

25-jarig bestaan DTC De Mol

Op 5 juli 2002 bestond de Dordtse Toer Club (DTC) De Mol 25 jaar.

Met deze korte mededeling weet je slechts één wetenswaardigheid van onze fietsclub, een heleboel andere vragen rijzen mogelijk nog bij je op. Ik noem er hier een aantal van:

- Waaruit is de Toerclub De Mol ontstaan?
- Hoe komt men aan de naam De Mol?
- Wat was de aanleiding tot de oprichting?
- Wie waren de feitelijke oprichters?
- Hoe is het verloop in ledental geweest over de jaren heen?
- Wat zijn de successen van de club?
- Wat zijn de belangrijkste evenementen?
- Wat is het motto van de club?
- Wat zijn de mijlpalen van de club?
- Wie waren de echte kanjers van de vereniging?
- Hoe en waar waren de accommodaties?
- Wie waren de sponsors?
- Wat is de toekomst van DTC De Mol?

Natuurlijk zijn er nog veel meer vragen. Maar gebleken is dat dit zo ongeveer de vragen zijn die de meeste leden stellen om iets van de historie van hun club te weten te komen. Door een aantal bestuursleden is op mij een beroep gedaan, gezien mijn ervaringen met de "Jubileumuitgave ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan van D.S.V. De Mol", een stuk te schrijven ter gelegenheid van het 25-jarig jubileum van DTC De Mol. Ik heb getracht zoveel mogelijk de vragen te beantwoorden en een leuke terugblik te geven.

Waaruit is de Toerclub De Mol ontstaan?

Al sinds 3 juli 1933 bestond er een Dordtse Renners Club (DRC) De Mol, opgericht door de heer Bellaart. In 1934 sloten nog twee Dordtse wielrenclubs, te weten "de Hazewind" en "De Pijn" zich aan bij de club en in datzelfde jaar kreeg de vereniging koninklijke goedkeuring. In 1934 sloot De Mol zich aan bij de oorspronkelijk Nederlandse Wielren Unie, welke later het predikaat Koninklijke kreeg toegevoegd. De club groeide voorspoedig op, maar de Tweede Wereldoorlog gooide roet in het eten, de club ging bijna ter ziele. Van de 31 leden waren er nog maar 6 over. Al snel na de oorlog nam het ledental en daarmee het aantal activiteiten weer toe. In 1977 was het ledental tot 180 renners toegenomen. In dat jaar ontstond de toerafdeling.

Hoe komt men aan de naam De Mol?

Bij de oprichting van de D.R.C De Mol, door een groep van 7 renners, reden alle renners op fietsen van Rijwielfabriek de Mol, welke mede door toedoen van de Rijwielfabriek De Mol uit Ossendrecht beschikbaar waren gesteld. Een naam was dus gauw gevonden. De naam De Mol heeft dus niets uit te staan met het bekende diertje dat via uitgebreide gangenstelsels menige tuin omwroet, hoewel vele outsiders dit gesuggereerd hebben.

Wat was de aanleiding tot de oprichting?

Doordat een aantal renners de leeftijd bereikten dat ze niet meer zo gemakkelijk het tempo konden volgen bij de renners gingen zij over tot het rijden van toertochten bij andere verenigingen. Jan en Arie Jongman alsmede Joop Schuringa reden in 1977 de toerversie van de klassieker Parijs-Roubaix als toerlid van de T.C. Euromast uit Rotterdam, omdat De Mol geen toerafdeling had. Onderweg werd toen het plan geopperd om naast de rennersclub een toerafdeling op te richten.



Wie waren de feitelijke oprichters?

