

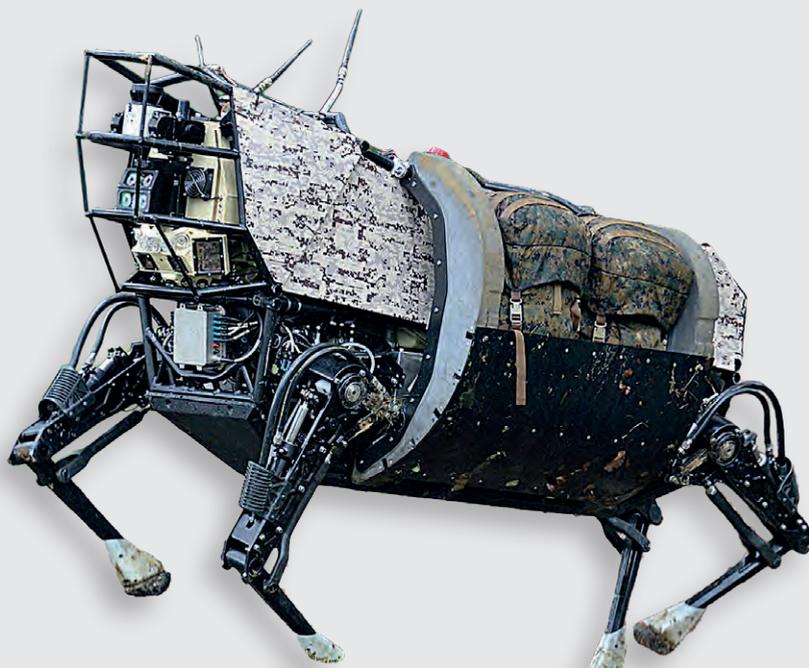
NUOVA **ANTOLOGIA**   
**MILITARE**  
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 3  
2022

Fascicolo 12. Novembre 2022

**Storia Militare Contemporanea**

a cura di  
PIERO CIMBOLLI SPAGNESI



*Società Italiana di Storia Militare*

Direttore scientifico Virgilio Ilari  
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi  
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi  
Redazione Viviana Castelli

*Consiglio Scientifico.* Presidente: Massimo De Leonardis.

*Membri stranieri:* Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Gioacchino Strano, Donato Tamblé,

*Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica:* Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

*Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari:* Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

### *Nuova Antologia Militare*

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare  
Periodico telematico open-access annuale ([www.nam-sism.org](http://www.nam-sism.org))  
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma  
Contatti: [direzione@nam-sigm.org](mailto:direzione@nam-sigm.org) ; [virgilio.ilari@gmail.com](mailto:virgilio.ilari@gmail.com)

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare  
([www.societaitalianastoriamilitare@org](mailto:www.societaitalianastoriamilitare@org))

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma  
[info@nadirmedia.it](mailto:info@nadirmedia.it)

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma  
[www.tabedizioni.it](http://www.tabedizioni.it)

