

gebender Stelle entwickelte sich nun aber vom Winter 1895/96 an in der Metropole Steiermarks auf dem Gebiete des Militär-Radfahrwesens plötzlich das regste Treiben. Dem unermüdlichen Wirken eines passionierten Radfahrers, des durch seine Dienstleistungen als Ordonnanzoffizier auf dem Rade während der Manöver der letzten Jahre bekannt gewordenen Lieutenants d.R. im Inf-Reg. Nr. 47, Franz Smutny in Graz, war es zu danken, dass nicht nur ein Anfang gemacht, sondern dass dieser Anfang auch auf die richtige Basis gestellt wurde. Die Vorstellungen und Ausführungen genannten Offiziers fanden den Beifall und die Zustimmung des kommandierenden Generals des 3. Corps, des Feldzeugmeisters Freiherrn von Rheinländer, auf dessen Befehl im Winter 1895/96 der erste k. u. k. Militär-Radfahrkurs in Graz aufgestellt wurde, der bis in den Sommer 1896 hinein währte. Während man in Oesterreich bisher glaubte, im Bedarfsfalle jederzeit genügend Radfahrer mit eigenen Maschinen aus dem Lande zu gewinnen, hatte der Grazer Kurs in erster Linie den Zweck, aus dem aktiven Stand tüchtige Militär-Radfahrer heranzubilden. Mit der Leitung des Unterrichtes war Lieutenant Smutny betraut worden; die übrige militärische, theoretische, sowie die Schiess-Ausbildung war einem aktiven Offizier übertragen. Zu dem Kurse wurden 28 Unteroffiziere und Mannschaften als Frequentanten kommandiert. Es verdient hier hervorgehoben zu werden, dass von der k. u. k. priv. österreichischen Waffenfabrik in Steyr aus ihren Swift-Fahrradwerken 20 eigens gebaute Militärfahrräder dem Kurse unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurden.*)

Der Unterricht zerfiel in zwei Teile, den theoretischen und den praktischen. Die Fahrübungen begannen mit dem Schulfahren. Hierbei wurde das nahe aneinander Vorüberfahren, ferner das Revolver-schiessen und der Gebrauch des Fechtsäbels während der Fahrt geübt. Das Schulfahren als Vorbereitung für das Fahren im Gelände wurde schliesslich zu so'cher Virtuosität gesteigert, dass die Fahrer imstande waren, der Länge nach über die Sprossen einer auf den Boden gelegten Leiter, ferner über kleine Treppen hinauf und herunter zu fahren.**)

*) An diesen Maschinen waren alle blanken Teile dunkel brüniert; sie hatten ferner Bajonett- und Gewehrträger und besonders hochgestellte Tretkurbellager.

***) Ich habe mich bei einer Besichtigung des Grazer Detachements persönlich von der ausserordentlichen Fahrsicherheit und Gewandtheit der Mannschaften überzeugt und die Früchte dieser Art «Schulfahren» im Gelände zu bewundern Gelegenheit gehabt. Jedem Einsichtigen ist es klar, dass der Radfahrer im Felde den Gegner vom Rade aus weder mit der Schusswaffe bekämpfen, noch mit gezogenem Säbel attackieren wird, dass er weder in die Lage kommen wird, Leitern noch Treppen zu befahren, dass eben alle diese Uebungen ausschliesslich Mittel zum Zwecke einer hochgesteigerten Fahrsicherheit im Gelände sind. — Demungeachtet leistete sich die Pariser Sportzeitung «Vélo» folgende mit billigen Witzten aufgeputzte Expektoration, die ich zur Erheiterung meiner Leser anführe: «Il semble qu'en Autriche les chefs aient sur le cyclisme militaire des idées bien erronées. A l'instar d'une de nos écoles militaires, on ne voit en Autriche, dans la nouvelle arme, que vitesses, records et acrobaties. Tout récemment encore, le capitaine Burckart-

schlossen sich jene im koupierten Terrain an. Hier wurde das Fahren auf schmalen Fusspfaden, längs Wiesen, Acker- und Waldrändern, über Steingeröll und Baumstämme, durch Strassengraben, über Ravins herab und dergleichen geübt. Die sich hieran reihenden taktischen Uebungen bezweckten Geschicklichkeit im Aufklärungsdienste, in der Aufstellung von Relais, Besetzung von Defilées, Verbindung vorgeschobener Posten untereinander u. s. w. Dass die Fahrer in der genauen Kenntnis der Maschinen, deren Behandlung vor, während und nach der Fahrt, sowie der Behebung kleinerer Beschädigungen der Räder wohl geübt waren, versteht sich von selbst.

Mit einem derartig ausgebildeten Kurse und mit Maschinen*), die die vorgeschilderten Uebungen «aushielten», konnte man getrost dem beabsichtigten ersten Debut im Manöver entgegensehen, ohne ein Fiasko befürchten zu müssen. Durch kriegsministeriellen Erlass war die Anordnung getroffen, den Grazer Kurs bei den Herbstmanövern an der ungarisch-steirischen Grenze als Radfahrdetachment in vollständig kriegsmässiger Ausrüstung und Bewaffnung zu verwenden. Letztere bestand aus dem Kavallerie-Karabiner und dem Infanterie-Seitengewehr. Für die Manöver war die Führung des Detachements dem Oberlieutenant Leber des 31. Feldjäger-Bataillons übertragen.

Die Operationen begannen am 21. August und endigten mit den grossen Kaiser-Manövern**) zwischen Mura—Szerdahely und Csakathurn am 23. September. Ich muss mich an dieser Stelle darauf beschränken, in Kürze mitzuteilen, welcher Art die Verwendung des Detachements war, ohne auf die Einzelheiten näher eingehen zu können.

Die dem Detachment zufallenden Aufgaben waren chronologisch aufgezählt folgende: Besetzung eines wichtigen Bahnübergangs, Alarmirung eines feindlichen Kantonnements, Seitendeckung eines vormarschierenden Kavallerie-Regimentes, Brückenbesetzung zum Schutz der Flanke einer Artilleriestellung, Besetzung einer weit vorwärts gelegenen Ortschaft, Be-

Munich, commandant des détachements cyclistes de Bavière, s'est rendu à Graz (Autriche), pour assister aux exercices des groupes cyclistes de Graz. Le capitaine a été ravi de ce qu'il avait vu. Le numéro à sensation était une course générale du peloton sur un escalier, en montant et en descendant. Les clowns . . . pardon, les cyclistes militaires de Graz ont, dans la perfection, exécuté ce tour de force périlleux qui a tant de succès aux Folies—Bergère de Paris. Il est à souhaiter que jamais chez nous, en France, on n'aiguille le cyclisme militaire sur une pareille voie! Des équilibristes ou des recordmen, on n'en a pas besoin sur les champs de bataille! On ne doit demander au cycliste combattant que de la vigueur, du sang-froid, du courage, et cette qualité si rare: «être un bon tireur». Tout le reste, c'est de la blague.»

*) Ich erinnere hier noch einmal an die hohen Tretkurbellager. Nur mit Maschinen, die das Tretkurbellager höher als gewöhnlich angeordnet haben, kann man, wie geschildert, im Gelände fahren. Wir werden später sehen, dass an dem französischen Gérard-Rade gerade das Gegenteil der Fall ist.

***) Durch gütige Vermittlung des Lieutenants Smutny bin ich in den Besitz einer Abschrift des die Manöver-Verwendung des Detachements schildernden dienstlichen Berichtes und der Manöverkarten gelangt.