



***De dag
dat grote Gerrit
klein werd***

Peet Kappen

Een grote kerel die met zijn gebeeldhouwde kop en blonde kuif zo leek weggelopen uit een Hollywoodfilm. Een vent uit één stuk, gehouwen uit het hardste marmer. Een luidruchtige man met een grote mond. Iemand die graag zei waar het op stond, vaak zonder veel oog voor nuance. Keihard voor zijn omgeving maar ook voor zichzelf. Maar ook een man met een groot hart. Snel geëmotioneerd en gevoelig. De mens achter de sportman Gerrit Schulte is niet makkelijk te duiden. Vast staat wel dat hij als coureur het Nederlandse wielrennen in de jaren veertig en vijftig in belangrijke mate bepaalde.



Publiciteitsfoto uit 1955

GERRIT SCHULTE KOPPELDE een tomeloze energie aan een enorme vechtlust. Zijn stijl was er een van constant demarreren en nooit opgeven. Zijn soms doldwaze manier van koersen leverde hem in Frankrijk de bijnaam *'le fou pedalant'* op; de fietsende gek. Gerrit Schulte uit Den Bosch vloog er altijd in, wist wat het publiek van hem verwachtte en behaalde ondanks - of juist dankzij - zijn uitgesproken driftige, opvliegende karakter een groot aantal overwinningen.

De overwinning die door *"de Bossche Reus"* zelf als zijn allermooiste werd gekoesterd, wordt in dit artikel nader beschreven. Op de avond van de vijftiengste augustus 1948 werd Schulte in Amsterdam wereldkampioen op de achtervolging. Het was zijn eerste en - naar later zou blijken - enige wereldtitel in zijn lange loopbaan. Deze overwinning bij het meest prestigieuze onderdeel van de baan-sport maakte grote indruk. De glans over deze titel werd extra versterkt door de tegenstander die werd verslagen. Schulte klopte die avond in een heroïsch rechtstreeks duel de grote Italiaanse kampioen Fausto Coppi.

Amsterdammer

Gerrit Schulte werd in Amsterdam geboren op 7 januari 1916. Hij groeide op in een milieu van kleine katholieke middenstanders. Volgens zijn biografen was Schulte als kind onrustig, brutaal en onhandelbaar. Een straatschoffie, die na de lagere school allerlei baantjes deed en meestal na korte tijd weer werd weggestuurd. Als knecht bij een slager had hij het nog het meest naar zijn zin. Met de bakfiets racete hij door Amsterdam om bestellingen bij klanten te bezorgen. Hij kon geweldig hard rijden. Op zijn twaalfde werd hij lid van de wielclub Ulysses. Zijn carrière daar was van korte duur; na het zoveelste conflict werd Schulte

uit de club gezet. Het zou niet de eerste keer zijn dat zijn explosieve karakter hem in de problemen bracht.

Toch bleek de wielersport zijn roeping; vanaf 1934 begon Schulte zich serieus met wielrennen bezig te houden en reed hij redelijk succesvol zijn eerste wedstrijdje als nieuweling. Twee jaar later werd hij amateur. Opnieuw won hij wedstrijden en viel hij op door zijn agressieve stijl van rijden. Zijn talent was onmiskenbaar, maar vooral zijn trainingsdiscipline en doorzettingsvermogen brachten hem hogerop in de sport. Hij trainde dagelijks met de harde wind van de vlakke polder als tegenstander. Naar wedstrijden in Brabant of Zeeland ging hij op de fiets. *"Ik ga hier winnen"*, zei Schulte dan na een fietsreis van een paar uur vanuit Amsterdam. De bravouremaker voegde bijna altijd de daad bij het woord. Als amateur was hij nauwelijks te kloppen. Een sterke overwinning in Brussel-Namen-Brussel vestigde zijn naam in de wielwereld. Een jaar later stapte hij over naar de rijen der beroepsrenners. In 1937 verhuisde Schulte naar Den Bosch waar hij trouwde met Toos, de dochter van zijn raadsman en trainer, Jan van der Kleij.



Prof

Ondanks zijn enorme fysieke mogelijkheden maakte Schulte aanvankelijk bij de professionals weinig indruk. Podiumplaatsen waren sporadisch. Hij smeet vaak zo ongerijmd met zijn krachten dat de beroemde Franse journalist Gaston Bènac hem 'le fou pedalant' ging noemen: de fietsende gek. Helemaal ongelijk had Bènac niet. Schulte wist aanvankelijk maar zelden het krachtsverschil tussen hem en de anderen in klinkende overwinningen om te zetten. De denigrerend bedoelde bijnaam zou later tot koosnaam uitgroeien. Het koersinzicht bleek wel degelijk aanwezig.

In 1938 vertrok Schulte naar de Tour de France. Als debutant maakte hij deel uit van een Nederlandse ploeg die als los zand aan elkaar hing. Het touravontuur kenmerkte zich door valpartijen, lekke banden, een fikse geldboete voor het slaan van een tegenstander - die volgens Schulte te weinig kopwerk verrichtte - maar ook door een indrukwekkende overwinning in de derde etappe naar Nantes. Op een leeglopende band boekte Schulte zijn tot dan toe meest aansprekende zege.

