

The Big Grind

Daniel Rewijk

New York als brandpunt van de wielersport; het klinkt wat vreemd, maar aan het begin van de twintigste eeuw was het realiteit. Geen wielervedstrijd ter wereld trok zoveel publiek als de zesdaagse die elk jaar begin december in de Madison Square Garden werd verreden. Nergens werd ook zoveel geld verdiend met wielrennen en in de hele wereld werd over de wedstrijd bericht gedaan. De eerste niet-Amerikaan die zijn stempel op de koers wist te drukken was een Nederlander: John Stol uit Amsterdam. Hij was de eerste in een lange rij Hollandse koopman-wielrenners die de wereld afreisden om roem en fortuin bij elkaar te fietsen.



Afmattingsraces

In de 19e eeuwse sport genoten extreme duurinspanningen groot aanzien. Niet alleen op de fiets, maar ook te voet en in het water werden de grenzen van het uithoudingsvermogen opgezocht. Prestaties van Charles Terront, de eerste winnaar van de 1200 kilometer lange monsterrit Parijs – Brest – Parijs, de Engelsman Littlewood, die wandelend en hardlopend in zes dagen meer dan duizend kilometer aflegde en van Captain Webb, die in 1861 als eerste zwemmer het Kanaal overstak, spraken zeer tot de verbeelding. Het sportpubliek, dat lijden en afzien in het gewone leven steeds dichtbij zag, wilde dat in de sport terugzien. Een zesdaagse wedstrijd, waarin sporters werden uitgeput door slaapgebrek en inspanning, paste prima in deze beleving. Het fenomeen begon in Engeland, waar in verschillende wedstrijden zes dagen werd gefietst, gewandeld, hardgelopen en gerolschaatst. De wedstrijden kenden toen nog een beperkte rijtijd; tussen de twaalf en vijftien uur per dag. Op de zevende dag rustten de renners.

Pas in New York in 1896 zaten de renners onafgebroken van zondagnacht twaalf uur tot zaterdagavond tien uur, 142 uur lang op de fiets. De meelijwekkende verichtingen van renners die half buiten westen op hun rijwiel hingen, werden in detail beschreven in de kranten en trokken de aandacht van het grote publiek. Van sportieve betekenis was geen sprake; de aantrekkingskracht bestond uit de aanblik van mensen die verwoes-

ting nabij. De renners hielden zich met alle mogelijke stimulantia overeind en dat was ook één van de belangrijkste punten van kritiek die de zesdaagse trof. Na drie afleveringen, in 1899, verbood de overheid zesdaagse wedstrijden zonder rust. Om zijn onderneming te redden bedacht manager Pat Powers een nieuwe wedstrijdvorm: de zesdaagse zou voortaan door koppels worden betwist, waarbij de renners elkaar aflostten. In december 1899 ging de eerste zesdaagse volgens de nieuwe regels van start, maar er was nauwe-

lijks belangstelling voor. De zaak dreigde op de fles te gaan, totdat een arts tegenover de pers gewaagde van ernstig misbruik van de renners door het management. Ze zouden de waanzin nabij zijn. Dit sensatieverhaal werd nog dezelfde avond door de kranten in de wereld gebracht en het gevolg was dat de Madison Square Garden stijf uitverkocht raakte. De toeschouwers zagen dat de zesdaagse levendiger was geworden. Het eentonige rondjes draaien werd vaker onderbroken door sprints en demarrages, maar nog steeds kon er een urenlange kalmte intreden.

Vanaf het begin had de organisatie Europese wielersporters naar New York gehaald, maar die hadden nooit slag kunnen leveren op de voorste rijen. Ze waren vaak vermoeid van de lange reis, bereidden zich te fanatiek voor, waardoor ze nog meer afgemat aan de race begonnen en stuitten op tegenwerking van de Amerikaanse renners, die de combine niet schuwden om hun hegemonie te beschermen. De eerste Europeaan die zich in de "Six Days" als favoriet manifesteerde was de Amsterdammer John Stol.

