

‘Het rijwiel in het leger, zegepraal voor de wielersport’

De Tour de France leverde weer mooie beelden op van klassieke beklimmingen als de Col de Tourmalet en de Mont Ventoux. Waar de fiets nu gemeengoed is geworden in het dagelijks leven of juist symbool staat voor pure fysieke inspanning zoals in de Tour, had het rijwiel ooit ook een toepassing als militaire innovatie. De *Militaire Spectator* bood uitgebreid ruimte voor een grondige analyse van het militaire nut van dit vervoersmiddel. Eind 19e eeuw ‘heeft men bij de meeste legers proeven genomen met het rijwiel, om na te gaan in hoeverre zijn vele goede eigenschappen geschiktheid zouden hebben, om dit voertuig ten dienste te stellen van het leger’. Eerste luitenant J.C. Sommer concludeerde: ‘De vraag, of het rijwiel voor militaire doeleinden geschikt is, kunnen wij volmondig bevestigend beantwoorden en wij zullen dus nagaan, welke zaken van invloed zijn om die geschiktheid te bevorderen.’¹

Sommer loopt een aantal voorwaarden langs, zoals de ‘deugdelijkheid’ van het rijwiel, de juiste ‘kleding, uitrusting en bewapening’ en de ‘gesteldheid van het weder en de toestand der

wegen’. In die laatste categorie verwijst de luitenant de heersende opinie, ‘dat de wielrijder uitsluitend de groote en goede wegen kan volgen’, naar de prullenbak. Immers, ‘men kan met een rijwiel van uitstekende constructie alle wegen berijden’. Oefening is de sleutel, ‘oefening, die zelfs goede toeristen zich nooit eigen hebben gemaakt, omdat zij bij hunne tochten steeds de voorkeur aan de mooiste wegen geven en die tochten uitsluitend maken in het goede seizoen.’ De militaire wielrijder moet met gedegen oefening op alle scenario’s zijn voorbereid, weer of geen weer, aldus Sommer.

Zoals bij elk wapensysteem hangt de kracht en het succes af van de mens: ‘Men moet aan een militair wielrijder, wat geoefendheid betreft, zeer hoge eischen stellen’, zoals ‘goede longen’ en een ‘gezond hart’. Sommer geeft adviezen voor de training, waarbij de wielrijders in zes weken zo’n 1000-1200 kilometer afleggen voordat ze geschikt zijn ‘om op den duur groote afstanden zonder buitengewone vermoeienis af te leggen’. Ook daarna elke dag blijven oefenen is het devies: ‘evenals de cavalerist (...), zoo moet ook de wielrijder elken dag zijn wiel bestijgen’. Sommer vergelijkt ook de snelheid van wielrijders en ruiters en daarbij ‘springt de geschiktheid van het rijwiel duidelijk in het oog’. Als voorbeeld verwijst hij naar de oosterburen, namelijk de ‘uitkomsten van den afstandsrit Weenen-Berlijn. Afstand 615 KM’. De ‘beste ruiters’ deden mee, en van hen was graaf Starhemberg de snelste in 71 uur en 40 minuten, terwijl vele ruiters het eindpunt niet haalden op hun oververmoeide paarden. Later reden 38 wielrijders dezelfde rit, ‘die een zegepraal is geworden voor de wielersport’. Zij haalden allemaal de eindstreep, de eerste in slechts 31 uur en de laatste in 51. Het zijn niet de snelheden van de profwielrenners van tegenwoordig, maar een indrukwekkende prestatie van deze bereden infanterie is het wel ■.



FOTO BEELDBANK NIMH

Grenadiers en Jagers met de fiets aan de hand op het voorplein van de Oranjekazerne in Den Haag

1 J.C. Sommer, ‘Het rijwiel in het leger’, *Militaire Spectator* 65 (1896) (7).