Na bekomen te zijn van de inspanningen van de klassieker werd niet zoals zo vaak gebeurd het idee verlaten. Nee, al vrij snel hierna begonnen Jan en Arie Jongman en Joop Schuringa het idee binnen de vereniging te ventileren en werden de nodige initiatieven ontplooid om het idee te verwezenlijken. Nadat het drietal nog versterking in de personen van Jan van der Elst en Jas Sterkman gekregen had, was op 5 juli 1977 de oprichting van de Dordtse Toer Club een feit. Het eerste bestuur bestond uit de hierboven vermelde grondleggers van de toerclub. In de Wielwijkhal werd hiertoe een informatieavond gehouden en de opkomst was ver boven verwachting. Na deze avond was de Toerclub een feit. In 1978 sloot de club zich aan bij de NRTU, de huidige NTFU.

Hoe is het verloop in het ledental geweest over de jaren heen?

We hebben niet kunnen nagaan met hoeveel leden de club van start ging. Wel had de Toerclub in 1980 al een ledental van 280 personen en eind jaren tachtig rond de 350 leden. Dit aantal is jarenlang redelijk stabiel gebleven, totdat in de tweede helft van de jaren negentig overal de belangstelling wat terug begon te lopen. Het aantal deelnemers aan tochten bij de meeste verenigingen liep terug en ook de animo daalde. Dit onder andere doordat men steeds meer vrije tijd kreeg en men andere vrijetijdsbestedingen zocht en doordat er een verzadigingspunt bereikt was bij een deel van de clubleden. Ook de opkomst van de mountainbike had een negatief effect op het toerrijden, er waren letterlijk en figuurlijk nieuwe terreinen te verkennen, een nieuwe wereld lag voor een grote groep fietsers open. De verzadiging ontstond doordat men vaak al zoveel tochten had gereden of dezelfde tochten al meerdere malen, zodat men niet meer zo nodig behoefde. Het resultaat was dat het ledental in het begin van de 21^{ste} eeuw terug gelopen was tot ca. 280 en momenteel blijft dit weer aardig stabiel.

Wat zijn de successen van de club?

Zonder twijfel het ongeëvenaarde en meest aansprekende succes was de eerste krachttoer van de nog jonge Toerclub. De organisatie van de eerste **Tunneltoer** ter gelegenheid van de opening van de Drechtunnel in 1977 bracht 1200 (!) deelnemers in het zadel. Helaas vielen deze ook deels uit het zadel, omdat men vergeten was de roosters in de tunnel af te dekken met als gevolg dat vele wielen sneuvelden. De Tunneltoer, de eerste grote tocht van de vereniging is tot 2001 als vrije toertocht blijven bestaan, hooguit is het parcours wel eens wat aangepast, maar de tocht van ca. 100 km is 25 jaar volgehouden en wordt meestal midden september verreden. Dit jaar is de **D.T.C. De Mol River Classic V.T.T.**, een tocht van 120 km er voor in de plaats gekomen, welke verreden wordt begin juni.

Een ander groot evenement is de tot een vlakke toerklasseker uitgroeide “geleide” toertocht **Zwijndrecht (NL) – Zwijndrecht (B) v.v.** van gemiddeld 225 km lengte. Zwijndrecht-Zwijndrecht v.v. is de langste toertocht met voorrijders in Nederland met de langste levensduur en jarenlang met een ongekend groot aantal deelnemers die een fantastisch kleurrijk lint van soms meer dan een kilometer vormden. In 1978 werd deze toertocht, die dit jaar voor de 25^{ste} keer is verreden, voor de eerste keer verreden. Gestart werd in Nederlands Zwijndrecht, aanvankelijk vanuit het winkelcentrum, maar daarna steeds vanuit het sportpark Bakestein. Zowel de heen- als de terugreis bestond uit twee etappes met jarenlang als rustpunten Kruisland, keerpunt Belgisch Zwijndrecht en Nispen. De laatste jaren is de route vernieuwd en zijn de tussenliggende rustpunten Baarle Nassau en de Wouwse Plantage geworden. Van 1978 tot 1991 was de ontvangst in Belgisch Zwijndrecht geregeld in het oude maar zeer ruime Gildehuis met de open pisbakken buiten. Daarna was de nieuwe sporthal de ontvangstlocatie. Zonder anderen tekort te doen waren Jan Jongman en Ton Michielse de grote mannen van deze toertocht. Jan kwam met het idee voor deze tocht door een voorval van een Belgische vrachtwagenchauffeur die zijn lading moest lossen in Zwijndrecht nabij Antwerpen en die er de pest in kreeg toen hij door kreeg dat hij in het “verkeerde” Nederlandse Zwijndrecht stond. De Belgische wielclub De Meteor zorgde voor de informatie betreffende een pauze-accommodatie en de contacten met Schout en Schepenen van Antwerpen voor politiebegeleiding in België. Worden we in Nederland door 1 à 2 motoragenten van de gemeentepolitie Dordrecht vergezeld en een drietal motorrijders van motorclub Contact en vooraf gegaan door een Rode-Kruisauto met zwaailicht, in België krijgen we pas echte begeleiding!