De Menselijke Trein

John Stol werd op 18 april 1884 geboren in Amsterdam. Op veertienjarige leeftijd was hij al fanatiek wielrenner en zijn begeleiders zagen in hem een toekomstige professional. Zijn vader wilde liever dat hij een bestaan op zou bouwen als bouwkundig tekenaar en verzette zich tegen de aspiraties van zijn zoon. Stol wist zijn vader te overtuigen en vertrok naar Berlijn. De ervaren beroepsrenners Guus Schilling en Bruno Salzmänn ontfermden zich daar over de jongeling. Op Sportpark Friedenau ontwikkelde hij zich in korte tijd tot een veelzijdig ren-

ner. Zowel op de sprint als op de lange afstand, in stayerswedstrijden als op de tandem, kon hij mee, zonder overigens tot de allerbeste te behoren. Zijn tempohardheid leverde hem de bijnaam De Menselijke Trein op. Stol reisde, vaak met Schilling, enkele jaren heel Europa door, van Charkow tot Antwerpen. In Parijs merkten agenten van Pat Powers zijn veelzijdigheid op en zij boden hem een contract aan voor de zesdaagse van 1904. Samen met zijn sterke Belgische partner Arthur Vanderstuyft, zette Stol bij zijn debuut de koers op zijn kop. Het koppel pakte op een onbewaakt ogenblik een ronde op het peloton, waardoor ze samen met de New Yorkers Root en Dorlon aan de leiding kwamen. Een aantal concurrenten tekende protest aan omdat het "Dutch-Belgian" team de ronde winst te danken zou hebben aan een onreglementaire aflossing. De jury zwichtte niet voor het verzet en Stol en Vanderstuyft bleven aan de leiding. Hierop stapten vijf van de zeventien koppels uit de strijd en een tijdlang was het erg onrustig rond de baan. Uiteindelijk moest Stol het in de beslissende eindsprint afleggen tegen Eddie Root, maar zijn tweede plaats was de beste Europese prestatie in de 14-jarige geschiedenis van de zesdaagse.

In de volgende twee jaar toonde Stol een bevestiging van zijn kwaliteiten als zesdaagserenner. Na het overtuigende debuut van de Duitse sprinter Walter Rütt in 1906, zag Pat Powers een eerste Europese overwinning glore. Zijn onderneming zou daarmee aan spanning, aantrekkingskracht en prestige winnen en dus koppelde hij Rütt en Stol aan elkaar voor de zesdaagse van 1907.

Hervorming

De bezem moest door Pat Powers' onderneming. Vanaf het ontstaan wezen journalisten en andere buitenstaanders op het dopinggebruik, het gevaar en de vermeende corruptie. In 1906 had de kritiek een hoogtepunt bereikt en bijna een eind gemaakt aan de zesdaagse. Ook het stadsbestuur was zich gaan bemoeien met de "Six Days". De politie dreigde de wedstrijd stop te zetten als niet snel aan een aantal veiligheidsvoorschriften werd voldaan. Het gebouw zat steeds stampvol, maar was nauwelijks ontsloten. Bij brand of ander onheil zouden de gevolgen afschuwelijk zijn. Bovendien waren er in 1906 veel relletjes en ongeregelde heden op de tribunes. Niet alleen werden de renners voortdu-

rend bekogeld met munten, glazen en zelfs stiletto's - debutant Rütt werd bijna geraakt door een mes, de eigenaar verklaarde dat het hem was ontglipt bij het schillen van een appeltje - ook was het nooit zo vaak gebeurd dat toeschouwers de baan instapten. Verschillende valpartijen waren het gevolg van die zonderlinge handelingen. Verder waren er veel klachten over diefstal en zakkenrollers.

Ook in sportief opzicht liep het spaak. De New Yorkse renners Root en Fogler hadden de wedstrijd in 1906 in een ijzeren greep gehouden met hun "educated falls". Op het moment dat de concurrentie een ronde voorsprong dreigde te nemen liet Root of Fogler zich vallen en werd de koers stil gelegd. Keer op keer verdedigden zij zich op deze weinig sympathieke wijze. De frustratie bij de tegenstanders liep hoog op, omdat zij na hun inspanning steeds met lege handen stonden en verschillende renners gewond uitvielen na een "educated fall". Het publiek was woedend op het "New York" team, en begroette hun uiteindelijke overwinning met hoon en toorn.

