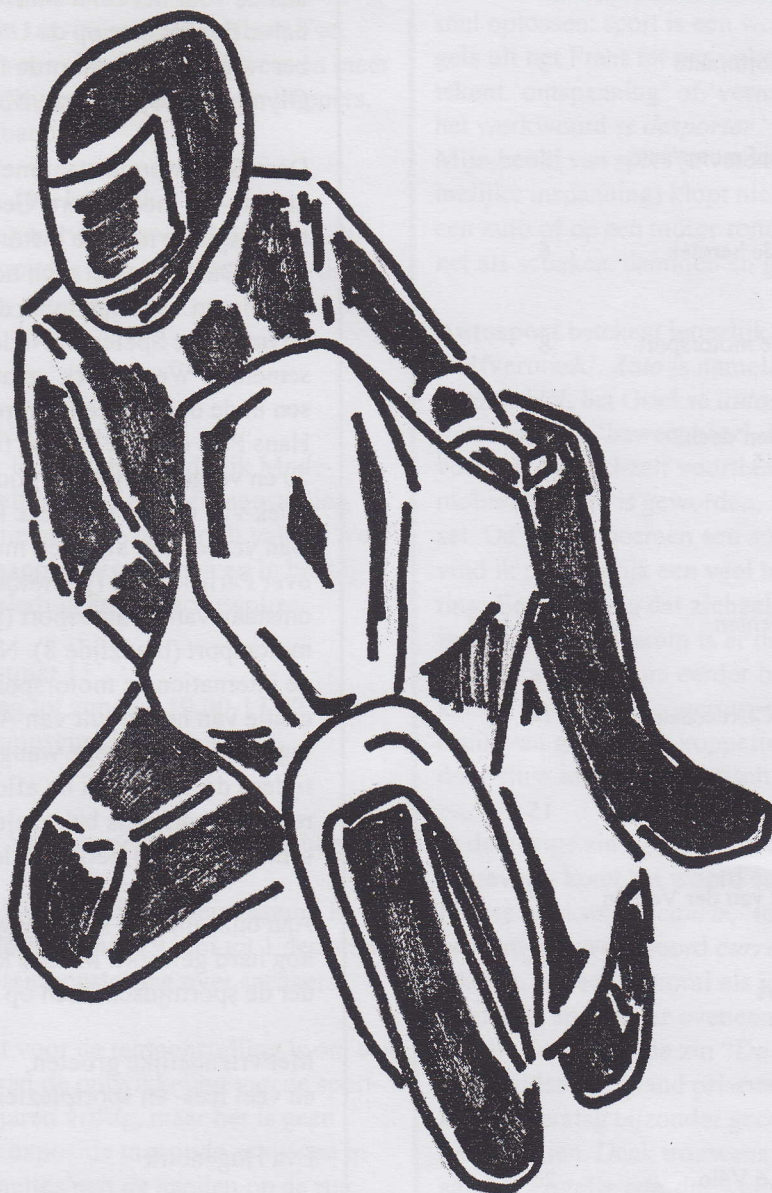


de Sportwereld

NUMMER 28

SEPTEMBER 2002



Adel in het Zadel

Amusement in Westerbork

Gemotoriseerde heroiek: Parijs-Dakar

Van rijkeluisspeeltje tot geldverslindende sport

Magazine voor geschiedenis en achtergronden van de sport

Inhoud Sportwereld Nummer 28:

Nieuwsberichten	3
Etymologie motor/auto	3
Historisch besef motor/auto	4
Gemotoriseerde heroïek	6
Historie van de motorsport	8
Nieuwsberichten deel 2	10
Motormusea	11
Boeksignalen	12
Tijdschrift en CDrecensie	14
Ontwikkeling autosport	15
Column Jurryt van der Vooren	17
Stichtingnieuws	18
Oproep aan lezers	19
Filmrecensie Le Vélo	20
Amusement in Westerbork	21
Vijf vragen aan	23

Illustratie voorkant van G. van der Meer.

REDACTIONEEL

Eva Hogenbirk

Gegroet ware sportgeschiedenisliefhebber! Er is weer veel sporthistorie geschreven in de afgelopen maand: tenniser Jan Siemerink stopte, Sergei Karjakin is de jongste grootmeester uit de geschiedenis van het schaken geworden, Sjeng Schalken haalde voor het eerst sinds Tom Okker in 1971 een halve finaleplaats op de US Open en begin september werden de vermoorde Israëliëse atleten van de Olympische Spelen van Munchen (1972) herdacht.

Deze Sportwereld staat met name in het teken van de auto- en motorsport. Geen liefhebber en ook niet nieuwsgierig naar de historie van het ronkende vervoer? Dan komt het toch nog goed: leest u vooral de column van Jurryt van der Vooren over de Olympische Spelen in Nederland. In de serie 'Amusement in Westerbork' gaat het dit keer over boksen in de oorlog. Een filmrecensie van de hand van Hans Pars over de Franse film *Le Vélo* op bladzijde 20 en vergeet u niet het stichtingnieuws. In de rubriek vijf vragen aan deze keer Hugo van der Poel. Dan verder met auto- en motorsport: een verhaal over Parijs-Dakar (gemotoriseerde heroïek), het ontstaan van de autosport (pagina 15) en van de motorsport (bladzijde 8). Nog een laatste nieuwtje: de internationale motorsportbond FIM heeft de licentie van het circuit van Assen per 9 september ingetrokken vanwege wangedrag van 'fans' die tijdens de TT in juni na afloop van de races coureurs en marshalls bekogelden met blikjes en flessen. Begin 2003 herkeurt de FIM het circuit.

Aan onze nieuwe site: www.desportwereld.nl wordt nog hard gewerkt. Maar u kunt ook eens kijken onder de sporttijdschriften op www.sport.nl.

Met vriendelijke groeten,
en veel lees- en sportplezier gewenst.

Eva Hogenbirk

Heeft u opmerkingen, ideeën, artikelen voor De Sportwereld of heeft u in het verleden een nummer niet ontvangen, dan kunt u mailen naar: desportwereld@hotmail.com.

Niets uit De Sportwereld mag worden gereproduceerd, op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de hoofdredacteur. Mail voor aanvragen naar desportwereld@hotmail.com. De hoofdredactie heeft het recht om ingezonden brieven naar eigen inzicht in te korten of niet te plaatsen. □

NIEUWSBERICHTEN

Gerard van den Houten

Tentoonstelling 'De 19^e eeuw op wielen'

Tot 29 september 2002 kunt u de tentoonstelling 'De 19de eeuw op twee wielen' in het museum voor Blinden(!) te Brussel "bezichtigen". Twaalf oude fietsen vertellen één voor één hun verhaal. Aan de start staat de loopfiets of draisine uit 1816, genoemd naar zijn uitvinder Karl Freiherr Von Drais von Sauerbronn. De fiets werd meer en meer geperfectioneerd; hij werd voorzien van trappers, remmen en luchtbanden.

Adres: Jubelpark 10 - Brussel

Geopend: Dinsdag tot vrijdag van 9.30 tot 17.00 uur, zaterdag en zondag van 10.00 tot 17.00 uur.

Info : www.kmkg-mrah.be

Tentoonstelling 'Modeproloog'

Tot 30 december loopt in het Stedelijk Modemuseum te Hasselt in België de tentoonstelling 'Modeproloog' die het verhaal vertelt van de Wereldkampioenschappen Wielrennen en in het bijzonder van hun kleding en fietsaccessoires.

Adres: Gasthuisstraat 11

Geopend: Dinsdag tot zondag, 10.00-17.00 uur.

Info: www.modemuseum.be

Tentoonstelling 'SneakerZ - van sportschoen tot fashion-item'

Het Nederlands Leder en Schoenenmuseum in Waalwijk organiseert vanaf 29 juni tot 1 december 2002 een trendy tentoonstelling over sneakers.

Het uitgangspunt voor de tentoonstelling is om een schets te geven van de ontwikkeling van de sportschoen sinds de jaren vijftig, maar het is geen saaie historische expositie met oude schoenen in vitrines waar je netjes met de handen op de rug langs moet lopen.

Met verschillende filmpjes wordt aangegeven welke invloeden hebben meegespeeld bij de enorme kentering van puur functioneel sportschoeisel naar moderne fashion streetwear.

Info: www.sneakerz.nl □

ETYMOLOGIE VAN... AUTO'S EN MOTOREN

Gerbrand Bakker

Ik kreeg een e-mail van de hoofdredactrice van De Sportwereld: "Het komende nummer gaat over autosport en motorsport, daarover mag je dus de etymologie achterhalen." Zo gaat dat. En ik dacht: auto's en motoren, wat moet ik daarmee? Ook dacht ik: sport? Waar dan? Die laatste vraag kon ik snel oplossen: sport is een woord dat via het Engels uit het Frans tot ons gekomen is. *Desport* betekent 'ontspanning' of 'vermaak', afgeleid van het werkwoord *se desporter* 'zich ontspannen'. Mijn beeld van sport (zweeten, afzien, pijn, lichamelijke inspanning) klopt niet helemaal. Ook in een auto of op een motor rondscheuren is sport, net als schaken, dammen en go.

Autosport betekent letterlijk 'zelfontspanning' of 'zelfvermaak'. *Auto* is namelijk een afkorting van *automobiel*: het Griekse *autos-* 'zelf' en het Latijnse *mobilis* 'beweegbaar'. Een automobiel is een voertuig dat zichzelf voortbeweegt. Waarom automobiel tot auto is geworden, is mij een groot raadsel. De Denen noemen een auto een *bilen* en dat vind ik persoonlijk een veel toepasselijker verkorting. Een voertuig dat zichzelf voortbeweegt, daar is niks aan, en daarom is er de autosport: coureurs doen er alles aan om eerder bij de finish aan te komen dan andere coureurs, zowel door het gebruik van gaspedaal, koppeling en remmen, als door sluw inhalen en tactisch rijden.

In de vorige zin - zo krijg ik dit stukje wel geschreven - komt het woord coureur voor. Van het Franse werkwoord *courir*, 'lopen', afkomstig van het Latijnse werkwoord *currere*, met dezelfde betekenis. Vreemd, vooral als je nagaat dat **krant** (courant) en **koerier** eveneens afgeleid zijn van *courir*. Dat maakt de zin "De coureur reed als een krant tijdens de grand prix van Monaco" in een krantenverslag bijzonder gecompliceerd, etymologisch gezien. Denk trouwens in dit verband ook aan het Engelse *car*, dat weliswaar een Keltische oorsprong heeft, maar Indogermaans verwant is aan het Latijnse *curre*.

Een **motor** heet misschien wel een motor omdat je er óp zit, terwijl een automotor ín de auto zit. De motor is de 'beweger', van het Franse *moteur*, van het Laat-Latijnse *motor*, afgeleid van het werkwoord *movere* 'in beweging brengen'.

Ineens schiet me nog een boeiend autosportwoord te binnen: pits, en dan vooral in de samenstelling pitspoes: "Mooie, jonge vrouw die zich in de buurt

van de pits ophoudt en bij het wereldje van de coureurs behoort”, zegt de Dikke van Dale, die je verder weinig op ironische omschrijvingen kunt betrapten. Dat vinden wij Nederlanders leuk, van die allitererende samenstellingen maken. Pits is het meervoud van het Engelse *pit*. Een pit is een ‘put’, maar vooral ook de ‘smeerkuil’ in een auto-werkplaats. Een aantal smeerkuilen samen vormt dus de pits, waarin zich dan de poezen ‘ophouden’. Wat ze er precies doen, is onduidelijk, maar ik geloof dat dat juist de charme van de pitspoezen is. Om deze etymologie-aflevering toch nog enige

body te geven, wil ik het tot slot over de TT in Assen hebben. Iedereen kent het woord TT, maar ik ga er voor het gemak van uit dat vrijwel niemand weet waar die twee letters voor staan. Het is dan wel geen etymologie, maar toch. TT staat voor Tourist Trophy, een wegwedstrijd voor touromotoren die op het eiland Man in 1907 voor het eerst werd gehouden. Alleen Assen en het eiland Man voeren - nog - de naam TT, alle andere motorwegwedstrijden worden aangeduid met Grand Prix. □



Illustratie van G. van der Meer.

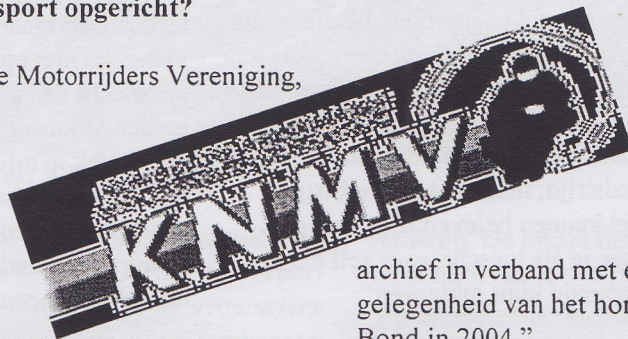
HISTORISCH BESEF VAN... MOTORSPORT

Peter Los

Tijd: 16 september 2002
Locatie: telefoongesprek
Gesprekspartner: Gera Nieuwenhuis, Hoofd Sportzaken Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging

Wanneer is de motorsport opgericht?

“Toen nog Nederlandse Motorrijders Vereniging, dateert van 1904.”



Hoeveel leden of verenigingen telt de bond?

“Ongeveer 27.000 leden; circa 300 verenigingen.”

Is er iets gepubliceerd over de geschiedenis van de motorsport in Nederland? En wanneer is de sport begonnen?

“Publicaties: *Fenomeen Motorsport* (ongeveer 15 jaar geleden uitgegeven onder de koepel van de KNMV) *175 Jaar Motorrijden*.”

“De motorsport had zijn aanvang in 1917/1918. Het was een initiatief van een aantal particuliere

motorrijders.”

Waar bevinden zich de archieven en zijn ze geïnventariseerd?

