

VEREENIGING  
TER BEOEFENING VAN DE KRIJGSWETENSCHAP.  
1899—1900.

---

*Vergadering van Vrijday 15 December 1899, des  
avonds ten 7 $\frac{1}{2}$  ure.*

Voorzitter : Generaal BERGANSIUS.

---

De VOORZITTER, de vergadering openende, zegt :

*Mijne Heeren!*

Bij het openen van de eerste Algemeene Vergadering, die ik het voorrecht zal hebben te leiden, een woord van welgemeenden dank voor de eer, mij te beurt gevallen door in Uwe Vergadering van 27 October jl. achtereenvolgens tot lid van het Bestuur en Voorzitter der Vereeniging te worden gekozen.

Zooals door mijn hooggeachten Voorganger in evengenoemde Vergadering is meegedeeld, werd ik bereid gevonden zoowel de eene als de andere benoeming te aanvaarden. Daarbij zag ik geenszins de moeilijkheden voorbij, die aan eene goede waarneming van het Voorzitterschap zijn verbonden, doch ik heb vermeend niet te zeer op de bezwaren te moeten letten, waar mij, bij zoo groot blijk van vertrouwen, de gelegenheid werd geschonken, werkzaam te zijn ten behoeve van eene in bloei verkeerende Vereeniging, waartoe ik sedert hare oprichting behoor en wier werken en streven door mij steeds met de meeste belangstelling zijn gevolgd.

In hoeverre het mij gegeven zal zijn aan het in mij gesteld vertrouwen te beantwoorden en voldoende mee te werken tot  
1899/1900.

het doel door de Vereeniging beoogd, zal nader moeten blijken. Voor het heden kan ik echter de verzekering geven, dat het mijnerzijds aan goeden wil en toewijding niet zal ontbreken en dat het mijn ernstig streven zal zijn om, naar vermogen, mijn zoo terecht hoogergeroemden Voorganger na te volgen.

In het vertrouwen, dat ik bij de vervulling mijner taak overigens op aller welwillende medewerking zal mogen rekenen, is het mij aangenaam U M. H. nog mededeeling te kunnen doen van een zooveel in de Bestuursvergadering genomen beslissing.

Krachtens de bevoegdheid, verleend bij Art. 3 van het Reglement, is daarbij namelijk besloten om den afgetreden Voorzitter, Luitenant-Generaal Netscher, het *eerlidmaatschap* der Vereeniging aan te bieden als blijk van waardeering voor al hetgeen zijne Excellentie, gedurende zijn twaalfjarig Voorzitterschap, in het belang der Vereeniging heeft gedaan.

Zeker dat hierdoor behandeld is in overeenstemming met onze gevoelens, twijfel ik er niet aan of U zult gaarne instemmen met den wensch, dat de Generaal het eerlidmaatschap zal willen aanvaarden, en dat wij zijn naam, als zoodanig, nog vele jaren zullen aantreffen aan het hoofd van de ledenlijst der Vereeniging.

(*Algemeene loejuicing.*)

Aan de orde is thans de ballotage van Candidaten.

De VOORZITTER verzoekt de heeren Ophorst en Bergansius met hem het bureau van stemopneming te willen uitmaken.

De uitslag der stemming is, dat met algemeene stemmen tot leden worden toegelaten de heeren:

J. G. G. Bruseker, H. A. Ephraim en A. H. de Vogel, allen 2e Luit. der Infanterie te Bergen op Zoom; K. W. F. d'Arnaud Gerkens en B. W. van Welderen Baron Rengers, beiden 2e Luit. der Infanterie te Doesburg; J. W. A. Cassa, 1e Luit. der Infanterie te Middelburg; J. A. Brandon, 2e Luit. der Artillerie, W. B. Slotboom, 2e Luit.-Kwartiermeester en R. H. A. van den Wall Bake, 2e Luit. der Artillerie te Utrecht.

Hierna is aan de orde de verkiezing van een lid van het Bestuur, in de plaats van den heer G. B. Hooyer, die met ingang van 1 December jl. als zoodanig heeft bedankt.

De VOORZITTER: Aangezien de Luitenant-Kolonel Hooyer binnenkort naar het buitenland vertrekt en geruimen tijd afwezig zal zijn, wenschte hij af te treden als lid van het Bestuur. Hem dank brengende voor al hetgeen hij als bestuurslid in het belang dezer Vereeniging heeft verricht, betuig ik tevens mijn leedwezen over zijn aftreden, vooral waar dit plaats heeft op een oogenblik, dat er toch reeds groote verandering is in het Bestuur.

In verband met het bepaalde in Art. 37 van het Reglement hebben wij er over gedacht of het ook wenschelijk zou wezen de aanvulling dezer tusschentijds openvallende plaats nog uit te stellen, doch wij hebben gemeend daartoe niet te mogen besluiten, vooral om de volgende reden:

Onzo waardige secretaris-penningmeester, de heer Schultz van Haegen, wenscht, na zijne functiën gedurende zestien jaren met veel ijver en toewijding te hebben vervuld, zijne betrekking in andere handen te zien overgaan. Hij heeft dien wensch reeds vroeger kenbaar gemaakt, doch is toen bereid bevonden de hem opgedragen functie nog tot het einde van het loopende jaar te blijven waarnemen, zoodat thans de benoeming van zijn opvolger niet te lang op zich mag doen wachten. En het is vooral in verband hiermede, dat het Bestuur het wenschelijk acht, dat zijn collegie compleet zij, om daaruit des te beter de keus van den opvolger van den secretaris-penningmeester te kunnen doen. Men zal daarmede ook rekening kunnen houden bij de keuze van een lid van het Bestuur, waartoe ik de vergadering verzoek thans te willen overgaan.

De uitslag der stemming is, dat tot lid van het Bestuur wordt gekozen de heer Laceulle, oud-kapitein van het Indische Leger, met 34 stemmen.

Van zijne benoeming zal den heer Laceulle kennis worden gegeven.

De VOORZITTER dankt de heeren van het stembureau voor de door hen volbrachte taak.

Aan de orde is thans de voordracht van den heer R. Scheffer, Kapitein der Genie, over :

Het gebruik van het rijwiel voor oorlogsdoeleinden.

De heer SCHEFFER :

*Mijne Heeren !*

Toen mij, geruimen tijd geleden, door het Bestuur dezer Vereeniging de vraag werd gesteld, of ik genegen was in eene bijeenkomst te spreken over het gebruik van het rijwiel voor oorlogsdoeleinden, heb ik gaarzeld die op hoogen prijs gestelde opdracht te aanvaarden, omdat het onderwerp in de eigenlijke practijk nog nooit is behandeld en dus persoonlijke beschouwingen de stof moeten leveren.

Mijne overtuiging, dat van het rijwiel in oorlogstijd, vooral voor ons land, groot nut is te trekken, gaf den doorslag en deed mij besluiten u hedenavond mijne overdenkingen daarover aan te bieden, hier en daar in een zoo positief mogelijken vorm gegoten, met het bepaalde doel om daardoor gedachtenwisseling gemakkelijk te maken.

Wel bestaat over het onderwerp een vrij uitgebreide literatuur, maar voor ons land heeft deze slechts geringe waarde, vooreerst omdat onze terreinen zoo sterk verschillen van die onzer naburen en ook omdat de buitenlandsche schrijvers zich in hoofdzaak bepalen tot den aanvallenden oorlog, waarmede het Nederlandsche leger weinig rekening zal behoeven te houden.

Het rijwiel is betrekkelijk korten tijd geleden, de algemeene aandacht gaan trekken, omdat pas in de laatste jaren zoodanige constructie-verbeteringen werden gevonden, dat van een algemeen en gemakkelijk gebruik van het voertuig sprake kon zijn. De loopwagen, die nu ruim 100 jaren geleden, door enkele sportliefhebbers voor hun genoegen werd gebruikt, was een voertuig van zoo primitieve constructie, dat het voor de practijk geen enkel nut heeft kunnen opleveren.

Weinig ook gaven de eerst geconstrueerde velocipèdes, waarbij de beweging verkregen werd door het rondtrappen van het voorwiel, met behulp van krukken op de as, echter niet omdat de toestel op zich zelf niet deugde, doch alleen omdat de afwerking en de materialen zooveel te wenschen overlieten.

Toen de kogelassen waren uitgevonden, waardoor de wrijving der loopende deelen tot nagenoeg nul werd gereduceerd, toen de ijzeren banden om de logge houten wielen vervangen werden door caoutchouc om de lichte raderen van getrokken staal van minimale afmetingen, werd de hooge tweewieler een practisch bruikbare machine.

Ongeveer 20 jaren geleden kwam men op het gelukkige denkbeeld de beweging der voeten niet meer direct op het wiel over te brengen, maar door tusschenkomst van tandraderen en eene ketting, zoodat het mogelijk werd lage wielen te gebruiken, waarbij de voortbeweging door het ééns ronddraaien van de trapas geregeld kon worden door de verhouding te wijzigen van het tandwiel op die as en van dat op het in beweging gebrachte rad. Met recht noemde men dit nieuwe instrument eene »Safety»; het behoeft wel geen betoog dat het gevaar voor het vooroverslaan, — op den hoogen bicycle niet gering — bijna geheel was weggenomen.

Siuds het tijdstip dezer verbetering nam het gebruik van het rijwiel zoo buitengewoon toe, en verkreeg de machine eene zoo gunstige reputatie, als nog nimmer bij eenige uitvinding van algemeen nut was gezien.

Daardoor ontstond een wedijver tusschen de fabrikanten, om het allerbeste te leveren wat mogelijk was; eene reeks van kleine verbeteringen werd na zorgvuldige beproeving aangebracht, zoodat het tegenwoordige rijwiel mag gelden als een meesterstuk van werktuigbouw, waarin verbeteringen moeilijk meer te verwachten zijn, tenzij op het gebied der banden.

Een enkel cijfer moge dit nader bevestigen, al heeft dit voor de gewone practijk ook niet de minste waarde: Walters en Cordaang legden in 24 uren per rijwiel meer dan 1000 K.M. af. De gemiddelde snelheid, gedurende een vol etmaal bedroeg dus niet minder dan 42 K.M. per uur.

Het zal dus wel geen nader betoog behoeven, dat een eenvoudig instrument, dat een mensch tot zoo iets in staat stelt, voor verschillende oorlogsdoeleinden bruikbaar moet wezen.

De eischen, die aan een gewonen wielrijder mogen worden gesteld, kunnen op een gegeven als het zoo juist genoemde, niet worden opgemaakt. Zulk eene snelheid en zulk een uithoudingsvermogen bezitten slechts enkele menschen, bovendien is hiervoor eene buitengewone training noodzakelijk, gecombineerd met een wijze van leven, die nooit als normaal kan worden aangenomen, terwijl eindelijk de resultaten bereikt werden op eene wijze, die de verrichting eigenlijk tot een gewoon sportspel reduceert. De rit heeft plaats op een baan, die op allerlei kunstmatige manieren wordt gevlakt en in orde gehouden, met een wiel waarmede men op de gewone wegen niet zonder levensgevaar kan rijden, door een rijder in een costuum dat verder alleen voor het bad geschikt is en ten laatste achter andere wielrijders of zelfs rijtuigen, die voor den rijder den luchttegenstand verminderen en hem ook overigens het rijden gemakkelijker maken.

Ook nit de weg-wedstrijden zijn weinig deugdelijke gegevens te verzamelen, want ook daarbij zijn de rijwielen, de kleeding en de training geheel anders dan voor den militairen wielrijder mag worden voorgesteld, terwijl verder de militair meestal niet langs uitgezochte en overal goede wegen zal kunnen rijden.

Wil men geen overdreven verwachtingen wekken, dan komen mij de volgende gegevens betrouwbaar voor :

Bij goede, gewoon verharde wegen moet een militair wielrijder, nagenoeg onbepakt, eene snelheid van 20 K.M. per uur kunnen rijden en deze snelheid gedurende 2 uren kunnen volhouden. Dagelijks mag het afleggen van een afstand van 150 K.M. worden geëischt. De tijdsverdeeling kan dan verschillend zijn, het beste komt voor te rekenen op eene snelheid van 15 K.M. per uur met 10 minuten rust voor elk uur en één rust van 1 à 2 uur nadat  $\frac{2}{3}$  van den weg zal zijn afgelegd.

