

Het Rijke Vlijmense Wielerleven ©

1889

De eerste kampioen.

Nog niet zo lang geleden was de Ronde van Vlijmen een begrip in de wielerved. In feite was de Ronde van Vlijmen in zijn soort een echte Klassieker, waar ook nog eens gedurende vele jaren de absolute top van Nederland aan het vertrek stond. Niet alleen de Ronde van Vlijmen was een begrip, maar ook de wielrenners uit Vlijmen waren bekend en gevreesd tot ver buiten de gemeente- en zelfs de landsgrenzen. Vlijmen was een echt wielerdorp en werd niet voor niets het Sint Willibrord van Midden Brabant genoemd. Nu, amper een decennium in de 21^{ste} eeuw, is er van het Rijke Vlijmense Wielerleven niet veel meer over. Vlijmen is al lang geen wielernest meer en ook de befaamde Ronde van Vlijmen is al geruime tijd van het wielertoneel verdwenen.

Er zijn genoeg racefietsers in Vlijmen, maar aanwas van wedstrijdrijders is er niet of nauwelijks. Gelukkig is er nog een Lars Boom, die de legende van het wielrennen in Vlijmen levend houdt, maar opvolgers van hem dienen zich (nog) niet aan.

Om de geschiedenis van het Rijke Vlijmense Wielerleven voor het nageslacht te behouden zal in een aantal artikelen ingegaan worden op de ontwikkeling en de geschiedenis van het wielrennen in Vlijmen. De start vindt plaats in de negentiende eeuw en wel in Den Bosch.

In 1881 startte de toen twintigjarige Bosschenaar Bernard Jansen in de 1e Nieuwstraat C 94 een 'magazijn voor velocipèden'. Dit feit mag gerust als de geboorte van de wielersport in Den Bosch en omstreken aangemerkt worden, want de rijwielhandelaar en fabrikant Jansen was een ondernemend man met veel internationale contacten. Op tentoonstellingen ontmoette hij andere handelaren en fabrikanten uit Engeland, Duitsland en Frankrijk. In Londen legde Jansen contacten met de Sparkbrook Manufacturing Company uit Coventry. Van deze fabriek importeerde hij twee- en driewielers voor Nederland, België en Oost-Indië, terwijl hij ook zelf fietsen fabriceerde uit onderdelen die hij voornamelijk uit Engeland betrok.

Om de afzet van zijn producten te bevorderen bemoeide Jansen zich veelvuldig met de wielersport, en zo wordt op 24 oktober 1886 de allereerste Bossche wielersportclub, genaamd 'De Bossche Wielrijderskring' opgericht. Deze sluit zich aan bij de in 1885 opgerichte ANWB (Algemene Nederlandse Wielrijdersbond), die een verre voorloper is van de KNWU (1928).

De Bossche Wielrijderskring organiseerde op zondag 15 mei 1887 haar eerste wedstrijd. Startend bij Sluis I gaat het langs de Zuid Willemsvaart naar Sluis II om via Middelrode en Berlicum terug te keren naar Sluis I. Een parcours van 16700 meter.

Elf pioniers hadden zich voor de wedstrijd ingeschreven. Ze reden allemaal op een tweewieler, behalve de gebroeders Godfried en Karel van Lanschot. Deze kwamen met een tandem aan de start. Nu onvoorstelbaar, maar in die tijd kon dat nog allemaal. Rijwielhandelaar Bernard Jansen, die deel uitmaakte van de organisatie, had de taak er op toe te zien dat de start, bij Sluis I, zo eerlijk mogelijk verliep. Nadat de 'machines' aan een zorgvuldige inspectie waren onderworpen kregen sommige rijders, afhankelijk van de wielgrootte, een voorgift (voorsprong) die varieerde van 10 tot 400 meter. Er stond een onstuimige wind, maar desondanks was er veel publiek afgekomen op de wedstrijd. Winnaar in een tijd van 42 minuten werd Th. Sweens. Bosschenaar Cees Brouwers kwam op 6 minuten als tweede binnen. De tandemrijders Van Lanschot gaven nog anderhalve minuut meer toe op de winnaar en werden derde.

