

Strecke von 1000 Kilometer ablaufen\*) und zwar sollten sie von einer grösseren Anzahl Fahrer derart mit Ablösung gefahren werden, dass immer 3 zusammen hin und zurückfahren und die Maschinen alsdann von 3 neuen Fahrern bestiegen wurden. Als Fahrer standen 36 ausgesuchte Militär-Radfahrer der Garnison München



Oesterreichischer Militär-Radfahrer.

zur Verfügung. Die Kontrolle geschah durch 9 Offiziere, die, ebenfalls im Wechsel, das Abgehen der Fahrer zu regeln, das Wiedereintreffen zu überwachen und hierüber, wie über besondere Vorkommnisse Buch zu führen hatten. Vor Abgang wurde jedem Fahrer eine Kontrollmarke ausgehändigt, die in Fürstenried auf der Schlosswache abzugeben war. Die zu befahrende Strasse war zweiter Klasse. Ihre damalige Beschaffenheit kann ich wohl am besten charakterisieren, wenn ich sage, dass sie für Neulinge im Fahrradsport unfahrbar war. So war das mittlere, durch Waldungen führende Drittel frisch aufgeschottert und zwang, einen neben der Strasse herlaufenden holperigen Fussweg zu benutzen, der infolge vielfacher Windungen, namentlich des Nachts schwer einzuhalten war. Zum erstenmal wurde die Strecke hin und zurück zur Einweisung der Fahrer von sämtlichen Offizieren und Mannschaften befahren. Die eigentliche Fahrt selbst begann am 15. Mai 1895, 12 Uhr Mittags, verlief vollkommen programmässig und endete am 18. Mai, Abends 9 Uhr. Die Räder hatten sonach innerhalb 81 Stunden die Strecke von 1000 Kilometern zurückgelegt. Es treffen also auf die Stunde nicht ganz  $12\frac{1}{2}$  Kilometer. Diese Leistung erscheint zwar gering, war jedoch in Anbetracht der Verhältnisse eine ganz bedeutende. Mit

\*) Ich füge zum Vergleich die Entfernungen einiger Distanzfahrten der letzten Jahre an:

Mailand—München 590 Kilometer,  
Berlin—Wien 615 Kilometer,  
Wien—Paris 1222 Kilometer.

Die Stromlänge des Rheines vom Bodensee bis zur Nordsee beträgt ein wenig über 1000 Kilometer, deckt sich also fast gerade mit der Entfernung der beschriebenen Probefahrt.

Beginn der Einweisungsfahrt hatte nämlich der Himmel nach einer Reihe schöner Tage seine Schleusen geöffnet, um sie bis nach Schluss der ganzen Fahrt nicht wieder versiegen zu lassen. Zu dem Tag und Nacht ununterbrochen niederströmenden Regen gesellte sich ausserdem ein Fallen des Thermometers auf  $4^{\circ}$  C. und ein heftiger Sturmwind. Die ständige und sich in gleichen Zeitintervallen vollziehende Wiederkehr von Militär-Radfahrern auf ein und derselben Strecke hatte alsbald die Aufmerksamkeit der Anwohner erregt. Die Folge davon war, dass die Mannschaften nicht nur in jeder Weise verhöhnt und belästigt wurden, sondern dass sie auch in der Nacht den Weg mit Barrieren versperrt fanden. So waren insbesondere in der zweiten Nacht Baumstämme quer über die ganze Strasse gelegt, wodurch ein Fahrer zu Fall kam. Die keineswegs im Rufe militärfreundlicher Gesinnung stehende Bevölkerung der nächsten Umgebung der Haupt- und Residenzstadt München machte also auch bei dieser militärischen Übung keine Ausnahme von der Regel. Insoferne trug allerdings auch sie, im Bunde mit den Launen des Himmels ihr Teil dazu bei, den «kriegsmässigen» Charakter des ganzen Versuches zu vertiefen. Trotz dieser Feindseligkeiten, trotz Regen, Sturm und Kälte und wiederholter Stürze der Fahrer verloren diese keinen Moment die Lust und die Begeisterung, die sie von Beginn an der Sache entgegengebracht hatten.

Ich habe oben  $12\frac{1}{2}$  Kilometer als Durchschnitt für die Stunde angegeben. Wir haben aber jetzt gesehen, mit welchen Schwierigkeiten die Fahrer zu kämpfen hatten. Ferner bleibt zu bedenken, dass bei dieser Durchschnittszeit die entstandenen Pausen



Grazer Kurs. — Schulfahren.

zwischen dem Eintreffen der einen Fahrergruppe bis zur Abfahrt der nächsten mit eingerechnet sind. Diese Pausen waren aber mitunter sehr beträchtliche, besonders wenn es galt, Beschädigungen der Räder zu beheben. Zu letzterem Zwecke hatten die beteiligten Fahrradfirmen im Hofe der Max II.-Kaserne in feld-