Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 31 (1955-1956)

Heft: 7

Artikel: Militärradfahrer und ihre Geschichte

Autor: Mathys, F.K.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-705541

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

in sich birgt, weil die Verbindung und Führung hierdurch sehr beeinträchtigt wird; dies ist für unsere kämpfende Truppe vor allem dann sehr nachteilig, wenn der Gegner nach dem Einsatz seiner Atomwaffen mit starken und überlegenen Kräften angreift, während unsere Kampfverbände durch die Wirkung dieser Waffen bereits erheblich geschwächt worden sind.

Aus allen diesen Gründen ist eine wesentliche Verstärkung unserer Abwehrmittel unbedingt notwendig und das ist nur durch gleichwertige Waffen möglich.

Diese Waffen müssen entweder vom Auslande beschafft oder selber hergestellt werden, wobei die eigene Produktion allerdings eine recht lange Zeit in Anspruch nehmen würde, obwohl eine ganze Reihe günstiger Vorbedingungen hierzu vorhanden wären. Es erscheint daher richtiger, wenn durch die baldige Beschaffung von Atomwaffen im Auslande bei der heutigen unsicheren Lage keine unnötige Zeit mehr verloren wird und wir uns damit gleichzeitig die großen Erfahrungen anderer Länder auf technischem und taktischem Gebiet zunutze machen können.

Da die Neutralität der Schweiz von allen für die Lieferung in Frage kommenden Staaten anerkannt ist und diese genau wissen, daß unser Land solche Waffen nur im Falle eines Angriffs von außen her einsetzen würde und die Zuverlässigkeit unserer Regierung außer Frage steht, sollten der Beschaffung von Atomwaffen im Auslande keine allzu großen Hindernisse im Wege stehen. Und wenn wir auch kein Mitglied der NATO sind, so ist doch anzunehmen, daß die Zuteilung von Atomwaffen aus verschiedenen Gründen im eigenen Interesse der betreffenden Staaten erfolgen würde; es wäre schon viel erreicht, wenn die direkte Hilfe dieser Länder für den Fall eines Angriffs auf unser Land *schon heute* zugesichert würde.

Was die finanzielle Seite dieser Angelegenheit betrifft, so ist hierzu zu sagen, daß durch die Anschaffung von Atomwaffen zweifellos eine ganze Reihe von Ausgaben für andere Waffen, Material und Munition usw. eingespart werden könnte, um die notwendigen Mittel auf diese Weise bereitzustellen, wobei hinzugefügt werden muß, daß die wichtigsten konventionellen Waffen trotzdem beibehalten werden müssen, weil wir auf diese keinesfalls verzichten können. Wenn die Atomwaffen im übrigen wirklich verboten werden sollten, wer garantiert dafür, daß diese insgeheim nicht doch weiterhin aufbewahrt oder sogar weiter hergestellt werden, um dann im Bedarfsfalle vor allem von demjenigen, der im Begriffe steht, den Krieg zu verlieren, eingesetzt zu werden.

Für die Verteidigung unseres Landes kommen in erster Linie Raketen als Atomträger und kleinere Atombomben, die auch von unseren Flugzeugen mitgenommen werden können, sowie Atomgeschütze in Frage. Am einfachsten ist der Einsatz dieser Waffen bei der örtlichen Verteidigung, da die Standorte der eigenen Truppe in den meisten Fällen genau bekannt sind. Schwieriger ist dies bei der hinhaltenden und beweglichen Verteidigung, wenn die Fronten in Fluß sind; hier muß der Einsatz genau geprüft und berechnet werden, um die kämpfende Truppe nicht zu gefährden. In jedem Falle muß die eigene Truppe vom Einsatz solcher Waffen vorher unterrichtet werden, um Mißverständnisse, unnötige Verluste oder Paniken zu vermeiden.

