

Voelhorens op de fiets

Het Korps Wielrijders, 1922-1946

Huub van Gaal*

Mijn belangstelling voor de geschiedenis van het Korps Wielrijders ontstond tijdens het omvangrijke onderzoek naar de bewoners in de Bossche wijk De Muntel. Dit onderzoek over de periode 1920 tot 1940 werd niet lang geleden in opdracht van 'De Boschboom' uitgevoerd. Alle gezinsgegevens van de bewoners uit de dertig straten van de wijk zijn door een groep vrijwilligers uit de Muntel in het Stadsarchief van 's-Hertogenbosch opgezocht en vastgelegd. Tussen 1920 en 1940 woonden er meer dan vijftig leden van het Korps Wielrijders op de Muntel, een opvallend sterke concentratie. Deze bijdrage gaat over de geschiedenis van een niet alledaags legeronderdeel.

De Muntel was geen grote wijk. Aan de hand van de beroepsgegevens van de bewoners blijkt dat er wel een behoorlijk aantal beroepsmilitairen in deze wijk woonden. Dat is op zichzelf niet zo verwonderlijk. 's-Hertogenbosch was tot 1992 garnizoensstad. In de nieuwe wijk De Muntel bouwde de woningbouwvereniging 'Ons Belang Amersfoort', die vooral de huisvestingszorg voor militairen behartigde, nogal wat huizen.

Maar dan nog, 'wielrijders'?, een legereenheid? Dat maakt nieuwsgierig. Je denkt immers niet onmiddellijk aan een militaire eenheid die de fiets als voermiddel gebruikt. Want, om nu op de fiets de oorlog in te gaan, lag niet voor de hand, ook niet in een tijd dat de militaire technologie nog aan het begin van haar moderne ontwikkeling stond.

Het tweede lustrum van het regiment wielrijders in 1932 werd onder meer gevierd met een uitgebreid defilé langs het stadhuis. (Foto: Stadsarchief, collectie Het Zuiden)





Het regiment wielrijders trad regelmatig op voor het Bossche publiek. Acrobatiek en muziekbeoefening gingen samen, het viel echter niet mee het roer recht te houden. Een foto op de Parade in 1938. (Foto: Stadsarchief, collectie Weck-Van Rooy)

Maar de wielrijders omvatten toch meer dan alleen de spectaculair in het oog vallende fanfare. Reden voor een historische terugblik in de lotgeval- len van dit in 1946 opgeheven militaire Regiment dat gelegerd was in 's-Hertogenbosch.

Doorbraak van de fiets

In 1888 bood de *Nederlandsche Wielrijdersbond* (nu ANWB) zijn diensten aan bij de Minister van Oorlog, J.W. Bergansius (1836-1913). Misschien moest de minister een glimlach onderdrukken, mogelijk nam hij het aanbod ook maar meteen serieus. Want, sinds de uitvinding van het rijwiel met luchtband in 1887 was de fiets in opmars. Die luchtband was een hele verbetering ten opzichte van de tijden daarvoor. De fiets was er niet langer alleen voor de doorgewinterde 'avonturier' of waaghals. Het werd een vervoermiddel dat je voor meerdere doelen kon gebruiken. En dat was een hele vooruitgang in vergelijking met de jaren daarvoor. Zo had het derde regiment infanterie, rond 1855 gelegerd in Bergen op Zoom, al eens geëxperimenteerd met velocipèdes met mas- sieve rubberbanden. Dat was toen geen succes. Maar in 1888 lag dat toch allemaal anders. De fiets bleek ineens zoveel functioneler dan in de dagen dat de banden nog van massief rubber waren. Toen denderde een fiets immers met veel lawaai en moei- lijk beheersbaar over de hobbelige wegen. De minister reageerde positief op het aanbod van de

Nederlandsche Wielrijdersbond en de burger-wiel- rijders kregen een kans. Zestien onbewapende vrij- willigers van de Nederlandsche Wielrijdersbond gingen tijdens de herfstoefeningen aan de slag als ordonnans of verkenner voor het 'echte' leger. De proef was een succes en smaakte naar meer. De fiets kreeg de kans in het Nederlandse leger en bij buitenlandse strijdkrachten en werd zelfs ingezet in realistische oorlogssituaties. Tijdens de Boerenoor- log, rond de eeuwwisseling in Zuid-Afrika uitge- vchten, werd de fiets voor het eerst serieus op de proef gesteld. De opstandige Boeren gebruikten de fiets om grote afstanden af te leggen bij hun com- mandoacties achter de Britse linies. De fiets bleek zo succesvol dat deze werd geadopteerd door de legers van Frankrijk, Duitsland, Italië, België, Rus- land, Zwitserland en Nederland.

