

Invoering en gebruik van het rijwiel bij de Europese legers in de 19de eeuw

Zo langzamerhand is het honderd jaar geleden dat serieuze pogingen werden gedaan de fiets in het leger in te voeren, nadat eveneens een eeuw lang was getracht van dit vervoermiddel een enigszins bruikbaar geheel te maken. Een en ander vormt een gereede aanleiding eens na te gaan hoe deze ontwikkeling in de loop der tijden heeft plaats gehad.

De loopfiets

Ofschoon Leonardo da Vinci - of een van zijn leerlingen - reeds tegen 1500 een fiets met twee even grote wielen, twee trappers en een ketting-overbrenging naar het achterwiel, op papier zette, vormde de primitieve loopfiets drie eeuwen later het begin van de rijwieltechniek.

Omstreeks 1790 verscheen namelijk in Frankrijk een loopfiets, die enige succes zou hebben. Het was de 'celerifère' (sneldrager) van Seigneur De Sivrac, die er op de Parijse wegen mee demonstreerde. Het toestel sloeg in bij de jeugd van beteren huize en spoedig werden er wedstrijden in het snelrijden georganiseerd, die vele toeschouwers trokken. Het spelving had echter een groot bezwaar: het had wel armsteunen, doch was verder onbestuurbaar. Bij richtingverandering moest het geheel worden opgetild en in de gewenste koers worden geplaatst. Een verbetering hiervan liet dertig jaar op zich wachten.

Toen slaagde - na jarenlange proefnemingen - Karl Freiherr Drais von Sauerbronn er in aan zijn houten loopfiets een voorwiel aan te brengen, dat met een soort stuurstok kon worden bewogen. Hij maakte voor zijn produkt, dat hij 'draisine' noemde, veel reclame en verkocht licenties, o. a. aan Dennis Johnson, een Engelse wagenmaker. Deze maakte gebruik van zijn ervaringen als smid en bracht enkele verbeteringen aan, waarbij hij als eerste smeedijzer toepaste, voor de wielen en de besturing. Voor de dames, die belangstelling hadden, construeerde hij een wat lager model, met een ondersteund kussentje voor het bovenlichaam. Zijn school, waar de kopers de Hobby-horse of Dandy-horse konden leren berijden, maakte furore en heeft lange tijd bestaan. Nadien hebben andere Engelsen getracht om verdere verbeteringen aan te brengen, zo Lewis Gompertz, Kensington, die aan het voorwiel een tandwiel bevestigde, dat met een heugel, tevens stuur, moest worden rondgetrokken, en de Schotse smid MacMillan die horizontale wetplanken ontwierp, die via hefboomen de draaiende beweging van het achterwiel moesten bewerken; geen dezer pogingen (1839-1842) had een blijvend resultaat, zodat de loopfiets vooralsnog op de wegen bleef verschijnen. Een der berichten hierover betrof een militaire toepassing, tenminste als wij een Engelse krant uit 1851 mogen geloven: een groep Britse soldaten in Nieuw-Zeeland, rijdend op loopfietsen, heeft grote verwarring gezaaid onder de vijandige Maori's, die eindigde in een algemene vlucht!

De trapfiets

Interessanter was de nieuwe fiets van Philip Fischer, een instrumentmaker uit Oberndorff nabij Schweinfurt. Hoewel hij nog hout gebruikte voor frame en velgen, construeerde hij als eerste een tweetal trappers aan het voorwiel, dat een weinig groter was dan het achterwiel: de trapfiets was hiermede geboren (1853). Met een handwiel tje kon worden geremd en het apparaat kon reeds voorzien worden van een kaarslantaarn. Het nadeel was, dat men a.h.w.

schuin vooruit moest trappen, hetgeen op de duur nogal vermoeiend bleek. De verwachte belangstelling van de metaalindustrie bleef echter uit en alzo raakte deze 'Knochenschuttler' in vergetelheid.

Acht jaar later kreeg zoon Ernest van de wagenmaker, tevens loopfietsreparateur, Pierre Michaux, in Bar-le-Duc, hetzelfde idee. Samen met de meesterknecht Lallement gaf hij zijn inval gestalte. Ook zijn fiets had een voorwiel, dat iets groter was dan het achterwiel. Het zadel was echter meer naar voren geplaatst, zodat het trappen wat gemakkelijker ging. Er ontstond meteen een grote vraag en men kon niet snel genoeg bouwen. De modellen - nog steeds grotendeels uit hout vervaardigd - werden steeds sierlijker van vorm en de productie liep in enkele jaren op tot 400 stuks per jaar. Gaandeweg werd het frame door een ijzeren gestel vervangen, terwijl er meer zorg werd besteed aan de vering van het zadel en aan de remmen. In 1867 besloot de fabriek een stand op de Wereldtentoonstelling te Parijs in te richten teneinde de 'Stalen Michaux', die door de makers 'Velocipède' was gedoopt, te demonstreren. Deze expositie zal ook bezocht zijn door Nederlandse zakenlieden, want de metaalwarenfabrikant J. T. Scholte in Amsterdam startte reeds een jaar later met de import van 2- en 3-wielige Michaux, terwijl een zijner afnemers, H. H. Timmer, aldaar voor zijn clientèle een rijwielschool opende, waar tevens fietsen konden worden gehuurd. Het was de laatste, die in 1869 in Deventer de 26-jarige, secure rijtuigsmid Hendricus Burgers ontdekte en hem wist te bewegen een rijwielfabriek op te richten om daarin het nieuwe vervoermiddel in serie te bouwen. Aldus ontstond 'Burgers' Eerste Nederlandsche Rijwielfabriek'.

Het staat vast, dat Michaux aan het Franse leger heeft geleverd. Tijdens de Frans-Duitse oorlog van 1870-71 deden zijn fietsen dienst bij de vestingstad Belfort, waar men niet over cavalerie beschikte. Zij konden worden aangekocht na een chaotisch verlopen troepenverplaatsing als gevolg van een trage berichtendienst. Ook werden de fietsen gebezigd voor de patrouillegang om de forten. Overigens was deze oorlog de doodsteek voor de ontwikkeling van de Franse rijwielfabriek, die in die jaren door de Engelse werd voorbij gestreefd.

In de herfst van 1868 had ene Mr. Turner, de Parijse vertegenwoordiger van de naaimachinefabriek 'Coventry', een Michaux mee naar Engeland genomen en het vehikel getoond aan zijn oom, Mr. Josiah Turner, de directeur van deze fabriek. Die zag er toekomst in en zette zijn beste constructeur James Starley aan het werk. Bijgestaan door zijn voormannen G. Singer en W. Hillman - de latere autofabrikanten - bracht hij enkele verbeteringen aan de Franse fiets aan. Deze technici, meesters in de metaalbewerking, vervingen de houten spaken door ijzeren, de ijzeren wielbanden door massief rubber en brachten als eersten de step op de achteras aan. De 'Coventry Bicycle' werd in licentie gebouwd en werd ondanks zijn tekortkomingen - men noemde ze 'boneshakers' - een groot succes, zij het meer voor sport en ontspanning dan als een serieus vervoermiddel.

De Hoge Bi

Starley meende, dat de zitplaats naar voren en omhoog moest, zodat de berijder boven de pedalen kwam te zitten en alzo daarop de maximale kracht zou kunnen uitoefenen. Dit bracht uiteraard vergroting van het voorwiel mede, hetgeen tevens aan de snelheid ten goede zou komen. Directeur Turner was het hiermede niet eens, waarop Starley zich vestigde als zelfstandig uitvinder. Ook Singer verliet de fabriek en stichtte zijn 'Singer Sewing Machine Company'.

Starley ontwierp later een nieuw model fiets met een voorwiel met een diameter van ca. 1,5 m en een achterwiel van ca 35 cm, beide voorzien van draadspaken als nieuwigheid. In licentie gebouwd door Messrs. Hayness & Jefferis verscheen het in 1871 onder het merk 'Ariel' op de markt. Ondanks de vele bezwaren w.o. het lastig op- en afstijgen, instabiliteit,

werd het overal nagebouwd, ook door Singer en Burgers E.N.R. en bleef het in gebruik tot in de negentiger jaren, onder de namen 'Hoge-Bi', 'Penny-farthing' en 'Hochrad'. Nederland telde al vroeg vele liefhebbers voor de wielersport. Reeds in 1871 werd de eerste fietsclub opgericht, uiteraard in Deventer, gevolgd door enkele andere in de omgeving en later in het gehele land. Deze clubs organiseerden de eerste snelheids- en afstandswedstrijden, ook hier onder grote belangstelling.

In de militaire wereld vond de hoge-bi enige ingang. Zo in 1875 bij de legermanoeuvres in Italië. De resultaten bleken bevredigend, ondanks de primitieve constructie en het zware terrein; zowel overdag als 's nachts waren zij sneller (19 km/h) dan een ordonnans te paard. Later werden daar drie van deze fietsen per regiment ingedeeld ten behoeve van de postdienst. Eerst in 1886 werden deze vervangen.

De fiets met ketting-aandrijving

De belangrijkste stap in de ontwikkeling van de fiets werd gezet door de jeugdige, geniale Engelsman Harry J. Lawson, die in 1879 patent vroeg en verkreeg op 'een pedaalbeweging met ketting en een rem op het achterwiel'. In zijn ontwerp was het voorwiel verkleind en het achterwiel vergroot en daartussen bevond zich het grote tandwiel met de trappers, aldus vrijwel overeenkomende met de tekening van Da Vinci uit 1493. Dit type rijwiel werd vervaardigd in de fabriek van D. Rudge in Coventry. Rudge was geen zakenman en na enkele misslagen moest de productie van deze 'bicyclette' na korte tijd worden stopgezet. Zijn concurrenten hadden echter genoeg gezien en met name Starley werd zich van de voordelen van dit model wel bewust, maakte het na en bracht het als 'safety-bicycle' op de markt. Hij stierf in 1881, maar zijn zoon William en neef John zetten zijn werk voort. Kort daarna verscheen hun fiets als 'Rover-safety' van de firma Starley & Sutton in de handel, slechts op ondergeschikte punten gewijzigd. Het succes was overweldigend, zodat ook andere producenten als B.S.A. (British Small Arms) in Birmingham en Th. Humber in Nottingham soortgelijke rijwielen brachten, zelfs als drie- en vierwielers, om aan de vraag te kunnen voldoen. Men verbaast zich nu wel hierover, want alle fietsen waren nog steeds voorzien van massief-rubberbanden.