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-585-1

NUOVA

**ANTOLOGIA**



# MILITARE

RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

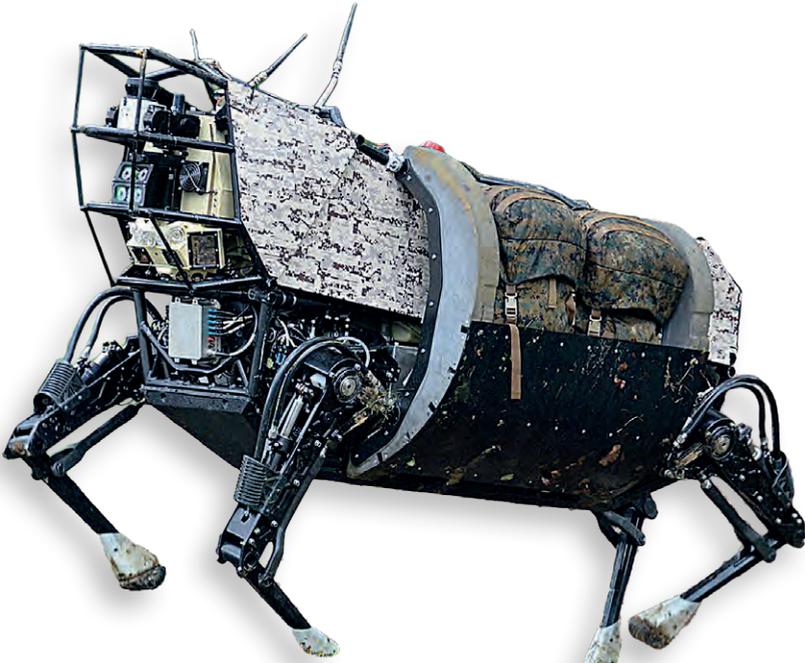
N. 3  
2022

Fascicolo 12. Novembre 2022

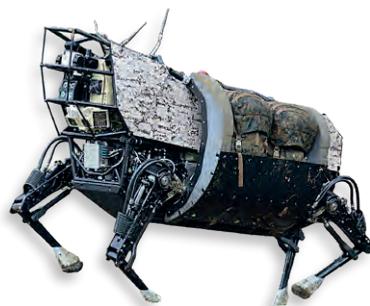
## Storia Militare Contemporanea

a cura di

PIERO CIMBOLLI SPAGNESI



*Società Italiana di Storia Militare*

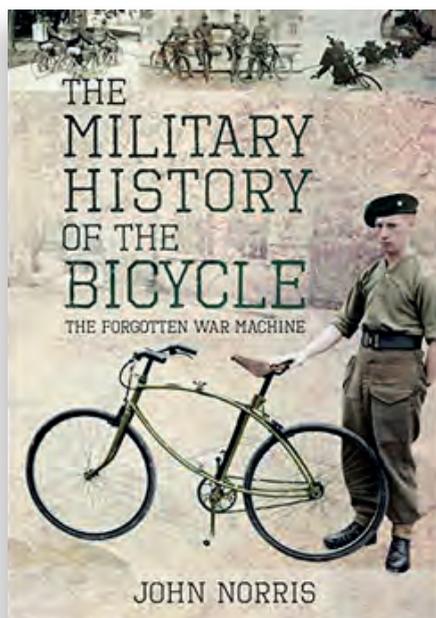


Legged Squad Support System robot prototype, 2021, DARPA image.  
Tactical Technology Office, Defense Advanced Research Projects Agency,  
U.S. Department of Defense, 2012 (wikipedia commons)

JOHN NORRIS

*THE MILITARY HISTORY OF THE BICYCLE:  
The Forgotten War Machine*

Pen & Sword Books Ltd, Barnsley, 2021, pp. 200, Lst. 19.99



**N**ell'ultimo quarto dell'Ottocento la bicicletta assunse via via un aspetto moderno con la pedalata centrale collegata con catena alla ruota posteriore, freni, tubolari di metallo, pneumatici di gomma e così via. La grande richiesta popolare - erano sorti centinaia di club di appassionati con migliaia gli iscritti - fece sì che si moltiplicassero le fabbriche dove si producevano bici su scala industriale. Tale maturità e diffusione della bici quale mezzo di trasporto a buon prezzo, attirò ben presto l'interesse dei militari. Infatti, almeno inizialmente, la bici sembrava un mezzo più affidabile sia dell'esordiente motocicletta, vessata da problemi meccanici e assetata di carburante, sia del cavallo, che aveva bisogno di cure, cibo e acqua in gran quantità. Certo, la bici non po-

teva sostituire il cavallo per trainare carri, per muoversi in terreni montuosi o accidentati, per non parlare delle cariche a sciabola sguainata, comunque pareva essere un ottimo mezzo di trasporto complementare, silenzioso, facile da usare ed economico.

L'esercito italiano fu pioniere nell'uso militare della bici, utilizzandola durante esercitazioni nel 1875 per consegnare messaggi dal comando generale ai diversi battaglioni schierati e viceversa. Nel 1886 furono create le prime compagnie di fanteria ciclista e nel 1905 la Bianchi di Milano iniziò a produrre le prime bici pensate specialmente per l'uso bellico. Contemporaneamente, anche Gran Bretagna, Austria, Germania, Francia, Belgio, America e altri ancora avviarono una serie di esercizi militari tesi a valutare l'utilità della bici. I risultati di tutta questa attività non furono sempre positivi. In particolare, le esercitazioni militari del 1888 in Gran Bretagna misero in evidenza una serie di difetti operativi delle bici con più pedalatori e dei tricicli usati per trasportare le mitragliatrici. Così come i test condotti oltre oceano non portarono mai alla formazione di unità di fanteria ciclista a stelle e strisce. Inoltre, ovviamente, la bici evidenziava limiti legati all'ambiente operativo e non poteva certo essere usata in terreni rotti, in altura, nel deserto, su strade danneggiate o ghiacciate, ecc.

Si deve all'allora capitano britannico Baden-Powell, l'ideatore dello scoutismo, uno dei primi testi dedicati all'approfondimento dell'utilità militare della bici, apparso nel 1899 sul *RUSI Journal*, in cui si sostiene l'utilizzo su larga scala di fanteria ciclista intesa come fanteria montata. Non sorprende perciò che il primo uso militare della bici si ebbe durante la seconda guerra anglo-boera nel 1901: si trattò, più che altro, di singoli soldati che, inforcata la bici, svolgevano compiti di portaordini e collegamento. Da notare che nel 1905 la Svizzera immetteva in servizio le prime bici militari, un servizio che durerà quasi cento anni, considerato che l'ultima unità della specialità è stata dismessa nei primi anni del Duemila.

Nel 1914 l'esercito tedesco schierò diverse compagnie cicliste con compiti di avanguardia, una delle quali ebbe il "merito" di uccidere il primo nemico della Prima guerra mondiale, il lanciere belga Antoine Adolphe Fonk. In una guerra rapidamente diventata statica, non trovarono posto le ardite incursioni cicliste immaginate nel periodo prebellico. Così, la fanteria ciclista non ebbe molte occasioni per differenziarsi dalla fanteria a piedi o autoportata e svolse con diligenza i propri compiti primari in trincea, oltre a quelli secondari di ricognizione, conse-



Cartolina riprodotte i Bersaglieri ciclisti - Monfalcone, 6 agosto 1916 - verso q.85 - Associazione Nazionale Bersaglieri (Collezione cartoline Albertomos, CC BY SA-2)

gna messaggi o porta piccioni viaggiatori: furono i taxi, non le bici, della Marna a salvare Parigi.

