

DE ZOEKTOCHT NAAR SNELHEID

Wim Zonneveld

In de tweede helft van de jaren tachtig van de negentiende eeuw maakt het Nederlandse wielrennen ('wielrijden') een snelle ontwikkeling door. Er is een kleine Nederlandse wielindustrie, maar de wedstrijd machines worden voornamelijk geïmporteerd uit Engeland, waar vanaf 1870 een ware rijwielmanie is ontstaan. Een 'symbiose' tussen fabrikanten, snel groeiend in aantal, in plaatsen als Coventry, Birmingham en Wolverhampton, en wedstrijdrijders leidt tot steeds verder gaande verbeteringen van de machines: bicycle en tricycle, via hybride modellen als de Kangaroo, naar de safety, 'onze' fiets.

Wie een aflevering uit de beginjaren van *De Kampioen* opslaat, ziet een blad met bondsinformatie, verenigingsberichten, aankondigingen van wedstrijden en tentoonstellingen, uitslagen en ranglijsten, ingezonden brieven over kwesties die spelen bij de leden, met soms een reisverslag. Zowel de eerste als de laatste paar pagina's zijn gevuld met advertenties, de meeste voor de nieuwste modellen rijwielen.

Neem de aflevering van januari 1887. W.F. Timperley & Co. in Amsterdam adverteren als 'eenigste agenten' van Sanspareil, een merk van William Andrews uit Birmingham. Samuels & Co. in Amsterdam voor de Premier direct steerer tricycle van Hillman, Herbert & Cooper uit Coventry. F.A.L. de Gruyter, Leidschegracht 27 en 38¹ voor hetzelfde model driewieler met de naam Marlboro Club van de Coventry Machinists Co. J. Holst op de Leidschegracht 40, dus de buurman van De Gruyter, voor de Invincible



Klaas Pander met een Sparkbrook safety, ca. 1890, vermoedelijk op een promotiefoto voor wielbedrijf B.A. Jansen in 's-Hertogenbosch.
Bron: *Haarlems Dagblad* (23 december 1940).

Rover-type safety van de Surrey Machinists Co. in Londen en de rear-driver safety-bicycle van de Quadrant Cycle Co. uit Birmingham. D. Webster in Haarlem² voor verschillende typen high-wheel bicycle. Herckenrath en Van Raden in Rotterdam zijn vertegenwoordigers van Humber uit Beeston bij Nottingham en adverteren voor Premier. Hun stadgenoot B.H. Vermeer heeft een hele reeks modellen Pilot van Hickling & Co. uit Maidenhead. C.P. Meulendijk uit Rotterdam adverteert voor Pilot, voor Cogent rijwielen gebouwd door Henry Clarke in Wolverhampton, en voor New Rapid van St. George's Engineering Co. uit Birmingham. D.W. van Rennes bouwt in zijn Machinefabriek Drakenburgh in Utrecht zijn eigen model Rover tricycle.³

¹ Bijna tien jaar eerder de zaak ook van de controversiële eerste rugbybal van Pim Mulier, zie Nico van Horn over "'mythevorming' rond een aartsvader' in '125 jaar Voetbal in Nederland?', *de SPORTWERELD* 35 (2004): 8-14.

² De Engelsman van de fameuze ontmoeting met zijn Utrechtse landgenoot C.H. Bingham, die leidde tot de oprichting van de A.N.W.B.

³ *De Kampioen* op books.google.nl, daarnaast www.gracesguide.co.uk.

Industrie in Nederland

Er is grote vraag naar het rijwiel, dat is duidelijk, de Nederlandse *bicycle boom* is op stoom. In januari 1887 heeft de A.N.W.B. – volgens de eigen opgave in het blad – duizend ‘werkende leden’, begin 1890 zijn dat er twee keer, begin 1891 al drie keer zo veel. Bank en Van Buren schrijven dat een in 1891 gehouden enquête uitwees ‘dat een groot aantal handelaren en ambachtslieden van de fiets gebruikmaakten. Ook onderwijzers, fabrikanten, geneesheren en kantoorbedienden bereden het rijwiel betrekkelijk vaak. [Men telde] in 1891 ruim tienduizend wielrijders, van wie een derde bij de bond was aangesloten.’⁴

Op een aantal plekken in Nederland worden rijwielen dan al inheems geproduceerd. Burgers bouwt ze al sinds 1869 in Deventer. Tussen 1884 en 1890, ook aangemoedigd door het verschijnen van de spectaculaire nieuwe safe-ties, beginnen Seymour Bingham in Rotterdam (Eenhoorn), C.H. Bingham in Utrecht (Simplex), Eysink in Amersfoort (Hollandia), Fongers in Groningen en Samuels in Amsterdam te produceren.⁵ Ook uit Amerika worden relatief goedkope modellen ingevoerd. Maar een zeer groot deel van de vraag wordt vooralsnog bevredigd met import vanuit Engeland, vooral de vraag onder de toer- en wedstrijddrijders, de typische leden van de jonge A.N.W.B.

