

Über Fahrradunternehmen aus Belgisch-Kongo unten der erste Weltkrieg

Einführung

In meinem Artikel über französische und belgische Einheiten während des Feldzugs in Kamerun 1914-1916 wird unter anderem erwähnt: die Einheiten, die in der Provinz Katanga in Belgisch-Kongo aufgestellt wurden. Hier folgen Informationen über das Fahrradunternehmen, das Teil der Einheiten war.

Hintergrund

1912 wurde beschlossen, eine Fahrradfirma bei den Force Publique-Einheiten in Katanga zu gründen. Die Idee für die Einrichtung wird dem stellvertretenden Gouverneur der Provinz Katanga, Émile Wangermée, und dem Kommandeur der Militäreinheiten von Katanga, dem dänischen Major Frederik Vilhelm Olsen (siehe *Nachtrag*), zugeschrieben, die beide begeisterte Radfahrer waren.

Leutnant Hédou vom Radfahrerbataillon des belgischen Carabinieri-Regiments [1](#)) wurde nach Katanga geschickt, um die neue Kompanie zu gründen, die im Bezirk Haut-Luapula [2](#)) stationiert ist. Die Kompanie zählte 150 Mann, die in 3 Zügen organisiert waren. Das Unternehmen war wie die anderen Einheiten aus Katanga mit belgischen 7,65-mm-Mauser-Gewehren Modell 1889 und 4 rückstoßfreien Madsen-Gewehren ausgestattet.

Alle Geräte usw. wurden auf den Fahrrädern der Kompanie transportiert, und daher wurde die Kompanie nicht von einer Reihe einheimischer Träger begleitet, wie es sonst bei Infanteriekompanien üblich war.

Während des Krieges wurden zwei weitere Radfahrerkompanien gegründet, und die drei Brigaden, in die die Force Publique dann aufgeteilt wurde, bekamen jeweils eine eigene Radfahrerkompanie. Die Informationen in diesem Papier basieren hauptsächlich auf Quellen, die das Unternehmen aus Katanga beschreiben.

Die Fahrradausrüstung



Firmenbanner des Radfahrerunternehmens.

Von Quelle 1.

Die ersten Fahrräder des Unternehmens wurden von Fabrique Nationale (FN) und der Birmingham Small Arms Factory (BSA) hergestellt. Später wurden auch New Hudson-Fahrräder [3](#), die aus englischen Depots in Ostafrika geliefert wurden, verwendet.

Die New Hudson-Fahrräder werden in *Les Troupes du Katanga & Les Campagnes d'Afrique 1914-1918* (Quelle 1) als die besten der drei beschrieben, die für militärische Zwecke hergestellt wurden, anscheinend mit Vollreifen.

Normale Fahrradreifen waren sehr anfällig für Reifenpannen, entweder durch Dornen, Verschleiß oder einfach durch das heiße Klima. Wenn die Radfahrer bei langen Märschen erschöpft waren, konnten sie auch daran denken, selbst Reifenpannen zu verursachen, um sich bis zum Eintreffen der Mechaniker auszuruhen!

Bei den späteren Versionen der Fahrräder wurde sowohl vor als auch hinter den Fahrrädern ein Gepäckträger montiert.

Der Fahrenträger ist möglicherweise ein Unteroffizier (zwei goldene Deckel). Quelle 4 enthält eine Übersicht der Insignien von 1908, aus der hervorgeht, dass ein Unteroffizier zwei goldene und rote Deckel trug, während ein Unteroffizier zwei goldene Deckel trug. Quelle 3 hingegen zeigt eine Abbildung eines Gefreiten aus dem Jahr 1917, allerdings sind hier die Deckel rot.

Organisation

Quelle 1 erwähnt, dass die ursprüngliche Radfahrerkompanie im April 1917 aus 140 Mann bestand, jetzt mit Leutnant Hupin als Kompaniekommandant und Sergeant-Major (Adjutant) Clicquet als Stellvertreter.

