

keine blanken Teile,*) Gewicht des unbepackten Rades 13—14 Kilogramm, Entwicklung 5—5½ Meter. Diesen Forderungen schliesst sich jene nach einem «einheitlichen» Radmodell für die ganze Armee unmittelbar an.**)

Mehrsitzer.

Ueber die Verwendung von Zwei- und Mehrsitzern (Tandems etc.) für militärische Zwecke liegen Erfahrungen nur spärlich vor. Bei den in die Augen springenden Vorteilen solcher gegenüber dem einfachen Rade erscheint es jedoch dringend wünschenswert, einmal Manöverversuche mit einer grösseren Anzahl von irgend einer Firma gegen Entschädigung geliehener Tandems anzustellen. Grössere Geschwindigkeit bei geringerem Kraftverbrauch und Verkürzung der Marschkolonnen von Radfahrerabteilungen sind wohl die hervorstechenden Vorteile von Zwei- und Mehrsitzern. Ein Nachteil derselben besteht darin, dass sie mehr als das einfache Rad an die Strassen gebunden sind, da sie ihrer grösseren Länge wegen gewundene Fusspfade und dergleichen, sowie Bodenunebenheiten schwerer überwinden. Da es sich bei der Verwendung von Militärfahrern im allgemeinen jedoch weniger um ausserordentliche Geschwindigkeit, als um die sichere Erreichung des beabsichtigten Zweckes handelt, so kann die Frage nach Mehrsitzern nur durch ausgedehnte Versuche und nicht theoretisch entschieden werden. Die bisherigen Versuche haben in dieser Beziehung jedoch auch schon Erfahrungen gezeitigt. Radfahrerabteilungen bedürfen stets der Begleitung einiger Tandems und zwar deshalb, weil der einzelne Fahrer bei schlechtem Wege, insbesondere aber in der Abteilung nicht in der Lage ist, sein Augenmerk von der Strasse, seinem Vorder- und Nebenmann abzulenken. Es ist aber unumgänglich not-

*) Alles, was an den bisherigen Maschinen vernickelt ist, muss am Kriegsrade matt und dunkel brüniert sein, wie ein Gewehrlauf. Der ungeheure Vorteil der Lautlosigkeit der Fortbewegung des Radfahrers darf nicht illusorisch gemacht werden durch das weithin auffallende Glitzern blanker Teile im Sonnen- oder Mondenschein.

**) Es ist einleuchtend, dass der Bau derartiger Maschinen nur einer leistungsfähigen, anerkannt soliden und erstklassigen Fahrradfabrik anvertraut werden kann. Die Einrichtung militärisch geleiteter Werkstätten zur Selbstfabrikation der Armeeräder dürfte Kosten verursachen, die den von der Privat-

wendig, während des Marsches das Gelände vorwärts und seitwärts mit dem Auge abzusuchen, um nicht überrascht zu werden. Dieses ständige Beobachten und in die Ferne sehen kann nur durch die auf den hinteren Plätzen von Tandems sitzenden Fahrern bethätigt werden, da sie mit der Lenkung der Maschine nichts zu thun haben.

Räderverkoppelung.

Der schon versuchten Verkoppelung zweier Fahrräder, um Verwundete fortzuschaffen und minder geübte Fahrer verwenden zu können, dürfte nur ein geringer Wert beizumessen sein, da derlei Experimente

auf vorzügliche Chausseen angewiesen sind. Dagegen verlangt eine Verkoppelungseinrichtung zweier gewöhnlicher Militär-Fahrräder, die gestattet, auf Eisenbahnschienen zu fahren, gebieterisch einer praktischen Lösung. Es ist in die Augen springend, welche eminenten Vorteile hiervon zu erwarten wären, sei es, dass die übrigen Wege unfahrbar oder von Marschkolonnen und Trains besetzt sind, sei es, dass es sich um die Sicherheit von Militär-EisenbahntранSPORTEN, um Zerstörung feindlicher oder den Schutz eigener Eisenbahnstrecken und Telegraphen handelt. Selbstverständlich müsste diese Verkoppelungseinrichtung zerlegbar und auf den gewöhnlichen Rädern (oder Tandems) in ihren Teilen mitführbar sein, um jederzeit vom Bahngleise wieder auf die Strasse gehen zu können.***)

Kleidung, Ausrüstung und Bewaffnung des Militär-Radfahrers.

Dass zur Erreichung guter Leistungen auf dem Rade eine zweckmässige Kleidung

industrie geforderten Nutzen bei weitem übersteigen und in gar keinem Einklang stehen zu der ausschliesslich für militärische Zwecke nötigen geringen Jahresproduktion. Abgesehen davon müssten militärische Fahrrad-Werkstätten des Kostenpunktes halber aber auch darauf verzichten, epochemachende Verbesserungen ihren Fabrikaten zuzuführen, da dies erfahrungsgemäss nur grossen Etablissements mit einer Jahresproduktion von mindestens 10000 Rädern möglich ist.

***) Den Dux-Fahrrad-Werken von Julius Meller in Moskau soll eine derartige Verkoppelung patentiert sein. Ferner berichtet Premierlieutenant Frhr. von Puttkamer in der von ihm verfassten Broschüre: «Das Militär-Fahrrad», dass er ein aus zwei gewöhnlichen Maschinen herzustellendes Schienenrad konstruiert habe. — Inwieweit diese Verkoppelungen den oben aufgestellten Anforderungen entsprechen, bin ich leider nicht in der Lage mitzuteilen.



Adler-Klapprad.