

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 175 (2009)

Heft: 08

Artikel: Mit nur einem Gang und Kult : das Militärrad

Autor: Angeli, Bruno

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-352>

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: 02.04.2025

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

Mit nur einem Gang und Kult: Das Militärrad

Das traditionelle Militärrad ist begehrt. Sportler bestreiten damit Rennen und Sammler haben das Rad als Kulturgut und Kapitalanlage entdeckt.

Bruno Angeli

«Es ist ein Schmuckstück und ich finde es toll, dass gleich jeder sieht, dass es sich um ein Schweizer Militärrad handelt», schwärmt Thomas Ernst, ehemaliger Radfahrer der Schweizer Armee. Man komme sofort ins Gespräch. Die Menschen hätten immer eine Geschichte über ihr Militärrad oder dem Militärrad ihres Vaters und dem Militärrad-Einsatz im WK zu erzählen. Ernst gefällt das lautlose «Dahingleiten» und die bequeme Sitzposition des robusten, etwa 25 Kilogramm schweren Velos. «Im August 2007 fuhr ich mit einem Militärrad von 1929 in nur fünf Tagen von Zürich nach Rotterdam – das sind 1079 Kilometer – und hatte keine einzige Panne. Welches Velo

kann eine solche Tour nach 80 Jahren sonst noch überstehen?»

Einfache Technik

Bevor das Ordonnanzrad 05 ausgeliefert wurde, mussten die Soldaten der 1892 eingeführten Radfahrer-Abteilungen ihr Fahrzeug selbst beschaffen. Damals eine sehr teure Investition, die in der Höhe eines Jahreslohnes lag. Bald sah die Militärführung ein, dass ein einheitliches Rad angeschafft werden muss. Die unterschiedlichen Räder stellten einen logistischen Albtraum dar. Bald darauf war das Ordonnanzrad 05 geboren. Zwischen 1905 und 1988 wurden etwa 68 000 Exemplare gebaut. Hersteller des schwarzen Rades waren – in diversen

Zeiträumen – Cosmos, Condor, Schwalbe, Zesar und die Maschinenfabrik Gränichen. Das Velo in Einheitsgrösse passt zu Personen, die zwischen 155 und 195 Zentimetern gross sind. Es wurde bereits von Anfang an mit Freilauf ausgestattet. Das Militärfahrzeug erhielt nach und nach Verbesserungen. Die bedeutendste Änderung betraf die Bremstechnik. Um 1944 wurden die Räder mit Trommelbremsen ausgerüstet. Sie ergänzte den berüchtigten «Pneufigger», die Hartgummi-Stempelbremse am Vorderrad und die Rücktrittbremse. Erst 1986 erhielten die bis dahin ohne Lichtanlage

Auf ungewohntem Terrain an der Spitze des Feldes: Bruno Sorlini. Hier während des Sechstagerennens.

Bilder: ZVG



ausgestatteten Räder ein Dynamo gespeistes Vorder- und Rücklicht.

Anforderungen wie bei den Grenadieren

«Das Besondere an den Radfahrertruppen war die sehr gute Kameradschaft. Kaum eine Truppe hatte eine so hohe körperliche Einsatzbereitschaft wie die Radfahrer. Man wurde nicht einfach Radfahrer. Die Ansprüche waren sehr hoch», sagt Bruno Sorlini, Präsident der Historischen Radfahrer-Kompanie, die 2005, zwei Jahre nach der Auflösung der Radfahrertruppen, gegründet wurde. Dass es sich um eine militärische Truppe handelte, machen Sorlinis Aussagen klar. «Die körperlichen Anforderungen waren gleich hoch wie bei den Grenadieren.» Unvergessliche Leiden auf dem Rad im Schnee, Eis, bei Kälte, Regen in der Nacht, brütender Hitze und auf langen Verschiebungen auf Nebenwegen wie von Winterthur nach Le Locle könne man nicht aus der Erinnerung tilgen. «Wenn man mal Radfahrer war, ist und bleibt man bis zum Tode Radfahrer», sagt Sorlini. Er besitzt zwei Militärräder. Eins ist von 1959, das andere ist Baujahr 1964. «Mit beiden bestreite ich noch Militärradrennen». Pro Jahr gibt es mit dem Militärrad etwa 2000 Kilometer. Oft muss es dabei auch für den Arbeitsweg herhalten.