De fiets was een effectief vervoermiddel, vooral van- wege de relatieve snelheid en wendbaarheid. Een sol- daat op de fiets viel minder op en kon op zachte ban- den de vijand bijna geruisloos benaderen. Een paard, tot dan toe het meest gebruikte vervoermiddel voor de individuele soldaat, had heel wat meer zorg nodig. De wielrijders konden goed mee in de nieuwe manier van oorlogsvoeren. Ze waren nuttig en zeer geschikt bij ordonnans- en verkenningsdiensten. Je kon ze inzetten bij het leggen van kabelverbinding- en voor veldtelefoon en -telegraaf. En met de fiets was een kleine legereenheid ook in staat om, voor- uitfietsend op het grote leger, sneller een vooruitge- schoven post te bezetten. De kleine, fietsende een- heid kon deze post blijven verdedigen tot zij werden afgelost door de nakomende troepen. Het was zelfs mogelijk een vijandelijke post geheel onverwacht te overvallen, zeker als de vijandelijke soldaten vooral uitkeken naar een tegenstander te paard. Tijdens de mobilisatie in 1914 voldeden de wielrij- ders in die mate dat het aantal compagnieën werd uitgebreid. Zij kregen karabijnen. In 1918 bleken de soldaten-te-fiets heel effectief in het bestrijden van de smokkelaars in Zuid-Limburg. Ze verleenden ook diensten bij de graanvordering en bij het opwachten van Franse vluchtelingen die door de Duitsers uit bezet gebied werden verdreven. In 1917 waren er al zware mitrailleursecties bij de compa- nieën ingedeeld.

Rijwiel als 'beste vrind'

De fiets was dus ontdekt door het leger, soms als alternatief voor het paard. Zo vond de fiets in tal van Europese legers haar toepassingen. Maar alleen in Nederland ging de legerleiding zover de fiets tot uit- gangspunt te nemen van de vorming van een zelf- standig wapenonderdeel.

Dat bleek vooral toen de krijgsmacht in 1922 een ingrijpende herstructurering onderging. De stad 's-Hertogenbosch raakte zo het 17e regiment infan- terie kwijt dat naar Venlo vertrok. De garnizoens- status stond zelfs ter discussie. 's-Hertogenbosch kreeg echter een nieuwe leger- eenheid als compensatie voor de vertrekkende in- fanteristen van het 17e regiment. In 1922 werden in het kader van de herstructurering vier compagnieën wielrijders (inclusief een opleidingscompagnie) ver- enigd tot het *Bataljon Wielrijders*. Het bataljon werd een gevechtseenheid van snel verplaatsbare infante- rie. Deze eenheid onder bevel van majoor C.J. Groot- hoff zou het nieuwe garnizoen van 's-Hertogen- bosch gaan vormen. Op 26 februari 1924, toen de omvang en oorlogs- taak groter was geworden, werd het *Bataljon* omge- vormd tot het *Regiment Wielrijders* en ingedeeld bij

Een hecht bondgenootschap tussen het Ministerie van Oorlog en de stedelijke overheid. Het 2e Regiment Huzaren-Motorrijders komt in Den Bosch aan en presenteert zich aan de stad. Het Regiment Wielrijders is eveneens aanwezig. Op 15 februari 1939 lijkt heel Den Bosch vrij te zijn. (Foto: Stadsarchief, collectie Weck-Van Rooy)



de Lichte Brigade, maar wel onder de bevelen van de Inspecteur der Cavalerie! Deze brigade kreeg haar standplaats in de Isabella- kazerne aan de rand van 's-Hertogenbosch. Zo werd deze, in paviljoenstijl gebouwde, kazerne de baker- mat van de militaire wielrijders. De wielrijders verrichtten voornamelijk verken- ningsopdrachten. Zij waren de 'fietsende voel- hoorns van het leger'. Een oud-wielrijder hierover: 'Zo werden we geoefend: je ging als verkenning naar voren, voor de hoofdmacht uit'. Het geruisloos naderen van de wielrijders stond in grote tegenstelling tot de martiale stap der infante- rie, het getrappel van de paarden der cavalerie en het gedreun van de kanonnen der artillerie uit vroe- gere tijd. Die tegenstelling was er helemaal als je de fietsende soldaten luidkeels hoorde zingen:

'Wij rijden soms een uur of tien
Op bandjes zacht als zij
Van alle militaire liën
Zijn wij er het snelst bij
Ons rijwiel draait langs veld en pad
Het is onze beste vrind
De nacht heeft zelfs op ons geen vat
geen regen en geen wind'