De politiebegeleiding daar bestaat uit 12-15 motoragenten, meestal 2 van de Rijkswacht en de rest van de Gemeentepolitie van Antwerpen. Zij wachten ons op bij Putte net over de grens en escorteren ons met loeiende sirenes en zwaailichten door België. We rijden dan over de grote weg, terwijl zij alle kruispunten blokkeren en al het tegemoetkomende verkeer zonder pardon de kant insturen. In Antwerpen wordt de Waaslandtunnel voor alle verkeer zowel op heen- als terugreis en kwartier stilgelegd, zodat wij ongestoord kunnen passeren. Voor Nederlandse begrippen is het ondenkbaar dat een verkeerstunnel tijdelijk dicht gegooid wordt voor het normale verkeer om een toertocht doorgang te verschaffen. Zie je dit al gebeuren bij de Maastunnel? In België voel je dat de wielersport meer leeft dan bij ons. Elke keer vindt er in Belgisch Zwijndrecht een officiële ontvangst plaats met toespraken van Burgemeester en Schout en onze voorzitter. Ook de Wethouder van sportzaken van Dordrecht of de burgemeester van Zwijndrecht gaven vaak acte de présence. Deze politiebegeleiding was zeker wel nodig met zo'n groot aantal deelnemers. In 1988 en 1989 werd hierin de top met een deelnemersaantal van boven de 450 deelnemers, in 1989 zelfs 485. Een nare gebeurtenis vond tijdens de 13^e editie (!) in 1990 plaats. Toen we met ca. 400 fietsers in de Waaslandtunnel reden viel de verlichting uit. Slechts bijgelicht door de zwaailichten van de ons escorterende motoragenten konden we onze weg de tunnel uit vinden. Er was maar één kleine valpartij geweest, maar we waren ons lam geschrokken. Het nadelig effect liet zich de volgende jaren zien! Het deelnemersaantal was gehalveerd en nooit meer kwamen we boven de 250 personen. In 1981 bij de 4^e editie (de Schelde werd toen nog overgestoken via de Scheldetunnel, een voetgangerstunnel) werd halverwege de roltrap in de Scheldetunnel stilgezet. Dit gaf wel problemen, maar geen ongelukken en toch ook de nodige humor. In 2000 en 2001 werd hopelijk het dieptepunt in het deelnemersaantal bereikt met 100 à 120 deelnemers. De jubileum uitgave van 25 jaar Zwijndrecht-Zwijndrecht bracht, mede door veel reclame en landelijke promotie, weer 380 deelnemers op de fiets. Met de vernieuwde route door de Brabantse bossen rond Breda behoorde deze zeker tot een van de mooiste qua omgeving.