Di fatti, la bici non fu mai concorrenziale con i progressi dell'autotrasporto: i tentativi di usare la bici (da sola o appaiata) per trasportare pesi anche limitati, o anche feriti, ebbero spesso esito negativo. Emblematica in tal senso l'esperienza statunitense che, durante la Prima guerra mondiale, vide la bici impiegata essenzialmente per consegnare messaggi nell'ambito di caserme e aeroporti, soppiantata in tutto e per tutto dai mezzi a motore, comprese le motociclette Harley-Davidson usate per portare un passeggero nella versione *sidecar*, consegnare messaggi, svolgere compiti di collegamento e perfino evacuazione feriti.

All'esperienza dei bersaglieri ciclisti italiani, il libro di Norris dedica una paginetta scarsa, notando che Benito Mussolini (chiamato erroneamente nel testo *El Duce*) faceva parte di uno di essi, ma dimenticando che il vero eroe dei battaglioni bersaglieri ciclisti fu il mutilato Enrico Toti, autore del celebre lancio della

stampella contro gli austriaci nel 1916. Tralasciata anche l'esperienza del Battaglione Lombardo Volontari Ciclisti Automobilisti, dove si arruolarono nell'estate del 1914 i futuristi Filippo Tommaso Marinetti e Luigi Russolo. Tale battaglione partecipò solo al ciclo operativo che portò alla presa di Dosso Casina e Dosso Remit nella zona tra Garda e Adige (al prezzo di perdite esigue), con Marinetti che notava dispiaciuto la trasformazione dei volontari ciclisti in normali alpini. Tale trasformazione fu probabilmente notata anche dai comandi militari perché dopo appena sei mesi dalla sua mobilitazione, nel dicembre del 1915, il Battaglione Lombardo Volontari Ciclisti Automobilisti fu sciolto, reso ormai superfluo dall'affermarsi del binomio letale "trincea-mitragliatrice".

Poche righe sono poi dedicate all'analisi dei bersaglieri cicloportati nella Seconda guerra mondiale, che pure furono in azione in Francia, Jugoslavia, Russia e, infine, in Tunisia. Un po' poco rispetto allo spazio riservato agli omologhi reparti britannici e perfino neozelandesi, ma ciò non sorprende considerata la ritrosia degli storici anglosassoni nell'utilizzare materiale bibliografico non in lingua inglese (oltre tutto la bibliografia a corredo del libro di Norris è davvero scarna, appena 23 voci e 8 siti web).

Negli anni Trenta l'acclarata inferiorità operativa della bici rispetto non solo ai mezzi motorizzati, ma anche ai cavalli, fece sì che durante la Guerra civile spagnola fu usata solo per compiti marginali. Nuovi esperimenti compiuti dai parà russi confermarono l'impossibilità di montare e usare una mitragliatrice piazzata sul manubrio anteriore. Anche la velocità teorica delle unità cicliste, stimata in tre volte quelle appiedate in situazioni ottimali, andava ridimensionata nelle reali condizioni belliche. Perciò, non sorprende che anche nella Seconda guerra mondiale l'impatto operativo della bici fu estremamente limitato o frutto di mancanza di alternative, come durante le caotiche ritirate delle pressate unità tedesche nel 1944-45 o da parte dei raccoglittici reparti di *volksgrenadier*. Probabilmente, l'unica eccezione di rilievo fu l'impiego aggressivo della bici da parte delle avanzanti colonne militari giapponesi durante la conquista di Singapore nel 1942, che in alcuni casi riuscirono a sorprendere alle spalle alcune unità alleate. Ogni compagnia ciclista giapponese era dotata di una squadra di due meccanici per le riparazioni speditive sul campo di battaglia, principalmente riparazioni di pneumatici forati. Comunque, l'anno precedente nelle Filippine non era andata così bene: un'unità imperiale ciclista di 300 uomini fu attaccata da americani e guerriglieri filippini nelle vicinanze di Manila e fu quasi completamente distrutta,

segno evidente della vulnerabilità in campo aperto di tale tipo di unità.

Norris poi tratta succintamente, solo sette pagine, il periodo post Seconda guerra mondiale, ricordando l'uso logistico della bici fattone dai vietcong, con singoli carichi talvolta pesanti oltre 400 chili lungo il cosiddetto sentiero di Ho Chi Minh (le bici però venivano spinte a mano, non pedalando). Infine, il libro termina ricordando che il contingente olandese in Afghanistan usava anche le bici per le pattuglie in zone urbane e con una panoramica delle tendenze future riguardanti le bici per impieghi da parte delle forze speciali statunitensi. Norris dimentica di trattare l'unico teorico militare contemporaneo che ancora propugna l'impiego di unità cicloportate, William S. Lind, per il quale i marines statunitensi dovrebbero essere addestrati a pedalare 120 km al dì, più di quanto facessero i loro predecessori tedeschi della Seconda guerra mondiale (che ben di rado riuscivano a pedalare per una novantina di km al giorno).

In conclusione, la bici è sì uno strumento silenzioso ed economico di trasporto, ma ha una serie di controindicazioni per l'uso militare, quali - fra le altre - il non poter coprire lunghe distanze senza esaurire il potenziale di combattimento, l'incapacità di sostenere il ritmo delle unità blindo-corazzate e la spiccata vulnerabilità in campo aperto. Ormai le unità cicloportate potrebbero avere una qualche utilità residuale in terreno urbano e boschivo, ma poco di più.

