

## Dienstfietsen en drijfzakken

# De 2<sup>e</sup> Compagnie Wielrijders in Zutphen 1910-1922

Rob Kammelar

**Vanaf de 17<sup>e</sup> eeuw tot 1922 is Zutphen onafgebroken garnizoensstad geweest. In bonte afwisseling hebben hier militairen van allerlei pluimage in garnizoenen gelegen. Vaak waren dat troepen te paard, zoals kurassiers, dragonders, lansiers of huzaren. In 1910 kwamen hier militairen in garnizoen die het stalen ros bereden. Het onderstaande verhaal vertelt over de lotgevallen van de 2<sup>e</sup> Compagnie Wielrijders in Zutphen.**



### De eerste militaire wielrijders

Pas nadat John Boyd Dunlop in 1887 de luchtband had uitgevonden, kon het rijwiel uitgroeien tot het snelle, wendbare en goedkope vervoermiddel dat tot in onze tijd enorme populariteit geniet. Het Nederlandse leger kreeg al vroeg belangstelling voor de fiets, zoals het rijwiel in de volksmond is gaan heten.<sup>1</sup> Aanvankelijk maakte het leger gebruik van vrijwilligers van de Algemeene Nederlandsche Wielrijders-bond. Vaak waren dat studenten. Ze werden voornamelijk ingezet bij grote manoeuvres, waar ze ordon-

Militaire wielrijders steken per drijfzak een kanaal over. We zien hier niet de 2e CW maar een onbekende eenheid, vermoedelijk tijdens de mobilisatie van 1939. (Nederlands Militair Museum, Soesterberg)

nansdiensten verrichtten. Het aantal wielrijders-vrijwilligers in het leger bedroeg nooit meer dan enkele tientallen. Een van die vrijwilligers was onze stadgenoot Dirk Frederik van Duijl, zoon van M.J. van Duijl, ingenieur bij het Staats-Spoor en jarenlang raadslid in Zutphen.<sup>2</sup> In september 1889 legde de jonge Van Duijl het examen militair-wielrijder af.

Fietsen konden de vrijwilligers al; het examen betrof dan ook voornamelijk militaire aangelegenheden, zoals het herkennen van rangen en onderscheidingstekens, kaartlezen, overbrengen van berichten, velddienst.<sup>3</sup> Dirk van Duijl kwam in actie bij verscheidene grote oefeningen. Zo nam hij in augustus 1897 deel aan de oefening van de vestingoorlog in de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een jaar later studeerde hij in Utrecht af als arts.<sup>4</sup>



De Waliënkazerne op het 's-Gravenhof. Het gebouw werd in 1945 door de Duitsers volledig verwoest. (collectie auteur)



De staf van de 2<sup>e</sup> Compagnie Wielrijders tijdens de mobilisatie 1914 – 1918; van links af: eerste luitenant P.R.F.C. de Bruyn, kapitein G.N. Hilwig, tweede luitenant J.E. Stroeve, tweede luitenant J. de Flines. (Nederlands Militair Museum, Soesterberg)

## Wielrijderscompagnieën

Omdat de inzet van burger-vrijwilligers niet zonder problemen was (bewapening, status bij gevangenneming in geval van oorlog en dergelijke), ging het leger steeds vaker dienstplichtigen opleiden tot militair-wielrijder. De laatste vrijwilligers werden in 1899 eervol ontslagen. Het duurde echter nog tot 1909 voordat de eerste gevechtscompagnieën wielrijders geformeerd werden. In dat jaar werden bij het wapen der Infanterie de 3<sup>e</sup> en de 4<sup>e</sup> Compagnie Wielrijders opgericht. De standplaatsen waren respectievelijk Breda en Assen. Een jaar later werden de 1<sup>e</sup> en de 2<sup>e</sup> Compagnie Wielrijders geformeerd. De 1<sup>e</sup> cw kwam in Nieuwersluis, de 2<sup>e</sup> cw werd in Ede opgericht, maar zou in Arnhem gelegerd worden.<sup>5</sup>

De organieke sterkte van een wielrijderscompagnie werd niet in manschappen maar in aantal dienstfietsen vastgesteld; het waren er 146.<sup>6</sup> Daarvan was er voortdurend een aantal in onderhoud, reparatie of op reserve, zodat het aantal fietsende manschappen veel lager lag. In vredestijd was de compagnie zo'n zeventig tot tachtig man sterk, inclusief kader. Tijdens de mobilisatie van 1914-1918 liep dat aantal op naar ongeveer honderd. Het officierskader bestond uit een kapitein-commandant en enkele luitenants. Zij werden bijgegaan door een tiental onderofficieren.

