



Huckepack - Steyr WAFFENRAD MR (Militärrad) 1916

Kaum hatte das Fahrrad das Laufen gelernt, musste es sich schon gefallen lassen, vom Militär rekrutiert, in Uniform gesteckt zu werden. Angeblich sind Soldaten schon auf Laufrädern in die Schlacht geritten, und auch die Velozipede sollen zu Kurierdiensten zweckentfremdet worden sein. Weil es niemanden mehr gibt, den wir darüber befragen können, wollen wir es halt glauben, setzen aber ein Fragezeichen dahinter.

Unbestritten ist aber, dass im letzten Jahrzehnt des 19ten Jahrhunderts ein Drahtesel im Waffenrock nicht ungewöhnliches mehr war. Einerseits gab es die Ordonnanzräder, die bei Paraden genutzt wurden, oder um einen Offizier in der Kaserne von der Unterkunft zum Kasino und zurück zu bringen (Alkoholmessgeräte gab es ja noch nicht), andererseits wurden sie aber tatsächlich auch bei Kampfhandlungen eingesetzt. Fahrradbataillone gab es in den Armeen fast aller Länder auf allen Kontinenten. Die Gefreiten Velocipedisten hatten damit Botendienste zu erledigen, aber auch Späher wurden damit ausgerüstet. Die Vorteile gegenüber dem Pferd lagen auf der Hand: ein Drahtesel muss nicht gefüttert werden, wird nicht müde (sein Reiter hingegen schon), ist weitgehend unempfindlich gegen Umwelteinflüsse wie Kälte oder Hitze, ist leiser und unauffälliger und kann auch leichter versteckt werden als ein Pferd. Der Nachteil: in unwegsamem Gelände muss ein Fahrrad getragen werden, ein Pferd kann dieses auf eigenen Hufen bewältigen (zum Glück für den Kavalleristen). Ein Umstand, der zu einer technischen Besonderheit führte: dem Klappmechanismus, der es erlaubte, das Fahrrad auf mehr als die Hälfte seiner eigentlichen Größe zusammenzufalten und huckepack am Rücken zu tragen.

Am bekanntesten unter all den verschiedenen ist wohl die nach ihrem Erfinder Captain Gerard benannte französische Variante, die ab 1895 in großen Stückzahlen hergestellt und auch an andere Armeen geliefert wurde. Auch andere Länder hatten Klappräder, namhafte Hersteller aus England, Deutschland, Holland und Italien entwickelten ihre eigenen Systeme, erwarben eigene Patente. Die italienische Variante des Signore Rossi diente als Vorbild für die österreichischen Firmen Styria und Steyr, um sich damit um einen Auftrag der K&K Armee zu bewerben. Diese Geschichte hat Walter Ulreich in seinem Buch „das Waffenrad aus Steyr“ bestens und ausführlich aufgearbeitet:

(https://www.weishaupt.at/sachbuecher_monografien_dokumentationen/138_das_steyr-waffenrad/)

Auch Max Reder berichtet darüber anhand seines Waffenrad-Militärmodells M 10 sehr ausführlich (<http://www.fahrradsalon.at/2017/03/28/steyr-waffenrad-m10-1912/>)

Wir zeigen hier das Nachfolgemodell MR aus 1916 (es wird deshalb auch gerne als M 16 bezeichnet). Es ist eine Weiterentwicklung des M 10, verfügt aber im Gegensatz zum Vorgänger bereits über einen Freilauf, dafür hat es am Rahmen keine Ösen mehr zur Befestigung von Tragegurten. Angeblich sind von diesem Modell nur vier Stück erhalten, bzw bekannt, dieses ist wohl das Originalste darunter. Der Besitzer Hans Preuner freut sich über den patentierten Bremshebel mit der Lasche, die sich beim Hochklappen des Lenkers über die Bremsstange senkt und diese automatisch zentriert. Im Gegensatz zu den zivilen Rädern hat dieses Bremssystem keine Rückholfeder für den Hebel. Ein weiteres exklusives Feature ist die Auslösevorrichtung am Hinterrad. Kamerad Fahrrad ist einsatzbereit, soll aber ausschließlich zivile Pflichten erfüllen.









