

Schaatsen: de geschiedenis van de wedstrijd baan

Max Dohle

Wedstrijdschaatsers rijden op ovale 400-meterbanen met twee ruime bochten. Die standaard bestaat relatief pas kort in de schaatsgeschiedenis. Het wedstrijd schaatsen begon op rechte banen, mogelijk al in de late middeleeuwen. Tussen dat begin en het ovaal voltrekt zich de geschiedenis van de wedstrijd baan. Daarin wisselen de banen wereldwijd nogal eens van vorm

De eerste schaatswedstrijd – voor zover mij bekend – is de ‘reedloop’ tussen Pier Gezwind en Frederik Schrap. Het is fictie, maar gebaseerd op de werkelijkheid. In *De Winter in drie Zangen* beschrijft de 18^e-eeuwse dichter Van Boelens deze wedstrijd. Het gedicht is een volksklucht vol bijzondere vermakelijke details over de winterse Tradities. Het gedicht is voor het eerst gepubliceerd in 1745 en als we naar de winters in die periode kijken, is de lange winter van 1740 de winter geweest waarin de taferelen plaatsvonden. Deze winter kende maar liefst 13 weken strenge vorst. Gedurende deze dertien weken kon je elke dag van de week de Elfstedentocht rijden.

We kunnen rustig aannemen dat rechte banen al veel eerder in gebruik waren in de schaatsenrijderij. Midas Dekkers slaat de plank natuurlijk mis als hij in Lichamelijke Oefening stelt dat er tussen de klassieke oudheid en de 19^e-eeuw geen sport en geen wedstrijd-sport was. Er is al zeker vanaf 1250 geschaatst. In de Gouden eeuw werd, getuige vele schilderijen, gegolft op het ijs. En dus ook in de eerste helft van de 18^e eeuw bestond het wedstrijd schaatsen al, waarbij om eer en prijs werd gereden.

Pier Gezwind, de hardrijder uit het 18^e-eeuwse gedicht staat model voor de stoere Friese wedstrijdrijders. Pier staat zijn mannetje en daagt waar hij komt iedereen uit om tegen hem te rijden. Hij heeft een schaats aan een balk in de ijsherberg opgehangen en wie de schaats er afhaalt, zal om een half vat tegen de kampioen der kampioenen rijden. Frederik Schrap neemt de uitdaging aarzelend aan, enkel en alleen omdat hij en zijn dorpsgenoten de snoever Pier meer dan zat zijn. Frederik is natuurlijk geen partij voor Pier, maar hij wint toch de wedstrijd, omdat *de Nijd* zand op de baan van Pier heeft gestrooid. De Nijd heeft kennelijk ook een appeltje te schillen met Pier! Zolang de wedstrijd-

sport bestaat, bestaat kennelijk ook de firma list en bedrog! Pier tuimelt als een geslachte os op het ijs en Frederik kan zijn baan rustig uitrijden.

Zij slaan de lucht vast met hun armen uit het steed. Gelijk als zwanen die het nachtijs stukken klotsen, en flatteren met poot en vleugels langs de schotsen. En nu schijnt Pier me voor, nu Frederik maar, zie daar wie komt daaraan? ‘T is *de Nijd*. Die lang gebeten waar op Pier zijn gloriekansen, die met zijn maag’re kluiven de baan met zand voor hem onzichtbaar ga bestuiven.

De korte baan

Deze geschiedenis en de bijbehorende illustratie vertellen ons niet alleen veel over de gebruiken, maar ook over de wedstrijd baan. De baan waarover Pier en Frederik rijden bestaat uit twee rechte banen met een eindpaal. Dat het twee banen zijn weten we uit het detail van de Nijd die kennelijk in één van de banen zand kon strooien, zonder dat de ander er last van had. Het rijden in twee gescheiden banen is overigens veel minder vanzelfsprekend dan we nu geneigd zijn te denken. Buiten onze landsgrenzen reden en rijden de Britten en de Amerikanen (nog steeds) wel met alle rijders in dezelfde baan. Dat zogenoemde packstyle racen is in de VS nog steeds razend populair, hoewel het geen officieel erkende wedstrijd vorm meer is. De ISU heeft één keer een uitzondering gemaakt: tijdens de Olympische Spelen van 1932 startten alle rijders met acht man tegelijk in dezelfde baan, zij het onder luid protest van de Europeanen. De Europeanen kenden het systeem niet en de strategie al helemaal niet. Al tijdens de eerste ritten bleek dat het - om welke afstand het ook ging - altijd aankwam op een eindsprint. De Amerikanen wonnen uiteraard alle gouden medailles in 1932.