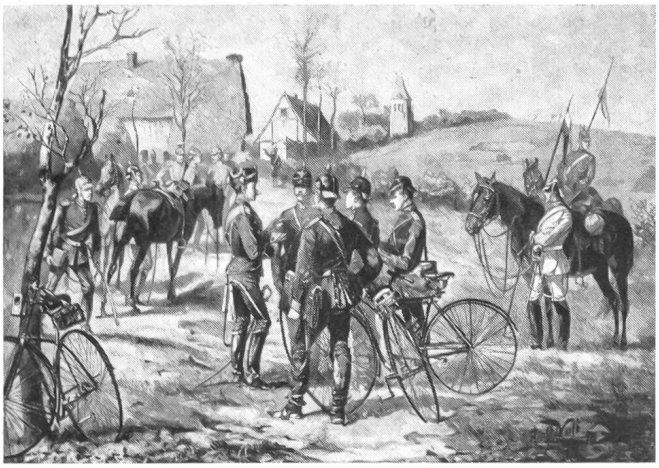
Sollten wir in einem zukünftigen Krieg keine eigenen Atomwaffen besitzen und auch nicht mit der Hilfe anderer Länder rechnen können, weil die rechtzeitigen Verhandlungen unterlassen worden sind, so wird der Gegner unserer Armee zweifellos schweren Schaden und hohe Verluste zufügen, weil er in der Lage ist, seine Atomwaffen zu jeder beliebigen Zeit und an jedem ihm gut dünkenden Ort *alleine* einzusetzen; in dieser Situation wäre es daher sehr fraglich, ob unsere konventionellen Waffen — selbst bei starken Feuerkonzentrationen unserer Artillerie, Minenwerfer usw. — zur Abwehr eines ohnehin an Kräften und Mitteln überlegenen Gegners noch genügen würden. Der Gegner könnte außerdem alle seine Truppenbewegungen, Bereitstellungen zum Angriff, Verschiebung des Schwergewichtes und Einsatz seiner beweglichen Reserven usw. fast ungehindert durchführen. Schließlich wird dem Feind der Angriff auf unsere Verteidigungsfront, der Durchbruch derselben, sowie der tiefe Vorstoß in unser Land durch die alleinige Verwendung der Atomwaffen wesentlich erleichtert, was bestimmt nicht der Fall sein würde, wenn wir die gleichen Mittel zur Verfügung hätten. Außerdem würde das Vorhandensein eigener Atomwaffen den Feind unter Umständen überhaupt davon abhalten, die Schweiz anzugreifen. Auf alle Fälle aber würde ein Angriff ihn zwingen, weit vorsichtiger zu operieren und viel mehr Kräfte und Mittel einzusetzen, als dies sonst notwendig wäre.

Wenn wir also aus allen oben erwähnten Gründen verhindern wollen, daß der Gegner unsere Städte, Industrie, Wirtschaft und abendländische Kultur zerstört und unserer Armee schweren Schaden und hohe Verluste zufügt, so benötigen wir zur Abwehr eines Angriffs auf unser Land zum mindesten taktische Atomwaffen, zu deren Einsatz wir jederzeit berechtigt sind, um unsere Freiheit und Unabhängigkeit zu wahren — vor allem dann — wenn die Existenz unseres Vaterlandes auf dem Spiele steht.

Militärradfahrer und ihre Geschichte

Von F. K. Mathys, Konservator des Schweiz. Turn- und Sportmuseums

Als im ersten Viertel des vorigen Jahrhunderts die Laufmaschinen des Freiherrn von Drais auftauchten und Gesprächsstoff wurden, da warfen sich, wie über alles Neue, die Karikaturisten über dieses Vehikel und glossierten es auf alle möglichen und unmöglichen Arten. Der englische Zeichner Cruikshank war auf diesem Gebiet besonders tüchtig und schuf Bilder, auf denen verschiedene zukünftige Verwendungen des Fahrrades angedeutet wurden, u. a. sah man da auch auf einer Velokanone einen Soldaten reiten. Niemand hätte damals geahnt, daß so etwas einmal Wirklichkeit werden sollte, aber gerade jetzt beginnt die französische Armee Versuche zu machen mit einem «Kanonen-Roller» — einem Scooter mit einem 75-mm-Panzerrohr, das rückstoßfrei



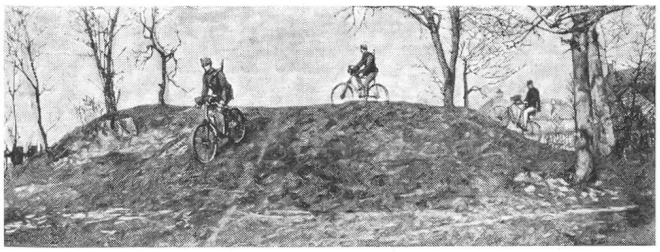
Deutsche Ordonnanzen mit Fahrrad. 1890.