Uit deze dagen stamt ook de belangstelling van de militairen voor het fenomeen fiets. De eerste berichten kwamen uit Engeland, waar bij de Paasmanoeuvres van 1885 de eerste vrijwillige wielrijders met safety-bicycles werden ingezet voor de verkenningsdienst; zij bleken in velerlei opzicht uitstekend te voldoen. Wat later in het jaar werden bij 3 R.I. te Bergen op Zoom, waar men zo ver nog niet was, twee hoge-bi's ingedeeld ten behoeve van de ordonnansendienst tussen de staven. Het optreden van de berijders oogstte weinig bijval: op vlakke wegen en paden waren zij wel bruikbaar, doch op de keiwegen en in het mulle zand was het aantal valpartijen te groot om met de lopende en bereden ordonnansen te kunnen wedijveren. De infanterie-kapitein F. H. Knebel adviseerde daarom over te gaan tot aanschaffing van safeties, doch allereerst de legerorder, die het fietsen door militairen in uniform verbood, in te trekken! Kennelijk is naar zijn raadgevingen geluisterd, want het jaar daarop werd het veiligheidswiel door de Genie toegepast bij de dienst in de fortelinie rondom Utrecht.

Het rijwiel bij de grote legers

Ook bij de legers op het vasteland groeide het inzicht, dat aan militaire wielrijders wellicht belangrijke taken konden worden opgedragen.

Bij het Oostenrijks-Hongaarse leger, dat een jaar tevoren nog met de hoge-bi geoefend had, verrichtten in 1885 vier officieren en vier onderofficieren tijdens de manoeuvres van het 3 de Legerkorps ordonansendiensten. Hun fietsen waren voorzien van een gereedschapstasje, een

miniatuur-apotheek en een lantaarn. De berijders droegen een straksluitende broek en slobkousen van een afwijkend model. In Duitsland werd bepaald, dat Beierse infanteristen, die een velocipède konden berijden, tijdens oefeningen als ordonnans konden worden aangewezen. Voorts werden er bi- en tricycles aangekocht voor de vestingen Keulen, Straatsburg, Koningsbergen en Posen, bestemd voor de verbindingen met de gedetacheerde forten. In de herfst van 1886 werden in het Franse leger voor het eerst rijwielen toegepast tijdens de veldmanoeuvres van het 18de Legerkorps, na afloop waarvan Generaal Cornat verklaarde, dat 'de hulp van wielrijder-ordonnansen verre te verkiezen was boven die van de cavalerie'. Op zijn voorstel zorgde Minister Boulanger voor de aanschaffing van een aantal fietsen voor verdere proefnemingen op een drietal infanteriescholen. Bij de daarop volgende manoeuvres van het 3de Legerkorps kon daardoor een groep wielrijders ter sterkte van 25 man, voorzien van drie typen rijwielen, worden ingedeeld voor de berichtendienst tussen de staven. De beste prestaties werden geleverd door de berijders van de bicyclette, waarmede zonder bezwaren afstanden van ca. 55 km/dag werden afgelegd, ondanks aanzienlijke slijtage van de banden. Het vervoer van ransel en geweer bleek moeilijkheden te veroorzaken; het dragen van beenstukken en slobkousen was te warm. In Zwitserland verleenden de rijwielclubs medewerking aan de generale staf bij de voorbereidingen van de oefeningen van het 9de en 17de Legerkorps zodat bij hun staven 10, bij de divisiestaven 5 en bij de brigadestaven 2 wielrijder-ordonnansen konden worden ingedeeld. Zij bewezen met een snelheid van 15-20 km/h belangrijke diensten.

Proefnemingen op een wat grotere schaal werden gedaan bij de voorjaarsmanoeuvres van het Engelse leger in Kent in 1887. De Lt. Kol. A. K. Savile, leraar tactiek aan het Royal Staff College, kreeg toestemming om met zeventig vrienden en bekenden een korps wielrijders te vormen om bij de verkenningsdienst te worden ingezet. Een inspectie op een cricketveldje in Canterbury bood een schilderachtig schouwspel van allerlei soorten fietsen, begeleid door verschillend geklede en uitgeruste enthousiasten, waarin overigens niemand veel vertrouwen had. Zij werden echter om hun prestaties op vele terreinen door de bevelhebber, de hertog van Cambridge, bij de afscheidsparade in hoge mate geprezen. Na deze manoeuvres vroegen de oud-officieren van deze groep machtiging om een eenheid 'Cyclist Guides' te mogen oprichten. Aldus ontstond het 26th Middlesex Cyclist Volunteer Rifle Corps, waarschijnlijk het eerste wielrijderskorps in de wereld, dat later werd omgedoopt tot het 25th Cyclist Battalion of the London Regiment. Dit bestond uit drie compagnieën van 100 man, die hun eigen rijwielen bereden.

Tegelijkertijd, doch geheel los hiervan, werden in Kamp Aldershot proeven genomen met de 'Victoria' minti-war-cycle, gebouwd door Singer & Co, bestaande uit een vijf- of zestal achter elkaar gekoppelde tweewielers met de hoge wielen naast elkaar, waartussen zich twee zadels bevonden. Zo nodig kon achter dit samenstel nog een 2-wielig bagage- of munitiewagentje worden gehangen. Op de vlakke weg bleek een snelheid van meer dan 25 km/h bereikbaar en reeds waren hiervoor verschillende toepassingen bedacht, toen het z.g. 'Flying Sapper', dat geleid werd door de s.m. Cobleigh, bij een afdaling in zijn geheel verongelukte.

De eerste militaire wielrijders in Nederland

Vermoedelijk naar aanleiding van bovenstaande berichten, waarvan uit de (vak)pers kennis werd genomen, werden in 1887 aan 7 R.I. te Amsterdam vier safety-rijwielen ter beschikking gesteld, waarmede door twee officieren en twee onderofficieren werd geoefend, ook ten behoeve van de verkenningsdienst, voorlopig in de omgeving van Amsterdam. Ofschoon de rapporten hieromtrent gunstig luiden, bleef het verder stil.

De eigenlijke invoering van wielrijders in ons leger werd geïntroduceerd door de A.N.W.B., de overkoepelende organisatie van enkele plaatselijke rijwielclubs. Kort na de viering van het

eerste lustrum, wendde het bestuur zich in juli 1888 tot de Minister van Oorlog met het aanbod om wielrijders te leveren indien hun diensten bij de komende manoeuvres op prijs zouden worden gesteld. Dit gebaar werd zeer gewaardeerd en het bestuur werd verzocht zich voor de verdere regelingen te willen verstaan met de Commandanten van de 1ste Inf. Divisie te Den Haag en de N.H. Waterlinie te Utrecht. De besprekingen hadden een vlot verloop. Overeengekomen werd dat de ANWB een oproep zou plaatsen, waarna de gegadigden zouden worden beoordeeld op hun kennis betreffende kaartlezen, terreinschetsen, rangen en graden in het leger en bekwaamheid in het verrichten van herstellingen aan het rijwiel. Zij dienden een betrouwbaar rijwiel mede te brengen en zouden als militair worden beschouwd; daartegenover zou onderdak en voeding van rijkswege (officierstafel) verleend en een toelage van f 1,25 per dag ontvangen worden. Er boden zich 25 man aan, waaruit er 16 werden geselecteerd, t.w. 10 man voor de manoeuvres in West-Brabant en 6 voor de fortoefeningen in het Land van Alteva. Tijdens de oefeningen zouden zij ongewapend blijven en kenbaar zijn aan een witte band om de arm. Bij de eerste groep waren o.a. ingedeeld Th. Dudok van Heel uit Oudenbosch en C. M. J. Muller Massis van Groesbeek, die tevens zou optreden als verslaggever voor 'De Kampioen'.

Deze vrijwilligers zijn vooral gebruikt als ordonnans, zowel overdag als 's avonds, wanneer de orders voor de volgende dag moesten worden overgebracht. De afstanden bedroegen 10-40 km, en het was vaak diep in de nacht, als zij terugkeerden. De deelnemers in het Land van Altena werden bovendien bij de verkenningsdienst ingezet. Over hun prestaties waren de legerleiding en het bestuur van de ANWB zeer tevreden en afgesproken werd, dat deze proef het volgende jaar zou worden herhaald, zij het op een meer officiële basis. De wielrijders zelf klaagden over de hobbelige keiwegen en de kleiwegen, waarover bij slecht weer nauwelijks te rijden viel. Men bedenke dat de wielen in die dagen nog steeds van massief-rubber, hoogstens van cushionbanden waren voorzien.

Doch hier daagde licht! Het zoontje van de veearts J. B. Dunlop te Belfast had eerder dezelfde klachten geuit, omdat hij na zijn ritje met hoofdpijn op school aankwam. Vader Dunlop ging experimenteren met een rubberslang om een houten wiel, dat hij met een strook canvas bedekte. Met een voetbalpompje werd lucht in de slang gebracht, na enige maanden was hij zover, dat hij in juli 1888 op zijn belangrijke vinding patent kon aanvragen. Betere technici dan hij vervingen het hout door een metalen velg met draadspaken en het canvas door een rubber-buitenband. Toen de Ier Wood het ventiel uitvond en Michelin twee jaar later de afneembare hielband ontwierp, behoorden deze klachten tot het verleden. Ten behoeve van de verdere dienst door de vrijwilligers werd in juni 1889 een regeling tussen de Generale Staf en de ANWB getroffen, waarbij aan de deelnemer de volgende eisen werden gesteld:

1. hij moet Nederlander en tenminste 19 jaar zijn;
2. hij moet in het bezit zijn van een verklaring van de ANWB, dat hij beschikt over een deugdelijk bevonden rijwiel;
3. hij moet een getuigschrift bezitten van voldoende deelneming aan een garnizoenscursus, waarbij in diverse militaire vakken onderricht was gegeven.

