

# De Schoolcompagnie Spoorwegtroepen van het Ie Bataljon van het Regiment Genietroepen

door J. J. LINDEBOOM.

Wanneer wij naar aanleiding van het veertigjarig bestaan van de Schoolcompagnie Spoorwegtroepen op 1 Juli j.l. de rol der spoorwegen in de krijgsgeschiedenis nagaan, dan blijkt, dat het eerst in den Amerikaanschen vrijheidsoorlog (1865) en wat Europa betreft, in den Pruisisch-Oostenrijkschen oorlog (1866) het nut van het vervoer per spoor voor de krijgsvoering aan den dag trad.<sup>1)</sup> In dien tijd worden dan ook de eerste schreden op den weg naar een militair spoorwegwezen in Nederland gezet; natuurlijk den eersten tijd op bescheiden schaal.

## Voorgeschiedenis.

De theoretische behandeling van het spoorwegwezen wordt in 1867 opgenomen in het programma van de Bataljonsschool van het Bataljon Mineurs en Sappeurs en reeds een jaar later wordt de spoorwegarbeid tot de gewone oefeningen van het bataljon gerekend, totdat een bataljonsorder van 28 September 1878 de 3e Compagnie aanwijst ter bijzondere oefening in spoorwegwerkzaamheden. Specialisatie op het gebied van den spoorwegarbeid derhalve.

Reeds in dit tijdvak trad het in spoorwegarbeid geoefende personeel naar buiten op in enkele detachementen, die practisch werkzaam waren bij o.m. de volgende werken: 1868, uitbreiding stationemplacement Utrecht; 1878—1879, spoorlijn Arnhem—Nijmegen en emplacement Nijmegen; 1879, werkzaamheden spoorlijn Utrecht—Harderwijk; 1879, verbinding rijksterrein Oldebroek met station Elburg—Epe; 1880—'81, spoorlijnen Den Bosch—Tilburg en Den Bosch—Nijmegen. Dit werk was uiterst nuttig: de oefeningen in het garnizoen hadden wegens de geringe beschikbare hoeveelheid materialen nog niet veel beteekenis.

De reorganisatie van 1881, waarbij het Bataljon Mineurs en Sappeurs in het Korps Genietroepen overging, bracht echter nog geen onafhankelijk bestaan voor de spoorwegtroepen; een, naar blijken zou weinig doeltreffende combinatie van Spoorweg- en Verbindingstroepen (Spoorweg- en Telegraafcompagnie) kwam tot stand.

## Organisatie.

### A. De Spoorweg- en Telegraafcompagnie (1881—1896).

Deze overgang voltrok zich op 1 April 1881. De bovengenoemde 3e compagnie van het bataljon, reeds meer in het bijzonder in spoorwegarbeid geoefend, werd uitgebreid en kreeg den naam Spoorweg- en Telegraafcompagnie; de kapitein P. C. W. Mossel bleef aan het bewind. De werkzaamheden der twee groepen van specialisten hadden wel zeer weinig met elkaar gemeen.

Om de juiste mannen op de juiste plaats te krijgen verscheen 20 Juni 1881 de volgende korpsorder:

„Jaarlijks op 1 Juni geven Compagniescommandanten eene opgave van de miliciens der jongste lichte, die vroeger bij eene spoorwegmaatschappij in dienst waren.”

In 1896 kwam de logische splitsing van de Spoorweg- en Telegraafcompagnie tot stand ingevolge K.B. van 17 Juni.

### B. De Spoorwegcompagnie (1896—1903).

#### De Technische Spoorwegcompagnie (1903—1917).

Op Woensdag 1 Juli 1896 ging deze nieuwe toestand in; het

<sup>1)</sup> Men zie Prof. Dr. Ing. Dr. Ing. e.h. Blum: Der Sezessionskrieg. Der amerikanische Bürgerkrieg als erster „Eisenbahnkrieg“ in: „Verkehrstechnische Woche“, 30. Jahrgang. 1936, Heft 24, 25, 26, 27.

korps bevond zich als gewoonlijk in de legerplaats bij Zeist en het gebruikelijke kampfeest werd op dezen historischen dag gevierd. De kapitein A. J. L. M. van Schevichaven werd met het bevel over de Spoorwegcompagnie belast. De Telegraafcompagnie ging een aparte plaats in het korps innemen. Tot 1903 duurde deze toestand.