Voor vele racers zijn deze getallen zeer veel te klein, zulke krachten kunnen voor buitengewone gevallen groote diensten bewijzen, voor het normale moeten zij buiten beschouwing

blijven. Een enkele ordonnans zal wel 300 K.M. per dag kunnen rijden, of een snelheid van 25 K.M. per uur eenige uren achtereen kunnen volhouden; daarop te rekenen kan niet anders dan teleurstellingen geven.

Bij eene normale bepakking, waarouder een gewicht van  $\pm$  20 K.G. moet worden gerekend, zal de snelheid van den enkelen man op 15 K.M. per uur kunnen worden aangenomen, welke gedurende 3 uren moet kunnen worden volgehouden. Met de noodige rusten kan op een totaal afstand per dag van 120 K.M. worden gerekend, die binnen 15 uren moeten kunnen worden afgelegd.

Deze snelheden en afstanden gelden ook voor een troep, wanneer het niet erg op verband aankomt en bij daglicht. Eene eenigszins gesloten colonne rijdt niet sneller dan 12 K.M. per uur en legt hoogstens 100 K.M. per etmaal af.

Zooals vanzelf duidelijk is, hangen deze cijfers in hooge mate af van verschillende omstandigheden en wel 1<sup>o</sup> van de wegen. Zijn deze slecht onderhouden, met glibberige modder bedekt, hier en daar sterk hellende, dan zal de snelheid moeten dalen, minder echter voor enkele wielrijders, dan wel voor een troep. Een weg is bijna nooit zoo slecht, of een goed geoefend wielrijder weet er snel op vooruit te komen; een roetpad, een eenigszins breed karrespoor, een grasland is voldoende om met bijna volle snelheid het wiel te berijden. Alleen dikke en natte sneeuw maakt het gebruik van het rijwiel op den weg onmogelijk;

2<sup>o</sup> van de richting en de kracht van den wind. Bij hevigen tegenwind kan het rijden onmogelijk worden, krachtige wind belet het rijden niet, vooral niet voor meer personen, daar deze dan om beurten als gangmakers voor elkaar dienst kunnen doen. Zijwind hindert weinig, terwijl de wind in den rug, de snelheid sterk ten goede komt. Cijfers zijn hiervoor natuurlijk niet vast te stellen.

Veelal wordt de bewering gehoord, dat wielrijders onbruikbaar zullen zijn, wanneer zij de wegen moeten verlaten. Dit is slechts gedeeltelijk waar. Op weilanden en op eenigszins harde gronden kan het wiel worden bereden, altijd wanneer de rijder in het terreinrijden geoefend is, doch is er geen terrein

denkbaar, waarin de wielrijder eerder zou blijven steken dan een cavalerist, zelfs weinig eerder dan een infanterist. Zwaar kreupelhout is alleen voor hen buitengewoon hinderlijk.

Het rijwiel is zoo licht, dat het gemakkelijk over hindernissen wordt getild, of wel aan een touw opgehaald. (Een touw van  $\pm$  15 M. lengte moet in de uitrusting van elken militairen wielrijder voorkomen). Vooral wanneer meer wielrijders elkaar kunnen helpen, kunnen muren, heggen en vrij breede wateren, zonder bezwaar worden gepasseerd. Het spreekt echter wel van zelf dat deze hindernissen op de bewegingssnelheid nadeelig inwerken, ook wel dat er terreinen kunnen worden gevonden waar het den wielrijder onmogelijk is, zich anders dan loopende voorwaarts te bewegen. Bij eene practische bepakkings van zijn rijwiel, heeft hij dan toch nog altijd het voorrecht, dat de zware mee te voeren last door hem aan een licht rijtuigje wordt vooruitgeschoven, zoodat hij het loopen zeker langer volhoudt en ook vlugger vooruit komt, dan zijn onbereden kameraad.

Maar blijft ook de mogelijkheid bestaan van de absolute onbruikbaarheid van wielrijders op een of ander terrein, dan kan dit nadeel gemakkelijk worden ontgaan, door ze daar niet te gebruiken. Men kan ook de cavalerie niet benutten om een oorlogsschip te vervolgen, maar zulks pleit toch niet tegen de cavalerie!

Vooral in Frankrijk, doch ook in andere landen heeft men getracht een rijwiel te construeeren, dat in tweeën gevouwen, op den rug kon worden meegenomen, zoodra het terrein het gebruik van het wiel verbood. Het opvouwbare rijwiel van den kapitein Gérard heeft zelfs in Frankrijk eene vrij uitgebreide toepassing gevonden. In zeer geaccidenteerd terrein, vooral ook buiten de wegen kan het zijn, dat een opvouwbaar rijwiel eenige voordeelen oplevert, op onze vlakke landen, overal door bruikbare wegen doorsneden, kan ik geen enkel nut, maar wel massa's nadeelen van eene zoodanige constructie inzien. Vooreerst geeft het opvouwbaar maken van het wiel aanleiding tot verzwakking van de constructie en het gecompliceerder zijn van het geheel, zoodat defecten eerder moeten ontstaan en



mocielijker moeten zijn te repareren. Het wiel wordt zwaarder, maar als grootste nadeel komt mij voor 't gebrek, dat de wielrijder bijna geen bepakking kan meevoeren, omdat het wiel alleen hem reeds ruim 16 Kilo te dragen geeft en dat nog wel in een onhandig formaat en op de moeilijkste terreinen. Ook het tijdverlies noodig voor het in elkaar zetten en het wijzigen van de bepakking moet in aanmerking worden genomen.

De oplossing van het vraagstuk om een goed geconstrueerd, opvouwbaar rijwiel te leveren is ook hier beproefd door den heer 1en Luitenant T. L. van Wagtendonk, die zoo beleefd is geweest eene naar zijne denkbeelden geconstrueerde velocipède hier ter bezichtiging te stellen. Gaarne breng ik hulde aan de practische wijze, waarop hier de technische moeilijkheden zijn overwonnen, gaarne zal ik erkennen dat in berglanden het opvouwbare rijwiel goede diensten kan bewijzen (in Indië b. v.) maar hoezeer ik ook die verdiensten aprecieer, de invoering van zulk een wiel voor den Nederlandschen militairen wielrijder zou ik bepaald bejammeren.

Het doelmatigst oorlogswiel voor ons land is de gewone tweewieler, van niet al te lichte constructie, doch gemaakt van prima-materiaal, omdat zulk een wiel uit den aard der zaak meer te lijden zal hebben, dan dat van een gewoon sportbeoefenaar. Een gewicht van  $\pm 13$  K.G. zal noodig zijn. Driewielers moeten worden afgekeurd, hoewel deze het voordeel hebben, dat men er mede kan stilstaan, maar zij zijn minder snel, en behoeven zeer goede wegen, daar zij 3 sporen noodig hebben en de tweewieler slechts één. Tusschen boomen door, in struikgewas en hoog koren zelfs, is de driewieler onbruikbaar. Zijn groot gewicht en de groote ruimte, die hij noodig heeft, zijn verder ook nog nadelen, die hem voor 't gebruik voor oorlogsdoeleinden ongeschikt maken.

Een tandem-tweewieler biedt eenige voordeelen aan, de snelheid is grooter, de tegenwind is minder hinderlijk, het wiel is niet verloren als een der rijders onbruikbaar wordt, een der rijders kan waarnemen, zelfs gemakkelijk vuren, terwijl de andere het sturen voor zijne rekening neemt, er staan echter daartegenover andere bezwaren die aan den één-persoons-twee-

wieler den voorrang verzekeren. De tandem is zwaarder, minder sterk en voor één persoon moeilijk en slechts betrekkelijk langzaam te berijden, een defect stelt bovendien dadelijk *twee* personen buiten gebruik.

Het oorlogswiel moet verder goede, niet te smalle luchtbanden bezitten, te smalle banden dringen in niet al te vasten grond te gemakkelijk in en beletten dan het rijden, de versnelling zij niet te groot, omdat dit bij tegenwind en bij het beklimmen van hellingen te zeer vermocit. Eene versnelling van 64 is voor alle wielrijders in onze terreinen bruikbaar. In de laatste jaren zijn rijwielen gebouwd, waarbij de overbrenging van de trappers op het achterwiel door kamraderen geschiedde, dus zonder ketting. Deze wielen hebben het groote voordeel dat zij minder last van vuil hebben, terwijl het schoonmaken zeer veel gemakkelijker is. Hoewel de ondervinding in deze, geheel uitspraak zal moeten doen, wil het mij toeschijnen dat een kettingloos wiel te verkiezen is boven het gewone. De »Kampioen» — het officieel orgaan van den Nederlandschen Wielrijdersbond — van heden, vermeldt eene uitvinding van onzen landgenoot Jos. Palmes Story te Sittard, waarbij een tandrad tusschen het rad op de trapas en de as van het achterwiel de overbrenger der beweging en der versnelling is. Deze uitvinding schijnt mij toe eene goede toekomst te hebben.

Gearcases zijn voor militair gebruik ongeschikt, eveneens de gewone vaste slikborden, deze geven aanleiding tot ongelukken, wanneer ze verbogen worden of breken, en hiervoor is natuurlijk bij oorlogsgebruik groote kans. In vreedestijd zouden slikborden van zeildoek en van zoo eenvoudig mogelijke constructie kunnen worden toegepast, zelfs bij manoeuvres zoude ik deze liever niet gebruiken.

Elk wiel behoort van een lantaarn te zijn voorzien; deze kan buitengewoon nuttig zijn voor het geven van optische signalen. Zonder mist, kan met een gewone rijwiellantaren tot op 2 à 3 K.M. worden geseind; kennen de seiners het Morse-schrift dan is hiervoor het beurtelings vertoonen en onderscheppen van het licht, met behulp van de pet, alleen reeds voldoende.

Door de groote snelheid waarmede zich een wielrijder kan verplaatsen en de groote afstanden, die door hem achter elkaar kunnen worden afgelegd, valt het eerst zijne bruikbaarheid als ordonnans in het oog.

Tot nu toe voorzag de cavalerie bijna uitsluitend in dezen dienst, zoodat eene vergelijking tusschen den wielrijder en den ruiter dient te worden gemaakt.

Daar waar wegen of des noods voetpaden ten dienste staan, wint de wielrijder het verre van den cavalerist, wat de snelheid van het overbrengen van berichten betreft. Een duidelijk voorbeeld geeft de in 1893 gehouden afstandsrit Weenen—Berlijn. (Latere voorbeelden zijn minder goed, wegens de hulpmiddelen, die de racers gebruiken en die in oorlogstijd niet kunnen worden toegepast: gangmakers, wisselen van machines, te lichte wielen, kleeding, etc. etc.) De afstand bedroeg 615 K.M.

Aan den rit namen 275 ruiters deel, allen op buitengewone paarden. De snelste legde den afstand af in 71 uur en 40 minuten, No. 76 van de 154 Duitschers had 112 uren, No. 69 van de Oostenrijkers 142 uren noodig. Van de wielrijders, die buitengewoon ongunstig weder hebben getroffen, kwam de laatst aankomende (No. 38) in 51 uur 17 minuteu 40 seconden aan, No. 1 in 31 uur  $22\frac{2}{5}$  seconden, deze echter wisselde van rijwiel, No. 2 niet en deze gebruikte 31 uur 54 minuten  $55\frac{2}{5}$  seconden. De weg was vooral op Oostenrijk's grondgebied zeer slecht, bovendien tamelijk sterk bergachtig, zoodat de resultaten niet zoo gunstig zijn, als b.v. voor ons land had mogen worden verwacht. Ook het weer was voor de wielrijders buitengewoon ongunstig.

De aangekomen paarden waren geheel »op», vele stierven na afloop, van de rijwielen zijn er slechts 3 die onderweg moesten worden weggezet en vervangen.

Welk paard zou eenige dagen achtereen 150 K.M. kunnen afleggen?