## De 2<sup>e</sup> cw komt naar Zutphen

Bij nader inzien besloot het Ministerie van Oorlog om de 2<sup>e</sup> Compagnie Wielrijders niet in Arnhem maar in Zutphen te plaatsen.<sup>7</sup> De hier gelegerde Koloniale Reserve zou op korte termijn worden overgeplaatst naar Nijmegen, waardoor de Waliënkazerne vrij kwam.<sup>8</sup>

Op vrijdag 2 september 1910 pedaleerde 's middags even voor tweeën een colonne van ongeveer tachtig militairen de IJsselbrug over de stad in.<sup>9</sup> Vanuit Ede waren ze via Arnhem naar Zutphen gefietst. Hun intocht trok flink

wat bekijks. Iedereen had wel eens een militaire wielrijder gezien, maar een hele compagnie tegelijk gaf beslist geen alledaagse aanblik. De compagnie stond onder bevel van kapitein George Nicolaas Hilwig. De troep werd voorlopig ondergebracht in de cavaleriekazerne op de Nieuwstad, omdat het vertrek van de Koloniale nog even op zich liet wachten. Pas in de loop van 1913 konden de wielrijders in de Waliënkazerne trekken, die eerst nog was verbouwd. Gelegenheid tot oefenen en exerceren was er bij de Waliënkazerne nauwelijks. Daarom werd op het Artilleriepark achter de IJzendoornkazerne een nieuwe hindernisbaan voor de wielrijders aangelegd, naast de bestaande van de huzaren.<sup>10</sup> Ook de aangrenzende Grote Gracht bood oefenmogelijkheden, zoals we nog zullen zien.

Lang duurde het verblijf van de 2<sup>e</sup> cw in de Waliënkazerne niet. Toen wegens de internationale spanningen het Nederlandse leger op 31 juli 1914 mobiliseerde, moesten ook de Zutphense wielrijders opbreken. Onder aanvoering van kapitein Hilwig, bijgestaan door de beide eerste luitenanten J.J. Hoogeboom en jhr. F.J.A. Calkoen, zocht de compagnie haar mobilisatiebestemming in Limburg op. De compagnie lag aan de Maas tegenover het Belgische Maaseik. De zich snel verplaatsende wielrijders werden ingezet bij de grensbewaking, waar ze vooral jacht op smokkelaars maakten.<sup>11</sup> De compagnie keerde pas eind 1918 terug naar Zutphen.

### **Zuinig op je fiets!**

Vanaf 1915 werden de legerfietsen geproduceerd door de Artillerie Inrichting Hembrug, een staatsbedrijf. Voordien betrof het leger zijn fietsen rechtstreeks van verschillende rijwielabrikanten. Simplex, Fongers en Burgers waren de leveranciers van het Nederlandse leger. De 2<sup>e</sup> cw reed op Fongers-fietsen. Een dienstfiets kostte ongeveer f 135,-. Voor onderhoud en reparatie rekende het Ministerie

van Oorlog f 25,- per fiets per jaar.<sup>12</sup> Reparaties verrichtte de compagnie zo veel mogelijk zelf. Op de binnenplaats van de Waliënkazerne was bij de recente verbouwing een smederij annex rijwielherstelplaats ingericht.<sup>13</sup> De geweermaker-rijwielherstellers van de compagnie werden geregeld gedetacheerd bij de Fongers-fabriek in Groningen om de kneepjes van het vak te leren.<sup>14</sup>

