

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 30 (1954-1955)
Heft: 22

Artikel: 50 Jahre schweizerisches Ordonnanz-Militärfahrrad
Autor: P.V.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-709582>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

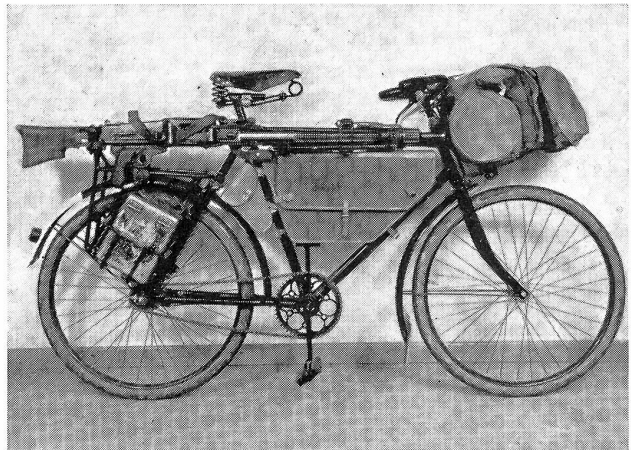
Download PDF: 06.02.2025

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

50 Jahre schweizerisches Ordonnanz-Militärfahrrad

Der «Eidgenoß», wie er gelegentlich bei radsportlichen Veranstaltungen genannt wird, ist dieses Jahr 50 Jahre alt. Bevor im Jahre 1905 an die serienmäßige Beschaffung herangetreten wurde, wählte eine Kommission des EMD den Typ eines Normalrades von $26 \times 1\frac{1}{2}$ englische Zoll, einer Rahmenhöhe von 570 Millimeter und einer Uebersetzung von 5 Metern. Aus der Wahl der verschiedenen schweizerischen, französischen, belgischen und italienischen Versuchstypen, bei welchen sich auch zusammenlegbare Modelle befanden, ging der Typ des Normalrades als Sieger hervor. Daß die Wahl damals gut getroffen wurde, beweist die Tatsache der 50jährigen Bewährung als Militärfahrrad. Die Ordonnanz-Erklärung stammt aus dem Jahre 1904. Unsere nationale Fahrradindustrie konnte in diesem Momente schon auf 10jähriges erfolgreiches Bestehen zurückblicken. Es war deshalb naheliegend, daß die ersten Serien den Firmen Cosmos, Biel, Condor in Courfaivre und der AG Saurer, Arbon, zur Ausführung übertragen wurden.

Trotz den Wandlungen im zivilen Fahrradbau (Uebersetzungswechsel, neue Lenker- und Gabelformen, Felgenbremsen usw.) hat das Ordonnanz-Militärfahrrad seine Ursprungsformen bis auf den heutigen Tag behalten. Mit Ueberlegung mußte frühzeitig einer gewissen Modernisierung Halt geboten werden, um die für den



MG 51



Lmg-Träger

Nachschub nötigen Ersatzteile nicht ins Unermeßliche zu steigern und dadurch den Nachschubstoß zu belasten. Eine Zurückhaltung mußte aus diesem Grunde Platz greifen, ohne daß man sich den aufdrängenden Notwendigkeiten widersetzte. Die einfache und übersichtliche Bauart in bezug auf Getriebe und Bremsen erwies sich auch bezüglich Unterhalt und Ueberholung als Vorteil.

