

mässiger Weise Reparaturwerkstätten etabliert, Reserve-
teile jeglicher Art bereit gelegt und Arbeiter aus
ihren eigenen Reparaturwerkstätten Tag und Nacht
abgestellt. Nach der jedesmaligen Rückkehr einer
Fahrergruppe entwickelte sich hier das regste Treiben.
Zunächst wurden die Maschinen mit einer Ladung
Wasser überschüttet, um den Schmutz zu entfernen
und die notdürftigste Untersuchung vornehmen zu
können. Dann ein Nachziehen der Schrauben, ein
paar Tropfen Oel in die Lager — und die nächste
Fahrergruppe schwang sich in den Sattel. So glatt
ging es jedoch nicht immer ab. Namentlich in der
Nacht waren infolge wiederholter Stürze ab und zu
Reparaturen nötig, die bis zu einer halben Stunde
Zeit beanspruchten.

Auch hielt keine der Laternen dem Winde Stand.
Sie verlöschten meist schon nach den ersten Minuten,
so dass die Fahrer von jedem weiteren Versuche, sie
wieder in Brand zu setzen, abstanden und eben im
Dunkeln fuhren. Dass die vor Beginn der Fahrt noch
blitzblanken Maschinen am Schlusse jeden Reiz der
Neuheit abgestreift hatten, bedarf wohl keines Beweises.

Von allen Teilen der Maschinen hatten sich
einzig und allein die einst so vielgeschmähten und
für militärische Zwecke als unbrauchbar bezeichneten
Pneumatiks intakt erhalten.

Die Probefahrt hatte, abgesehen von dem Urteil
über die Räder, eine Reihe interessanter Ergebnisse
zur Folge. Zunächst bestätigte sie vollauf den Aus-
spruch der Kommission, dass nur Pneumatik-Räder
zu kriegerischer Verwendung geeignet seien und er-
gab wertvolle Aufschlüsse bezüglich der Anforderungen,
die an ein Militär-Rad überhaupt zu stellen sind.
Ferner stellte sie fest, dass der Militär-Radfahrer
einer besonderen Bekleidung bedarf, dass er
durch tägliche Fahrten — Sommer wie Winter —
im Training zu erhalten ist und dass er mit
der Behandlung seiner Maschine vor, während
und nach der Fahrt, mit ihrer Konstruktion
und der Ausführung der nötigsten Repara-
turen in hohem Masse vertraut sein muss.

In Würdigung dieser Erkenntnis wurde auf Be-
fehl S. K. Hoheit des Prinzen Arnulf von Bayern,
kommandierenden Generals des I. Armeekorps, der
erste Radfahrkursus in der Zeit vom 1. bis
28. November 1895 zu München errichtet. An
demselben nahmen 12 Offiziere und 24 Unteroffiziere
aller Waffen, ferner die Büchsenmacher und Waffen-
meister der Garnison teil. Offiziere und Mannschaften
waren sämtlich des Radfahrens vollkommen kundig,
sollten daher nur in der Kenntnis und Behandlung
der Maschinen und in der Ausführung der im Felde
an den Einzelfahrer herantretenden Aufgaben geübt
werden. Der Zweck des Kurses war daher in der
Hauptsache tüchtiges Lehrpersonal für die Truppen-
teile heranzuziehen. Dem Kurse standen für sämt-
liche Fahrer teils eigene, teils von Münchener Fahr-
radfirmen unentgeltlich überlassene Maschinen, jedoch
nur Pneumatik-Räder zur Verfügung. Das Unter-
richtsprogramm zerfiel in Vorträge und praktische

Uebungen. Die Vorträge wurden von einem Ingenieur
der Artillerie-Werkstätten in mustergültiger Weise ab-
gehalten und erstreckten sich auf die Darstellung der
Entwicklung des Fahrrades, der mechanischen Grund-
sätze seines Baues, der Beurteilung der verwendeten
Materialien, der Anforderungen an ein Militärrad
und seiner Behandlung. Die praktischen Uebungen
bestanden in gemeinschaftlichen Ausfahrten bei Tag
und bei Nacht, wobei das in den Vorträgen Erlernete
angewandt wurde. So wurden den Fahrern auf
freier Strecke Aufgaben gestellt, wie z. B. alle Ketten
abzunehmen und wieder aufzulegen, die Räder
herauszunehmen, die Pneumatiks zu zerlegen, Sattel,
Lenkstange und Bremse zu entfernen und dergleichen
mehr. Die Schüler wurden ferner in der Ausführung
aller jener Aufgaben geübt, für deren Lösung die
Felddienstordnung Radfahrer als besonders geeignet
bezeichnet, insbesondere in der Aufstellung und Thätig-
keit von Relaislinien. Von diesen letzteren Uebungen
möchte ich zwei in Kürze vorführen.

Um die Befehlsübermittlung rings um eine
belagerte Festung durch Radfahrer-Relais zur
Darstellung zu bringen, wurde am Morgen des
20. November eine Radfahrerkette rund um München
gelegt und zwar von der Max II.-Kaserne ausgehend
über Nymphenburg, Laim, Forstenried, Solln, Thal-
kirchen, Giesing, Ramersdorf, Zamdorf, Denning,
Bogenhausen, Schwabing, Neufreimann, Milbertshofen,
Mosach und wieder zurück zur Max II.-Kaserne, d. i. im ganzen



eine Strecke von 52 Kilometern. Die einzelnen
Stationen waren durch Offiziere besetzt, die beauftragt
waren, einlaufende Befehle abzufertigen und weiter-
zuleiten; auf je 3—4 Kilometer traf ein Radfahrer, 8 Uhr
morgens wurde von der Max II.-Kaserne aus je ein
gleichlautender schriftlicher Befehl nach beiden Seiten,
d. i. einerseits über Forstenried, andererseits über
Mosach abgeschickt. Die über Forstenried laufende
Depesche erreichte Ramersdorf (28 Kilometer) um
9 Uhr 23 Min., jene über Mosach (24 Kilometer) um
9 Uhr 30 Min. *) Der ausgegebene Befehl war sonach
in weniger als 1 $\frac{1}{2}$ Stunden in den auf einem Um-
kreis von 52 Kilometern um München liegenden Ort-
schaften bekannt geworden. — Die Relaisfahrt wurde

*) Hier bedeutend schlechtere Wege.