Il libro di Norris è utile per avere una panoramica generale sull'impiego della bici in guerra ed è dotato di un buon corredo iconografico con foto d'epoca e di ritrovi odierni di appassionati *reenactors*. Tra le pecche del libro, oltre alla presenza di alcune ripetizioni testuali facilmente evitabili, vi è in particolare una carenza di ricostruzione dottrinale e, come accennato, di fonti bibliografiche consultate. Eppure, sarebbe stato sufficiente riportare immagini come quelle qui riprodotte di seguito, tratte dalla rivista statunitense *Pearson's Magazine* del febbraio 1900, per illustrare al meglio le irreali aspettative riposte nell'uso bellico della bici. Ma, soprattutto, molte pagine del libro sono dedicate alla descrizioni di singoli episodi bellici minori che videro coinvolte unità cicliste appiedate, azioni, cioè, dove la bici fu usata - e neanche sempre - al massimo per portare tali unità al fronte. E ciò è un po' come voler fare la storia dello stivaletto militare dilungandosi in descrizioni delle battaglie che coinvolsero i fanti che lo indossavano.



Shooting while riding.

# THE CYCLE IN WAR

BY HERBERT HAMILTON.

THE bicycle has now won for itself a recognised place in the armies of the world; it is proving of great value in the South African campaign.

As silent as a bare-footed runner, swifter than a galloping horse, and more stealthy and enduring—leaving only a track so indefinite that it is well-nigh impossible to tell which way he has passed—the armed cyclist, although lacking all the pomp and majesty of the horse-soldier, is in many circumstances more dangerous.

In Great Britain, France, Germany, and Austria, and in the United States, the military authorities have long ago convinced themselves, and that there are very real possibilities

selves that the bicycle is more than a pleasure of usefulness before it in war.

Exhaustive experiments have been carried out by the British Volunteers for many years past, with a view to determining the war-uses of the cycle. The first cycle corps, formed in '87—now known as the 26th Middlesex (Cyclist) V.R.C.—is the crack cyclist corps of the world. At Volunteer manœuvres it has covered itself with glory on many occasions; while it is the model on which all the cycling companies in European armies have been patterned. Displays illustrating the possibilities of cyclists as mounted infantry and for ambulance work, as well as for hauling a Maxim gun, have been given by members of the corps, under Sergeant Rule, during the last three Royal Military Tournaments in London. Since the founding of the "Cyclist Corps," as the 26th Middlesex is called, the British War Office has permitted every volunteer regiment to equip a certain number of cyclists, who now exceed 4000 men in all.

Being volunteers, they cannot, of course,—unless special Acts of Parliament are passed—take an official part in the South African War. However, cyclists are already bearing



One of the bicycles recently dispatched to South Africa by the British War Office.

100

PEARSON'S MAGAZINE.

a large share in the operations, being employed alike by the British and Boer Army for conveying dispatches. It is not generally known that the War Office dispatched to South Africa in the middle of November a big batch of bicycles, specially equipped and enamelled in khaki. Several British officers have their machines with them at the front.

The roads in South Africa, although limited, are by no means to be despised from the cyclist's point of view, and before the war broke out, the Ladysmith Cycling Club was in a flourishing condition, while in the Transvaal, the Johannesburg Wanderers Club was famed for the number of record-breaking riders among its members.

It was at the time of the Jameson Raid, when a dispatch rider passed in safety through the Boer lines with messages from the Outlanders to Dr. Jameson, that the Boer military authorities first began to realise the invaluable services which cyclists might perform in war time. General Joubert's forces now contain several well-known local prize-winners who have already proved their value. On more than one occasion Colonel Baden-Powell has employed cyclists at Mafeking.



— lift him on to the handle-bars, and take him safely out of danger.

The cycle promises to be of most use in the present war in carrying dispatch-riders and skirmishers. A cycling dispatch-rider can take messages from seventy to a hundred miles in a day—a distance which would mean death from exhaustion to any horse. Cycling skirmishers, bending low in their saddles, can fit silently and almost invisibly round the enemy and return with reports of their movements, and of the nature of the country, before any horseman could have got fairly under weigh.

They can be used as outposts, or as advance or rear guards, to a force on the march. They can perform valuable work as convoys to cavalry, guns, or rapidly moving columns of supply. As raiders, they can make sudden, silent dashes into the enemy's country, deliver swift, unexpected blows, and be away to attack elsewhere, to blow up bridges, destroy telegraph wires, railways, and all forms of communication, before pursuit can be attempted.



Sergeant Hale will pick up a wounded man, while riding—

The cycle promises to be of most use in the present war in carrying dispatch-riders and skirmishers. A cycling dispatch-rider can take messages from seventy to a hundred miles in a day—a distance which would mean death from exhaustion to any horse. Cycling skirmishers, bending low in their



A soldier, who has lost his cycle, riding on the handle-bars of his comrade's machine, and covering the retreat.