Op aanvraag zal hem dan door de Minister van Oorlog een brevet worden uitgereikt, waaraan de volgende verplichtingen zullen zijn verbonden:

1. Opkomst bij manoeuvres en mobilisatie, indien opgeroepen;
2. Geheimhoudingsplicht t.o. derden over zijn diensten;
3. Het dragen van een zwartzijden band met het Rijkswapen en de woorden 'Militair Wielrijder' in gouddraad, met een oranje cocarde aan het hoofddekseel te bevestigen;
4. vervoer van hemzelf en zijn bagage van en naar zijn woonplaats voor eigen rekening;
5. inkwartiering als officier, doch voor eigen rekening.

Hiertegenover kon hij de volgende rechten doen gelden, t.w.

1. een schadeloosstelling van f 4; per dag;
2. de diensten van een soldaat-oppasser, voor zover beschikbaar.

Ofschoon de tijd voor de september-manoeuvres kort was, werden de tijdig georganiseerde cursussen door 19 vrijwilligers bijgewoond, waarvan er vijf geen getuigschrift ontvingen. Vier van hen werden ingedeeld bij de fortoefeningen van het 3de Regiment Vesting-artillerie (Vreeswijk-Vianen) en tien bij de manoeuvres van de 3de Infanterie-divisie in Noord-Brabant. De staven beschikten dan over een, de infanterie-regimenten over twee ordonnansen.

De weersomstandigheden waren niet optimaal, zodat de dienst vrij zwaar was; ook de fietsen kregen nogal wat te verduren, zodat hier en daar de toelage voor reparaties moest worden aangesproken. De commandanten staken hun waardering over de geleverde prestaties niet onder stoelen of banken: in de landelijke pers verschenen voor het eerst uitvoerige verslagen over de activiteiten van de wielrijders. Tijdens en na de oefeningen werd aan de veertien vrijwilligers de ministeriële aanstelling uitgereikt, waarbij zij definitief werden ingedeeld bij de staven van de drie infanterie-divisies en het hoofdkwartier van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Ook bij de grotere legers zette de ontwikkeling zich gestadig voort. In Engeland kregen de wielrijders er een taak bij: zij werden geoefend in het doen springen van spoorrails, terwijl ook getracht werd hen voor de verkenningsdienst op te leiden door hen tezamen met de cavalerie op patrouille te zenden. Het bleek weldra nodig deze activiteiten te concentreren, waartoe in Aldershot een wielrijdersschool werd opgericht. De industrie ontving een order van f 500 voor de levering van de 'machines'. Voorts werd een uitvoerig reglement voor de wielrijdersdienst vastgesteld; hierin werden de commando's en tekens opgenomen, die bij het rijden in colonne moesten worden toegepast. Ook werd een bepaling opgenomen, dat commandanten bij voorkomende gelegenheid groepen wielrijders als 'bereden infanterie' zouden kunnen inzetten, waartoe zij dan met een karabijn bewapend moeten worden. Deze machtiging werd onmiddellijk in praktijk gebracht door Kol. Savile, die met succes pelotons van omstreeks 100 man gebruikte voor het snel omtrekken en in de rug aanvallen van de vijand. In Italië zijn intussen bij alle regimenten 4 à 5 rijwielordonnansen aanwezig, voorzien van 'veiligheidswielers', want de hoge-bi werd voor militair gebruik afgekeurd. Oostenrijk bestelde een dozijn safeties van het merk Swift, gefabriceerd door de Coventry Machine Cy. en bestemd voor de wielrijders in de vestingdienst (Przemysl). Reeds eerder had Rusland eenzelfde aantal van deze peperdure fietsen (ca. f 300,- per stuk) aangekocht voor de instelling van een wielrijders-opleiding voor enkele officieren van de garde-regimenten, bij een speciaal daartoe gevormd jagerdetachment. Na een jaar training werd een merkwaardige proef genomen door een viertal van hen over de weinige goede wegen een lange tocht te doen maken, slechts vergezeld door een collega en een of twee oppassers. Luitenant Boguslowski moest van de vesting Bobruisk naar Moskou v.v. rijden, een afstand van 624 werst (1 werst is bijna 1067 m), die hij in vijf dagen aflegde. Zijn collega Martos werd van Petersburg per rijwiel naar Londen gezonden, dat hij eerst na 30 dagen bereikte. Lt. baron de Kelleskrans kreeg opdracht de wegen in Siberië te gaan verkennen, terwijl onderluitenant Condorski met twee soldaten naar de bergachtige Krim werd gestuurd. Zij dienden de ritten in de kortst mogelijke tijd te volbrengen, zonder hun krachten te sparen. Na behouden terugkeer van alle deelnemers bleek een afstand van gemiddeld 130 werst per dag te zijn afgelegd, bij een middagrust van 4-5 uur en een nachtrust van 6-7 uur. Op goede wegen kon bij mooi weer een afstand van 200 werst worden gehaald. Zij verklaarden dat dergelijke prestaties echter uitsluitend in gezelschap kunnen worden bereikt.

Bij de gebruikelijke oproep van de ANWB aan de leden zich te melden voor de cursus militair-wielrijder bleek begin 1890 de animo om verschillende redenen niet groot. In de eerste plaats waren weinigen bereid de vakantiemaanden te besteden voor deze opleiding, terwijl anderen tevoren precies wilden weten voor hoelang men zich verbond, omdat hieromtrent in de Regeling niet was voorzien. Enkele aspiranten vonden het hoogst onbillijk dat aan het brevet geen vrijstelling van de schuttersplicht was verbonden. Van de 'veteranen' werden tenslotte klachten ontvangen over onvoldoende betaling van gemaakte reiskosten, het niet komen opdagen van de toegezegde soldaat-oppasser en het gemis van een uniform bij hun verblijf in een militaire omgeving. Aan enkele verlangens werd tegemoetgekomen: zo werden de cursustijden verplaatst naar het voorjaar (maart/april), als reiskosten kon de prijs van 1e klasse trein worden gedeclareerd, terwijl de dagvergoeding werd verhoogd tot f 5,-. Er meldden zich toen acht gegadigden aan, w.o. de letterkundige Frans Netscher, de latere redacteur van 'De Kampioen'. Een artikelenreeks in dit orgaan over 'De Militaire Wielrijders en het Oorlogsrecht', waarin werd uiteengezet dat een wielrijder in burgerkleding in oorlogstijd bij gevangenneming tot langdurige tuchthuisstraf zou kunnen worden veroordeeld, indien hij niet dadelijk als franc-tireur was gefusilleerd, zal aan de geringe belangstelling niet vreemd geweest zijn. Bij de uitgebreide najaarsmanoeuvres in Oost-Nederland namen niettemin alle 21 vrijwilligers deel, die met hun safeties (Hillman, Humber, Singer Sparkbrook, etc.) tot volle tevredenheid de berichtendienst tussen de staven verzorgden, veelal in de avonduren, wanneer de militairen zich naar concert of bal begaven.

Het rijwiel bij de kleine legers

In het Zwitserse leger werd aan de vrijwilligers een uniform uitgereikt: een buis en broek van grijs laken met rode biezen, grijswollen kousen, een adjudantenpet met het divisienummer, alsmede een waterdichte pelerine. Zij werden verder uitgerust met een dépêchetas en een bagagetas, doch bleven verstoken van een wapen. De vergoedingen werden vastgesteld op 8 frs. per dag en 10 frs. voor het gebruik van het eigen rijwiel. Hun indeling geschiedde als volgt: vier man bij de divisie-staf, twee man bij de brigadestaven, en een 'guide' bij het veldlazaret en de administratieve compagnie. Hun belangrijkste taak lag ook hier tijdens de avond en de nachtelijke uren. In België heeft de 'Ligue Velocipedique Belge', de zusterorganisatie van de ANWB, bij de september-manoeuvres enige liefhebbers ter beschikking van de autoriteiten gesteld. Ofschoon weer en wegen niet aan het welslagen meewerkten, verklaarde de Minister van Oorlog, generaal Pontus, aan de hand van de rapporten de invoering van het rijwiel te zullen bevorderen.

Vier bicyclettes werden aangeschaft en in gebruik genomen door een speciaal gevormde groep militairen van de school van het Regiment Karabiniers te Wávre. In Ierland werd bij de 'Royal Irish Rifles' een wielrijderskorps opgericht, gecommandeerd door een luitenant-kolonel, met twee kapiteins, 3 luitenants en 50 manschappen. Zij ontvingen een blauw uniform, een korte broek en lage schoenen. Zij zullen voornamelijk worden opgeleid voor de verkenning- en veiligheidsdiensten en daarnaast voor de berichtendienst. Er zal veel aandacht aan hun schietvaardigheid worden besteed, terwijl een bestemming als kwartiermaker in het verschiet ligt. Tenslotte plaatste het Roemeense leger bij Clement in Parijs een order voor een aantal veiligheidswielen, bestemd voor de cadettenschool te Boekarest.

Intussen deed de ANWB wederom een beroep op haar leden zich op te geven voor de voorjaarscursus en deelneming aan de manoeuvres in Gelderland en Oost-Utrecht in september 1891. Doch in plaats van aanmeldingen werd van de vrijwilliger Muller Massis een

verzoek ontvangen om opname van een artikel in 'De Kampioen', waarin namens zijn collegae de volgende wensen werden geuit, t.w.