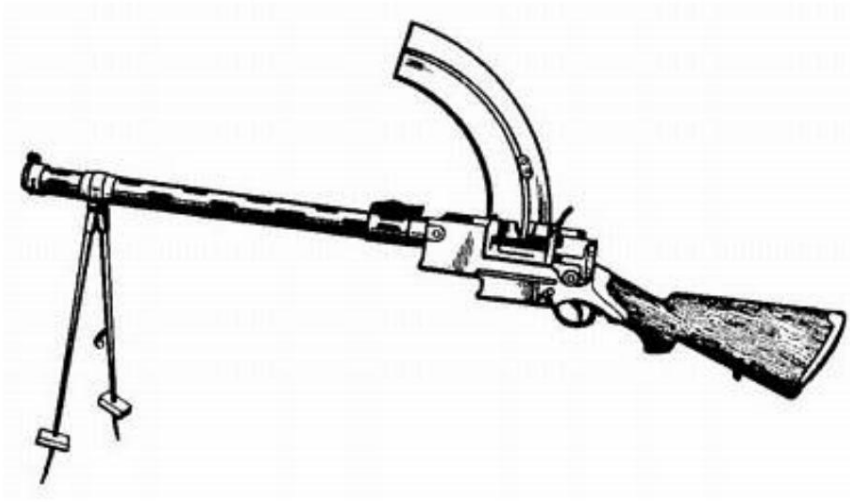
Das Unternehmen war in 2 Zügen organisiert. Jeder Zug enthielt einen Abschnitt mit 2 rückstoßfreien Gewehren; Die Sektionen standen unter dem Kommando der belgischen Unteroffiziere (*Sous-Offiziere*) Clincq und Bombeeke.

Das Unternehmen umfasste auch ein Werkstattelement unter der Leitung eines Mechanikers (*armurier mécanicien*).

Charles, sowie ein Sanitärelement, bestehend aus Assistenzarzt (*sous-officier infirmier*) Caudron und 4 einheimischen Krankenschwestern (*infirmiers noirs*).

Ausrüstung, Waffen, Munition und Gepäck usw. wurden auf den Fahrrädern transportiert, insgesamt ca. 35kg pro männlich.

Die Ausstattung bestand unter anderem aus zwei Munitionstaschen, persönliche Waffen und Ausrüstung des Radfahrers, Lagerausrüstung und Verpflegung für sechs Tage. Das Personal der rückstoßfreien Gewehrabteilungen führte auch jeweils zwei Magazintaschen (Rückstoßgewehrmagazine) mit sich.



Madsen rückstoßfreies Gewehr.

Fra Leichtes Maschinengewehr Madsen arr. 1902

Rüstung



*Mauser-Gewehr, 1899 in Amerika patentiert,
ähnlich dem belgischen Modell von 1889.*

Fra Mauser Rückstoßgewehr, 1899 (Patente
und Technikgeschichte).

Über Madsen rückstoßfreie Gewehre



Belgisch-Kongo - Askaris von einem Fahrradunternehmen.
Von Quelle 1.

Informationen zu rückstoßfreien Madsen-Gewehren, einschließlich der in England hergestellten *Rexer-Variante*, finden Sie in meinem Artikel [The Rexer Automatic Machine Gun](#).

Die besonderen Umstände im Zusammenhang mit der Einführung rückstoßfreier Madsen-Gewehre im Kongo gehen nicht aus Colonel Mullers sehr maßgeblicher Arbeit hervor (Quelle 1), die lediglich die Verwendung angibt.

Quelle 1 erwähnt die Madsen-Gewehre nicht in Verbindung mit anderen Einheitentypen, und es handelt sich möglicherweise nur um eine begrenzte Verwendung durch die Radsportunternehmen. Unklar ist auch, ob die rückstoßfreien Madsen-Gewehre das gleiche Kaliber hatten wie die Mauser-Gewehre (Kaliber 7,65 mm) oder ob es sich um das Kaliber 8 mm handelte (das in Dänemark verwendet wurde) 4) .

Uniformen



*Belgisch-Kongo
Askari eines
Fahrradunternehmens, 1917.
Fra Kolonialarmeen in
Afrika 1850-1918 (Kilde
2).*



Belgisch-Kongo

Belgischer Offizier, 1914.

Von Quelle 2.

Bereits zur Zeit ihrer Gründung trugen die Soldaten der Radlerkompanie kurze Hosen (*Kapitula*), die ab 1912 nach und nach die in der Force Publique allgemein verwendeten, weiteren Uniformhosen ablösten.

Ob die Radfahrer bereits 1912 in khakifarbenen Uniformblusen/-mänteln gekleidet waren, ist nicht bekannt.

Im Allgemeinen wurden Khaki-Uniformen ab Ende 1914 für europäische Offiziere und Unteroffiziere und ab 1914 schrittweise für einheimische Soldaten eingeführt, die schließlich ab 1917 allgemein verwendet wurden.