## THE CYCLE IN WAR.

101



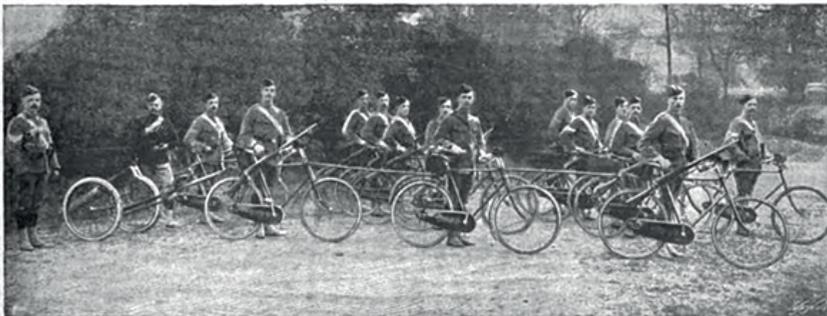
Cycling ambulance corps at work.

True, the horse-soldier is superior in strength to the cyclist. He can go where no cyclist can follow awheel. The cyclist has no *shock of action*, to use a military phrase, and a thorn on his path may put him out of play. But these drawbacks will not withhold the soldier cyclist from occupying a most important part in an army's organisation. And the chances of a bicycle being damaged in action are smaller than in the case of a horse.

As scouts, military cyclists have many opportunities of displaying their powers of speed and endurance; and their use in this direction was clearly proved at the cycling manoeuvres which took place at Alder-

shot, when a corps of about thirty riders were sent out to scour the district within a radius of twenty miles, with a view to discovering the quantity of supplies available for an imaginary invading army.

Each of the four companies comprising the corps took different routes, sections of each scouring different roads. As must always be the case when a cycling corps is on the march, the pace was regulated to the powers of the weakest rider. It speaks well for the capabilities of every man in this particular company that in eleven hours no fewer than 400 miles of road were traversed, and 150 towns and villages were visited. Reports, which would have been invaluable in time of



Bringing a Maxim into action, drawn by three cyclists whose machines are connected by a light rod with the gun-carriage.

Photos by R. W. Thomas, *Cheaptide*.

102

*PEARSON'S MAGAZINE.*

A motor cycle, with Maxim gun attached. Cyclists in rear carrying ammunition.

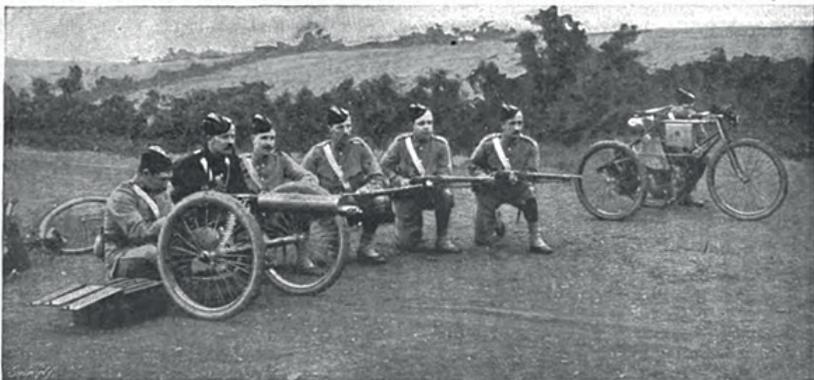
war, were brought in, giving details of the number of cattle seen, and of the farms, butchers' and grocers' shops that might be called upon to yield supplies.

Major Charles E. Liles, commandant of the British Cyclist Corps, with his battalion of cycling soldiers, carries out many experiments. Every kind of machine is tested to prove which give the best results, and different varieties of rapid firing guns are mounted on tandems, double tricycles, safeties, or motor cycles, with the object of discovering the best method of distributing their weight.

Military cyclists have so far had few opportunities of proving their worth in actual warfare, although several war correspondents

used bicycles with success during the recent Soudan campaigns. Before war in South Africa broke out, no British military cyclists had seen active service, nor have the cyclists in the French and German armies yet been called upon to ride to battle. Of the experiences of the United States Signal Corps I shall have something to say later.

Just as the cavalry soldier is trained to carry a wounded man before him on the saddle, so the cyclist is trained to ride his machine with another soldier seated on the handle-bars, or standing on the step behind. So expert have some of the riders become, that whilst one man works his cycle, another, seated facing him on the handle-bars, rests a rifle on his



Cyclist corps, with Maxim, holding a road.

Photos by Wildman & Co., Woking.

## THE CYCLE IN WAR.

103

shoulder, and fires a round in this precarious position. Many of the men are expert trick-riders, and look upon tent-pegging, lemon-cutting, cleaving the Turk's head, and other feats which are difficult to the cavalry man, as child's play. One of their most showy tricks is to ride, with firmly-tied wrists and ankles, as though making a daring escape from captivity.

For many years past the French authorities have been studying the use of the bicycle, and it is to Major Gérard, of the French Army, more than to any other, that the excellence which has been attained by the French cyclists is due. It was at his suggestion that a regular battalion of cyclists was first formed, and under his direction the men practised the exercises and feats usually performed by cavalry or mounted infantry.

Major Gérard is the inventor of the well-known folding cycle which bears his name, and of which many varieties are now in existence. His cycle weighs 32lb., and may be folded in forty seconds. It is carried on the back, leaving the soldier with his arms and hands free to assist him in surmounting obstacles, or handling his carbine. It is not, however, the ideal soldier's machine. One disadvantage is that in riding the weight of the rider is directly over the hind axle, which causes tyres to burst, and bearings to wear out, when ridden for any distance.

A detachable bicycle called the "Tripartite" is a particularly ingenious contrivance invented by the well-known British expert on all military matters, Major Baden-Powell.