De dan nog geen twintigjarige Bernard Jansen uit Den Bosch bezoekt al in 1880 de grote jaarlijkse Stanley Show voor de Engelse rijwielindustrie in het Crystal Palace in Londen en begint in 1881 een Magazijn van Vélocipèden in Den Bosch. In 1883 wordt hij agent van de Sparkbrook Manufacturing Co. uit Coventry, waarvan hij de rijwielen importeert door de onderdelen in Vlissingen te laten opslaan en zelf in zijn

werkplaats in elkaar te zetten.⁶ Sparkbrook wordt in Nederland vooral bekend als Johan Faber uit Haarlem in juni 1887 op zijn ‘hoge bi’ het befaamde 24-uursrecord van Pim Kiderlen van twee jaar eerder verbetert en tussen Haarlem en Roermond met wat extra lussen op 406 km brengt. Jansen haalt daarna rijders binnen als Klaas Pander en J.G. Wackwitz, aan wie hij ‘karretjes’ leent in ruil voor een lokaal agentschap en van wie hij de successen dan weer vermeldt in zijn advertenties.

Jacques Koopman uit Rotterdam, van huis uit een scherm- en dansleraar, is in juli 1881 betrokken bij de organisatie van een wielervedstrijd met Engelse en Nederlandse deelnemers in Den Haag, vier jaar voor de Wassenaarsche Weg, in de namiddag van de wijd geadverteerde eerste cricketwedstrijd van een Nederlands team tegen Engelsen op het Malieveld. Beide wedstrijden gaan overigens ruim verloren. Zijn broer ‘J.W.’ loopt vier jaar stage in de Engelse wielindustrie en begint bij terugkomst in Haarlem zijn eigen zaak. Rond 1890 start hij een eigen fabriek, terwijl Jacques in Rotterdam zich vooral toelegt op solide en betrouwbaar reparatiewerk voor wielers in de regio.⁷

Zoeken naar snelheid

Wie nieuwsgierig is naar de bijzonderheden van de Engelse wielindustrie waarmee deze Nederlandse pioniers, importeurs en fabrikanten, tussen met name 1880 en 1890, maar ook daarna nog, zo succesvol contact legden en onderhielden, kan veel van zijn gading vinden in Andrew Ritchie, *Quest for Speed, A History of Early Bicycle Racing 1868-1903*. Ondanks de titel is dit niet uitsluitend een boek over wedstrijden, uitslagen en rijders uit het Verenigd Koninkrijk in de genoemde decennia. De ‘zoektocht naar snelheid’ wordt uitgebreid beschreven als een

4 Bank, Jan, en Maarten van Buuren. 1900. *Hoogtij van Burgerlijke Cultuur*. Den Haag: SDU Uitgevers, 2000. Met een verwijzing naar Linders-Rooijendijk, Mathea. *Gebaande wegen voor mobiliteit en vrijetijdsbesteding*. Heeswijk-Dinther: Drukkerij Berne, 1989.

5 Zie online Herbert Kuner op http://www.rijwiel.net/fietsfabrikanten_n.htm en <http://auto-en-vervoer.infonu.nl/fietsen/61488-nederlandse-fietsindustrie-in-de-19de-eeuw.html>. Het is opvallend dat Van Rennes uit Utrecht, adverterend met eigen fabriek rijwielen in *De Kampioen* van 1886 en 1887, vrijwel systematisch in zulke overzichten ontbreekt.

