

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

Band: 74=94 (1928)

Heft: 8

Artikel: Vom Defilieren der Radfahrer

Autor: Laesser, W.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-7442>

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: 29.11.2024

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

Sagen die Sachkenner uns aber ehrlich, daß auf die eine oder andere Weise die Sache doch nur zweifelhaft und nur für Friedensverhältnisse geschaffen werden kann, oder daß sie einen Aufwand an Mitteln erfordert, die an andern Dingen eingespart werden müßten, so wäre es für jeden Rappen schade, der an eine Sache verwendet würde, die zur Kriegstüchtigkeit nicht absolut notwendig ist, während andere Forderungen, die wesentlicher Natur sind, unerfüllt bleiben müssen, weil das Geld für sie nicht aufzubringen ist. Im letzteren Falle dürfen wir uns damit beruhigen, daß im Krieg selbst solche nicht ausschlaggebenden Mittel verhältnismäßig leicht zu beschaffen sind und sich, unter dem Zwange der Notwendigkeit, auch viel rascher einleben, als in Friedenszeiten, und daß andererseits vielleicht der zukünftige Krieg ganz andere Anforderungen an die Meldemittel stellt, als der vergangene. Man denke nur an den Gaskrieg, dessen Wirkungen die Meldehunde ebensosehr ausgesetzt sein werden, wie die Menschen, und der vielleicht ihre Verwendung dermaßen einschränkt, daß andere nicht lebende Mittel an ihre Stelle treten müssen.

Vom Defilieren der Radfahrer.

Von Major *W. Laesser*, Kdt. Rdf. Abt. 2, Bern.

Ziffer 201 der Dienstvorschriften für die Radfahrer von 1914 sieht vor, daß Radfahrer, *je nach der Bodenbeschaffenheit*, zu Fuß oder auf dem Rad defilieren. Das Normale ist ohne Zweifel das Defilé auf dem Rad und ein Defilieren zu Fuß die Ausnahme. Seit Jahren scheint nun aber die Regel zur Ausnahme geworden zu sein und umgekehrt. Ohne Rücksicht auf die Bodenverhältnisse befehlen Truppenkommandanten den unterstellten Radfahrereinheiten oder -Abteilungen das Defilieren zu Fuß. Sogar auf asphaltierter, rennbahnähnlicher Straße müssen unsere Radfahrer im Taktschritt ihre Räder schieben. Ich sah solche Defilés selbst in der Bundesstadt, in allernächster Nähe der Geburtsstätte des Radfahrer-Reglementes! Die Erwartung, es werde die Vermehrung unserer Radfahrerbestände nach neuer Truppenordnung das Verständnis für die Eigenart dieser Truppe fördern und das Reglement in Erinnerung rufen, scheint sich nicht zu erfüllen. Immer und immer wieder müssen die Radfahrer absteigen, wenn's zum Defilieren geht. So berichtete kürzlich die „Neue Zürcher Zeitung“ über das Defilé einer Infanteriebrigade was folgt:

„Den Beschluß machte die der Brigade zugeteilte Radfahrer-Abteilung (Hauptmann X). In Zwölfer-Kolonnen schob sie in absolut mustergültiger Ausrichtung ihre Vehikel vor dem Inspektor vorbei, feldmarschmäßig ausgerüstet, linkes Pedal unten, rechte Hand an der Lenkstange¹⁾.“

¹⁾ Nach Reglement soll zwar im Fussmarsch die rechte Hand am Sattel und die linke an der Lenkstange sein. Der Zeitungsmann scheint „hüst“ und „hott“ verwechselt zu haben! Der Verf.

Wozu dieses unglückliche Defilieren zu Fuß mit Rad? — fragen wir Radfahrer.