On loosening the head clasp of this new appliance, which may be done without the use of a spanner, the handle-bars can be drawn out, and the steering post and front wheel withdrawn from below. The bicycle is thus disconnected into three parts, which can be clipped together flatly one upon another. In fifteen seconds a soldier can dismount, fold his machine, sling it over one shoulder, and be on the march.

A folding Bicycle, which ante-dates the

Gérard patent by a year, and which claims several advantages, has been in great demand in the United States Army for the last three or four years, although, so far, no particular pattern of machine is in general use. This is the Ryan folding bicycle, noteworthy for its strength, and for the fact that the rider can fold it instantly, and hang it on his shoulder, without having to buckle straps or fasten hooks. Having dismounted to reconnoitre, there is no delay in remounting; the cyclist has merely to swing the front wheel into position, when the two halves



Boer dispatch-riders.

of the machine lock firmly, and he is mounted and away in a moment.

It is probable that the United States Government will eventually authorise some experiments in connection with a special type of machine for army use. If any particular pattern is authorised, it will be painted green—a colour which is not easily distinguishable at a distance—and there will be no nickel plating to reflect the sunlight.

In the future, no doubt, acting on the experience gained in South Africa, cycles

will be especially adapted to war purposes in many ways now unknown. It might be a great advantage, for instance, if the cycle would float—a feat of which it is not capable at present, but which it might easily master if its tubes were larger. It is calculated that its displacement would support about 20lb. weight.

Military cycles, by the way, would never, as a rule, need lamps, which serve only to blind the rider, and to betray his presence. As to the best tyres for soldiers' cycles, this great problem, around which a fierce war has ever raged, must be left to the future; but, in the meanwhile, the French have gone far to solve it by employing on their Gérard machines a cellular, pneumatic tyre, which has two air-tubes, so that when one is punctured the other may be blown out,—but the war cycle of the future will doubtless be fitted with some form of cushion tyre and spring system.

The chief use of bicycles in the United States Army is in connection with the Signal Corps, every member of which, before the Spanish-American War broke out, was a cyclist; however, new men were enlisted during the war, and probably this is not true now. The bicycle was not used in Cuba, owing to the absence of roads, although

a few sharp-shooters on the coast were mounted, and the Spanish had a corps of sharp-shooting cyclists stationed at Manila.

The Signal Corps cyclists are capable of performing invaluable work in laying telegraph wires, and in repairing any breaks in the lines of communication. When a wire gives way, or is cut, and it is necessary that repairs shall be made instantly, a bicyclist can reach the point of breakdown, on good roads, with far more rapidity than could a horseman.

A special bicycle has been designed for wire-laying. The wires are carried on a reel, which is operated from the front wheel. This reel contains about a third of a mile of wire, and the rider can proceed at full speed and drop the wire upon the road behind him. It can be wound up again in the same way. The rider carries behind the saddle the necessary tele-

phonic and Morse apparatus, so that the wire can be used either for telegraphic or telephonic communication.

In the National Guard of the United States Army a number of cycling ambulances are now in use. Hospital Corps of cycles can accompany cavalry and artillery, and are, of course, far more economical than horse ambulances, and are always ready for instant service. The cycling ambulance consists of



Folding cycle, invented by Major Gérard, of the French Army.

## THE CYCLE IN WAR.

105

two tandem machines, side by side, connected by a light frame-work, upon which is placed a stretcher. Over the machines a canvas top may be erected to protect the patients from heat, cold, or rain. Although two tandems are used, only two men are required to work the ambulance, and they can carry a patient with ease, on an ordinary road, at a speed of ten miles an hour, and with the minimum of jolting.

As a map-maker, the military cyclist can perform invaluable work, and can easily prepare a sketch and report of about twenty-five miles of road in a day.

On emergencies, cyclists could form a novel means of transport for collecting supplies from the country round, or for rapidly bringing up ammunition and supplies from the rear to a force marching forward without sufficient transport.

An enthusiastic advocate of military cycling has suggested that cooks should be mounted. They could remain behind to clear up after their column had started from the camp, could pass it on the march, and could arrive at the new camping-ground in time to be well prepared for the arrival of the main force!

It is undoubtedly a mistake to suppose that military cyclists can only ride on roads. Large tracts of open plain could be crossed by a cycle company, if not with much comfort, at least at twice the speed which would be possible afoot; and often cross-country riding would be possible to trained military cyclists which might seem impossible from the ordinary pleasure-seeker's point of view.

When pursued by cavalry, the cycling corps is well able to take care of itself. Probably it can out-distance the enemy with little trouble, but if a stand is determined upon, the cycles, grounded and scattered at intervals over the ground, will afford an entanglement through which no cavalry could charge without falling into hopeless