Op 21 juli 1938 fietst het Regiment Wielrijders over de Citadel-
laan. Terug van een legerdag in Amsterdam. Fietsten de soldaten
op één dag heen en terug? Ze ogen nog kwiek. (Foto: Stadsarchief,
collectie Het Zuiden)

Muziekkorps wielrijders

Het jonge regiment was populair onder de bevolking, niet in de laatste plaats door het optreden van het befaamde bijbehorende muziekkorps. Geïnspireerd door de adjudant-instrumentenmaker J. Faber van het regiment besloot korporaal Borstlap in 1924 een muziekkorps op de fiets op te richten. Philip Borstlap was zelf heel vaardig op de trompet en gepokt en gemazeld als militair. Hij ging al op veertienjarige (!) leeftijd onder de wapenen. Borstlap werd de eerste kapelmeester. Aanvankelijk bestond het muziekkorps uit vier beroepstompeters en een aantal (dienstplichtige) vrijwilligers. Op de Fongers- en Simplexrijwielen, voorzien van een doortrapsysteem, werden stuurstuilen geconstrueerd waarop de musicerende militair zijn onderarm kon laten rusten. Met deze arm moest de muzikant ook nog eens sturen. Op Koninginnedag in 1925 trokken voor het eerst een vijftal trompetters van de rijwieltroepen blazend en peddelend door de stad. Het was de voorbereiding en aankondiging van de rijwielpersade van circa 600 manschappen die later op de dag zou plaatsvinden. Maar de muziek van een echt korps werd nog node gemist. Tijdens de parade van Koninginnedag 1927 was er voor het eerst sprake van een muziekkorps onder directie van de kapelmeester Philip Borstlap. In korte tijd werden de muzikale acrobaten razend populair. De leiding hamerde er maar wat graag op dat het muziekkorps van de wielrijders een unicum in de wereld was. Jan van Hove ging in 1937 op 20-jarige leeftijd als

dienstplichtige het leger in. Jan hoefde niet ver van huis. De geboren en getogen Bosschenaar werd ingedeeld bij het Regiment Wielrijders in zijn eigen stad. Het deed hem goed dat hij ook nog eens werd uitverkoren mee te doen met het muziekkorps. ‘We waren razend populair hoor, overal werden we gevraagd om concerten te komen geven, in het hele land. Maar in de grote steden moest je wel oppassen, want daar waren tramrails en daar kon je met het wiel wel eens in terecht komen en onderuit gaan. En dat was geen gezicht, natuurlijk’, stelt Jan in een interview.

De oorlog nadert

Jan wist ook dat hij en veel van zijn maten mogelijk bij een oorlog betrokken zouden raken. In 1936 nam de nationale legerleiding al maatregelen die duiden op oorlogsvoorbereiding. Een Duitse inval werd met de maand realistischer. In ’s-Hertogenbosch en Vught werden nu naast het regiment wielrijders nieuwe gemotoriseerde eenheden gelegd. In de oude kazernes in de Bossche binnenstad was daarvoor geen ruimte. In 1936 nam het Eerste Eskadron Pantserwagens de nieuw gebouwde Frederik Hendrikkazerne op de Vughtse Heide in gebruik. Later verrees een nieuw kazerne-complex op het Isabella-terrein. Het gemeentebestuur van ’s-Hertogenbosch liet zich niet onbetuigd. In 1938 verleende de gemeenteraad als vanzelfsprekend steun aan de aanleg van schuilloopgraven. Zo sneed het mes aan twee kanten! Werklozen konden aan de slag en de Bossche raad gaf aan dat ze waakzaam was vanwege de dreigende internationale toestand. Want ook die hield de Bosschenaar steeds meer bezig. De Bossche overheid richtte in het najaar een Gemeentelijke Luchtbeschermingsdienst op. Op 21 november werd een ‘grote oefening in lichtdooving’ gehouden. Alle buitenverlichting moest uit. Auto’s en fietsen mochten alleen maar rijden

Juist gehandeld!