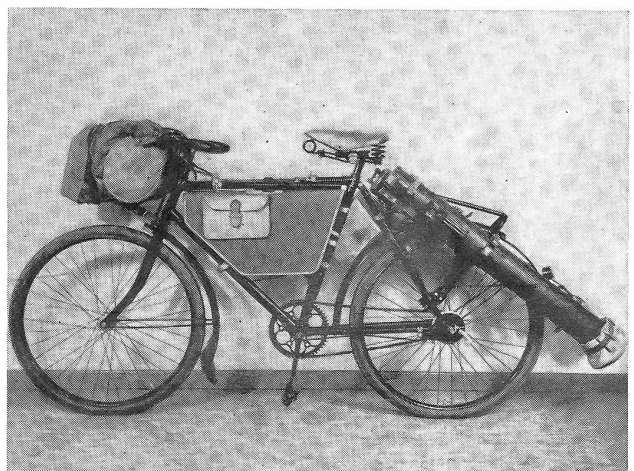
Durch zunehmende Belastung des Rades mit der persönlichen Ausrüstung des Militärradfahrers und der Armierung durch Waffen, Zubehör und Munition, bedingt durch den Einsatz der Radfahrer als Kampftruppe, vergrößerte sich die Beanspruchung von Material und Mann zusehends. Die ständige Ueberwachung der zu verwendenden Materialien ergab sich als erste Bedingung. Nur das Beste war gut genug und die Auswechselbarkeit der Einzelteile verlangte lehrengemäße Ausführung. Haltung und Fahrweise haben im Laufe der Jahre nur insofern Aenderungen erfahren, weil der Einsatz der Radfahrertruppe ganz andere Voraussetzungen schuf. Vom ursprünglichen Meldefahrer bis zum Kampfradfahrer sind es einige Radlängen. Wenn der eleganten Fahrweise etliches geopfert werden mußte, so geschah dies auf Kosten eines hundertprozentigen Kampfeinsatzes. Dieser Einsatz trat mit der Dotierung neuer Waffen, z. B. Lmg 25, vermehrt in Erscheinung und verlangte nicht unwesentliche Kräfteverschiebungen. Die Bewegungsfreiheit

des Oberkörpers mußte gewährleistet bleiben und durfte nicht durch allerlei Angehängsel eingeengt werden. Dafür erhielt der Fahrradrahmen diverse Armierungen mit Trägern für Lmg, Lafette, Wechsellauf und Munition. Das Radgewicht erhöhte sich um 20 bis 30 kg.

Die militärische Schulung stand vor neuen Aufgaben. Das Vorgehen in der Patrouille, in der Ebene und im Gebirge, über Stock und Stein, im Kampfverbände, das Auf und Ab auf den kurvenreichen Paßstraßen, auf dem Reisemarsch oder im Manöver, stellten an den Mut und die Ausdauer des Militärradfahrers große Anforderungen. Es ist der Schulung jedoch gelungen, aus den ehemaligen Meldefahrern und Depeschboten eine kombattante Truppe zusammenschweißen.

Die vermehrten Gewichte durch entsprechende Schwergewichtsverlegungen zu balancieren, das nach Außentragen in den Kurven zu vermeiden, verlangte unbedingt nach einer dritten Bremsmöglichkeit. Die bisherige Pneu-Stangenbremse am Vorderrad und die Torpedo-Rücktrittbremse vermochten die großen Gewichte nicht mehr genügend und rasch abzubremesen. Es wurde eine unabhängige Trommelbremse geschaffen und auf die Torpedofreilaufnabe montiert, so daß nun genügend Bremsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die auf Kampf eingestellte, eher gebückte Fahrweise erforderte auch unwesentliche Formänderung an der Lenkung. Die Zusammenarbeit der Instruktion mit den Konstrukteuren erwies sich als sehr nutzbringend für die Truppe. So konnte die erste Epoche trotz der vermehrten Belastung von Mann und Rad an Fahrsicherheit gewinnend abgeschlossen werden.

Als vor vier Jahren die Zuteilung des Mg 51 und des Raketen-



Raketenrohr

rohres erfolgte, gab es nur noch unwesentliche Konstruktionsänderungen. Die Möglichkeit des raschen Auf- und Abpackens dieser neuen Waffen mit Zubehör stand im Vordergrund. Mit geringstem finanziellem Aufwand konnten Tragvorrichtungen am Rad geschaffen werden, welche das Mitführen der Waffen in vorderen Stellungen gewährleisten. Daß dabei der Aesthetik einiges geopfert werden mußte und das Rad angesichts der schweren und voluminösen Armierungen eher einer fahrenden Festung gleicht,

wird durch das «Praktische» gut aufgewogen. Ohne ernstlichen Schaden zu nehmen, oder einer Neukonstruktion zu rufen, scheint nun das Ende der Belastungen gekommen zu sein.

Zur Freude der vielen Benutzer, dienstlich und außerdienstlich, hat sich das Ordonnanz-Militärfahrrad als Qualitätsrad bewährt.