“Het KNMV-archief was ooit gesitueerd in Den Haag. Daar is door een brand meer de helft verloren van gegaan. Nu worden de voornaamste stukken bewaard in de kluis in het hoofdkantoor. Men is bezig met een inventarisatie van het resterende

archief in verband met een te verschijnen boek, ter gelegenheid van het honderd-jarig bestaan van de Bond in 2004.”

Zijn er in het verleden of heden belangrijke Nederlandse motorsporters geweest?

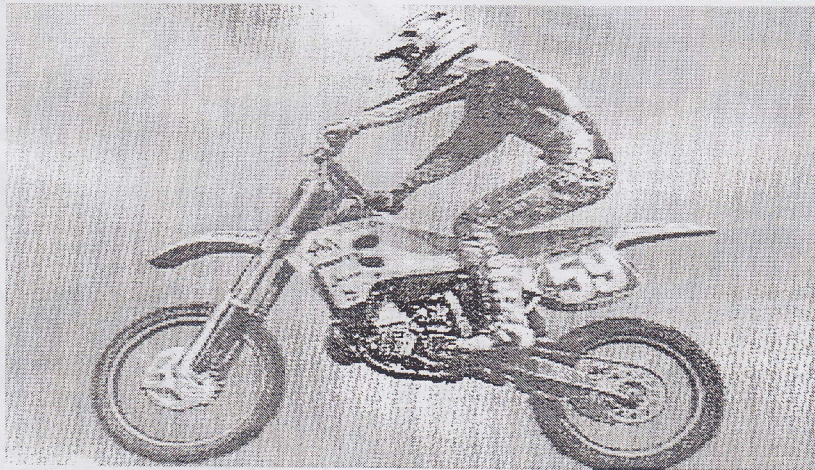
“Jan de Vries,
Henk van Hessel,
Wil Harter,
Jack Middelburg,
Gerrit Wolfrink,
Dave Strijbos,
Henk van Mierlo,
Roelof Thijs,
Jurgen van de Goorbergh.” □



GEMOTORISEERDE HEROIEK

Rogier Verkade

Sport en heroïek gaan goed samen door een deur. Het sporttoneel is een bijzonder geschikt podium voor heldendaden. Het publiek zit er bovenop en zal wie verliest direct honen en wie wint even snel met lof overstelpen. Ironisch genoeg bieden sportpodia waar het publiek niet dicht op de atleten zit, nog meer ruimte voor heroïek. Omdat het tegenwoordig moeilijk is niet door een camera gevangen te worden, zijn de sportevenementen die niet volledig geregistreerd kunnen worden op de vingers van één hand te tellen. Het gevolg is dat deze wedstrijden juist meer aanspreken. Publiek zit namelijk niet altijd te wachten op een volledig zuivere weergave van een wedstrijd, maar wil de wedstrijd graag emotioneel kunnen beleven. Dat gaat stukken beter wanneer je als toeschouwer zelf het verloop van een wedstrijd kunt inkleuren.



Uit de folder Adel in het Zadel.

De tijd dat radio en schrijvende pers als enige sportwedstrijden versloegen, bood het publiek gelegenheid de eigen, gewenste werkelijkheid te bepalen. Men zag Fanny Blankers-Koen niet ietwat hoekig over de horden scheren maar door het opzweepende radioverslag moet het beeld hebben bestaan dat Fanny over de horden vloog. En in de Elfstedentocht van 1947 trakteert de radioreporter luisteraars op afgevroren ledematen, in wakken gereden deelnemers en ongetwijfeld een zinderende sprint naar de finish. Zelfs hij die halverwege met de staart tussen de benen de bezemwagen in vluchtte, werd tot held gemaakt. Waarom? Omdat de toeschouwer **helden wil**. Een goede sportjournalist weet dat.

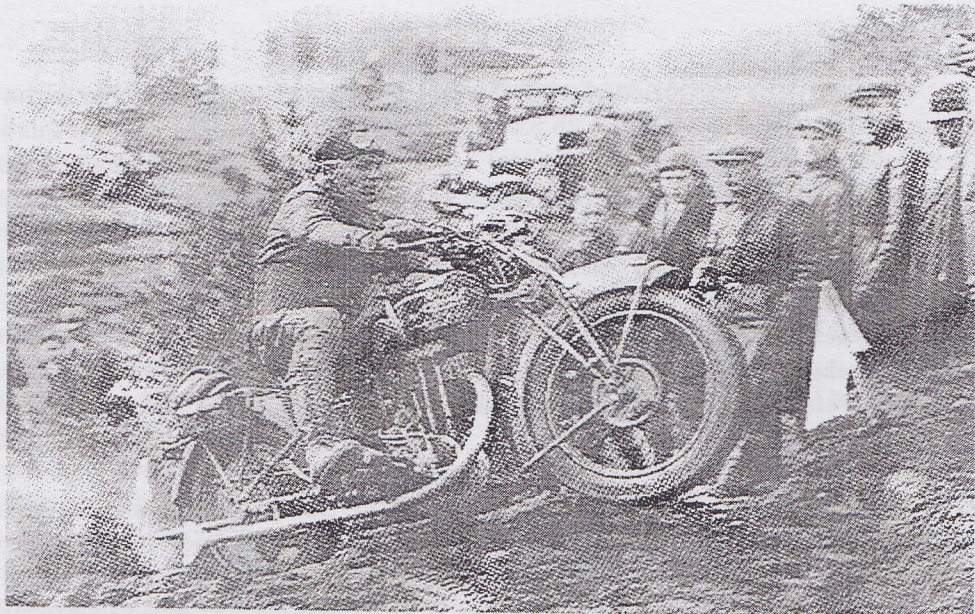
Ook de autosport kent een rijke heroïsche historie. Het formule I-circus maar ook de rallycoureurs. Monte Carlo, Parijs-Dakar, de 24 uur van Le Mans. Het zijn namen waarin de fijne romantiek weer

klinkt van stoffige racebrillen, zelf op te lossen motorpech en flikkerende koplampen in het pikke-donker. Voor deze rally's geldt dat de wedstrijd feitelijk zeer slecht te volgen is voor publiek, zelfs voor de *couch potatoes* van de televisie.

Wie enig idee heeft wie tijdens de nachtelijke uren van de 24 uur van Le Mans aan kop ligt, is een knappe jongen (of heeft eksterogen). En met dit gebrek aan informatie krijgt de fantasie de vrije loop. In het algemeen heb ik niks met auto- en motorsport maar met die rally's wel degelijk. Met name die niet op een circuit gehouden worden maar echt van a naar b gaan. De rally wordt dan eerder een tocht, een expeditie. De jongensboekenromantiek in mij neemt dan de overhand. Wat als de carburateur het midden in de Sahara plots begeeft? Kan de coureur wel overweg met een plotseling opstekende sneeuwstorm in de Alpen? En misschien doemt er onverwacht een reusachtige

eland op uit de dichte bossen van het Zwarte Woud! Kortweg gezegd: de strijd van de mens met de elementen. Dat maakt de a naar b rally's boeiend. Vandaar ook mijn hang naar de historie van deze sport. Rally's rijden een halve eeuw geleden betekende niet de beschikking hebben over mobiele telefoons, GPS, onverwoestbare banden en twee reservemotoren in de achterbak.

De rally Parijs-Dakar lijkt een van de weinige rally's die nog iets van een expeditie in zich heeft. De omstandigheden in de loodzware Sahara zijn nog niet geheel beheersbaar. De navigatie bijvoorbeeld valt bepaald niet mee. En bij panne kan het eindeloos duren voordat een eventuele reddende helikopter je heeft gevonden. Een vuurpijl afsteken op honderd kilometer van de dichtstbijzijnde helikopterpost biedt weinig soelaas. Ook schiet het rijden door zand niet bepaald op -36 uur over zeventig kilometer woestijn doen, is geen uitzonde-



Uit de folder Adel in het Zadel.

ring. In het dagboek van Parijs-Dakar-veteraan Jan de Rooy staat vermeld: "...De loodzware en erbarmelijke omstandigheden waaronder de avonturiers de laatste dagen hun hobby hebben moeten beoefenen zijn onmenselijk of zoals sommige deelnemers zich laten ontvallen: "Het is een hel op aarde". Talloze deelnemers dolen nog rond in de zandstormen, eten is er nauwelijks en de tenten, die de schamele bescherming moeten bieden aan de vermoeide overblijvers worden door de gesel van de wind weggevaagd..." Kijk, dat is wat we willen!

En toch ook weer niet. Vorig jaar zag ik een reportage over een Afrikaans dorpje dat de pech of het geluk had midden in het traject van Parijs-Dakar te liggen. De inwoners hielden het op geluk want zagen plotseling diverse economische mogelijkheden. Er verrees een gigantische feesttent en dorpingen trokken een dag uit om extra bier in te slaan bij het dichtstbijzijnde dorp, honderd kilometer

verderop. De lokale fietsenmaker plaatste een groot bord dat-ie ook beschadigde motoren onder handen kon nemen, de enige benzinepomp werd tot de nok toe gevuld, talloze openbare objecten kregen een extra dikke verf en tot slot werden de standaardprijzen met een procent of vijftig verhoogd. Men was er klaar voor, na weken voorbereiding.

Wat er gebeurde laat zich raden -de karavaan scheurde even hard voorbij als dat de verbijsterde gelaatsuitdrukkingen van de naïeve dorpingen hartverscheurend waren. Het ging mij door merg en been. Plotseling won het patserige, neokolonialistische karakter van Parijs-Dakar het van de avonturierscharme die ik tot dan toe altijd in Parijs-Dakar had opgesnoven. Een van de weinige sportevenementen met zuivere heroïek werd zo een evenement van diepe tragiek. Ware heroïek in de sport bestaat niet meer. □



Uit de folder Adel in het Zadel.

HISTORIE VAN DE MOTORSPORT

Frans Geurts

Een vraag die – nu de eerste twee delen van de boekenserie ‘Adel in het Zadel, 100 jaar motorsport in België en Nederland van A tot Z’ verschenen zijn – zeker enkele keren per maand aan mij wordt gesteld is ‘Wat was de aanleiding om een boek te schrijven over de historie van de motorsport? Welnu, daar gaat een geschiedenis aan vooraf.

De belangstelling voor de motorsport werd bij mij al in een vroeg stadium aangewakkerd. Dat kwam toen ik aan het begin van de jaren zestig als tienjarig jochie samen met mijn vader een bezoek bracht aan een motocross in het Limburgse Sweijkuizen, een plaatsje in de nabijheid van Geleen. Het was daar dat ik behoorlijk onder de indruk raakte van hetgeen die grote en stoere mannen allemaal met hun motoren klaarspeelden. Was het niet het geluid van de machtige viertakten dan wel de behendigheid van het rijden met die zware motoren. Als je nooit eerder zo'n motorsportevenement hebt bijgewoond, dan gaat er een wereld voor je open!

Daarna wilde ik veel, zo niet alles over deze sport weten. Dat begon met het uitknippen van krantenartikelen. Maar aangezien de aandacht voor de motorsport zich in de regionale bladen alleen beperkte tot het plaatsen van een voor- en nabeschouwing van de wedstrijden en af en toe een enkel interview, wilde ik toch méér aan de weet komen. Vandaar dat ik besloot om wekelijks het blad ‘Motor’ te kopen. Uiteraard werden alle gegevens (knipsels, bladen en foto's) keurig bij elkaar gehouden in mappen en ordners.

Waar ik toen nog geen weet van had, was dat dit het begin was van de aanleg van een archief. Uiteraard werd het wedstrijdbezoek nadien heel wat frequenter en als ik niet met mijn vader mee kon gaan, dan was ik aangewezen op de fiets. Tot rond een straal van vijftig kilometer bezocht ik niet alleen motor- en autocrosses, maar ook speedwayraces en wegraces. In de wintermaanden ging mijn aandacht uit naar de betrouwbaarheidsritten en trials. Kortom, alles wat met motoren en auto's van doen had trok mij aan als was het een magneet.

Aangezien ik – en met mij veel andere motorsportliefhebbers – vond dat er destijds in de media veel te weinig aandacht aan de motorsport werd be-

steed, klopte ik aan het begin van de jaren zeventig aan bij het dagblad ‘De Limburger’ in Maastricht. Op de eerste brief kreeg ik nog geen reactie, op de tweede wel en hoofdredacteur Jean Nelissen (jawel, dè wielerspecialist van Nederland) nodigde mij uit voor een gesprek op de redactie. Hij was het met mij eens dat de motorsport in die contreien heel wat meer aandacht verdiende. Het gesprek eindigde met het verzoek om een verslag te schrijven van een autorace die de daaropvolgende zondag in het nabijgelegen Zolder (België) werd verreden.

Dat was het begin van mijn journalistieke activiteiten. Aangezien ik destijds beroepshalve als administrateur werkzaam was in een kantoorboekhandel, was het schrijven van artikelen een nevenactiviteit op freelancebasis. Van het een kwam het ander en aangezien ik vrijwel elk weekeinde toch op de (zuidelijke) wedstrijden aanwezig was werd mij gevraagd om ook verhalen aan te leveren voor andere bladen waaronder het blad ‘Motor’ waarvan de redactie in ‘het verre’ Den Haag zat. Voor hen was het maar wat gemakkelijk dat zij een correspondent in Limburg hadden, het bespaarde hun tijd, geld en moeite.

Aangezien ik destijds in het dagblad ‘De Limburger’ zowel aandacht besteedde aan de activiteiten van de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) alsmede die van de NMB (Nederlandse Motorsport Bond), werd mij dat niet altijd in dank afgenomen door de KNMV. Jos Vaessen, destijds algemeen secretaris van de KNMV en eveneens afkomstig uit Zuid Limburg, vroeg mij enkele jaren daarna om bij de bond te komen werken.

Daarmee sloeg hij twee vliegen in een klap, enerzijds was hij verlost van het ‘kritische geschrijf’ en anderzijds haalde hij – naar eigen zeggen – iemand binnen met verstand van zaken. Vlak voordat ik Limburg verliet waarschuwde Jean Nelissen mij nog door er op te wijzen ‘dat ik het bij die Hollanders nog geen drie maanden uit zou houden!’. Welnu, inmiddels zitten er vijftientwintig jaar dienstverband op en in het voorjaar vierde ik mijn jubileum.