Op de Parade was er een vervolgwedstrijd : hier ging het over om een wedstrijd in het langzaam rijden over vijftig meter, wat zeker met een hoge Bi niet gemakkelijk was. Met de langste tijd van 1 minuut en 11 seconden wist L. van der Meulen deze wedstrijd op zijn naam te schrijven.

Ondertussen gaat de verkoop van fietsen zo goed, dat Bernard Jansen in 1886 het te klein geworden pand aan de 1e Nieuwstraat verlaat en zijn rijwielfabriek aan de Zuid Willemsvaart 379-380 vestigt in de voormalige machinefabriek van Grasso, die zijn onderneming naar Vught verhuisde. Na een fietstocht met de Bossche Wielrijderskring verkocht Grasso (die dus ook een der eerste Bossche renners geweest moet zijn) het complex aan Jansen, die in het nieuwe onderkomen tevens een wielrijschool vestigt. Want: 'men stapte niet zo maar op de fiets'. De kunst moest eerst geleerd worden, en dit ging met veel vallen en opstaan. Om het vallen te verzachten waren in de rijsschool van Jansen stootkussens aan de wand bevestigd en men moest 'een goede school' doorlopen hebben voor men 'naar buiten' mocht.

Wie kon er in die tijd eigenlijk een fiets betalen? De Veiligheids-Tweewieler met kruismodel, 'de grootste ter wereld', van Bernard Jansen kostte nog altijd f 125,- en voor de Sparkbrook direct sturende tandem moest in 1889 f 408,- worden neergeteld. De arbeidsenquête van 1890 noemde voor een metselaarsknecht een weekloon van f 5,70; een borstelmaker ontving f 8,- a f 10,- en een sjouwer bij de steenhouwerij van Bolsius verdiende f 8,64 bij een 72-urige werkweek. Een onderwijzer verdiende f 400,- per jaar. Met lonen die totaal

onvoldoende waren om een menswaardig bestaan te leiden, werd de aanschaf van alleen al een fietsbel erg moeilijk. Deze bedroeg namelijk het halve weekloon van een metselaarsknecht! Zij die dus wel over een rijwiel konden beschikken, waren dan ook de rijken, die ook nog eens de tijd hadden om rond te gaan toeren.



1889 : advertentie in 'de Kampioen' (ANWB)



1888 : de Bossche Wielerkring op het kardinaal van Rossumplein aan het vertrek voor een toertocht (Stadsarchief 's-Hertogenbosch – archief B.A. Jansen)

Voor het plezier fietsen, racen en toeren was er voor de normale werkman niet bij; het geld was er niet voor en al evenmin de vrije tijd. Na de eeuwwisseling veranderde dit en voltrok zich de scheiding tussen toerfietsers en wielrijders. Loopjongens werden fietsjongens en zelfs dienstboden vertoonden zich op de fiets. De opmars van de fiets was niet te stuiten, hoewel er nog velen waren die het niet gepast vonden dat het gewone volk zich van de fiets meester maakte.



*Klaas Pander met zijn Sparkbrook
(part.coll.)*

En hier duikt dan ook de eerste Vlijmense wielrenner op. Want er wordt nog een nevenwedstijd verreden en wel om het Clubkampioenschap van de Bossche Wielerskring. Uit een advertentie in de Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche Courant blijkt, dat dit clubkampioenschap gewonnen werd door ene J. Verlinden uit Vlijmen, die zich hiermee kroonde tot de allereerste Vlijmense kampioen. Wie was deze eerste Vlijmense kampioen? Afgaande op de prijs van een fiets in die tijd, moet hij wel van gegoede afkomst zijn geweest, en dat klopt. Zijn vader, afkomstig uit Klundert, verhuisde in 1873 vanuit Waalwijk naar

