

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 38=58 (1892)

Heft: 27

Artikel: Die Verwendung des Zweirades in den europäischen Armeen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-96745>

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: 31.03.2025

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

XXXVIII. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LVIII. Jahrgang.

Nr. 27.

Basel, 2. Juli.

1892.

Erscheint wöchentlich. Preis per Semester franko durch die Schweiz Fr. 4. Bestellungen direkt an „Benno Schwabe, Verlagsbuchhandlung in Basel“. Im Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an. Verantwortlicher Redaktor: Oberst von Elgger.

Inhalt: Die Verwendung des Zweirades in den europäischen Armeen. — Die mexikanische Armee. — P. Plintzner: System der Reiter-Ausbildung. — Eidgenossenschaft: Aus dem Geschäftsbericht des eidg. Militärdepartements. (Fortsetzung.) Beförderung. Landsturmkommandant des Territorialkreises. Beförderung von Pferdeärzten. Militärpflichtersatz. Bekleidung und Ausrüstung bei Uebertritt in den Landsturm. Abzeichen für Kanoniere. Gewehrpatronen. Kulturbeschädigungen. Portofreiheit für Militärpflichtersatz und Bussgelder. Zur Truppenverpflegung. Besuch der Gotthardbefestigung durch militärische Vereine und Gesellschaften. † Oberst Borel, Eugen. — Ausland: Deutschland: Unterstützung der Familien der in Friedensübungen einberufenen Mannschaften. Zahl der Inhaber des eisernen Kreuzes. Oesterreich: Genietruppen.

Die Verwendung des Zweirades in den europäischen Armeen.

Die Verwendung des Zweirades im militärischen Interesse hat in den letzten Dezennien, fast gleichen Schritt mit der Verbesserung und Vervollkommnung dieses modernsten Transportmittels haltend, eine derartige Beachtung und Einführung in den Heeresdienst seitens der Militärverwaltungen der verschiedenen europäischen Heere erfahren, dass ein Blick auf den heutigen Stand und die Entwicklung des Radfahrerdienstes in den verschiedenen Armeen des Interesses nicht entbehren dürfte. Die Momente, welche die Armeeverwaltungen auf die Benutzung des Zweirades für militärische Zwecke hinwiesen, bestanden einerseits in der durch dieselbe gebotenen Möglichkeit, die im Felde durch ihre vielseitigen Aufgaben sehr in Anspruch genommene Kavallerie von dem schwierigen Meldereiterdienst zu entlasten, wie andererseits von der Schnelligkeit des Radfahrers, welche, was in weitem Kreisen noch wenig bekannt sein dürfte, bei günstigen Terrainverhältnissen diejenige der Kavallerie weit hinter sich zurücklässt, für militärische Zwecke Nutzen zu ziehen. Der erste Anlass zur Verwendung des Zweirades im militärischen Interesse auf dem Kontinent erfolgte französischerseits im Kriege von 1870/71, während dessen bei der Belagerung von Belfort zum ersten Male das Zweirad und zwar die hohe Maschine zu rascher Ueberbringung von Befehlen, da es der Besatzung der Festung an Kavallerie mangelte, von deren Vertheidigern benutzt wurde. Dem mit diesem Vorgange gegebenen Beispiele Frankreichs folgten zuerst England, dann Schweden und Nor-

wegen, später Oesterreich, Deutschland, Belgien, die Schweiz, Italien, Spanien und Bulgarien.

Das Resultat der Verwendung des Zweirades bei den genannten Armeen bestand hinsichtlich des zu benutzenden Konstruktionsmodells des Zweirades darin, dass nur das niedere Zweirad, auch Safety genannt, als das für militärische Zwecke verwendbare Bicycle erkannt und demgemäss angenommen wurde.

Je nach der Art der Verwendung des Zweirades, welches in den verschiedenen Armeen bis jetzt eingeführt ist, lassen sich dieselben in zwei Hauptgruppen eintheilen, und zwar in solche, welche das Zweirad vor der Hand nur im Frieden und zwar zur schnelleren Ueberbringung von Befehlen innerhalb grosser Garnisonen, wie besonders grosser Lagerfestungen mit detachirten Forts, zwischen den Kasernements der letzteren und dem Stadtkern oder zwischen zwei benachbarten Garnisonen verwenden, eine Verwendung, wie sie beispielsweise in Köln, Metz und Strassburg innerhalb der Festungswerke stattfindet, und in solche Armeen, welche ihre Radfahrer nicht nur für diesen genannten Zweck benutzen, sondern auch für die Verwendung im Kriege ausbilden und demgemäss zu verwerthen gedenken.