Im sportlichen Einsatz

Als wohl weltweites Unikum finden jedes Jahr etwa fünfzehn Militärradrennen in der Schweiz statt. Seit kurzem gibt es

Ordonnanzrad 05 aus dem Jahre 1945 mit der berühmtesten «Pneufigger»-Vorderradbremse.



Bahnrennen in Oerlikon und die Teilnahme am Sechstagerrennen. Die Truppe lebte früher von unzähligen aktiven Radrennfahrern. Selbst etliche Radprofis können auf eine Radfahrerkarriere zurückblicken. Sorlini schätzt dabei den Fairplay unter den Akteuren: «Nach den Rennen gratuliert man sich gegenseitig vom Erst- bis zum Letztplatzierten und setzt sich dann bei der Rangverkündigung zusammen an den gleichen Tisch». Der seit 1991 bei der Gemeindeverwaltung Russikon als Sicherheits- und Umwelt-/Gesundheitssekretär angestellte Sorlini sieht für die Zukunft zwar keine Radfahrertruppe wie sie es einmal gab, kann sich aber einen Militärradeinsatz in der Armee durchaus wieder vorstellen. «Einzelne Dienste, wie etwa Kurierdienste mit

Militärrädern auszurüsten kann ich mir gut vorstellen». Als Transportmittel sei es zwar nur für leichte Botengänge einsetzbar, zur Auskundschaftung wäre das schnelle und nahezu geräuschlose Militärrad aber gut zu gebrauchen.

Geldanlage Militärrad

Das Ordonnanzrad 05 ist weltbekannt für seine Stabilität und Robustheit. Und es ist begehrt. Militärrad-Fan und Unternehmer Ernst hat dies früh entdeckt. Für den Velofachhändler sind Militärräder ein wichtiger Geschäftszweig. Er betreibt die Websites militaervelo.ch und militaerveloshop.ch, welche heute im Spezialvelogeschäft «Velo Zürich» integriert sind. Früher wurden Militärräder noch an einer Gant sowie an anderen Liquidationen unter die Leute gebracht. Angeblich gab es dabei Militärräder schon für 50 Franken. Als Ernst Militärräder für den Wiederverkauf zu restaurieren begann, musste er bereits 150 bis 300 Franken für die Beschaffung bezahlen. 2002 verkaufte Ernst die ersten Militärräder für 300 Franken. Zwei Jahre später erhielt er bereits 450 Franken für ein durchschnittliches Exemplar. Heute kostet ein Militärrad gegen 600 Franken. ■

Das Ordonnanzrad 05 und sein Nachfolger das Ordonnanzrad 93, oder Fahrrad 93 genannt

Aufgepasst, es gibt Militärräder, die sehen nur so aus. Tipp: Wenn im oberen Bereich des Sattelrohres auf der einen Seite eine Seriennummer und auf der anderen das Baujahr eingraviert ist, kann es sich um ein Original Ordonnanzrad 05 handeln. Ist dies nicht der Fall, handelt es sich mit Sicherheit um einen Nachbau. Kenner ordnen die Herkunft der Militärräder auch von den verwendeten Kettenrädern ab. Ob Cosmos, Condor, Schwalbe oder Zesar jeder Hersteller verbaute anders geformte Kettenräder.

Das Militärrad mit der Bezeichnung «Ordonnanzrad 93» löste das «Ordonnanzrad 05» ab. Im Gegensatz zu seinem Vor-

gänger ist es praktisch unbekannt. Dabei handelt es sich um ein ganz anderes Velo, von denen nur wenige Exemplare im Umlauf sind. Einzige Gemeinsamkeiten sind das hohe Gewicht (ca. 23 Kilogramm) und der bewährte Ledersattel. Das nun in Grün gehaltene Militärrad wurde zwischen 1993 und 1995 in einer Auflage von 5500 Stück von der Firma Condor produziert und mit einer 7-Gang-Schaltung ausgestattet.

Die Armee verkaufte keine dieser Räder an Private, sondern sie wurden an die ehemaligen Radfahrer der Schweizer Armee abgegeben. Der Markt dafür ist klein, die Preise relativ hoch (Fr. 1500.– bis Fr. 3800.–).



Bruno Angeli
Freier Journalist
Spezialgebiet:
Medien und Fahrrad
8048 Zürich