

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

**Band:** 51=71 (1905)

**Heft:** 37

**Artikel:** Distanzritte

**Autor:** P.S.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-98199>

### **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:** 18.02.2025

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

# Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

Ll. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXI. Jahrgang.

**Nr. 37.**

Basel, 16. September.

**1905.**

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 U. Wille, Meilen.

**Inhalt:** Distanzritte. — General von Boguslawski. — Der Selamlük des Sultans und seine Gardien. — Ausland: Deutsches Reich: Verteilung der Kraftwagen des Freiwilligen Automobilkorps. Versuche mit der fahrenden Feldküche. Österreich-Ungarn: Optische Telegraphie. Frankreich: Neue Konstruktion von Feldbefestigungen. — Verschiedenes: Ein russischer Offizier im Felde an die „Patrioten“ daheim.

Dieser Nummer liegt bei:  
**Literaturblatt der Allgemeinen Schweizerischen  
Militärzeitung 1905 Nr. 5.**

## Distanzritte.

(Korr.)

So einig alle Sportsfreunde über den Nutzen der Rennen sind, so wenig stimmen sie in der Beurteilung der Distanzritte überein. Auch vom militärischen Standpunkt aus betrachtet, möchte wohl niemand die Offiziersjagdrennen verschwinden sehen, während den Distanzritten noch hie und da jegliche militärische Nützlichkeit abgesprochen wird. Woher nun wohl diese Abneigung gegen Distanzritte, die ja eigentlich nichts anderes sind als Rennen auf grosse Distanzen?

Es dürfte dies wohl keinen andern Grund haben, als dass die Rennen schon seit Jahrzehnten überall eingebürgert sind und dadurch auch mehr oder weniger feste Formen angenommen haben und nach bestimmten, längst bekannten Vorschriften geritten werden. Die Distanzritte dagegen sind eine noch neuere Einrichtung, für welche das richtige Mass und die richtigen Propositionen zuerst noch gefunden werden müssen. Fast für jeden Distanzritt wurden wieder neue Vorschriften und Regeln gegeben und die Mitreitenden mussten immer zuerst suchen und tasten wie und auf welche Weise musste oder konnte geritten werden, um siegreich ans Ziel zu gelangen, ohne dabei sein Pferd zu ruinieren. Kein Wunder, wenn speziell die ersten grösseren Veranstaltungen dieser Art ganz bedenkliche Übelstände zeitigten! Aber gerade aus diesen Missgriffen muss gelernt werden, wie es in Zukunft anders und besser gemacht werden soll. Der Gedanke, auch auf

grosse Distanzen die Reitgewandtheit der Offiziere und die Schnelligkeit der Pferde auf die Probe zu stellen, ist gewiss an und für sich eben so berechtigt wie eine Steeplechase über 4 oder 5000 Meter. Es ist ja natürlich nichts schwieriger, als zu wissen und herauszufühlen, welche Schnelligkeit man seinem Pferde auf 100 oder mehr Kilometer zumuten darf, dass es doch noch gesund und diensttauglich am Ziel anlangt, oder wenn es nur über eine Hindernisbahn von einigen tausend Metern zu laufen hat. —

Wohl der erste Distanzritt von Bedeutung war der, wenn wir nicht irren, vom deutschen Kaiser inszenierte, Berlin—Wien. Mit Spannung wurde derselbe nicht nur von militärischer Seite sondern auch von allen Sportsfreunden verfolgt. Die zum Teil recht bedauerlichen Resultate sind gewiss noch in Manches Erinnerung. Nicht nur standen Pferde zum Teil bei der Ankunft, zum Teil kurz nachher um, sondern einige Konkurrenten mussten den Ritt schon unterwegs wegen völliger Erschöpfung ihrer Tiere aufgeben. Die Distanz war für das Tempo zu gross oder der Reiterverstand zu klein, d. h. die mitkonkurrierenden Offiziere hatten keine Erfahrung, was sie ihren Pferden auf solche Distanzen zumuten durften.

