

Wielervereniging Excelsior

De vroege geschiedenis van een jubilaris uit 1932

Wim Kroone en Leon Mijderwijk

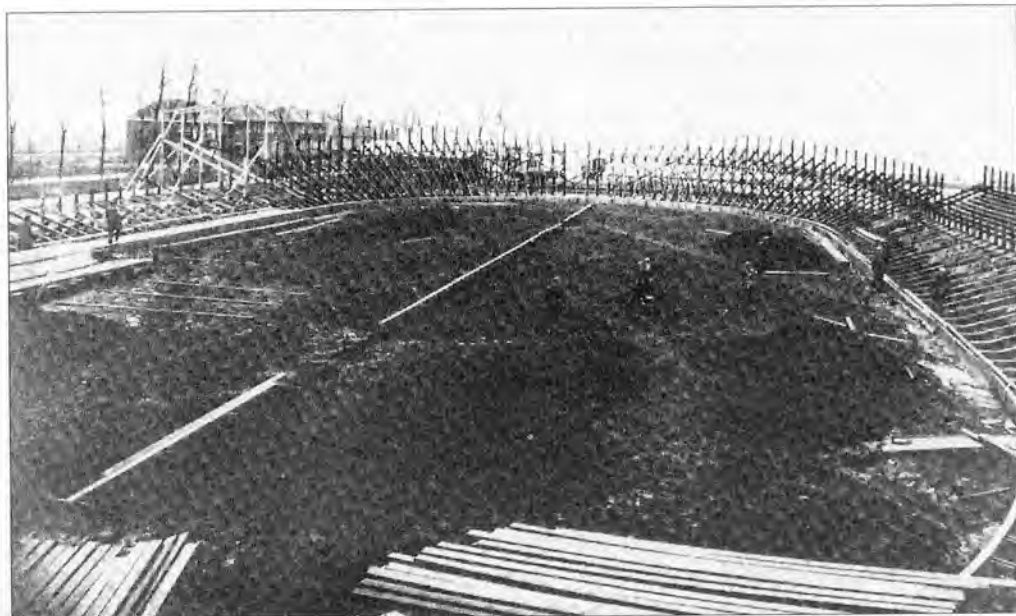
Die Goude is niet de enige Goudse vereniging die dit jaar 75 jaar bestaat. Ook wielervereniging Excelsior zag het levenslicht in 1932, om precies te zijn op 30 september. Wim Kroone schreef ter ere van dit jubileum *75 jaar Excelsior*. In de *Tidinge* aandacht voor de vroege geschiedenis van de wielervereniging. Deze tekst is samengesteld uit genoemd werk en *De complete Goudsche wielershistorie vanaf 1893* van Wim Kroone en Ton van Wieringen.

De Goudse wielersbaan

Begin jaren 30 van de twintigste eeuw namen de Goudse ondernemers Andries Bunnik en Willem Molenaar het initiatief voor de bouw van een wielersbaan aan de Bodegraafsestraatweg. De Belg Sjef Cleiren woonde in de dertiger jaren in Gouderak. In die plaats was Cleiren betrokken bij de oprichting van een plaatselijke voetbalvereniging, Union genaamd, thans V.V. Gouderak. Hij verliet zijn moederland vanwege de Eerste Wereldoorlog. Sjef was vrijwillig militair en om krijgsgevangenschap te voorkomen vluchtte hij in 1914 naar ons land.

In 1932 bezocht de wielersbaanliefhebber - hij koerste zelf in zijn jeugd in België - de bouwplaats en ontmoette de initiatiefnemers. Kort daarna werd Sjef Cleiren gekozen tot voorzitter bij de Goudsche Wielersbaan. Met het idee dat een wielersbaan niet zonder vereniging kan bestaan, richtte hij op 30 september 1932 de 'Goudsche Renners Club Excelsior' op.