Archief

Al in een vroeg stadium stoorde het mij dat er bij de KNMV weinig of geen archiefmateriaal was. Navraag leerde mij dat aan het eind van de Tweede Wereldoorlog de hele bovenverdieping van het secretariaatsgebouw aan de Prinsessegracht in Den Haag volledig was uitgebrand. Nou ja, daar kun je

niets aan doen, dat overkomt je. Wat mij enorm stoorde was het gegeven dat bij de verhuizing van Den Haag naar Arnhem, in 1969, veel waardevol materiaal verloren is gegaan. Om de verhuiskosten van twee Hanomag-busjes uit te sparen vond de algemeen secretaris van de KNMV het niet nodig 'om veel van die oude troep' mee naar Arnhem te nemen. Van oud-collega's vernam ik dat hij persoonlijk een aantal kruisen op archiefdozen zette ten teken dat die bij het oud vuil gezet moesten worden. Veel oud meubilair en archiefmateriaal werd in een container gedropt. 'Het betrof niet alleen archiefmateriaal zoals boeken, tijdschriften en foto's maar ook een collectie zilveren bekens. Volgens ex-medewerkers van de KNMV stond het publiek in de containers te graaien en wachtte men geduldig op de volgende lading.

Toen ik begin 1977 bij de bond in dienst kwam en iets zocht over het verleden van de motorsport was er vrijwel niets waarop je kon terugvallen. Gelukkig had ik nog mijn eigen verzameling motorsportgegevens vanaf het begin van de jaren zestig.

Aangezien er nagenoeg geen goede boeken over de geschiedenis van de Nederlandse en de Belgische motorsport op de markt waren, rijpte aan het begin van de jaren tachtig bij mij het idee om die geschiedenis aan het papier toe te vertrouwen. Om alles zo volledig mogelijk te houden moest ik ver terug in de tijd: uitslagen, eindstanden, programmaboekjes, tijdschriften en boeken. Bij de bond was weinig of niets bruikbaar aanwezig.

Gelukkig kreeg ik veel steun van een oud-collega die zelf een leuk archiefje had opgebouwd, alsmede van tal van oud-coureurs. Ik ben hun veel dank verschuldigd want vanaf het begin dat ik hun vertelde dat ik bezig was met het schrijven van een boek, geloofde men in mijn project en kreeg ik niet alleen veel steun, maar ook veel archiefmateriaal waaronder een aantal bijzondere foto's.

Inmiddels loopt het jaar 2002 naar zijn eind. Twee boeken van 'Adel in het Zadel, 100 jaar motorsport in België en Nederland van A tot Z' zijn inmiddels verschenen. De boekenserie is opgebouwd gelijk een encyclopedie, dus niet op jaartal maar op lettervolgorde. Deel 1. (272 pagina's) behandelt de letters A t/m G; deel 2. telt 288 pagina's en gaat over de letters H. t/m Q. Het laatste deel, dat naar verwachting nog deze winter uitkomt, telt een zelfde aantal pagina's en gaat over de letters R t/m Z.

Zoektocht naar gegevens

Voor dit laatste deel zoek ik nog een aantal oude foto's en gegevens over de oud-coureurs: Dick Renooy, Hennie Rietman, Jaap Roest, Jan Schulte, Frits en Rob Selling, Lo Simons, Ab van der Sluis, ben Snijder, Henk Steman, Ferry Swaep, Cas Swart, Georges van Tilt (B.), Geert Timmer, Frans Vanderschrick (B.), Claude Vanstenagen (B.), Drikus Veer, Pierre Vervroegen (B.) Mobi Vierdag, Joop Vogelzang, Marcel Wiertz (B.) en Piet van Wijngaarden. Verder zoek ik gegevens over snelheidsrecords, het Belgische motormerk Saroléa, het circuit van Zandvoort en het circuit van Zolder in België.

Heeft of weet iemand iets te liggen dat op het bovenstaande van toepassing is, dan verzoek ik hem of haar beleefd om contact met mij op te nemen: Frans Geurts, Mosterdhof 268, 6931 AW Westervoort (Nederland). Telefoon en fax: 026-3113237 (na 19.00 uur 's avonds). Na gebruik wordt het beschikbaar gestelde materiaal geretourneerd. □



NIEUWSBERICHTEN DEEL 2
Uit de nieuwsbrief van Jurryt van de Vooren
<http://uithetveld.tk>

POSTZEGELS

In Tsjechië is deze week een postzegel uitgegeven van Emil Zatopek, één van de beste marathonlopers die ooit door Olympische stadions heeft gelopen. Ongetwijfeld hebben de sportfilatelisten dit exemplaar nu in hun collectie of zijn ze er druk mee bezig. De uitgave van de eerste sportzegels was tijdens de eerste moderne Olympische Spelen. In 1896 in Athene dreigde een financieel tekort te ontstaan, omdat Griekenland grote politieke en geldelijke problemen had. Om de begroting dekkend te maken, werden onorthodoxe methoden gezocht om het evenement door te kunnen laten gaan. De bouw van het Olympisch Stadion bijvoorbeeld werd daarom betaald door George Averoff, een Griekse zakenman. Een ander idee was het uitgeven van een verzameling postzegels, die speciaal voor de Spelen werden gedrukt. Het was een idee van een Griekse verzamelaar die hoorde over de financiële nood. Maak een mapje met twaalf zegels, stelde hij voor, en met het verdiende geld zijn we weer een stuk verder. Er zijn mensen die zeggen dat die zegels de redding zijn geweest van de eerste moderne Spelen. Het is een discipline op zich om alle postzegels te verzamelen die iets met sport te maken hebben. Een hele bekende sportfilatelist is Juan Antonio Samaranch, die van zijn vader in 1945 een zegelsetje kreeg met twaalf exemplaren. Eén keer raden wat voor mapje dat was. Tot 1989 bewaarde de oud-voorzitter van het Internationaal Olympisch Comité zijn collectie thuis, maar toen besloot hij deze te schenken aan het Olympisch Museum. In totaal liggen daar 12.000 postzegels en andere objecten die met filatelie te maken hebben, met Samaranch' collectie als middelpunt.

Elk land zal inmiddels zijn postzegels hebben uitgegeven, waarop mooie momenten zijn vastgelegd. Schaatsers, voetballers, skiërs, handballers, basketballers en al het andere waar een samenleving aandacht voor heeft. Grappig is dat de eerste baseball-zegel niet in de Verenigde Staten is uitgegeven, maar in 1934 op de Filipijnen. Dergelijke objecten zijn vanzelfsprekend de parels in de collectie van sportfilatelisten. Toch vallen de prijzen nog enigszins mee in deze branche, zegt een medewerker van de Nederlandsche Postzegel- en Muntveiling in Weesp. "Er zijn veel mensen die zich hiermee bezighouden, de zogenaamde motiefverzamelaars, maar echt hoge bedragen worden niet betaald voor sportzegels." Iemand die het

setje uit 1896 zoekt, hoeft niet eens echt veel moeite te doen. "In een beetje Griekenland-verzameling zit dit wel." En de prijs valt mee: volgens de catalogus kost een ongestempeld mapje 1.100 euro en een gestempelde zo'n 650 euro. "Maar", stelt de verkoper gerust, "dat betekent dat die voor de helft van die prijs wordt verkocht, dus tussen de 300 en 600 euro." Wat wel exorbitant duur zou kunnen zijn, zijn de nooit-uitgegeven zegels 'Nederland Wereldkampioen' in 1974. Alleen zal dat nooit gebeuren, omdat die allemaal zijn vernietigd.

DE EERSTE RADIO EN TV-UITZENDINGEN

In 1953 dus was voor de eerste keer een voetbalwedstrijd live op de Nederlandse televisie te zien, maar daarmee waren we absoluut niet de eerste van de wereld. Welnee, niets daarvan. De Olympische Spelen in Berlijn van 1936 werden via een gesloten circuit door ruim 150.000 mensen bekeken. Dat evenement heeft daarmee de primeur. Het eerste sportevenement dat ook buiten een gesloten circuit was te bewonderen, was de Wimbledon-finale van 21 juni 1937. De tweeduizend gefortuneerden met een televisietoestel konden de strijd vanaf drie uur 's middags volgen. En op 16 september 1937 stonden bij wijze van experiment televisiecamera's in het Engelse Highbury-stadion van Arsenal. Diezelfde club was ook de eerste met radio: dat was op 2 januari 1927.

VRAAG EN ANTWOORD: DE KORTSTE TOESPRAAK

Vorige week was de vraag: Toespraken zijn prettig als ze kort zijn. Eén van de meest bondige in de sportgeschiedenis had de volgende tekst: "Ladies and gentleman." Wie zei dit, wanneer en waarom?

Tijdens de opening van de Olympische Spelen van 1952 in Helsinki stond opeens een Duitse vrouw als een vredesengel op het podium. "Ladies and gentleman," luidde haar toespraak, want meer kans kreeg ze niet van de ordedienst. Later bleek ze Barbara Rotraut-Pleyer te heten en had ze eigenlijk iets willen zeggen over de vrede en verbroedering der volkeren. Voor alle zekerheid werd ze de volgende dag maar op een vliegtuig naar huis gezet.

Voor volgende keer: in welke stad kan een Ajax-fan in de Ajaxstraat wonen?

Mail uw antwoord naar desportwereld@hotmail.com. □

MOTORMUSEA

Frans Geurts

De schatkamers van ons industrieel erfgoed

Terug in de tijd. Nostalgie alom! Dat is het motto van de vele motorliefhebbers die oog en oor hebben voor het roemrijke verleden van de Nederlandse en Belgische motorsport. In tegenstelling tot landen als Engeland, Duitsland, Frankrijk en Italië is het aantal specifieke motormusea in de Lage Landen helaas beperkt. Dat is logisch, want de motorindustrie in onze landen was vrij klein, zeker in vergelijking met de genoemde landen die vele honderden fabrieken en fabriekjes hebben gekend en ook heden ten dage nog een aantal sterke motormerken voeren. Het is dan ook een loffelijk streven van een aantal liefhebbers om ons cultureel en industrieel erfgoed te conserveren en te bewaren voor het nageslacht.

Zoals zo vaak in het leven begon men veelal met het verzamelen en restaureren van enkele motoren en al spoedig werden dat er meer. Men liet geïnteresseerden weten wat men bij elkaar had gespaard en die kwamen eens een kijkje nemen. Veelal was men dermate onder de indruk van het gebodene dat men het ook vrienden en aanverwanten adviseerde. Dat bekijks van een uit de hand gelopen hobby werd zoveel dat er al spoedig een museum werd 'geboren'. Dankzij het enthousiasme van veel oud-coureurs, die hun race-materiaal liever daar zagen staan dan op een vergeeten plek op zolder, werd de collectie steeds groter. Hun uitgangspunt is immers hetzelfde, namelijk om datgene te behouden wat hun op motor(sport)gebied dierbaar is. Waar komt dat beter tot uiting dan in een museum? Zo groeide menige 'hobby' uit tot een motor(sport)museum ofwel schatkamer met een rijk verleden.

In de motormusea staan ze stil en onbevangen te pronken: de snelle racemotoren uit een ver verleden, keurig gerestaureerd en opgepoetst als relikwieën op een altaar. Het gebodene is een afwisseling van oude racemotoren, historische documenten, beeldmateriaal en trofeeën van legendarische coureurs en dat maakt een bezoek aan het motormuseum interessant. Hier krijgt men het gevoel van verwondering dat al snel omslaat in bewondering. Want wat die mannen uit een grijs verleden met dat materiaal hebben gepresteerd, vraagt om respect. Bij het aanschouwen van al dat moois, dat weer in perfecte conditie werd gebracht, droomt menigeen even weg en blikk weemoedig

terug op een tijdperk dat nooit meer terugkomt. De vaak unieke collecties worden regelmatig vervangen en geruild met andere musea zodat men tussen het ouds regelmatig ook iets 'nieuws' tegenkomt dat men nog nooit eerder heeft gezien. Het houdt de gang naar de musea er in.

In onderstaande musea kunt u genieten van vak-kundig en liefdevol gerestaureerde motorfietsen en beleeft u door middel van unieke collecties van oude foto's, prenten en affiches de sfeer van wel-eer. Het is raadzaam om vooraf te bellen en te informeren naar de openingstijden.

Assen

TT Museum (in oprichting), Dhr. Bertus Streutker
De Wouden 11, 9405 HD Assen, 0592-356949

Giethoorn

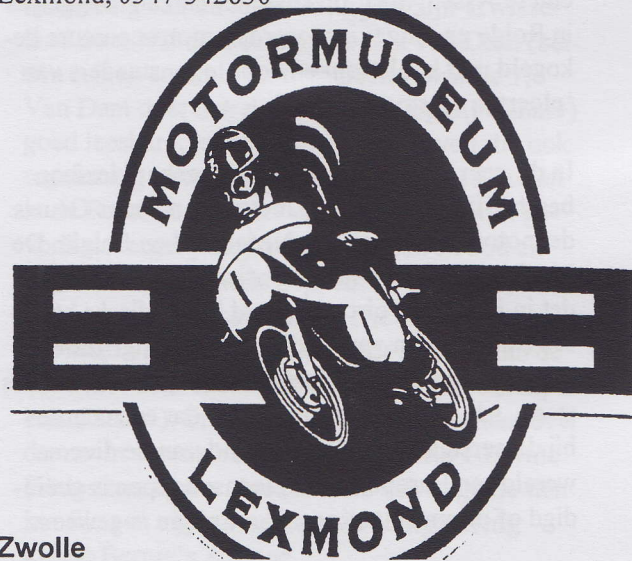
Histo Mobil Automuseum (motorfietsen en scooters), Cornelisgracht 42, 8355 CH Giethoorn,
Tel. 0512-361498

Lemmer

Indian Museum (alleen Indian motoren)
Indian Place 1 (Industrieterrein Lemsterhoek)
8531 XH Lemmer, 0514-563244

Lexmond

Motor Museum Lexmond (uniek 50cc race-motorenmuseum), Nieuwe Rijksweg 142, 4128 BP
Lexmond, 0347-342630



Zwolle

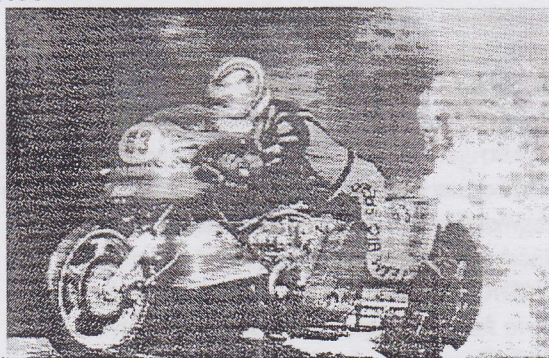
Harley-Davidson en Indian Museum (circa 60 Harley's en Indians), Oude Almeloseweg 2-4,
8025 AP Zwolle, Tel. 038-4534136

Bron: uit Frans Geurts, Adel in het Zadel, 100 jaar motorsport in België en Nederland van A tot Z deel II, Europese Bibliotheek, Zaltbommel, 2002.