De organisatie nam verschillende maatregelen om de zesdaagse te redden. Allereerst werden er meer vluchtwegen in de Garden vrijgehouden, en minder toeschouwers toegelaten. Om weer enige orde in de hal te krijgen nam Powers de "Pinkerton Detective Organisation" in de arm, een nationaal particulier beveiligingsbedrijf. De "Pinkerton Men" bewaakten de rust, zetten notoire raddraaiers buiten en pakten dieven op. Om de koers zuiverder te maken, werd het wedstrijdreglement aangepast. Rondeverlies na een valpartij werd voortaan alleen vergoed als het door materiaalpech of een andere renner werd veroorzaakt.

Beleving

Bij de openingswedstrijden op zaterdagavond 7 december 1907 zat de hal weer vol. De Amerikaan Frank Kramer versloeg in het "wereldkampioenschap" de Fransman Jacquelin. In de race over tien mijl voor deelnemers aan de zesdaagse toonde Rütt zijn goede vorm. Op zondag bleven de deuren van de Madison Square Garden 24 uur gesloten, zodat de wedstrijd een uur later startte dan gewoonlijk. New York lag onder de knoet van de "Blue Laws", waarmee de zondagsrust werd afgedwongen. Het stadsbestuur werd daartoe aangezet door puriteinse Amerikanen, verenigd in

organisaties als de "Anti-Saloon League". Zij zagen de traditionele Amerikaanse zondagsrust in het nauw komen door de stroom katholieke Ierse en Duitse immigranten. In de loop van zondagavond liepen de straten rond Madison Square Garden vol met zesdaagseliefhebbers. Rond twaalf uur waren er bijna vijftien-duizend verzameld in de wijde omtrek van het gebouw en toen de deuren werden geopend vulde de hal zich razendsnel.

Van het middenterrein, dat afgeladen vol was, tot de dakspanten, waar de grootste waaghalzen zich hadden genesteld om geen beweging van de renners te missen: overal heerste een geladen en opgewonden sfeer. Veel liefhebbers werden naar de Garden gedreven door de angst iets te missen en minder door het vooruitzicht iets mee te maken. Volgens de New York Times was het publiek "morbidly curious". De toeschouwers hadden een intense aandacht voor wat zich op de baan afspeelde, voortkomend uit de hoop op bloedstollende achtervolgingen en dramatische valpartijen. Straatjongens, Italiaanse migranten, erkende nachtbrakers - met hun vrouwelijk gezelschap, de zesdaagse was zeker geen strikte mannenaangelegenheid - en prominenten uit de zakenwereld, iedereen was even ongeremd in hun steunbetuigingen. Als één van de favorieten maar even zijn achterwerk uit het zadel tilde en zich naar voren slingerde, sprong iedereen van zijn stoel en barstte de Garden uit in een hels lawaai. Bij langdurige versnellingen verloor een groot deel van het publiek de controle over zichzelf. Mensen stonden uitzinnig te zwaaien, te schreeuwen en keken wild uit hun ogen; kennelijk onbewust van hun omgeving en helemaal opgaand in de jacht op de baan.

Was de atmosfeer in de Garden op de openingsavond nog enigszins te harden geweest - door de frisse geur die de nieuwe grenen latjes van de baan verspreidden - nu overheerste de zware lucht van tabak, stof, zweet en natte jassen. Er hing een dichte mist, die het publiek soms verhinderde van de ene kant van de hal naar de andere te zien. Die mist sloeg de renners op de luchtwegen en velen van hen beschouwden het als een onmisbaar onderdeel van hun voorbereiding om af en toe een sigaar op te steken. Zij die nooit rookten zouden meer hinder ondervinden van de smerige lucht.