Het woord sponsor zal in die tijd nog wel niet bestaan hebben, maar ook daaraan deed Bernard Jansen al. Aan coureurs verstrekke hij wel fietsen voor niets, en werd er een wedstrijd gewonnen op zijn Sparkbrook fiets, dan jubelde Jansen het uit in advertenties in 'De Kampioen' (nog altijd het lijfblad van de ANWB) en de 'Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche Courant'. Zo werd de door de Bossche Wielrijderskring op zondag 8 september 1889 uitgeschreven wegwedstrijd (over een afstand van zeven kilometer 'op een goede grintweg' over de Rechterkanaaldijk van Sluis I naar de Dungense brug en terug) gewonnen door Klaas Pander uit Haarlem (de ontdekker en leermeester van Jaap Eden) op een door Jansen geschonken Sparkbrook in de tijd van 12 minuten en 30 seconden.

Op den laatst gehouden Wedstrijd van den **Bosschen Wielrijderskring** bewezen de

SPARKBROOK RIJWIELEN

weer hun alouden roem te handhaven.

Alle **EERSTE PRIJZEN** werden op de **Sparkbrook Safety** behaald.

In den Aanmoedigings-Wedstrijd, 10 mededingers.

1e prijs	2e prijs	3e prijs
de Hr J. VERLINDEN.	de Hr K. SMITS	de Hr G. NEERVOORT.

Kampioenschap van Den Bosch.

1e prijs	Sparkbrook Safety
de Hr K. PANDER.	

Hoofdwedstrijd.

1e prijs	Sparkbrook Safety
de Hr K. PANDER.	

In dezen laatsten Wedstrijd werd de weg van Sluis 1 tot de Dungense brug en terug, afstand 7000 Meter, afgelegd in 12 minuten 30 seconden. De eerstvolgende had 60 seconden meer noodig.

De **Sparkbrook Machines** zijn steeds in voorraad bij den

Generaal Agent

B. A. JANSEN, 1e Nieuwstraat, Den Bosch.

De **Sparkbrook Safety's** van af f 168, f 180, f 216

Kruismodel " f 125. Deze zijn de goedkoopste en worden elders verkocht voor f 150 en duurder.

Compleete reparatie-inrichting. Gratis onderricht bij het leeren.
Deugdelijke garantie.

PNHC d.d. 13 september 1889 (Stadsarchief 's-Hertogenbosch)

Vlijmen en was daar 'geneesheer en verloskundige' (de huisarts dus) en woonde in Wijk B. In die tijd was Vlijmen verdeeld in wijken. Pas in 1948 kregen de straten officieel hun namen. Wijk B bestond indertijd uit onder meer wat nu de Wilhelminastraat, de Julianastraat, de Meliestraat en de Pastoor van Akenstraat zijn, het echte oude centrum van Vlijmen dus. Zoon Johannes, geboren in Waalwijk in 1871, was dus 18 jaar toen hij clubkampioen van de Bossche Wielierkring werd. Waarom hij dagelijks naar Den Bosch en terug reed en wat er verder van hem terecht is gekomen, is onbekend. Het waarschijnlijke is dat hij in Den Bosch naar school ging. Zijn vader overleed in Vlijmen in 1905, maar Johannes woonde hier toen al lang niet meer.

Onderstaand getuigschrift

ontving ik na afloop der Wedstrijden van den Bosschen Wielrijderskring. Alhoewel niet gewoon getuigschriften in couranten af te drukken, kan onderstaande toch zijn nut hebben, om te bewijzen dat de

Sparkbrook Rijwielen

behooren tot de beste en goedkoopste in 't gebruik.