Bis dahin wurden jedoch sowohl neue khakifarbene Uniformteile als auch ältere blaue nebeneinander verwendet.

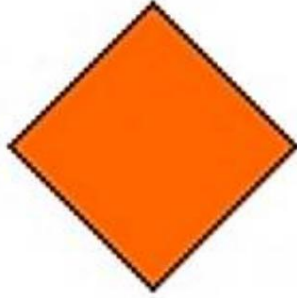


Belgisch-Kongo - Askaris von einem Fahrradunternehmen.

Von Quelle 1.

Rechts im Bild ein Askari mit dunkler Uniformbluse; es handelt sich wohl um eine Bluse eines älteren Modells.

Marken



*Flagge von Belgisch-Kongo,
getragen von einem
Askari, 1917.*

Eigenes Design,
nach Quelle 3.

Ein System farbiger Stoffabzeichen wurde von einheimischen Soldaten verwendet und an der Vorderseite der Fez-Abdeckung getragen. Das System wird jedoch nicht beschrieben. *Armeen in Ostafrika 1914-18* (Quelle 3) reproduziert ein orangefarbenes Mützenabzeichen, ähnlich dem hier abgebildeten. In Quelle 2 erwähnt Peter Abbott jedoch eine Illustration, die ein rotes Hutabzeichen zeigt.



*Belgisch-Kongo-
Flagge,
getragen von europäischen Soldaten.
Von Force Publique (Quelle 4).*



*Belgisch Kongo
Bogen,*

von europäischen Soldaten getragen.

Eigenes Design, nach Quelle 3.

Europäische Soldaten trugen ein Metallabzeichen auf ihrem Truppenhelm sowie eine Kokarde in den belgischen Nationalfarben. Das Abzeichen war aus goldenem Metall für Offiziere, Silber für Unteroffiziere und Bronze für Gefreite.

Der Aufwand während des Krieges

Die Cyclist Company aus Katanga wird 1914 zur Bewachung der Stadt Baudouinville (heute Moba) am Tanganjikasee eingesetzt; dann wird es in den Kivu-See überführt und zur Überwachung des Ruzizi-Flusses eingesetzt 5).

Das Unternehmen wird vorübergehend aufgelöst, da es als ungeeignet gilt, am belgischen Angriff auf Ruanda im Jahr 1916 teilzunehmen, der dann zur Eroberung des gesamten westlichen Teils von Deutsch-Ostafrika führt, einschließlich der zentralen Stadt Tabora.

Nicht jeder unter den belgischen Kommandanten ist mit der Entscheidung einverstanden, und Oberst Muller schreibt in Quelle 1, dass sie einschließlich der rückstoßfreien Madsen-Gewehre vielerorts im Zusammenhang mit Aufklärungsaufgaben und Flankenschutz gute Dienste geleistet hätte.

Die Cyclist Company wird im April 1917 neu gegründet und ist Teil des belgischen Beitrags (ca. 2.000 Mann) zu den alliierten Streitkräften, die im südöstlichen Teil der deutschen Kolonie bis September-Oktober 1917 kämpfen, wenn die Stadt Mahenge ist erobert und die deutschen Einheiten rücken von Deutsch-Ostafrika nach Portugiesisch-Ostafrika vor.

Schließen

Soweit bekannt, waren die kongolesischen Kompanien die einzigen radfahrenden Einheiten, die während des Krieges in Ostafrika eingesetzt wurden.



Belgisch-Kongo - Ein Fahrradunternehmen hat aufgehört.

Von *Tip & Run* (Quelle 5).

Natürlich haben Fahrräder gegenüber Pferden den großen Vorteil, dass sie keinen Angriffen von Tsetse-Fliegen ausgesetzt sind, die in vielen Teilen Ostafrikas den Einsatz ähnlicher montierter und damit leicht mobiler Einheiten äußerst schwierig und teuer machten.

Umgekehrt erfordert der Einsatz der hochmobilen Radlereinheiten ein gut ausgebautes Straßennetz – und das war vielerorts fast so selten wie die Tsetse-Fliege weit verbreitet war...