Doch ook in andere opzichten is het rijwiel boven het paard te verkiezen. Eerstens is de wielrijder minder zichtbaar en trefbaar dan de ruiter met zijn paard, hij beweegt zich onhoorbaar, de cavalerist vooral in snel tempo niet, terwijl ook nog het

hinuiken van het paard hem dikwijls in ongelegenheid kan brengen; de wielrijder stelt zich zonder de minste moeite verdekt op, *met* zijn wiel. Een slootkant, een boom, een enkele struik onttrekt hem onmiddellijk aan 'tgezicht. Vele hindernissen die voor den ruiter onoverkomelijk zijn, kunnen door den wielrijder worden gepasseerd. Verder komt nog het grootte voordeel in aanmerking dat het rijwiel geen eigen wil heeft, terwijl het paard menigen ruiter parten speelt, zoowel ten opzichte van de snelheid als van de richting van beweging. De verpleging is voor den wielrijder eenvoudig genoeg; zijn voertuig behoeft enkel eenig afwrijven en nu en dan enkele druppels olie; het is nooit vermoeid en steeds weder onmiddellijk voor den dienst gereed, wanneer de man tot rijden in staat is. Stalling is onnoodig. Is het paard afgezadeld, wat vrij langdurig telkens noodig is, tenzij men over meer paarden beschikken kan, die bij beurten gereed worden gehouden, dan heeft de wielrijder reeds een aanzienlijken afstand kunnen afleggen, eer de andere vertrekken kan. Daar de geheele uitrusting van den ordonnans-wielrijder aan het wiel kan worden gehangen, is hij eigenlijk steeds tot rijden gereed: hij behoeft alleen maar wakker te worden. Bij zijn terugkomst kan hij ook direct weder rusten, terwijl de cavalierist allereerst nog zijn paard moet verzorgen.

Voor zoover dus de ordonnansdienst langs de wegen kan plaats hebben, is het rijwiel beter dan het paard. Over enkele terreinen slechts kan het niet worden benut. Hoewel dus de wielrijder den ruiter niet *geheel* voor dezen tak van dienst kan vervangen, voor verreweg het grootste deel kan hij dat met voordeel doen en zal dus de instelling van militaire wielrijders-ordonnansen der cavalerie ten goede komen. Zij wint in sterkte of wel het geheel kost aanzienlijk minder, want zonder de aanschaffings- en opvoedingskosten te vergelijken, is het éénjarig onderhoud van één paard duurder dan het beste rijwiel.

In onze liniën en stellingen kunnen de wielrijders den geheelen ordonnansdienst vervullen, de afstanden zijn daar meestal zóó klein, dat voor de overbrenging van spoedeisende berichten, de telegraaf het dikwijls in snelheid tegen het rijwiel zal

moeten afleggen. Rekent men zelfs storingen, — die veelvuldig zullen voorkomen — mindere vaardigheid van het personeel, 't zij door vermoeidheid, 't zij door het vreemde der toestellen, niet mede, zelfs al veronderstelt men de lijn niet in beslag genomen door andere telegrammen, dan zal een bericht van eenigen omvang meestal sneller per wiel worden overgebracht tusschen naburige forten of tusschen de groepshoofdkwartieren en de bijbehorende werken, dan per draad.

Bij het veldleger kan het rijwiel voor den ordonnansendienst worden benut, tot in de voorste linie in den toestand van rust, omdat de veldwachten, ja zelfs de meeste posten op wegen of voetpaden zijn geplaatst, voor grootere afdeelingen zijn wegen steeds aanwezig; zelfs al ontbreekt de directe verbindingsweg tusschen twee standplaatsen, dan maakt de snelheid van den wielrijder eene afwijking van den rechten weg weinig bedenkelijk.

Bij het verrichten van deze diensten, zal de wielrijder slechts zelden met den vijand in aanraking komen. Geschiedt dit, dan zal zijne snelheid, of wel de gemakkelijheid waarmede hij wegkruipt, hem tegen overmacht kunnen redden, voor een enkelen cavalierist zal een revolver hem voldoende kunnen beschermen, daar het schot met dit wapen aanzienlijk gemakkelijker en zekerder is af te geven van het rijwiel dan van het paard, vooral in snelle gangen; zoo noodig stijgt de velocipedist even af en is dan natuurlijk verre in het voordeel boven den ruiter.

Op de uitrusting kom ik later nog terug.

Reeds in vroeger eeuwen heeft men getracht de snelheid van beweging der infanterie te vergrooten, door vervoer op wagens, of wel door er bereden schutters van te maken. De practische bezwaren bleken steeds groot.

Bereden infanterie wordt gewoonlijk spoedig tot slechte cavalerie en daardoor tot nog slechtere infanterie. De bezwaren aan afgezeten cavalerie voor het infanteriegevecht, doen zich hier natuurlijk steeds gevoelen; een groot deel der manschappen moet bij de paarden blijven, de verpleging wordt lastig, tegenover goede cavalerie is de bereden infanterie, althans op marsch, nagenoeg weerloos. Alleen in den guerilla-oorlog of wel bij

volken die als het ware met hunne paarden opgroeien, — zooals de *Transvaalsche* boeren — en die natuurlijkerwijs dus leven in streken, waar de verpleging van het paard hoogst eenvoudig is, zijn bereden infanteristen van nut. In een Europeesch leger zouden ze een al te dure en weinig bruikbare wapensoort vormen.

Slechts enkele schrijvers zijn nog voorstanders van het gebruik van infanterie, die voor hare verplaatsing bereden wordt gemaakt, o. a. de Generaal Lewal, die zelfs zoo optimistisch in dit opzicht gestemd is, dat alle paarden, die overigens voor den gewonen dienst ongeschikt zijn, hem daarvoor voldoende toeschijnen. Met aanschaffing en vernieuwing van het paardenmateriaal bemoeit hij zich dan ook niet. Deugt er één niet, welnu men wacht totdat er ergens een ander gevonden wordt en ruilt het om. De rijkunst is bij dien Generaal ook volslagen bijzaak, als 't paard stapt is het voldoende en dat verwacht de bevelhebber dat iedereen wel zal kunnen volhouden. Vermoeidheid wordt niet verwacht, althans niet geteld.

Ik meen het succes van een poging, op dezen leest geschoeid, te mogen betwijfelen.

Het rijwiel maakt de oplossing van de bereden infanterie gemakkelijk. Altijd voor zoover wegen ter beschikking zijn — en dat kan in ons land dus »overal» worden genoemd — is er geen wapensoort, die niet door den wielrijder kan worden vergezeld of zoo noodig kan worden ingehaald of voorafgegaan, zelfs al wordt het rijwiel tamelijk zwaar bepakt.

Stijgt de militaire wielrijder af en neemt hij de noodige nitrusting van zijn voertuig mede, dan is hij een infanterist in gunstige conditie, daar hij minder heeft mee te voeren dan zijn collega. Om tot het gevecht gereed te zijn, behoeft hij niet anders dan zijn wapens en patronen te nemen en zijn rijwiel neer te leggen of weg te zetten.

Laat ik dadelijk een nadeel releveeren, de vechtende wielrijder zal zich moeilijk ver van zijn wiel kunnen scheiden, hij zal dus het best bruikbaar zijn, daar waar op een vast punt langdurig kan worden stand gehouden. Deze punten zijn natuurlijk steeds aan wegen gelegen, bruggen of andere defilés komen

daarvoor wel het meest in aanmerking en de bezetting daarvan, vóór de aankomst van andere troepen of wel het vasthouden om het overgaan bij het opdringen van een aanvaller voor de eigen macht te verzekeren, is een taak die voor den wielrijdenden infanterist wel is aangewezen. Overal waar cavalerie zelfstandig moet optreden, zal een troep militaire wielrijders haar tot grooten steun kunnen dienen, de ruitery kan dan met hare volle sterkte haar eigen taak vervullen, de ordonnansendienst kan nagenoeg geheel met het rijwiel worden verricht, de steun van het vuur der infanterie verhoogt haar kracht en maakt het vooruitdringen gemakkelijk, door de wetenschap dat vervolgende cavalerie het spoedig te kwaad zal moeten krijgen, zoodra zij op een afdeeling wielrijders stuit. Voor steun der rijdende artillerie, die bij de zelfstandige cavalerie zal worden ingedeeld is een wielrijdende troep van onschatbare waarde. Het kiezen eener gunstige positie wordt veel gemakkelijker, wanneer zij zich door het geweervuur beschermd weet tegen eene overvalling van vijandelijke cavalerie.

Bij eene infanteriedivisie zal een korps wielrijders voor gelijksoortige doeleinden dienstig zijn. Het bezetten of vernielen van ver vooruit of zijwaarts gelegen defilés zal aan dien troep kunnen worden opgedragen; het vasthouden van zulke punten bij een terugtocht is aan wielrijders het best toevertrouwd, omdat zij het snelst zich aan een overmachtigen aanval kunnen onttrekken.

De afdeeling zal dus, normaal, gedurende de heweging van een groote troepenmacht, aan het hoofd der voorhoede of verder vooruit, bij een terugtocht aan den staart der achterhoede of daarachter moeten zijn. Zij vecht dus met de cavalerie, aan de divisie toegevoegd, evenals bij hare combinatie met de zelfstandige cavalerie.

In het gevecht zelf der verschillende wapensoorten zal de wielrijder niet kunnen optreden, wegens het bezwaar dat hij dan te veel van zijn voertuig wordt gescheiden. Hij is dan voor ordonnansendienst te gebruiken en wanneer de macht groot genoeg is, voor reserve of wel voor het uitvoeren van eene opdracht op de flanken of in den rug des vijands,

waartoe zijne snelheid hem menigmaal in staat zal stellen.

In den toestand van rust eener troepenmacht is de wielrijder de aangewezen persoon voor het overbrengen der berichten van de veldwachten naar de aan wegen staande posten en naar de verder achterwaarts liggende detachementen, maar ook voor den patrouilledienst kan hij uitstekend worden gebruikt. Zijne beweging verraadt zich niet door eenig geruisch, hij kan zich onmiddellijk met zijn wiel verbergen en hij kan zich verder vooruit wagen, omdat hij zoo snel terug kan gaan en slechts een klein doel aanbiedt. Vooral voor nachtelijke patrouilles is hij een onmisbaar element.

Verkenningen op groote afstanden zijwaarts of wel in den rug, door officierspatrouilles zullen per rijwiel met vrucht kunnen worden volbracht, omdat het vergrooten van den hoog, waarmede de vleugels worden omgetrokken, van weinig gewicht mag worden geacht. Bij de manoeuvres in Frankrijk hebben deze oorlogshandelingen wel de meeste aandacht getrokken, wegens het zeer verrassend succes, dat daarmede werd bereikt.

Het dekken van transporten, fourageringen etc. kan aan geen troep beter worden opgedragen dan aan wielrijders. Zij geven de defensieve kracht der infanterie, terwijl de snelheid van beweging van de transporten door hun bijzijn onbeperkt kan zijn. Moet daarbij tegen infanterie worden opgetreden, dan kunnen, zoo noodig, de wielen op de wagens van het transport worden gelegd en behoeft dus de geheele colonne niet halt te houden, maar heeft gelegenheid zich in veiligheid te brengen.

Voor bewaking van aanvoerwegen, zijn wielrijders beter dan cavalerie, terwijl zij ook de infanterie daarin moet overtreffen, omdat de bewakingsposten op grootere afstanden kunnen worden geplaatst. Een afstand tusschen de opvolgende relais van 20—40 K.M. is voor wielrijders geen bezwaar.

Zijn dus wielrijders bijna bij alle oorlogshandelingen van het veldleger bruikbaar, nog meer komen zij tot hun recht in den vestingoorlog. Behalve voor den ordonnansendienst, die nagevoeg geheel door hen kan worden overgenomen, kan eene afdeling wielrijders op grooten afstand van een punt der verdedi-



gingslinie worden opgesteld, om als reserve te kunnen dienen.

De afstand van 1 K.M. wordt in 3 minuten, zoo noodig, afgelegd, en daar overal wegen ter beschikking zijn, kan de wielrijdersreserve geconcentreerd in woningen worden gehuisvest en toch gemakkelijk tijdig op de punten aankomen, waar versterking van het infanterievuur noodig is.

