

Haagse Roem op Schevenings Hout: de Scheveningsche wielierbaan

Van april 1888 tot november 1916 lag ter plaatse van de Brusselselaan in Scheveningen een houten wielierbaan. Het initiatief daarvoor kwam van een groep jonge sportenthousiasten: A.L. Couvée uit Delft, J.G. Simonis uit Scheveningen en J. Herckenrath en H.W. van Raden uit Rotterdam. Zij hadden een terrein van de Hollandsch-Belgische Bouwgrondmaatschappij gehuurd.

Het waren waarschijnlijk enthousiaste studievrienden van de jonge architect Jurriaan Kok, die technisch commissaris van de Hollandsch-Belgische Bouwgrond Maatschappij was. Hij had de houten constructie getekend. De bochten in het parcours waren – gedwongen door de toelopende vorm van het terrein – ongelijk; er bestonden waarschijnlijk ook nog geen officiële voorschriften voor de afmetingen van een wedstrijd baan. Ter weerszijden werden op plaatsen waar het perceel breder was eenvoudige banken opgesteld en de baan werd met houten schotten en winddoeken een afgeschermd. De toegang lag op de plek waar nu de Brusselselaan uitkomt op de Badhuisweg.

Het 'vélocipède rijden' was sinds 1880 als sport in opkomst. Wedstrijden werden op een wegparcours verreden en later ook op het Malieveld, maar deze terreinen waren niet geschikt voor officiële wedstrijden. Daarom voorzag de wedstrijd baan bij de Nieuwe Scheveningse Bosjes in een sportieve behoefte. De baan was tegelijkertijd een attractie voor de badgasten. In de *Woerlische Reiseführer* werd de wielierbaan al onder de aandacht van het publiek gebracht: 'Vélocipède-rennen auf einer mächtigen Piste. Dieser Sport, welche mehr und mehr Liebhaber lockt, wird in Scheveningen durch Matchen und Klubs ganz besonders gepflegt'.

Eén van de eerste renners op deze wielierbaan was Willem Rademaker, de tweede zoon van de oprichter van de 'Stoom-Chocolaad Fabriek De Adelaar' die vanaf 1888 aan de Havenkade gevestigd was. De toen 18-jarige Willem was vrijwel dagelijks op de baan te vinden. De chocoladefabriek werd sponsor van de Scheveningsche Wielierclub en stelde in 1892 het