Wünschen wir, daß dasselbe auch zukünftig mit viel Freude und lebendiger Kraft angetrieben und mit dem der Radfahrertruppe eigenen Korpsgeiste gut und schneidig gelenkt wird. P. V.

Alphonse-Pierre Juin



Künftige deutsche Einheiten werden voraussichtlich in der Masse dem OB Mitteleuropa der Atlantikstreitkräfte unterstehen. Zur Zeit ist dies *Alphonse Juin*, Marschall von Frankreich. Wenn er einmal die neuen deutschen Einheiten begrüßt, wird er die linke Hand ans Käppi legen; den rechten Arm haben *alte* deutsche Einheiten ihm *lahmgeschossen*, 1914 in der Champagne.

1888 in Algerien geboren, 1911 jahrgangsbester Fähnrich von St. Cyr (der *zweitbeste* hieß de Gaulle!), hochausgezeichneter Leutnant im Ersten Weltkrieg, danach wieder — als Hauptmann und Major — in Afrika, Stabschef (und Lieblingsschüler) des legendären Marschalls Lyautey, hervorragend bewährt in den Kämpfen gegen Abd el Krim, 1938 Chef des Generalstabes des Okd. in Nordafrika.

Mai 1940 steht der Generalmajor als Kommandeur der 15. mot. Div. in Nordfrankreich. In der flandrischen Ebene opfert er seine Division, um den englischen Rückzug nach Dünkirchen zu decken. In Lille gerät er verwundet in Gefangenschaft, verbringt ein Jahr auf Königstein, wird auf Wunsch von Pétain entlassen, Laval ernennt ihn zum Bevollmächtigten Vichys in Nordafrika, als solcher stellt er sich den Alliierten bei ihrer Landung zunächst entgegen, bis ihn Abgesandte des Admirals Darlan bewegen, überzugehen. Er tut es im Bewußtsein, daß Pétain ihm insgeheim den Segen dazu gibt. Während im Schatten der alliierten Operationen in Nordafrika de Gaulle und Giraud sich um die politische Führung zanken, wird Juin, der Soldat ohne politische Ambitionen, Kommandant von Tunis und kurz darauf Chef aller französischen Truppen in Nordafrika. Mit ihnen landet er 1943 in Neapel und nimmt an den entscheidenden Kämpfen in Italien teil. 1947

Generalresident in Marokko, 1948 ständiges Mitglied des Obersten Kriegsrates, 1951 Oberkommandierender aller französischen Streitkräfte, kurz darauf OB der NATO-Landstreitkräfte im Kommando Mitteleuropa, 1952 Marschall von Frankreich, 1953 OB der NATO-Land-, See- und -Luftstreitkräfte Mitteleuropas.

Bevor er Marschall wurde, nannten seine Landsleute ihn den «Schweiger»; seit er Marschall ist, redet er vielen seiner Landsleute zu viel, zu oft und zu brüsk über delikate Probleme der hohen Politik. 1952, 1953 und 1954 gab es einige Sensationen um seine Person, als er unbekümmert, drastisch, im Tonfall und mit dem Wortschatz des Troupiers, der Reihe nach die Amerikaner, die UNO, die NATO, den eigenen Staat, die vorgesetzte Regierung, die Résistance-Leute und schließlich auch Mitglieder der sakrosankten Académie Française (in die er gerade eben gewählt worden war) mit massiven Vorwürfen und verächtlichen Glossen bestürzte oder beleidigte. Als ihn der Regierungschef deswegen einmal bestellte, ließ er ihm sagen, er lasse sich nicht bestellen wie ein Trompeter. Und bei einem anderen Mal: «Ich habe keine Lust, eine Messe zum zweitenmal vor Schwerhörigen zu lesen.» Seitdem läuft den feinen Pariser Diplomaten und politischen Advokaten immer ein Schauer über den Rücken, wenn sie bei offiziellen Gelegenheiten die dröhnende Befehlsstimme des alten Afrikaners über dem Parkett anheben hören.