Zu der ersterwähnten Kategorie gehört das deutsche Heer und die Armeen Italiens, der Schweiz, Spaniens und Bulgariens, zu den letzteren dagegen die Heere Frankreichs, Oesterreichs, Englands, Schwedens und Norwegens und Belgiens.

Der Gang der Ausbildung der Mannschaften im Zweiradfahren und die Grundsätze für die Auswahl derselben sind bei der erstgenannten Armee-gruppe im Allgemeinen ein und dieselben. Es werden möglichst körperlich gewandte, kleine und

untersetzte Leute ausgewählt, da sich dieselben durchschnittlich für das Radfahren am besten qualifiziren, während allerdings grosse und magere Figuren, wenn auch schwieriger auszubilden, so doch stärkere Maximalleistungen an Ausdauer und Fahrgeschwindigkeit erreichen. Der Unterricht der Mannschaften im Radfahren findet in allen Armeen unter der Leitung eines Offiziers und durchschnittlich 2 Stunden im Saal oder auf gut gehaltener Chaussee oder eine Stunde auf gewöhnlicher Landstrasse statt und genügt ein verhältnissmässig kurzer Zeitraum, um den Mann so weit zu bringen, dass er in ebenem Terrain 9—12 km in der Stunde zurückzulegen im Stande ist. Einige fernere Instruktionsstunden reichen hin, die Leute mit dem Bau des Fahrrades und den kleineren im Laufe der Zeit erforderlichen Reparaturen desselben vertraut zu machen. Hiermit findet die Ausbildung in der Regel ihren Abschluss und man verzichtet darauf, die einmal erlangte Fertigkeit beim Manne durch häufig wiederholte Uebungsfahrten von längerer Dauer und in wechselndem Terrain mehr zu fördern, was sehr zweckmässig wäre, so dass die Leute bald wieder in die Unsicherheit beim Beginn der Radfahrübungen zurückfallen.

In der zweiten Gruppe der genannten Armeen, welche eine Verwendung der Radfahrer im Kriege beabsichtigen, ist dagegen die Ausbildung eine gründlichere. An der Spitze steht in dieser Hinsicht das sportkundige England, die eigentliche Heimath des Zweirades, und auch in Frankreich, welches das Zweirad, wie erwähnt, zuerst im Kriege anwandte, ist die Ausbildung eine eingehendere und soll dort überdies, wie vor Kurzem berichtet wurde, das Radfahrwesen im Heeresdienst sorgfältig organisirt und durch die Schaffung einer besonderen Radfahrtruppe zu einer ständigen Einrichtung erhoben werden.

In der Auswahl der heranzubildenden Leute geht Frankreich, wie ein militärischer Autor bemerkt, von den allgemeinen, bereits erwähnten Gesichtspunkten aus; was den Ausbildungsgang selbst betrifft, so theilt sich derselbe in zwei Theile und zwar einen theoretischen und einen praktischen Kursus. Ersterer umfasst, stundenplanmässig eingetheilt, Unterricht über Geographie, Benutzung des Geländes, erste Hülfe bei Unglücksfällen, sowie Vorträge über das vielbesprochene Thema, ob das Radfahren gesundheits-schädlich ist; der praktische Kursus beschränkt sich auf eine blosser Uebung im Saalfahren, nach dessen Beendigung der Führer bis zu der jährlich einmal stattfindenden Hauptübung sich selbst überlassen bleibt. Bei letzterem wurden die Radfahrer zu Patrouillen von 3 Mann vereinigt und von einem Punkte aus mit den verschiedensten Aufträgen, wie Erkundung von Querverbindungen,

von Vorpostenstellungen etc. ausgeschickt oder als Patrouillen längs der wichtigsten Eisenbahnlinie zum Schutze derselben, oder als Relais zwischen den einzelnen Etappenstationen verwendet. Die Fahrer tragen die gewöhnliche Uniform und sind ausser ihrer vollen Bewaffnung noch mit dem Armeerevolver ausgerüstet. Von den in Frankreich erzielten Resultaten vernimmt man jedoch sehr wenig. Am umfassendsten und gründlichsten und von den günstigsten Erfolgen begleitet ist die Ausbildung der englischen Radfahrer, die lediglich eine praktische ist und unter der Leitung eines Stabsoffiziers steht.