“Sjor uw huisraad vast, want het is Schulte die passeert”

Schulte(rechts) en zijn koppelgenoot Gerrit Boeijen uit Oss tijdens een zesdaagse



Na acht dagen was zijn Tour voorbij. De hele onderneming leverde Schulte, die afstapte toen de eerste bergen opdoemden, naar eigen zeggen honderd gulden op. Toen hij een week later gemakkelijk de relatief onbekende Grote Prijs Dunlop won, bracht dat vele guldens meer op. Een strategische beslissing voor het verdere verloop van zijn carrière was snel gemaakt. Vanaf dat moment koos Schulte – zoals veel renners van zijn generatie - voor koersen die hem financieel garanties boden. In de Tour de France zagen ze hem niet meer terug.

De Baan

In Brabant was in de vooroorlogse jaren vooral het baanrennen populair. Overal in de provincie werden wielerbanen aangelegd waarop jongeren zich sportief konden uitleven. Een groot aantal toeschouwers zorgde voor hoge inkomsten; hoge inkomsten zorgden voor vette contracten. Jan ‘de Kanonbal’ Pijnenburg uit Tilburg was de absolute baankoning van zijn dagen. In 1937 had Schulte in een onstuimig gevecht Pijnenburg tot diens stomme verbazing met een gewone wegfiets op de baan verslagen. Werelduurrecord-houder Frans Slaats werd ook door Schulte geklopt. De brutale Bosschenaar met de blonde kuif maakte steeds meer indruk op de baan. De Kanonbal ontfermde zich langzaam over de ruwe baandiamant Schulte. Hij bracht hem de fijne kneepjes van het vak bij. Door Pijnenburg verbeterde zijn stuurvastheid en bochten-techniek. Ook leerde *de Pijn* hem geduldiger te zijn. Vooral het kiezen van het juiste moment was heel belangrijk. Schulte werd rustiger en boekte onmiskenbaar progressie. Jacques Goddet schreef in *L’Auto*: *‘Als ge een geweldige machine voorbij ziet gaan, schuddend als een aardbeving, losgerukt, duivels, haal uw kinderen binnen en sjor uw huisraad vast, want het is Schulte die passeert’*. In 1938 won hij het wereldcriterium achtervolging en in 1940 verbeterde Schulte het wereldrecord op de vijf kilometer. Ook won hij dat jaar zijn eerste Zesdaagse, samen met koppelgenoot Gerrit Boeijen uit Oss.

De achtervolging was het favoriete onderdeel van Schulte. Tussen 1940 en 1951 werd hij negen maal Nederlands kampioen op dat onderdeel. Hij was rustiger geworden, maar soms brak zijn onstuimige karakter hem nog op. Zo was hij gedurende een groot deel van het seizoen 1941

geschorst. Na een meningsverschil met een baancommissaris in Antwerpen sloeg Schulte de official neer. *Nondeju*, vloekte Schulte, briesend van woede. Het jurylid moest per brancard worden afgevoerd.

Ook tijdens de Tweede Wereldoorlog werd er volop gekoerst. Hoewel er op de weg nauwelijks wedstrijden gereden werden, ging op de baan het hele circus gewoon door. Vooral in Duitsland viel geld te verdienen. Op de piste waren ook tijdens deze moeilijke jaren de verdiensten uitstekend. Schulte richtte zijn pijlen steeds nadrukkelijker op de baansport. Dat hij zijn geld moest verdienen in het land van Hitler vond hij van volledig ondergeschikt belang. Politieke argumenten speelden voor Schulte nauwelijks een rol. Er moest brood op de plank komen. Met de oorlog had hij niks te maken. Oorlog was voor soldaten.

Na de bevrijding probeerde Schulte ook de draad van het wegrennen weer op te pakken. Hij werd nationaal kampioen op de weg in 1944, toen nog maar een klein deel van het land bevrijd was.

Eén grote wens bleef tot dan toe steeds onvervuld: hij wilde dolgraag wereldkampioen worden. Hoewel zijn palmares al redelijk indrukwekkend was, ontbrak de regenboogtrui nog prominent op zijn erelijst. Schulte had sterk het gevoel dat de oorlog de vaart uit zijn carrière had gehaald. Nu hij de dertig gepasseerd was moest die ene ultieme overwinning er ook gaan komen. Zijn leeftijd begon mee te spelen. Schulte richtte zijn ambitie vanaf dat moment dan ook vooral op de wereldkampioenschappen. In de grote ronden was hij niet geïnteresseerd. Maar de regenboogtrui – liefst op de weg en anders op de baan - die moest in Den Bosch komen hangen.

De wegwedstrijden om het wereldkampioenschap brachten hem die eerste naoorlogse jaren maar niet de gewenste overwinning. Naast de moordende concurrentie had Schulte ook opvallend vaak te maken met domme pech. *“Ik heb nooit eens een greintje geluk”*, viel vaak uit zijn mond op te tekenen. Het ging nogal eens op het allerlaatste moment mis. In 1946 reed hij bij het WK in Zurich een goede wegwedstrijd en koerste hij steeds voorin. Schulte miste echter op het nippertje de slag en werd roemloos