BOEKSIGNALEMENTEN

Wilfred van Buuren

Frans Geurts, Adel in het zadel, 100 jaar motorsport in België en Nederland van A tot Z. Deel 1 (Europese Bibliotheek, Zaltbommel 2001) 272 pagina's, ISBN 90 288 2682 3. Deel 2 (Europese Bibliotheek, Zaltbommel 2002) 288 pagina's, prijs: 30 Euro per deel, ISBN 90 288 2638 1.



Uit de folder Adel in het Zadel.

Over de geschiedenis van de motorsport in Nederland is weinig van waarde geschreven. Dat is merkwaardig gezien de populariteit van de motorsport in ons land. Geen enkel eendaags sportevenement in Nederland trekt meer toeschouwers dan de TT-races: jaarlijks komen meer dan 125.000 mensen naar Assen. Daar zag het aanvankelijk niet naar uit. Tijdens 'de eerste Nederlandse TT' op 11 juli 1925 -toen nog niet op een circuit te Assen, maar op kasseien en zandweggetjes in Rolde en omgeving- werden motorcoureurs bekogeld met koolstronken door tegenstanders van 'ploerten op stoomfietsen'.

In dit zeer uitgebreide en goed leesbare lexicon beschrijft kenner van de motorsport Frans Geurts de motorsporthistorie in Nederland en België. De invalshoek is primair biografisch. Dat wil zeggen dat in ieder deel circa honderd biografische schetsen (met foto en vermelding van belangrijkste prestaties) van Nederlandse en Belgische coureurs staan. Als selectie criterium gold dat een coureur bij de eerste drie in de eindstand van de diverse wereld- en Europese kampioenschappen is geëindigd of driemaal nationaal kampioen is geweest.

Behalve aan coureurs worden in het naslagwerk lemma's gewijd aan races, merken (onder andere van de Amersfoortse fabriek Eysink, volgens de auteur de beste Nederlandse sportmotor ooit gemaakt), circuits, bonden en musea (zie ook bladzijde 11 van dit nummer). Gelukkig heeft Geurts zich niet beperkt tot wegraces en motorcross, maar

is er ook aandacht voor minder bekende disciplines van de motorsport. Wist u bijvoorbeeld dat de eerste motorsportwedstrijden in georganiseerd verband in Nederland *grasbaanraces* waren? Ze werden in 1916 verreden op de paardenrenbaan van Birkhoven bij Amersfoort. Mondiaal gezien is het grasbaanraces een marginale sport gebleven, maar in Nederland was het met name in het interbellum populair.

Adel in het Zadel, waarvan het derde en laatste deel binnenkort zal verschijnen, wordt door de uitgever bestempeld als 'standaardwerk'. Op die kwalificatie valt wel wat af te dingen. Er ontbreekt een literatuurlijst en op een bedankje aan kenners en instellingen na worden de gebruikte bronnen niet verantwoord. Verder bevat de uitgave soms knullige informatie -zoals de namen van de kinderen van de geportretteerde coureurs- die je eerder in de *Story* verwacht dan in een serieus boekwerk. Desalniettemin heeft Geurts met monnikenarbeid en engelengeduld een enorme hoeveelheid gegevens over de motorsporthistorie verzameld, die hij ook nog overzichtelijk en leesbaar weet te presenteren. De omvang en de kwaliteit van het illustratiemateriaal is bovendien voortreffelijk. □



Uit de folder Adel in het Zadel.

BOEKSIGNALEMENTEN

Eva Hogenbirk

F1 2001 Schumacher, simply the best. Een terugblik op het Wereldkampioenschap. Olav Mol, Rick Winkelwagen, Frits van Eldijk, Paolo D' Alessio en Bryan Williams. De Lande Scriptorum b.v., Harmelen, 2001, ISBN 90-5566-005-1, 210 pagina's, prijs onbekend.

Wie van autosport (of fotografie of een combinatie van de twee) houdt, zit goed met dit prachtige boek dat (nog) niet te verkrijgen is in de boekwinkel. Mooie platen van Bryan Williams, Frits van Eldijk en Paolo D' Alessio. Na de eerste fotopagina's volgt een kort overzicht van een van de eerste (dus bijvoorbeeld Alberto Ascari in een Ferrari 500 F2) tot een van de laatste racemodellen. De 56 pagina's tellende foto-impressie van het jaar 2001 die daarna volgt is mooi, vaak uit onverwachte hoek en ook de pitspoes wordt niet vergeten.

In 'de Formule 1 kalender 2001' kijken we kort terug op de bijzondere dagen van dat jaar, waarin ook de sportgeschiedenis aan bod komt. Bijvoorbeeld: "14 augustus. Arrows-baas Tom Wilkinshaw wordt 55. De Schot was in zijn jonge dagen een uitstekend toerwagenracer. In 1974 werd hij Europees Kampioen." Het boek gaat verder met de ontwikkeling van schokdempers door de jaren heen. Velen denken daarbij misschien 'saaaai', maar er worden wel degelijk leuke feiten in gepresenteerd. Wist u bijvoorbeeld dat de Tulpen Rally een beroemde Nederlandse rally was? Dat vóór 1959 het afstellen van de schokdempers een hele toer bleek en bij de introductie van de VBA (Van Buiten Afstelbaar) het nog slechts een paar seconden duurde? En met de introductie van neerwaartse druk aan het einde van de zeventiger jaren, deed zich opnieuw een evolutie voor op het gebied van de schokdempers.

Weer volgen zo'n dertig pagina's met foto-impressies. Daarna "Ferrari's door de jaren heen", waarin ook weer bijzondere feiten aan het daglicht komen. Enzo Ferrari bijvoorbeeld ontwikkelde in 1958 samen met zijn zoon Alfredo een auto met een vijftien graden V6-motor. Maar 'pas' in 1985 werd met dit model een wereldkampioenschap gewonnen.

Ook de nieuwste modellen van Ferrari F2001, de McLaren MP4/16 en Williams FW23 zijn wat uitgebreider besproken. Nog wat kleurrijke foto's van 2001 en tot slot een mooi en zeer gedetailleerd

overzicht van het afgelopen jaar. Kortom een mooi, rijkelijk geïllustreerd fotoboek met hier en daar een verwijzing naar de sportgeschiedenis van de Formule 1.



BOEKSIGNALEMENTEN

Eva Hogenbirk

Bernie's Avenue, Berichten uit de Formule 1, Nando Boers en Ronald van Dam, Uitgeverij Thomas Rap, Amsterdam, 2002, ISBN 90 6005 257 9, 159 pagina's, 12,50 Euro.

Goed, toegegeven: ook bij dit boek is enige affiniteit met de actuele autosport gewenst. Naar aanleiding van de races vorig jaar zijn afwisselend door Nando Boers of Ronald van Dam (beiden schrijven voor het tijdschrift *Formule 1*, Van Dam doet ook de verslaggeving bij Canal+) goed leesbare, leuke stukjes geschreven die ook regelmatig teruggrijpen op sportgebeurtenissen in de Formule 1 uit het verleden. Een mooi gevonden vergelijking tussen Herman Brood en Ayrton Senna getiteld 'Speed' of een cynisch stukje over het afscheid van *The Voice of Formula 1*: Murray Walker ("Er is niets aan de hand met deze racewagen, behalve dan dat hij in brand staat"). En natuurlijk kan een verhaal over de macht van de baas van de Formule 1 Bernie Ecclestone niet ontbreken—die vanwege de tien km file een eigen weg naar de Hungaroring kreeg: Bernie's Avenue.

Heeft u tijd voor een humorvol, goed leesbaar boek over de Formule 1 waarin zo nu en dan een uitstapje naar het verleden zit en de wereld van Formule 1—ook voor de niet-fan—duidelijk uit de doeken wordt gedaan, dan is dit een zinnige aankoop.

TIJDSCHRIFTSIGNALEMENT

Eva Hogenbirk

Formule 1, Uitgeverij Veldhuis B.V., abonnementsprijs 42,50 Euro per jaar (tel. 036-523-3101), ISSN 1386-0887, www.formule1club.nl

“Formule 1, het grootste tijdschrift over autoracen van Nederland”, aldus de achterflap van Bernie’s Avenue. En wat voor een tijdschrift. Een kleine 100 (!) pagina’s van goed kwalitatief papier, veel kleurgebruik, mooie foto’s en een interessante inhoud die ook voor de sportgeschiedenisliefhebber niet te versmaden is. Uiteraard gaan de meeste pagina’s over de actualiteit: nieuws en leuke interviews (van circuitdirecteur Hans Ernst, via racer Nick Heidfeld tot een stuk over race-ingenieurs), met een flink aantal technische pagina’s (goed en duidelijk uitgelegd ook voor de niet-fan), voorbeschouwingen en terugblik op de afgelopen race en een groot blok ‘Nationale autosport’. Wat was er ook alweer sporthistorisch? Een groot artikel over Zolder twintig jaar geleden toen Gilles Villeneuve op dramatische wijze een salto mortale maakte. Bovendien kijkt Emerson Fittipaldi (wereldkampioen van 1972) in een aantal pagina’s terug op de in zijn ogen “..gevaarlijkste auto van het veld..”, we hebben het dan over maart 1968 als de verbazingwekkende en zeer gevaarlijke wigvormige Lotus 56B getest wordt. Maar ook de bespreking van een nieuw boek dat als onderwerp Enzo Ferrari heeft en het artikel over de meesterknecht met veel pech (Jochen Mass) zijn leuke sportgeschiedenistintjes in een goed blad dat het waard is om regelmatig 4.10 Euro voor te betalen.

CDSIGNALEMENT

Eva Hogenbirk

A tribute to Ayrton Senna, -a music documentary-, Dolphin Services B.V., 2002, www.senna-cd.com, 21.99 Euro

Sommige nummers op de CD zijn speciaal geschreven als herinnering aan de coureur die in 1994 in de San Marino GP in Imola dodelijk verongelukte. Andere pasten bij zijn persoonlijkheid en het speciale thema van de CD. De nummers zijn aan elkaar gelinked door Senna’s gesproken woorden (uit interviews), die verklaren hoe hij tegen zijn leven, zijn sport en de risico’s die dat met zich meebracht, aankeek. Ook zit er het moment in dat race-commentatoren Murray Walker (BBC), Olav Mol (RTL5), en een onbekende Franse commentator van TF1 het ongeluk met fatale afloop beleven.

de Sportwereld 14

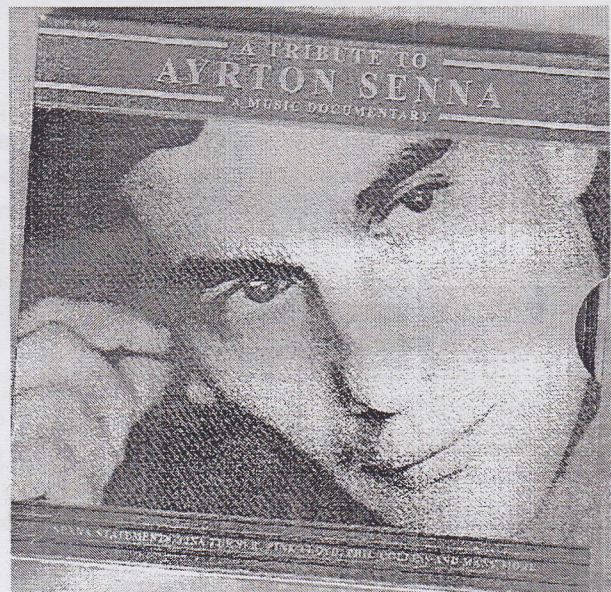
Zeer emotioneel, en eigenlijk hadden er meer van dat soort momenten in moeten zitten.

Net zoals de uitspraken van Senna langer hadden kunnen zijn, meer inzicht hadden moeten geven in zijn leven en zijn sport. En hadden race-commentatoren hun mening kunnen geven over andere belangrijke momenten in Senna’s leven en overwinningen. Zoals wel Martin Brundle, Ron Dennis, Gerhard Berger, Nigel Mansell, John Watson, Murray Walker en Alain Prost elk één (waarom niet meer?) zin zeggen over de legendarische Braziliaan.

De muziek is mooi en goed gekozen en grote namen als Queen, Pink Floyd, Enya, Lisa Stansfield, Eurythmics, Phil Collins, Tina Turner en Chris Rea hebben bijgedragen tot de CD. Phil Collins was de eerste die meedeed aan het project en net als de meesten stond hij zijn royalties af aan de Ayrton Senna Foundation (opgericht door Senna, voor het helpen van verarmde Braziliaanse kinderen). Waarom is het interessant om te vermelden dat Collins als eerste meedeed? Na de dood van de coureur vond zijn familie in het Portugese huis van de racer een CD van de zanger in de stereotoren. Het was daarmee de laatste CD die Senna gehoord heeft.

