

## Deutsches Reich.

Wenn ich erst jetzt auf die Verhältnisse in der deutschen Armee seit 1894 zu sprechen komme, so geschieht dies deshalb, weil sich die hieran anschliessenden Folgerungen und Schlussergebnisse naturgemäss vorwiegend aus diesen entwickeln müssen.

Die erste deutsche Dienstvorschrift, worin vom Radfahren die Rede ist, war die am 20. Juli 1894 neu ausgegebene Felddienst-Ordnung. Diese empfiehlt die Verwendung von Radfahrern an Stelle der berittenen Ordonnanzen und Meldereiter in einer Reihe von Fällen, jedoch stets mit dem Zusatz «wo gute Strassen zu Gebote stehen». Die aufgeführten Fälle sind: Anlage von Relais auf grosse Entfernungen, Verbindung der Spitze einer marschierenden Infanterie-Abteilung mit den rückwärtigen Gliedern der Marschsicherung, Verbindung der einzelnen Glieder der Vorposten untereinander, Bereitstellen von Wasser für Marschkolonnen und das Quartiermachen.

Fast ein Jahr später — am 20. Mai 1895 — erschien die sogenannte Fahrrad-Vorschrift, die eine Beschreibung der Hauptteile des Armeefahrrades, dessen Behandlung, ferner Bestimmungen über Ausbildung, Bekleidung, Ausrüstung und Bewaffnung des Radfahrers enthält. Diese Vorschrift gilt jedoch noch als «Entwurf» und kennt nur Maschinen mit Polsterreifen.

Beide Vorschriften bewegen sich in Bezug auf die Ausnützung der Radfahrer noch in den bescheidensten Grenzen. Von einer Radfahrer-Verwendung zu Aufklärungszwecken, einzeln oder in Detachements und im Parteigängerkriege, ferner von besonderen, nur radfahrenden Offizieren anzuvertrauenden Missionen, verlauten die deutschen Vorschriften — im Gegensatz zu dem französischen Radfahr-Reglement — nichts. Und dennoch sehen wir anlässlich der Manöver auch bei uns an radfahrende Offiziere und Mannschaften Aufgaben gestellt, die weit ausserhalb des Rahmens unserer Vorschriften liegen.

Ich erinnere nur an die durch die Presse hinreichend bekannt gewordene Verwendung von Radfahrer-Detachements bei den Manövern des 9. preussischen Armeekorps, dessen kommandierender General, Generaloberst Graf Waldersee, schon 1894, in noch grösserem Massstabe jedoch bei den Manövern 1895 und 1896 Radfahrer-Detachements — in der Stärke bis zu 60 Mann als kämpfende Truppe verwandte und mit Specialaufträgen betraute. Ich erwähne ferner die Leistung des in Sportskreisen auch als Rennreiter bekannten Premierlieutenants Engel vom Grenadier-Regiment «König Friedrich Wilhelm II.» (1. schlesisches) Nr. 10, der im Manöver 1896 als Radfahrerpatrouille an einem Tag 170 Kilometer auf teilweise sehr bergigen Wegen zurücklegte, bis in den Rücken der Stellungen des feindlichen Armeekorps vordrang und von dort seinem eigenen Armeekorps sehr wichtige Meldungen überbrachte.

Unter den sonstigen in der deutschen Armee während der letzten Jahre angestellten Versuchen,

dem Militär-Radfahren neue Bahnen zu eröffnen, stehen jene des I. bayer. Armeekorps obenan und erscheinen deshalb einer eingehenderen Betrachtung wert.\*)

In Bayern hatte man im Frühjahr 1894 den Fusstruppen eine bestimmte Anzahl Fahrräder mit Polsterreifen zugewiesen. Die Erwartungen, die man von dieser Massregel hegte, erfüllten sich jedoch nur in ganz geringem Masse. Der Misserfolg veranlasste aber keineswegs dazu, über das Militär-Radfahren nun den Stab zu brechen, sondern nach den Gründen dieser Erscheinung zu forschen. Die einen gaben die Schuld der Qualität der Maschinen, die andern den Polsterreifen. Dies war Veranlassung, eine aus sechs Offizieren und einem Civil-Ingenieur der Artilleriewerkstätten bestehende Kommission zu bilden, die die an ein Militärrad zu stellenden Anforderungen beraten, insbesondere aber sich über die Frage schlüssig machen sollte, ob fürderhin Räder mit Polster- oder Pneumatikreifen zu beschaffen seien.

Das Hauptergebnis der Ende 1894 abgeschlossenen Beratungen dieser Kommission bestand darin, dass man sich nach einer Reihe von Sitzungen und harten Kämpfen endlich dennoch einstimmig für den Pneumatik-Reifen entschied.

Als im Frühjahr 1895 eine neue Lieferung von Armeefahrrädern vergeben wurde, beschloss die Kommission das ihr zur Ansicht vorgelegte Musterrad einer «kriegsmässigen» Probe zu unterziehen.\*\*)

Es wurde bestimmt, dass dieses eine Strecke von 1000 Kilometern zurückzulegen habe und zwar in Tag und Nacht fortgesetzt, nur durch den Wechsel der Fahrer unterbrochener Fahrt. Ausser der Firma, der die Lieferung übertragen war, hatte noch eine zweite Münchener Firma — ohne konkurrieren zu wollen und nur zur privaten Erprobung ihrer Fahrräder, die Erlaubnis erbeten, sich mit zwei Maschinen verschiedenen Fabrikats an der Probefahrt beteiligen zu dürfen. Dieses Anerbieten kam der Kommission in jeder Beziehung erwünscht und wurde daher mit Freuden angenommen. Es konnte sonach die Fahrt mit drei Maschinen zu gleicher Zeit unternommen werden und es mussten sich daher die zu erwartenden, zweifellos interessanten Ergebnisse verdreifachen. Zur Fahrt wurde die Strecke von der ausserhalb München liegenden Max II.-Kaserne, über Nymphenburg, die Bahnunterfahrt bei Laim, Holzapfelgereuth bis zur Schlosswache von Fürstenried bestimmt. Diese betrug (mit der Kilometer-Uhr gemessen) hin und zurück genau 20 Kilometer. Durch 50malige Wiederholung dieser Fahrt sollten die Proberäder die

\*) Ich sehe mich zu einer ausführlichen Schilderung dieser unter meiner Leitung ausgeführten Versuche und Uebungen auch aus dem Grunde veranlasst, weil sie die Hauptstütze der in vorliegender Arbeit von mir vertretenen Ansichten und Behauptungen bilden. Ich füge gleich hier an, dass die aus diesen Versuchen gezogenen Erfahrungen und Ergebnisse sich in allen Punkten mit jenen der österreichischen (Grazer) Kurse decken.

\*\*\*) Die nun folgenden Ausführungen über das bayerische Militär-Radfahrwesen sind den von mir höheren Orts eingereichten dienstlichen Berichten entnommen.