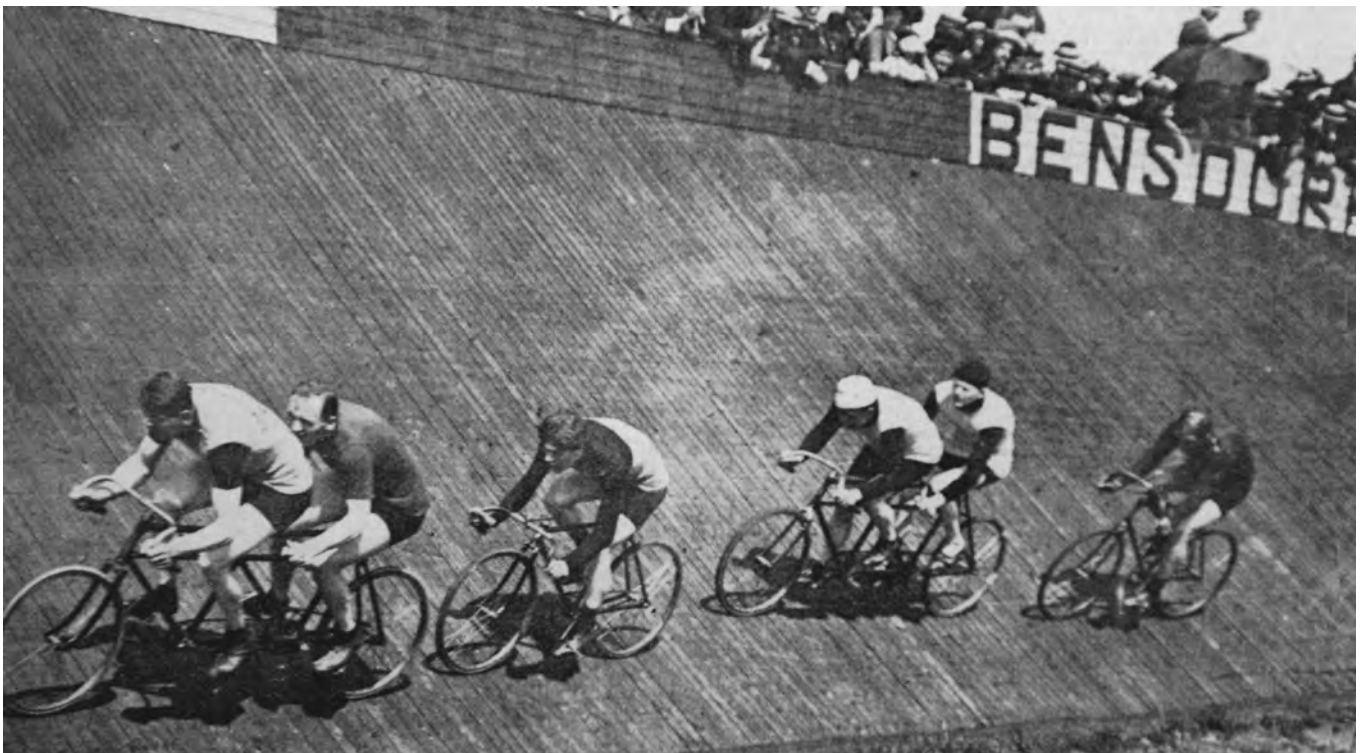
'Rademaker Schild' beschikbaar als wisselprijs voor amateurs.

De baan werd in 1907 overgenomen door de 'Scheveningsche Wielerveeniging' die de exploitatie professioneler wilde aanpakken. De boel werd voorlopig met wat verf opgelapt om de indruk te wekken dat alles nieuw was. 'De Scheveningsche Wielerveeniging, waarnaar zoo lang door de sportliefhebbers der Hofstad is verlangd, is er dan eindelijk. Dat zij werkelijk in een behoefte voorziet, bleek wel zondag toen verschillende wedstrijden waren uitgeschreven en alle rangen, óók de niet door een dak beschutte en niet-tegenstaande de hevige regenbuien, dicht bezet waren'. De toeschouwers hadden er wat voor over om niets te missen! Voor het eerst deed er namelijk een neger mee, een zekere Germain, maar die werd geklopt door Fokkinga die daarmee zijn eerste professionele zege behaalde.

De grote belangstelling was voor de vereniging voldoende motief om in 1907 een aanvraag in te dienen voor een nieuwe baan volgens bestek van bestuurslid P. van Meurs. Die baan zou wedstrijdmaten moeten krijgen: 1/3 km lang en 6,2 meter breed. Er werd ook gedacht aan 24 kleedkamertjes, een ruimte 'voor den dokter' en overdekte tribunes. Het plan voor de nieuwe baan kon echter pas uitgevoerd worden wanneer duidelijk was of de grond, die inmiddels in handen van Cornelis van Stolk gekomen was, beschikbaar zou blij-

ven. Toen dat zeker was werd in de ledenvergadering van 1909 besloten het complex te renoveren volgens de plannen uit 1907. In mei 1910 werd het seizoen groots geopend met de eindrijd van het Nederlandsch Kampioenschap 1909 dat kennelijk nog niet was uitgereden; Fokkinga nam het op tegen Tulleke en Huizenga. Er waren diverse koersen voor zowel amateurs als professionals: kilometer- en premiewedstrijden, tandemwedstrijden en wedstrijden met 'motor-gangmaking' waarin Bruni, Bardonneau en Waterreus bedreven waren. Ook voor zware motorfietsen werd in juni een proefwedstrijd verreden, maar daar kwam men heel snel van terug, want de houten baan dreigde in de kortste keren vernield te worden. De motoren maakten enorme 'schuivers' terwijl houtsplinters het publiek om de oren vlogen.