Complot

Om één uur zondagnacht gaf de voormalig wereldkampioen boksen in het zwaargewicht, James J. Corbett, het startschot. De renners vertrokken voor een lange tocht, waarin hen volgens de New York Times 'ongemak, ontbering, lijden en mogelijk verwonding en de dood' te wachten stond. De voorspelling van de verslaggever zou ten volle bewaarheid worden. De eersten vielen al snel af. Het waren de Ier Reynolds en de Brit Benyon. Zij waren het rijden op de steile baan niet machtig en hadden ook de aflossingstechniek niet in de vingers. Bij één van de eerste pogingen om elkaar af te lossen, kwamen beiden zwaar ten val en moesten ze de strijd staken. Ze werden gevolgd door Bobby Walthour, Nat Butler, Darragon, Jacquelin en de gebroeders Bedell. Volgens Menu Bedell lag een samenzwering ten grond aan zijn uitschakeling. Hij uitte het vermoeden dat iemand zijn koffie gedrogeerd had, maar volgens de baanarts, Dr. Creamer, had een combinatie van bier, champagne en ale hem geveld. Na vierentwintig uur waren al vier teams uitgevallen.

Ook Walter Rütt kwam de eerste dag niet ongeschonden door. Hij knalde met zijn hoofd tegen een stalen pilaar, nadat zijn achterband klapte. Stol stond direct klaar om hem af te lossen, zoals hij voortdurend alert was. Stol reed als een waakhond in het rond, iedere poging tot weggrijden verijdelend. De taakverdeling binnen het "German-Holland" team was duidelijk: Stol waakte ervoor dat iemand weg zou komen en Rütt moest het afmaken in de sprint. Na twee dagen stonden Stol en Rütt met nog drie andere koppels aan kop.

Volgens Joe Fogler uit Brooklyn en Jimmie Moran uit Boston werden Stol en Rütt gesteund in hun streven de zesdaagse te winnen. Er zou sprake zijn van combine tegen het "Inter City" team, door de buitenlandse koppels. De Europeanen zouden steeds aanvallen als Moran of Fogler even niet opletten en ze reden hen hinderlijk voor de wielen. Met name Vanderstuyft en Krebs waren het mikpunt van Foglers ergernis. Bij het uitbollen na een sprint, probeerde Fogler de Belg te attaqueren. Toen dit mislukte draaide hij zich om op zijn fiets en haalde uit naar Vanderstuyfts gezicht. Deze kon de klappen ontwijken en liet zich naar de staart van het pelotonnetje uitzakken om van Fogler af te komen. Eerder op de avond had Moran geprobeerd Krebs (Vanderstuyfts ploegmaat) van zijn fiets te

duwen en op vrijdag zou Fogler zich ook nog tegen Dupré keren, één van de andere buitenlandse plaaggeesten.

Woensdagnamiddag, toen de koers al uren een flauw verloop had en de renners wat waren ingedommeld, schoot Moran plotseling weg. Voordat Rütt er erg in had, lag hij twintig meter achter. Met een flitsende sprint wist hij Moran nog te achterhalen, maar de rest van het veld was gezien. Tien minuten lang reden Rütt en Moran kop over kop en toen hadden ze iedereen op een ronde. Rütt en Stol deelden nu de leiding met Moran en Fogler. Krebs probeerde het onheil nog af te wenden door van zijn fiets te tuimelen, maar de nieuwe reglementen werden strikt nageleefd en Krebs viel voor niets.

Verveling

Deze opleving werd gevolgd door een lange kalmte in de koers. Donderdag stond bekend als de dag waarop de totale inzinking het meest nabij was, en de renners probeerden in deze fase van de uitputtingsslag krachten te verzamelen voor de finale. Daarom waren demarrages schaars en halfslachtig. De situatie bleef de hele dag ongewijzigd. De renners klaagden allemaal over zere ogen en droegen stofbrillen. Vanoni was ten prooi aan slapeloosheid. Hij was oververmoeid en had zware hoofdpijnen.

Het gebeurde vaak dat de renners urenlang niets ondernamen. Sommigen reden dan versuft en afwezig in het rond, overmand door slaapgebrek. De fittere renners knoopten gesprekjes aan, of lazen de krant, een gangetje van twintig kilometer per uur aanhoudend – net genoeg om niet uit de bochten naar beneden te vallen. Terwijl het overduidelijk was dat van inspannende demarrages voorlopig geen sprake zou zijn, hield de meerderheid van de duizenden toeschouwers toch de blik op de baan gekluisterd. Zij wachtten lijdzaam op één van die momenten dat de renners in volle vaart achter elkaar joegen en de Garden in extase los barstte. De echte liefhebbers werden verlamd van angst om een beslissende en gedenkwaardige sprint te missen.