Auf individueller Ebene wurden Fahrräder von Offizieren und Ordonnanzen als Transportmittel verwendet, und der deutsche Oberbefehlshaber Paul Lettow-Vorbeck erwähnt in seinen Memoiren 6), dass er bei verschiedenen Gelegenheiten sehr von der Fähigkeit zum **Transport** profitierte selbst mit dem Fahrrad, z.B. in Tanga, in der Nacht vom 3. auf den 4. November 1914, als er durch die Stadt radelte, um sich ein Bild von der Lage zu machen:

„Ob Tanga vom Feind gehalten wurde oder nicht, war nicht sicher. Starke Offizierspatrouillen wurden sofort über Tanga hinaus in Richtung Ras-Kasone vorgeschoben. Glücklicherweise hatte das Hauptquartier einige Fahrräder und so gebracht, um mich schnell durch persönliche Beobachtung zu vergewissern konnte ich mich sofort mit Hauptmann von Hammerstein und dem Freiwilligen Dr. Dessel zum Bahnhof Tanga begeben, wo ich einen Vorposten der 6. und so ritt ich weiter durch die menschenleeren Straßen der Stadt, die völlig menschenleer war, und die weißen Häuser der Europäer spiegelten die strahlenden Strahlen des Mondes in die Straßen, die wir durchquerten, und so erreichten wir den Hafen am äußersten Rand der Stadt Stadt. Tanga war also vom Feind frei. Eine Viertelmeile entfernt lagen die Transporter, ein Lichterglanz und voller Lärm; es gab keinen Zweifel, dass die Landung gleich beginnen würde. Ich bedauerte sehr, dass unsere Artillerie - wir hatten zwei Geschütze von 1873 - war noch nicht da. Hier, im strahlenden Mondlicht, aus so geringer Entfernung wäre ihre Wirkung trotz der feindlichen Kreuzer vernichtend gewesen.

Wir fuhren dann weiter nach Ras-Kasone, ließen unsere Fahrräder im deutschen Regierungskrankenhaus und gingen zu Fuß zum Strand, an dem direkt vor uns ein englischer Kreuzer lag. Auf dem Rückweg im Krankenhaus wurden wir anscheinend von einem indischen Wachposten herausgefordert - wir verstanden die Sprache nicht - sahen aber nichts. Wir stiegen wieder auf unsere Fahrräder und fuhren zurück. Der Tag brach an, und links von uns hörten wir die ersten Schüsse. Dies war die Offizierspatrouille unter Oberleutnant Bergmann von der 6. Feldkompanie, die westlich von Ras-Kasone auf feindliche Patrouillen gestoßen war. Einer meiner Radler überbrachte nun Hauptmann Baumstark den Befehl, sofort mit allen Truppen zur Tanga Station vorzurücken ..."



*Askari-Kompagnie auf dem Marsch während des Krieges.
Fra Koloniales Bildarchiv (Universität Frankfurt am Main).*

Ob Fahrräder zur Standardausrüstung der deutschen Einheiten gehörten, habe ich nicht gefunden, aber bei Bedarf wurden Fahrräder zur Verfügung gestellt, z.B. aus den deutschen Plantagen und anderen bewohnten Gebieten.

Eine Diskussion der zivilen Nutzung von Fahrrädern und anderen Transportmitteln in Zentralafrika findet sich im Artikel *Transport Transforming Society: Towards a History of Transport in Zambia, 1890-1930* von Jan-Bart Gewald, 2007 (African Studies Centre) .