Een andere belangrijke tocht voor de vereniging is **Dordrecht - Nieuw Dordrecht v.v.** geweest. De eerste tocht vond plaats in 1987 en de laatste in 2001, altijd in de eerste helft van juni. In al deze 15 jaren is de organisatie in handen geweest bij de "ontwerpers" van deze tocht, Ko Naaktgeboren en Joop Schuringa. Deze 2-daagse toertocht, bestempeld als Supermolrit, was alleen bestemd voor ca. 30 clubleden. De afstand van zowel heen- als terugtocht bedroeg \pm 250 km, in totaal meestal net 500 km. Wie deze tocht nooit heeft gereden heeft zeker wat gemist, omdat deze door een groot deel van de mooiste gebieden ging van Nederland. Elke dagrit bestond uit 3 etappes. Op de heenreis, die via de Noord Veluwe liep, werd er gestopt voor een koffiepauze in Renswoude en in Wijlre net over de IJssel voor de lunchpauze en op de terugreis, die via de Midden en Zuid Veluwe liep, werd er gestopt op de Holterberg voor de lunchpauze en in Elst bij een cafétaria of een petit-restaurant voor een hartige hap. De fietsen werden altijd in een kleedlokaal van de sporthal geplaatst voor het nachtverblijf en na gedoucht te hebben werd de deelnemers altijd een prima warme maaltijd opgediend door de dames van de dorpsvereniging Het Plaatselijk Belang (de organisatie in Nieuw Dordrecht). De overnachting, die ook weer geregeld was door de organisatie, vond plaats bij gastgezinnen uit Nieuw Dordrecht(Dr.), een gemeente net onder Emmen. Leuk was het altijd om tijdens het begin van de tweede tocht al de verhalen te horen over het verblijf bij de gastgezinnen, het gelach was dan niet van de lucht en eer we er erg in hadden waren we bij de eerste pauze op de Holterberg. De tocht was niet zwaar door het parcours, er zat zowel op heen en terugreis wat vals plat in op de Veluwe en de Amerongse Bergen in Overijssel een paar leuke bergjes, op de heenreis de Lemelerberg en op de terugreis de Holterberg. Wel zwaar was hij vaak door de weersomstandigheden, een paar keer met windkracht 7 tegen, een keer met 350 km regen en in 1996 kregen we een korte hittegolf met temperaturen rond de 35°C in de schaduw(!) te verwerken op de eerste dag. Ook de lengte van de tocht brak je nog wel eens op, maar meestal werd de tocht door iedereen uitgereden, weliswaar met de nodige zadelpijn, maar trots op de geleverde prestatie. De gemiddelde snelheid van de tocht drukte de zwaarte van de tocht meestal goed uit. Bij een gemiddelde van net 25 km/uur was het zwaar geweest en bij een gemiddelde van bijna 28 km/uur was het niet al te moeilijk geweest. Het was altijd een homogene groep die voldoende kilometers in de benen had alsmede de nodige ervaring, zodat er een stevig tempo gefietst kon worden. In 2001 was wat deze supermolrit betreft het verzadigingspunt bereikt met nog geen 20 deelnemers en was het daardoor de laatste keer.



Wat zijn de belangrijkste evenementen?

In de winterperiode wordt er op het parcours bij het clubgebouw en de Merwelanden de laatste jaren een mountainbike tocht voor clubleden verreden, waarbij voldoende belangstelling is. Ook vindt er in die periode ook meestal nog een technische avond plaats of een lezing over trainingen of sportvoeding. De belangrijkste evenementen zijn hierboven al vernoemd onder successen.

DTC De Mol heeft ook jarenlang jaarlijks twee **Euraudaxtochten** georganiseerd. Dit waren tochten waarbij het gemiddelde rond de 25 km/uur moest liggen en waarvan het routeschema met tijdschema aangegeven en nageleefd moest worden. De **Haringvlietronde** was de langste (200 km) en de **Waardentocht**, de kortste (100 km). De laatste bestaat nog hoewel niet meer als Euraudaxtocht, maar als tocht van het Toerfiets Evenementen Programma (TEP). De Euraudaxtochten (tochten onder een streng regime) zijn geleidelijk van het programma verdwenen, omdat de meeste het onder toezicht van Euraudaxcontroleurs zich aan het tijdschema en aan het voorgeschreven gemiddelde moeten houden te strak opgelegd (dwangmatig) en te beperkt in het tempo kortom het paste niet meer in deze tijd. Bij onze club komen ze al jaren niet meer voor en in het TEP komt men ze nog maar sporadisch tegen.