De bouw van de baan duurde voort tot het jaar daarop. Architect Stuurman ontwierp de 166 meter lange houten baan. Hij ontwierp later ook de banen van Arnhem en Doetinchem. Het geschaafde hout, dat bij houthandel Hoogendoorn aan de Wilhelminastraat vandaan kwam, kostte 21 gulden per kubieke meter. In aanwezigheid



De aanleg van de wielersbaan aan de Bodegraafsestraatweg

Nederlands eerste echte autosnelweg

De aanleg van de A12 tussen Den Haag en Utrecht in de nabijheid van Gouda was de eerste keer dat in Nederland de nieuwe uitgangspunten van de autosnelweg in de praktijk werden gebracht. Besloten werd om de weg tussen Den Haag en Gouda parallel aan de spoorlijn aan te leggen.

Wel werd een strook van ongeveer dertig meter vrijgehouden om ervoor te zorgen dat weggebruikers geen last zouden hebben van de rook van passerende stoomtreinen.

De A12 was ontworpen op een manier die in de jaren '30 gebruikelijk was: lange rechtstanden met af en toe bogen, die naar huidige maatstaven soms niet al te ruime boogstralen bezaten. In eerste instantie was de weg voorzien van één rijstrook per richting, later werd het dwarsprofiel verbreed naar drie rijstroken. Pas na het rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen van december 1933 werd besloten tot aanleg van twee gescheiden rijbanen met twee rijstroken per richting.

Hoewel de weg als erg belangrijk werd bestempeld, zorgde de economische crisis ervoor dat er relatief weinig geld voorhanden was en de bouw in een niet erg hoog tempo vorderde. Dat werd nog eens verergerd door de grondgesteldheid op het gedeelte tussen Gouda en Woerden. Een dikke veenlaag pal onder de bovenste kleilaag zorgde ervoor dat elk opgeworpen pakket zand binnen de kortste keren verdwenen was. Dit bleek een nadeel van de keuze voor geheel nieuwe tracés: daar waar in het verleden kronkelige rivierdijken werden gebruikt voor de verbindingen wenste men nu rechte wegen over een eigen tracé, die echter de veengebieden wel dwars doorkruisten.

van 3000 toeschouwers werd de baan op 2 april 1933 geopend. Het kersverse volkslied *Wilhelmus* klonk. Onder de bezoekers bevonden zich veel notabelen, onder wie de enthousiaste burgemeester Gaarlandt (burgemeester van 1927 tot 1938). Gaarlandt reed zelf in de negentiger jaren van de negentiende eeuw op de Baarnse wielersbaan op tandem, triplete (drie wielen) en quadruplette (vier wielen). Hij was meer dan eens op de tribune te vinden.

Topbaan

Een wielersbaan was zeker geen uniek bouwwerk voor een stad. In totaal telde Nederland rond 1935 meer dan honderd wielersbanen, inclusief grasbanen. Het wegrennen had al jaren met beperkingen te maken. Lange tijd was het zelfs verboden op de weg te rijden. Pas na de Tweede Wereldoorlog nam de wielersport op de weg een grote vlucht.

De Goudse baan had wel een goede naam, zo getuigt baanrenner Koos van Vliet. Bij de amateurs en nieuwelingen won Van Vliet wedstrijden op de weg in Gouda, Apeldoorn en Alkmaar. En dat in een tijd dat ook de heen- en terugweg per fiets werd afgelegd! Vanwege het startgeld koos Van Vliet steeds vaker voor de baan. De reis ging dus per fiets met de baanwielen op de rug. Vooral in Rotterdam en Roosendaal was hij populair. Met koppelgenoot Piet Kouwenhoven won Van Vliet vele wedstrijden. Over de Goudse baan zegt hij: 'Een geweldig mooie baan, die nooit gesloopt had mogen worden. In amper zes seizoenen is daar veel geschiedenis geschreven'. Als 17-jarige behaalde hij in 1937 de nodige successen. Met Piet Biesheuvel won Van Vliet de Zesavondse. De eindprijs was een kooi met een kanarie en fl. 7,50 per renner. 'Best meegenomen die drie knaken', blikt Koos terug. 'In de crisistijd had je geen cent. Toch hadden we recht op meer, maar de baandirecteuren Bunnik en Molenaar wilden niet meer betalen. We reden namelijk op recette en hadden geen inzage in de financiën'.