Hetzelfde geldt natuurlijk voor de kustbewaking. De bewakingsdetachementen kunnen op vrij grooten afstand van elkaar worden opgesteld, wanneer zij een voldoende aantal wielrijders bij zich hebben, die bijna onmiddellijk tegen eene poging tot landing in het vuur kunnen worden gebracht.

Dat het rijwiel voor de bovengenoemde oorlogshandelingen voor alle wapens een op grooten prijs te stellen steun kan verleenen, is — naar mijne meening — niet te weerleggen. De wielrijder kan geen enkele wapensoort verdringen, doch haar aanvullen wel. Hij kan alle wapens volgen en dus ook overal en ten allen tijde het infanteriegeweer doen dienen tot bescherming van anderen.

Voor een geheel zelfstandig optreden zal voornamelijk de wielrijder van ons leger een ruim arbeidsveld vinden, wanneer het den aanvaller gelukt zal zijn, onze strijdkrachten terug te dringen achter de *Nieuwe Hollandsche Waterlinie* of binnen de *Amsterdamsche Stelling*. Doch ook reeds te voren, eer het ongelukkig oogenblik gekomen zal zijn, waarop de verdediging werkelijk *passief* zal zijn geworden, waarbij elke daad, die het moreel kan verheffen, van het grootste gewicht wordt, kunnen stoutmoedige wielrijderstroepjes in 's vijands rug den kleinen oorlog of den partijgangerkrijg voeren. Daarvoor zijn zij uitnemend geschikt. Hun snelheid verhoogt de onkwetsbaarheid en maakt een verrassend optreden gemakkelijk. De verpleging is hoogst eenvoudig en, steunende op de eigen bevolking, zal hierin zeer gemakkelijk kunnen worden voorzien en is het verbergen wanneer men niet gezien wil worden een klein kunststukje. Vernielingen van wegen, opbreken van bruggen, het oplichten van posten, het bestoken van convoien, aanslagen op treinen, enz. enz. zijn bezigheden, die door den wielrijder bij uitstek kunnen worden beoefend en die den vijand tot

grooten last zijn, niet alleen om het effect wanneer een aanslag gelukt, maar vooral omdat hij zich zoo moeilijk daartegen kan wapenen, langs de lange aanvoerwegen, zoolang de bevolking niet met hem mee wil werken.

De wielrijder komt gemakkelijk in 's vijands rug, omdat het in grooten boog omtrekken voor hem geen bezwaar is, langs de rivieren of over zee blijft eveneens een weg, die steeds voor hem open staat, omdat het meevoeren van zijn stalen ros in elk bootje kan geschieden.

De vlugheid, voor den kleinen oorlog noodig, krijgt hij van zijn wiel, moed dient hij te bezitten als Nederlandsch soldaat, de vereischte kennis zal hem gemakkelijk genoeg kunnen worden bijgebracht.

Het gebruik van het rijwiel voor officieren zal geen nadere toelichting behoeven. 't Is op zich zelf duidelijk, dat het wiel zich nitnemend leent voor het gebruik door doktoren, verplegingsofficieren, in het algemeen van allen, die inspectiën zullen moeten maken, doch ook voor troepen-officiëren die voor controle als anderszins, ver van elkaar gelegen punten moeten bezoeken. Voornamelijk in den Vestingoorlog zal in dit opzicht dus het meest van het rijwiel kunnen worden partij getrokken.

De vlugheid en de veiligheid zijn grooter dan bij 't gebruik van paarden; het voordeel voor den Staat door vermindering van het aantal aan te schaffen paarden bij mobilisatie, de vereenvoudiging der toch reeds zoo bezwaarlijke verpleging, mogen als gewichtige argumenten dienen voor eene algemeene invoering van het rijwiel voor alle officieren, die daarvan in oorlogstijd zouden kunnen profiteren. De geringe opoffering, die daarvoor in vreedestijd moet worden toegestaan, zal in oorlogstijd ruimschoots, zoowel direct als indirect, worden vergoed.

---

#### Uitrusting en bewapening.

De twee geheel verschillende functiën, waartoe de militaire wielrijder geroepen kan worden, nl. die van ordonnans en die

van vechtend soldaat, maken een verschil in de uitrusting en bewapening raadzaam. De eerste moet geheel zijn ingericht voor snelle beweging, verdedigingsvermogen behoeft hij nagenoeg niet, omdat hij bijna nooit anders dan binnen den door eigen troepen bezetten kring zal optreden.

De uitrusting kan eenvoudig zijn, omdat hij in gewone omstandigheden slechts gedurende korten tijd van zijn standplaats verwijderd blijft, of de afdeeling verlaat, waarbij hij behoort; eene afwezigheid van meer dan 1 etmaal is alleen te denken, wanneer hij met den vijand in aanraking komt, of bij een ongeluk. Zijn uitrusting die hij dan meevoert, behalve het strikt noodzakelijke, is voor hem alleen *last*.

De infanterist-te wiel echter, moet ingericht zijn op eene snelheid, die minstens die der cavalerie moet overtreffen; hij moet bovendien eene bewapening bezitten die hem strijdvaardigheid geeft, even goed als de gewone infanterist, terwijl hij bij het veldleger eene uitrusting behoeft, die hem het verblijf buiten een kantonnement gedurende eenigen tijd mogelijk maakt. Maakt 's vijands nabijheid den gewonen ordonnans onbruikbaar, dan zal hij voor het overbrengen der berichten, enz. moeten zorgen.

Bij de opdrachten, die aan een wielrijderskorps zullen moeten worden verstrekt, moeten pionierwerkzaamheden zonder twijfel meermalen een voorname plaats bekleeden. Om deze opdrachten naar behooren te kunnen vervullen, moeten springmiddelen en gereedschappen worden meegevoerd, en dient eene opleiding van de manschappen tot zeer geoefende pioniers, in vreedstijd, vooraf te gaan. Deze soldaten kunnen niet als infanterist worden uitgerust; zij moeten bij hunne werkzaamheden gesteund worden door hunne tot vechten bewapende kameraden, zoodat zij zich geheel kunnen wijden aan hun eigenlijke bestemming. Zij moeten de snelheid hebben van den wielrijdenden infanterist en derhalve niet zwaarder dan deze, bepakt zijn. Eene bewapening met de revolver komt voldoende voor, zoodat zij nog eene behoorlijke hoeveelheid springstoffen en gereedschappen kunnen meevoeren.

De kleeding moet zoodanig zijn ingericht, dat zij bij het rijden

zoo weinig mogelijk hindert. Het sterke transpireeren en het gevaar voor kou vatten na den snellen rit, maken het gebruik van *wollen* stof noodzakelijk. De borst moet zooveel mogelijk vrij kunnen uitzetten, de beenen moeten gemakkelijk kunnen worden bewogen, zoodat een wijde jas, ongeveer in den vorm van het bekende cadetten-mouwvest, het verkieslijkst zal zijn. Een korte, wijde, gedoubleerde rijbroek, die aan de knieën niet te nauw sluit, een paar sterke wollen kousen en goed sluitende, waterdichte rijgschoenen, vormen de meest practische kleeding, waarbij nog een korte mantel, die bij het wiel, over het stuur en over het zadel reikt. In den winter zou bovendien voor de niet-ordonnansen een langere mantel kunnen worden meege-  
 nommen en zouden misschien slobkousen nuttig kunnen zijn.

De hoofdbedekking kan de gewone képi zijn.

Als wapen hebben dan de ordonnansen een revolver, de infanterist het gewone geweer en de pionier een revolver noodig. Voor allen de noodige patronen, en wel per revolver 36 stuks, per geweer 120 à 200, naar gelang van omstandigheden. De pioniers verder 1 stuk gereedschap, een schop, een bijl, een zaag, een pikhouweel, gelijk over het aantal manschappen verdeeld, en verder aangevuld met springmiddelen, zoover het gewicht van het reeds medegenomene dat toelaat. Voor den infanterist en den pionier een aantal reserve-rations, afhankelijk van de te verstrekken opdracht. Verder voor allen een ordonnanstasch.

Deze laatste moet het eenige stuk der uitrusting zijn, dat aan het lichaam wordt gedragen, al het andere van de bewapening moet aan het wiel worden bevestigd, zóódanig dat het gemakkelijk kan worden afgenomen.

De revolver met patronen voor de ordonnansen aan een gordel, voor de pioniers verbonden aan de gereedschapstasch; de patronen der infanterie aan een gordel, het geweer voorzien van een draagriem.

De mantel, gerold vóór op het stuur, een paar schoenen en een paar kousen in een zakje van impermeabele stof en de broodzak, eveneens een taschje voor het velocipède-gereedschap (schroefsleutel, reparatiedoosje, oliefleschje en

eenige lappen) evenals bij alle rijwielen, achter aan het zadel.

De tasch waarin verder wordt geborgen, wat nog meegenomen wordt, als frametasch in te richten; het geweer in twee klemmende veeren aan de rechterzijde, ter hoogte van de bovenbuis van het frame. Bestaat er gevaar voor het stooten op vijandelijke afdeelingen, dan verdient het aanbeveling het geweer en bandoulière te dragen en den patroongordel, alsmede den broodzak om te hangen.

Bij alle werkzaamheden kunnen dan de wielen worden neergelegd of tegen boomen, muren, struiken enz. worden neergezet, *naast* den weg, die altijd zorgvuldig moet worden vrijgehouden, om later geen hinder te hebben bij het teruggaan.

Nooit houde de vechtende wielrijder het wiel bij zich, omdat dan hij een ongelukkig schot eene lastig te verwijderen versperring ontstaat, vooral wanneer meer wielrijders naast elkaar staan, wat b.v. bij een verrassenden aanval van cavalerie zich zou kunnen voordoen, indien de afdeeling gelijktijdig onder vuur wordt gehouden.

Wanneer vrij groote afdeelingen wielrijders aan andere troepen worden toegevoegd, of wel voor nitgebreide en langdurige opdrachten, zelfstandig moeten optreden, kan het meegeven van voertuigen, waarop levensmiddelen, gereedschappen, patronen of springmiddelen, alsmede kleeding wordt medegevoerd, in aanmerking komen. Daartoe zouden *automobielen* waarschijnlijk buitengewoon geschikt zijn, omdat deze de eenige voertuigen zijn, die met gelijke snelheid zich kunnen verplaatsen als de wielrijders.

Verschillende fabrieken construeeren tegenwoordig autocars, die tot 2000 K.G. kunnen laden en die eene snelheid van 30 K.M. per uur, langs goede, harde wegen kunnen ontwikkelen. De drijfkracht wordt gewoonlijk geleverd door benzine-verbranding, ook wel door accumulatoren, veel minder door petroleum.

Wanneer een goed geconstrueerde wagen, door een petroleum-motor gedreven, kan worden geleverd, zou deze voor oorlogsgebruik zonder twijfel van groot nut kunnen worden geacht, omdat dan de meeste karren van den trein als automobielen

zouden kunnen worden ingericht. Het groote bezwaar om een voldoende aantal paarden te hebben en te onderhouden zoude dan zijn ontgaan, de snelheid zou grooter worden en de lengte van den trein aanzienlijk minder. De *petroleum*motor is echter een bepaald vereischte, omdat op lading met electriciteit of met benzine, vooral in oorlogstijd, niet kan worden gerekend.

Op dat gebied zijn nog geen afdoende proeven bekend. De kosten van één voertuig zullen ongeveer f 4000.— moeten beloopten, wat dus in vergelijking met een voertuig dat 4 of meer paarden vereischt, niet buitengewoon hoog mag worden genoemd en zeker het instellen van een onderzoek zou wettigen.

---

### Organisatie.

Tien jaren geleden deed het rijwiel haar intrede in het Nederlandsche leger. Eenige jongelieden, leden van den Algemeenen Nederlandschen Wielrijders-Bond boden hunne diensten aan om bij manoeuvres op te treden als militaire wielrijders. Hun kleeding was qua militair, hoogst eenvoudig; bewapening bleef achterwege. Hunne diensten bepaalden zich dus uitsluitend tot het overbrengen van mondelinge en schriftelijke bevelen.