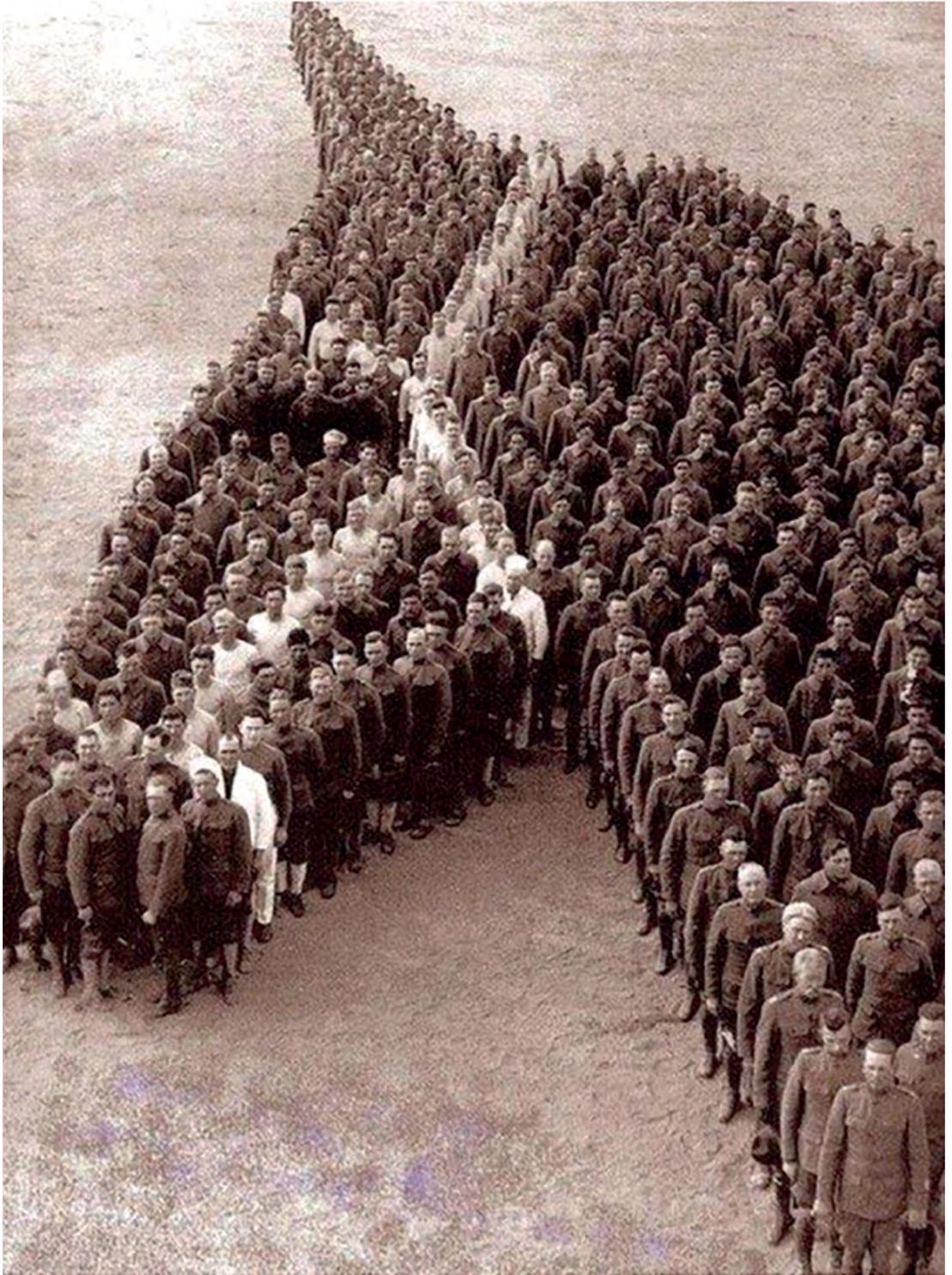
Lieutenant Began, of the United States Regular Army, with folding bicycle.

confusion. A grounded cycle forms a steady and convenient rest for the rifle if desired.

As to the best weapon with which military cyclists should be armed, the cavalry carbine would seem to hold advantages over the rifle, although it is with the latter weapon that the British Volunteer cyclists prefer to be armed. The French cyclists are armed with the carbine; the Austrian cyclists, during recent manœuvres, were armed only with the pistol. The carbine has but a slightly smaller muzzle velocity than the long rifle, and about the same accuracy; it weighs about 2lb. less, and is shorter, and easier to clean.

The sword is universally condemned for military cyclists. If attached to the cycle, it would probably be left behind when an attack was made at close quarters; if worn on the belt, it would dangle among the spokes, and would probably inflict more injury to its owner than to the enemy.

Although American cyclists are armed with the rifle or carbine, the pistol is considered the effective weapon whilst the cyclist is mounted. The soldiers are practised in drawing and firing their pistols when travelling at all speeds. The dispatch-riders in the Transvaal are usually armed only with a revolver.



650 Officers and Enlisted Men of Auxiliary Remount Depot N° 326 Camp Cody, N. M., In a Symbolic Head Pose of "The Devil", Saddle Horse ridden by Maj. Frank Brewer, remount commander / Photo by Almeron Newman, *Rear 115 N. Gold Ave., Deming, N.M.*.(1919)  
Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA

# Storia Militare Contemporanea

## Articoli / Articles

- *Oltre Enrico Rocchi. Cultura e storiografia dell'architettura militare per il XXI secolo,*  
di PIERO CIMBOLLI SPAGNESI
- *L'Affaire Ullmo. La trahison de l'officier de marine Ullmo en 1908. Comme un écho déformé de l'Affaire Dreyfus,*  
Par BERNARD HAUTECLOCQUE
- *The Battle of the Lys. The Uncovered History,*  
by JESSE PYLES
- *The Goennert Plot: An Attempted Entente-Sponsored Coup in Austro-Hungarian Tianjin and Shanghai in 1917,*  
par MATHIEU GOTTELAND
- *Le Potenze vincitrici e il controllo del commercio di armi nei primi anni Venti. I limiti della cooperazione internazionale,*  
di LORENZO FABRIZI
- *La città militare di Roma a La Cecchignola e i piani per la crescita industriale della Capitale nella prima metà del XX secolo,*  
di CRISTINA VENTRELLI
- *The Shanghai Incident (1932). An Analysis Based on Some New Italian Sources,*  
by ROCCO MARIA COLONNA
- *De la calle a la trinchera. El frente como escenario de lealtad y compromiso de la Guardia Civil en la Guerra Civil Española,*  
por JAVIER CERVERA GIL
- *World War Two and Artillery,*  
by JEREMY BLACK
- *Africa Settentrionale 1940-1941. Una rilettura della guerra nel deserto tra Jomini e Boyd,*  
di BASILIO DI MARTINO
- *German Plans for an Invasion of Sweden in 1943: A Serious Endeavour?,*  
by PAOLO POZZATO and MARTIN SAMUELS
- *Le navi bianche. L'evacuazione dei civili italiani dall'Africa Orientale,*  
di DECIO ZORINI
- *SOSUS. I sistemi americani di sorveglianza idroacustica sottomarina sviluppati durante la guerra fredda,*  
di MARIO ROMEO
- *Insurgencia y contrainsurgencia: la guerra de guerrillas de los cristeros y la estrategia para combatirla usada por el ejército mexicano (1926-1929),*  
por JUAN GONZÁLEZ MORFÍN
- *Tre lenti sul conflitto religioso messicano. Lo sguardo del British Foreign Office, de La Civiltà Cattolica e del mondo cattolico belga,*  
di FEDERICO SESIA

## Studi e Documenti

- *Operazioni aviotrasportate in Sicilia. Genesi ed effetti,*  
di CARMELO BURGIO
- *Il codice etico delle Forze Armate russe nella guerra moderna e contemporanea,*  
di NICOLA CRISTADORO
- *Battlefield Tour e Staff Ride. Concetto, Organizzazione e Condotta- Guida allo studio professionale delle operazioni militari,*  
di LUGI P. SCOLLO

## Recensioni / Reviews

- JEREMY BLACK, *Land Warfare Since 1860*  
(di MATTEO MAZZIOTTI)
- MICHAEL M. OLSANSKY, *Militärisches Denken in der Schweiz im 20. Jahrhundert*  
(di GIOVANNI PUNZO)
- FABIO MINI, *Le Regole della Guerra.*  
(di MATTEO MAZZIOTTI)
- HENRI ORTHOLAN, *L'armée austro-hongroise 1867-1918*  
(par TOTH FERENC)
- GERHARD ARTL *Ortigara 1917.*  
(di PAOLO POZZATO)
- FILIPPO CAPPELLANO, *Dalla parte di Cadorna.*  
(di PAOLO POZZATO)
- MICHAEL EPKENHANS ET AL., *Geheimdienst und Propaganda im Ersten Weltkrieg.*  
(di GIOVANNI PUNZO)
- RICHARD VAN EMDEN, *Boy Soldiers of the Great War*  
(by RÓBERT KÁROLY SZABÓ)
- LINO MARTINI, *Cronaca di un dissenso.* (di MARIO CARINI)
- ALBERTO MONTEVERDE, PAOLO POZZATO, *Camillo Bellieni ed Emilio Lussu.*  
(di VIRGILIO ILARI)
- MASSIMO GUSO, *Italia e Giappone (1934-52)*
- JAMES PARRIS, *The Astrologer: How British Intelligence Plotted to Read Hitler's Mind*  
(di GIOVANNI PUNZO)
- JOSEPH WHEELAN, *Bitter Peleliu.* (by JEREMY BLACK)
- MAURIZIO LO RE, *Il settimo mare* (di MARIO CONCIATORI)
- THOMAS VOGEL, *Der Zweite Weltkrieg in Italien 1943-45*  
(by PASCAL OSWALD)
- PAOLO POZZATO - FRANCESCO TESSAROLO, *Guerriglia e controguerriglia tedesca*  
(di GASTONE BRECCIA)
- JOHN NORRIS, *The Military History of the Bicycle:*  
(di Riccardo CAPPELLI)
- LUGI SCOLLO, *Le Mitragliatrici dell'Esercito Italiano.*  
(di VIRGILIO ILARI)
- CARMELO BURGIO, *I ragazzi del Tuscania.* (di PAOLO POZZATO)
- ALESSANDRO CECI (cur.), *Afghanistan*  
(di VIRGILIO ILARI)
- *La Cina e il Mondo.*  
(di ELEONORA ZIMEI)
- BASILIO DI MARTINO, *La Regia Aeronautica nel Dodecaneso*  
(di VINCENZO GRIENTI)
- VINCENZO GRIENTI ET AL., *In Volo per la Vita*
- ROBERTO CHIARVETTO e MICHELE SOFFIANTINI, *A sud del Tropico del Cancro.* (di V. GRIENTI)
- SYLVAIN CHANTAL, *Turco*
- THOMAS BOGHARDT, *Covert Legions:* (di ILYA D'ANTONIO)
- *Storia dell'intelligence, rassegna bibliografica*  
(a cura di GIUSEPPE PILI)