in München errichtet. Das Detachement bestand aus 4 Offizieren, 54 aus dem ganzen I. bayer. Armeecorps besonders ausgewählten Unteroffizieren und Mannschaften, 1 Militärarzt und 1 Lazarethgehilfen — sämtlich des Radfahrens vollkommen kundig. Die Bekleidung bestand in Schirmmütze, Litewka, Tuchhose mit Gamaschen, Schnürschuhen und Mantel.*) Als Bewaffnung hatten die Leute den Karabiner. Sämtliche Fahrer fuhren eigene oder von Münchener Fahrradfirmen unentgeltlich zur Verfügung gestellte Pneumatik-Räder.**)

Die ersten Uebungen des Detachements bestanden in Fahrten auf Strassen und Wegen, in Kolonne zu zweien und zu einem, ferner in Fahrten auf Wiesen- und Heideboden in Linie. Die ferneren Uebungen bezweckten, die Fahrer gewandt und findig zu machen in der Fortbewegung abseits der Strassen, also auf Fusswegen, Feldrainen, Waldpfaden, auf oder neben Eisenbahndämmen und dergleichen. Ein Gegenstand besonderer Ausbildung war die Abwehr von Kavalleriepatrouillen durch einzelne Radfahrer, die Abwehr grösserer Kavallerieangriffe durch das ganze Detachement.

*) Der Mantel wurde gerollt und war unter dem Sattel der Maschine befestigt.

**) Für die Manöver selbst sollten die Fahrer mit neuen Armeefahrrädern (Pneumatiks) ausgerüstet werden. Die Ablieferung verzögerte sich jedoch aus mannigfachen Gründen derart, dass eine Benützung während der Manöver ausgeschlossen war. Dies war der alleinige Grund, dass das Generalkommando, das die Verantwortung für die eigenen Räder der Mannschaften nicht übernehmen wollte, von der beabsichtigten Detachementverwendung im Manöver wieder abstand.

Nach diesen Vorübungen wurden taktische Aufgaben gelöst, bei denen meist die gegnerischen Truppen und Stellungen markiert waren. Solche Aufgaben waren Erkundung eines Gelände-Abschnittes, eines feindlichen Anmarsches, einer feindlichen Stellung, Besetzung eines weit vorwärts gelegenen Defilées, Deckung eines wichtigen Bahnhofs oder Eisenbahnknotens gegen feindliche Kavallerie-Unternehmungen, Zerstörung von Eisenbahnlinien und Telegraphen, Sprengung von Brücken, Wegnahme feindlicher Bagagen und Trains, Alarmierung eigener weit auseinander nächtigender Truppen, Wegnahme eines feindlichen Postens, Belästigung feindlicher Vorposten, Kantonnements und Biwaks und dergleichen mehr.

Wir haben nun gesehen, dass all diese Uebungen weit aus dem Rahmen der in den Dienstvorschriften vorgesehenen Radfahrerverwendung im Felde heraustreten. In Verfolgung der betretenen Bahn wurde nun auch die Aufstellung eines Radfahrerdetachements für die Manöver 1897 beschlossen.

Wie bekannt, wird in diesem Jahre die vereinigte bayerische Armee gegen eine preussische vor Sr. Maj. dem Deutschen Kaiser in der Umgegend von Hanau Manöver abhalten. In der Ordre de Bataille der bei dieser Gelegenheit formierten preussischen Kavalleriedivision ist auch ein 60 Mann starkes Radfahrer-Detachement des hessischen Pionier-Bataillons Nr. 11 vorgesehen. Es werden also voraussichtlich in diesem Jahre zum erstenmal in der deutschen Armee und zwar auf dem durch Napoleons Rückzug von Leipzig (1813) denkwürdigen Boden Radfahrertruppen sich kämpfend gegenüberstehen.

3. Erfahrungen und Folgerungen.

Der Militär-Radfahrer.

Der Militär-Radfahrer unterscheidet sich von jeder anderen Kategorie Radfahrer vor allem darin, dass seine Thätigkeit Pflicht ist. Wenn die schöne Jahreszeit den Radtouristen herausruft «aus der Strassen quetschender Enge», wenn den Renn- und Distanzfahrer klingende Münze verlockt, seine Gesundheit und geraden Glieder aufs Spiel zu setzen, so erlahmt beider Thätigkeit, sobald jene Reize hinfällig werden. Nicht so der Militär-Radfahrer. Ihn lockt kein Naturgenuss, ihn reizt kein Gewinn, ihn ruft einzig die Pflicht und sein Lohn ist kein anderer, als der eines jeden, der die Ehre hat zu dienen: das Bewusstsein der Pflichterfüllung. Unter Umständen und bis zu einem gewissen Grade kann ja der Dienst des Militär-Radfahrers «ein Vergnügen» sein, allein dieser darf auch nicht versagen, wenn an ihn Anforderungen gestellt werden, die über jenen Grad hinausgehen, wenn er in Sturm, Regen und Kälte und in die Nacht hinaus muss und wenn im Felde von ihm Leistungen verlangt werden, die an die Grenze seiner physischen Kräfte streifen. Es liegt auf der Hand, dass solche Anforderungen nur an einen Radfahrer gestellt werden können, dessen Körperkräfte durch systematische Arbeit trainiert sind und dessen Wille durch Erziehung dahingebracht wurde, sich bedingungslos in den Dienst der Pflichterfüllung zu stellen.

Neben der Verkennung der an ein Militär-Rad zu stellenden Anforderungen war es aber bisher der in den meisten Armeen begangene Fehler, jene Bedingungen ausser acht zu lassen. Zu den Manövern eingezogene Reservisten, die in ihrem bürgerlichen Berufe zu irgend welchem Zwecke sich des Fahrrades bedienen, ja selbst aktive Mannschaften, die zufällig radfahren können, sind eben noch lange keine «Militär-Radfahrer». Mit ihren Leistungen ist nicht zu rechnen, denn ihr Wille zur Leistung endet mit dem Vergnügen, das ihnen dieser Dienst bereitet. Sie haben fernerhin nur in Ausnahmefällen eine Kenntnis ihrer Maschinen und deren Behandlung, während es in die Augen springt, dass der «Militär-Radfahrer» sein Rad kennen und behandeln können muss, wie der Infanterist sein Gewehr, der Artillerist sein Geschütz. Das sind die Hauptgründe zu den vielfachen Enttäuschungen, die man mit den zu militärischen Zwecken bisher verwendeten Radfahrern erlebte und zu der infolgedessen in militärischen Kreisen noch

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id485380420/160