6 Steendijk-Kuypers, Koos. ‘Bernardus Antonius Jansen (1861-1932), een pionier in de fietsbranche.’ *De Oude Fiets* 1 (2008): 4-11, en online op www.oudefiets.nl. Libregts, Ben. ‘De eerste kampioen 1889.’ *Het Rijke Vlijmense Wielerveen* 1 (2011), online op <http://www.halloheusden.nl/artikelen/artikel/2011/10/het-rijke-vlijmense-wielerveen-1>

7 Informatie via www.delpher.nl en www.gracesguide.co.uk.

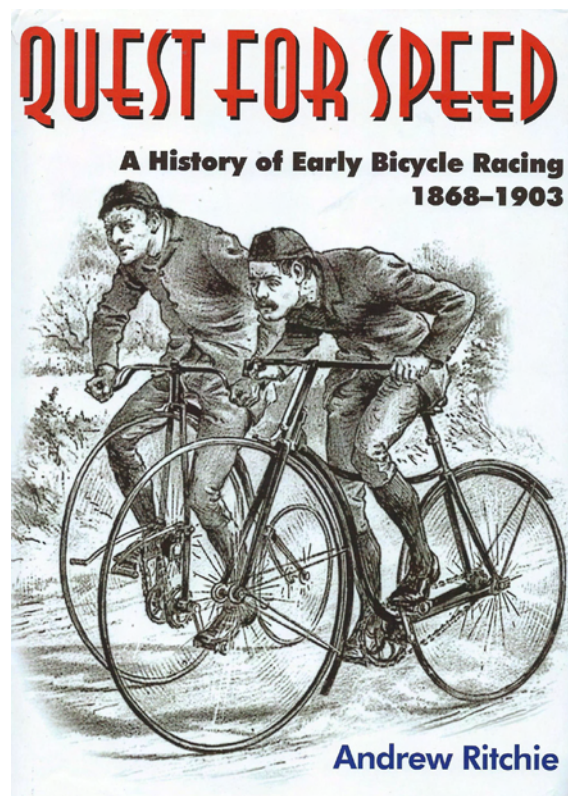
gezamenlijke onderneming.⁸ De ontwikkeling van het rijwiel gebeurt in deze periode in samenwerking (een 'symbiotic relation', noemt de schrijver het, een 'cross-fertilization') tussen fabrikanten en gebruikers. De laatsten zijn vooral de wielrenners die, niet veel anders dan moderne Formule 1-piloten, die bedachte technologie beproeven en de limieten ervan opzoeken. Maar ook meer praktische gebruikers voor wie het pure verplaatsen en daarbij de mogelijkheden van vervoer van personen en goederen prioriteit hebben.

Andrew Ritchie (ook bekend van zijn boek uit 1996 over de zwarte rijder Major Taylor⁹) heeft *Quest for Speed* geschreven als vervolg op zijn *King of the Road* van 1975, dat de handelsuitgave was van zijn proefschrift aan de University of Strathclyde, Glasgow, waar hij, een verklaarde *bike freak*, een opleiding volgde tot specialist in wielergeschiedenis. Hij is actief in de jaarlijkse International Cycling History conferentie, die in 1990 voor het eerst in Glasgow werd gehouden en in 1999 een aflevering had in Nijmegen, vooral door inspanningen van het Fietsmuseum Velorama.¹⁰ (De bijeenkomst van 2015 zal van 24 tot 27 augustus gehouden worden in Entraigues-sur-la-Sorgue bij Carpentras, met de Mont Ventoux op de achtergrond.)

Wanneer Michaux in 1869 in Parijs zijn vélocipède presenteert, wordt voor het eerst in de geschiedenis van de mensheid individueel gemechaniseerd vervoer over zelfgekozen trajecten mogelijk – een enorme nieuwe vrijheid. Het voertuig bereikt Engeland aanvanke-lijk via import uit Frankrijk en wordt snel bij-zonder populair, een echte *craze*, als vervoer- en transportmiddel, maar ook als vorm van ver-maak en competitie. Wedstrijden worden geor-

ganiseerd binnen en buiten, op banen en op de weg, in tentoonstellings- en sporthallen (gymna-siums), bij landbouw- en bloemenshows, als onderdeel van atletiekevenementen en paarden-races, verspreid over het hele land.

Mede door de inspanningen van promotors die er brood in zien, wordt niet alleen het voertuig heel populair, maar ook de 'sport', die niet alleen snelheid inhoudt, zo hard mogelijk vooruit, maar ook kunde, in allerlei vormen van acroba-



Omslag van Andrew Ritchie, *Quest for Speed*.
Bron: www.andrewritchie.wordpress.com

tiëk en figuurrijden. De toeschouwers, soms duizenden per evenement, zijn enthousiast over dit prachtige voorbeeld van moderne technologie, de industriële revolutie op zijn best. Al snel ontstaat op basis van lokale nijverheid voor kleine machinerie, zoals naaimachines en klok-ken, een eigen wielerindustrie met hoog-gespe-cialiseerde arbeidskrachten. Coventry in de Midlands groeit uit tot een dergelijk centrum met in de voorhoede de fabriek van James Starley, en in de volgende generatie zijn neef John Kemp Starley, maar ook Birmingham, Nottingham, Leicester, Wolverhampton en Londen springen achterop. Er ontstaan institu-

