw aan de Ferdinand Bolstraat werd een houten baan van 166,67 meter lang gebouwd, precies een zesde van een kilometer. De tribune telde 3800 zit- en 2700 staanplaatsen, wat heel wat minder was dan in de grootste sportpaleizen van België of Duitsland, die aan twintig- à dertigduizend toeschouwers ruimte boden. De prijzen van de toegangsbiljetten waren hoog en liepen op tot bijna tien gulden, twee- à driemaal zoveel als de duurste plaatsen bij een operavoorstelling. De kaartverkoop was de eerste dag ook teleurstellend laag. Maar daar kwam verandering in. De KRO en de AVRO zonden elke avond van tien tot twaalf uur rechtstreekse radioreportages uit en de journalisten moesten hun kopij om halfveen inleveren, wilde deze nog in de ochtendbladen kunnen worden afgedrukt. De renners waren zich hier zeer goed van bewust en zorgden ervoor dat de hoogtepunten van de dag laat in de avond vielen zodat reporters en pers over meer dan voldoende stof voor boeiende verslagen beschikten. Het was een van de voornaamste oorzaken dat er iets ontstond dat ‘zesdaagsekoorts’ genoemd werd:

We lijden aan Zesdaagsche koorts
van boven tot aan onder;
Ze heeft ineens ons aangetast
En niemand is thans zonder.
We leven mee met 'Piet en Pijn'.
We vechten 's avonds om de krant
Of spitsen onze ooren
Wanneer de radio ons iets
Uit Amsterdam laat hooren.

Het verloop van de race was minder spectaculair dan in Parijs, maar wist desondanks 'zeer breede kringen van ons volk tot den hoogsten graad van opgewondenheid' op te zwepen. Het gevolg was dat de kaarten voor de twee laatste dagen lang van tevoren waren uitverkocht. De duizenden liefhebbers die tevergeefs naar de Ferdinand Bolstraat kwamen, moesten zelfs door de bereden politie met sabels en gummiknuppels in bedwang worden gehouden. De toeschouwers kregen wat de meesten hadden gehoopt: een nieuwe overwinning van Pijnenburg en Van Kempen, die met een massaal meegezongen *Wilhelmus* gehuldigd werden. In een tijd dat geschoolde arbeiders 30 gulden per week verdienden en werkelozen daarvan de helft kregen, ontvingen de winnaars meer dan 6000 gulden per persoon, plus een aanzienlijk deel van de premies in natura, zoals gouden horloges, gouden sigarettenkokers, platina daspelden, 1000 sigaren of 2500 chocoladerepen.

In 1933 zaten de tribunes vanaf de eerste dag stampvol. Pijnenburg won opnieuw, ditmaal niet met Van Kempen, maar met de 22-jarige Cor Wals, die immens populair werd met zijn spectaculaire en gedurfde stijl van rijden, die hem de bijnaam 'de slingerplant' bezorgde. De derde Amsterdamse zesdaagse, gewonnen door de Fransen Paul Broccardo en Marcel Guimbretière, trok nog steeds veel publiek, maar minder dan de eerste twee keren. Zelfs de laatste avond vielen er lege plekken op de tribunes te zien. 's Middags waren de plaatsen op het middenterrein goed bezet, maar dat was vooral omdat geregistreerde werkelozen gratis toegang kregen. Het leek erop te wijzen dat de zesdaagsekoorts in Amsterdam daalde. Dit werd bevestigd toen de vierde versie in maart 1936