

wohl in beiden Heeren ähnlicher Natur. Ich glaube nicht fehlzugreifen, wenn ich den des «unmilitärischen Aussehens» in die erste Reihe stelle. Wenn wir uns die Erscheinung der Radler anfangs der 90er Jahre, das heisst den durch den irrationellen langgestreckten Rahmenbau mit dem zu weit nach hinten liegenden Sattel begünstigten, von vielen im hellen Unverstand als besonders «sportsmässig» bezeichneten, outrierten Katzenbuckelsitz in das Gedächtnis zurückrufen, der alsbald dem Spott des Publikums und dem Stift des Karrikaturenzeichners verfiel, wird es uns vollständig erklärlich, dass man vor dem Gedanken zurückschauderte, einen Mann in «des Königs Rock» in ähnlicher Verfassung den Blicken der Oeffentlichkeit preisgegeben zu sehen. Dazu kam, dass eine Reihe

urteilsloser Litteraturerzeugnisse die zukünftige Entwicklung des Militär-Radfahrwesens als geeignet bezeichnete, die Bedeutung der Kavallerie herabzudrücken, was naturgemäss Opposition bei den Trägern des «Reitergeistes» in der Armee hervorrief. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielte wohl auch die Geldfrage, die Veranlassung war, von kostspieligen Experimenten abzusehen und sich die von andern Nationen angestellten, also auch von diesen bezahlten Versuche nutzbar zu machen. Die Erfahrungen aber, die man bis 1894 in den anderen Armeen machte, waren keineswegs so durchschlagend, dass sie imstande gewesen wären, den festen Damm der oben geschilderten entgegenstehenden Faktoren zu durchbrechen.

2. Entwicklung des Militär-Radfahrwesens vom Jahre 1894 an.

Vom Jahre 1894 an tritt in der Haltung der deutschen und österreichischen massgebenden Stellen eine entschiedene Wendung ein. Das Fahrrad erhält allmählich seinen kurzen, gedrungenen Rahmenbau, die Pneumatiks werden widerstandsfähiger und die Erkenntnis, dass nur das Pneumatikrad zu kriegerischer Verwendung geeignet sei, bricht sich Bahn.

Deutschland und Oesterreich treten nun neben Frankreich in den Vordergrund der Erscheinung. Wenn wir im folgenden auf die Betrachtung des Radfahrwesens der übrigen Staaten verzichten, so geschieht dies deshalb, weil uns dessen Weiterentwicklung im Vergleich zu jenem der vorgenannten Grossstaaten im wesentlichen nichts Neues mehr bietet.

Frankreich.

Ich beginne wieder mit Frankreich. Am 5. April 1895 wurde daselbst das provisorische Radfahr-Reglement vom Jahre 1892 durch ein definitives ersetzt. Das Reglement stellt vor allem die Forderung einer gleichheitlichen Maschine für die gesamte Armee auf und ermächtigt die Truppenteile, dieses Armeemodell in einer genau festgesetzten Anzahl von den Artilleriewerkstätten in Puteaux zu beschaffen.

Die beabsichtigte Verwendung der Radfahrer ist aus den «allgemeinen Grundsätzen» zu ersehen. So sagt:

Art. 1. «Die Militärradfahrer dienen in erster Linie zu Meldezwecken. Sie können ausserdem verwendet werden, teils einzeln, teils in kleinen Gruppen zu Kundschafterdiensten, in besonderen Fällen auch in grösseren Abteilungen als Aufklärungsdetachements und im Parteigängerkriege.»

Art. 4. «Die verschiedenen Fälle, wo Radfahrer im Felde und im Manöver zu Meldezwecken Verwendung finden können, gliedern sich in drei Hauptgruppen: auf dem Marsche, während der Unterkunft (im Quartier und bei den Vorposten) und im Gefechte.»

niâtre, l'Allemagne est restée jusqu'à présent dans l'expectative» schreibt noch Ende 1893 die «Revue militaire suisse». — In Wien darf noch heute kein Offizier in Uniform auf dem Rade sich blicken lassen.

Art. 8. «Aufklärungsdetachements werden in der Regel von einem radfahrenden Offizier geführt.»

Art. 9. «Radfahrende Offiziere können einzeln ausserdem in vielen Fällen und namentlich im Dienste der Stäbe mit besonders wichtigen Aufträgen betraut werden.»

Art. 11. «Im Kriege sind die Festungskommandanten ermächtigt, einen Radfahrerdienst unter voller Ausnützung der lokalen Hilfsmittel zu organisieren. Das gleiche gilt für die Küstenverteidigung und das ganze System der Etappen.»

Auf eine nähere Ausführung dieser Grundsätze, sowie auf die Details der Organisation einzugehen, verbietet hier der Raum.

In den Manövern des Jahres 1895 sehen wir nun bereits zwei Radfahrerdetachements formiert und zwar das eine beim 6., das andere beim 2. Armeecorps. Das erstere, unter Kommando des Lieutenants Saumade vom 21. Jägerbataillon, bestand aus 25, das letztere, unter Kommando des Kapitäns Gérard vom 87. Inf.-Regt., aus 22 Mann. Beide Detachements waren auf Anregung der genannten Offiziere formiert worden und zwar war das erstere aus Mannschaften verschiedener Regimenter des 6. Corps, das letztere ausschliesslich aus Mannschaften des 87. Inf.-Regts. zusammengesetzt. Die Leute Saumades fuhren eigene Maschinen, jene Gérards das von letzterem konstruierte, zusammenklappbare und alsdann auf dem Rücken tragbare Rad.

Jedenfalls lauteten die offiziellen Berichte über beide Detachements nicht ungünstig, denn ein kriegsministerieller Erlass ordnete alsbald einen weiteren Versuch für die Manöver 1896 an und bestimmte hierzu ein 60 Mann starkes Detachement unter Kapitän Gérards Führung, ausgerüstet mit dessen neuer Maschine. General Aubigny, der kommandierende General des 2. Armeecorps, dem Gérards Truppe unterstellt war, sagt hierüber in einem Tagesbefehl — Crigny — Sainte — Benoite, 15. Sept. 1896 — nachstehendes:

«Der Versuch mit einem Zuge von 60 Radfahrern unter der geschickten Leitung des Kapitäns