De toerclub heeft altijd een zeer actief programma gehad. Meestal het laatste weekend van Februari vindt de uitreiking van het TEP-boek, het toerboekje om de gereden ritten bij te houden de toerfietskaar, het bewijs van lidmaatschap van de NTFU, plaats. Tevens heeft dan de sponsor ook weer een verrassing in petto voor ons. In datzelfde weekend start dan het toerfietsprogramma met de openingsrit. Pas in het laatste weekend van oktober of het eerste weekend van november (afhankelijk hoe de data vallen) wordt het lange seizoen beëindigd met de koffierit de laatste jaren bekend als erwtensoeprit. Het programma van de club stelt de leden in de gelegenheid om samen met de club in 35 à 36 weekends een toertocht te rijden. De meeste tochten zijn Molritten variërend van 60 tot 150 km die aanvagen bij het clubhuis en zo de omgeving verkennen. Daarnaast zijn er door de club georganiseerde TEP-tochten, zoals de Waardentocht, Zwijndrecht-Zwijndrecht v.v., de nieuwe D.T.C. De Mol River Classic, de Hans Anders Molentocht en tot vorig jaar de Tunneltoer. Op het programma van de club staan ook diverse buitentochten, TEP-tochten van andere toerclubs waar we met onze club als groep gaan rijden. De bekendste tochten zijn, Dwars over de Veluwe, Jan Janssen Classis (de voormalige Hel van Wageningen), Rekreatoer Rabotocht (voorheen Rivierentocht) en bovenal de Huchiestocht. Deze laatste tocht staat al vanaf 1985 vast op het programma, een schitterende doch zware tocht, die vanuit Veenendaal door de mooiste streken van de Midden- en Zuid-Veluwe gaat, met als mooiste maar ook zwaarste stukken de Posbank, de Zijpenberg, de Emmapyramide, de Holleweg en de Koerheuvel. Een fantastisch mooie tocht waar je je ogen uitkijkt als je nog de puf hebt!

Verder zijn in clubverband ook buitenlandse tochten bezocht als de Ronde van Vlaanderen, Gent-Wevelgem, de Brabantse Pijl en Luik-Bastenaken-Luik of de andere versie hiervan Tilf-Bastogne-Tilff. Individueel, maar wel in clubtenue zijn er nog diverse buitenlandse tochten verreden.

Geen evenement maar zeker een succes van de vereniging is het clubblad **Toernieuws** dat in het hoogseizoen maandelijks verschijnt. Een goed blad met inzicht in het programma, een voorwoord van de voorzitter, stukjes over "technische" zaken zoals verzekeringen en voeding en natuurlijk verslagen van verreden tochten in clubverband maar ook verslagen van individueel verreden tochten. Het zou leuk zijn als er meer mensen stukjes zouden schrijven, zodat het afwisselender wordt. Ondergetekende heeft in de periode 1990 tot en met 1999 een 200 stukjes voor het Toernieuws geschreven waarvan er 24 voor anderen waren. Een ander succes door de modernisering van de maatschappij is de internetsite van DTC De Mol welke is gemaakt en wordt onderhouden door Gerrit v/d Bogerd. Op deze site vindt men clubinformatie, wetenswaardigheden, het toerprogramma en vele toerverslagen. Een prachtige site waar de club trots op mag zijn en die te vinden is onder internetadres: <http://www.fietsclubdemol.nl>. Als je iets hieraan wilt toegevoegd zien dan kan je terecht via E-mailadres: postmaster@fietsclubdemol.nl



Wat is het motto van de club?