Als militair wielrijder kon je trouwens maar beter flink zuinig zijn op je dienstfiets. Dat ondervond de Zutphense dienstplichtige J.H.W., toen hij een buiteling met zijn fiets had gemaakt. Kapitein Hilwig besloot na onderzoek dat het 's mans eigen schuld was en dat hij de helft van de reparatiekosten zelf moest betalen. Toen er daadwerkelijk geld werd ingehouden op zijn soldij, weigerde W. vervolgens met de compagnie mee uit te rukken. Hij durfde niet meer te fietsen, beweerde hij. Op uitdrukkelijk bevel van kapitein Hilwig stapte hij ten slotte op, maar trapte vervolgens niet aan, zodat hij prompt met fiets en al omviel. De krijgsraad veroordeelde hem tot zes maanden militaire gevangenis wegens dienstweigeren. In hoger beroep werd dat omgezet in drie maanden.<sup>15</sup>

### **Roden en blauwen**

In 1913 nam de 2<sup>e</sup> cw deel aan de grote naajaarsmanoeuvres, de tweejaarlijks terugkerende krachtproef voor het Nederlandse leger, waaraan verscheidene divisies tegelijk deelnamen. Vaak werden die in Noord-Brabant gehouden, maar dit jaar waren Gelderland en Overijssel toneel van de strijd.<sup>16</sup> De 2<sup>e</sup> cw was ingedeeld in het 'blauwe' kamp, dat posities had ingenomen op de Veluwe. Opdracht was om de 'roden' tegen te houden, die vanuit Twente in de aanval gingen. In totaal deden zo'n vijftigduizend militairen mee aan de oefening. De Zutphense wielrijderscompagnie moest verkenningstaken uitvoeren en voorposten bezetten. Dat deden ze uitste-



Tijdens de grote legermanoeuvres van 1913 trekt de 'blauwe' legermacht over de IJssel Zutphen binnen. (foto *Het Leven 1913*, Regionaal Archief Zutphen)

kend. In de nacht van maandag 22 september om 0.00 uur bestegen 88 mannen hun stalen ros. Hun vertrekpunt was de Galgenberg bij Arnhem. Onder aanvoering van kapitein Hilwig traptten ze met een flink gangetje door de donkere nacht richting Zutphen. Om 2.05 uur bezetten ze de IJsselbrug. Hier waren ze op bekend terrein. Van de vijand was wijd en zijd niets te bekennen. Meteen werden wachtposten uitgezet. Een patrouille werd vooruitgestuurd en bezette even later de Laarbrug. Behoedzaam trokken de wielrijders verder naar het oosten en bereikten zonder tegenstand Warnsveld en de weg naar Lochem. Ondertussen namen de wielrijders alle bruggen rond Zutphen in bezit. Daarbij leken ze nog even tegenstand te zullen krijgen, maar de vijandelijke patrouille die hun pad kruiste, bleek tenslotte een groepje spoorwegmannen op weg naar hun werk.

Ondertussen kwam de opmars van de blauwen op gang. Rond acht uur trok het 8<sup>e</sup> bataljon infanterie met keukenwagens en bagagetrein via de IJsselbrug Zutphen binnen en verder richting Warnsveld. De posten van

de wielrijders werden afgelost, zodat ze hun verkenningen verder naar het oosten konden verleggen. Het eerste contact met de vijand vond plaats in de buurt van Lochem. Hier stootte de blauwe wielrijdersvoorhoede op een wielrijderspatrouille van de roden, waardoor de blauwen moesten uitwijken naar Barchem. In de loop van de dag vonden vervolgens telkens enerverende schermutselingen plaats tussen voorhoede-eenheden van beide partijen, zowel wielrijders als cavalerie. In de turbulentie van de strijd verloren de verslaggevers van de *Zutphensche Courant* de 2<sup>e</sup> Compagnie Wielrijders uit het journalistieke oog, waardoor hun krijgsverrichtingen jammer genoeg niet verder werden opgetekend.

### Korporaal Piets

Een dieptepunt tijdens de Zutphense periode van de wielrijderscompagnie was het tragische ongeluk op de Grote Gracht.<sup>17</sup> Op zaterdag 9 november 1912 hield de compagnie hier onder leiding van eerste luitenant Hoogeboom oefeningen in het oversteken van de gracht. Daarvoor werden drijfzakken gebruikt, waterdichte canvaszakken gevuld met hooi. Deze zakken waren ongeveer anderhalve meter breed en drie meter lang. Ze hadden een drijfvermogen van vijfhonderd kilo. Er konden zes

man tegelijk mee worden overgezet. Vooraf werd een lijn over het water gespannen, waaraan de mannen die zich op de zak bevonden zich voorttrokken. Op stilstaand water kon ook worden gepeddeld. Dergelijke oefeningen werden niet gevaarlijk geacht. Zelfs de IJssel werd op die manier overgestoken.