Bij enkele oefeningen hadden de vrijwillig optredende wielrijders weinig sympathie ondervonden van de zijde van den eigenlijken troep. Zelfs leidde de kwajongensachtige naijver tegen de »heertjes», die door hun velocipède steeds in de hogere militaire kringen werden toegelaten, tot een vijandig optreden, waaraan door het Koninklijk Besluit van 11 Februari 1893, N<sup>o</sup>. 25 een einde werd gemaakt.

Van toen af kan van eene organisatie van den militairen wielrijdersdienst worden gesproken.

Een aantal van ten hoogste 75 leden van den Algemeenen Nederlandschen Wielrijdersbond, werd tot eene vrijwillige dienstverbintenis als militair wielrijder toegelaten, wanneer aan eenige bepalingen betreffende geschiktheid enz. werd voldaan, op voordracht van het Bestuur van den bond. De aspiranten werden

in de verschillende garnizoenen door Officieren opgeleid en later bij oefeningen ingedeeld. Zij kregen per jaar f 50.— schade-loosstelling voor het onderhoud van hun eigen rijwiel, dat steeds voor den dienst beschikbaar moest worden gehouden, genoten bij de oefeningen eene toelage van f 5.— per dag, werden dan bewapend met een revolver en, last not least, werden dadelijk aangesteld in den graad van Adjutant-onderofficier.

De »burgerheertjes" waren nu »militaire heertjes" geworden, insubordinaire handelingen van den troep kwamen niet meer voor, doch hun positie was verre van benijdenswaardig. Bekleed met gezag, dat zij niet in staat waren te handhaven, gedrongen in eene positie waarin zij zich onmogelijk konden tehuis gevoelen, kwamen zij niet met den troep in voldoende aanraking om ooit in dezen valschen toestand verandering te kunnen brengen, terwijl hun diensten zeker niet evenredig waren aan den bekleeden graad.

Met boven allen lof verheven ambitie hebben de burgermilitaire wielrijders hunne diensten aan het legerbestuur bewezen, met stalen volharding vervulden zij de hun gegeven opdrachten, nooit was hun iets te veel; neen — zij vroegen steeds om meer werk. Hun moet de groote verdienste worden toegekend, dat zij onder ongunstige omstandigheden, op schitterende wijze hebben getoond, dat de wielrijdende ordonnans voor het leger een onschatbare waarde bezit. Gaarne zouden zij ook bewezen hebben, dat de wielrijder voor andere oorlogsdoeleinden geschikt is, zij werden daartoe helaas niet in de gelegenheid gesteld. Hun ambitie en hun intellectueele ontwikkeling hadden ook in deze richting ontwijfelbaar succes verzekerd.

Na de opheffing van dit korps, dat nooit voltallig is geweest, en dat geleidelijk verdwenen is, werd besloten tot het bereden maken van soldaten. Bij elk der regimenten Infanterie werden rijwielen aangeschaft, geleidelijk tot een getal van 20 of 23 en werd de opleiding der militaire wielrijders regimentsgewijs opgedragen aan één Luitenant en 2 onderofficieren. Daarbij moest er naar worden gestreefd, dat bij elke Compagnie één man als geoefend wielrijder werd afgeleverd per lichteing.

Rekent men dus geen verloop mede, dan zoude elke Compagnie 7, derhalve elk Bataljon 28 en elk Regiment te velde 112 voor den wielrijdersdienst geoeffende manschappen beschikbaar hebben.

Voor den Regimentsstaf moeten 3, voor elk der bataljons (ook reserve-bataljons) 2 en voor elke Compagnie 1 milicien-wielrijder worden bestemd, totaal dus 33, verder moet elk Regiment 2 wielrijders afstaan voor het Hoofdkwartier van het Veldleger en nog 2 voor den staf der Divisie, waarbij het Regiment is ingedeeld. Daardoor klimt het aantal tot 37; met eenige reserve dus, levert elke Compagnie (hierbij de reserve-Compagnieën niet medegeteld) er 2 of 3 miliciens voor af.

In de liniën en stellingen moet in den wielrijdersdienst worden voorzien, door de miliciens der Vesting-bataljons, die daarvoor zijn opgeleid geworden. In het geheel komen dus daarvoor beschikbaar  $9 \times 4 \times 7 = 252$  wielrijders, hoogstens.

De rijwielen zullen bij mobilisatie en vooral eenige dagen later, in voldoende hoeveelheid verkrijgbaar zijn, daar de aanwezige voorraad in het niet door den aanvaller direct bezette gedeelte van het land, gerust op verscheidene dnizenden kan worden getaxeerd. Deze zullen wel niet alle even mooi en goed onderhouden zijn, voor het doel zijn zij zeker voldoende te gebruiken.

Door de opleiding en ook door het gering aantal wielen, zijn de militaire-wielrijders thans alleen geschikt voor den ordonnansendienst. Zij worden daartoe bewapend met een revolver, terwijl hun verdere bewapening als infanterist, bij mobilisatie wordt opgelegd, waardoor ook reeds het gecombineerd optreden voor andere oorlogsdoeleinden wordt verhinderd. Volgens het reglement zullen voor bijzondere opdrachten, de milicien-wielrijders worden aangewezen, die nog bij de verschillende Compagnieën beschikbaar zijn gebleven. Dit aantal zal dus per Compagnie in het meest gunstige geval 5 of 4 kunnen bedragen, dan blijft echter voor aanvulling der ordonnansen niets meer over.

In de practijk zoude van een dergelijk optreden wel niet veel kunnen komen. De manschappen zouden geheel onvoor-



bereid zijn, zoodat het bijeenhouden van een troepje bepaaldelijk groote bezwaren zonde opleveren. Zelfs al hadden de miliciens gedurende hun verloftijd het rijden bijgehouden, dan zou het daarvoor ongeschikte tenue en de zware bekapping, die op de daarvoor niet te voren ingerichte rijwielen slechts onvolledig kan worden aangebracht, hunne fysieke krachten weldra uitputten.

Het ligt voor de hand in deze aangelegenheid te denken over de mogelijkheid van steun door vrijwilliger-korpsen, daar het wielrijden in ons land een tak van sport is geworden, die een ongekende vlucht genomen heeft. Bij lange na niet alle wielrijders zijn lid van den Algemeenen Nederlandschen Wielrijdersbond, en deze telt alleen reeds ruim 18000 leden, waaronder een betrekkelijk klein gedeelte dames. Zonder twijfel zoude met eenigen steun van Regeeringswege, het oprichten van kleine korpsen in verschillende plaatsen, zeer goed mogelijk zijn en succes hebben; reeds in Rotterdam bestaat zulk eene vereeniging, die zich geregeld oefent. Voor oorlogsgebruik zal naar mijne overtuiging, het resultaat van dergelijke korpsen verre beneden de verwachting blijven. De opdrachten, die aan de militaire wielrijders moeten worden gegeven, zijn van den moeilijksten aard. Zij eischen niet alleen moed en ambitie, maar een deugdelijke oefening en stalen discipline, bij eene uitstekende aanvoering. Die laatste drie artikelen ontbreken bij dergelijke liefhebberijkorpsen, de oefeningen eischen te veel tijd, zij zijn, vooral door gemis aan uitstekende leiding, gevaarlijk, de discipline is begrijpelijkerwijs gering en de bevelvoering gewoonlijk in korten tijd treurig. Bij de keuze der aanvoerders konen de capaciteiten gewoonlijk in de laatste plaats in aanmerking, als or zelfs in het geheel acht op wordt geslagen.

Eene militaire organisatie van den oorlogs-wielrijdersdienst komt mij niet buitengewoon bezwaarlijk voor, wanneer men althans geen al te hooge eischen stelt, wat het aantal betreft. Ook de financiële gevolgen van de oprichting van een wielrijderskorps moeten in aanmerking worden genomen, nu een-

maal de zuinigheidswind in alle richtingen waait en de uitbreiding onzer levende strijdkrachten, die gelukkig eindelijk serieus zal worden behandeld, groote veranderingen in de naaste toekomst wel zal moeten uitsluiten.

Het zij mij vergund aan uwe welwillende aandacht een schema te onderwerpen voor de organisatie van een Nederlandsch wielrijderskorps.

In de eerste plaats :

1 compagnie ordonnansen.

1 Kapitein-Commandant.

2 Luitenants.

2 Sergeant-majours.

1 Fourier.

8 Sergeanten.

32 Korporaals en

128 Manschappen.

Allen bewapend met revolver, zoo ceuvoudig mogelijk gekleed en uitgerust, alle korporaals en manschappen zijn mili-ciens.

Verder :

4 compagnieën gewone wielrijders, elk bestaande uit :

1 Kapitein, Commandant.

4 Luitenants.

2 Sergeant-majours.

1 Fourier.

8 Sergeanten.

16 Korporaals en

144 Manschappen.

Van elke compagnie 3 sectiën uitgerust als bereden infanterie en de 4de sectie als pioniers.

De bewapening zou dus worden :

126 geweren ;

50 revolvers, per compagnie.

Het onderofficiërskader en de geheele 4de sectie zou uit vrijwilligers moeten bestaan, omdat de technische opleiding der pioniers onmogelijk behoorlijk kan worden voltooid in den korten tijd, dien de militie onder de wapenen doorbrengt.

Wanneer dit kon worden verkregen, zouden permanent onder de wapenen zijn (Officieren niet geteld):

8 Sergeant-majors.

4 Fouriers.

12 Korporaals en

108 minderen;

terwijl aan miliciens benoodigd zouden zijn:

voor de ordonnansen 160 man,

voor de overige compagnieën 480 man

Met het oog op de vermoeienissen, verbonden aan den dienst der bereden infanterie, vooral voor menschen die door een langdurig verlof daarin niet meer geregeld worden getraind, zou het wenschelijk zijn, voor dezen tak van dienst alleen de jongste 5 lichtingen te gebruiken; voor de ordonnansen zoude op 7 lichtingen moeten worden gerekend.

Jaarlijks zoude derhalve een opkomst van  $\frac{480}{5} + \frac{160}{7} = 96 + 23$ ,

of met eenig verloop der militie, rond 125 man noodig zijn. Er zouden dus van de oudste twee lichtingen der bereden infanterie nagenoeg 200 man in het geheel beschikbaar komen, die als ordonnansen konden worden gebezigd bij den gewonen troep.

Dit laatste getal is zeker onvoldoende, doch het wil mij toeschijnen, dat aan de wielrijders, die bij eene compagnie dienen te worden ingedeeld, bescheiden eischen kunnen worden gesteld.

Wanneer elk regiment een 8-tal rijwielen behoudt, zijnde dus 2 per bataljon volgens de Ontwerp-legerorganisatie, zou eene opleiding van 2 manschappen per lichting en per compagnie, tot compagnies-ordonnansen voldoende verzekerd kunnen worden geacht.

Van de eigenlijke ordonnansen (6e en 7e lichting der 4 compagnieën) zouden dan de divisieën kunnen worden voorzien, zoodat elke divisie op rond 65 man voor de bediening der Staven van regimenten en bataljons zoude kunnen rekenen.

Met eene zoodanige organisatie zou voor de zelfstandige brigade cavalerie en voor elk der divisieën, eene compagnie beschikbaar kunnen worden gesteld, die behoorlijk technisch ge-

oefend personeel en bovendien 126 geweren in het veld zoude kunnen brengen.

Te veel is dit zeker niet. Zoo wil bv. de Overste Thiange voor de brigade-cavalerie alleen reeds kunnen beschikken over 300 gedeeltelijk als pionier geoefende wielrijders (lezing Krijgswetenschap 24 Februari 1899). Ook ééne compagnie per divisie mag wel als een matige eisch worden aangemerkt.

Voor de liniën en stellingen werden geen wielrijderskorpsen uitgetrokken, omdat naar mijne meening, deze pas daarvoor in aanmerking kunnen komen, wanneer het veldleger hun hulp ontberen kan. Evenzoo wordt de Reserve-divisie buiten beschouwing gesloten.