De Amerikanen waren trouwens ook gewend om op skatingrinks te rijden, ovale banen van maximaal zo’n 300 meter lengte. Beide rijders ook weer in dezelfde baan. Het was een grote wedstrijd sport waar veel geld in omging. De Noorse schaatser Oscar Mathisen heeft ook twee jaar in deze competitie gereden.

Het rijden in twee gescheiden banen was mogelijk typisch Hollands. Elke rijder zijn eigen baan, die even lang was als de baan van zijn tegenstander. Hoewel er natu-

urlijk wel een voorsprong gegeven kon worden aan mindere tegenstanders. Schaatsen in één baan komt ons moderne mensen onlogisch voor, maar er was wel degelijk een goed argument: gelijke kansen. Op natuurijs is immers elke scheur of oneffenheid in het nadeel van de rijder die zo'n oneffenheid in zijn baan tegenkwam. Dan ligt één baan voor alle rijders voor de hand. Tenzij je twee keer rijdt en daarbij van baan wisselt.

Rechte banen, zo begon het schaatsen in Nederland. Voor de wind is iedereen een hardrijder zeggen de Friezen. Daarom reden de schaatsers een keer van de kerk af en een keer naar de kerk toe. En bij een gelijke stand reden de rijders een kamprit naar de kerk toe. Soms was er een paal of ton als keerpunt om in één rit zowel voor als tegen de wind in te rijden. Overstappen was er daar dus niet bij: het was afremmen, keren om de paal en weer vaart maken.

Hoe lang was de kortebaar? Kort, ongeveer 150 meter. Elk dorp had zijn eigen regels en baanlengtes. De lengte werd vooral gedictieerd door de beschikbaarheid van

ijs. Als je maar over 140 meter kon beschikken bepaalde dat de lengte van de baan. De standaard is pas aan het eind van de 19^e-eeuw gezet, toen bonden erop uit waren om nationale regels vast te stellen. Hoofddoel van sportbonden was immers eenheid te brengen in de chaos van lokale regels. De officiële standaard voor de korte baan werd uiteindelijk 160 meter voor de heren en 140 voor de dames.

Britten in de bocht

Nederlanders exporteerden het schaatsen naar het Fendistrict ten oosten van Londen. De inwoners van de Fens werden dol op schaatsen – fenskating – en in het district ontstond een geheel eigen schaatscultuur en dus ook een eigen wedstrijdcultuur. De Britten reden Engelse afstanden met als uitgangspunt de mijl. Om de sprinters niet te willen bevoordelen werd er vaak over anderhalve mijl gereden. Liefst rechtuit, zonder bochten, de rijders in dezelfde baan.

Omdat zoveel ijs vrijwel nooit beschikbaar was, bedacht de Britse schaatsbond in 1881 een standaardbaan van een mijl met drie bochten. Voor ons moderne mensen lijkt dat een merk-



*Pier Gezwind rijdt tegen
Frederik Schrap*

waardige keuze, omdat een driehoek altijd scherpe bochten heeft. Maar ook Britten stapten net als de Hollanders en de Friezen niet over in de bocht. Ze kenden alleen de techniek van remmen en keren. In deze driehoek reden de Fenskaters in dezelfde baan, behalve in de bocht. Daar golden aparte voorrangregels als de ridders er tegelijkertijd aankwamen, kreeg de man aan de binnenkant – links - voorrang.