Bij de laatste overtocht van die middag ging het echter mis. Drie mannen moesten nog de oversteek van de Jacob Damsingel naar het Artilleriepark maken. Omdat ze de laatsten waren, hadden ze op hun oever de lijn losgemaakt en aan de voorzijde van de drijfzak bevestigd, zodat hun maten aan de overkant hen konden binnentrekken. Midden op de gracht kantelde de drijfzak plotseling. De drie mannen raakten te water. Milicien Maatman was een goed zwemmer en kon op eigen kracht de wal bereiken. Milicien Wells, die pas op zwemles was, kon zich ternauwernood boven water houden. Korporaal Piets verdween vrijwel direct in de diepte. Onmiddellijk sprongen zeven, acht wielrijders het water in om de drenkelingen te hulp te schieten. Onder hen kapitein Hilwig, die als toeschouwer bij de oefening aanwezig was. Wells kon door zijn maten snel naar de kant worden gebracht. Voor Piets kwam alle hulp te laat. Keer op keer doken Hilwig en anderen hem na. Tevergeefs. Pas na een uur werd zijn lichaam opgedregd. Reanimatie door officier van gezondheid Bruinier mocht niet meer baten.

De oorzaak van het ongeluk bleef onduidelijk. Gewoonlijk lag er bij de oefeningen met de drijfzakken een roeiboot stand-by. Dat was deze keer niet het geval. De boot was in de cavalerieloods gelaten, omdat hij net geschilderd werd. Enkele manschappen zouden er tijdens de oefening nog hun beklag over hebben gedaan dat ze zonder begeleiding van de roeiboot naar de overkant moesten. Pas toen er naar het lichaam van korporaal Piets gedregd moest worden, werd de boot alsnog te water gelaten.



'Blauwe' troepen op de oprit van de IJsselbrug in De Hoven tijdens de legermanoeuvres van 1913. (foto *Het Leven* 1913, Regionaal Archief Zutphen)

Onder grote belangstelling van de bevolking werd korporaal Piets enkele dagen later in aanwezigheid van zijn ouders en zijn meisje met militaire eer begraven.<sup>18</sup> Het ongeluk was des te pijnlijker voor kapitein Hilwig, omdat hij de door hem verbeterde en daarom *Hilwigsysteem* genoemde drijfzakmethode pas nog bij zijn superieuren had gepropageerd.<sup>19</sup> Er was namelijk een aantrekkelijk alternatief. Bij die methode werd een staaldraad over het water gespannen waaraan manschappen, hangend aan een katrol, tegelijk met hun fiets konden worden overgezet. Dit systeem werkte snel en efficiënt en was bedacht door kapitein A. Dudok van Heel, commandant van de 3<sup>e</sup> Compagnie Wielrijders.<sup>20</sup> Was Hilwig echt overtuigd van de voordelen van de drijfzak of speelde er bij zijn advies enige *jalousie de métier* mee? Het onderzoek naar de oorzaken van het ongeluk lijkt geen gevolgen

te hebben gehad voor Hilwigs carrière.<sup>21</sup> En het Nederlandse leger is nog decennia lang drijfzacken blijven gebruiken.

### Dat gaat naar Den Bosch toe...

Als gevolg van bezuinigingen werd het leger in 1922 flink gereorganiseerd. Dat had grote gevolgen voor Zutphen. De twee eskadrons huzaren uit de IJzendoornkazerne werden overgeplaatst naar Deventer. Drie weken nadat de huzaren stilletjes vertrokken waren,<sup>22</sup> lieten ook de militaire wielrijders Zutphen voorgoed achter zich. De manschappen hadden er geen hartzeer van. In jolige stemming pedaleerde de compagnie in colonne de IJsselbrug over, terwijl de mannen met *Dat gaat naar Den Bosch* toe uit volle borst hun nieuwe garnizoensstad bezongen.<sup>23</sup> Na ruim driehonderd jaren was Zutphen garnizoensstad af. ●