Zullen de finantiëele opofferingen voor zulk eene organisatie te groot worden?

Hoewel naar mijne meening de finantiele gevolgen slechts een bescheiden gewicht in de schaal leggen, wanneer het eene noodig geachte verbetering onzer levende strijdkrachten betreft, zoo is toch wel eene regeling te vinden, die deze uitgaven tot een minimum terug brengt.

Voor den militairen wielrijder is intelligentie een eerste vereischte. Zijn dienst vordert telkens een helder inzicht in de te verrichten werkzaamheden, dikwijls eene waarneming en beoordeling van niet eenvoudige oorlogshandelingen. Het wielrijderskorps zou daarom een soort keurkorps moeten zijn, waarbij alleen miliciens werden toegelaten, die 1o. uitmunten door fysieken en verstandelijken aanleg; 2o. reeds voor hun indiensttreden eene militaire opleiding hebben genoten, in den trant van de tegenwoordige aspiranten voor het reservekader; 3o. genegen zijn hun eigen rijwiel, op Rijkskosten ingericht voor oorlogsgebruik, ter beschikking te stellen en te houden.

Wanneer hieraan het voordeel van een zesmaandelijkschen eersten oefeningstijd werd verbonden, zoude zeker wel het voldoende aantal ontwikkelde jongelieden zich voor den bedoelden dienst aanmelden en de behoorlijke oefening der wielrijders verzekerd kunnen zijn. Voor herhalingsoefeningen zou eene opkomst in het 2e, 3e, 4e en 6e lichttirsjaar, telkens gedurende 4 weken, noodig voorkomen, welke herhalingsoefeningen dan

steeds met kampementen of bij manoeuvres zouden moeten samengaan.

De opleiding zou voor alle wielrijders aanvankelijk dezelfde moeten zijn, n.l. die tot den dienst der infanterie, voornamelijk het vechten met kleine afdeelingen in uitgekozen stellingen; verder schijfschieten, pionieren, lezen van- en rijden op de kaart en ordonnansendienst. De behandeling en het repareren van kleine gebreken van het rijwiel komen van zelf tot hun recht. Aan het eind der halfjaarlijksche opleiding geschiedt dan de splitsing in ordonnansen en wielrijder-infanteristen. Het ligt voor de hand dat de snelste rijders voor de eerste —, de meer stevig gebouwde, »ausdauer" bezittenden, voor de tweede categorie moeten worden gekozen.

Het officierskader zoude bij zulk eene regeling niet voortdurend aanwezig behoeven te zijn; de permanente aanwezigheid van 132 vrijwilligers en gedurende het zomerhalfjaar van 125 miliciens maakt de presentie van 1 kapitein en 4 luitenants noodig, maar ook voldoende, wanneer de overige officieren, zijnde dus 4 kapiteins en 14 luitenants gedurende de herhalingsoefeningen telken jare bij het korps worden ingedeeld, zoodat zij in de overige tijden voor speciale betrekkingen etc. kunnen worden benut. Eene detachering bij beurten gedurende het zomerhalfjaar bij het korps, bv. eens in de 4 jaren komt dan bepaaldelijk verder voldoende voor.

Eene opname van de Gymnastiek-, scherm- en zwemschool gedurende de maanden waarin de miliciens met groot verlof zijn, zoude voor het kader eene bezigheid scheppen, die gevoegelijk hier op haar plaats mag worden geacht. De dan te detacheren officieren en minderen zouden tevens tot wielrijders kunnen worden opgeleid.

De kazerne van het korps zoude bij eene dusdanige organisatie, geen groote afmetingen behoeven. De maximum-sterkte zou slechts 257 man bedragen, een flinke rijsschool, een goede reparatie-inrichting en eenige magazijnen zoude de geheele installatie completeeren.

Het aantal in vreedestijd door het Rijk aan te schaffen wielen zoude bedragen :

bij den gewonen troep : 12 regimenten à 4 bataljons elk met	
8 wielen . . . . .	384
bij het korps . . . . .	132
	<hr/>
	516
reserve ±	84
	<hr/>
Totaal	600

waarvan reeds ruim 200 aanwezig zijn.

In verdere details zal ik niet afdalen, daar deze van ondergeschikt belang mogen worden geacht, zij doen ook aan de hoofdzaak niets af. De kwestie van den bij een wielrijderskorps te plaatsen geneesheer of administrateur raakt het beginsel niet. Zoo meen ik ook nog vele andere toepassingen van een rijwiel in oorlogstijd achterwege te mogen laten, zooals b.v. voor zieken- en gewondentransport, voor de bediening van de telegraphie enz. enz. hoe interessant ook op zichzelf.

Dankzeggend voor Uwe mij zoo welwillend geschonken aandacht, eindig ik in de hoop dat het mij gelukt moge zijn een steentje bij te dragen tot verhooging van de weerkracht van ons veldleger, dat gedurende zoo langen tijd zich terecht over eene min of meer stiefmoederlijke behandeling heeft mogen beklagen.

Ik heb gezegd.

*(Herhaalde toejuichingen.)*

De VOORZITTER: De heer van Wagtendonk, die een toevoegbaar rijwiel heeft ontworpen, heeft in overleg met den spreker van hedenavond verzocht na het eindigen der voordracht eenige toelichting te geven omtrent de inrichting en het gebruik van zijn rijwiel. Ik geef hem daartoe het woord.

De heer VAN WAGTENDONK: Vergun mij Mijne Heeren om in aansluiting met het gesprokene een oogenblik uw aandacht te verzoeken.

Een Fransch cavalerie-officier zegt, naar aanleiding van het werk van Kap. Gérard:

Tandis que l'artillerie à cheval ne sert guère à la cavalerie que dans le combat, l'infanterie volante du capitaine Gérard lui peut en effet servir chaque jour.

L'infanterie volante remplacera les escadrons pied à terre, et combien mieux.

Assurément, l'emploi de cette infanterie sera un peu délicat, artistique, comme doit l'être d'ailleurs celui de l'artillerie à cheval. Mais de quelle utilité il peut être entre des mains habiles, pour aider à produire l'effet de surprise qui est le fin et la fin de la tactique, parce que la surprise est le moyen suprême de la démoralisation et que celle-ci est l'unique but à atteindre pour être vainqueur.

Uitbreiding van wielrijders-afdeelingen, compagnieën of hoemen die noemen wil, is noodzakelijk. De kracht van hen uitgaande, zoowel vóór als tijdens het gevecht is ontegenzeggelijk groot, zoo zij bewapend zijn met een geweer of karabijn.

Geef hen liefst een geweer, bevestig dit aan het rijwiel, waardoor de wielrijder zich gemakkelijk kan bewegen daar armen en borst dan vrij zijn. Ik stel een geweer voor, omdat hij, de wielrijder, steeds een infanterist blijft en door dit wapen sterker is dan de cavalerist.

Een wielrijder zonder wiel is zeer in het voordeel boven een cavalerist zonder paard.

De kapitein Gérard vindt het noodzakelijk dat het militaire rijwiel zoodanig vervaardigd is dat de man van af het zadel de voeten op den grond kan stellen en zoo staande het rijwiel tusschen de beide beenen heeft, hij beweert dat zulk een troep meer gedisciplineerd blijft, meer in de hand van den aanvoerder bij eenig oponthoud, en gemakkelijk kan vuren. Voorzeker is het juist ongemakkelijk vuren met een rijwiel, dat dan tegen het rechter- en dan weder tegen het linkerbeen steunt.

Wordt een afdeeling door cavalerie overvallen, dan moet er opgemarcheerd worden in de richting van den aanval, halt gehouden en afgestegen, het rijwiel tegen de rechterheup gesteld en vaardig gemaakt. Met eenige oefening geschiedt dit zeer vlug en in alle vormen, zonder dat de manschappen op

hun nummer behoeven te letten. Mijne afdeeling is hierin geoefend.

Toen ik bij Terlett op de manoeuvres in 1898 met 3 afdeelingen wielrijders bij de voorhoede was ingedeeld, had ik gaarne toevouwbare rijwielen bij mij gehad, want dan had ik een afdeeling met de wielen op den rug de batterij direct kunnen laten volgen, die op de Terlettsche hoogte in stelling moest komen, nu kwam die afdeeling hoewel bij tijds toch veel later aan en alleen door met veel krachtsinspanning de wielen tegen de hoogte op te duwen. Zoo mag, zoo kan een wielrijder geen hoogte bestijgen.

De manschappen worden daardoor zeer afgemat en het verband is spoedig verloren, daar die afdeelingen dan een uitgerekt geheel vormen.

Het *Militair-Weekblatt* N°. 93, blz. 2343 en 2344. (*L'Esercito italiano* N°. 111) schrijft :

Italië. Aan de manoeuvres van dat jaar is deelgenomen door eene compagnie wielrijders samengesteld uit de keur der Bersaglieri.

De compagnie bestond uit 1 kapitein, 5 luitenants, 1 arts, 1 hospitaal-soldaat, 1 administrateur en 120 man. Vier luitenants waren sectie-commandanten, de vijfde vormde met vier werktuigkundigen de achterhoede, om alle schade aan de rijwielen zoo mogelijk ter plaatse te herstellen. De beide eerste sectiën hadden toevouwbare, de beide laatste gewone rijwielen.

De eerste hebben zich in elke betrekking zoo sterk getoond, dat aan hunne invoering niet te twijfelen valt. De compagnie nam deel aan een gevechtsoefening der cavalerie-divisie in verbinding met infanterie in de legerplaats van Gallarate, waarbij het aan de beide eerste sectiën gelukte, één door infanterie bezette hofstede te overvallen, terwijl de manschappen bij het laatst af te leggen eind de rijwielen droegen. De beide laatste sectiën hadden, daar zij met gewone rijwielen uitgerust waren, in het bosch achter moeten blijven. Later sloeg de vereenigde compagnie een cavalerie-aanval af en vervolgde haar met vuur.

Bij oorlogsmarschen der cavalerie van Gallarate naar de omstreken van Turin vond de toegevoegde rijwielcompagnie gele-



genheid om het ontwikkelen der cavalerie uit défilé's te verzekeren, op te treden als flankdekking, om spoorwegen op te breken, telegraafdraden door te snijden, schuiten in de Po naar zich toe te halen, langs den ongeveer 10 K.M. langen weg van Trino naar Chivasso. Ook bleef de compagnie gedurende de groote manoeuvres ingedeeld bij de cavalerie-divisie. Op 1 September werd zij gelast om voor de rijdende Artillerie een overgang te maken over een gracht in de nabijheid waar de vijand een brug had vernield.

Later diende zij tot dekking van de rijdende batterij tegen de vijandelijke aanvallen en nam zij deel aan den strijd gedurende de charges der cavalerie-massa's, door haar vuur te richten op de reserve van den vijand. Gedurende het gevecht op 2 September naderde zij twee vijandelijke batterijen ongemerkt tot op 150 K.M. en overstelpte deze van daar met vuur, zoodat zij de verliesvlag moesten planten. Tegen het einde van den manoeevredag gelukte het haar nog op gelijke wijze in verbinding met een cavalerie-regiment een artilleriepark te overvallen.

In den nacht van 3 op 4 was zij op voorposten en leverde zeer duidelijke en bruikbare berichten. Op den 4den aangewezen tot het vasthouden van een défilé, werd zij door cavalerie, vereenigd met de Bersaglieri der militie-divisie, aangevallen, en moest zij voor overmacht wijken. De terugtocht van de met toevouwbare machines uitgeruste sectiën, door dicht kreupelhout en bosch, ging zeer goed, terwijl de anderen, die met het gewone rijwiel waren toegerust, niet konden volgen en spoedig buiten gevecht gesteld werden.

Op den 6den verkende zij voor de cavalerie doorwaadbare plaatsen over de Chisala-beek en maakte in verbinding met de genie deze bruikbaar. Daarop hield zij zich steeds op aan den uitersten linkervlengel van de cavalerie en overviel op 150 M. de vijandelijke cavalerie in hare rendez-vous stelling.