Hét motto van de club is "Samen uit samen thuis", waarmee bedoeld wordt dat we als groep rijden, dus samen starten, samen koffie / thee / frisdrank / chocomel met eventueel appeltaart met slagroom in de koffiepauze en ook weer samen de tocht beëindigen. Het clubtempo ligt gemiddeld over de jaren heen rond de 26 km/uur, zodat iedereen dit bij kan houden, sommigen met een beetje moeite, anderen zonder moeite. Het jagen, zoals je bij andere verenigingen nog al eens ziet, anders genoemd het elkaar kapot rijden, zorgt voor een slechte sfeer binnen een vereniging en gaat op den duur ten koste van het ledental en dus de kracht van de vereniging. Het tweede motto van de club "Fietsen voor de lol doe je bij De Mol" is de tweede doelstelling die een gevolg is van het eerste motto. Door het juiste tempo is er onderweg volop gelegenheid om te dollen, de nodige grappen/moppen te vertellen en gelegenheid om met deze en gene eens lekker bij te praten over van alles en nog wat. Toerfietsen en de sociale functie ervan!

Wat zijn de mijlpalen van de club?

Allereerst de oprichting van de toerclub op 5 juli 1977. Een tweede mijlpaal is het in gebruik nemen van het nieuwe en huidige clubhuis en parcours aan de Baanhoekweg in de Dordtse Biesbosch op 2 oktober 1982. Een derde mijlpaal is het bereiken van het hoogste leden tal van 350 in 1995. Een vierde mijlpaal is het 60-jarig bestaan op 3 juli 1993 van de D.S.V. De Mol, waarvan de toerclub D.T.C. De Mol een afdeling is, naast de rennersclub D.R.C. De Mol. Een vijfde mijlpaal is het 25-jarig jubileum van de toerclub D.T.C. De Mol op 5 juli 2002. Een zesde mijlpaal is vooralsnog een verrassing!

Wie waren de echte kanjers?

We kunnen onderscheid maken tussen sportieve, organisatorische en bestuurlijke kanjers. Om maar met de sportieve kanjers te beginnen. De Euraudaxtochten worden ook over grote tot extreem grote afstanden verreden met afstanden van 200, 300, 400, 500, 600 en 1000 km. Dit zijn de afstanden voor de Zilveren Arend die binnen 4 jaar verreden moeten zijn. Aangevuld met nog een 1000 km tocht en Parijs-Brest-Parijs over 1200 km levert dit een Gouden Arend op. Er zijn maar weinig Nederlanders die dit brevet gehaald hebben in de loop der jaren, want vooral de langste tochten zijn echte monstertochten, waar met een gemiddelde van maximaal 22,5 km/uur moet worden gereden. Desondanks zijn er 6 leden en ex-leden van DTC De Mol die erin geslaagd zijn om de Gouden Arend te bemachtigen, te weten: In 1981: Joop Schuringa In 1982: Jan Korteland, Jan Agterdenbosch, Aad van Zwienen, Peter van Perge en Cor Zegelaar. Of er na 1993 nog Molleden zijn die dit gehaald hebben betwijfel ik.

Een ander brevet dat te verdienen valt is het Klassiekerbrevet. Hiertoe moeten alle klassiekers binnen een beperkt aantal jaren verreden worden. Leden, welke bekend zijn, die dit gehaald hebben zijn in ieder geval Jan Korteland en Henk van Turenhout. Verder worden er door diverse leden flinke klimtochten in de Alpen, de Pyreneeën en het Italiaanse gebergte gereden. En wat te denken van de midzomertocht door Noord-Noorwegen van 500 km rond een groot meer die Jan Remus reed toen hij al 65 jaar geweest was! Ook een prestatie van belang leverde Anne Marie Verjaal door als 17-jarige jongedame de toerklassieker Milaan-San Remo, een tocht van 290 km, te rijden.

Organisatorische kanjers kennen we er ook een aantal. Natuurlijk moeten we hierbij de bekendste (of beruchtste) personen van de club maar direct noemen, Jan Jongman en Joop Schuringa. Beiden behoorden tot de oprichters van de toerclub en zijn daarnaast altijd zeer gedreven met "hun club" bezig geweest. Jan Jongman heeft zich vooral ingezet voor zijn geesteskind Zwijndrecht-Zwijndrecht en daarnaast voor de Tunneltoer, de Hans Anders Brabanttocht later de Hans Anders Molentocht. Naast deze activiteiten verzorgde Jan ook de PR voor de vereniging, en had nauwe contacten met de NTFU, de sponsors en andere verenigingen. Joop Schuringa had ook een geesteskind, namelijk Dordrecht-Nieuw Dordrecht, die hij samen met Ko Naaktgeboren organiseerde.