De Slag van Gouda

Niet alleen de Goudse renners waren te vinden op de baan, ook de top van het Nederlandse baanrennen kwam men daar tegen. Op 25 mei 1936 vond wat dat betreft het hoogtepunt van alle activiteiten op de Goudse baan plaats. De *Goudsche Courant* sprak van 'een buitengewoon wielersprogramma betreffende de suprematie in de

Nederlandsche wielerved!'. Drie topkoppels troffen elkaar: de halfbroers Piet en Jan van Kempen, Jan Pijnenburg-Frans Slaats en Cor Wals-Kees Pellenaars. Het was de eerste keer dat de toppers elkaar zo tegen kwamen. Men sprak zelfs van de 'Slag van Gouda'. In het boek *Zesdaagse Carrousel* van Ger Schuurman is de voorgeschiedenis en het koersverslag te vinden: 'De heren ontliepen elkaar zorgvuldig, zodat de brandende vraag welke van de drie de sterkste combinatie was, nooit beantwoord leek te zullen worden. Totdat Gouda het wielervedje verraste met de aankondiging dat de drie grote koppels elkaar daar op 25 mei de eer zouden betwisten in een koppelwedstrijd van 100 kilometers. Tsjonge, dat was me wat! Een soort officieus kampioenschap van Nederland der ploegkoersers. Hoe ze daar in Gouda zo'n duur programma voor elkaar hebben gebokst is een raadsel gebleven. Of misschien was het programma niet eens zo duur? Misschien wilden de heren het dan wel eens onderling uitknokken om eindelijk eens te weten hoe de kaarten precies lagen. In ieder geval: Gouda had niet gebluft. Het programma, dat aanvankelijk op Hemelvaartsdag 21 mei zou doorgaan, maar door regen werd afgelast, stond muurvast. Van ver buiten Gouda kwamen de wielersportliefhebbers op die avond naar dat knusse, kleine baantje om de titanenstrijd te zien. Vijfduizend toeschouwers die moeite hadden moeten doen aan een kaartje te komen. Zwarthandelaren deden gouden zaken. In Gouda was de voorverkoop in handen van de sigarenmagazijnen Bakker aan de Spoorstraat en Van Katwijk aan de Walestraat. Niemand heeft spijt gehad van zijn bezoek, want nog nooit is er op een Nederlandse wielervedbaan zo'n verwoed gevecht om de hegemonie geleverd als in dit "kampioenschap". De rivaliteit laaide hoog op. Tussen Pijnenburg-Slaats en Wals-Pellenaars gaapten in die dagen diepe kloven van animositeit. De algemene verwachting was dan ook, dat één van deze twee formaties zou zegevieren. De gebroeders Van Kempen stonden hoog aangeschreven, maar in deze kamp werden hun kansen toch het laagst ingeschat. Vergeet niet dat op die avond de "Koning der Zesdaagsen" Piet van Kempen al een 37-jarige veteraan was, die zijn beste jaren had gehad (dacht men). Eens te meer bleek de mysterieuze Piet volslagen verkeerd te zijn beoordeeld. Piet van Kempen diende zich daar in Gouda aan als de allergrootste in een grootse kamp tussen de drie concurrerende combinaties, die met de overige vijf koppels Adriaan Braspenninx-Piet van der Horst, Theo Peek-Aad van Amsterdam, Riethoven-Verschoor, Piet Biesheuvel-Arie Cathel (hét Goudse baanduo, red.) en Heslinga-Ungethum deden wat ze wilden. De stormachtige wedloop van de drie teams nam onverhoeds een aanvang. In een toemolozende vaart joegen de drie ploegen achter elkaar aan over de piste, nadat Piet van Kempen met een weergaloze demarrage het vuur had ontstoken. Van dat moment af waren de andere koppels nog slechts ter figuratie in de baan. Machteloos moesten zij dulden, dat de drie grote combinaties keer op keer langs hen daverden in hun woeste stormloop naar de zege. Toen na afloop de kruiddamp was opgetrokken, bleek dat Pijnenburg-Slaats en Wals Pellenaars elkaar geen duimbreed hadden toegegeven en gezamenlijk de figurerende koppels zes keer en meer hadden gelapt. Peek-Van Amsterdam eindigden als vijfde op zes ronden en Biesheuvel-Cathel als zesde op zeven ronden. De gebroeders Van Kempen hadden op hun beurt weer een voorsprong van twee ronden op Pijnenburg-Slaats en Wals-Pellenaars. Dankzij Piet die nog eenmaal met al zijn kracht had toegeslagen. Dankzij Jan, die in de slotfase van de strijd zijn grote broer had geëvenaard. Piet en Jan van Kempen hadden een indrukwekkend krijgsstuk geleverd. Piet was de beste flyer geweest in de keiharde jachten, waarin Wals en Slaats in topvorm ongeëvenaard soepel gereden hadden, waarin Pijnenburg er telkens twee ronden uit kon stoten als geen zijner concurrenten en waarin Pellenaars met zijn wegrennersgang de moedigste was. Maar stelt u zich eens voor, dat Jan van Kempen niet alleen maar de laatste tien kilometers, maar gedurende de gehele koers de gelijke zou zijn geweest van Piet...'