1. een volledige uniform in plaats van de 'hotelpet';
2. een militaire rang, b.v. van tweede luitenant, zodat een ieder zou weten met wie hij te doen had;
3. vrijstelling van schutters- en andere militaire diensten;
4. bewapening met een revolver, ook in vreedstijd.

Daarbij werd uiting gegeven aan het gevoelen, dat de ANWB zich kennelijk niet meer met de behartiging van hun belangen bezig kon houden, zodat de oprichting van een eigen vereniging in het vooruitzicht werd gesteld, welke zich t.g.t. rechtstreeks met de militaire autoriteiten zou kunnen verstaan. Aangezien iedere reactie van de zijde van het ANWB-bestuur uitbleef, werd inderdaad op 15 mei 1891 in het Amsterdamse 'Americain' de 'Vereeniging van Militaire Wielrijders' opgericht. Het Reglement werd in de vergadering van 21 juni d.a.v. vastgesteld en de contributie bepaald op f 2,- per jaar. Twaalf - van de 21 - vrijwilligers gaven zich als lid op. Alle wielrijders voldeden aan de oproep en namen plichtsgetrouw aan de oefeningen deel en oogstten voor hun ijver en volharding de hoogste dank van de leider, de generaal-majoor N. K. L. van Helden. Eerst aan het einde van het jaar konden hun wensen door het ANWB-bestuur op het Ministerie van Oorlog worden besproken, waarbij de ANWB slechts het verzoek ontving een ontwerp voor het uniform te willen inzenden.

Aan de Nederlandse vrijwilligers werd enige aandacht besteed in een artikel over de wielrijders bij vreemde legers in de 'Revue Militaire de l'Etranger', een uitgave van de Franse Generale Staf. Daarin werd eveneens de positie besproken in Zwitserland, Rusland, België en Spanje, waar in de loop van 1891 officiële regelingen waren vastgesteld. In deze landen zullen in den vervolge uit de daarvoor geschikt bevonden onderofficieren en manschappen van alle wapens afzonderlijke groepen wielrijders worden geformeerd, die bij de grote staven (tot en met de Brigadestaf) voor de ordonnansendienst kunnen worden bestemd. Een tendens derhalve om de diensten van de burgerwielrijders te verminderen. In Zwitserland moet het rijwiel - dat alleen van het kleine model mag zijn - door de man worden medegebracht. Het blijft zijn eigendom, voor het gebruik waarvan een vergoeding van 1,5 fr/dag wordt gegeven boven hun gewone soldij. De manschappen kunnen ook voor bureaudienst worden aangewezzen, zolang zij geen andere opdrachten ontvangen. Bij opkomst worden zij voorzien van een revolver en een veldkijker.

In het Russische leger zullen de wielrijdersgroepen worden ingedeeld bij de regimenten infanterie (8 man), de garde-bataljons jagers (4 man) en de vesting-infanterie. Aangezien de import van buitenlandse rijwielen veel te kostbaar zou worden, zullen de fietsen in de arsenalen worden vervaardigd en door de generale staf worden gedistribueerd. Bij de school in Wávre werd de speciale afdeling uitgebreid tot 21 man, waaronder drie officieren en 2 onderofficieren. Een groep van gelijke sterkte werd in Spanje toegevoegd aan het Spoorwegbataljon om hiermede in het kamp van Carabanchel gedurende een half jaar marschproeven te houden. Men heeft daartoe rijwielen gekocht van verschillende fabrieken, teneinde door de Genie te doen bepalen welk merk het beste blijkt te voldoen. Portugal bleef niet achter en detacheerde een aantal onderofficieren aan de militaire school in Maфра, waarvan er vijf na een korte opleiding voor wielrijder konden worden meegegeven aan een expeditiekorps, dat naar Afrika vertrok.

Bij de Nederlandse vrijwilligers was de gang er een beetje uitgeraakt. Twee man 'zegden de dienst op', toen zij lazen, dat zij in de toekomst aan enkele eisen van lichamelijke geschiktheid

zouden moeten voldoen (blijkende uit een verklaring van de Militair-Geneeskundige Dienst inzake hun conditie) en een bewijs van de ANWB inzake het afleggen van een afstand van 100 km binnen zeven uur, en een wandeling naast het rijwiel van 25 km. en dat van de gevraagde vrijstelling van schuttersplichten niets kon komen. Slechts vier (van de 4000) ANWB-leden waren bereid tot het volgen van de jaarlijkse opleiding, waarbij ditmaal ook schietoefeningen met de revolver op het programma stonden. Het uniform bleef de gemoe-deren permanent bezig houden. De Vereniging vergaderde verschillende malen om een ontwerp te bedenken, dat de goedkeuring van ANWB en Oorlog zou kunnen wegdragen. Het ging langzaam: toen het er naar uitzag, dat wederom met de gehate pet zou moeten worden gediend, liet het bestuur rechtstreeks aan de Minister weten, dat wanneer er voor 1893 niet aan alle eisen zou tegemoet gekomen, Z. Exc. op een collectieve ontslagaanvraag zou kunnen rekenen. Tijdens de september-oefeningen werd met het korps met de vier nieuw aangestelden ingedeeld bij de I en II Divs.Inf., de Stelling van Amsterdam en voor de eerste maal bij de cavalerie. Zij deden als gewoonlijk hun plicht.

Opmerkelijk was de belangstelling van de rijwielhandel. Simplex Automatie Machine Cy. in Utrecht stelde twee van zijn producten ter beschikking van de Genie, terwijl de importeurs de speciale 'Military safeties' van Singer, Humber en de Duitse Naumann ingang trachtten te doen vinden.

In Frankrijk was een regeling afgekomen voor de militaire velocipédie met betrekking tot de berichtendienst, de veldpost, de verkenningsdienst en in bescheiden mate voor de wielrijder als vechtsoldaat. Voor deze taken konden zich aanmelden zowel de dienstplichtigen in hun laatste dienstjaar, als de manschappen van de reserve en het territoriale leger. Zij dienen een opleiding te volgen, waarna een examen moet worden afgelegd. De bewapening zal voorlopig bestaan uit de cavalerie-karabijn (met 36 patronen), later de revolver (met 18 patronen). In vredetijd zullen de artillerie-werkplaatsen de bicyclettes vervaardigen en aan de korpsen verstrekken. Bij mobilisatie dienen 4000 man hun eigen fiets mede te brengen, die dan door de staat wordt aangekocht. De soldij bedraagt 3 frs/dag, inclusief de vergoeding voor de slijtage van het rijwiel.

In Zweden verscheen eveneens een besluit, waarbij werd bepaald, dat in elk militair district 10 wielrijders kunnen worden gerecruteerd uit het actieve leger; zij dienen hun rijwiel mede te brengen naar de opleiding, na afloop waarvan zij zullen worden bewapend met een revolver. De extra-uniformstukken en uitrusting moeten zij zelf betalen.

Begin 1893 bleek, dat het dreigement van de ANWB-rijders indruk had gemaakt. Bij K.B. van 11 februari, nr. 25 dat de beschikking van 1889 verving, werden de aanhangige zaken geregeld, met de bedoeling 75 gegadigden bijeen te krijgen, het aantal dat voor de komende oefeningen nodig werd geacht. In de eerste plaats werd vastgelegd, dat aan de wielrijders, die aan alle gestelde eisen zouden hebben voldaan, de rang van adjudant-onderofficier zou worden toegekend; voorts zouden zij een uniform van Rijkswegen aangemeten krijgen, bestaande uit een attila, als gebruikelijk bij de cavalerie, met een plat uitgeslagen zilveren wieltje aan weerszijden van de kraag; een korte, wijde en onder de knie gesloten pantalon, een regenmantel en een lange overjas, alle van donkerblauw laken en lichtblauw gebiesd, en daarbij een kwartier- of politiemuts met zilveren galon en oranjezijden cocarde, blauwe wollen kousen, zwarte rijgschoenen en witleren handschoenen. De aangestelden dienen een eigen rijwiel te bezitten met reservedelen, waarvoor boven de dagtoelage van f 5,- een jaarlijkse vergoeding van f 50,- zal worden verstrekt, terwijl kleine reparaties tijdens de dienst door de mr.geweermaker zullen worden verricht. De aanstelling zal gelden voor vijf jaren, met een opkomstplicht van max. drie weken per jaar. Bij ongevallen zal de wielrijder

aanspraak maken op een pensioen, vast te stellen conform de wet. Tussentijds ontslag kan worden verleend op grond van persoonlijke omstandigheden, gebleken ongeschiktheid of wangedrag. Bewapening volgt eerst bij mobilisatie: dan zal hem een revolver met toebehoren worden uitgereikt. Omtrent de vrijstelling van schuttersplichten kon om juridische redenen in het Besluit niets worden vermeld, doch de toezegging werd gedaan, dat zij daarvoor niet in aanmerking zouden worden gebracht. De ANWB volgde kort daarop met de eisen betreffende de fiets, die o.m. van luchtbanden moest zijn voorzien en 'in geval van meerbuizige pneumaticbanden moet de binnenband er zonder naaien, weken en plakken uitgenomen en ingezet kunnen worden'.

De uniformen waren tijdig gereed gekomen, zodat bij de juni-oefeningen in Oost-Brabant en Limburg de eerste tien adjudant-ordonnansen bij hun onderdeel van de I en III Divisie en het Hoofdkwartier konden verschijnen in het nieuwe tenue. Door kenners werd dit beschreven als 'een voorbeeld van stemmige nethed'. Bij de I Div. werden zij uitsluitend voor verkenningsdiensten ingezet, zulks op instigatie van de Kapitein-ingenieur R. Scheffer, die tevoren in een aantal publicaties in vak- en dagbladers hiervoor een warm pleidooi had gehouden. In september deden twaalf andere wielrijders dienst bij de oefeningen, uitgaande van de legerplaatsen Laren, Ommen, Zeist en Rijen. Nu de wielrijders niet de officiersrang hadden verkregen, bleek de gebruikelijke vrije omgang met de officieren enige moeilijkheden op te leveren. De Chef Staf, luitenant-generaal Ridder Alewijn, was over hun verrichtingen dermate tevreden, dat hij de regimentscommandanten liet weten het wenselijk te oordelen, dat de wielrijders na de dienst de toegang tot de kring der officieren zouden behouden, een geste, die door de beroeps-onderofficieren maar matig kon worden gewaardeerd.