In 2004 hoopt de organisatie een liefdadigheidsconcert te houden met de sterren die ook aan de CD hebben bijgedragen. Het idee van ‘A Tribute to Ayrton Senna’ kwam van de Nederlander Hans van der Schroeff, wiens bedrijf Dolphin vijf jaar bezig is geweest om het project voor elkaar te krijgen. En daarmee maakte hij veel fans, maar ook collega’s van Senna blij. □

Bron: Cd ‘A Tribute to Ayrton Senna’ en de website www.senna-cd.com.



VAN RIJKELUISSPEELTJE TOT GELD VERSLINDENDE SPORT

Eva Hogenbirk

Een van onze eigen redacteuren (zie etymologie van de motor-autosport, pagina 3) vond het in eerste instantie moeilijk om aan te moeten geven wat er nou eigenlijk sport is aan autosport/motorsport. Misschien dat er lezers zijn die hetzelfde probleem hebben. "De heer Nahuijs (van de ANWB) vraagt daarop aan spreker: 'Hebt u wel ooit eens een auto bestuurd?' 'Neen, nimmer.' 'Welnu, als u daarvoor in de gelegenheid komt weet ik zeker, dat het geen half uur duurt of u zijt overtuigd dat het wel degelijk een 'sport' is. (Uit het verslag van een ANWB-vergadering in *De Kampioen*, 1 januari 1904.) Daarom op een rij gezet: het ontstaan van de auto en van autoraces.

U moet zich inleven in een periode waarin een auto zeer ongewoon was, vervoer per paard en wagen ging, te voet, wellicht per fiets en heel soms per locomotief. Iets anders kende men niet. In 1896 was de eerste levering van een 'Motorwagen' in Nederland zo bijzonder dat de mecaniciens van de Duitse Benz-fabriek maar was meegekomen om rijles te geven aan de Haagse fotograaf en eigenaar B.E.A. van Varseveld. In die beginjaren van de auto werd het rijden van 'het rijtuig zonder paarden' vooral gezien als het nieuwste rijkeluis-speeltje.

De discussie over auto's en haar gevaren waren niet van de lucht en kenden -voor ons nu- hilarische argumenten. "De rit heeft derhalve bewezen dat er slechts het geringste ongewone behoeft te gebeuren om de kans te hebben in een vaart te verdrinken of om met een hevigen slag tegen een paal aan te vliegen." (Uit een ingezonden brief in *De Kampioen* van 9 oktober 1903) Of wat te denken van de conclusie van twee rijders zonder benzine die de weg vragen aan een wielrijder, die naast zijn fiets loopt. "Zie je wel, zei mijn vriend, hoe langzaam we hebben gereden. Nog vijftig kilometer voor ons ligt Utrecht. Ge bedoelt zeker achter u, sprak de wielrijder. We waren verplet. Maar ik begreep spoedig wat er gaande was. We hebben Utrecht doorgereden zonder het te zien. Toch zegt men dat automobilisme de geografische kennis ontwikkelt!" (Uit *de Ware Jacob*, 1 november 1902).

In de discussie tussen bestuurders van motorvoertuigen en de rest van de bevolking ging het er niet altijd relaxed aan toe. Auto's verwoestten de

oogst door het stof dat ze deden opwaaien als ze langs de weg 'raasden', de uitlaatgassen waren giftig en auto's zouden mensen en dieren doden als ze op hol sloegen. Achteraf bleek dat veel protesten door paardenfokkers en aandeelhouders van de spoorwegen waren aangewakkerd.

De verdere ontwikkeling van de auto was mede een resultaat van het racen. Dat het autoracen (zoals ook ander autovermaak, als achteruit een brug oprijden, vanuit de auto een bal in een kuil slaan, een bel luiden en prijssteken) niet alleen werd bedacht uit economisch oogpunt, maar ook voor vermaak en acceptatie van de auto bewezen de concoursen en races georganiseerd door de Nederlandse Automobiel Club op de boulevard van Scheveningen tijdens de Automobielweek in 1905, 1906 en 1907.

Autoracen ging met name in het prille begin niet zoals het bedoeld was. Deelnemers en zelfs winnaars werden om onduidelijke redenen of rare regels gediskwalificeerd en er gebeurden veel ongelukken. De eerste races werden vanaf 1894 tussen twee plaatsen over de openbare weg in Frankrijk gereden. De première tussen Parijs en Rouen kende honderdentwee deelnemers maar onbekend is hoeveel hier daadwerkelijk mochten starten. Een man met vergunning om te starten schampte de auto van zijn broer, reed een café binnen en vervolgens een sloot in, waarna hij zich toch maar terugtrok uit de race. De tweede editie kende Emile Levassor (die via slim trouwen de vergunning kreeg voor het bouwen van de Daimler-motor) als winnaar van Parijs-Bordeaux, waarover hij in zijn eentje achtenveertig uur had gedaan. Hij werd gediskwalificeerd omdat hij twee in plaats van de vier voorgeschreven zitplaatsen in zijn auto had, maar de publiciteit zorgde ervoor dat hij veel wagens verkocht. Ook de firma De Dion-Bouton werd populair door het winnen van races. In Engeland lag dat anders: daar mocht op het platteland niet harder dan zes kilometer per uur gereden worden. Een race met auto's wordt op die manier niet spectaculair -als je op de fiets al sneller bent. Wij kenden in 1898 de eerste heuse internationale Parijs-Amsterdam-Parijs, maar daarna was het al afgelopen vanwege de strenge regels in Nederland.

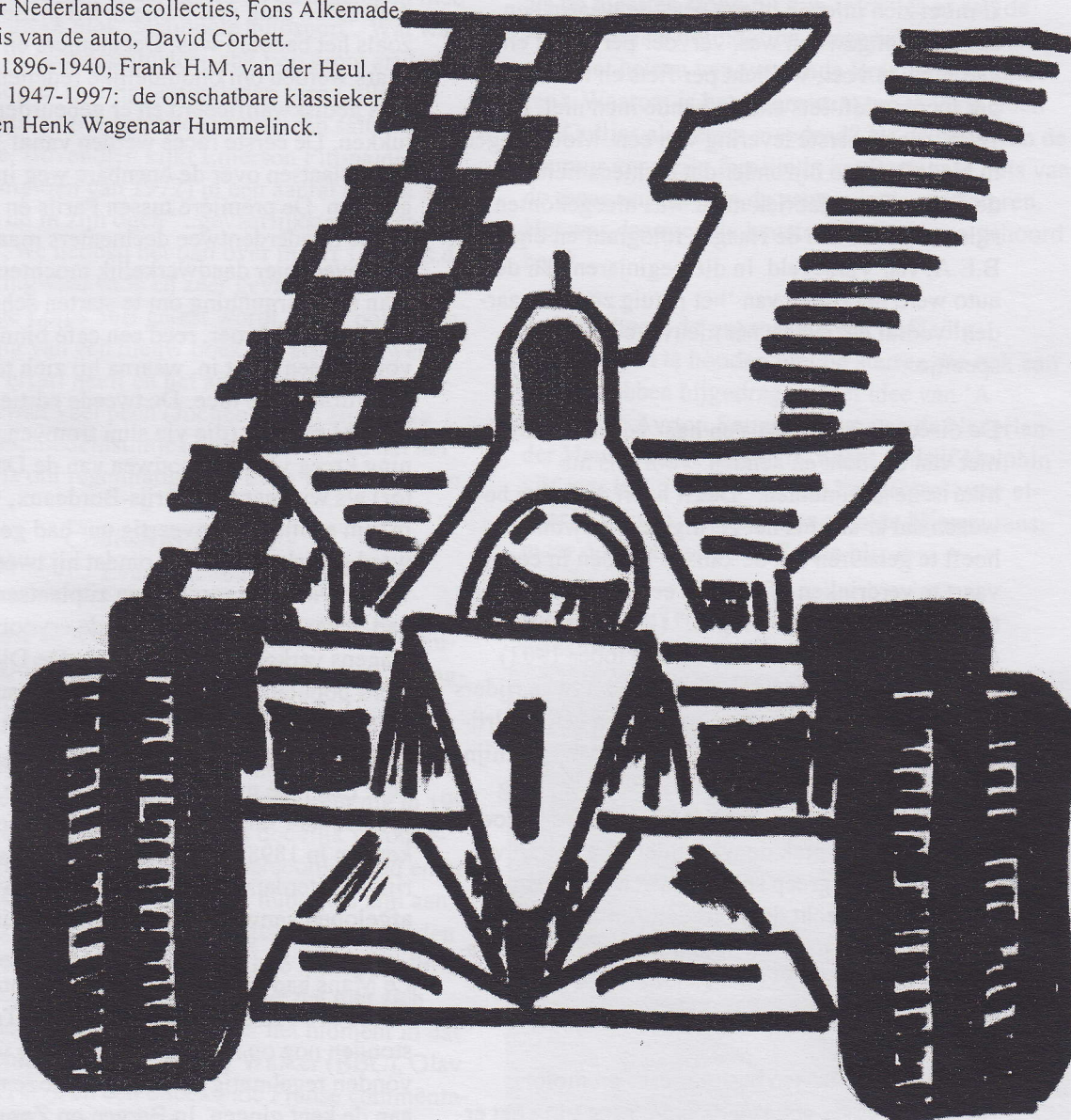
Le Mans had een circuit van 106 kilometer en kende in 1906 de eerste Grand Prix. Toeschouwers stonden nog op het circuit (nu allang verboden) en vonden regelmatig de dood omdat ze niet op tijd aan de kant gingen. In Bergen op Zoom kende Nederland elf jaar later zijn eerste baan(!) wed-

strijd op de wielervedbaan De Raayberg. Na de eerste Wereldoorlog in de twintiger jaren van de vorige eeuw ontstond 'het gouden tijdperk van de motorisering'. Vanwege de elektrische starter (eerder moest men slingeren en velen braken daarbij een arm vanwege een verkeerde techniek) en verbeterde schakelsystemen (De Dion kende een hendel op de stuurkolom die naar voor of achter kon voor de eerste of tweede versnelling) was het autorijden net zo toegankelijk geworden voor vrouwen als voor mannen. Door massaproductie daalde de prijs aanzienlijk en werden wagens bovendien ondertussen als statussymbool gezien. Het betekende de opkomst van de luxe-auto en de sportauto. Veel sportauto's kregen motoren uit de vliegtuig-industrie en Fiat bouwde zelfs een hellend circuit bovenop haar fabriek om de snelle auto's

(die op dat moment 160 kilometer per uur reden) te testen. En ondanks dat vrouwen nu algemeen geaccepteerd zijn als autobestuurders (in het begin leverde dat vooral veel protesten van mannen op) is dat in de Formule 1 helemaal geen gemeengoed. Slechts vier vrouwen stuurden ooit een racewagen over het circuit. De Italiaanse Maria-Teresa de Filippis (in 1958 en 1959 reed ze vijf Grand Prix's en finishte één maal), de Italiaanse Lella Lombardi (in 1974, 1975 en 1976 reed ze zeventien keer mee en finishte zeven maal), de Britse Divina Galica (in 1976 en 1978 deed ze drie keer mee, maar haalde de eindstreep niet) en de Italiaanse Giovanna Amati (in 1992 reed ze in drie Grand Prix's maar finishte niet). Maar over één ding is iedereen het ondertussen eens: een auto is zo gek nog niet. □

Bronnen:

Het beeld van de auto: 1896-1921 : verslag van een speurtocht door Nederlandse collecties, Fons Alkemade.
De geschiedenis van de auto, David Corbett.
Automobielen 1896-1940, Frank H.M. van der Heul.
50 jaar Ferrari: 1947-1997: de onschatbare klassieker
Jan Haakman en Henk Wagenaar Hummelinck.



Illustratie door G. van der Meer

STILTE

Jurryt van der Vooren

Heeft iemand ooit nog iets gehoord van dat idee om de Olympische Spelen weer eens in Nederland te houden? Het ging goed met de Nederlanders twee jaar geleden in Sydney en het was in die roes van sportieve geestdrift dat steeds meer mensen meenden dat het nu de tijd was om gastheer te spelen. Alhoewel, niet meteen, maar ergens rond 2030 zou toch moeten lukken.

Er staat me nog een commissie bij met mensen erin die veel glimlachen en met als specialisatie het organiseren van dingen ver in de toekomst. Hun eerste bijeenkomst hebben ze dan vermoedelijk ook ver in de toekomst gepland, want de afgelopen twee jaar was het stil, heel stil.

En misschien maar beter ook. Waarom zou je de Spelen organiseren in Nederland? Uiteindelijk komt het er toch op neer dat we enkele maanden voor aanvang volkomen in paniek raken. Buitenlanders! Criminaliteit! Supportersgeweld! Aanslagen! Geluidsoverlast!

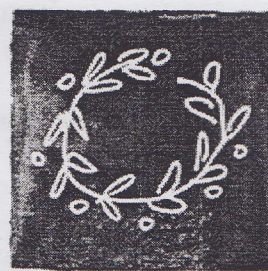
Want daarop draait het altijd uit hier. Als twee Nederlanders het geduld en uithoudingsvermogen hebben om langer dan dertien seconden met elkaar te praten, zijn ze het erover eens dat er te veel buitenlanders in ons land zijn. Indien ze de minuut volmaken weten ze verder dat er meer blauw op straat moet. Andere conclusies worden in dit land niet getrokken.

Zijn we Euro 2000 al vergeten? Gebeurde precies hetzelfde: rellen en straatgevechten waren de as van het enige toekomstscenario dat we konden bedenken. Dat mensen wel eens plezier met elkaar hebben en dan niet meteen alles verbrijzelen, is een gedachte die hier moeilijk gedijt. Vol verbazing keken we terug: de meeste huizen zagen er net zo uit als voor Euro 2000. Daar zouden we zelf nooit opgekomen zijn.