De nieuwe baan werd het thuishonk van de in 1910 opgerichte eerste Scheveningse vereniging voor amateur wielrenners 'Excelsior'. Ook de professionele 'Residentie-Renclub Sparta' met sprinter Jan van Gent trainde er regelmatig. Aan het eind van elk badseizoen werden wedstrijden gehouden voor slagersknechten, winkelbedienden en krantenjongens; de zogenaamde 'debutanten wedstrijden'. Piet Moeskops, een Loosduinse poelierszoon, won hier in 1914 zijn eerste wedstrijd. Voor de aanschaf van zijn rijwiel had hij eerst drie weken als verhuizer moeten sjuwen... Het was het begin van de 'Superkampioen' of 'de Loosduinse Lat', zoals hij vanwege zijn lengte werd





genoemd. In 1916 waren Piet Moeskops en Klaas van Nek nog slechts 'veelbelovende debutanten op het Scheveningsche hout'. Maar Moeskops werd later één van de grootste wielrenners aller tijden.

Helaas duurde deze glorieperiode niet lang: de oorlog gooide in 1914 roet in het eten. Bovendien verschenen er plannen voor een moderne betonnen wielersbaan bij de sportterreinen op Houtrust.

Gemeenteraadsleden betwijfelden of er wel behoefte was aan nóg een wielersbaan naast die in de Scheveningsche Bosjes 'waar het ook al niet marcheert'. De directie kondigde aanvankelijk aan dat het lopende seizoen het laatste zou zijn, ongeacht of de baan op Houtrust er kwam of niet. Dat was niet alleen om financiële redenen, want er heerste ook grote onvrede over wanordelijke toestanden; afgesproken renners kwamen niet opdagen, er werd te laat gestart en er werd moeilijk gedaan door de wedstrijdbonden over de kwaliteit van de houten baan. Bovendien ontbraken, ten gevolge van de mobilisatie en de daaropvolgende oorlog, natuurlijk veel internationale 'favorieten'. Toch werd er opnieuw een reddingsactie op touw gezet. De NRC meldde dat 'zich reeds enige kapitaalkrachtige sportliefhebbers hebben verenigd, om de Scheveningsche Wielersbaan over te nemen, die geheel te restaureren en te vergroten'. Ondanks de sombere tijden kon zo in 1915 toch een wedstrijdprogramma verreden worden met als attractieve afsluiting een 'Grote Herfstprijs'.

Daarna was er nog een huldiging van de veelbesproken Nationale Kampioensprinter Jan van Gent die op deze baan als het ware geboren en getogen was. Steeds vaker werden bookmakers gesignaleerd die op slinkse wijze

de wedstrijden wisten te beïnvloeden. Het publiek werd daardoor zó wantrouwend dat een 'verrassende' winnaar steevast met 'knoeier' of 'bookmakers-handlanger' werd uitgejouwd. De pers sabelde de onderneming genadeloos neer: 'Het publiek zag en hoorde hoe ongeoorloofd weddenschappen werden afgesloten, de uitslagen waren doorgestoken kaart. De toeschouwer staat tegenover eene schijnvertooning en niet tegenover eene opperste krachtmeting van eerlijk strijdende atleten. Met de week toch klom de overtuiging, dat het daar op Scheveningen één grote knoeierij was'.

Een bouwplan dat grondeigenaar Stolk in september 1916 indiende betekende het definitieve einde van de wielersbaan. De baan werd gesloopt en op 8 november 1916 werden het hout, de opstallen en inventaris op het terrein geveild.

Dit artikel is eerder gepubliceerd in

Paul Crefcoeur en Jan van Pesch. 125 Jaar Belgisch Park, de ontwikkeling van nieuw Scheveningen tussen bad en stad. Aprilis, Zaltbommel 2009.

Met dank aan de auteurs en de uitgever.