Bij anderen sloeg de verveling toch toe, zoals bij de beschonken Italiaanse supporters van Vanoni. Zij probeerden hun uitgeputte held te stimuleren met het voorhouden van dollarbiljetten aan een lange stok. Moran haalde een grapje met hen uit en sprintte voor-

bij Vanoni om de flappen te pakken, maar de Italianen zagen er de lol niet van in en wilden hem te lijf. Moran verdween geschrokken van de baan en de "Pinkerton Men" zetten de opgewonden Italianen buiten.

De beveiligingsdienst was zijn geld waard, vooral door de zogenaamde "House Cleanings". Er waren honderden toeschouwers in de Garden, die niet zozeer kwamen voor de wedstrijd, maar om enkele dagen goedkoop onderdak te vinden. Zij hadden op zondagavond een kaartje gekocht en bleven tot woensdag op hun plek, totdat ze bij de "House Cleaning" werden verwijderd. Dat ging onder luid protest en soms met geweld. De "House Cleanings" werden gevolgd door een verdubbeling van de toegangsprijs, van vijftig cent naar één dollar. Hiermee werden baldadige straatjongens en ongewenste figuren buiten de deur gehouden.

Urban MacDonald

Vrijdag, de voorlaatste dag van de zesdaagse, nam de strijd om de overwinning grimmige trekken aan. Iedereen spande zich in om uit te lopen, de ingenomen positie te verdedigen of verloren terrein goed te maken. Omdat de renners zwaar vermoeid waren, en daarbij de controle en coördinatie minder werden, eindigden veel versnellingen in een valpartij. Om half twee vrijdagnacht plongeerde Urban MacDonald uit de Madison Avenue bocht. Hierbij slipte zijn fiets onder hem weg en verloor hij de macht over het stuur. MacDonald knalde op één van de pilaren die de baan van de tribunes scheidde en op een toeschouwer die tegen de pilaar stond te leunen.

Beiden werden buiten bewustzijn weggedragen, maar MacDonald was er het ergst aan toe. De diepe wond in zijn voorhoofd werd gehecht en Dr. Creamer verklaarde dat de New Yorker met een uur of twee de race zou kunnen hervatten. Maar zijn toestand verslechterde in rap tempo en hij werd naar een ziekenhuis gebracht. Daar werd een scheuring van de ingewanden geconstateerd. Omdat de behandeling van de doktoren niet aansloeg, werd besloten een operatie uit te voeren. Dit bracht korte tijd enige verbetering, maar de inwendige verwondingen waren zo ernstig dat zijn leven niet meer te redden viel. 's Middags werden de pijnen steeds heviger en om half acht 's avonds overleed Urban MacDonald, 32 jaar oud.

MacDonald stierf alleen, hoewel hij een vrouw en doch-

tertje van vier naliët, beiden Lillian genaamd. MacDonald was geboren in Newfoundland, maar kwam als klein jongetje met zijn ouders naar New York. Hij was een vooraanstaand lid van de "Tiger Wheelmen", maar geen winnaar. Het wekte dan ook enige verbazing toen hij op dertigjarige leeftijd aankondigde naar Salt Lake City te trekken, om daar beroepsrenner te worden. In 1906 debuteerde hij in de zesdaagse. Toen kwam hij al op de eerste dag zwaar ten val en moest hij vanwege zijn verwondingen de strijd staken. In 1907 maakte hij een goede indruk in de race. MacDonald en zijn partner Lawson lagen weliswaar enkele ronden achter, maar aan MacDonald lag dat niet. Hij wist regelmatig een geslaagde demarrage te plaatsen. Alleen door de zwakke ondersteuning van Lawson kon hij geen ronde terug pakken.

MacDonalds dood was niet het eerste sterfgeval tijdens de zesdaagse van New York. In 1901 verloor Johnny Nelson het leven na een valpartij. De reputatie die de zesdaagse bij veel mensen had, levensgevaarlijk en onverantwoord, was dan ook niet zonder gronden. Lillian MacDonald heeft misschien ook haar bedenkingen gehad bij deelname van haar man aan de "Big Grind".

