SPIEGEL ONLINE
21. Juni 2008, 17:18 Uhr

Rarität auf Rädern

Radeln für das Vaterland

Von Christian Brodersen

Warum gleich Panzer rollen lassen? Die Schweizer setzten ihre Soldaten jahrzehntelang lieber auf einen Lowtech-Gefährten: das Militärvelo. Nach dem Kalten Krieg hieß es Absitzen zum Abrüsten, das Modell wurde ausgemustert - jetzt reißen sich Sammler und Freaks um die skurrile Radlegende.

Das Manöver ist hochriskant, und die Rekruten dürfen keinen Fehler machen. Mit Schwung und akrobatischem Geschick hechten die Soldaten voraus über den Fahrradlenker. Im Flug geben sie dem Velo einen Stoß mit ihren schweren Militärstiefeln - es muss auf die linke Seite fallen, denn die Fahrradtaschen öffnen nach rechts. Nicht auszudenken, wenn im Gefecht die Munition unerreichbar unter dem Rad begraben liegt.

Die Hechtrolle vom Militärvelo war einer der ganz wenigen blutigen Einsätze, denen ein Schweizer Soldat in seiner Militärzeit ins Auge sehen musste - denn nicht so selten endete das sportliche Manöver für einen eidgenössischen Wehrmann im Lazarett.

Trotz solcher Gefahren gehörte das Fahrrad viele Jahrzehnte zum Kernbestand des Schweizer Verteidigungskonzepts, fast wie das Gewehr im häuslichen Kleiderschrank. Die Radfahrerregimenter galten als Elitesoldaten. Rasch und lautlos bewegen sich die topfitten Truppen über fast jedes Gelände. Mochten beim großen Nachbarn millionenteure Panzer durch die norddeutsche Tiefebene rasseln, zur Verteidigung ihrer zerklüfteten Bergwelt setzten die Schweizer selbstbewusst auf Lowtech - dafür aber von allerhöchster Güte.

Durcheinander bei den Drahteseln

Die ersten Radfahrer der Schweizer Armee waren Ende des 19. Jahrhunderts noch mit dem eigenen Fahrrad eingerückt. Entsprechend bunt war die Truppe. 1904 dann beschlossen die Eidgenossen die Einführung eines einheitlichen Militärrades. Das "Ordonnanzrad 05" machte Schluss mit dem Durcheinander der Drahtesel. Mehr als 83 Jahre diente dieses klassische Velo in beinahe unveränderter Form in der Schweizer Armee - es gibt eben kaum ein besseres Fahrrad als das Modell 05.

Dann, als der Kalte Krieg in den letzten Zügen lag, stellte der Schweizer Bundesrat das "Ordonnanzrad 05" 1988 außer Dienst. Es war das Ende einer einzigartigen Militärkarriere.

Was machte das Schweizer Militärvelo so besonders? Die Haupteigenschaft des 57 Zentimeter hohen klavierlackfarbenen Rahmens ist Verlässlichkeit. Beinahe jeder Blick auf das Gefährt trifft ins Schwarze - dem Modell 05 fehlt jeglicher Chromglanz, abgesehen von der zur Ausleuchtung von Kuhweiden wie Nahkampfzonen gleichermaßen tauglichen Lampe.

(K)eine Frage der Größe

Unzählige Rekrutenjahrgänge gerbten die dreifach gefederten Ledersattel. Die Sattelhöhe war verstellbar, so dass es kein Problem darstellte, dass im Laufe der Jahre die Durchschnittsgröße der Soldaten von anfänglich 1,65 Meter auf über 1,80 Meter gegen Ende des 20. Jahrhunderts stieg - und die Räder die gleichen blieben.

Überliefert ist allerdings die Geschichte eines kleinwüchsigen Rekruten, der unbedingt zur Radfahrtruppe wollte. Als es ihm während eines Manövers nicht gelang, von hinten aufs Rad zu steigen, schweißten ihm Kameraden kurzerhand einen extra niedrigen Sattel. Ohne Erfolg. Auch ein eigens für ihn konstruierter Pedalaufsatz half nicht. Schließlich ließ sich der Mann umstimmen: Er wechselte von der radelnden Truppe zu den Fahrradmechanikern.

Werkstattbesuche waren allerdings nur selten nötig. Jedes Rad war mit einer gut gefüllten, rindsledernen Werkzeugtasche ausgestattet, in der sich alles befand, was der Fahrradsoldat benötigte: gelegentlich ein Bremsgummi oder eine Glühbirne, im äußersten Notfall ein neuer Mantel, Typ Maloya-Wulstreifen.