Waarom zou het goed zijn om de Spelen te houden? In Griekenland bijvoorbeeld zitten heel weinig mensen erop te wachten dat zij over twee jaar de fakkel in Athene hebben staan. Er wordt veel verbouwd, nieuwe wegen worden aangelegd en al het geld blijft hangen in de hoofdstad. Dat de rest van het land behoeften heeft die vervuld moeten worden, is dan jammer. De Spelen hebben status, geven enkele weken de maximale aandacht in de wereld en er zijn veel fotografen aanwezig die de

plaatselijke machthebbers willen vereeuwigen.

Dat soort mensen zit meestal achter plannen als het organiseren van de Spelen, ook hier in Nederland. Zoals ik al schreef glimlachen ze te veel. Het is niet de lach van de sympathie en warmte, maar de uitdrukking van de arrogante nonchalance. Noem het managers, teambuilders of iemand die een hoge kantoorbaan heeft bij Ajax. Echt met sport te maken heeft het niet. Liever eerst de kans om te kunnen sporten voor gewoon iemand in Nederland, dan maar weer het binnenhalen van zo'n evenement. Ik verwacht niet uitgenodigd te worden voor de eerste bijeenkomst van de Nederlandse initiatiefnemers. □



ATHENS 2004



Embleem

Het embleem van de Olympische Spelen van Athene 2004 is een krans van een olijftak op een blauwe achtergrond. Deze krans ('kotinos') is nauw verbonden met de geschiedenis van de Spelen in de Griekse oudheid: het was de officiële prijs voor Olympische kampioenen. En daarmee de eervolste prijs die een mens in zijn leven kon behalen. Bovendien is de olijfbom de heilige boom van Athene: daarom kan men de kotinos ook zien als een symbool voor de stad.

De cirkelvorm van de olijfkrans staat voor de vereniging van de wereld en de verbinding tussen verleden en heden. De kleuren refereren aan de witte blauwtinten die het Griekse landschap representeren. De achtergrond heeft bewust meerdere tinten blauw, waardoor een indruk van transparantie en vloeibaarheid moet worden gewekt. Denk ook aan de blauwe luchten en zeeën van het Griekse landschap. □

Bron: www.sport.nl

UITNODIGING

De geschiedenis van het wielrennen

Op donderdag 31 oktober 2002 duikt Stichting de Sportwereld wederom dieper de sportgeschiedenis in tijdens de studiebijeenkomst met als centraal thema **de geschiedenis van het wielrennen**.

Na het startschot om 20.00 uur neemt de heer Bertus Raats ons mee terug naar het Amsterdamse wielrennen van voor en na de Tweede Wereldoorlog. Recentelijk is de derde publicatie van zijn hand verschenen waarin het wielrennen in Amsterdam onder de loep wordt genomen.

Na de pauze verzorgt drs. Daniël Rewijk een lezing over de roemruchte carrière van de wieleramateur(!) jonkheer Gerard Bosch van Drakestein (1902 - 1928). Rewijk is onlangs afgestudeerd met een scriptie over deze baanrenner die onder andere olympisch brons won op de tandem in Parijs (1924) en olympisch zilver op de één kilometer in Amsterdam (1928).

Vanaf 19.45 bent u van harte welkom in zaal 105 van de Faculteit der Geesteswetenschappen in Amsterdam. Het bijwonen van deze bijeenkomst is gratis en u hoeft zich niet vooraf aan te melden.

Onderwerp : Geschiedenis van het wielrennen

Datum : Donderdag 31 oktober 2002

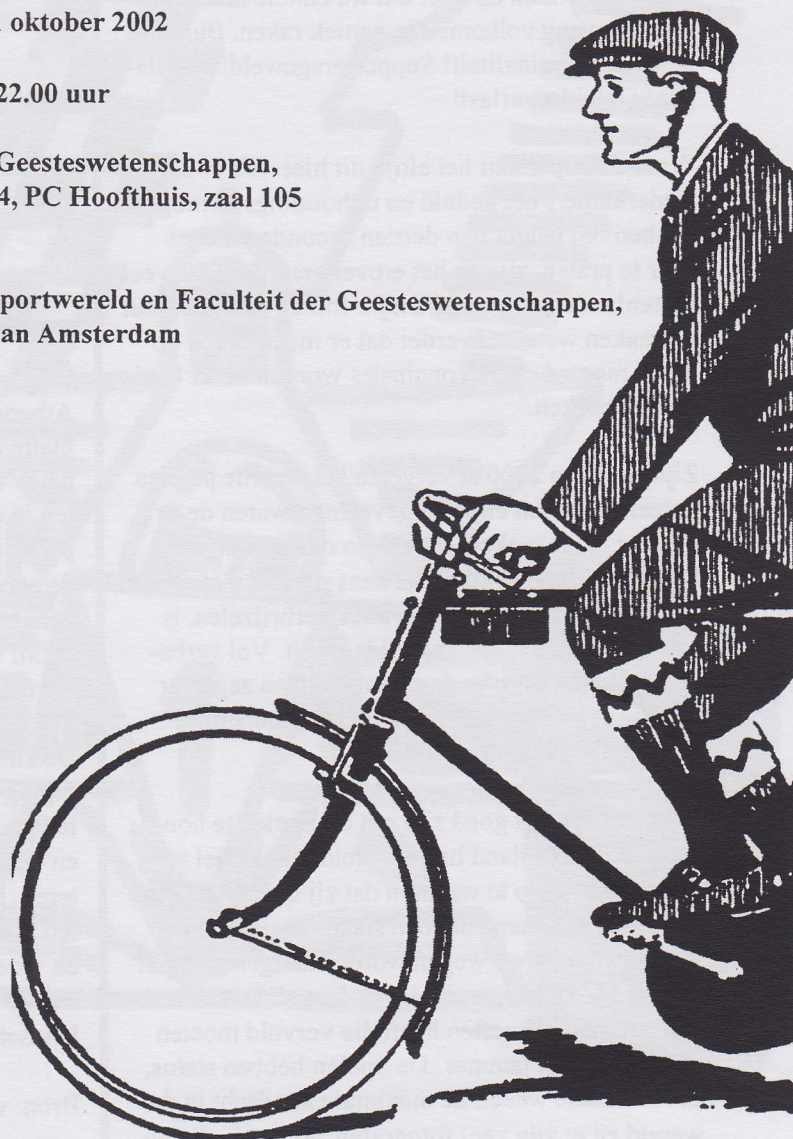
Tijd : 20.00 uur tot 22.00 uur

Locatie : Faculteit der Geesteswetenschappen,
Spuistraat 134, PC Hoofthuis, zaal 105
Amsterdam

Organisatie : Stichting de Sportwereld en Faculteit der Geesteswetenschappen,
Universiteit van Amsterdam

Inlichtingen:

Gerard van den Houten
tel. 036-5489420



Oproep aan lezers

Heeft u wielrenfoto's van Adrie Bakker, geboren op 22.1.1949, wonende te Soest? Of kent u iemand die ze heeft?

Of wellicht heeft u worstelfoto's van Dhr. Beydorff die in 1928 aan de Olympische Spelen in Amsterdam meedeed? Of weet u een adres om eraan te komen?

Als u in het bezit bent van deze foto's of iemand kent die ze heeft, wilt u dan contact opnemen, zodat andere lezers die op zoek zijn naar deze foto's van hun familie blij gemaakt kunnen worden?

Alvast bedankt, contact (via email) is desportwereld@hotmail.com.



Voetbal in oorlogstijd

Voetbal was tijdens de Tweede Wereldoorlog populair. Tussen 1940 en 1944 verdubbelde het bezoek aan voetbalwedstrijden in Nederland. In het Nationaal Bevrijdingsmuseum in Groesbeek is tot en met 1 december de tentoonstelling 'De bal bleef rollen...! Voetbal in oorlogstijd' te zien. Naast foto's en bijzondere film- en geluidsfragmenten toont de expositie onder andere de schoenen van Faas Wilkes, Abe Lenstra-veters, programmaboekjes, ballen en de meniscus van Leen Vente op sterk water. De tentoonstelling werpt een licht op de gevolgen van de bezetting voor clubs en spelers en maakt de invloed van sport op burgers in oorlogstijd zichtbaar. Het Nationaal Bevrijdingsmuseum 1944-1945 is gevestigd aan de Wyberlaan 4 in Groesbeek en is van maandag tot en met zaterdag geopend van 10 tot 17 uur en op zondag van 12 tot 17 uur. Informatie: www.bevrijdingsmuseum.nl of 024-3974404.

EEN BELGENMOP OP TWEE WIELEN

Hans Pars
Magisrème

"Passagiers voor de KLM-vlucht naar Parijs worden verzocht zich naar Gate 12 te begeven voor de instapcontrole. Het toestel zal zoals gepland om 11.55 uur vertrekken. Voor de Vlaamse passagiers is dat tijdstip aangebroken als de leine en de grote wijzer van het horloge bijna op elkaar staan, boven aan de wijzerplaat."

Volgens de liefhebbers van Belgenmoppen in Nederland kun je dergelijke omroepberichten dagelijks horen op het vliegveld Zaventem. Aan de andere kant van België, in Noord-Frankrijk kun je vergelijkbare moppen horen over de Walen. De beide soorten Belgen zitten als het ware klem tussen de moppen van de grote broers. De Franse filmregisseur Philippe Harel wilde ook wel eens een Belgenmop produceren en maakte de film **Le Vélo de Ghislain Lambert** over de denkbeeldige Waalse beroepsrenner **Ghislain Lambert** (gespeeld door Benoit Poelvoorde).

De film speelt in het begin van de jaren zeventig, de Eddy Merckx-periode. Om wat historisch cachet te geven, opent de film met een studiezwart-wit film uit een Parijs-Roubaix koers. Daarna neemt het leven van de boerenzoon annex amateurwielrenner Lambert zijn loop. Lambert komt aan de kost als badmeester maar verwerft via de bij Peugeot afgedankte ploegleider Focodel een contractje bij een Belgische B-ploeg. De ploeg wordt gesponsord door het schoonmaakmiddel *Magisrème*. Behalve koersen moeten de renners ook op pad om *Magisrème* huis-aan-huis te verkopen op provisiebasis. De eerste Belgische kermiskoers waar Lambert aan deelneemt als prof eindigt voor hem in een sloot. Met een flink beschadigd gezicht moet Lambert aan de volgende koersen deelnemen. Omdat Lambert amper mee kan komen in het peleton krijgt hij van zijn slapie Francesco 'darts' oftewel doping toegediend. Per abuis spuit Francesco hem ook z'n eigen portie drugs toe zodat Lambert klapwiekend aan de meet verschijnt. Al in de eerste kilometer gaat Lambert er van door en blijft vrijwel de gehele koers aan de greep van het peleton. Maar tegen het einde van de wedstrijd eindigt Lambert als een leeggelopen fietsband langs de kant van de weg. Zijn maatje Francesco leert hem hierop de basisregel van de drugs: "Sommige renners nemen te veel zout in de soep en eten ook hun bord op". Bij de dopingcontrole plast Lambert met ander-

mans pies maar hij loopt toch tegen de lamp. Hierop ontslaat *Magisrème* hem.

Een tweede leven als renner begint Lambert bij het team van Epedex. Dankzij onsportief gedrag (er vandoor gaan tijdens een uitgebreide ravitailering) weet Lambert een wedstrijd achter de neus te winnen. Een klassieker nog wel. Naar aanleiding hiervan en het wegvallen van Gerard Vianen, mag Lambert mee naar de Tour. Binnen de kortste keren draagt hij in deze Tour de rode lantaarn. Deze laatste plek in het algemeen klassement levert zo veel publiciteit op dat de sponsor besluit dat alle renners van Epedex achterin het klassement moeten koersen. Er ontstaat nu een Tour van twee snelheden: de winnaars tegen degenen die enkele seconden voor de tijdslimiet binnen komen. De mannen van Epedex maken er een aparte sport van om echt op de allerlaatste seconde binnen te komen. In de Tour van Harel beklimmen de renners trouwens de Mont Ventoux in zeer dichte mist (!). Eerder in de film was al een ontsnapping van een renner uit het peleton te zien waarbij deze tijdens het wegflieten eerst begon te schakelen naar een ander verzet. Ook het bochtenwerk tijdens een etappe bergop is van het niveau zondagsrijders.

Voor Lambert is zijn enige Tour echter een financieel succes en hij begint hierop in de garage naast zijn bungalow te oefenen voor een aanval op het werelduurrecord. Maar u zult het wel begrijpen, dat loopt verkeerd af. Om de ijdeleucht te nimmeren in Mexico traint Lambert met een zuurstofmasker op de rollerbank. Een verkeerd afgestelde gasfles doet hem explosief de das om. Hierna begint hij aan zijn memoires maar hij krijgt ruzie met zijn ghostwriter over de titel van het boek. Omdat *Le Vélo* nog tot in september in Nederland in roulatie blijft zal ik het einde van de film niet verklappen. Hier heeft de regisseur nog een bijzondere verrassing voor de bioscoopbezoeker in petto.

Kortom: Harel wilde een lollige film maken over een domme Waalse wielrenner. Voor hetzelfde geld was het een film geworden over maffe vogelpickers in Antwerpen. Doel van de film was de lach (een enkele keer valt er ook wel wat te lachen) en niet de sport, laat staan de sportgeschiedenis. Ook de gewone geschiedenis komt er bekaaid vanaf. Anno 1972 was er in heel België geen wedstrijdleider te vinden die in een koers met een Trabantje rondreed. Ben Dajfe was historisch beter op z'n plaats geweest. Kent u trouwens die mop van die Belg, Nederlandse en Fransman die in een Dajfe naar Parijs gingen?

AMUSEMENT IN WESTERBORK

Guido Abuys

In een jaarlijkse schriftelijke uitgave van voormalig kamp Westerbork werd in 1996 een artikel gepubliceerd waarin de sportkant werd weergegeven. Omdat er niet veel geschreven is over 'amusement' in Westerbork een serie over een aantal sporten in het kamp. De uitgave heette in 1996 'Lachen in het donker', en daaruit komt deel twee: boksen.