War dieser Kampf zwischen deutschen und österreichischen Offizieren ausgefochten worden, so folgte anno 1902 ein „Internationaler raid“ zwischen Brüssel und Ostende. Die Distanz war bedeutend kleiner und betrug nur ca. 132 Kilometer. Ausser Deutschland waren fast alle Nationen an dem Wettkampf beteiligt und mit Genugtuung dürfen wir des Offiziers gedenken, der dazumal die Schweiz vertrat, Art.-Major F. Senn von Basel. Er war ja nicht einer der ersten in der

Schnelligkeit, aber desto besser klassiert, was die Kondition seines Pferdes anbetraf. Im übrigen hatte auch dieser Ritt zum Teil bedenkliche Folgen gehabt, indem auch bei diesem Rennen einige brave Tiere zu Tode gehetzt wurden. Es wurde auch da zum Teil sinn- und kopflos, eines Offiziers absolut unwürdig geritten. Also auch dies ein ziemlich verfehltes Reiten, bei welchem hauptsächlich mehrere Franzosen ein sehr geringes Pferdeverständnis an den Tag legten.

Doch die Franzosen wollten diese Schande nicht auf sich sitzen lassen. Schon im folgenden Jahre (1903) arrangierte die Zeitschrift „Les armes et les sports“ einen Distanzritt „un raid national“, welcher auch von der französischen Regierung unterstützt wurde. Dieser Ritt beruhte wieder auf einem anderen Prinzip. Die Gesamtstrecke Paris—Rouen—Deauville betrug ca. 213 Kilometer und musste in zwei getrennten Zeitabschnitten geritten werden. Die erste Etappe, Paris—Rouen, ca. 130 km musste in der Nacht zurückgelegt werden; Abends 7 Uhr fand der Start statt. Für diese erste Etappe durften im Maximum 15, im Minimum 13 Stunden gebraucht werden. Überhaupt wurde die Zeit, welche man für dieselbe brauchte, für das Erlangen eines Preises nicht mitgerechnet, sondern die Etappe bildete gleichsam nur eine Vorprobe für das eigentliche Rennen des folgenden Tages. In Rouen musste eine Rast von 18 Stunden gehalten werden. Für die zweite Strecke, die ca. 85 Kilometer des zweiten Tages wurde das Tempo freigegeben. Es betrug im Durchschnitt ca. 19 km pro Stunde; eine Schnelligkeit, die für unser gebirgiges Gelände natürlich absolut undenkbar ist. Immerhin nahmen an diesem Ritte nur zwei Pferde Schaden.

Auch im darauffolgenden Jahre hatte Frankreich wieder seinen „raid national“ und zwar von Lyon nach Vichy. Diese Strecke wurde in 4 Etappen zerlegt.

Am ersten Tage: Lyon-St. Etienne 58 km; am zweiten Tage vorm.: St. Etienne - Montbrison 33 km; am zweiten Tage abends: Montbrison-Noirétable 44 km; am dritten Tage Noirétable-Vichy 62 km. Die drei ersten Etappen mussten mit einer minimalen Geschwindigkeit von 11 km pro Stunde und einer maximalen von 13 km zurückgelegt werden, während für die 62 km der letzten das Tempo frei war. Auch an diesem Ritte kamen fast alle Pferde gesund und wohl zum finish und nur eines war der Anstrengung erlegen. Bei der Beurteilung der Kondition der Pferde erkannte die Kommission:

6	Pferde	in	tadellosem	Zustand
10	„	„	sehr gutem	„
2	„	„	gutem	„
1	„	„	ziemlich gutem	„

Am meisten Pferde kostete der dritte, diesjährige französische raid national, welcher auch wieder von der Zeitschrift „Armes et Sports“ organisiert worden war. Die Distanz betrug zwar nur ca. 171 km, war also die kürzeste der drei raids. Dagegen war das Terrain ganz besonders schwierig, indem nur am ersten Tage die Strasse benutzt werden durfte, während für den zweiten und dritten Tag die Piste in's Gelände und zwar in sehr schwieriges Gelände verlegt worden war. Der erste Tag betrug ca. 55 km von Lyon-Lagnien; der zweite Tag 65 km von Lagnien-La Tour du Pin; der dritte Tag 51 km von La Tour du Pin - Aix les Bains. Dem ganzen Ritte war die militärische Grundlage eines Patrouillenrittes gegeben worden, mit der Annahme, dass man sich von Lagnien an in einer gefährlichen Zone befinde, in welcher alle Strassen vermieden werden mussten.