Daarnaast was hij mister Euraudax bij DTC De Mol en droeg in dat kader aldus, ook weer samen met Ko, zorg voor de organisatie van de Haringvlietronde en de Waardentocht. Bestuurlijke bekende namen zijn **Joop Brand**, de eerste voorzitter tot 1982 van de gecombineerde club. In 1982 bij de oprichting van de OMNI-vereniging ging de toerafdeling op eigen benen staan als DTC De Mol en werd **Ton Michielse** als eerste voorzitter van de toerclub de grote man tot 1988. Ton was ook jarenlang mede-organisator van Zwijndrecht-Zwijndrecht ook nog nadat hij afgetreden was als voorzitter. Misschien wel de grootste bestuurlijke kanjer in de toerclub en zeker degene die de vereniging tot grootse bloei wist te brengen is de huidige voorzitter **Ad Stam**, die in 1988 het roer overnam. Deze dynamische persoonlijkheid met zijn bekende donkere bariton staat borg voor enthousiasme naast degelijkheid, onverzettelikheden naast persoonlijke interesse en welbespraaktheid naast een enorme dosis humor waardoor vaak zijn bulderende lach opklinkt in het peloton, het clubhuis, tijdens een koffiestop in bar of op terras. Daarnaast is zijn grote kracht op de fiets al jarenlang bekend. Deze kracht kostte hem wel een paar frames, omdat deze hier niet tegen bestand waren. Gelukkig koos hij wel voor frames met levenslange garantie! Mede door zijn stimulerende kwaliteiten wist hij zoveel met de andere uitstekende bestuursleden te bereiken. Kortom een grootse bestuurlijke kanjer die al 15 jaar de club op een uitermate prettige wijze "regeert"!

Hoe en waar waren de accommodaties?

Pas op 2 oktober 1982 werd het huidige clubgebouw met het prachtige parcours door de burgemeester van Dordrecht J. van Zuuren in gebruik gesteld. Eindelijk had de vereniging onderdak. Daarvoor had het jarenlang onderdak gevonden in café Smits op de hoek Straatweg-Glazenstraat. Toen de Kiltunnel aangelegd werd moest dit café verdwijnen en zat De Mol zonder "thuishonk". Er moest vaak buiten omgekleed worden en zo verscheen Jan Jongman in 1974 betrappt door een fotograaf pontificaal met zijn blote kont in "De Dordtenaar". Vervolgens werd hiervan met een carnavalsoptocht dankbaar gebruik gemaakt door een Jongman pop in blote kont te tonen. Toezeggingen worden door Gemeentebestuur gedaan maar pas in 1981 wordt de start gemaakt. Intussen is de accommodatie en het parcours in grote delen van Nederland bekend, omdat er al vele clubkampioenschappen en Nederlandse kampioenschappen voor junioren zijn gehouden.

Wie waren de sponsors?