BOKSEN TUSSEN DE AARDAPPELEN

Op 24 september 1943 deelde de *Lagersportleitung* in kamp Westerbork mee dat op zondagavond 25 september om 20.00 in de Grote zaal een bokswedstrijd zou plaatsvinden. *'Gezien het gering aantal plaatsen kunnen niet alle aanvragen worden gehonoreerd.'* Mechanicus schreef in zijn kampdagboek: *"Gisteravond boksmatch. Stampvol. Alle autoriteiten aanwezig, benevens alle leiders van diensten. Ook de Obersturmführer en Aus der Fünften, die uit Amsterdam was overgekomen."*

De match was tot in de puntjes georganiseerd. Er was een boksring, een wedstrijdleiding en zelfs een arts die de 20 bokkers keurde. De organisatie was, met toestemming van de kampcommandant, in handen van Ben Brill. Dat was aan de in 1912 geboren Brill wel toevertrouwd. Reeds op twaalfjarige leeftijd kwam hij met de bokssport in aanraking. Op de Olympische Spelen van 1928 in Amsterdam werd hij in de kwartfinale uitgeschakeld, maar dat deerde zijn wijkgenoten in de hoofdstad niet. In hun ogen was dit broekje van 16 jaar een held, de held van de joodse volksbuurt. Ben Brill werd verschillende keren Nederlands kampioen in het vlieg- en weltergewicht. Zijn grootste succes - een gouden medaille - behaalde hij tijdens de Maccabiade van 1935. Het jaar daarop weigerde hij de uitnodiging voor de Olympische Spelen in Berlijn met de opmerking 'Heren, jullie worden bedankt, ik ga niet naar een fascistisch land'. Zijn laatste partij bokste hij op 31 maart 1940.

Tijdens de bezetting stond de Amsterdammer nog één keer in de ring. *'Het was een wedstrijd om het kampioenschap van Nederland. Ik ben toen in de ring gestapt en heb gezegd: 'Dames en heren, hierbij neem ik afscheid van de bokssport', ik heb een buiging gemaakt en ben weggelopen. Ik voelde het aankomen dat sport voor joden in Ne-*

derland verboden zou worden... drie weken later gebeurde dat... ik was ze dus net voor.' Niet-joden werden gestimuleerd zich met de bokssport te gaan bezig houden. Onder druk van de Duitse bezetter - boksen was een karaktervormende bezigheid - werd het in vele gemeenten geldende boksverbod opgeheven. De NSB wilde nog verder gaan. In *Het Nationale Dagblad* werd zelfs een pleidooi gehouden: *"Het zou toe te juichen zijn, indien men er toe overging om het boksen op scholen verplicht te stellen. Dit zal in de toekomst grooten invloed hebben op de weerbaarheid alsmede op de algemeene houding van ons volk (...)."*

Gezien de voorliefde van de nationaal-socialisten voor de bokssport is het te begrijpen dat Ben Brill toestemming kreeg een boksmatch te organiseren. Dat de deelnemers joden waren, was kennelijk van ondergeschikt belang. Dat ook de jeugd boksvaardigheden werden bijgebracht om haar weerbaarheid te vergroten, zal echter nooit de bedoeling van kampcommandant Gemmeker zijn geweest.

Na een onderduikperiode werd Ben Brill opgepakt en via kamp Vught kwam hij in juli 1943 in Westerbork terecht. Kennelijk kreeg hij dankzij zijn reputatie toestemming om gymlessen in de aardappelkeuken te geven. Deze lessen waren slechts een dekmantel. *"Er stond altijd iemand bij de deur. Als er iets, een vreemde aankwam, dan werd er geroepen: 'Stoppen!' Of ze gaven een wachtwoord, dat betekende dat je met boklessen moest stoppen."* De jonge Gerard Durlacher en zijn makkers mochten ook bij Ben Brill op 'gymles'. *"Een paar oefenavonden loopt alles gesmeerd, tot een koksmaat naar binnen stormt en hijgt dat Gemmeker met zijn herdershond in aantocht is. Razendsnel wordt de bal verborgen. Wij stellen ons in gymnastiekhouding en wachten op de SS'er met het herengezicht. Glimlachend komt hij binnen. Wij staan strak in de houding. 'Weitermachen', zegt hij bijna vriendelijk. Braaf doen wij lichte turnoefeningen en hij kijkt toe. Dan draait hij zich om, knikt naar Bennie Brill en verlaat de zaal."*

Hoewel de boklessen in het hol van de leeuw de nodige risico's met zich meebrachten, trok Ben Brill zich er weinig van aan. Hij vond dat de joodse kinderen meer zelfvertrouwen moesten krijgen. *"En dan ga je voor ze staan en dan ga je die oefeningen voor doen en hoe je moet staan en hoe je moet stoten of wat de houding is."* Het bleef voor Gerard en zijn kameraden niet bij deze oefeningen. *"Op een bewolkte avond in augustus doet Bennie*

echte bokshandschoenen om mijn handen en zet mij tegenover een sparringpartner. Een schijngevecht: vooral dekking, dekking is belangrijk. In de opwinding van het moment vergeet ik de lessen. Mijn gezicht is open als een stad zonder afweergeschut. Voor ik het weet zit ik op de vloer met een bloedende neus. Bennie troost me om me vervolgens te kapitelen over mijn slechte verdediging.” Het zou Durlacher’s laatste les worden, de volgende les verzuimde hij.

Waarschijnlijk was Ben Bril toen ook bezig met het zoeken naar bokscampcommandant Gemmeker en zijn cohorten. Achter hen zaten mijn vader en moeder. De gong klonk. Jacques ging gelijk in de aanval. Hij haalde uit met zijn rechter en raakte mijn hoofd. Ik voelde de klap nauwelijks. Mijn moeder kon het gevecht niet langer aanzien en begon te schreeuwen: ‘Hou op met hem slaan!’.

Waarschijnlijk was Ben Bril toen ook bezig met het zoeken naar bokscampcommandant Gemmeker en zijn cohorten. Achter hen zaten mijn vader en moeder. De gong klonk. Jacques ging gelijk in de aanval. Hij haalde uit met zijn rechter en raakte mijn hoofd. Ik voelde de klap nauwelijks. Mijn moeder kon het gevecht niet langer aanzien en begon te schreeuwen: ‘Hou op met hem slaan!’.

De boksmatch was een groot succes. De volgende dag was de wedstrijd het gespreksthem van de dag. Mechanicus schreef: “*Vanmorgen was de barak vol van de match.*” Het zou bij deze match blijven. Na 4 oktober 1943 werd de draad weer opgepakt en driemaal in de week getraind. Maar toen in het kamp kinderverlamming werd geconstateerd, werd in verband met de ingestelde quarantainemaatregelen het bedrijven van sport op 21 oktober 1943 verboden. Op dinsdag 11 januari 1944 vertrok het Austausch-transport naar Bergen-Belsen. Onder de 1037 personen bevonden zich Ben Bril, zijn in New York geboren vrouw en hun zoontje. Op 10 januari 1945 werd het gezin Bril uitgewisseld. Via een omweg kwamen ze uiteindelijk in Algerije, in een Amerikaans kamp, terecht. Eenmaal teruggekeerd in Nederland had Ben Bril geen zin meer in boksen.

Het beoefenen van de bokssport was legaal geworden. De boksploeg kon nu in het openbaar trainen om de conditie op peil te houden en de bokstechniek te verbeteren. Het had tot gevolg dat zelfs de jongsten in het kamp deskundig werden. Mechanicus schreef: “*Gisteren waren twee kereltjes van een jaar of negen bezig in een hoek van de wasruimte om te oefenen in het boksen. Een derde jongetje dat er bijstond, mengde zich in de bokspartij met de aanmaning tot een hunner: ‘Jo, je moet je beter dekken!’.*”

Op 25 september vond de grote boksmatch plaats, in het bijzijn van de kampcommandant, zijn SS-vrienden, de kampprominenten en de gelukkigen die een kaartje hadden weten te bemachtigen. Er zouden tien partijen worden gebokst. De bokscampcommandant Gemmeker en zijn cohorten. Achter hen zaten mijn vader en moeder. De gong klonk. Jacques ging gelijk in de aanval. Hij haalde uit met zijn rechter en raakte mijn hoofd. Ik voelde de klap nauwelijks. Mijn moeder kon het gevecht niet langer aanzien en begon te schreeuwen: ‘Hou op met hem slaan!’.

De boksmatch was een groot succes. De volgende dag was de wedstrijd het gespreksthem van de dag. Mechanicus schreef: “*Vanmorgen was de barak vol van de match.*” Het zou bij deze match blijven. Na 4 oktober 1943 werd de draad weer opgepakt en driemaal in de week getraind. Maar toen in het kamp kinderverlamming werd geconstateerd, werd in verband met de ingestelde quarantainemaatregelen het bedrijven van sport op 21 oktober 1943 verboden. Op dinsdag 11 januari 1944 vertrok het Austausch-transport naar Bergen-Belsen. Onder de 1037 personen bevonden zich Ben Bril, zijn in New York geboren vrouw en hun zoontje. Op 10 januari 1945 werd het gezin Bril uitgewisseld. Via een omweg kwamen ze uiteindelijk in Algerije, in een Amerikaans kamp, terecht. Eenmaal teruggekeerd in Nederland had Ben Bril geen zin meer in boksen.

Het beoefenen van de bokssport was legaal geworden. De boksploeg kon nu in het openbaar trainen om de conditie op peil te houden en de bokstechniek te verbeteren. Het had tot gevolg dat zelfs de jongsten in het kamp deskundig werden. Mechanicus schreef: “*Gisteren waren twee kereltjes van een jaar of negen bezig in een hoek van de wasruimte om te oefenen in het boksen. Een derde jongetje dat er bijstond, mengde zich in de bokspartij met de aanmaning tot een hunner: ‘Jo, je moet je beter dekken!’.*”

Op 25 september vond de grote boksmatch plaats, in het bijzijn van de kampcommandant, zijn SS-vrienden, de kampprominenten en de gelukkigen die een kaartje hadden weten te bemachtigen. Er zouden tien partijen worden gebokst. De bokscampcommandant Gemmeker en zijn cohorten. Achter hen zaten mijn vader en moeder. De gong klonk. Jacques ging gelijk in de aanval. Hij haalde uit met zijn rechter en raakte mijn hoofd. Ik voelde de klap nauwelijks. Mijn moeder kon het gevecht niet langer aanzien en begon te schreeuwen: ‘Hou op met hem slaan!’.

De boksmatch was een groot succes. De volgende dag was de wedstrijd het gespreksthem van de dag. Mechanicus schreef: “*Vanmorgen was de barak vol van de match.*” Het zou bij deze match blijven. Na 4 oktober 1943 werd de draad weer opgepakt en driemaal in de week getraind. Maar toen in het kamp kinderverlamming werd geconstateerd, werd in verband met de ingestelde quarantainemaatregelen het bedrijven van sport op 21 oktober 1943 verboden. Op dinsdag 11 januari 1944 vertrok het Austausch-transport naar Bergen-Belsen. Onder de 1037 personen bevonden zich Ben Bril, zijn in New York geboren vrouw en hun zoontje. Op 10 januari 1945 werd het gezin Bril uitgewisseld. Via een omweg kwamen ze uiteindelijk in Algerije, in een Amerikaans kamp, terecht. Eenmaal teruggekeerd in Nederland had Ben Bril geen zin meer in boksen.

Het beoefenen van de bokssport was legaal geworden. De boksploeg kon nu in het openbaar trainen om de conditie op peil te houden en de bokstechniek te verbeteren. Het had tot gevolg dat zelfs de jongsten in het kamp deskundig werden. Mechanicus schreef: “*Gisteren waren twee kereltjes van een jaar of negen bezig in een hoek van de wasruimte om te oefenen in het boksen. Een derde jongetje dat er bijstond, mengde zich in de bokspartij met de aanmaning tot een hunner: ‘Jo, je moet je beter dekken!’.*”

Op 25 september vond de grote boksmatch plaats, in het bijzijn van de kampcommandant, zijn SS-vrienden, de kampprominenten en de gelukkigen die een kaartje hadden weten te bemachtigen. Er zouden tien partijen worden gebokst. De bokscampcommandant Gemmeker en zijn cohorten. Achter hen zaten mijn vader en moeder. De gong klonk. Jacques ging gelijk in de aanval. Hij haalde uit met zijn rechter en raakte mijn hoofd. Ik voelde de klap nauwelijks. Mijn moeder kon het gevecht niet langer aanzien en begon te schreeuwen: ‘Hou op met hem slaan!’.

De boksmatch was een groot succes. De volgende dag was de wedstrijd het gespreksthem van de dag. Mechanicus schreef: “*Vanmorgen was de barak vol van de match.*” Het zou bij deze match blijven. Na 4 oktober 1943 werd de draad weer opgepakt en driemaal in de week getraind. Maar toen in het kamp kinderverlamming werd geconstateerd, werd in verband met de ingestelde quarantainemaatregelen het bedrijven van sport op 21 oktober 1943 verboden. Op dinsdag 11 januari 1944 vertrok het Austausch-transport naar Bergen-Belsen. Onder de 1037 personen bevonden zich Ben Bril, zijn in New York geboren vrouw en hun zoontje. Op 10 januari 1945 werd het gezin Bril uitgewisseld. Via een omweg kwamen ze uiteindelijk in Algerije, in een Amerikaans kamp, terecht. Eenmaal teruggekeerd in Nederland had Ben Bril geen zin meer in boksen.