Sport en commercie hand in hand: bakkerij Steenland wijst op het krachtmiddel brood.

Jan vertelde later: 'Het was miraculeus. Ik zat helemaal vast in die koers. En net op het moment dat ik begon te denken, dat we het niet zouden houden, vlóóg ik. Precies zoals Piet de hele koers had gevlogen. In plaats van dat we onze ronde voorsprong verloren, pakten we er nog een "toerke" bij. Nietwaar Piet? Hij liet zijn rechterhand met kracht op een der massieve

schouders van halfbroer Piet neerkomen. Maar gij? Gij waart de grootste van ons allemaal!" Piet knikte en er gleed een glimlach over zijn norske gelaat. Eens te meer realiseerde hij zich, dat hij nog nooit zo dolgelukkig was geweest als juist op die avond. Na een "nationaal wedstrijdje" dat onder de omstandigheden evenwel was uitgegroeid tot een prestigeslag op hoog niveau. Tot misschien wel de hardste wielerslag uit zijn hele carrière. En dat hem in zijn drieëntwintigste rennersjaar de schoonste triomf had opgeleverd'.

De laatste ronde

Ondanks de voortdurende strijd op de baan, bekoelde het enthousiasme van het publiek. Vanwege de crisisjaren vlak voor de Tweede Wereldoorlog bleef het publiek weg en konden de renners niet meer betaald worden. De belangstelling was stukken minder dan in 1933. Het vijfjarige contract werd niet verlengd. In december 1937 werd de baan aan een sloper verkocht.

Met de wielersport in Gouda was het daarmee niet gedaan. Vanaf 1937 werd de 'Ronde van Gouda' veelvuldig gereden. Excelsior huist, na enkele omzwervingen, in Goverwelle en heeft de beschikking over een eigen omloop. Een nieuwe houten baan zal er wel niet meer komen, maar het vijfenzeventig jarig bestaan is mogelijk reden genoeg voor een ereronde.

Ter ere van de vijftigste 'Ronde van Gouda' schreven Wim Kroone en Ton van Wieringen *De complete Goudsche wielersport vanaf 1893*. Hierin een geschiedenis van het wielrennen op de Goudse baan en de 'Ronde'. Eerstgenoemde auteur heeft nog een aantal exemplaren hiervan te koop. Voor informatie kunt u contact opnemen met de redactie van de *Tidinge* (Leon Mijderwijk) of kijken op <http://www.grtc-excelsior.nl>