Van de 16 kandidaten, die zich begin 1893 hadden opgegeven voor het volgen van de cursus, slaagden er 12, die zich de rest van het jaar onledig hielden met het verschijnen voor de militaire keuring, het doen testen van hun rijwiel, het afleggen van de rij- en wandelproef en het verzamelen van bewijzen van Nederlanderschap, van goed gedrag en van hun status t.o.v. de nationale militia. Zij werden allen aangesteld; hun aantal was juist voldoende om het corps op sterkte te houden, aangezien niet iedereen van de oude garde bereid was gebleken zich aan de nieuwe regels te onderwerpen.

Vrijwel gelijktijdig met het Nederlandse werd in Spanje een K.B. afgekondigd. Daarbij ontving de commandant van het spoorwegbataljon opdracht met vrijwilligers uit de troep een korps wielrijders op te richten en te zorgen dat bij elk van de 60 regimenten infanterie (à 2 bataljons) en de 20 bataljons jagers tenminste twee ordonnansen ter beschikking zouden komen, die ook voor de postdienst kunnen worden aangewezen. Degenen, die geschikt werden geacht zouden een opleiding ontvangen aan de academie voor de Infanterie, waar zij zullen worden voorzien van doelmatige, lichte kleding, een revolver (met 12 patronen), alsmede van een rijwiel, waarvan het benodigde aantal was besteld bij de Triumph-Werke in Neurenberg, een dochteronderneming van de Engelse fabriek. In Duitsland zelf traden voor het eerst wielrijder-ordonnansen op bij de manoeuvres van het 10de legerkorps. Men had daartoe tien vrijwilligers gekozen uit de verlofgangers, die daarvoor belangstelling hadden; een rijwiel, voorzien van z.g. cushionbanden, werd van staatswege verstrekt. De proef mislukte, aangezien hun prestaties ver beneden de maat bleven. Theoretisch onvoldoende geschoold, was hun uithoudingsvermogen niet van dien aard, dat de vereiste afstanden zonder moeilijkheden konden worden afgelegd. Tenslotte verscheen in juli 1893 in Rusland een oekase, waarbij werd bepaald, dat bij alle inf.regimenten zes en bij de jagerbataljons 3 wielrijders voor de ordonnansendienst en de veldpost in opleiding moesten worden genomen. Bij ieder regiment moeten tenminste twee officieren bedreven zijn in het wielrijden. De rijwielen zullen worden aangemaakt en gedistribueerd door de arsenalen van de artillerie.

Het jaar daarop meldden zich hier zeventien nieuwe vrijwilligers aan, die in twaalf garnizoensplaatsen de bekende cursus zouden volgen. Bij deze opleiding is gebruik gemaakt van de 'Gids voor den Milicien der Infanterie', een werkje van De Petit en Brandt, en van de 'Leidraad voor den Militairen Wielrijder', een praktisch handboekje, geschreven door J. G. Sommer, 1ste luit. bij 7 R.I. Van de cursisten slaagden er elf, zodat de sterkte van het corps op 3,4 man kon worden gebracht. Teneinde na te gaan op welke verrichtingen van de wielrijder zou kunnen worden gerekend schreef de ANWB in samenwerking met het Ministerie van Oorlog een estafette-rit uit over de afstand Maastricht-'s-Gravenhage (272 km), af te leggen in zeven trajecten, binnen 15 uren. De start had plaats op 27 april, des nachts om 3.30 uur, onder gunstige weersomstandigheden; na Gorinchem ontmoetten de deelnemers echter sterke dwars- en tegenwinden, kwamen later in regen- en onweersbuien terecht, zodat de laatste rijders geheel doorweekt, doch onder grote belangstelling om 18.30 uur bij de Hoofdwacht op het Buitenhof arriveerden. Twee deelnemers, A. L. Couvée en J. P. Smit, die de gehele afstand hadden uitgereden, kwamen 2 ½ uur later in Den Haag aan. Met deze, door officieren gecontroleerde tocht, die in uniform werd gereden en waarbij zich slechts een onbeduidend ongeval en een mankement aan een rijwiel hadden voorgedaan, vestigden de wielrijders voor goed hun reputatie. Tijdens de daarop volgende Pinksterdagen had hun 'Vereeniging' met medewerking van de Generale Staf een rit langs de forten in Utrecht en enkele kampementen op de Veluwe georganiseerd, en daarbij tevens een wedstrijd in het revolverschieten ingelast. Een en ander stond onder leiding van de eerder genoemde Kapitein Scheffer. De eerste prijs van de schietwedstrijd, een door de ANWB uitgeloopte veldkijker, ging naar vorengenoemde Couvée. Na deze wedervaardigheden werden alle vrijwilligers in de maanden augustus en september ter beschikking gesteld voor de oefeningen in de strategische velddienst in de Achterhoek, de veldoefeningen met de drie wapens in Noord-Brabant, de Regimentsoefeningen in negen garnizoenen en voor de oefeningen in de vestingoorlog om Utrecht. Hun optreden werd na zeven jaren kennelijk niet meer als bijzonder ervaren; in de verslagen zijn ze niet vermeld.

Gezien de in '93 met wielrijders opgedane ervaringen moest in het Duitse leger enige orde op zaken worden gesteld. Het velddienstvoorschrift werd aangevuld met een aanwijzing, dat in voorkomende gevallen van wielrijders gebruik kan worden gemaakt, b.v. bij ordonnansendienst daer 'waar goede wegen ter beschikking staan'. Vervolgens werden op de begroting gelden gevoteerd voor twee rijwielen per bataljon infanterie en jagers te voet, zijnde een uitgave van bijna 300.000 Mark. Terzelfdertijd gingen richtlijnen uit betreffende de opleiding en inzet van ordonnansen in vredes- en oorlogstijd, en voor de indeling, het gebruik en het onderhoud van de rijwielen. De voor wielrijders vereiste snelheid werd vastgesteld op tenminste 15 km/h. waarbij uitdrukkelijk werd bepaald, dat hun werkzaamheid 'niet in sport mocht ontaarden!'.

De bekwame commandant van de Karabiniersschool, Cap. F. Solen, bleek met zijn 'Etude sur la vélocipédie militaire en Belgique' de belangstelling van de Belgische legerleiding te hebben gewekt. Een eerste gevolg daarvan was de intrekking van het verbod voor militairen om in uniform van een fiets gebruik te maken. In korte tijd schafte een derde deel van het kader zich een dergelijk vervoermiddel aan om zich naar de kazerne te begeven. Bij de infanterie en genie volgde een snelle toepassing: bij de patrouillediensten tijdens de mijnstakingen, resp. bij de telegraafcompagnie in Antwerpen, waar eveneens rijwielpatrouilles een eind maakten aan de onophoudelijke vernieling van de lijnen door kwaadwilligen. Tijdens de rondes waren de wielrijders met de revolver bewapend. Over de organisatie van de opleiding en de gewenste kleding is men nog in discussie.

Het jaar 1895 zette zich voor de Nederlandse wielrijders hoopvol in: er meldden zich 23 gegadigden voor de militaire cursus, doch in de loop van het jaar tekenden zich enige wolken boven hun hoofden af. De eerste werden gevormd door de nieuwe Minister van Oorlog, de lt.-gen. b.d. C. D. H. Schneider. Deze begon met een verzoek van de ANWB om militair personeel ten behoeve van de controles bij de ook voor dat jaar geplande estafette-rit te weigeren. Kort daarop vernietigde hij een beslissing van Gedeputeerde Staten van Friesland, die in de vrijwillige wielrijdersdienst een reden voor vrijstelling van broederdienst hadden gezien. Terloops werd daarbij opgemerkt, dat in den vervolge ook niet meer op vrijstelling van de schuttersplichten behoefde te worden gerekend, aangezien de dienstdtijd van de wielrijders daarvoor van veel te korte duur was. Maar ook de andere zijde zorgde voor tegenvallers: er slaagden slechts 12 deelnemers aan de cursussen, zodat het bereiken van het gevraagde aantal van 75 man wel veraf kwam te liggen. Niettemin werden 32 vrijwilligers opgeroepen voor de september-manoevres en wel door de I Inf. Div. (Zeist) 13 man, voor de cavalerie 9, voor de Stelling Amsterdam 8 en voor de Monden van de Maas en het Haringvliet 2 man, terwijl er 14 werden aangewezen als plaatsvervanger. Na de oefeningen organiseerde de Militaire Wielrijdersvereniging een tweede schietconcoure in het Kamp Laren, wederom onder leiding van Kap. Scheffer, waaraan met veel plezier werd deelgenomen.

Tijdens de manoeuvres deden zich echter een paar vervelende incidenten voor. Na de dienst kreeg een wielrijder een woordenwisseling met enkele leden van de Leidse Studentenweerdzaamheid, die zo hoog liep, dat de eerste niet samen met de studenten het Wilhelmus wilde zingen, hetgeen door de omgeving nogal hoog werd opgenomen. Een collega, die tijdens een rit gelijk op fietste met een landelijke schoonheid, kwam er eerst na een halve dag achter, dat hij nog een 'depêche' in zijn tas had. Zeer laat in de avond bracht hij het belangrijke papier terug bij zijn commandant met de mededeling dat hij geadresseerde niet had kunnen vinden. Na een ouderwetse schrobbering werd hem verzocht zijn ontslag-aanvraag in te zenden. Na de oefeningen bleek een derde vrijwilliger ten onrechte de kosten van een paar banden te hebben gedeclareerd, terwijl een vierde voor ontslag in aanmerking werd gebracht wegens royement bij de ANWB terzake van contributie-achterstand.