Beslissing

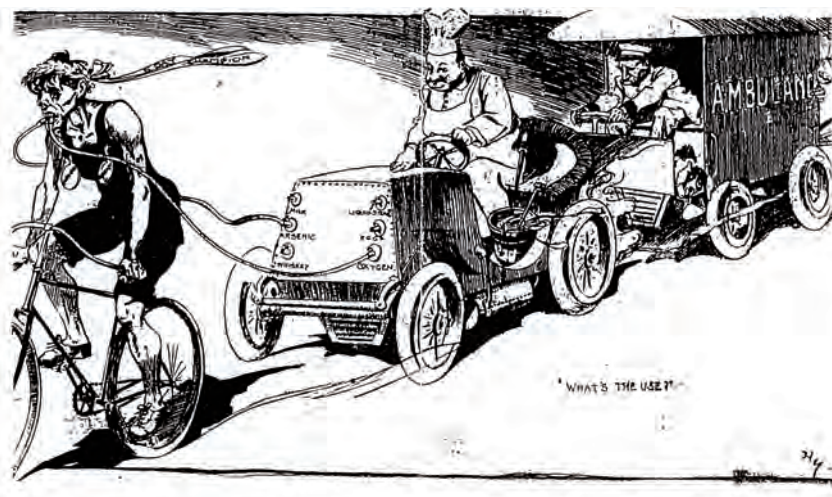
Terwijl MacDonald zijn doodsstrijd uitvocht, ging het gevecht om de overwinning in de Madison Square Garden gewoon door. In de slotfase waren de renners ten prooi aan regelrechte paranoia, veroorzaakt door de grote vermoeidheid en de spanning van het moment.

Achter elke manoeuvre werd een aanval vermoed en van iedere tegenstander een samenzwering. Uiterste concentratie was vereist, omdat iedere demarrage beslissend kon zijn. Vooral Vanderstuyft en Lucien Petit Breton (winnaar van de Tour de France van dat jaar) putten zich nog uit; meer om het publiek te vermaken dan om de leiders aan te vallen, want beiden waren al kansloos. Eigenlijk werd de leiding van het "German-Holland"-team en het "Inter City"-team na woensdag niet meer echt betwist. Zij waren te sterk voor de rest van het veld.

Om elf uur zaterdagavond ging de finalesprint over tien ronden van start tussen Rütt en Fogler, waarin de beslissing moest vallen. Fogler nam met een slakken-gangetje de kop en Rütt volgde. In de zevende ronde sprong Rütt plotseling weg en hij nam een fietslengte voorsprong. Vol sprintend verdedigde hij deze paar meter. Fogler naderde nog maar kwam op de streep een half wiel te kort. Stol en Rütt legden in 142 uur 3720.8 kilometer af, een gemiddelde van 26.2 kilometer per uur. Dat was een stuk minder dan het record van Miller en Waller uit 1899: 4398 kilometer.

Na afloop liep de Madison Square Garden snel leeg. Voor twaalf uur moesten de deuren weer sluiten, omwille van de "Blue Laws". De renners legden zich te ruste in het Bartholdi Hotel, hoofdkwartier van Pat Powers. Sommigen bleven uren in de lobby hangen, of bezochten Turkse stoombaden, nog strak van de ingenomen stimulantia. Op zondag kwamen de renners en officials bij elkaar voor de uitbetaling van de prijzengelden en bonussen. Bij die gelegenheid werd ook een

fonds opgericht voor een grafmonument voor Urban MacDonald. In eerste instantie werd \$177,- verzameld; een beetje mager gezien het prijzengeld van \$4450,-, de bonussen van \$50,- tot \$100,- per renner per dag en de totale omzet van ruim \$100.000,-. Maar men hoopte uiteindelijk meer dan \$1000,- bij elkaar te krijgen. Wat overbleef was bestemd voor de opvoeding van Lillian MacDonald. Dinsdagmiddag 17 december om twee uur werd Urban MacDonald begraven, in aanwezigheid van de meeste van zijn collega's. Of zijn vrouw erbij was staat niet vermeld.