Reifenwechsel vor dem Urlaub

Ohnehin gingen die Schweizer äußerst pfleglich mit dem nationalen Eigentum um. Damit ein Soldat, der sein Fahrrad auch privat nutzen durfte, die privaten Kilometer nicht auf Staatskosten zurücklegte, gab es eine Art Freizeitgarderobe für das Dienstvelo. Vor Urlaubsantritt mussten Vorder- und Hinterpneu abgezogen und aus eigenen Mitteln erworbene Mäntel auf die Felgen aufgezogen werden.

In den späten siebziger Jahren wurde diese Sparmaßnahme allerdings wieder ausgesetzt - die verantwortlichen waren dahintergekommen, dass die Lagerungs- und Verwaltungskosten für die Dienstpneus die Herstellungskosten der Reifen um ein Vielfaches überstiegen.

Die intensive Pflege der Fahrräder, zu der die Radsoldaten angehalten wurden, zahlte sich in Sachen Kostensenkung am meisten aus. Alle Lager waren stets bestens geschmiert, kein Schutzblech durfte klappern und einmal in Fahrt, lief das Rad federleicht und geräuschlos geradeaus. Allein die Heidi-hell erklingende Signalglocke sorgte für musikalische Fahrtbegleitung.

Gangschaltung? Nur eine Fehlerquelle

Zu seinem Velo erhielt jeder Rekrut ein "Ordonnanzheft", in dem auch technisch nicht so Versierte im Pannenfall Hinweise zur Problemlösung finden konnten. Versagte das Velo allerdings tatsächlich einmal vollständig den Dienst, hatte es der Fahrer wirklich nicht leicht: Mindestens 22,5 Kilogramm waren zu schultern - soviel brachte das Rad ohne Zubehör auf die Waage.

Weil eine Gangschaltung als potentielle Fehlerquelle galt, war sie gleich eingespart worden. Vor Bergaufpassagen - in der Schweiz keine Mangelware - mussten die Soldaten daher absitzen. Dann gab der Kompaniechef den Befehl "Stossen!"

Bergab ging es dann sehr viel leichter. Spätestens bei der Bergabfahrt konnte ein Militärvelo andere Radler locker ausbremsen, denn es verzögerte gleich dreifach: mit

einer vor hundert Jahren modernen, heute nostalgisch anmutenden Stempelbremse, einer Rücktrittbremse und zusätzlich einer Böni-Trommelbremse, die ab 1944 am Militärrad verbaut wurde und bis heute ihre beachtliche Wirkung zeigt.

Räder für die Ewigkeit

Hergestellt wurde das Fahrrad von den vier in der Eidgenossenschaft ansässigen Firmen Condor, Schwalbe, Caesar und Cosmos. Sie produzierten das Gefährt exklusiv für das Schweizer Militär. Jeder Hersteller hinterließ dabei an den Einzelteilen seine individuellen Stempelsymbole. So lässt sich ein original belassenes Fahrrad bis heute leicht identifizieren. Die fortlaufenden Produktionsnummern von 001 im Jahr 1905 bis zur Seriennummer 68614 im Jahr 1988 sind rechtsseitig an der Sattelaufnahme eingeschlagen, gegenüber das Produktionsjahr des Rades.

Ob seiner unverwüstlichen Bauweise war das "Ordonnanzrad 05" tatsächlich für die Ewigkeit konzipiert. Doch die Schweizer Militärplaner hinderte dies nicht daran, sich mit dem modernen Leichtbau anzufreunden. Erstmals 1993 kam der technisch zeitgemäße, ästhetisch jedoch bei weitem uncharmantere Nachfolger zum Einsatz. Um die Jahrtausendwende begann die Schweizer Armee, das Modell 05 auszurangieren.

Nur wohin mit den Relikten aus der vergangenen Zeit? In Depots und Geheimverstecken wollte man sie nicht rosten lassen. Also als Kriegsgerät deklarieren und zu Pflugscharen umrüsten? An zweifelhafte Kombattanten in Krisengebieten verscherbeln? In die tiefste Tiefe eines eidgenössischen Bergsees versenken?

Die Armee entschied sich für eine andere Variante und versteigerte die Velos nach und nach auf Auktionen - und brachte so auch das unbewaffnete Fußvolk in der Eidgenossenschaft und über deren Grenzen hinaus in den Genuss dieses Qualitätsproduktes. Heute sind die Räder rollende Raritäten und unter Radliebhabern begehrte Sammlerstücke.

URL:

https://www.spiegel.de/einestages/raritaet-auf-raedern-a-947056.html

---

© SPIEGEL ONLINE 2008
Alle Rechte vorbehalten
Vervielfältigung nur mit Genehmigung