Bij de parade op den 8n défileerde zij in gesloten sectie-colonne in den snelsten gang en besloot de oefeningen door 2 marschen van Turin naar Boghera en van daar naar Parma, te zamen ± 250 K.M.

Eenigen tijd geleden hebben de bladen medegedeeld dat door een afdeeling Bersaglieri op last van den Italiaanschen M. v. O. van uit Parma een lange afstandsrid van  $\pm$  2000 K.M. door Noord- en Midden-Italië werd ondernomen met het doel om de deugdelijkheid van eenige soorten samenvouwlare militaire rijwielen na te gaan. Aan het einde der vorige maand nu is deze militaire afdeeling na een zeer voorspoedige reis weer te Parma teruggekeerd. In weerwil van het geaccidenteerd terrein waren slechts drie machines onderweg onbruikbaar geworden. De manschappen waren allen in uitstekende conditie.

Acht jaar geleden, verklaarde Lord Wolseley reeds in het Parlement dat hij geloofde in een groote toekomst voor het militaire rijwiel en dat de legers, die van het rijwiel geen partij trokken, ver ten achter zouden staan bij de legers, die dat wél deden. Hij verklaarde zelfs, dat zoodra hij weër in actieven dienst zou zijn, hij er direct werk van zou maken om een zoo groot mogelijk aantal wielrijders bijeen te brengen tot het formeeren van militaire wielrijderskorpsen. Ja, hij ging zelfs zoover, om Transvaal met name te noemen als een land, waar het rijwiel in geval van oorlog uitnuntende diensten zou kunnen bewijzen. Eu nu staat Lord Wolseley aan het hoofd van het Engelsche leger, doch waar zijn nu de resultaten van het rijwielenthousiasme, dat hij indertijd aan den dag legde? Men heeft jaren en jaren gewacht, in de hoop dat er nu van het militaire rijwiel eens wat buitengewoons zou kunnen worden medegedeeld, doch te vergeefs. Tot nog toe is het niet in den oorlog geweest. Men heeft het veronachtzaamd, en er in 't geheel geen notitie van genomen.

In Frankrijk, Duitschland, Oostenrijk, Italië, Nederland, Zwitserland, België, Amerika en tot zelfs bij de Boeren is men overtuigd van het nut van het militaire rijwiel. Maar Engeland staat geheel onder aan het lijstje, zelfs onder het Heilsleger.

En het is juist het toevouwbare rijwiel, dat een toekomst moet hebben, niet alleen in de burgermaatschappij maar ook in het leger. Maar het moet dan ook een krachtig wiel zijn, waarop de man vertrouwen kan en dat hij alleen op den rug

neemt, wanneer hij beter doet om als infanterist op te treden of door het terrein daartoe gedwongen wordt.

Ziet mijne Heeren hier de voornaamste bestaanbare toevouwbare rijwielen, waarvan die van Gérard en Bosellie met de manoeuvres veel succès hebben gehad.

Maar al deze stelsels zijn op den duur te zwak en te veel gecompliceerd.

Een scharnierstelsel moet sterk zijn, spoedig te herstellen, desnoods met de meest eenvoudige hulpmiddelen.

Ik heb de eer u, M. H., hier een dusdanig rijwiel te toonen, gemaakt volgens mijne vinding.

Het scharnierstelsel is krachtig en eenvoudig. Men heeft het voordeel hier twee sterke ramen te hebben en niet die gebroken lijn zooals bij dat van Gérard.

Het rijwiel is iets zwaarder, doordat het steviger gebouwd is dan de nu in gebruik zijnde. Doch wat maakt dit uit voor onze krachtige mannen om eenige oogenblikken met een vrachtje vooruit te moeten gaan, terwijl zij anders nooit iets op den rug hebben. Daarbij komt nog, dat zij een rijwiel hebben, dat eens tegen een stootje kan en flinke buizen heeft, waardoor men niet zoo vaak kans heeft om deze te breken als bij onze veel dunnere Mannesmann-buizen maar vaak geschied. Vermindering op het gewicht moet op andere zaken uitgezuinigd worden, maar toch nimmer op dunnere buizen.

Gebruikt men één frametasch bij het gewone rijwiel, hier kan men er twee doen maken, één voor elk raam. Eén voor mondbehoefden en herstellingsbenooidigheden en één voor hoognoodige verschooning.

Bij dit rijwiel maakt men het riempje bij de voorbuis los, haakt met de mousquetonhaak de rechter- of linkerriem (al naar gemak) in het oog, stelt den rem, opent het scharnierstelsel, vouwt het wiel op, steekt den arm door den draagriem en bevestigt den andere.

Bij boschachtig terrein moet de stuurstang gedrauid worden na het stellen van den rem. Zoo noodig zou men deze ook samen kunnen vouwen om nog minder uitstekende voorwerpen te hebben.

Geen gelijkheid in het vouwen mag geëischt worden, doch door oefening is spoedig vlugheid in de bewegingen te verkrijgen.

De burgermaatschappij ziet in dit rijwiel een toekomst, ten bewijze hiervan, dat er reeds op raad van een commissie van deskundigen patent is aangevraagd voor dit rijwiel in Engeland, Frankrijk en Duitschland. Vooral is dit rijwiel van groot gemak in de groote steden, op kleine kantoren, op 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> enz. étages, langs smalle trappen te bereiken.

In Parijs, Londen en Berlijn en andere groote steden kan men deze opgevouwen ter bewaring geven aan zijn concierge, die ze aan kapstokken in zijn kamer ophangt.

Moge ik u een rijwiel hebben getoond, doelmatig en eenvoudig voor onze troepen, zoo zou het voor mij een eer zijn zoo deze in grooter getalen bij het leger werden beproefd, daar ik mijne uitvinding voor ons leger gratis aan de fabriek heb afgestaan.

De prijs is, compleet uitgerust, beneden de 180 gulden.

Ik heb voor dit rijwiel nog geen reclame willen maken, alvorens ik al mijne chefs officiëel hiermede heb verzocht kennis te maken en ik, door hier te spreken, het aan het leger presenter. De fabriek maakt plannen tot exposeering van dit rijwiel op de Parijsche tentoonstelling.

Ik heb gezegd.

*(Toejuiching.)*

Wij mogen niet stilstaan, daar waar groote mogendheden, als Frankrijk en Italië, ons voorgaan het toevouwbaar rijwiel op groote schaal in te voeren.

Juist ook in ons land is dit rijwiel van groot nut bij grootere of kleinere terreinhindernissen, zoowel bij het veldleger als bij de bezettingstroepen.

Het is dan ook mijn doel geweest u een rijwiel gepresenteerd te hebben, dat voldoet aan de eischen van de voor- en tegenstanders van toevouwbare rijwielen.

Dit toevouwbaar rijwiel, is vervaardigd in de Eerste Ned. Rijw. Fabriek, directeur H. BURGERS, te Deventer.

De VOORZITTER: verlangt thans een der heeren, naar aanleiding van het gesprokene, het woord?

De heer PLANTENGA : Mijnheer de Voorzitter ! Hoewel zeer dankbaar voor wat ik hedenavond mocht hooren en zien, zou ik toch omtrent enkele punten gaarne nog eenige nadere inlichting ontvangen.

Heb ik den heer Scheffer goed verstaan, dan bestond een zijner bezwaren tegen het opvouwbaar rijwiel hierin, dat het geen voldoende gelegenheid biedt tot het medevoeren der benoodigde uitrusting. In de pauze vroeg ik dan ook aan den heer Van Wagtendonk, of dit ook gold van het door hem ter vergadering meegebrachte rijwiel, waarop deze mij toezegde, na de lezing van den heer Scheffer te zullen aantonen, dat zijn rijwiel niet aan bedoeld euvel mank ging. Ik zou het dus allereerst zeer op prijs stellen, indien de heer Van Wagtendonk de door hem reeds gegeven demonstratie zijner uitvinding alsnog in dien zin, en wel bij voorkeur op aanschouwelijke wijze, wilde aanvullen.

De heer VAN WAGTENDONK : Het voorraam is bij dit toevouwbaar rijwiel in 2 ramen verdeeld door het vertikale scharnierstelsel.

Het geheel is daardoor sterker, daar de beide ramen elkaar versterken. Nu ligt het in mijne bedoeling om in elk raam een z.g. frametasch aan te brengen, de eene voor berging van mondbehoeften en herstellingsbenoedigdheden, de andere voor het bergen van eenige hoognoodige kleedingstukken, zooals hemd, sokken enz. De mantel heeft de wielrijder aan of opgerold op de stuurstang, het geweer ter zijde aan het rijwiel (zooals u dit hier ziet aan dat 2<sup>e</sup> rijwiel) het lichaam alléén belast met een gordel met houders en patronen. Wordt het rijwiel op den rug gedragen, dan geschiedt zulks door middel van het aangebrachte draagriemenstel, het geweer alsdan omlaag.

De heer PLANTENGA : Mij thans meer bepaaldelijk richtende tot den heer Scheffer, moet mij in de eerste plaats de verklaring van het hart, dat ik, voor zoover ik thans over de zaak oordeelen kan, voor afdeelingen infanterie op rijwielen, — dus niet voor den wielrijder-ordonnuans — aan een opvouwbaar rijwiel, mits van soliede en eenvoudige constructie, de voorkeur

geef boven het niet-opvouwbare. Het is bekend dat het rijwiel Gérard, ondanks al de ongunstige beoordeelingen, die er in het buitenland aan ten deel vielen, zich nog steeds in het Fransche leger heeft weten te handhaven, dat ook in België voor de wielrijdercompagnieën een opvouwbaar rijwiel (de Belgica) is aangenomen en dat, zooals trouwens de heer Van Wagtendonk reeds heeft meegedeeld, eene bij de jongste manoeuvres van het Italiaansche leger genomen vergelijkende proef geheel ten gunste der »bicyclette pliante" is uitgevallen.

Voor het gevecht bestemde wielrijdersafdeelingen zullen er op moeten rekenen, dat zij nu en dan zich ook door kreupelhout en over bouwland zullen moeten verplaatsen. Dat het passeeren van dicht kreupelhout met het gewone rijwiel niet zelden onuitvoerbaar zal zijn, heeft de heer Scheffer zelf bekend.

Ten aanzien van het overtrekken van bouwland dacht hij meer optimistisch, en volgens hem zou het geen moeilijkheid opleveren, het rijwiel door den afgezeten man daaroverheen te doen voortduwen.

Dit moge nu in zoover juist zijn, dat voor dit voortduwen geen buitengewone krachtsinspanning wordt gevorderd, doch een ander mij herhaaldelijk door ervaren wielrijders meegedeeld bezwaar, is daarmede nog niet uit den weg geruimd. Ik bedoel het vol slijk en modder geraken van de onderste deelen der machine, als deze over week bouwland en vooral over vochtige klei wordt voortgeduwd, zoodat zij spoedig tijdelijk geheel onbruikbaar wordt en, alvorens weer diensten te kunnen bewijzen, een flinke reinigingskuur moet ondergaan. Dit bezwaar is m. i. alleen op te heffen door het rijwiel over dergelijke terreinen door den man te doen dragen, en dat dit, althans voor afstanden van enkele honderden Meters, en in de nabijheid van den vijand alleen met een opvouwbaar rijwiel mogelijk zal zijn, springt m. i. in het oog.

Voorts heeft de heer Scheffer onder de militaire handelingen, waarbij het bezit van wielrijders-afdeelingen van bijzonder groot nut zou kunnen zijn, ook genoemd de kustbewaking. Als de spreker daarbij het oog heeft gehad op onze Hollandsche kust, dan kan ik in deze zijn gevoelen niet deelen. Door de duinen

zullen wielrijders wel niet anders kunnen voortkomen dan langs de betrekkelijk zeldzame harde wegen, terwijl hun beweging langs het strand kan worden belemmerd of belet, hetzij door het vuur van vijandelijke vaartuigen, hetzij door hoog vloedwater.