In dat jaar werd onder den invloed der algemeene spoorwegstaking het Korps Genietroepen grondig gereorganiseerd. Het werd een Regiment Genietroepen, bestaande uit een Staf, een Bataljon Pioniers, een Bataljon Technische troepen en een School- en Depotcompagnie. Het Bataljon Technische troepen bevatte o.m. de Spoorwegafdeeling, bestaande uit twee compagnieën, waarvan één de Spoorwegcompagnie was, thans omgedoopt tot „Technische Spoorweg Compagnie”.

In het bestek van dit artikel moeten wij eenige kleinere wijzigingen van 1904, 1909 en 1910 onbesproken laten.

In 1914 werd de Technische Spoorweg Compagnie ontbonden; op papier bleef zij tot 1917 bestaan.

### C. De Spoorwegafdeeling van het Algemeen Hoofdkwartier (1914—1919).

Op 1 Augustus 1914 nl. ging zij onder commando van kapitein J. F. Schmöle over in de spoorwegafdeeling van het Algemeen Hoofdkwartier. De volgende organisatie kwam tot stand:

Spoorwegafdeeling van het Algemeen Hoofdkwartier.

- 1e. De Technische Spoorweg Compagnie, (Kapitein: 1, 1e en 2e luitenants: 2, sergeanten-majoor: 2, sergeanten: 7, fouriers: 1, korporaals: 11, tamboers: 2, geniesoldaten: 102, hospitaalsoldaat: 1.)
- 2e. Het detachement trein onder commando van een wachtmeester. (19 onderofficieren, korporaals en manschappen, 36 paarden, 7 gereedschapswagens, 1 keukenwagen, 1 proviandwagen.)

### D. De Spoorwegcompagnie (1917—1922).

#### Het Peloton Spoorwegtroepen (1922—1930).

De demobilisatie der spoorwegtroepen had 3 Januari 1919 plaats. De spoorwegafdeeling maakte plaats voor de Spoorwegcompagnie onder het bevel van den kapitein P. J. Stuitje.

In 1922 kreeg de Spoorwegcompagnie den grooten klap, welke zij nog niet te boven is gekomen: ingevolge K.B. van 6 Mei werd ze tot een peloton teruggebracht. De Eerste-Luitenant M. D. A. Glerum nam het commando van het nieuwe peloton op zich. Kleinere wijzigingen van November 1922 en Maart 1927 kunnen wij slechts vermelden.

### E. De Schoolcompagnie Spoorwegtroepen (van 1930 af).

Op 1 December 1930 verkregen de spoorwegtroepen hun tegenwoordigen naam en organisatie: Schoolcompagnie Spoorwegtroepen. Hierbij werd bepaald, dat de Compagniescommandant den rang van Eerste Luitenant moest bezitten; de samenstelling onderging in wezen geen verandering. In 1933 verscheen een nieuwe uitgave van het boekwerk Oorlogsorganisatiën, waarbij de spoorwegtroepen bij mobilisatie zouden vormen het Bataljon Spoorwegtroepen en de Depotcompagnie Spoorwegtroepen. De achterstand in de bezetting der oorlogseenheden, die de eerste jaren na 1930 bestond, is thans aanmerkelijk verkleind; nu de Nederlandsche Spoorwegen echter den laatsten

tijd zeer weinig personeel in dienst nemen, zal hij zeer waarschijnlijk na eenigen tijd weer toenemen.

In ieder geval ziet het er naar uit, dat, mocht de vredesomstandigheden van de Compagnie nog eens worden veranderd, veeleer uitbreiding dan inkrimping kan worden verwacht.