Erste Radfahrerschule für Militär. Bern 1892.

Das englisch Militär-Multicycle.

Französische Militärradfahrer in Gefechtsstellung. 1896.

Französische Militärradfahrer auf dem Marsch. 1896.



Oesterr. Militärradfahrer; Fahren im coupierten Gelände. 1897.

Tragbare Fahrräder der französischen Armee. 1896.

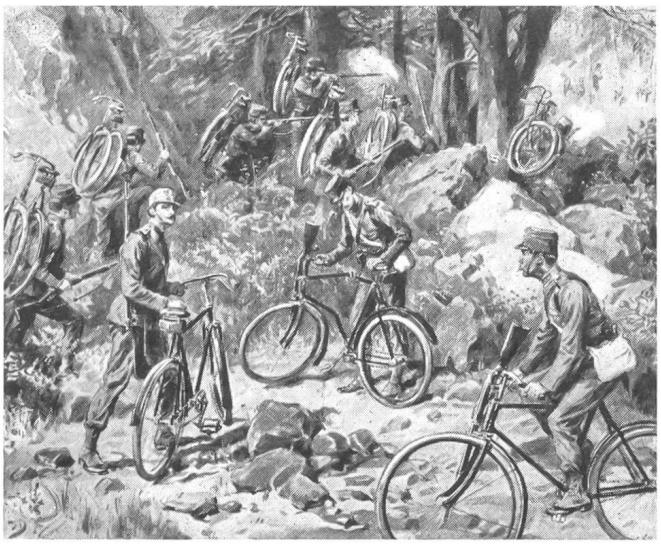
sein soll. Doch von Cruikshanks «Zukunftsvision» bis zu deren Realisation sollte mehr als ein Jahrhundert dahingehen.

Nachdem die französische Post schon kurz nach 1820 Briefträger mit den Laufmaschinen ausgerüstet hatte, um eine raschere Postbeförderung in abgelegene Gegenden zu ermöglichen, ist es bald um diese Vehikel wieder stiller geworden. Erst als Ernest Michaux 1855 die Laufmaschinen durch das Anbringen von Pedalen zu wirklichen Velos machte, überlegte man sich wieder, ob diese Maschinen nicht zur schnellen Beförderung von Depeschen und Eilbriefen nützlich sein könnten, und nachdem die Michaulinen in Zusammenarbeit mit Lallement allerlei Verbesserungen erfahren hatten und auf der Weltausstellung von 1867 in Paris einiges Aufsehen erregten, die Journale bald die merkwürdigsten Nachrichten über diese Fahrräder brachten, da begann sich auch die französische Heeresleitung mit dem Gedanken zu befassen, ob nicht Truppen mit solchen Maschinen ausgerüstet werden sollten. Doch die Mühlen der Ministerien mahlen langsam. Der Deutsch-Französische Krieg war schneller zu Ende als diese Frage abgeklärt, denn als die Feindseligkeiten einmal ausgebrochen waren, da hatte man keine Zeit, die Brauchbarkeit des Fahrrades in der Armee zu studieren. Die ersten wirklichen Versuche machte dann das junge Königreich Italien im Jahre 1875, wo zwischen einzelnen Stäben Stafetten von Velofahrern die Verbindung aufrechterhielten und mit 19 km Stundengeschwindigkeit bereits zufriedenstellend arbeiteten. In der Folge begannen nun die Generalstäbe aller europäischen Länder die Frage der Einführung von Radfahrertruppen zu studieren und als einer der ersten Staaten gab der österreichisch-ungarische Kriegsminister durch Kabinettordre vom 7. Juli 1884 bekannt, daß in der Militärschule von Wiener Neustadt unter Hauptmann Schadek eine Kompanie von Radfahrern gebildet worden sei. Diese Truppe machte kurz nach der Ausbildung eine Rundfahrt von 300 km und legte diese in fünf Tagen zurück, was als durchaus befriedigende Leistung gewürdigt wurde. Im Herbst des gleichen Jahres begann in der französischen Sportpresse eine Kampagne für die Einführung der Militärradfahrer.