Die scherpe bochten waren de Hollanders ook niet vreemd. De Hollanders reden in tegenstelling tot de Friezen in de 19^e eeuw op een baan in de vorm van een langgerekt hoefijzer. Twee rechte, gescheiden banen met een redelijk scherp keerpunt, geen paal maar een scherpe bocht. Overstappen in die scherpe bocht was eigenlijk niet goed mogelijk. Bij de start stond meestal een kleedhok, vooral voor de dames die hun bovenkleding aflegden en in het wollen ondergoed over de baan scheerden. Daar kwamen uiteraard veel bezoekers op af. Overigens was het hoefijzer niet de enige standaard in Holland. De korte baan bestond er natuurlijk ook en Friese hardrijders werden regelmatig uitgenodigd om in Holland te komen rijden. Daar waren vaak aanzienlijke bedragen mee gemoeid.

Paulsen: veni, vidi, foetsie

Vanaf 1880 gaan Britten en Nederlanders ook internationaal tegen elkaar rijden. Zij waren er bovendien bijzonder op gebrand om tegen de befaamde Noorse hardrijder Axel Paulsen te rijden. Hij had zichzelf al immers al uitgeroepen tot wereldkampioen (wat hij de facto ook was). Paulsen werd daarom in 1885 uitgedaagd om in Friesland uit te komen tegen de Britten en de Nederlanders. Paulsen, kwam, zag en vertrok. In Leeuwarden was namelijk een baan met een heel scherpe bocht geprepareerd - een hoefijzer - en dat was zeer tegen de zin van Paulsen die zich diep beledigd voelde. Paulsen eiste een baan met twee ruime bochten, zoals hij gewend was in Noorwegen (toen nog officieel Zweden). Het kampioenschap eindigde in een knallende ruzie over de vorm van de baan. De Hollanders noemden Paulsen een lafaard – een kojun- en Paulsen daagde op zijn beurt elke Hollander en Brit uit om op een ovaal tegen hem te rijden om het niet al te misselijk bedrag van 50 Engelse pond. Niemand nam de uitdaging aan en Paulsen nam de boot terug naar Noorwegen zonder zijn schaatsen uit de tas te halen.

Vorm en vent

De elite ging eind 19^e eeuw vaker over om op ovale banen te rijden, terwijl de professionals, de broodrijders op hun korte banen, soms met een scherpe bocht bleven rijden. In de strenge winter van 1890/91 was er in Heerenveen een groot open Nederlands kampioenschap. De amateurs reden op hun ovale baan met een lengte van anderhalve mijl. De professionals reden op een hoefijzer dat volledig geïntegreerd was in het ovaal. Zij maakten gebruik van een van de twee bochten op het ovaal en reden daarna diagonaal weer terug naar het startpunt.

De amateurs waren de heren van stand, die graag het rijden om geldbedragen uit de sport wilden bannen. De professionals wilden echter deze belangrijke bijverdiende niet opgeven. Voor hen werd een oplossing bedacht in de vorm van reiskostenvergoedingen en beurzen. Dat systeem maakte het voor de sportbonden acceptabel om de professional toe te laten op internationale kampioenschappen. Zij konden in feite ook niet veel anders, omdat de professionals veruit de beste ridders waren en de landen uiteraard hun beste ridders internationaal wilden laten uitkomen. De Brit James Smart won het open kampioenschap in Heerenveen bij de professionals.

De broodrijders bleven nog lang op korte banen rijden, vooral in Friesland. Zij weigerden hun amateurstatus op te geven en het rijden op een ovale baan met jargon dat ver van hun bed was stond ze al helemaal niet aan: start, finish woorden die ons nu als gewoon in de oren klinken waren dat in de eerste helft van de vorige eeuw niet. Pas in de jaren 50 en 60 gaven de broodrijders de professionele status op, toen zij inzagen dat er veel meer eer te behalen was op de lange baan. Daar konden ze ook internationaal rijden. De korte baan was eigenlijk alleen nog in Friesland te vinden en dan ook alleen nog als natuurijs was. Op de langebaan kon je de hele winter op kunstijs rijden. Nu is het rijden op de korte baan een folkloristisch evenement geworden, zij het dat het wel veel spektakel biedt aan de toeschouwers.

Bronnen:

Alvaarsma (Boelardus van Boelens): de Winter in drie zangen. In: *De Honingbije*. Leeuwarden 1749.
 Heathcote, J.M. en C.G. Tebbutt. Skating in: *The Badminton Library of sports en pastimes*, Londen, 1885.
 Dohle, M en Kees van der Sluys: *De Blokjeslegger van Turijn*, Bussum 2006.