### Oefeningen, detachementen, kazerneering, kampeering, materieel.

Wij zagen reeds, dat bij de oprichting van de Spoorweg- en Telegraafcompagnie (1881) de hoeveelheid spoorwegmateriaal nog van weinig beteekenis was. Maar ook uitgebreide oefenterreinen waren nog niet beschikbaar gesteld en zoo werd dan, zooals we zagen, de praktische ervaring in den spoorwegarbeid veeleer bij de detachementen dan uit de oefeningen verkregen. Bestekken der spoorwegmaatschappijen bevatten in die jaren dan ook vaak een bepaling, volgens welke de aannemer moest toelaten, dat... onder leiding der ingenieurs geschiedde door een detachement „Mineurs”.

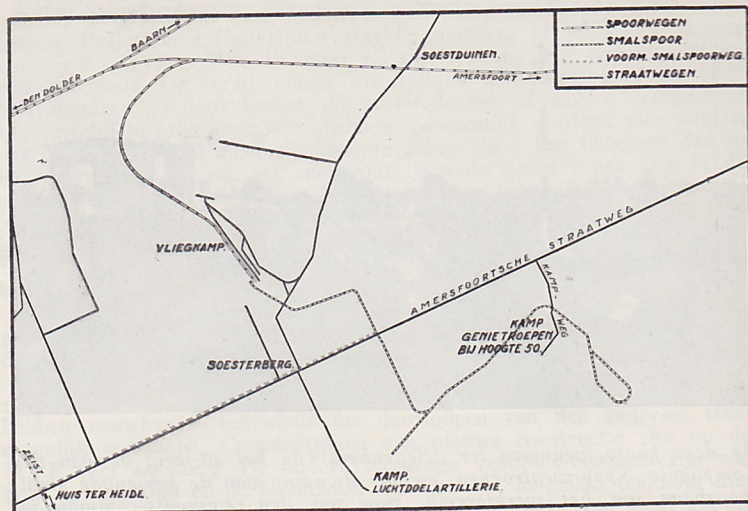
Verbetering op dit punt bracht het jaar 1887, toen het oefenterrein „De Vuursche” in gebruik werd genomen en voor vervoer daarheen en ter destructie aldaar twee ijzeren spoorbruggen te Venlo werden aangekocht; deze demonstratie had op 1 December 1887 plaats. De aarden baan van het voor dit doel naar het oefenterrein aangelegde zijspoor bleef nadien behouden en vormde een goed oefenobject voor den spoorwegbouw, vanaf 1887 regelmatig op de Vuursche beoefend. Een vast detachement bleef steeds bij het oefenterrein aanwezig en werd ondergebracht in enkele blindeeringen. Verder waren ook enkele werkplaatsen aanwezig, b.v. smederij, ververij, machineloods, timmerwinkel, vuurwerkerij. De eerste bij de spoorwegcompagnie in gebruik zijnde smalspoorlocomotief was de „Schoorl”, die tot 1913 heeft dienst gedaan.

In den zomer van 1901 marcheerde de Spoorwegcompagnie — met uitzondering dus van de vast gedetacheerden — niet meer dagelijks van het garnizoen te Utrecht naar „De Vuursche” v.v., maar betrok het toen uitgebreide kamp ter plaatse, totdat in het voorjaar van 1908 het kamp „De Vuursche” werd opgeheven (de omgeving bleek hinder te ondervinden van de groote springladingen) en de inventaris naar de legerplaats nabij Zeist (Hoogte 50) werd overgebracht.

Nog een ander oefenterrein is in gebruik geweest; het was een stuk verlaten spoorbaan, vrijgekomen tengevolge van den aanleg van het Merwedekanaal en het bouwen van een spoorbrug hierover in de lijn Utrecht—Woerden en afkomstig van de Ned. Rhijnspoor Mij., welk stuk in 1896 door het Departement van Oorlog van het Departement van Waterstaat werd overgenomen. Een overvloedig gebruik is er echter nooit van gemaakt en in 1914 werd het als oefenterrein opgeheven. — Nog moet een derde oefenplaats worden vermeld: het is het terrein Lunet II, in 1913 ter beschikking gekomen, tijdens de mobilisatie langzamerhand in gebruik genomen en ook thans nog de plaats, waar de dienstplichtigen de eerste praktische oefeningen verrichten.