Schweizer Militärradfahrer. 1894.

Die namhaften Erfolge mit Depeschen- und Befehlsbeförderung englischer Radfahrertruppen in Südafrika veranlaßte auch die deutsche Heeresleitung im Jahre 1885, das Velo dem Heere dienstbar zu machen. In den Manövern des gleichen Jahres im Bereiche des 6. Armeekorps versahen Reservisten, Einjährige und Gefreite einen Kurierdienst auf Velos, so daß man sich entschloß, auch in den kommenden Jahren wieder Fahrradordonnanzen zu verwenden. 1887 rüstete die französische Generalität auch das 9. und 17. Armeekorps mit Militärordonnanzen aus, unter anderem wurden zehn Zweiräder und sechs Dreiräder hierzu verwendet. Frankreich ist denn auf diesem Gebiet auch bald führend geworden; hier schuf man 1892 ein einheitliches Armeemodell, regelte Organisations-, Bekleidungs- und Ausrüstungsfragen und verwendete Radfahrerabteilungen zur Unterstützung der Kavallerie zu Aufklärungspatrouillen. 1895 wurden zwei Radfahrerabteilungen in den Manövern mit dem Klapprad von Hauptmann Gérard ausgerüstet.

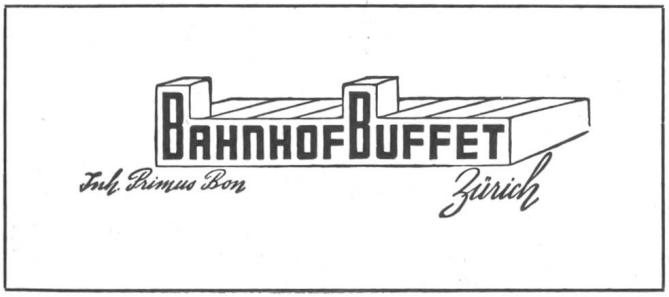
Zur selben Zeit war man in England, wo die Radfabrikation doch schon so fortgeschritten war, noch zu keiner eigentlichen Organisation gelangt, wohl hatte der ehemalige Kriegsminister Lord Landsowne ein Reglement für die Ausbildung ausgearbeitet, dagegen wurden noch keine Verbände gegründet. Eine aus 120 Freiwilligen rekrutierte Radfahrerkompanie bewährte sich dann in Südafrika ausgezeichnet, und um 1900 verfügte England etwa über 15 000 ausgebildete Radfahrer. In Rußland hat man um 1890 die ersten Militärradfahrer eingesetzt, sie dann bald darauf mit dem Gérardschen Klapprad ausgerüstet, um später (etwa um 1900) wieder ein starres Modell einzuführen. In Belgien wurden erstmals 1899 im Lager von Beverloo Radfahrerabteilungen geschaffen und dann auch im Festungsgebiet von Namur zur Reko-



Tragbare Fahrräder in der Oesterr.-ungarischen Armee. 1899.

Französiche Militärradfahrer defilieren. 1901.

Oesterr. Militärradfahrer beim Uebersetzen eines Grabens. 1897.