Wer sich je mit der Ausbildung von Radfahrern zu befassen hatte, weiß, daß nichts so sehr die mit Mühe anezogene, hochaufgerichtete, flotte, militärische Haltung verdirbt, wie das Defilieren zu Fuß mit Rad. Man zwingt den Mann zu dem, das man ihm im Fußexerzieren ohne Rad abgewöhnt hatte, nämlich zu einer korkzieherartig verdrehten Haltung des Körpers. Von Ferne und in der Masse gesehen, wird der ungeschulte Beobachter wohl dadurch geblendet, daß der mit dem Rade defilierende Mann, sich mit der linken Hand auf die Lenkstange und mit der rechten auf den Sattel stützend, im Taktschritt seine Beine übertrieben hoch hinauf, oft bis Lenkstangenhöhe, schmeißt. Er erweckt so dem Nichtkenner den falschen Eindruck, als ob er sich im Taktschritt mehr anstrenge, als der Füsilier oder Schütze, der des Rades als Krücke entbehrt. Man schaut bewundernd auf dieses taktmäßige, scharfe, im Grunde der Dinge aber recht mühelose Beinspreizen der Radfahrer, ist hochbefriedigt über deren Leistung und findet die Leute sogar besonders flink und rassig. Eitel Blendwerk! Betrachtet das geschulte Auge den einzelnen Mann bei diesem Defilieren, so bemerkt es unschwer, daß die Haltung miserabel ist: Der eine richtet sich übertrieben hoch auf, hängt mit dem Oberkörper zurück und streckt den Bauch nach vorn; der Nebenmann fällt mit dem Oberkörper nach vorn und schleppt das Gesäß mühsam nach; beide aber, das ist ganz sicher, drehen beim Vorbeimarsch nicht nur den Kopf sondern den ganzen Oberkörper, weil dies ihnen durch das Schieben des Rades besonders erleichtert wird. Bezweckt man nun wirklich mit dem Defilieren das Verpfuschen der Haltung des Mannes?

Aber noch ein anderer, sicher nicht weniger wichtiger Grund spricht gegen das Defilieren zu Fuß mit Rad: Es verletzt den Korpsgeist und verdirbt die Dienstfreudigkeit der Truppe. Die Ausbildungsziele des E.M.D. vom 27. Februar 1908 bezeichnen die Weckung und Pflege der Dienstfreudigkeit als eines der vornehmsten Ziele jeder Ausbildung. Sie äußern sich u. a. wie folgt über die Pflanzung des Korpsgeistes, als besonderer Aufgabe der Wiederholungskurse:

„Der Korpsgeist besteht darin, daß der Wehrmann stolz ist, bei dieser Truppe zu sein, daß er das Bewußtsein hat, in dieser Truppe einem festgefügtten, Vertrauen verdienenden Organismus anzugehören. *Das einzig probate Mittel, um Korpsgeist zu erschaffen, ist, daß die Truppe selbst Freude und Stolz empfindet über ihre Leistungen*“ (vom Verf. gesperrt).

Diese Freude und diesen Stolz haben nun unsere Radfahrer beim Defilieren zu Fuß neben dem Rade nicht, dagegen ungefähr dasselbe Gefühl, das den Kavalleristen beschleichen müßte, wenn man ihn jeweilen zum Defilieren aus dem Sattel heben und veranlassen würde, vor dem Inspektor vorbei das Pferd am Zaume zu führen. Man muß die Bemerkungen aus der Mannschaft heraus am Schluß und nach

Ablauf eines Dienstes gehört haben, in welchem man zu Fuß defilierte, um zu verstehen, wie Stolz und Korpsgeist ins Innerste getroffen wurden, weil man ihr die Möglichkeit nicht geboten hatte, beim Defilé eine flotte Leistung auf dem Rade zu zeigen. Haben wir es nötig, namentlich bei einer noch jungen Truppe, den sich erfreulich entwickelnden Korpsgeist durch derartige, verfehlte Maßnahmen zu ersticken?

In diesem Zusammenhange komme ich auf einen andern Punkt des Radfahrer-Defilés zu sprechen, auf die Einreihung in die defilierende Kolonne. Am Schwanz defiliert ja an und für sich niemand gern. Man darf aber wohl einmal untersuchen, ob wirklich, wie dies die Ansicht gewisser Offiziere zu sein scheint, die Radfahrer an den Schluß der defilierenden Kolonne gehören (vielleicht sogar hinter den Bagagetrain, wie ich dies auch schon erlebt habe) oder ob nicht praktische Gründe dafür sprechen, sie an den Kopf zu stellen. Ueberall wird sonst gelehrt, je schneller eine Truppe in der Bewegung sei, umso weiter nach vorn gehöre sie. Warum nimmt man nun die Radfahrer beim Defilieren nicht an die Spitze? Sie defilieren doch nach Reglement mit 9 km Stundengeschwindigkeit. Nach der Vorbeifahrt am Inspizierenden können sie sofort die Geschwindigkeit auf 12—15 km pro Stunde erhöhen und so automatisch für die nachfolgenden, langsameren Truppen Luft schaffen. Rechtzeitige Befehlserteilung vorausgesetzt, fahren sie nach dem Defilé ohne weiteres auf den Demobilisierungsplatz, die Marschstraße auf solche Weise erheblich entlastend. Dieses Vorteiles begibt sich der Truppenkommandant, der die Radfahrer beim Defilieren an den Schwanz der Kolonne nimmt. Regelmäßig sind dann nach dem Defilé vor den Radfahrern Straßen und Wege durch andere, langsamere Truppen verstopft, so daß der Radfahrerkommandant mit seiner Mannschaft wohl oder übel im Fußmarsche der Kolonne folgen oder aufgesessen ein Tempo einhalten muß, das auf die Dauer ermüdet und der Marschordnung schadet. Der Zeitverlust, der für die Radfahrer aus solchen unzweckmäßigen Anordnungen für das Defilieren erwächst, fällt auch wesentlich in die Wagschale. Wer die große Arbeit der Radfahrer bei der Demobilisierung kennt, kann nicht ohne Widerspruch zusehen, wenn Zeit verschwendet wird, wo man sie notwendig gebrauchen könnte. Man glaubt immer, die Radfahrer demobilisieren so rasch oder noch rascher als die Füsiliere, und vergißt dabei das Warenhaus an Material, das sie mitschleppen und über welches sie bei der Demobilisierung abrechnen müssen. Auch die Radrevision, das Demontieren und Wiederaufmontieren der Pneugarnituren erfordert viel Zeit, wenn gründlich gearbeitet werden soll.