Overigens is na verlating van „De Vuursche” het terrein bij de legerplaats nabij Zeist het belangrijkste oefenterrein geworden en tot op heden gebleven; het ligt enkele km Oostwaarts van „de Kamp van Zeist” nabij de Hoogte 50. Reeds in 1906/07 werd dit terrein door een smalspoorbaan verbonden met het station Huis ter Heide der Ned. Centraal Spoor, met een aftakking naar het thans voormalige kamp. Behalve in dienst werd deze smalspoorverbinding ook gebruikt om des Zondagavonds verlofgangers van station Huis ter Heide naar het kamp te rijden tegen f 0,10 per rit. De exploitatie geschiedde met een trein, bestaande uit een afgesloten officierswagentje <sup>1)</sup>, korte open onderofficiers- en lange open manschappenwagens, getrokken door de reeds genoemde „Schoorl”. Omstreeks het

<sup>1)</sup> Het heet, dat niet alle officieren hiervan gebruik maakten: de deurtjes waren ietwat smal!



jaar 1910 kwam er een tweede stoomlocomotief bij, de „Zeist”; ook werd in dat jaar door den Compagniescommandant een dienstreglement vastgesteld. <sup>2)</sup>

De „Zeist”, die na het sloopen van de „Schoorl” in 1913 de tractie alleen voortzette, werd in 1915 uit haar isolement verlost, toen de „Soesterberg” werd aangekocht; in 1932 deed een diesel-locomotief haar intrede, de „Stormvogel”. Dit type is goedkoop in gebruik en veel sneller bedrijfsklaar te maken. De „Zeist” werd in 1934 verkocht.

In 1929 werd het smalspoorlijntje van draagbaar spoormaterieel, dat het nieuwe kamp met het springterrein der Genie (ook werkerterrein genaamd) verbond, vervangen door een vaste smalspoorlijn, die in een lus om het springterrein eindigt. In 1934 werd besloten, dit terrein veiligheidshalve 200 m te verplaatsen en de lus te vergroten. Uit ons verslag van het op 1 Juli j.l. gevierde jubileum der Spoorwegcompagnie, opgenomen in het vorige nummer van dit tijdschrift, heeft men kunnen lezen, dat toen ook de nieuwe lus is ingewijd.

Na de reorganisatie van 1922 (de „grote klap”) was het met de detacheringen grootendeels afgelopen. Zooals in het geheele leger werd ook hier het aantal vrijwilligers aanmerkelijk ingekrompen. Deze omstandigheden, gevoegd bij den sterk verkorten dienstdienst der dienstplichtigen, hebben ten gevolge gehad, dat sindsdien van het uitzenden van detachementen voor het verrichten van spoorwegwerkzaamheden buiten het garnizoen ten behoeve van de Spoorwegen moest worden afgezien. De spoorwegwerkzaamheden werden dientengevolge beperkt tot:

- eerste instructieve oefeningen (meestal op Lunet II);
- voortgezette oefeningen (op oefenterrein Hoogte 50);
- onderhoud, c.q. uitbreiding van bij het Regiment Genie-troepen in beheer zijnde normaal- en smalspoorwegen te weten de spoorwegaansluiting Hembrug (tot 1926 onderhoud toen overgedragen aan de Ned. Spoorwegen) de spoorwegaansluiting Soestduinen—Vlieggamp en de verbindingsbaan station Huis ter Heide, later Vlieggamp—Hoogte 50. <sup>3)</sup>

Behalve uitzending van troependetachementen hebben ook steeds detacheringen van één of meer onderofficiëren bij de Spoorwegmaatschappijen en later bij de Ned. Spoorwegen plaats.