#### Noten

- 1 Volgens een nieuwe – niet algemeen geaccepteerde – theorie zou het woord ‘fiets’ afkomstig zijn uit het Duits; in het Duitse leger werd het rijwiel schertsend aangeduid met de term *Vize-Pferd*, plaatsvervangend paard (vergelijk ons ‘stalen ros’). Fiets zou dan een verbastering van *Vize* zijn (<http://www.tntl.nl/index.php/tntl/article/view/2340>).
- 2 Jaarverslag gemeente Zutphen 1878-1887 (<http://www.regionaalarchiefzutphen.nl>).
- 3 Frans Netscher: ‘Het Rijwiel in ons Leger’, in *De Kampioen* jrg. 31 (no. 11), 15 maart 1915 (<http://books.google.nl>).
- 4 *Nieuws van de Dag* 16-09-1889; *Algemeen Handelsblad* 27-07-1895; *De Telegraaf* 28-08-1897; *Nieuws van de Dag* 7-10-1898 ([www.delpher.nl](http://www.delpher.nl)).
- 5 *Recueil Militair* 1909, p. 404 (M.v.O. 19 mrt. 1909. Iie afd. no. 223); 1910, p. 393 (M.v.O. 16 mrt. 1910. Iie afd. no. 272; 1913, p. 238 (KB 28 mrt. 1913. no. 38)).
- 6 Staatsbegroting van het dienstjaar 1910, 2, VIII, 11. Memorie van Antwoord, 11 dec. 1909 ([www.statengeneraaldigitaal.nl](http://www.statengeneraaldigitaal.nl)).
- 7 Staatsbegroting 1910, 2, VIII, 2. Memorie van Toelichting ([www.statengeneraaldigitaal.nl](http://www.statengeneraaldigitaal.nl)).
- 8 Rob Kammelar, ‘De Koloniale Reserve in Zutphen 1890-1912’, in *Zutphen* 2011-3.
- 9 *Zutphensche Courant* (hierna: ZC), 2 september 1910 (Regionaal Archief Zutphen).
- 10 Regionaal Archief Zutphen (hierna: RAZ), archiefnr. 2, inv.nr. 3447 (plattegrond kazerne-complex IJzendoorn).
- 11 Huub van Gaal, ‘Voelhorens op de fiets. Het Korps Wielrijders 1922-1946’, in *Bosche Bladen*, cultuurhistorisch magazine over ’s-Hertogenbosch, 2007 (internetversie).
- 12 Staatsbegroting 1910 (zie noot 6).
- 13 RAZ, archiefnr. 2, inv.nr. 3447 (plattegrond Waliënkazerne).
- 14 ZC 14 november 1912.
- 15 *De Tijd*, godsdienstig-staatkundig dagblad, 6 okt. 1913; *Het Centrum*, 12 nov. 1913 ([www.delpher.nl](http://www.delpher.nl)).
- 16 Voor het eerst was de pers in groten getale uitgenodigd bij de najaarsmanoeuvres. Het gevolg was dat voor de duur van de oefening en ook nog daarna er pagina’s lange reportages verschenen in vrijwel alle landelijke dag- en weekbladen; ook de *Zutphensche Courant* gaf een week lang voorbeschouwingen, verslagen en nabeschouwingen: 20-26 september 1913. Een uitgebreide reportage met onder meer foto’s uit Zutphen verscheen in het weekblad *Het Leven*, 30 september 1913, te raadplegen bij het RAZ, collectie-Gimberg (142), inv.nr. 174.
- 17 ZC 11 november 1912.
- 18 ZC 12 november 1912.
- 19 Nationaal Archief (NA), archiefnr. 2.13.16, inv. nr. 92.
- 20 NN, ‘Een middel om niet al te breede rivieren over te gaan’, in *De Hollandsche Revue*, jrg. 16 (1911), no.1, pp 13-18 ([www.delpher.nl](http://www.delpher.nl)).
- 21 *Het Vaderland*, 31 augustus 1924 ([www.delpher.nl](http://www.delpher.nl)).
- 22 ZC 18 april 1922.
- 23 ZC 10 mei 1922.