8 Dit thema werd voor het eerst neergezet in: Ritchie, Andrew. 'The Origins of Bicycle Racing in England: Technology, Entertainment, Sponsorship and Advertising in the Early History of the Sport.' *Journal of Sport History* 26:3 (1999): 489-520. <http://library.la84.org/SportsLibrary/JSH/JSH1999/JSH2603/JSH2603e.pdf>.

9 Ritchie, Andrew. *Major Taylor, The Extraordinary Career of a Champion Bicycle Racer*. Baltimore: Johns Hopkins University, 1996. Zie voor een update het interview met Ritchie op SB Nation Podium Cafe for Cycling Fans. Online op: www.podiumcafe.com/book-corner 24-11-2014. In het Nederlands over Major Taylor, natuurlijk: Boesman, Jan. *De vliegende neger en de kleine koningin. Major Taylor en het begin van de Tour de France*. Amsterdam: L.J. Veen, 2008.

10 Stoffers, Manuel, en Harry Oosterhuis. 'Ons populairste vervoermiddel. De Nederlandse fietshistoriografie in internationaal perspectief.' *Low Countries Historical Review* 124:3 (2009): 390-418. Online op: <http://www.bmgm-lchr.nl/index.php/bmgm/article/view/7012/7066>.

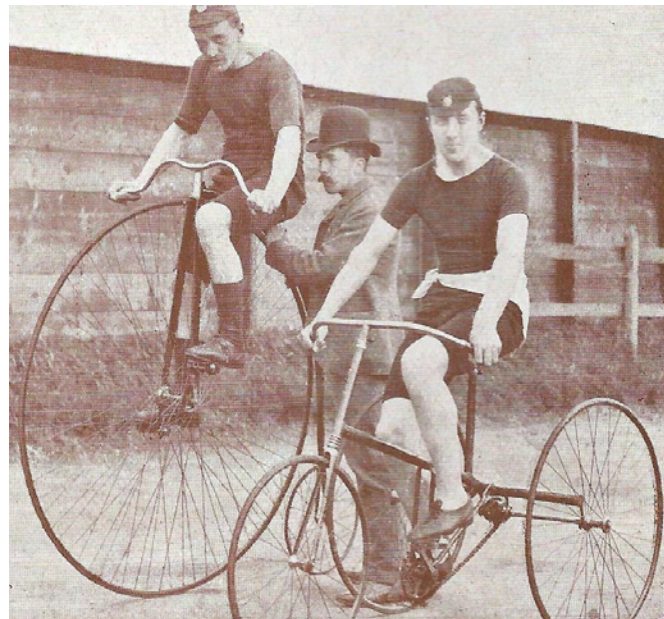
ties, zoals wielrijdersclubs, netwerken en organisaties voor wedstrijden en renners kunnen zich gaan profileren als 'kampioenen'. En beoefening buiten vereist, niet alleen voor de sport maar ook voor praktisch vervoer, steeds betere wegen.

De steeds hogere bi

In de loop van de jaren zeventig geeft de industrie op de wens tot meer snelheid van de wedstrijdrenners als antwoord de *high wheel bicycle*, de hoge bi. Steeds hoger, bij elke centimeter meer voorwielomvang per pedaalomwenteling een grotere afstand. De rijwielen worden steviger met buizenframes, wielen krijgen tangentiaal gespannen spaken en rubberen strookbanden. Racers worden atleten, aantrekkelijk voor de toeschouwers om te zien, niet in het minst ook voor het zwakke geslacht. Een combinatie van kracht om het grote wiel rond te krijgen en lengte om het grote wiel te kunnen accommoderen, is ideaal voor de racer die in de top wil meedraaien. De moeilijke rijtechniek leidt tot steeds beter geprepareerde wielerveden en buiten de steden tot steeds betere wegen, tot nut van alle weggebruikers, ook voor de platelanders die lange tijd die nieuwe stedse fratsen liever niet bij zich in de buurt hebben. Rijders zetten records voor steeds langere afstanden binnen steeds kortere tijd. Land's End uit het zuiden naar John o'Groats in het uiterste noorden is er een, waarmee ze de sport verder populariseren en aantonen dat ook het zuivere verplaatsen grote mogelijkheden biedt.