Speziell über die grosse Radfahrübung im Jahr 1889, welche von der Idee ausging, eine grössere Anzahl von Radfahrern in einem Uebungskorps zu Manöverzwecken zu vereinigen, liegt ein ausführlicher Bericht des englischen Majors Scobie vor. Das Uebungslager wurde am 20. September 1889 bei Cheptow in Monmouthshire bezogen und dauerte 4 Tage. Das Lager war für 5 Offiziere und 60 Mann eingerichtet. Der genannte leitende Stabsoffizier ging von dem Grundsatz aus, dass es für die bei den Bataillonen einzeln vorhandenen Mannschaften nicht möglich sei, einen Begriff davon zu bekommen, was die zu grössern Verbänden vereinigten Radfahrer zu leisten im Stande sind, und dass bei Auswahl des Lagerplatzes ein möglichst schwieriges und unebenes Gelände auszuwählen sei, welches man bis dahin für die Radfahrer kaum geeignet gehalten hatte. Man überzeugte sich jedoch bald, dass der gewählte Terrainabschnitt ein höchst instruktiver sei. Für jeden Tag waren allgemeine und spezielle Annahmen den Uebungen zu Grunde gelegt, die bei Beginn jedes Uebungstages den Mannschaften bekannt gemacht wurden.

Im Laufe eines Tages wurden 50—60 Quadratmeilen aufgeklärt und die Radfahrer dabei zu Patrouillen zusammengestellt. Der Bau und die Wegsamkeit der Strassen, deren Hindernisse etc. wurden ermittelt, sowie ob neue Strassen angelegt waren. Die Uebungen währten täglich ca. 8 Stunden. Es wurde ferner im Laufe der Uebungen festgestellt, dass es für Radfahrer wohl möglich sei, im Nothfalle die Strassen zu verlassen und querfeldein zu fahren. Jeder einzelne Mann war während der Uebungen beschäftigt und wurden die Patrouillen nur durch einzelne Leute dargestellt. Die Uebungen erwiesen sich als höchst lehrreich und anregend.

Bei einer in der schwedisch-norwegischen Armee unter Oberstlieutenant Nyquist bei Gardermoen abgehaltenen Radfahrübung wurden die Radfahrer zu folgenden Zwecken verwendet: Als Spitze zur Aufklärung des Geländes und um zur Erkundung der feindlichen Absichten und Stärke zu dienen; als Meldereiter während des Mar-

sches zwischen der Spitze der Vortruppe und dem Haupttrupp; als Meldereiter zwischen Feldwachen und Pikets, sowie dem Gros der Vorposten während des Vorpostendienstes; als Verbindungsreiter zwischen dem Bataillon und seinen detachirten Abtheilungen; als Ordonnanzen während der Uebungen auf dem Exerzierfelde, behufs Ueberbringung mündlicher Befehle an die verschiedenen Kompagnien; endlich verschiedentlich als Boten.

Auch Holland hat sich einen kleinen Trupp von Radfahrern für seine Armee geschaffen, welcher im Bedarfsfalle aus Freiwilligen der verschiedenen Radfahrervereine zusammengestellt wird und gelangte dort bereits im Jahr 1888 das Velociped zum ersten Male in der Armee zur militärischen Verwendung.

Es würde uns zu weit führen, auf die Verwendung der Radfahrer bei den übrigen Armeen, sowie auf ihre Benutzung als Ersatz der Meldereiter im Feldkriege, sowie diejenige im Festungskriege näher einzugehen, und wir beschränken uns daher nur auf den Hinweis, dass die umfangreichen Aufgaben, welche an die Kavallerie im Feldzuge herantreten, und deren Lösung die Schwadronen derselben in ihrer Stärke und Leistungsfähigkeit sehr beträchtlich in Anspruch nimmt, die Unterstützung des Kavalleriemeldedienstes durch Radfahrer sehr erwünscht erscheinen lassen, und es lässt sich voraussehen, dass mit der Zeit auch in anderen Armeen wie denjenigen der zuletzt erwähnten Gruppe die Meldereiter der Kavallerie zum grossen Theil in allen Fällen, wo dies angängig erscheint, durch für diesen Dienstzweig zweckmässig ausgebildete Radfahrer ersetzt werden und somit den Armeen ein neues wichtiges Kommunikationsmittel zugeführt werden wird, welches wir der stetig fortschreitenden Vervollkommnung der modernen Technik verdanken.