Am Start waren 47 Offiziere erschienen, eine stattliche Zahl, die aber bis an's Ende des Rittes sehr zusammengeschmolzen war.

Frankreich hat sich bemüht, den Distanzritten ein festes Gepräge zu geben und wird hoffentlich in diesen Bestrebungen fortfahren. Wenn auch an allen diesen Ritten noch Pferde zu Schaden kamen, so erhielt man doch durch diese Resultate feste Anhaltspunkte, auf welchen spätere Veranstaltungen dieser Art aufgebaut werden können. Anerkennung aber gebührt denjenigen Offizieren, welche mit derart trainierten Pferden am Start erschienen und diese Pferde so zu reiten wussten, dass sie dieselben in tadellosem Zustande zum Siegespfahl brachten.

Doch auch die Schweiz ist nicht zurückgeblieben, sondern schon von verschiedenen Städten wurden Distanzritte arrangiert. Die erste Initiative ging von der Westschweiz aus, indem die „Société de Cavalerie de la Suisse occidentale“ im Jahre 1898 einen Ritt Lausanne - Bern-Lausanne arrangierte.

Die Distanz dieses ersten schweizerischen Distanzrittes betrug 200 km. Als Route war vorgeschrieben Lausanne, Oron, Bulle, Fribourg, Bern. Dort zehnstündigen Aufenthalt und zurück über Murten, Payerne, Yverdon, Echallens nach Lausanne. An dem Ritte nahmen 16 Offiziere teil, von welchen jedoch nur die Hälfte den Ritt ganz durchführten. Lahme Pferde waren die Hauptursache, dass von einigen der Ritt musste aufgegeben werden, aber ernstlichen Schaden nahm keines derselben.

Grosse Höhenunterschiede hatten die Reiter nicht zu überwinden; die grösste Steigung betrug 391 m auf dem Hinweg. Der Rückweg über Murten - Yverdon bot noch weniger Schwierigkeiten.

Die grösste Schnelligkeit zwischen Lausanne und Bern betrug 15,5 km, während der Sieger eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 13,5 km per Stunde erreichte.

Den zweiten Distanzritt hatte der Reitklub Zürich im darauffolgenden Jahre veranstaltet. Der zu durchreitende Weg betrug ca. 300 km und ging von Zürich über Luzern, den Brünig, Bern, Sursee, zurück nach Zürich oder umgekehrt. Die Reiter wurden abwechselnd in der einen und der andern Richtung abgelassen, was jedoch zu etwelchen Ungerechtigkeiten führte, indem die Schwierigkeiten des Terrains nicht ganz gleichmässig verteilt waren; das Tempo war von Anfang an frei und jeder Teilnehmer konnte seine Halte einrichten wie er wollte. Leider beteiligten sich an diesem Ritte nur wenige Reiter, von welchen zwei unterwegs den Ritt aufgeben mussten. Aber auch dieser Distanzritt kostete keinem Pferd das Leben, im Gegenteil, das Pferd des Siegers schweren Gewichts kam in tadelloser Kondition ein, was wohl damit zusammenhängt, dass sein Reiter sehr viele Kilometer selbst zu Fuss und im Laufsritt neben seinem Pferde gemacht hatte. Derselbe hatte die 306 km in 37 Std. 7 Min. zurückgelegt.

Im Jahre 1900 sodann wurde von der bernischen Kavallerie-Offiziersgesellschaft ein dritter Distanzritt organisiert. Bei diesem Ritte suchte man wieder ein neues Moment zur Geltung zu bringen, indem man die zu durchreitende Route nur wenige Stunden vor dem Abreiten bekannt gab. Es sollte nicht nur eine Probe für die Reitfertigkeit der Offiziere und die Leistungsfähigkeit seines Pferdes bilden, sondern auch die Gewandtheit im Auffinden der Wege sollte für den Sieg von Bedeutung sein. An diesem Ritte beteiligten sich 6 Offiziere; alle mitkonkurrierenden Pferde kamen gesund und munter wieder in Bern an, von wo sie ca. 17—18 Stunden vorher abgegangen waren.