Het was in de nazomer van 1925. De op 10 september 1925 opgekomen dienstplichtigen gingen op oefening in Zuid-Limburg. Vanuit ’s-Hertogenbosch vertrok de groep wielrijders voor de lange tocht door Brabant en Limburg. Ze werden ingekwartierd bij burgers. Zo ging dat toen nog; de vrouwen van de mijnwerkers konden wel een paar centjes extra gebruiken. Na bij de hospita een boterham en een kop koffie te hebben genuttigd, verzamelden zich de soldaten op het dorpsplein tussen de kerk en de kroeg. Ze kregen van de kapitein de opdracht om naar een naburig dorp te rijden en vooral goed op te letten, aangezien de ‘vijand’ zich daar ergens verschool. Vrolijk fietste de eerste groep langs de Limburgse holle wegen. Plotseling sprong er een officier, een grootmajoor, vanachter een heg omhoog. ‘Halt!’ klonk het en met opgestoken hand probeerde hij het groepje tot stilstand te dwingen. Eén van de soldaten sprong van zijn fiets, greep zijn met losse flodders geladen karabijn, legde aan en schoot. De losse flodder, bestaande uit hout, drong in de hand van de majoor en het leek net een stekelvarken. De splinters stonden rechtop in de hand en bloed stroomde rijkelijk. Toch kreeg de soldaat geen straf omdat hij, gegeven de omstandigheden, juist handelde.

met afgeschermd licht, dat van bovenaf niet zichtbaar mocht zijn. De bevolking werd opgeroepen om de ramen zodanig te verduisteren dat geen enkele uitstraling van licht plaatsvond. In 1939 werden uit het bestaande Regiment Wielrijders, het 1e en 2e Regiment Wielrijders opgericht, resp. te ’s-Hertogenbosch en Apeldoorn. En beide – samen ruim 5000 man – werden voorbereid op een mogelijke oorlog.

De Tweede Wereldoorlog

Een compleet legeronderdeel met de fiets als een wezenlijk onderdeel van de uitrusting, het was uniek in de wereld. Daarmee is niet gezegd dat de fiets volledig onbekend was bij andere legers. Zo vond de Duitse invasie in Polen en Noorwegen voor een deel ook met de fiets plaats. Het vervoermiddel werd vrij massaal ingezet. Het Japanse leger veroverde grote delen van Zuid-oost Azië met fietsende soldaten. Duitse Fallschirmjäger namen in hun vliegtuig de fiets mee. Datzelfde deden later Engelse en Amerikaanse paratroepen. Bij de invasie van Normandië droegen Britse commando’s opvouwbaar fietsen op hun rug. Verzetsgroepen zoals de Franse Maquis en Partizanen maakten ook graag gebruik van fietsen bij hun aanvallen op Duitse installaties. Toch zou uitgerekend het Nederlandse regiment Wielrijders ervaren dat de fiets in oorlogstijd ook zijn beperkingen had. Als onderdeel van de Lichte Divisie werden de wielrijders van het 1e regiment op de eerste oorlogsdag vanuit Noord-Brabant naar de vesting Holland gedirigeerd. In Rotterdam, zo was hen te verstaan gegeven, waren Duitsers ge-

land, aan parachutes en met watervliegtuigen. Commandant van het regiment was kolonel H.C. van der Bijl en bataljons commandanten waren majoor J. de Bie en majoor N.C. Kloppenburg. Bij de brug over de Noord bij Alblasserdam vielen de wielrijders in een door de Duitsers opgezette fuik. In de zware strijd die hierna volgde verloren zij 59 man en werden 78 man zwaar gewond. Er werd slag geleverd, maar de Duitsers waren beter bewapend. Achteraf bleek dat vooral de militaire leiding de nodige beoordelingsfouten had gemaakt. Aanvankelijk bestond zelfs de kans om de Duitsers, toen nog klein in getal, aan de overkant van de Noord uit te schakelen. Dan zouden de wielrijders geschiedenis hebben geschreven.

Markante persoonlijkheden

Het regiment kende talrijke markante en kleurrijke persoonlijkheden. Zo werd Hein Bergé, Bosschenaar van de 20e eeuw, tijdens de mobilisatie in 1939 ingedeeld bij de Wielrijders. Hij was erbij toen zijn regiment op 10 mei 1940 ten strijde trok tegen de Duitsers. ‘Ach wat waren we eigenlijk kwetsbaar. Honderd meter boven ons trokken almaar vliegtuigen over. De Duitsers waren bezig om met hun luchtmacht nog meer mensen en materiaal aan te voeren naar Rotterdam. En wij maar fietsen!’, herinnert Bergé zich. Een andere, min of meer, bekende Bosschenaar en wielrijder is J.H. Goedmakers. Hij droeg het militair uniform bijna veertig jaar. Enige duizenden jongemannen kregen van deze volbloed instructeur

Het muziekkorps van het Regiment bij de legerplaats. Een foto uit
1939. (Foto: Stadsarchief, collectie Het Zuiden)





Afschuwelijke gasaanvallen overvielen soldaten in de loopgraven van de Eerste Wereldoorlog. Nederlandse militairen oefenden ook met gasmaskers op. In november 1929 werden soldaten van het Regiment Wielrijders op de Vughtse heide geconfronteerd met een gefinancierde gas-aanval. (Foto: Stadsarchief, collectie Het Zuiden; ook gepubliceerd in 'De Brabantsche Illustratie' van 4 december 1929)

hun militaire opleiding en ontvingen vanaf 1918 uit zijn handen hun eerste militaire pakje. Dat gebeurde op een wijze zoals alleen de echte instructeurs uit die jaren dat konden doen.