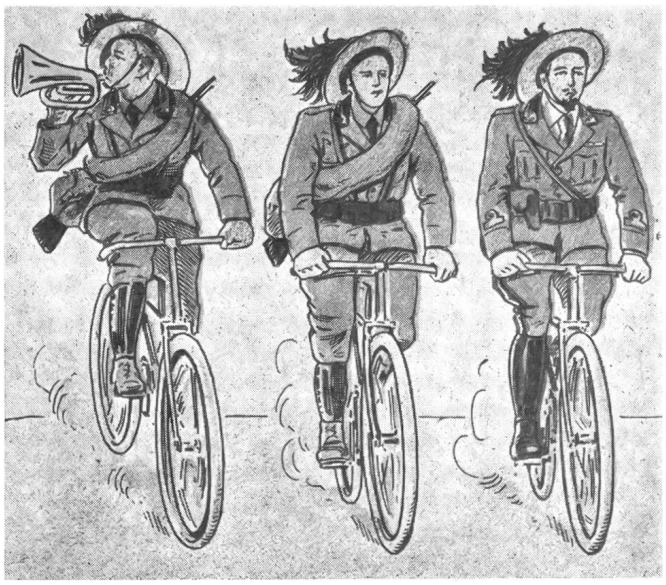


gnoszierung der Angriffsbatterien im Zwischengelände, also auch zu Querfeldeinfahrten, benützt. Auch hier hat man sich mit der Einführung eines zusammenlegbaren Rades befaßt. In den neunziger Jahren teilte man auch in der Schweiz die ersten Radfahrerordonnanzen zu, um 1891 wurde in Bern die erste Militärradfahrer-Rekrutenschule organisiert. Damals setzte sich auch in Spanien die Erkenntnis von der Notwendigkeit durch, Infanterieregimentern und Jägerbataillonen Subalternoffiziere als Radfahrer zuzuteilen. Jedes Infanterieregiment sollte 8, jedes Jägerbataillon 4 Radfahrer erhalten. Sehr fortschrittlich war damals Japan, wo man Radfahrerabteilungen erfolgreich in den Kriegen gegen China und in Korea verwendet hatte. Nachdem man in Japan 1879 die allgemeine Wehrpflicht eingeführt hatte, entstand unter dem Zuzug europäischer Instruktoren bald eine gut geschulte Armee. Besonders Major Uzawa hat sich dann für die Ausbildung von Radfahrertruppen eingesetzt, er benützte für seine Abteilungen belgische Fahrräder, die übrigens lange Zeit auch in der amerikanischen Armee gebräuchlich waren.

In Italien war man um 1900 schon einen Schritt weitergegangen als in anderen Staaten, man hatte Radfahrerabteilungen geschaffen, die als geschlossene taktische Einheiten auf Grund systematischer Aus- und Durchbildung fechtend und manövrierend auftreten konnten. Dem 4., 5. und 9. Bersaglieri-Regiment war bereits um 1900 je eine Radfahrerkompanie zugeteilt, die sich bei den Herbstmanövern um 1900 bei Pordenone und den Kavallerieübungen bei Gallarate ausgezeichnet bewährten. Die nach dem System Carraro ausgerüsteten Kompanien sind dann noch mit einem anderen zusammenlegbaren Modell von Melli-Rossi versehen worden, dessen Gewicht leichter war als das der älteren Maschine.

Ausschlaggebend für die Brauchbarkeit des Fahrrades in der französischen Armee, die lange führend auf diesem Gebiet blieb, war der Versuch, den man 1888 in Tours machte. Es war ein Wettbewerb zwischen acht Kavalleristen, Bicycle-, Bicyclette- und Tricyclefahrern, Kriegshunden und Brieftauben auf einer Strecke von 4,3 km zwischen Tours und Montbazon. Der Hund Turco startete zuerst, 30 Sekunden später folgte der zweite namens Brisefer, nach einer weiteren halben Minute setzten sich die Kavalleristen in Bewegung, dann die Radfahrer, endlich die Brieftauben. Die Tauben legten die Distanz in 5 Min., 35 Sek. zurück, Bicyclettefahrer in 7 Min., 35 Sek. (wohlverstanden noch auf Vollgummireifen), die Reiter benötigten 8 Min., die Hunde gleich viel, der Hochradfahrer 9 Min. und der Tricyclefahrer 10 Min. und 40 Sek. Nach den Brieftauben schwang also der Zweiradfahrer weit obenaus.

Was 1820 noch als Utopie des Karikaturisten Cruikshank galt, das hat sich durchgesetzt in allen Armeen der Welt, wie unsere knapp gehaltene Geschichte der Militärradfahrer — die selbstverständlich nicht auf alle Details eingehen konnte — wohl bewiesen hat.



Italienische Militärradfahrer, Bersaglieri.