

Schwarz, mit nur einem Gang und Kult: Das Militärrad

Einfache Technik und hohes Gewicht. Keine sexy Attribute für ein Produkt. Trotzdem ist das alte Militärrad begehrt. Und nicht nur bei Militärnostalgiker und Sportlern die damit Radrennen bestreiten, sondern auch bei einem jungen Publikum, die es als Alltagsvelo benützen.

Text: Bruno Angeli

Sepp Moser ist ein bekennender Militärrad-Fan. «Ich fuhr das Militärvelo meines Urgrossvaters, daher auch der spezielle Bezug zu diesem Fahrzeug». Moser gründete sogar einen Verein, den Militärveloverein Appenzell, um dieses Velo als Fortbewegungsmittel zu erhalten und zu pflegen. «Beim Fahren erlebe ich einfach nur Spass und Gemütlichkeit. Dieses Velo erfüllt mich mit Stolz. Es ist schön gemacht und erzählt eine eigene Geschichte». Moser bewegt seine zwei Militärräder. Das eine an Wochenenden, das andere an Werktagen an seinem Studienort. Nur im Winter geniessen die Velos Schonung und werden eingelagert. Wieder in Betrieb genommen wurde im Dezember 2008 ein Ordonnanzrad 05 mit Baujahr 1950. Es wurde zu einem Geschenk für den neuen Bundesrat Ueli Maurer. Seine Parteifreunde überreichten ihm das Fahrzeug mit selbem Jahrgang im Wissen, dass Maurer angehöriger einer Truppengattung war, die für ihren Chorgeist berühmt war.

Einmal Radfahrer immer Radfahrer!

«Das Besondere an den Radfahrer-Truppen 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, ehemaliger Kollege Maurers aus der Rekrutenschule. Sorlini, ist heute Präsident der Historischen Radfahrer Kompanie, die 2005, zwei Jahre nach der Auflösung der Radfahrer-Truppen gegründet wurde. Dass es sich um eine Militärische Truppe handelte, machen Sorlinis soldatisch klingenden aussagen klar. «Die körperliche Anforderungen waren gleich hoch wie bei den Grenadieren». Unvergessliche Leiden auf dem Rad im Schnee, Eis, Kälte, Regen in der Nacht bei brütender Hitze und auf langen Verschiebungen auf Nebenwegen wie von Winterthur nach Le Locle könne man nicht aus der Erinnerung streichen. «Wenn man mal Radfahrer war, blieb und bleibt man bis zum Tode Radfahrer» und weiter «Einmal Radfahrer immer Radfahrer», schliesst Sorlini.

Schweizer Unikum: Militärradrennen

Ähnliche Herausforderungen werden heute sogar noch freiwillig, aber ohne Waffen und militärischem Auftrag bewältigt. Als Unikum finden nämlich jedes Jahr etwa fünfzehn Militärradrennen in der Schweiz statt. Ein Highlight ist ein Rennen, das als Nebenanlass während des Zürcher 6-Tagesrennens stattfindet. Daniel Markwalder gewann dieses Rennen. Er ist als mehrfacher Schweizermeister zudem der erfolgreichste Militärradfahrer der Gegenwart. Markwalder weiss Militärradrennen gibt es nur solange wie die bestehenden Renn-Organisatoren Zeit und Lust haben diese abzuwickeln und es genügend Teilnehmer gibt. «Falls die Teilnehmerzahlen stark zurückgehen, wird es in den nächsten drei bis fünf Jahren wohl keine offiziellen Rennen mehr geben», befürchtet der Rennfahrer. Er ist stolzer Besitzer vier Militärräder. Seine Rennmaschine stammt von 1984. Er nahm sie damals als Rekrut entgegen. Auch gehört ein Trainingsrad fürs Wintertraining zu seinem Bestand. Die beiden anderen Räder seien in einem sehr guten und schönen Zustand. Das eine trägt seinen Jahrgang (1971) und das andere ist ein Oldtimer von 1932. Diese beiden Räder hätten einen Marktwert von etwa 2000 Franken.

Geldanlage Militärrad

Militärräder waren auch schon günstiger zu haben, erinnert sich Thomas Ernst ebenfalls ehemaliger Radfahrer der Schweizer Armee. «Es wurden Velos an einer Gant sowie an anderen Liquidationen unter die Leute gebracht. Angeblich gab es dabei Militärräder schon für 50 Franken». Ernst ist heute Unternehmer und Betreiber von militaervelo.ch und militaerveloshop.ch, welche heute im Spezialvelogeschäft «Velo Zürich» integriert sind. Als er 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. Und vor kurzem hiess es vom höchsten Liquidator der Armee: Velos seien keine mehr zu liquidieren. Auch die Militärräder die bei Velo Zürich im Laden stehen sind bald ausverkauft. Aber Ernst hat ja noch ein Lagerraum. Darin stehen noch einige der begehrten Objekte. Sie warten nun auf ihre Instandsetzung und ihren neuen Einsatz als Zivilfahrzeuge.

(Links)

www.rdf-kp.ch

www.daniel-markwalder.ch

www.militaerloververein.ch
www.militaervelo.ch
www.militaerveloshop.ch
www.velo-zuerich.ch
www.ordonnanzrad.ch

(Kasten)

Ein echtes Ordonnanzrad 05?

*(Bitte mit Bild kombinieren. Datei: dl_Das
Militärvelo_05_Detail_zu Kasten.jpg)*

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 (Bild) eingraviert ist, kann es sich um ein Original 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.

(Kasten)

Ordonnanzrad 05, das Original

Bevor das Ordonnanzrad 05 ausgeliefert wurde, mussten die Soldaten der 1892 eingeführten Radfahrer-Abteilungen ihr Fahrzeug selbst beschaffen. Vom einheitlichen und robusten, etwa 25 Kilogramm schweren Ordonnanzrad 05 wurden zwischen 1905 und 1988 etwa 68000 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 1945 wurden die Räder mit Trommelbremsen ausgerüstet. Sie lösten den berüchtigten «Pneufigger» ab, der Hartgummi – Stempelbremse am Vorderrad. Erst 1986 erhielten die bis dahin ohne Lichtanlage ausgestatteten Räder ein Dynamogespeistes Vorder- und Rücklicht.

(Kasten)

Ordonnanzrad 93, der Nachfolger

(Bitte mit Bild kombinieren. Datei: dl_Das Militärvelo_06_Ordonnanzrad 93_zu Kasten.jpg)

Das Militärrad mit der Bezeichnung «Ordonnanzrad 93» löste das «Ordonnanzrad 05» ab. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger 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 den Firmen Condor und Villiger hergestellt 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.–).

(Bildlegenden – alle Fotos: ZVG)

(Datei: dl_Das Militärvelo_01_Baujahr 1945.jpg)

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

(Datei: dl_Das Militärvelo_02_Aufgereiht.jpg)

Es war ein Armeefahrzeug, wurde zum Gebrauchsgegenstand, danach zum Kultobjekt und nun auch noch zu einer Geldanlage: Das Militärrad.

(Datei: dl_Das Militärvelo_03_Markwalder.jpg)

2008 beim Militärradrennen GP Gippingen. Daniel Markwalder, mehrfacher Schweizermeister und erfolgreichster Militärradfahrer der Gegenwart.

(Datei: dl_Das Militärvelo_04_Sechstagerennen_Sorlini.jpg)

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