Mede door deze voorvallen werden de reeds verkoelde verhoudingen er niet beter op, waarom het secretariaat van de ANWB machtiging vroeg en van het bestuur verkreeg om de band met Oorlog te verbreken, zodra dit nodig mocht blijken. Het moment kwam, toen de Minister van Oorlog aan de Tweede Kamer berichtte, dat de post op de Rijksbegroting voor de vrijwillige wielrijders z.i. zeer wel met f 2200 kon worden verminderd, doch dat hij daartegenover f 8000 verlangde voor een eerste aankoop van 65 rijwielen ten behoeve van de infanterie-regimenten. Het was duidelijk dat de fietsende kwasi-huzaar te midden van het voetvolk bij hem geen genade had kunnen vinden. De militaire medewerker 'Mars' van het Algemeen Handelsblad deed nog een poging om de kool en de geit te sparen door voor te stellen de aanwezige wielrijders aan te wijzen voor berichtendiensten tussen de staven, en het beroeps- en ander personeel in grotere eenheden bijeen te brengen en te bestemmen als snel-verplaatsbare infanterie ten behoeve van de gevechtshandelingen; hij vond geen gehoor. In de Memorie van Antwoord zette de Minister uiteen, dat het aantal fietsers in Nederland de laatste jaren zodanig was toegenomen, dat geen beroep meer op de ANWB behoefde te worden gedaan. Onder de manschappen zouden zich voldoende aantallen wielrijders bevinden om daaruit te recrutereren voor alle diensten, al zou dit wellicht een zwaardere opleiding vergen. Hij achtte dit niet duurder dan de bestaande regeling; alleen de aanschaffing van de nodige rijwielen in de komende jaren zou een vrij aanzienlijke uitgave vragen. Tenslotte zegde hij toe, dat de verbintenissen van de vrijwilligers onverlet zouden blijven, zodat zij hun tijd zouden kunnen uitdienen.

Ingevolge een speciaal wielrijders-reglement werd in het Franse leger een detachement van 20 man geformeerd om onder leiding van Cap. H. Gerard gedurende drie maanden een proef in alle diensten af te leggen. Daartoe werden de deelnemers gekleed in een dolman met een 'rijwieltje' op de kraag, een kepi, ondoordringbare beenstukken en flanellen ondergoed. Hun rijwielen waren van een opvouwbaar model, ontworpen door de kapitein zelf, die aldus gelegenheid kreeg zijn uitvinding te testen. Het detachement deed eerst dienst bij de garnizoensoefeningen van 87 R.I. in St. Quentin, waar zij verkenningen verrichtten en de vijand in hinderlagen verrasten. Daarna werd het aan een regiment cavalerie toegevoegd, teneinde bijstand te verlenen bij een aanval op 's vijands treinen, die een brug in een dal moesten passeren. Tevens werd dekking verleend samen met de cavalerie aan twee batterijen artillerie tijdens het in stelling komen. Bij de grote manoeuvres van het IIde Legerkorps werd het peloton bij de voorhoede ingedeeld en belast met het verhinderen van verkenningen door de vijandelijke cavalerie, terwijl het ten slotte nog enige tijd dienst deed bij het VIde Legerkorps. In totaal legden deze wielrijders een afstand van bijna 2000 km af. De generaals Riff en Hervé waren over hun prestaties zeer tevreden en verklaarden opnieuw, dat deze afdelingen zeer wel de cavalerie zouden kunnen vervangen. Zij stelden voor bij elk legerkorps een groep van circa 100 man in te delen, waarvan 20 bij de staf. De 'bicyclette pliante' (gewicht 10,5 kg), die bij onbegaanbare wegen en paden op de rug kon worden gedragen, voldeed aan alle technische eisen; een bestelling bleef echter uit, tot teleurstelling van Gerard en zijn fabrikant Moret te Domène.

Bij het Duitse leger werd bij het 1ste Beierse Legerkorps een proef genomen met rijwielen op luchtbanden, die door twee fabrieken ter beschikking waren gesteld. Er werd hiermede dag en nacht doorgereden door 36 man, die de afstand Munthen-Furstenried (20 km) vijftig maal moesten afleggen; de weers- en wegomstandigheden waren ongunstig en de rijders werden 's nachts verrast door over de weg gelegde bomen, een presentje van de burgerbevolking. De rit was na 81 uur volbracht, een gemiddelde van bijna 12,5 km/h. Tijdens de manoeuvres van II L.K. verrichtten de met revolver bewapende wielrijders uitsluitend ordonnansendienst. Bij het IXde Pruisische L.K. besloot generaal Waldersee ingevolge het nieuwe Fahrrad-Vorschrift een detachement wielrijders samen te stellen uit het Hessische Pioniersbataillon nr. 11. Hun kleding bestond uit een litewka (*Litewka - een kort, los jasje, behorend tot het kazernetenuue. Het was van blauwe stof, had een liggende kraag met gekleurde patjes, sluiting met zeven, door het voorpand bedekte knopen (Vriendelijke mededeling van Dr. F. G. de Wilde, Naarden)*), een blauw lakense pantalon, slobkousen, rijgschoenen en wollen onderkleding; de uitrusting uit een geweer met patroontas en een opvouwbare fiets, het Adler-Klapprad. De ransel ging - evenals in Nederland en Frankrijk - op de bagagewagen. Zij werden ingezet voor de verkenningsdienst en als snelle infanterie; zij slaagden erin om binnen de twee uur de omvang en de onderdelen van het vijandelijke front nauwkeurig vast te stellen, resp. de vijandelijke cavalerie het passeren van defile's te beletten. Opvallend was de geruisloosheid, waarmede de bewegingen werden uitgevoerd. Op grond van het gunstige rapport van Waldersee besliste de keizer, dat bij de volgende legermanoeuvres grotere aantal wielrijders moesten worden ingezet, waarbij gedacht werd aan secties van 30 man. Het nieuwe jaar zou duidelijk maken, dat de rol van de ANWB ten aanzien van de militaire wielrijders was uitgespeeld en door het Ministerie van Oorlog geheel zou worden overgenomen.

Daar de volksvertegenwoordiging te kennen had gegeven, dat bij de aankoop van legerrijwielen zo enigszins mogelijk de voorkeur aan de eigen industrie diende te worden gegeven, plaatste het Ministerie in 1896 de eerste bestellingen bij Burgers ENR, de Simplex Cy te Utrecht, en bij de juist begonnen fabriek van de smid Albert Fongers in Groningen, waar de fietsen werden samengesteld uit voornamelijk Engelse onderdelen. De commandant van 3 R.I.

werd aangewezen deze exemplaren te doen beproeven. Teneinde het goede voorbeeld te geven besloten de kolonels van de Gen. Staf Rooseboom en Snijders te leren fietsen, een feit dat toen nog nieuwsaarde had.

Voor de komende manoeuvres wees het Ministerie 18 vrijwilligers aan voor de regiments-oefeningen bij een tiental steden, 14 voor de manoeuvres in Oost-Nederland van de 2de Divisie, en 1 voor de Stelling Den Helder, terwijl de overige 12 als vervanger in reserve werden gehouden. De weersomstandigheden werkten in die dagen niet mee, doch overigens verliep de dienst zonder noemenswaardige bijzonderheden. Intussen zag een `Ontwerpvoorschrift voor de Wielrijders' het licht, dat bepaalde, dat bij de infanterie-regimenten de opleiding van milicien-wielrijders ter hand moet worden genomen, in de eerste plaats ten behoeve van de berichtenwisseling, maar ook voor de veiligheids- en verkenningdienst. Het regiment zou hiertoe de beschikking krijgen over 22 rijwielen, bij mobilisatie te verdelen als volgt: voor de regimentsstaf 3, voor het bataljon 2, voor elke compagnie 1 en bovendien 2 voor de staf van de divisie en het H.K. Veldleger. De opleiding van de aangewezen dienstplichtigen zou beginnen na vier maanden eerste oefening. Zij moesten worden voorzien van een blauwe regenmantel, broekveren, twee geelmetalen uitgeslagen wieltjes voor de kraag, een kaartentas met de nodige stafkaarten 1:200.000, en bij oefeningen een revolver en patronentas met munitie. De luitenant E. de Kruyff van 4 R.I. (Hoorn) schreef een bij deze opleiding welkom boekje `Een Korps Militaire Wielrijders', waarin hij op het gebruik van bereden infanterie voor tactische opdrachten de nadruk legde. Op de rijksbegroting plaatste de Minister tenslotte een bedrag van f 13.000 voor de aanschaffing van een tweede serie fietsen.