Die Distanz hatte ca. 185 km betragen. Der ganze Weg bildete einen grossen Kreis um Bern, über Gümnenen, Lyss, Utzenstorf, Wangen a/A., Langenthal, Sumiswald, Eggiwyl und zurück nach Bern. Nachmittags zwei Uhr hatte der Start stattgefunden und schon am frühen Morgen andern Tages waren alle Teilnehmer in Bern, viel früher als das Preisgericht sie erwartet hatte.

Fünf Jahre sind nun vergangen und da schien es an der Zeit, dass auch Basel in dieser Richtung einen Versuch mache. Die Basler Kavallerie-Offiziere sind denn auch im Juli laufenden Jahres zusammengetreten und haben die Propositionen herausgegeben wie sie in Nr. 33 dieses Blattes abgedruckt sind. Auch diese Beding-

ungen weichen in verschiedenen Punkten von früheren ab. Am ehesten können sie mit denjenigen des ersten französischen raid national verglichen werden. Am ersten Tag eine in bestimmten Grenzen gehaltene Geschwindigkeit, dann eine Ruhepause von 10 Stunden und am zweiten Tage freies Tempo. Wohl birgt diese Anordnung die grosse Gefahr in sich, dass die ca. 75 km des zweiten Tages in allzustarkem Tempo geritten werden, bei welchem dann einige Pferde könnten Schaden leiden. Welches Rennen birgt aber nicht ähnliche Gefahren? Auch bei gewöhnlichen Rennen können Pferde überanstrengt werden, was ja auch schon vorgekommen ist und doch denkt kein Mensch daran, dieselben abzuschaffen.

Aber es wäre doch eigentlich ein ziemliches testimonium paupertatis, wenn man den Schweizer Offizieren, die an einem solchen Ritte teilnehmen, nicht soviel Pferdekennntnis und Reiterverständnis zutrauen dürfte, um zu wissen, mit welcher Schnelligkeit sie die Strecke Sursee-Basel zurücklegen können, ohne dass ihr Pferd Schaden leidet. Solche Distanzen zurückzulegen, dürfte im Kriege mancher Ordonnanz-Offizier oder Patrouillenreiter in den Fall kommen. Da scheint es doch wohl angebracht, dass schon im Frieden Gelegenheit geboten wird, sich und sein Pferd auf seine Leistungsfähigkeit zu prüfen.

Gerade solche Distanzen von 50—100 km sind es, welche einmal im Ernstfall von unseren Offizieren werden verlangt werden, viel eher als 200—300 km und darum müssen wir uns auf diese Distanzen schon jetzt trainieren und unsere Erfahrungen sammeln.

Das Preisgericht, aus kompetenten Fachmännern zusammengesetzt, wird auch zu beurteilen wissen, welchem Reiter ein Preis nicht nur wegen seiner Schnelligkeit sondern auch für sein in guter Kondition zurückgebrachtes Pferd kann und darf zuerkannt werden.

Es ist daher zu hoffen, dass dieser Vierte Distanzritt ein rendez-vous möglichst vieler Offiziere aller Waffen werde. Die Basler Kavallerie-Offiziere werden es sich angelegen sein lassen, ihre Kameraden freundschaftlichst zu empfangen. P. S.

---

### General von Boguslawski.

Mit dem am 7. September in Berlin erfolgten Hinscheiden des Generals von Boguslawski verliert die Militär-Literatur einen ihrer derzeitigen bedeutendsten Vertreter. Schon früh als Premierleutnant im 50. Regiment sich dem Studium der Kriegswissenschaften eifrig zuwendend, trat er, obgleich reiner Autodidakt, und nicht durch die Kriegsakademie gegangen, durch seine Werke