Het beoefenen van de bokssport was legaal geworden. De boksploeg kon nu in het openbaar trainen om de conditie op peil te houden en de bokstechniek te verbeteren. Het had tot gevolg dat zelfs de jongsten in het kamp deskundig werden. Mechanicus schreef: “*Gisteren waren twee kereltjes van een jaar of negen bezig in een hoek van de wasruimte om te oefenen in het boksen. Een derde jongetje dat er bijstond, mengde zich in de bokspartij met de aanmaning tot een hunner: ‘Jo, je moet je beter dekken!’.*”

Op 25 september vond de grote boksmatch plaats, in het bijzijn van de kampcommandant, zijn SS-vrienden, de kampprominenten en de gelukkigen die een kaartje hadden weten te bemachtigen. Er zouden tien partijen worden gebokst. De bokscampcommandant Gemmeker en zijn cohorten. Achter hen zaten mijn vader en moeder. De gong klonk. Jacques ging gelijk in de aanval. Hij haalde uit met zijn rechter en raakte mijn hoofd. Ik voelde de klap nauwelijks. Mijn moeder kon het gevecht niet langer aanzien en begon te schreeuwen: ‘Hou op met hem slaan!’.

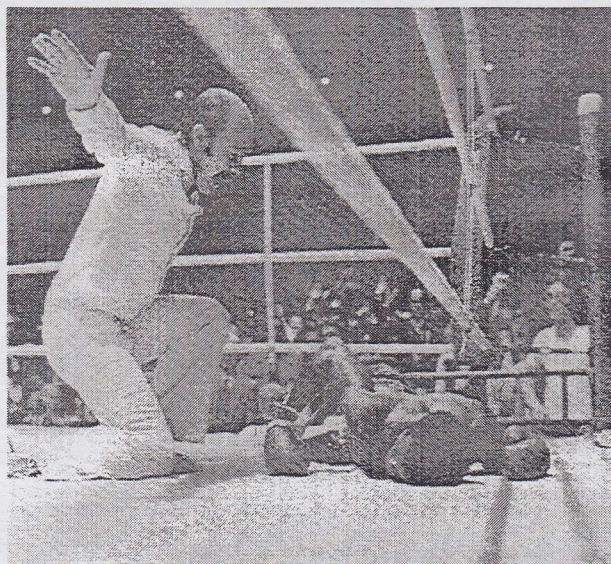
De boksmatch was een groot succes. De volgende dag was de wedstrijd het gespreksthem van de dag. Mechanicus schreef: “*Vanmorgen was de barak vol van de match.*” Het zou bij deze match blijven. Na 4 oktober 1943 werd de draad weer opgepakt en driemaal in de week getraind. Maar toen in het kamp kinderverlamming werd geconstateerd, werd in verband met de ingestelde quarantainemaatregelen het bedrijven van sport op 21 oktober 1943 verboden. Op dinsdag 11 januari 1944 vertrok het Austausch-transport naar Bergen-Belsen. Onder de 1037 personen bevonden zich Ben Bril, zijn in New York geboren vrouw en hun zoontje. Op 10 januari 1945 werd het gezin Bril uitgewisseld. Via een omweg kwamen ze uiteindelijk in Algerije, in een Amerikaans kamp, terecht. Eenmaal teruggekeerd in Nederland had Ben Bril geen zin meer in boksen.

Het beoefenen van de bokssport was legaal geworden. De boksploeg kon nu in het openbaar trainen om de conditie op peil te houden en de bokstechniek te verbeteren. Het had tot gevolg dat zelfs de jongsten in het kamp deskundig werden. Mechanicus schreef: “*Gisteren waren twee kereltjes van een jaar of negen bezig in een hoek van de wasruimte om te oefenen in het boksen. Een derde jongetje dat er bijstond, mengde zich in de bokspartij met de aanmaning tot een hunner: ‘Jo, je moet je beter dekken!’.*”

Op 25 september vond de grote boksmatch plaats, in het bijzijn van de kampcommandant, zijn SS-vrienden, de kampprominenten en de gelukkigen die een kaartje hadden weten te bemachtigen. Er zouden tien partijen worden gebokst. De bokscampcommandant Gemmeker en zijn cohorten. Achter hen zaten mijn vader en moeder. De gong klonk. Jacques ging gelijk in de aanval. Hij haalde uit met zijn rechter en raakte mijn hoofd. Ik voelde de klap nauwelijks. Mijn moeder kon het gevecht niet langer aanzien en begon te schreeuwen: ‘Hou op met hem slaan!’.

De boksmatch was een groot succes. De volgende dag was de wedstrijd het gespreksthem van de dag. Mechanicus schreef: “*Vanmorgen was de barak vol van de match.*” Het zou bij deze match blijven. Na 4 oktober 1943 werd de draad weer opgepakt en driemaal in de week getraind. Maar toen in het kamp kinderverlamming werd geconstateerd, werd in verband met de ingestelde quarantainemaatregelen het bedrijven van sport op 21 oktober 1943 verboden. Op dinsdag 11 januari 1944 vertrok het Austausch-transport naar Bergen-Belsen. Onder de 1037 personen bevonden zich Ben Bril, zijn in New York geboren vrouw en hun zoontje. Op 10 januari 1945 werd het gezin Bril uitgewisseld. Via een omweg kwamen ze uiteindelijk in Algerije, in een Amerikaans kamp, terecht. Eenmaal teruggekeerd in Nederland had Ben Bril geen zin meer in boksen.

Het beoefenen van de bokssport was legaal geworden. De boksploeg kon nu in het openbaar trainen om de conditie op peil te houden en de bokstechniek te verbeteren. Het had tot gevolg dat zelfs de jongsten in het kamp deskundig werden. Mechanicus schreef: “*Gisteren waren twee kereltjes van een jaar of negen bezig in een hoek van de wasruimte om te oefenen in het boksen. Een derde jongetje dat er bijstond, mengde zich in de bokspartij met de aanmaning tot een hunner: ‘Jo, je moet je beter dekken!’.*”



Illustratie uit Armando ‘De bokscamp’, Thomas Rap, A’dam.

VIJF VRAGEN AAN EEN VAN ONZE LEDEN

Susan Smit

Naam: Hugo van der Poel
Woonplaats: Amsterdam
Opleiding: Sociologie en Planologie, (toentertijd) Landbouwhogeschool Wageningen. In Tilburg gepromoveerd op het proefschrift *De modularisering van het dagelijkse leven. Vrijetijd in structuratietheoretisch perspectief*.
Beroep: Universitair hoofddocent Vrijetijd wetenschappen aan de Universiteit van Tilburg.

1. Wat was uw eerste contact met sportgeschiedenis?

De eerste keer dat ik las over de geschiedenis van de sport was begin tachtig, in boeken van voornamelijk buitenlandse sociaal-historici als Walvin, Rosenzweig en Huck. Ik was toen op zoek naar literatuur over het ontstaan van de moderne vrijetijd in de context van het industrieel kapitalisme en de opkomst van de burgerlijke rechtsstaat.

2. Wat is uw eigen bijdrage aan het sport-historisch onderzoek?

Nihil. Ik sta als supporter langs de zijlijn, bijvoorbeeld als co-promotor van het proefschrift van Dolf Pouw over het na-oorlogse sportbeleid. Zelfs de auteurs van het gedenkboek dat wordt geschreven ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van mijn tennisclub moeten het zonder mijn actieve steun doen.

3. Wat zijn de beste sporthistorische boeken die u gelezen hebt?

Verborgene competitie van Maarten van Bottenburg vind ik een voorbeeldig proefschrift en heb ik indertijd met veel plezier gelezen en gerecenseerd. Uit de periode daarvoor, waarbij het me dus eigenlijk meer ging om de meer algemene geschiedenis van de vrijetijd, herinner ik me vooral de case-study *Eight hours for what we will* van Rosenzweig en *The Culture of Consent* van Victoria de Grazia, een Gramsciaanse analyse van de rol van vrijetijd en sport in het fascistische Italië.

Vanuit mijn huidige belangstelling voor sportbeleidsvraagstukken heb ik natuurlijk met veel interesse de boeken over het landelijke sportbeleid



van Pouw en De Heer gelezen, en publicaties over het lokale sportbeleid, zoals *Recreatie in Rotterdam* van Vos. Ik ben uiteindelijk echter meer socioloog dan historicus. Voor mij zijn de 'beste sporthistorische boeken' dus eigenlijk sport-sociologische studies waarin de tijdruimtelijke component van het handelen (en maatschappelijke instituties) serieus worden genomen. Binnen die voorkeur past het proefschrift van Van Bottenburg, maar bijvoorbeeld ook *Global Sport* van Maguire.

4. Wat vindt u belangrijke te bestuderen thema's op sporthistorisch gebied?

Ten eerste beleidseffectstudies. Ik zou graag eens een historische studie zien, bijvoorbeeld in Almere of Zoetermeer, waarin gepoogd wordt in kaart te brengen wat sport nu heeft betekend in termen van cohesie, integratie of binding in zo'n 'stad'. Of studies naar de sportieve levensloop van mensen, om terug te halen of de lessen lichamelijke oefening nu werkelijk als stimulerend voor de eigen sportbeoefening zijn ervaren, of wellicht juist een afschrikwekkend effect hebben gehad. Is er wel empirisch bewijs voor adagia als 'jong geleerd, oud gedaan' of 'de jeugd is de toekomst' die elke sportbestuurder in de mond bestorven lijken te zijn? Een tweede thema dat me erg interesseert is de ruimtelijke component van de sport, en de relatie tussen vraag en aanbod. Wat is de rol van het sportaanbod in de sportparticipatie? Leidt de bouw van een nieuwe ijsbaan tot een toename van het aantal schaatsers ter plaatse? Wat waren in het verleden de overwegingen bij de lokatiekeuze van sportaccommodaties, en hoe valide zijn die achteraf gebleken?

5. Hoe ziet u de toekomst voor sportgeschiedenis?

Hoe meer toekomst een onderwerp heeft, hoe meer verleden het blijkt te hebben. Ik zie een zonnige toekomst voor sport en bewegen, en dus ook voor de sportgeschiedenis. Concreet verwacht ik dat het Mulier Instituut op overzienbare termijn voor de nodige impulsen zal kunnen zorgen. □

De Sportwereld, magazine van stichting de Sportwereld, geeft informatie over activiteiten van de stichting. Daarnaast bevat zij artikelen, interviews, boekbesprekingen en ander nieuws over de geschiedenis en achtergronden van de sport. Stichting de Sportwereld stelt zich ten doel: het bevorderen van de kennis van de geschiedenis en de achtergronden van de sport in Nederland. De stichting bevordert sporthistorisch onderzoek en zet zich in voor het behoud van het sportief cultureel erfgoed. Zij tracht dit doel te bereiken door het organiseren van bijeenkomsten (lezingen, studiedagen en werkgroepen), door het vervaardigen van publicaties (nieuwsbrieven en boeken) en door het leggen van contacten tussen beoefenaars van en geïnteresseerden in de geschiedenis en achtergronden van de sport.

HET BESTUUR VAN STICHTING DE SPORTWERELD

bestaat uit:

Nico van Horn, Gerard van den Houten, Peter Los (secretaris), Jan van der Putten (penningmeester), Theo Stevens, Ruud Stokvis, Sjoerd van Tiel (voorzitter).

Projectcoördinator: Wilfred van Buuren.

VOORDEEL IN VEELVOUD

Weteringschans 84a, 1017 XR Amsterdam
Amstelwijk 47, 1074 HW Amsterdam
Parnassusweg 216, 1076 AV Amsterdam
Van Baerlestraat 87, 1071 AT Amsterdam

OOK TOEGEFEN
KLEINEREN
GRAND PRIX
copyrette

Elk artikel van een abonnement voor 2001 kopieën. Als je geen tijd hebt om te kopiëren, kan je het artikel ook afkopen voor 1,60 euro per kopie. De beste kopie van Amsterdam. Voordeliger per stuk, per dozijn, per duizend en per gehele oplage.

**EENVOUD IN VEELVOUD
EEN KOPIE VOOR
1,6 EUROPIE ***

UITNODIGING

De geschiedenis van het wielrennen

- Onderwerp** : Geschiedenis van het wielrennen
Datum : Donderdag 31 oktober 2002
Tijd : 20.00 uur tot 22.00 uur
Locatie : Faculteit der Geesteswetenschappen, Spuistraat 134, PC Hoofthuis, zaal 105 Amsterdam
Organisatie : Stichting de Sportwereld en Faculteit der Geesteswetenschappen, Universiteit van Amsterdam

Colofon

De Sportwereld is een uitgave van Stichting de Sportwereld. Hoofdredactie: Wilfred van Buuren (ook eindredactie) en Eva Hogenbirk (hoofdredactie, eindredactie en lay-out). Interim-eindredactie: Mariska Zwartsenburg. Redactionele medewerkers: Gerbrand Bakker, Heinze Bakker, Ab Bloemendaal, Theo Bollerman, Wilfred van Buuren, Zeger van Herwaarden, Hans Pars, Remco Plas, Dolf Pouw, Daniël Rewijk, Susan Smit, Koos Steendijk-Kuypers, Theo Stevens, Ruud Stokvis, Rogier Verkade, Renzo Verwer, Jurryt van de Vooren en Mark Westerhuis.

Redactieadres: Stichting de Sportwereld, Postbus 11781, 1001 GT Amsterdam.

Email: desportwereld@hotmail.com. Abonnementen: de Sportwereld verschijnt vier keer per jaar. Het magazine voor geschiedenis en achtergronden van de sport is alleen beschikbaar voor abonnees en medewerkers van Stichting de Sportwereld. Contributie per jaar: abonnees en medewerkers 16 E, studenten 13 E, instellingen 20 E. U kunt abonnee of medewerker worden door uw contributie over te maken via bank of giro op de Rabobank rekening 152109609 ten name van Stichting de Sportwereld, Uitgeest. Overname uit deze uitgave is alleen toegestaan met toestemming van de hoofdredactie.

SURF NAAR DE WEBSITE VAN MAGAZINE DE SPORTWERELD:

[HTTP://WWW.DESPORTWERELD.NL](http://www.desportwereld.nl)

(momenteel nog 'under construction')

ISSN: 1569-7169