Nachtrag - Frederik Vilhelm Olsen



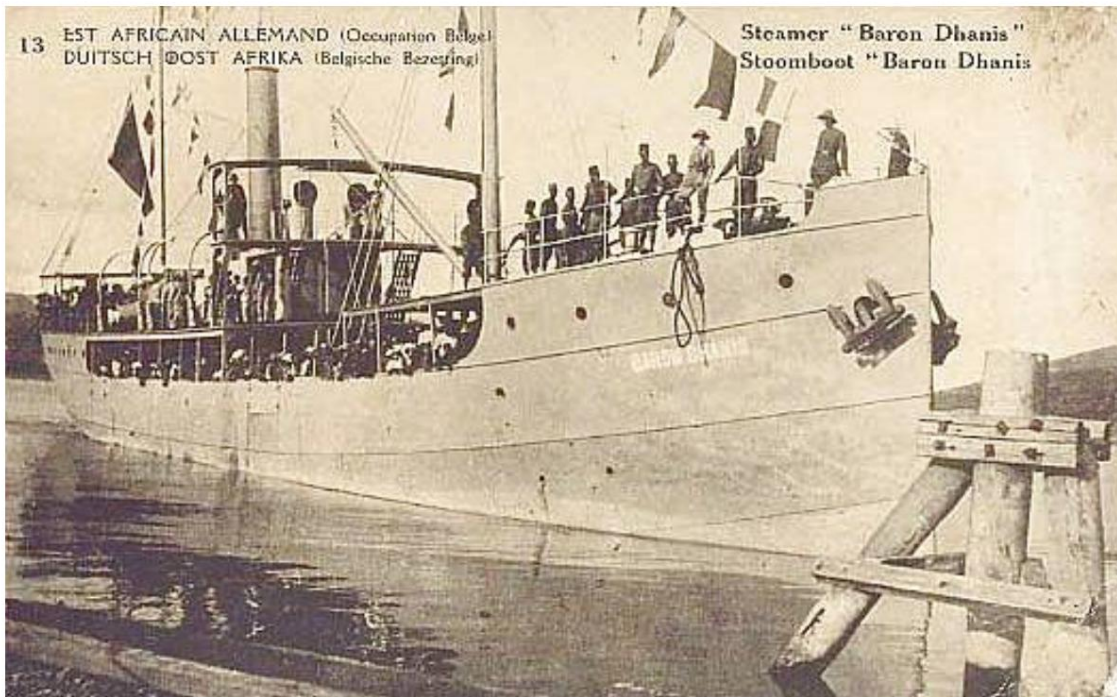
Kommandant Frederik Vilhelm Olsen 7). —
Von Quelle 6.

Einige der Offiziere der Force Publique waren Ausländer, eine Tradition, die bis in die Zeit vor 1908 zurückreicht, als Belgisch-Kongo persönliches Eigentum von König Leopold II. war. Als der junge Leutnant Victor Freiesleben, der seine Erfahrungen im Buch *Kongo Kalder* (Quelle 6) beschrieben hat, 1908 als einer der letzten Ausländer ins Offizierskorps aufgenommen wurde.

Einige der Offiziere waren Skandinavier, wobei der dänische Major Frederik Vilhelm Olsen der prominenteste war.

Frederik Vilhelm Olsen (geboren am 24. Mai 1877 in Kalundborg; gestorben am 17. November 1962 in Etterbeek bei Brüssel) kam 1898 als junger Leutnant nach Belgisch-Kongo und beendete seine Karriere als Kommandeur der Force Publique (1920-1925).

Unmittelbar vor seiner Pensionierung wurde Oberst Olsen zum General ernannt und diente anschließend einige Jahre als Leiter des Transportdienstes in Belgisch-Kongo.



Das belgische bewaffnete Frachtschiff BARON DHANIS, das 1917 die Radfahrerfirma über den Tanganjikasee transportierte, von Moliro nach Kigoma (bei Ujiji) in Deutsch-Ostafrika.

Von einer belgischen Postkarte, die im Internet zum Verkauf angeboten wurde.

Nachtrag - S/S Baron Dhanis

Bei Kriegsausbruch befand sich die BARON DHANIS in einem unfertigen Zustand, und die noch in Antwerpen befindlichen Kessel gingen bei der deutschen Eroberung der Stadt verloren. Erst im November 1916 wurde das Schiff endgültig fertiggestellt.

Die englische Admiralität hatte 2 Stück geliefert. 12-Pfünder-Kanonen, damit das Schiff bewaffnet werden konnte, aber ob beide Flugblätter angebracht waren, ist derzeit nicht klar.

Das Schiff wurde zu spät zu Wasser gelassen, um 1914-1916 an den Kämpfen gegen die deutschen Schiffe auf dem Tanganjikasee teilnehmen zu können, erlangte aber dennoch große Bedeutung als Versorgungsschiff.

Das Schiff ist nach Francis Baron Dhanis (1861-1909) [9](#) benannt, der Offizier der Force Publique und später stellvertretender Gouverneur war; Baron Dhanis war der Kommandeur der belgischen Streitkräfte, die in der Zeit von 1892 bis 1894 die "arabischen" [10](#) Sklavenjäger besiegten, die viele Jahre lang den östlichen Teil von Belgisch-Kongo beherrscht hatten.

Name 8	Typ	Tons Knob	Søsat	Sonstige Daten
S/S BARON dhanis	Fracht- und Passagierschiff	1913/1916	2,5 m	Länge: 52 m; Breite: 8 m; Tiefgang: 700 ?