Stelregel van Goedmakers was steeds 'iets wat gedaan moet worden is waard om goed gedaan te worden'. Daar hield hij zich altijd aan ook al was het werk wat hem niet altijd beviel.

J.H. Goedmakers was tijdens de oorlog sergeant majoor instructeur en kreeg vanwege zijn moedig optreden tijdens de straatgevechten te Dordrecht het bronzen kruis opgespeld. Hij had tijdens de gevechten een belangrijk bericht van zijn regimentscommandant aan de bataljonscommandant, die zich op het station van Dordrecht bevond, vrijwillig onder zwaar vijandelijk vuur overgebracht nadat een motorrijder die het bericht vervoerde was gesneuveld. Vervolgens deed hij verder actief en veelal vrijwillig aan de strijd te Dordrecht mee onder bediening van een mitrailleur.

Alleen voor boodschappen

De gebeurtenissen tijdens die eerste oorlogsdagen maakten wel duidelijk dat het Regiment Wielrijders eigenlijk niet bestand was tegen de nieuwe militaire strijdmethodes. Van Blitzkrieg of parachutisten hadden de wielrijders nog nooit gehoord. Ze waren nog getraind en opgeleid volgens het scenario van 1914-1918. Daarin ging het nog over loopgraven, gifgas, eerste en tweede linie.

De uitbarsting van oorlogsgeweld volgens heel nieuwe dimensies met bommenwerpers, tanks, Blitzkrieg, parachutisten, zware bommen en geperfectioneerde wapens maakte de wielrijders eigenlijk overbodig.

In 1946 werd het korps ontbonden. Het had de tand des tijds niet kunnen doorstaan. De ex-adjutant Van Hove hierover: 'Eigenlijk hadden we dit aan de geallieerden te danken. Die hadden de oorlog gewonnen met een overmaat aan motorisch geweld en toen was de fiets ineens gedateerd, hè. Daar mocht je sindsdien alleen nog maar boodschappen mee doen op het kazerneterrein. Jammer.'

* Huub van Gaal is amateur-historicus

Bronnen

- L.J.P. Knoop, *De Militaire Wielrijders. Het ontstaan en verdwijnen van twee roemruchte Regimenten*. Gedenkboek (Heeswijk 1995)
- H. Ringoir, *Afstammelingen en Voortzettingen der Cavalerie en Wielrijders* (The Hague 1978)
- Genealogisch onderzoek naar de bewoners van De Muntel over de periode 1921-1940 waarbij ook de beroepen van de hoofdbewoners zijn geïnventariseerd; uitgevoerd door een 25-tal vrijwilligers in het Stadsarchief van 's-Hertogenbosch van 2001 tot 2005
- *Ons Belang in de volkshuisvesting. 75 jaar bouwen vanuit een militaire traditie* (Woningstichting Ons Belang Amersfoort, 1994)
- C.J. Gudde, *Vier eeuwen geschiedenis van het garnizoen 's-Hertogenbosch* ('s-Hertogenbosch 1958)
- Vughtse Historische Reeks deel II (1994) en deel VII (2001)
- R.H.E. Gooren en J.P.C.M. van Hoof, *Van trompetters en tamboers: vier eeuwen militaire muziek in Nederland* (Den Haag 1994)
- Dagblad *Het Huisgezin* van 2-9-1925, 12-5-1927 en 11-5-1932 (m.b.t. de viering van Koninginnedag en viering van het 1e en 2e lustrum van de wielrijders)
- Aad Wagenaar, *De fietsende voelhorens van het leger* ('s-Gravenhage 1988), uitgave sectie militaire geschiedenis Koninklijke Landmacht
- A.P. van Dijk, *Een eeuw genie-muziek* (Vught, Stichting FKJ der Genie, 1988)
- *Geschiedenis militaire wielrijders in Nederland en overige landen* (website: <http://www.bikepatrol.nl/Armybikes.php>)
- *Collectie Kranten Koninklijke Bibliotheek 1925-1939* (website: <http://kranten.kb.nl/index2.html>)
- Wielrijdersmuseum, Otterloseweg 5, 6732 BR Harskamp