De Nederlandse Reacties

Zo was er voor het eerst in zeventien edities een niet-Amerikaanse overwinning in de zesdaagse van New York. Voor Walter Rütt was het één van de vele hoogtepunten, hij zou nog wereldkampioen sprint worden en nog tweemaal zegevieren in New York. Voor John Stol was het de grootste overwinning in zijn loopbaan. Hij zou nog zesdaagsen winnen in Berlijn, Frankfurt en Brussel, maar New York was de belangrijkste van allemaal. Stol zal in de maand december van dat jaar waarschijnlijk meer geld hebben verdiend dan veel andere renners in hun hele carrière. Behalve de forse inkomsten uit de zesdaagse, werd hij samen met Rütt ook nog gecontracteerd voor een "theatrical tour" van tien weken in New York en omgeving. Voor ongeveer Fl. 800,- per week moesten ze demonstratiewedstrijden rijden op de rollenbank.

In de Nederlandse pers werd niet zonder trots bericht over Stols triomf. De Telegraaf meldde: 'Het zegevierende paar Rütt-Stol werd in triomf weggedragen, terwijl zij van alle zijden bloemen en kransen kregen. De Nederlandsche consul was aanwezig en feliciteerde onzen jeugdigen en kranigen landgenoot, die nu reeds voor de derde maal naar New York trok om ten slotte te triomfeeren. Aan zijn wilskracht en uithoudingsvermogen vooral is de overwinning van het paar te danken. Rütt gaf dit dan ook dadelijk in een interview toe.' In de Nieuwe Rotterdamsche Courant schreef men: 'De taaiheid van onzen landgenoot Stol wordt zeer geroemd. Gisteren zaten allen, behalve hij, suf op hun fiets. En Stol bleef maar doorrijden, want Rütt, zijn maat had groote behoefte aan slaap.'

In hetzelfde stukje werd ook de schaduwzijde van de zesdaagse belicht: 'De mededingers slaan allerlei opwekkende drankjes naar binnen; de dokters intuschen, die hen gistermorgen op last van de autoriteiten onderzocht hebben, zeggen in hun rapport dat de ridders zich in uitstekenden toestand bevinden. Alleen maken zij eenig voorbehoud ten opzichte van Petit-Breton, die gezegd schijnt te hebben, dat de dokters om zijn part naar de maan konden loopen. Vermoedelijk is dat hele geneeskundig onderzoek niet veel meer dan een wassen neus.' In De Revue der Sporten concludeerde Zeldenrust: 'globaal genomen is de kwalificatie van een Six Days "een vuile boel". De verhalen ervan doen zoo dierlijk aan. Zoo ontzaglijk bestiaal. Dat dronken

publiek, dronken van overmatige prikkeling en opwindend, dat publiek dat altijd naar harder en harder snakt, dat als een troep wilde beesten brult, dat happig is zoowel naar een geluk als een ongeluk van renners, mag 't den naam van beschaafd nog hebben? En dan die slechte elementen onder de stayers, kerels die zich notabene laten vallen, hun concurrenten in levensgevaar brengen, alleen om niet gelapt te worden, alleen om de money, zijn dat nog menschen?'

Ondanks de weerzin in een groot deel van de Nederlandse wielersport, was Stols overwinning het begin van een grote successenreeks in het zesdaagsencircuit. John Stol is de eerste schakel in een gouden ketting die via Piet van Kempen, Jan "Kanonbal" Pijnenburg en Gerrit Schulte bij Peter Post eindigde. Samen wonnen zij 139 zesdaagsen. Met al deze renners kreeg Stol later te maken als wedstrijdleider, onder andere bij de zesdaagse van Amsterdam in de jaren dertig en zestig. Vrijwel tot aan zijn dood in 1973 was hij actief in het bestuur van de KNWU.

Bronnen

Periodieken

New York Times
De Telegraaf
Nieuwe Rotterdamsche Courant
Revue der Sporten

Literatuur

Fredy Budzinski:

Stol (1915)

Sechs Tage af dem Rade, geschichtliches, ernstes und heiteres aus dem Leben der Sechstage-Fahrer (1925)

G.M. Hogenkamp:

Een halve eeuw wielersport (1916)

De geschiedenis van de zesdaagsche wedstrijden (1932)

Roger de Martelaere:

Zesdaagsen (1991)