In Frankrijk en Engeland werd een speciaal voor de verbindingdienst ontworpen fiets beproefd. Deze kon worden gebruikt voor het snel uitleggen van telegraafdraden, waartoe 2 of 3 klossen dienden (diameter ca. 10 cm.), waarop 1,5 km fijn draad (ca. 5 kg) was gewikkeld, dat tijdens het rijden werd afgewonden. Mocht de berijder tijdens het afhaspelen gebeld worden, dan moest hij afstappen en een aardcontact in de grond steken, waardoor het op de bagagedrager aanwezige telegraafstoel in werking kan komen. In de situatie bij het Oostenrijkse leger, waar sedert 1889 de rijwioldienst op kleine schaal door manschappen van de reserve op eigen fietsen was onderhouden, kwam in 1894 geen enkele verandering ondanks een wijziging van het velddienstvoorschrift, waar de taken voor de wielrijders werden opgesomd. Een begin van enige organisatie werd gemaakt toen luitenant Smutny, een bekend sportman, begin '96 opdracht kreeg om te Graz een trainingscursus te leiden voor officieren, onderofficieren en manschappen, afkomstig uit alle delen van het land. De cursus sloot aan bij de zomermanoeuvres, waarbij de 28 deelnemers als een detachement aan de cavalerie werd toegevoegd tot het verrichten van verkenningdiensten. Zij legden in vier weken ca. 2500 km af, kregen daarvoor lovende woorden in `Die Reichswehr' en daarna volgde een langdurige stilte. Het tegendeel was het geval in Duitsland. Aldaar werd op hoog bevel een instructeursopleiding gestart, waaraan door 12 officieren en 24 onderofficieren, manschappen en gewermakers van diverse korpsen moest worden deelgenomen. Een belangrijk deel van de lessen werd ingeruimd voor het opdoen van kennis van de verschillende soorten rijwielen: Bij het 1ste Beierse L.K. werd een afdeling van 4 officieren en 54 onderofficieren en manschappen gevormd om getraind te worden in het rijden op wegen en paden, ook door weilanden en over heidevlakten. Er werden officierspatrouilles samengesteld voor oefeningen in de verkenningdienst en de `kleine oorlog'. Zij namen later deel aan de Keizer-manoevres, waarbij de Saksische cavalerie versterking kreeg van een pioniersgroep van 30 wielrijders. Tijdens de oefeningen van de Grenadier-regimenten in Silezië werd de opvouwbare `Seidel & Naumann' aan verschillende proeven onderworpen. Bij dit (te) zwaar uitgevoerde rijwiel van 16,5 kg bleek kettingbreuk een veel voorkomende euvel te zijn.

De nieuwe rijwielen werden in de wintermaanden van 1897 ook danig aan de tand gevoeld bij het Reg. Grenadiers en Jagers, bij 2 R.I. en bij 7 R.I. Er werden met groepen van negen man dagmarsen gemaakt tot afstanden van 125 km. Na afloop van de tests verklaarden de leidende officieren unaniem vanwege de sterke constructie aan het Simplex-rijwiel de voorkeur te geven, waarop door het Ministerie 80 stuks van dit merk werden aangekocht om daarmee vier regimenten te kunnen uitrusten. Lt. Sommer kreeg vervolgens opdracht een 'Voorschrift voor het Rijwiel en de Wielrijders-oefeningen' samen te stellen, waarvan hij zich zo voortreffelijk kweet, dat het hem een kapiteinsplaats in Bergen-op-Zoom, het ridderschap in de Oranje-Nassauorde en tenslotte een geldelijke beloning van het Ministerie opleverde. De opleiding van de 'echte' wielrijder kon nu beginnen. Uiteraard kregen zij dezelfde theorie-vakken en praktijklessen, die eerder tijdens de garnizoenscursussen waren onderwezen. Bij 7 R.I. waren de manschappen in september reeds zover gevorderd, dat er 15 bij de oefeningen om Amsterdam konden worden ingeschakeld.

Terzelfder tijd deden 24 ANWB-vrijwilligers dienst bij de Regimentsoefeningen en Veldoefeningen met de vier wapens in Noord-Brabant, 6 bij de Cavalerie-manoeuvres in Gelderland, en 9 bij de oefeningen in de Vesting-oorlog in de N.H. Waterlinie (Culemborg-Vreeswijk). Nu deze vrijwilligers in enkele jaren zouden 'uitsterven', trachtte kapitein L. F. Wilkens van de Rotterdamse schutterij een aantal burger-wielrijders bijeen te krijgen om de activiteiten van het korps voort te zetten. Hij vond echter bij de Minister van Binnenlandse Zaken geen gehoor. Wilkens zette zijn plannen daarop uiteen aan de Ned. Weerbaarheidsvereniging, die na enige vergaderingen besloot een poging te doen om in het gehele land vrijwilligers te verzamelen. Voorlopig gelukte dit slechts in Amsterdam en Rotterdam. Een tweede vereniging 'Korps Militaire Wielrijders der N.W.V.' is kort daarop in het leven geroepen en reeds na enige maanden konden de leden met kosteloos van Oorlog verkregen geweren en munitie in het Kamp Laren de eerste oefeningen organiseren.

Bij onze zuiderburen werd de rijwielschool van het Regiment Karabiniers opgeheven en in plaats daarvan werd bij elk van de vier bataljons een compagnie wielrijders opgericht, die de opleiding zou verzorgen voor ordonnans bij het veldleger en de eenheden, bestemd voor ondersteuning van de cavalerie bij de ophelderingsdienst. Voorts zal een peloton van 20 man, bewapend met karabijn, onder commando van Kapitein Hildebrandt het land doorkruisen om de verschillende merken rijwielen, waaronder de Belgica-vouwfiets, te testen. Bij de latere manoeuvres bleek dat de cavalerie, noch de infanterie in staat was het tegen de wielrijders op te nemen.

De minste haast met de invoering van wielrijders maakte het Deense leger. Bij de 31 bataljons infanterie werden, ingaande 1897, jaarlijks acht manschappen gedurende 21/z maand getraind in het wielrijden en kaartlezen t.b.v. de ordonnansen- en patrouillediensten. Zij kregen de beschikking over kettingloze fietsen (z.g. acatènes), waarvan het gebruik door de grote wrijving tussen de tandwielen te veel inspanning van de berijders bleek te vergen.

In 1898 bestelde het Nederlandse legerbestuur de derde serie rijwielen, waarvoor op de begroting een bedrag van f 12.800 ter beschikking was gesteld; hiermede werden de laatste twee regimenten uitgerust.

Van de 21 ANWB-vrijwilligers, die nog waren overgebleven, werden er 2 x 9 aangewezen voor de september-veldoefeningen op de Veluwe van de 2de, resp 3de Divisie Infanterie, en 3 voor dienst bij de Brigade-verplegingstrein. Hun vereniging werd op het einde van het jaar na een feestelijke schietdag in Amsterdam ontbonden; het kassaldo werd bestemd voor de Ned. Indische Wielrijders, waaromtrent de eerste berichten tot het moederland waren doorgedrongen.

Intussen was in Engeland het aantal vrijwillige wielrijders uitgebreid tot meer dan 3400 man. Zonder moeite zou dit aantal verdubbeld kunnen worden, gezien de vele militairen, die bij opkomst hun rijwiel meebrachten voor gebruik in hun vrije tijd. In militaire kringen ontstond echter - mede door toedoen van de uit Brits-Indië gerepatrieerde kolonel R.S.S. Baden Powell, de latere Chief-scout - verzet tegen het gebruik van eigen rijwielen tijdens de dienst. Het gevolg was een besluit om van elk bataljon 25 man naar Kamp Aldershot te dirigeren teneinde verschillende merk-fietsen te beproeven, doch ook - en dat was van meer belang - om opgeleid te worden tot bereden infanterist. De spanningen tussen de Engelsen en de Boeren in Zuid-Afrika zullen bij deze beslissing zeker hebben meegespeeld. Bij het testen van deze fietsen bleek dat het normale rijwiel in het algemeen te zwak was voor militair gebruik. Voorts deed zich het merkwaardige verschijnsel voor dat de cushionband, die sterker dan de luchtband werd geacht, op een ruw wegdek en in het terrein open scheurde en geheel onbruikbaar werd, terwijl de luchtbanden onder die omstandigheden weinig te lijden hadden. In de zomermaanden werden door bijna 2000 Volunteers in Surrey en Sussex een grote, driedaagse oefening gehouden, die ten doel had na te gaan of zij bij een vijandelijke landing een opmars naar Londen zouden kunnen weerstaan of bemoeilijken, c.q. de verbindinglijnen van de vijand afsnijden.

Op een uit Zuid-Afrika ontvangen bericht, dat de lanciers, het puikje van de Engelse cavalerie, vrijwel niets konden utruchten tegen de verkennende `peddelaars' van de Boeren, werden enige instructeurs en vrijwilligers derwaarts gedirigeerd. Wat gevreesd werd, gebeurde: zij waren niet bereid hun geliefde karretje aan het oorlogsgeweld bloot te stellen, zodat zij bij aankomst bij de gewone infanterie-eenheden moesten worden ingedeeld.

In Frankrijk werd door de Minister van Oorlog Cavaignac bevel gegeven de compagnie-Gerard, die het jaar tevoren was opgeheven, opnieuw samen te stellen, voorlopig met een sterkte van 60 man. Kap. Gerard, die zelf met de uitvoering was belast, diende eind juli 1898 hiermede gereed te zijn, zodat de groep aan de manoeuvres van de 8ste en 13de Militaire Afdelingen zou kunnen deelnemen. Er werden hiervoor nieuwe `Gladiator'-vouwfietsen aangekocht, die eerder aan de militaire school te Joinville als de beste waren beoordeeld. Gerard was tijdig gereed ondanks zijn beslommeringen tijdens een proces met de fabrikant van zijn fiets, die geen kans had gezien het produkt op redelijke wijze aan de man te brengen (de rechtbank in Grenoble ontbond desgevraagd hun overeenkomst, doch wees Gerard's eis tot schadevergoeding af). Zijn groep werd om financiële redenen per trein naar het oefengebied rondom het enorme kamp van Châlons gebracht. Het detachement kreeg daar op grote schaal concurrentie van een paar duizend manschappen, die hun fiets voor vrije-tijdsbesteding hadden meegebracht en aan wie oogluikend was toegestaan ordonnansen- en patrouillediensten te verrichten bij de bijna honderd opgekomen bataljons. De streek tussen Châlons en de Vogezen bleek voor de wielrijders nogal wat moeilijkheden op te leveren, vooral in slecht weer.

Om deze wildgroei te beëindigen besloot de nieuwe minister De Freycinet, die bovendien een initiatief-voorstel van het parlamentslid Le Herisse tot instelling van 67 wielrijders-compagniën (14.500 man) op zijn tafel had gevonden, voorlopig twee compagnien te doen oprichten. Deze werden geformeerd bij het 6de L.K. in St. Mihiel en het 20ste L.K. in Luneville en bestonden uit 1 kapitein, 4 officieren, 14 onderofficieren, 2 hoornblazers, 4 rijwielreparateurs en 100 soldaten. Zij kregen opdracht ook onder de zwaarste omstandigheden hun oefeningen voort te zetten.

