

Auch dem Fahrrad war es nicht beschieden, in dieser Beziehung eine Ausnahme zu machen. Es liegt mir ferne, hieraus den Schluss ziehen zu wollen, dass das Fahrrad jemals einen derartigen Einfluss auf die Kriegsführung gewinnen könnte, wie er heutzutage den Eisenbahnen zugesprochen werden muss; aber immerhin halte ich das Fahrrad für berufen, in der zukünftigen Entwicklung der kriegerischen Handlungen eine Rolle zu spielen, der gegenüber die bis jetzt bethätigte «offizielle» Militär-Radfahrerverwendung relativ denselben Abstand aufweisen dürfte, wie etwa die militärische Ausnützung der Eisenbahnen in den 40er Jahren gegenüber jener unserer Tage.

Die heutige «offizielle» Radfahrerverwendung in den einzelnen Armeen erhebt sich nicht über das Stadium mehr oder minder primitiver Versuche. Es wird daher zu untersuchen sein, wo die Grenzen der militärischen Verwendbarkeit des Fahrrades liegen, inwieweit sich hierdurch die verschiedenen Gebiete der kriegerischen Thätigkeit erweitern und günstig beeinflussen lassen, was für Mittel zur Erreichung dieses Zweckes anzuwenden, welche Wege hierzu einzuschlagen und wie Versuche überhaupt anzulegen sind. Hierin dürfte die Hauptaufgabe aller theoretischen Betrachtungen bestehen.

Wenn wir nun Umschau halten, was die Theorie in dieser Hinsicht bisher geleistet hat, so finden wir unter der Masse des Gebotenen nur wenig Rühmendes. Die sich mit der Frage immer mehr beschäftigende Tages- und Sportsprende, voran die französische, steht einerseits noch zu sehr unter dem Banne des augenblicklich die Welt beherrschenden Fahrrad-Paroxysmus, andererseits dürfte sie aber — mit geringen Ausnahmen — überhaupt nicht in der Lage sein, sich die Verhältnisse des Krieges stets klar vor Augen zu führen. Die Berichte, die nun gar über amerikanisches Militär-Radfahrwesen zu uns herüberdringen, scheinen grösstenteils der Feder eines Jules Verne zu entstammen. Es liegt auf der Hand, dass derartige Uebertreibungen in massgebenden Kreisen sowohl, wie in der Militär-Litteratur nur Lächeln oder Widerspruch hervorrufen und daher der Sache mehr schaden als nützen.

Aus der Flut jener Litteraturerzeugnisse ragen die Arbeiten dreier Offiziere hervor und zwar des preussischen Premierlieutenants Gerhard Freiherr von Puttkamer, des österreichischen Lieutenants d. R. Franz Smutny und des italienischen Lieutenants Natali Luigi. Diese Offiziere hatten nicht nur das Bestreben, der Sache in objektiver Weise nahezutreten, sondern waren auch imstande, ihre Ansichten durch praktische, ihrer eigenen Initiative zu dankende Truppenversuche, sowie durch persönliche Erfahrungen zu begründen.

Ehe wir uns nun der Betrachtung der uns hauptsächlich interessierenden Radfahrerverwendung in der deutschen, österreichisch-ungarischen und französischen Armee während der letzten Jahre zuwenden, erscheint es zum besseren Verständnis unerlässlich, auf die ersten Anfänge und bescheidenen Versuche, das Fahrrad in

den verschiedenen Heeren einzubürgern, einen flüchtigen Blick zu werfen.

Frankreich.

Wenden wir uns zunächst zu Frankreich. Die erste uns bekannte kriegerische Verwendung des Zweirades fand 1871 in dem belagerten Belfort statt. Es mögen vielleicht noch jene alten Holzräder-Vehikel nach dem System Michaux gewesen sein, die damals berufen waren, die fehlenden Pferde zu ersetzen und es steht wohl ausser Zweifel, dass ihre Verwendung auf den schneebedeckten, von den deutschen Granaten aufgewühlten Strassen nicht dazu angethan war, der Militär-Velocipedie eine geachtete Stellung unter den damaligen Kampfmitteln zu erobern.

1878 empfiehlt Oberst Denis, damals Lehrer der Kriegsgeschichte in Saint-Cyr, den Gebrauch von Militär-Radfahrern und zwar auf Grund der Verwendung solcher bei den italienischen Manövern 1874. Die ersten eigentlichen Versuche in Frankreich datieren aus dem Jahre 1886, wo bei den Manövern des 18. Corps acht Radfahrer als Ordonnanzen des Corpsstabes Verwendung fanden.

Ihre offizielle Weihe erhielt die französische Militär-Velocipedie jedoch erst mit dem Erscheinen des provisorischen Reglements vom 2. April 1892. Dieses bestimmt, dass die Radfahrer im Manöver und Felde der Reserve und Territorialarmee zu entnehmen sind und ihre eigenen Maschinen — jedoch nur Niederäder — mitzubringen haben. Das Reglement bestimmt ferner die genaue Anzahl Radfahrer, die im Ernstfalle den Stäben und Truppenteilen zuzuweisen sind; hieraus ergibt sich die erforderliche Summe von rund 5000 Radfahrern für die ganze mobile Armee.

England.

In England, der Heimat alles Sports, hat sich das von einem Deutschen erfundene, von einem Franzosen mit Pedalen versehene Fahrrad bekanntlich zu allererst begeisterte Anhänger erworben. Die englische Heeresmacht besteht nun nahezu zur Hälfte aus Freiwilligen-Corps. Es war daher naheliegend, dass von diesen «Volunteers», deren militärische Thätigkeit doch mehr nach der sportlichen als soldatischen Seite hinneigen dürfte, das Fahrrad schon frühzeitig zu militärischen Uebungen benutzt wurde und hierauf auch in dem stehenden Heere Aufnahme fand. Schon 1885 wurde die erste Radfahrer-Abteilung, bestehend aus 10 Offizieren, 98 Freiwilligen als geschlossene Truppe gebildet. 1890 erscheint ein Felddienst-Reglement mit Bestimmungen für das taktische Auftreten von Radfahrer-Abteilungen und bald darauf verfügt jedes Freiwilligen-Bataillon über eine Sektion von 24 Radfahrern, so dass schon bis zum Jahre 1894 die englische Armee die stattliche Summe von 3000 Radfahrern aufweist.*)

Es mag noch erwähnt werden, dass die Schottischen Freiwilligen-Bataillone die Errichtung von Rad-

*) Diese Zahl ist bis jetzt auf 5000 angewachsen und soll noch auf 20,000 erhöht werden.