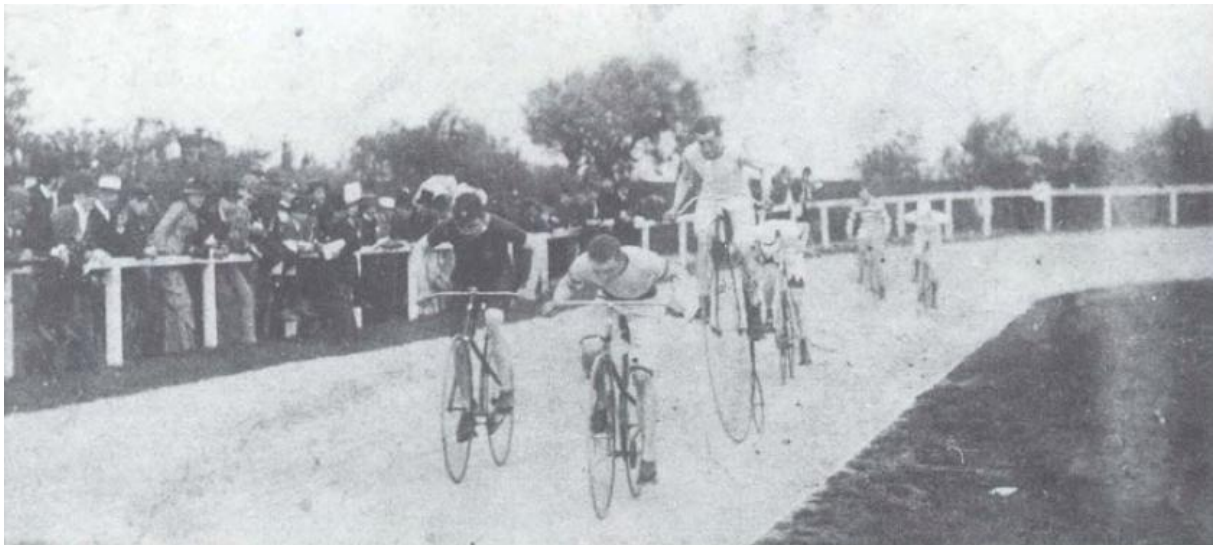
B. A. JANSEN,
Generaal-Agent der Sparkbrook Manufacturing Co.,
's-HERTOGENBOSCH.

Getuigschrift.

Gaarne betuig ik bij deze, dat ik ten zeerste tevreden ben over de beste eigenschappen mijner Sparkbrook Safety No 1, mij geleverd op 14 Juli 1888. Ik ben er van overtuigd, dat geene andere machine zulk zwaar werk zou hebben doorstaan; dagelijks toch en zelfs den geheelen winter door, zonder een enkele dag over te slaan, kwam ik op en neer gereden van Vlijmen naar Den Bosch, over een soms allerslechtsten grintweg. Tevens moet ik bij deze mijne groote tevredenheid betuigen omtrent uwe handelwijze in zake garantie, door het gratis leveren van een nieuwe ketting en kettingwiel, alsmede een nieuwe hand, welke door het veelvuldig gebruik sleten. Ik verklaar geen betere Safety te kennen en kan dus de Sparkbrook Machine eenieder aanbevelen. Het was op dezelfde machine, dat ik Zondag van meet den 1sten prijs behaalde tegen 10 mededingers, hetgeen naar mijn oordeel ten volle bewijst, dat de Sparkbrook Rijwielen onovertroffen zijn en zich het beste houden in 't gebruik.

VLIJMEN, 10 Sept. 1889. Get. J. VERLINDEN.

PNHC d.d. 10 september 1889 (Stadsarchief 's-Hertogenbosch)



*Foto van een wielervedstrijd ergens rond 1889
(Stadsarchief 's-Hertogenbosch-archief B.A.Jansen)*

Bronnen :

Stadsarchief 's-Hertogenbosch, archief B.A.Jansen en PNHC.

Streekarchief Land van Heusden en Altena, Heusden.

De dolle entree van automobielen en velocipèdes, Leonard de Vries, 1973.

De Bossche wielrijderskring op de foto, Aart Vos, pag. 33-40, 's-Hertogenbosch-4, 1996.

Als de Dag van Gisteren no.13, Drie generaties Bosschenaren en hun sport,
dr.Kees van den Oord, 1988.

Bossche bouwstenen no.8, Peter-Jan van der Heijden e.a., Bernardus Antonius Jansen in de
'Versnelling', de entree van de fiets, Aart Vos, pag.71-87, 1985.

Een halve eeuw wielersport, 1867-1917 , George J.M. Hogenkamp.