Ook in Italië, waar tot dan eveneens op kleine schaal met wielrijders was geëxperimenteerd, werd enige orde op zaken gesteld. Bepaald werd dat alle regimenten Bersaglieri (bergjagers) voortaan met een compagnie wielrijders moeten worden uitgebreid, ter sterkte van 60 man in

eredes- en 120 man in oorlogstijd. Het 4de, 5de en 9de regiment, resp. in garnizoen te Bologna, Rome en Livorno, zullen het eerst worden aangevuld, nadat de nodige soldaten aan de Centrale Schietschool in Parma zijn opgeleid. De rijwielen moeten van diverse fabrieken worden betrokken en tevens zullen de twee typen vrouwfietsen, die door de kapiteins Boselli en Carraro waren ontworpen, worden getest. Op korte termijn werd bij de school een wielervedbaan aangelegd; de eerste 85 man maakten in de zomer onder commando van kapitein Natali een aantal lange afstandsritten door bergachtig terrein, waar de steile hellingen te voet werden genomen. Verscheidene fietsen bleken tegen de geforceerde tochten, die begeleid werden door slecht weer, niet bestand en vielen uit, ondanks de inspanning van een drietal beroepsreparateurs, die aan de afdeling waren meegegeven. De Bersaglieri droegen hun gewone hoed met haneveren en waren verder uitgerust met een vareuse (*Vareuse - een kort, blauw ruimzittend jasje, roodgebiesd langs voorzijde, opslagen en schouderbedekkingen; op de omgeslagen kraag rode patjes met ster; gele knopen (Vriendelijke mededeling van Dr. F. G. de Wilde, Naarden)*), een pantalon van donkerblauw laken en linnen slobkousen, terwijl de pelerine aan het frame werd medegevoerd. Het resultaat van deze ritten werd zodanig hoog gewaardeerd, dat een versnelling van de uitvoering van de plannen wenselijk werd geoordeeld. Andere compagnieën van de Bersaglieri zetten de beproeving van de rijwielen in 1899 en ook tijdens de Koningsmanoeuvres in 1900 voort. Tijdens de laatste legden drie compagnieën een afstand af van 2000 km, met een te verwaarlozen aantal uitvallers. Het Ministerie opende hierop onderhandelingen met de beide kapiteins over de fabricage van hun fietsen, doch deze bleken hun rechten reeds aan particuliere firma's te hebben overgedragen. Dit betekende voorlopig het einde van de vouwfiets in het Italiaanse leger; in het vervolg werden rijwielen van het gewone model besteld bij een Turijnse firma, in series van 300 stuks.

Bij het Duitse leger werden de pogingen tot invoering van het rijwiel voortgezet. Op verlangen van alle legerkorpscommandanten, die nu zes wielrijders per bataljon noodzakelijk achtten, werd op het oorlogsbudget 1898 een bedrag van 480.000 Mark uitgetrokken, waaraan Pruisen meer dan 1/3 deel zou bijdragen ten behoeve van de Klapp-rader en verdere uitrusting. De Keizerlijke Brigade kreeg de eerste halve compagnie met 10 officieren en 20 onderofficieren ter beschikking. Zij maakten in een week onder kapitein Eberhard een rit van Berlijn naar Koningsbergen en terug naar het gebied Templin-Angermunde, waar bij de brigade, die daar manoeuvres hield, kon worden aangesloten. Hun bevindingen werden een jaar later neergelegd in het *Fahrradvorschrift*, een handboekje met acht hoofdstukken over het rijwiel en de opleiding en uitrusting van de wielrijder.

Ongeveer hetzelfde beeld gaf België te zien, waar op de defensiebegroting een som van frs. 400.000 was geplaatst voor de aankoop van 125 vrouwfietsen voor de tweede wielrijderscompagnie, bestemd voor een der Brusselse jagerbataljons. Zodoende kon tijdens de zomermanoeuvres bij elk van de beide legerkorpsen een compagnie wielrijders worden ingedeeld met de bedoeling deze tegen elkaar te laten optreden. Helaas is een verslag van deze schermutselingen niet gevonden.

Bij de grote manoeuvres van het Russische leger in de omgeving van Bielostok kreeg de Westpartij een halve compagnie wielrijders ter beschikking, sterk 50 man, bewapend met karabijn. Slechts 10 man bereden gewone fietsen, de rest deed dienst op de Franse 'Gerard', die eerder in Warschau het meest doelmatig was bevonden. Het doel was, behalve op beproeving van de rijwielen, voornamelijk gericht op het tactisch gebruik van de wielrijders, in verband waarmee het verboden was deze tijdens de oefeningen te bestemmen als ordonnans. In de eerste plaats zou hun snelheid worden bepaald, waarop men zou kunnen rekenen. Deze bleek, afhankelijk van de toestand der wegen 8-10 werst/uur te bedragen. Bij marsen over heide, bouw- en weiland en door bossen kon de snelheid van de infanterie (4 werst/uur) niet

worden overtroffen. Wanneer echter kon worden omgereden over weg of pad, kon toch nog 8 werst/uur worden gehaald. Ten behoeve van de verkenningsdienst werden officierspatrouilles gevormd van 5-7 man, die vóór de cavalerie van de voorhoede werden uitgezonden.

De geruisloze en weinig zichtbare verplaatsingen, hun onvermoeibaarheid, hun snellere vuren en idem berichtgeving verschaften aanzienlijke voordelen ten opzichte van de cavalerie, die daarvan zelf mede profiteerde. Ook hun optreden op ongedekte flanken, bij de vervolging van een wijkende vijand en bij een terugtocht van eigen eenheden, bleken dezelfde gunstige eigenschappen van de wielrijders.

In handen van de divisiecommandant, die het detachement naar diverse bedreigde plaatsen dirigeerde, kon het in alle gevallen zijn taak naar behoren volbrengen.

De geruchten over opvouwbare rijwielen van Nederlandse makelij bleken intussen waarheid te bevatten. Simplex construeerde een vouwfiets en kreeg toestemming die te doen beproeven tijdens de infanterie-manoeuvres op de Veluwe, waar dertien ANWB-wielrijders voor de laatste keer aan deelnamen. Maar Simplex was niet de enige: luitenant T. L. van Wagtendonk van 3 R.I. demonstreerde einde 1899 een door hem ontworpen en door Burgers-ENR vervaardigde vouwfiets voor de Vereniging ter Beoefening der Krijgswetenschappen. Een half jaar later exposeerde Burgers deze fiets op de tweede, toen nog RI genoemde tentoonstelling in Amsterdam. Het model kreeg veel bekijks, Burgers won er een zilveren medaille mee, maar de verkoop werd ondanks alle publiciteit geen succes. Lt.v. Wagtendonk, die bovendien een eerste exercitiereglement voor de wielrijders samenstelde, werd kort daarna tot kapitein bevorderd. Later werden in 's-Hertogenbosch beide modellen en een verbeterde 'Gerard' nogmaals uitvoerig getest, waarbij de Simplex wegens zijn eenvoudige, doch sterke constructie als de beste te voorschijn kwam. In tegenstelling tot elders gepubliceerde meningen is echter geen bewijs gevonden, dat hier te lande ooit een opvouwbaar rijwiel officieel bij de landmacht ingevoerd is geweest.

Bij de verschillende regimenten werd door de milicien-wielrijders stevig geoefend, waarbij de kampen Millingen en Laren een centrale rol vervulden. In 1900 werd een begin gemaakt met de uitreiking van de nieuwe uniform, die een jaar tevoren was vastgesteld. De lange, blauwe rok werd vervangen door een korte jas in dezelfde kleur met scharlakenrode kraag; de eveneens rode schouderbedekkingen toonden het regimentsnummer, geborduurd in blauw, terwijl de schako vervangen werd door een kepi van Oostenrijks model, met rode bies om de bol. De wielrijders kregen voorts korte, leren beenkappen en het nieuwe geweer (Mannlicher M95), dat op de rug gedragen werd.

Aldus in het nieuw gestoken reden hier de eerste 200 wielrijders van het Wapen der Infanterie, verdeeld over 9 regimentspatrouilles, op hun Simplex-doortrappers de 20ste Eeuw binnen.

Literatuur:

- Ch. Gibbs-Smith, De uitvindingen van Leonardo da Vinci, Haarlem/Bussum 1978
J. C. Sommer, Handleiding voor den Militairen Wielrijder, 1894 E. de Kruyff, Een Korps Militaire Wielrijders, Amersfoort, 1896 Dr. J. M. Fuchs en W. J. Simons, Geschiedenis van de Fiets, Alkmaar 1967
Idem, Voort in 't zadel, kameraden, Amsterdam 1968
Gerh. H. Minck, Fietsend door de Eeuwen, Deventer 1968
Publicaties van de Stichting 'Fiets', Amsterdam 1974
Museum Boymans-van Beuningen, De Fiets, Rotterdam 1977
- C. Stadelmann, Das Zweirad, 1891
S. MacConagle, The Bicycle in Life, Love and War, Londen 1968
J. Woodforde, The Story of the Bicycle, Londen 1970
T. E. Crowley, Discovering Old Bicycles, Aylesbury 1973
M. Caidin & J. Barbree, Bicycles in War, New York 1974
E. Hunter, The Story of the Bicycle, Loughborough 1975
- 'De Kampioen', Orgaan van de ANWB, jgn. 1883-1900
Militair Blad, jg. 1885
Militaire Spectator, jgn. 1888, 1896 en 1898
Algemeen Handelsblad van 6 December 1896
Orgaan van de Ver. Beoefening Krijgswetenschappen 1899/1900
- Revue Militaire de l'Etranger, jg. 1891
'Das Stahlrad', jg. 1887
'Soldier', April 1968.