Quellen

1. *The Troops of Katanga & The African Campaigns 1914-1918* von Oberst Emanuel Muller, General Printing Establishments, Brüssel 1935. Især bogens Kapitel VIII – *Die Rolle der Radsportunternehmen in den afrikanischen Kampagnen* er anvendt her.
2. *Colonial Armies in Africa 1850-1918* von Peter Abbot, Foundry Books Publications, Nottingham 2006, ISBN 1-90154-307-2. Eine der Quellen für Uniformen aus Belgisch-Kongo sind Uniformpläne, die von James Thiriart (1889-1965) gezeichnet wurden und auf die als Teil der Sammlungen des Musée Royale de l'Armée, Brüssel, verwiesen wird. Beispiele für die sehr talentierten Uniformzeichnungen von James Thiriart (wenn auch nicht

aus Belgisch-Kongo) ist auch im Artikel zu James Thiriar (Great War in a Different Light) zu sehen.

3. *Armeen in Ostafrika 1914-18* von Peter Abbot, Men-at-Arms Nr. 379, Osprey Publishing, London 2002, ISBN 1-84176-489-2.
4. Force Publique (Rudi Geudens). Diese Website enthält viel gutes Material über die Macht Öffentlich.
5. Von *Tip & Run - The untold tragedy of the Great War in Africa* von Edward Price, Weiderfeld & Nicholson, London 2007, ISBN 0-297-847090.
6. *Kongo Calls* von Victor Freiesleben, Carl Allers Book Publishers, Kopenhagen 1944.

Pro Finsted

Notieren:

- 1) Se Om Belgisk Organization og Uniforming 1914 samt Historique du Premier Carabiniers Cyclistes (Yvan Leriche).
- 2) Der Bezirk Haut-Luapula mit dem Hauptort Kambove liegt ziemlich zentral in der Provinz Kantanga, ca. 120 km nördlich der damaligen Regierungsstadt Elisabethville (heute Lubumbashi). Die Gegend ist bekannt für Kupferminen. Zur Verwaltungsgliederung von Belgisch-Kongo siehe z. Kapitel III: Humangeographie, Teil 3: Verwaltungs- und Justizorganisation (WHKMLA-Dokumente), ausgehend von *Cours Complet de Geographie: Le Congo Belge* von J. Roland und E. Duchesne, Namur 1914, sowie Provinzen der Demokratischen Republik Kongo (Kongo Kinshasa) von Gwillim Law (Verwaltungsabteilungen der Länder) und kongolesische Provinzen 1885-1945 (Staaten und Regenten der Welt).
- 3) "New Hudson" war eine Tochtergesellschaft der Birmingham Small Arms Factory (BSA) und gleichzeitig der Name der billigeren Fahrräder des Unternehmens. (Vintage Bicycle Genealogy and Archive) Sowohl New Hudson als auch BSA Bicycles Ltd. wurde in den 1950er Jahren von Raleigh übernommen.
- 4) Auf der Website des Belgischen Textilmuseums - Musée Royale de l'Armée, Brüssel - gefundene Referenzen erwähnen jedoch nur rückstoßfreie Gewehre im Kaliber 8 mm.
- 5) Der Fluss fließt zwischen dem Tanganjikasee und dem Kivusee. Siehe Ruzzi-Fluss (Wikipedia).
- 6) Aus *My Reminiscences of East Africa* von Paul von Lettow-Vorbeck, 1920. Meine Quelle ist ein Nachdruck von 2004, herausgegeben von Naval & Military Press, London. Das Zitat stammt von den Seiten 38-39.
- 7) Die Originalunterschrift lautet: "*Kommandant Frederik Vilhelm Olsen, der Däne, der General in der belgischen Kolonialarmee wurde und der unmittelbare Grund dafür war, dass der Autor auch in Belgisch-Kongo den Weg eines Offiziers einschlug.*" Während eines Urlaubs in Kopenhagen lernte Victor Freiesleben Frederik Olsen kennen, der ein Freund seines Vaters war. Die abenteuerlichen Berichte aus dem Kongo veranlassten Oberleutnant Freiesleben, seine Stelle als Oberleutnant im 1. Regiment aufzugeben und die Aufnahme in die Force Publique zu beantragen.
- 8) Datenstammel bl.a. fra Kongo-Schiffe (Flüsse und Seen) (Belgian Ships Archive).
- 9) Siehe Francis, Baron Dhanis (Wikipedia).
- 10) Im Prinzip waren alle Sklavenhändler keine Araber, sondern Afrikaner arabischer Abstammung, *Suaheli genannt*. Siehe z.B. Kongo (Kinshasa) (Weltstaatsmänner).