<sup>2)</sup> Enkele machinisten namen het met de naleving niet al te nauw verscheidene keeren werd de locomotief bij „Bloemheuvel” op eigen kracht weggestuurd en bij Hoogte 50 door een anderen machinist weer in ontvangst genomen!

<sup>3)</sup> De verbindingsbaan Huis ter Heide—Hoogte 50 behield haar tracé tot 1927. Door het ontstaan van de tramverbinding Zeist—Amersfoort en het toenemend gebruik van vrachtautomobielen in het leger verloor zij toen haar beteekenis zoowel voor personen- als voor goederenvervoer. Als gevolg van een en ander werd het tracé langs den Amersfoortschen straatweg opgebroken en in plaats daarvan de verbindingsbaan Vlieggamp—Hoogte 50 tot stand gebracht.



Op deze photo, genomen ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan der Compagnie Spoorwegtroepen en de inwijding van de verlengde smalspoorbaan om het werkerterrein, zien wij den regiments-commandant Kolonel Becking met officieren, onder-officieren, genoodigden, muziek en manschappen een feestelijken rit maken, getrokken door de diesellocomotief „Stormvogel”.

gehad, zoowel om den locomotiefdienst aan te leeren als om meer ervaring en inzicht te verkrijgen in spoorwegaanleg, seinwezen etc.

### Vrijwillige verbintenissen van personeel in dienst bij de Ned. Spoorwegen.

Nu de Exploitatie-Compagnie van het Regiment Genietroepen, opgericht 5 September 1904 naar aanleiding der algemeene spoorwegstaking 1903, in 1922 werd opgeheven als zijnde overbodig na de oprichting van den Bijz. Vrijw. Landstorm, waaronder ook het Vrijwillig Landstormkorps Spoorwegdienst gerekend moest worden, verdient in dit verband alleen nog dit laatste korps bespreking.

Opgericht bij ministerieele beschikking van 12 Juli 1920 speelt het, hoewel niet tot het Regiment Genietroepen behorende, toch een belangrijke rol, zoowel naast, als in samenwerking met de Spoorwegtroepen. Niet alleen dienstplichtigen, ook andere burgers kunnen bij dit korps een verbintenis aangaan; bij staking komen „dienstplichtige” en „burger”-vrijwilligers in militair verband op. De functiën zijn door de Directie der Ned. Spoorwegen vastgesteld en in overeenstemming daarmede de militaire rangen. Bij mobilisatie in tijd van oorlog komen de „dienst-

plichtige” vrijwilligers op volgens hun mobilisatiebestemming, thans dus bij het Bataljon Spoorwegtroepen en de Depotcompagnie Spoorwegtroepen; de „burger”-vrijwilligers hebben alsdan geenerlei verplichtingen, uit hunne verbintenissen voortvloeiende.

Een spoedig na de invoering van de nieuwe Oorlogsorganisatie (1933) aan den dag getreden gebrek aan bezetting der officiersplaatsen bij het Bataljon en de Depotcompagnie werd verholpen door aan het Vrijwillig Landstormkorps personen te verbinden, die b.v. uit hoofde hunner functiën bij de Ned. Spoorwegen in aanmerking komen voor een verbintenis als reserve-officier.

### Oorlogsvoorbereiding.

#### A. Vernielen van kunstwerken.

De eerste oefening vermeldden wij reeds (1 December 1887). Ook thans nog worden jaarlijks uitgebreide oefeningen gehouden door de Opzichters van Fortificatiën, die bij de vernieling van kunstwerken een mobilisatiebestemming hebben. Zoowel de voorbereiding als de oefeningen ondergingen een evolutie, die gelijken tred hield met die der springstoffen-techniek. De laatste organisatie-wijziging voerde op 1 Januari j.l. het Bureau Voorbereiding Vernielingen in.