B.

Die mexikanische Armee.

(Aus der Revista Militar Mexicana.)

Das mexikanische Heer besteht aus drei Klassen: dem stehenden Heer, der Reserve des stehenden Heeres und der allgemeinen Reserve. Diese haben zusammen eine Nominal-Stärke von 130,000 Infanteristen, 26,000 Pferden und 4000 Artilleristen, daher 160,000 Mann. Das stehende Heer, welches jeden Augenblick im Felde verwendbar ist, beträgt 40,000 Mann aller Waffen und befindet sich in den 11 Militärdistrikten, in welche die Republik eingetheilt ist. Von dem stehenden Heer gehören 26,000 Mann der Infanterie, 8000 der Kavallerie und der Rest den Genietruppen, der Artillerie, dem Generalstab, den Ambulancen, den Militärschulen und den Militärfabriken an.

Die Infanterie ist mit Remingtongewehren, die Offiziere mit dem fünfschüssigen Coltrevolver bewaffnet.

Die Feldartillerie besteht aus einigen vierzig 80 mm Bange-Geschützen, nebst einer Anzahl alter Bronzekanonen für die Reserve.

Der Sparsamkeit mit dem Artilleriematerial soll möglichst schnell durch den Guss neuer Geschütze in der neuen National-Giesserei abgeholfen werden. Als Zugthiere werden mehr Maulthiere als Pferde verwendet. Erstere vertragen das Klima Mexiko's besser, doch wird dieser Vortheil durch ihre Unbezähmbarkeit im Feuer aufgehoben. Die Kanoniere sind mit einem Remington-Karabiner bewaffnet.

Der Pferdeschlag ist klein, mit Ausnahme der Offizierspferde; dieselben gehören der Race des Landes an und ertragen wie die Leute, die sie reiten, die grössten Anstrengungen und Märsche.

Bei der Infanterie soll ein neues, von einem Ingenieuroffizier erfundenes Gewehr, welches den Anforderungen besser entspricht, eingeführt und in der vorzüglichen National-Waffenfabrik erzeugt werden.

Alle Militär-Etablissements haben eine militärische Organisation. Als Arbeiter in den Fabriken werden nur Soldaten verwendet.

Nach der Verfassung ist der Präsident der Republik oberster Befehlshaber des Heeres; in der Regel überträgt er dem Divisionsgeneral, welcher die Stelle eines Kriegsministers bekleidet, diese Funktionen und ihm wird dann der Grad eines Major-Generals zuerkannt. Als Chefs der Zweige des Militär-Departements und bei den höhern Kommandos sind 5 Divisionsgenerale und 22 Brigadegenerale angestellt. In dem Bestand der Reserve werden noch 5 Divisionsgenerale und 16 Brigadegenerale aufgeführt.

Aus der Militärschule von Chapultepec gehen 30 Prozent der Offiziere des Heeres hervor. In derselben befinden sich immer über 300 Schüler; von diesen treten jährlich ungefähr 60 in die Armee über. Der Unterricht gleicht dem von West-Point in den Vereinigten Staaten. Der Rücktritt der älteren Offiziere und der Eintritt militärisch besser gebildeter Elemente wird als eine wesentliche Ursache der Hebung des Heeres in moralischer und intellektueller Beziehung betrachtet. Die Zöglinge gehen zumeist aus den höchsten Klassen der Gesellschaft hervor, jedoch unter ihnen sieht man einige starkbraune Gesichter, welche den indischen Ursprung verrathen. Es ist bemerkenswerth und schön, dass oft reine Indier zu den höchsten Regierungsposten ihres eigenen Landes emporsteigen. So war z. B. Juarez, der grösste Staatsmann Mexikos, ein Indier reiner Rasse und der Präsident Diaz verdankt zum Theil der gleichen Abkunft seine geduldigen Entschlüsse