Läßt man die Radfahrer am Schlusse einer stärkern Infanterie-Kolonne defilieren, so vermehrt man, natürlich unbewußt und ungewollt, deren Arbeit bei der Demobilisierung. Wer mit dabei war, weiß, daß Infanteriekolonnen beim Defilieren in der Regel Schuh-

nägel austreten. Diese beschädigen die Pneus der Radfahrer, verursachen Pannen und Flickarbeit. Ich halte dafür, das Auflesen ausgetretener Schuhnägel sei doch nicht eine ausgesprochene Radfahreraufgabe, und es wäre wünschenswert, sie schon mit Rücksicht auf die dadurch bedingte Entwertung des Pneumaterials ändern zu überlassen.

Hoffentlich ordnet das im Wurfe liegende neue Radfahrer-Reglement in fortschrittlicher Weise auch das Defilieren der Radfahrer in einem Sinne, der der Eigenart der Truppe Rechnung trägt und den Korpsgeist fördert, statt ihn zu verletzen. Man lasse entweder die Radfahrer aufgesessen auf dem Rade in passender Formation defilieren oder dann ohne Rad zu Fuß, wenn die Terrainverhältnisse das Fahren nicht gestatten. In Bezug auf diesen Punkt braucht man nicht zu ängstlich zu sein; unsere Radfahrer fahren gut, auch in schwierigem Terrain, wo mancher zivile Velocipedist schon längst „Vehikel-schieber“ wird.

Den alten Zopf des Defilierens der Radfahrer zu Fuß schneide man jetzt endlich mutig ab; das Militär braucht sich wohl im heutigen Zeitalter des dadurch bedingten Bubikopfes kaum zu schämen. Wir klagen bei jeder Gelegenheit über die zu kurzen Rekrutenschulen und über die neue Mehrbelastung, welche das Lmg. gebracht hat. Packen wir also diese Gelegenheit zu einer, wenn auch bescheidenen, doch immerhin wertvollen Zeiteinsparung am Schopfe! Sie bedingt nicht, wie Einsparungen beim Schießen, eine Lücke in der Ausbildung, sondern fördert diese durch den Wegfall des Anreizes zu einer schlechten Haltung des Mannes.

Der Kampfwagen von der taktischen Seite.

Von Leutnant *R. Matossi*, Geb.-Mitr.-Kp. IV/92, z. Zt. Frankfurt a. M.

Die Kampfwagen haben während des Weltkrieges keine Aenderung in der Taktik hervorgerufen.

Die Jahre 1920—27 brachten nun in fast allen Staaten die neuen Kampfvorschriften. Hier sind zum ersten Male die Kriegserfahrungen reglementarisch verwertet worden. Zusammenfassend kann man sagen:

„Kampfwagen sind vornehmlich Angriffswaffen des Stellungskrieges und sich daran anschließender Durchbruchskämpfe. Ihre Aufgabe besteht darin, der Infanterie Hindernisse aus dem Weg zu räumen.“

Dem Einsatz von Kampfwagen im Bewegungskriege schenkt man allgemein wenig Beachtung.

Auch technisch hat man sich in den Nachkriegsreglementen stark an die Kriegs-Kampfwagen gehalten. So bringt zum Beispiel die deutsche „F. u. G. 1923“ über die Stundengeschwindigkeit der Tanks folgende Daten: „8—12 Km/Std. in günstigem Gelände; 1—6 Km/Std. in schwierigem Gelände.“