#### B. Inrichten van spoorbruggen tot gebruik voor gewoon verkeer.

Dit inrichten was vóór de mobilisatie van 1914—'18 niet voorbereid. Gedurende de mobilisatie zijn evenwel verschillende opdrachten op dit gebied uitgevoerd, waarbij met behulp van eenvoudige voorzieningen een toestand moest worden geschapen, die gebruik zoowel door spoorweg- als door gewoon wegverkeer mogelijk maakte. Door den bouw der nieuwe vaste bruggen over de groote rivieren van den laatsten tijd is het belang dezer voorzieningen op sommige punten verminderd.

Dit is in groote trekken de geschiedenis der Spoorwegcompagnie; zij is klein en jong, doch vervult in het Nederlandsche Leger een belangrijke taak.

Ging de personeelsterkte na de demobilisatie achteruit, materieel is de Compagnie er de laatste jaren zeker op vooruit gegaan. Verder is er steeds volop werk, zoodat de Schoolcompagnie Spoorwegtroepen vol goede hoop haar taak kan blijven vervullen om op haar wijze een steentje bij te dragen tot de verhooging van de weerkracht van het Nederlandsche Volk!

## Reizen in Denemarken

door J. VAN MAANEN.

Hoewel in *Spoor- en Tramwegen* van tijd tot tijd van de hand van den Deenschen medewerker zeer interessante mededeelingen verschijnen over de activiteit en de organisatie van het verkeerswezen in Denemarken is een meer uitvoerige beschrijving van den toestand, waarin het openbare vervoer van dat land zich op het oogenblik bevindt, in dit blad nog niet verschenen. Daar Denemarken, ofschoon niet tot de pionierlanden behorend, toch op een uitstekend geoutilleerd spoorwegnet kan wijzen en de openbare middelen van vervoer te Copenhagen geenszins voor die in andere steden van Europa behoeven onder te doen, is het misschien wel interessant om in enkele artikelen een, uiteraard onvolledig, overzicht te geven van de Deensche spoorwegen en het verkeer in Copenhagen en omgeving, te meer daar dit mooie land met zijn prettige bevolking nog te onbekend is bij onze toeristen, die jaar op jaar voortgaan Duitschland en België te overstroomden.

Daar Denemarken geen uitgesproken industriegebieden heeft en ook de bodem zeer arm is aan mineralen (het is noodig hier op te merken, dat juist in den laatsten tijd in Zuid-Jutland proefboringen verricht worden naar petroleum) is een massaal goederenvervoer ten eenenmale onbekend en is het logisch, dat het voornamelijk het passagiersvervoer is, dat voor een bespreking in aanmerking komt. De eigenaardige geografische toestand van het land, dat uit een schiereiland en tallooze

eilanden bestaat, vormt een ernstige handicap voor een vlot doorgaand spoorwegverkeer, hetgeen nog geaccentueerd wordt door het feit, dat de eenige groote stad, Copenhagen, waarheen zich natuurlijk het grootste deel van het verkeer richt, volkomen excentrisch aan de rand van het land is gelegen.

De hoofdstad heeft een inwonertal van 800.000, terwijl de in grootte hierop onmiddellijk volgende steden, Aarhus en Aalborg, plaatsen zijn van 70.000 à 80.000 inwoners. Sinds de openstelling van de Kleine Belt Brug hebben deze plaatsen belangrijk betere verbindingen met Copenhagen gekregen, doch ook thans nog vormt de Groote Belt, voor het oversteken waarvan de modernste veren toch nog 75 minuten noodig hebben, een onderbreking, die voorloopig niet opgeheven zal kunnen worden. Verkeer van een intensiteit zooals bij ons tusschen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam is dus ten eenenmale uitgesloten. Wel is het buurtverkeer van Copenhagen goed ontwikkeld, waartoe de electricificatie, die thans uitgevoerd is, ook ongetwijfeld zal bijgedragen hebben.

Aan de hand van de hierbij afgedrukte kaart (afb. 1) laat zich het volgende opmerken.

Het Deensche spoorwegnet heeft een lengte van 5184 km hoofd- en locaalspoorwegen. De Deensche Staatsspoorwegen (De danske Statsbaner, D.S.B.) beslaan hiervan 2510 km en de particuliere spoorwegen