De eerste jaren van de toerclub werd er gereden zonder sponsor, omdat slagerij Joop Brand alleen de rennersafdeling sponsorde met kleding. In 1980 nam Superia Fietsen in combinatie met Polyglass de sponsoring op zich, het eerste jaar alleen de rennersafdeling, maar vanaf 1981 kreeg ook de toerafdeling een shirt en een jack. In 1982 ging de sponsoring voor de toerafdeling voor 1 jaar over naar S.H.B. en van 1984 tot en met 1985 naar Van Gorsel. Vanaf 1987 kreeg de toerafdeling een supersponsor met de firma Hans Anders Opticiens. Elk jaar was er bij de TEP uitreiking wel een sponsorgeschenk, zo waren er shirts, jacks, gamexjacks, korte en lange koersbroeken, handschoentjes, wielersokken, bidons, sportbrillen, een kevlar buitenband en andere attributen. Daarnaast stelde Hans Anders Opticiens een volgwagen in de kleuren van de sponsor ter beschikking en garandeerde zich voor het onderhoud ervan. De verstandhouding tussen DTC De Mol en de sponsor was alle jaren prima en de samenwerking tot beider tevredenheid. De club was tevreden met de sponsoring en de sponsor was tevreden met de rijdende reclamekaravaan die wekelijks door grote delen Nederland trok en daarmee voor naamsbekendheid zorgde. Helaas beëindigt de sponsor dit jaar het sponsorcontract omdat hij zijn reclamegeld breder wil besteden. Het is uiteraard het recht van de sponsor, maar spijtig voor de toerclub, want zo'n sponsor zal niet gemakkelijk te vinden zijn.



Wat is de toekomst van DTC De Mol?

Ondanks dat het ledenaantal teruggelopen is van ca. 350 naar nu ca. 280 ziet het er naar uit dat dit aantal zich nu stabiliseert. Er blijft toekomst voor de club, omdat de doelstellingen / de motto's juist zijn en het programma door enthousiaste mensen gemaakt en gedragen wordt. ik heb geen idee wat de leeftijdsopbouw is van de club, maar in begin jaren '90 toen er een brede enquête werd gehouden onder de leden, zat 1/3 in de leeftijdsgroep 40 tot 50 jaar. De harde kern van 5-10 jaar geleden lijkt nog steeds aanwezig en mij is op dit moment op afstand niet duidelijk wat de jonge instroom is. Helaas is het de club ook nooit gelukt om een redelijk percentage, dames als toerfietser binnen te halen. Het aantal was op twee handen te tellen en het aantal dat permanent meereed op één hand. Waarschijnlijk is de club en het touwfietzen in het algemeen niet echt vrouwvriendelijk en is er niet voldoende promotie voor gevoerd. Helaas is dit wel eens als gemis ervaren, zeker onder de dames. We moeten onze vrouwelijke leden dan ook koesteren door hun actieve aanwezigheid. Indien het bestuur wederom een grote sponsor of meerdere kleinere sponsors zal vinden, hoewel de sportsponsoring tegenwoordig wat moeilijker wordt (zelfs bij profclubs bij diverse sporten), zal de toekomst zeker gewaarborgd zijn. De wielervreugde gekoppeld aan een stuk "wielervanatie" zal onder een enthousiast bestuur nog zeker 25 jaar meegaan.

Nawoord

Ik heb getracht een zo volledig mogelijk beeld te vormen van onze toerclub DTC De Mol. Ongetwijfeld zijn er nog meer vragen te bedenken waar men antwoord op zou willen hebben. Wil je meer weten dan zul je moeten gaan spitten in het verleden en moeten gaan praten met de oudste leden van onze club. Je kan ook de internetsite eens proberen.

Ik heb deze klus met veel plezier gedaan, hoewel ik wel even mijn bedenkingen had. Ik zit er namelijk niet meer "tussen" en daardoor mis je veel actuele informatie. Je zal maar op een avond in maart gebeld worden door een bestuurslid, met het verzoek of je even een stukje wil schrijven voor een Jubileumuitgave van het Toernieuws ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van Toerclub D.T.C. De Mol ter grootte van ca 10 pagina's. Op grond van mijn schrijverservaring was gelijk aan mij gedacht. Je ego wordt dan gelijk gestreeld en vervolgens stem je er in toe. Ik heb denk ik het vertrouwen niet beschaamd, Hopelijk geeft het vele leden, vooral die na juli 1993 lid geworden zijn en die derhalve de "Jubileumuitgave ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan van D.S.V. De Mol" gemist hebben, een beeld van de club waar ze lid van zijn en waar ze menige kilometer onder de wielen wegdraaien.

Adrie Hokke