Brengt men dus, steunende op de snelheid der wielrijdersafdeelingen de ondersteuningstroepen verder achterwaarts dan bij infanterie zonder rijwiel gewettigd zou zijn, zooals naar ik meen door spreker werd bedoeld, dan stelt men zich bloot aan het gevaar, dat niet overal en onder alle omstandigheden de noodige versterkingen tijdig het bedreigde punt zullen bereiken. Daarentegen zullen bij de bewaking van de landgrens in het mobilisatietijdvak, en ook bij den oorlog in het polderland afdeelingen infanterie op rijwielen hoogst gewichtige diensten kunnen bewijzen.

Ook ten aanzien van de bewapening van den wielrijder-ordonnans verschil ik van meening met den spreker. Het is m. i. geenszins zeker, dat de ordonnans slechts bij uitzondering aan ontmoetingen met den vijand zal zijn blootgesteld, zooals de Heer Scheffer het, meen ik, deed voorkomen, en als dus zijn snelheid door het meêvoeren van een karabijn of geweer niet eenigszins belangrijk wordt verminderd, zou ik hem wel gaarne met een beter vuurwapen willen uitrusten, dan de revolver geacht kan worden te zijn.

De door den spreker voorgestelde organisatie der wielrijdersafdeelingen wensch ik thans niet te bespreken. Daarbij moeten zoo vele belangen worden overwogen, dat ik, alvorens dienaangaande mijne meening te uiten, de zaak eerst nog wel eens kalm van verschillende kanten zou willen bezien. Dit kan ik echter al wel zeggen, dat ik minder groote verwachtingen heb dan spreker van den lust tot vrijwilligen militiedienst bij de wielrijdersafdeelingen, indien, behalve een eerste oefening van zes maanden, daarbij vier herhalingsoefeningen elk van vier weken in uitzicht worden gesteld. Voor velen is het op 24- en 26-jarigen leeftijd zoo eenvoudig nog niet, om op een door de militaire autoriteit te bepalen tijd voor circa vier weken zijn gewonen werkkring te verlaten. Van een eigenlijken vacanrie-

tijd is, als men 24 jaar oud is geworden, voor een groot aantal geen sprake meer.

Het komt mij dan ook voor, dat die hoge eischen ten aanzien der herhalingsoefeningen licht oorzaak zouden kunnen worden, dat een overigens goed denkbeeld wegens een te gering aantal liefhebbers geen bevredigende uitkomsten opleverde.

De heer S. VAS-DIAS: Naar aanleiding van de omstandigheid waarop ook de geachte inleider in zijne voordracht gewezen heeft, dat het burger-element het grootste aandeel levert in de beoefening van het wielrijden, hoop ik, dat het mij, die niet de eer heb te behooren tot de *militaire* leden dezer vereeniging, niet als aanmatiging zal worden toegerekend wanneer ik de vrijheid neem als lid-leek, aan den heer Scheffer eenige inlichtingen te vragen.

Waar de spreker in den aanvang zijner belangrijke voordracht er aan herinnerde, dat de uitvinding en invoering van het *Safety*-rijwiel als het ware een omwenteling heeft teweeg gebracht op rijwielgebied, zal hij ongetwijfeld ook in aanmerking genomen hebben de lichtheid in gewicht, die de machine van dit model op haar voorgangsters voor heeft, waardoor de gemakkelijheid van de verplaatsing voor den berijder dezer voertuigen in niet geringe mate is vermeerderd.

Aangezien verondersteld mag worden dat de rijwielen voor militaire doeleinden met het oog op het gebruik ook op golvende terreinen, wel van meer dan gewoon stevige constructie zullen moeten zijn, zoo mag ook tevens worden aangenomen dat daar bij voorkeur zullen gebezigd worden rijwielen van circa 14 kilogram zwaarte.

Heb ik verder goed verstaan, dan wenscht de geachte inleider de bepakking van den militairen wielrijder op te voeren tot een maximum gewicht van 20 kilogram.

Stellen wij nu het gezamenlijk gewicht van rijwiel en bepakking op  $\pm$  34 à 35 kilogram en wordt daarbij tevens in aanmerking genomen, dat de inleider den af te leggen afstand bepaalt op een *maximum* van 150 kilometers per dag, dan rijst de vraag:



1° of de leger-wielrijder, die voornoemd gewicht te verplaatsen heeft, dien afstand zonder buitengewone krachtsinspanning zal kunnen afleggen en 2° of hij, dat gewicht medevoerende, zich zoo vlug en spoedig zal kunnen verplaatsen als blijkens de rede van den inleider voor militaire doeleinden of in oorlogstijd noodzakelijk is.

Dat de geachte inleider de rechtmatigheid tot het stellen van die vragen eenigermate schijnt te hebben verwacht, zou men mogen opmaken uit het verdere gedeelte van zijn verhandeling, waar hij het gemak in het licht stelde van het laten volgen van automobielen ter oplading van bepakking enz.

Ik zou daarom den heer Scheffer zeer erkentelijk zijn, indien hij kon goedvinden, eenige nadere inlichtingen te geven omtrent de vraag of bij het snel afleggen van aanzienlijke afstanden, eerste vereischte bij het gebruik van het militair-wiel ook op minder geëffende terreinen dan de wegen, onder de door hem geschetste toestanden, — de maximum-snelheid in verband met het maximum-gewicht van rijwiel en bagage, te bereiken is.

De heer SCHEFFER: Een enkel woord ter beantwoording van beide vorige sprekers.

Ten eerste wat de kustverdediging betreft. Ik heb mij deze zoo voorgesteld dat ongeveer een compagnie wielrijders op vrij grooten afstand van de duinen zou gelegerd zijn, zoodat zij langs bruikbare wegen wel den voet der duinen zouden kunnen bereiken. Het brengen van de wielrijders door een smalle duinenrij is geenszins bezwaarlijk, terwijl zij over het strand, langs den waterkant zeer gemakkelijk kunnen rijden.

Voor de kust-bewaking zouden de wielrijders zeker uitnemend dienst kunnen bewijzen.

Wat de bewapening der ordonnansen betreft, meen ik dat, waar zij uitsluitend voor den ordonnance-dienst gebezigd worden, eene bewapening met revolver voldoende is.

In 's vijands onmiddellijke nabijheid, wanneer dus de wielrijder zich zal moeten kunnen verdedigen, is de revolver onvoldoende. Ik meen gezegd te hebben dat ik dan ook den als

vechtenden infanterist uitgerusten wielrijder voor ordonnans zoude wenschen. Evenzoo voor patrouilles.

Wat de herhalingsoefeningen en de vacantietijden betreft, het woord vacantie heeft den heer Plantenga doen denken aan schooljongens-vacantie. Maar dit heb ik natuurlijk niet bedoeld; doch groote menschen nemen ook wel vacantie, zij het onder een anderen naam. Het meer ontwikkeld deel der natie kan in den zomertijd wel een vier weken vinden om aan de manoeuvres deel te nemen.

Wat de opmerking betreft van den heer Vas Dias, meen ik dat een bepakking van dooreen 20 K.G. voor een wiel, dat niet veel meer dan 12 Kilo behoeft te wegen, niet te veel is, wanneer men let op het normaal gewicht van een infanterist. Mijn gewicht is 105 Kilo en ik berijd reeds eenige jaren hetzelfde rijwiel, zonder dat daaraan eenig defect is ontstaan. Ik meen dat een totaal gewicht van rijwiel en belasting van 32 Kilo volstrekt niet te zwaar is.

Ik heb genoemd 150 Kilometers afstand per dag onbepakt en 120 bepakt.

Wanneer ik mijne ondervinding naga, dan kan ik zeggen dat toen wij reden op oud-model rijwielen, waarbij de voortbeweging oneindig veel moeilijker was, zelfs met de oude volle banden (solid-tyres) en de bepakking 20 Kilogram en het rijwielgewicht ruim 15 K.G. bedroeg, wij daarvan geen last hadden, zelfs niet op groote afstanden.

Bovendien is een rijwiel met belasting van 34 Kilogram een maximum, want in den regel zal 20 Kilogram bepakking niet eens noodig zijn.

Het gewicht van het geweer en b. v. 100 patronen zal nog geen 8 kilo bedragen, laat men dus eene bepakking met 20 Kilogram toe, dan kan de wielrijder nog altijd 12 Kilogram aan andere benodigdheden medenemen.

Hierbij komt, dat de wielrijders gevolgd kunnen worden door automobielen, wanneer uitgebreide opdrachten het meevoeren van reserve-materiëel etc. etc. noodig maakt en de wielrijder dat niet alles steeds bij zich behoeft te hebben.

Ik meen hiermede de gemaakte opmerkingen te hebben beantwoord.

De heer DE VLAMING: Op het gebied van de wielrijderssport heb ik het niet ver gebracht en ik zou daarom nog gaarne eene inlichting wenschen.

Wij hebben gezien een infanterist met een toegevouwen rijwiel; zooals hij daar stond met het rijwiel op zijn rug, scheen hij voldoende bewegelijk. Maar wanneer hij nu zijn rijwiel opgeladen heeft, op welke wijze draagt hij dan zijn geweer? Ook zou ik van den heer van Wagtendonk wel willen weten, waar hij zich voorstelt de uitrusting van den man te bergen? Zijn hieromtrent ook proeven genomen?

Welke zijn voorts de resultaten, verkregen met het transport van het niet toegevouwen en bepakte rijwiel, zooals het thans bij het wapen der infanterie in gebruik is? Op welke wijze geschiedt dat transport?

De heer SCHEFFER: Wat mijne opvatting omtrent het toe-  
vouwbaar rijwiel betreft, wensch ik mij, als tegenspraak op de gunstige beoordeeling ervan door anderen, te beroepen op den Duitschen kapitein Julius Burckart, die jarenlang met de opleiding der militaire wielrijders was belast. In Oostenrijk, te Graz, zijn serieuze proeven met vouwbare rijwielen genomen; deze zijn zeer tegengevallen, niet uit een oogpunt van slechte constructie, maar door de groote bezwaren bij het gebruik als opgevouwen wiel.

In antwoord aan kolonel De Vlaming kan ik nog zeggen, dat het dragen van het alleen met een geweer belast wiel (zooals in de zaal aanwezig) gemakkelijk genoeg gaat over den schouder. Draagt men een opgevouwen rijwiel, dan valt het meenemen van bepakking lastig en het geweer kan niet over den schouder worden gedragen, omdat het dan te licht zou beschadigen.

De heer VAN WAGTENDONK: Mijnerzijds kan ik den heer De Vlaming mededeelen, dat dit 2<sup>e</sup> rijwiel, waaraan het geweer, volgens mijn denkbeeld, ter zijde bevestigd is, in beproeving is geweest bij de 3<sup>e</sup> divisie en door eene commissie te Breda in hoofdzaak is goedgekeurd na daarmede een rit gemaakt te

hebben van Bergen op Zoom over Oudenbosch naar Breda. Er kon evenwel niet op doorgegaan worden daar de wielrijders nog niet met een geweer of karabijn bewapend zijn.

Dit opvouwbaar rijwiel is door mij een maand lang op verschillende terreinen met succes bereden. Een gelijk toevouwbaar rijwiel is op last van den commandant der 3<sup>e</sup> divisie in beproeving bij den Staf van het 2<sup>e</sup> Regiment infanterie sinds 26 Oct. j.l. De uitslag van die beproeving is nog niet bekend. Die commissie heeft alleen te oordeelen over de sterkte van het scharnierstelsel.

Ik heb hier eenige fotografieën neêrgelegd, waarop men den wielrijder ziet met het rijwiel op den rug en in verschillende houdingen met het geweer.

De VOORZITTER: Wanneer niemand meer het woord verlangt te voeren, dan rust op mij de aangename plicht in de eerste plaats den heer Scheffer te bedanken voor zijne in vele opzichten belangrijke voordracht en tevens den heer Van Wagtendonk, voor de door hem geschonken gelegenheid om met het door hem uitgevonden toevouwbaar rijwiel kennis te maken.

Ik hoop dat van het gesprokene nuttig partij zal zijn te trekken bij de overwegingen, welke zeker moeten plaats hebben alvorens het rijwiel-vraagstuk voor ons leger tot oplossing zal gebracht zijn.

En hiermede sluit ik deze vergadering.

*De Secretaris,*

G. N. H. SCHULTZ VAN HAEGEN.