Jun ist einer der 40 «Unsterblichen» der Akademie, aber er wirkt alles andere als akademisch. Sein Vater war ein einfacher Gendarm, seine Mutter eine korsische Bauerntochter, und Juin liebt es, seine bescheidene Abstammung zu betonen: er will damit unterstreichen, daß er auf die Mitgift des einfachen gesunden Menschenverstandes mehr gibt als auf herkunftsbestimmte Fähigkeiten zu intellektueller Prahlerei. Untersetzt von Statur, mit grobgeschnittenem Kopf, unbekümmert und selbstsicher in Haltung und Gehabe, eisenhart und streng gegen sich und Untergebene, mit einem guten Schuß Pfliffigkeit und Bonhomie: mit alledem ist Juin ein typischer Vertreter der unerschöpflichen bäuerlichen Volkskraft der französischen Provinz. Als Generalstyp gehört er in die unverwechselbare Reihe der Rommel, Patton, Schukow, die neben den mehr akademischen Generalen eine ganz eigene Schicht verkörpern.

Jun war ein erbitterter Gegner der EVG, weil er die Preisgabe nationaler Souveränität und einer eigenständigen nationalen Armee nicht wollte und den militärischen Wert integrierter Armeen bezweifelte. In- und ausländische Gegner warfen ihm damals vor, er sei «Antieuropäer» und lebe in einer versunkenen Welt nationalstaat-

licher Kleinkrämerei, antiquierten Nationalstolzes, militärischer Gloire und entschwendener Kolonialherrlichkeiten. Aber Vorwürfe dieser Art zielten an ihm vorbei. Juin ist gewiß ein guter Franzose, er ist auch ein guter Europäer. Was ihn von den damaligen Europafanatikern unterschied, war nicht, daß er das vereinte Europa nicht *wollte*. Was ihn unterschied, war nichts anderes als die Nüchternheit, die Illusionsfreiheit und der realistische Blick: die bescheidene Mitgift des kleinen Gendarmen aus der Vendée und der korsischen Bäuerin. Juin ist ein Realist. Ein Realist ist, wer den ersten Schritt vor dem zweiten, und nicht, wer den zweiten vor dem ersten machen will. Eben hierin unterschied sich Juin von den Anhängern der EVG. Die Entwicklung hat ihm recht gegeben. Das hat den Respekt vor seinem Urteil außerordentlich vertieft.

Der Realist Juin ist für das bedrohte Europa eine große Hoffnung. Er genießt bei allen Europäern Vertrauen, und er verdient es. («Wehrkunde».)



Kürzlich sind in den USA zum ersten Male von Piloten gesteuerte Düsenjäger von Startflächen «abgeschossen» worden, die auf Lastwagen montiert sind. In ihrer Konstruktion gleichen sie den fahrbaren Abschußbasen für ferngesteuerte Raketen. Somit können Flugzeuge üblicher Bauart in Zukunft unabhängig von festen Flugplatzanlagen starten, was sich sowohl strategisch wie verkehrstechnisch auswirken wird. Die US-Air-Force weist zum Beispiel darauf hin, daß die technischen Voraussetzungen für den Start von Flugzeugen in unmittelbarer Nähe der Verteidigungslinie in künftigen Kriegen eine große Rolle spielen werden.

Unter dem Heck der Thunderjets F-84, die in Kalifornien versuchsweise vom neuen «Flugplatz auf Rädern» aufstiegen, war zusätzlich nur eine Vorrichtung zum Anhängen des Treibsatzes angebracht worden. Die besonders wendigen Speziallastwagen mit Startfläche sind mit mechanischen Hebelarmen ausgerüstet, durch die der Düsenjäger in Startrichtung angehoben wird. Während die Düsenaggregate des Flugzeugs auf vollen Touren laufen, stößt der Treibsatz die Maschine mit einer so großen Schubkraft ab, daß sie sofort von der Luft getragen wird.

Bob Turner, der Testpilot der Martin-Flugzeugwerke, welche nun den fahrbaren Miniaturflugplatz ohne Rollbahn bauen, erklärte nach seinem ersten Aufstieg von dem «kleinsten Flugplatz der Welt», die Stoßwirkung während des Abschleuderns sei wesentlich geringer als beim Katapultstart gewesen. Er konnte seine Maschine beim Abflug trotz der hohen Anfangsgeschwindigkeiten vollständig unter Kontrolle halten. Tic.