Maar de hoge bi heeft zijn onontkoombare nadelen. Hij is bovenal een sport- en hooguit een recreatiemachine, en dan nog. Er kan vrijwel niets op vervoerd worden en toerrijders kunnen per rit twee of drie smakkerds maken, de beruchte *headers*, de onstuitbare val voorover, en met kneuzingen en ontvellingen thuis komen. Veel praktischer is vooralsnog als oplossing daarvoor de driewieler, zeker voor vervoer van bagage en het rijden door de dames.

Bij Starley en anderen wordt in de eerste helft van de jaren tachtig gewerkt aan de grote sprong voorwaarts bij de tweewielers, een periode van bijna koortsachtig experimenteren



De Schot Michael Bruce (hoge bi) en P.W. Scheltema Beduin (driewieler) op de Baan van Scheveningen, 1889. Bron: Hogenkamp, George. *Een Halve Eeuw Wielersport*. Amsterdam, 1917: 122.

en innoveren. Ritchie beschrijft het relatief korte leven van hybride modellen als de Xtraordinary, een hoge bi met hefboomaandrijving met de voeten in plaats van rondcirkelende trappers, en de Kangaroo, met zijn veel lager geplaatste trappers en een kettingmechanisme binnen de cirkel van het voorwiel, met daardoor al veel betere mogelijkheden om het evenwicht te bewaken.

Dan zijn we er, 1885-1886: de echte safety bike, de 'veiligheidswieler' met een trappermechanisme laag aan het frame, aandrijving van het achterwiel met een ketting en twee even grote relatief kleine wielen, daarom een tijdje ook de *dwarf bike* genoemd (zelfs even 'dwergrijwiel' in het Nederlands). Geen headers meer of ander groot ongemak van evenwicht en vaardigheden in vergelijking met de hoge bi, en gewichtsafname van de machine en daarmee toenemende snelheid in vergelijking met de driewieler, en niet onbelangrijk, afname van de kosten. (De omslag van Ritchie's boek wordt opgesierd door een gefingeerd duel tussen een Kangaroo en een safety.)

Er was zo'n twintig jaar nodig om bij dit model uit te komen, en wie honderddertig jaar later kijkt naar een veiligheidswieler uit 1887, ziet

dat hij/zij er zelf nu ook nog op rijdt, net als de buurman, de neven en nichten, Dries van Agt en Piet Hein Donner, Joop Zoetemelk, Leontien van Moorsel en Niki Terpstra.

Hoe het verder gaat

Ritchie's boek loopt nog door. Een volgende belangrijke innovatie is de komst van de luchtband, waarmee voor iedereen, wedstrijdrijders en praktische gebruikers, het rijcomfort aanzienlijk toeneemt. Wielrennen wordt een internationale sport, met Engeland, Frankrijk en de Verenigde Staten voorop. Het professionalisme versus het amateurisme wordt een strijdpunt, met een grote tegenstelling tussen het 'zuivere' Engeland (en Nederland) en het liberale Frankrijk (en België). In de wielindustrie wordt de basis gelegd voor de autoindustrie, die zich snel ontwikkelt in het laatste decennium van de eeuw.

De introductie van de veiligheidswieler is het punt in de tijd waar *De Kampioen* van januari 1887 inprikt. Nederland en de Nederlandse wielrijders hebben groot profijt van de bijna twintig jaar voorafgaande progressie aan de overkant van de Noordzee. Een jaar of vijf zullen alle genoemde modellen naast elkaar blijven bestaan en worden verkocht, maar dan is de hoge bi verdwenen. De driewieler houdt het langer uit en bestaat nog steeds, vooral populair in specifieke niches, niet meer als racemodel. Door nostalgici wordt rond 1890, ook in *De Kampioen*, betreurd dat daarmee ook het echte racen door echte atleten is verdwenen.

Museum in de living 3: Jempi Monseré



Jean-Pierre 'Jempi' Monseré uit Roeselare, net geen 22, werd in 1970 wereldkampioen op de weg. Een veelbelovende carrière lag in het vooruitzicht tot hij nog geen jaar later tijdens een wielervedstrijd door een ongeval om het leven kwam. Zijn tragische dood maakte van hem een legendarische renner. De Izegemse persfotograaf Maurice Terryn, onder meer bekend om zijn foto's van lokale en internationale sportevenementen, maakte dit portret van de jonge wereldkampioen.