

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Band:** 45 (1969-1970)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Unsere Armee in Einzeldarstellungen [Fortsetzung]  
**Autor:** Kurz, H.R.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-705499>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Unsere Armee in Einzeldarstellungen (VIII)



### Die Radfahrertruppe

1. Mit einem Bundesgesetz vom 19. Dezember 1891 wurden erstmals in unserer Armee Radfahrerdetachements aufgestellt, die in erster Linie für den Verbindungs- und Übermittlungsdienst in den höheren Stäben eingesetzt wurden. Diese neue Truppe erhielt eine besondere Uniform und Ausrüstung; als «Fahrmaschine» schlug der Bundesrat die Bicyclette vor, die sich sowohl dem Bicycle als auch dem Dreirad (!) als überlegen erwiesen hat; ihre Beschaffung erfolgte vorerst durch das Einmieten der privat gestellten Maschinen der einzelnen Radfahrer für die Dauer ihrer Dienstleistungen. Die ersten Erfahrungen mit der Radfahrertruppe waren gut, so dass der Bundesrat im Jahre 1894 eigene Radfahrerschulen einführte, die vorläufig noch der Infanterie unterstanden. Im Jahre 1904 wurde die Ausrüstung der Radfahrer verbessert; vor allem beschaffte der Bund ein besonderes Normalrad, das vom Mann vom Bund bezogen und in den Dienst mitgebracht wurde.

Die als «Truppenordnung 11» bezeichnete, kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges eingeführte Organisation der Armee vom 6. April 1911 brachte die erste organisatorische Zusammenfassung der Radfahrer in geschlossenen Einheiten. Zwar handelte es sich dabei nicht um die Schaffung von Gefechtsverbänden, sondern es sollte, wie der Bundesrat in seiner Botschaft feststellte, die geordnete Administration, die Ausbildung und die Disziplin der Radfahrer, deren Gesamtzahl inzwischen auf 900 Mann angewachsen war, dadurch sichergestellt werden, dass sie in Kompanien zusammengefasst wurden; insgesamt wurden 8 Radfahrerkompanien des Auszugs und 6 Kompanien der Landwehr aufgestellt.

Die nach dem Ersten Weltkrieg aufgestellte «Truppenordnung 24» brachte nicht nur eine starke zahlenmässige Vermehrung dieser Truppe — was dank der Aufhebung der vierten Kompanie der Infanteriebataillone möglich wurde —, sondern vollzog auch den bedeutsamen Schritt der Ausgestaltung der Radfahrertruppe zur Gefechtsgruppe. Diese entscheidende Wandlung von der Nachrichten- und Verbindungstruppe zur Kampftruppe der Infanterie war namentlich infolge der Einführung des Leichten Maschinen-gewehrs möglich geworden, das sich ohne weiteres auf dem Rad mitführen liess und das der Radfahrertruppe neben ihrer bereits vorhandenen grossen Beweglichkeit auch eine stark erhöhte Feuerkraft verlieh.

Nachdem die Radfahrertruppe bereits im Herbst 1935 von der Infanterie weggenommen und der Kavallerie zugewiesen worden war, wurde im Zusammenhang mit der «Truppenordnung 38» die Truppengattung der Leichten Truppen neu geschaffen, die sich aus drei Untergattungen — der Kavallerie, den Radfahrern und den motorisierten Leichten Truppen — zusammensetzte. In der neuen Ordnung wurden die Radfahrerformationen den Leichten Brigaden, den Divisionen und den Grenzbrigaden unterstellt; ihr Gros befand sich in den 6 Radfahrerbataillonen 1—6.

Da im Aktivdienst 1939—45 mit den gemischten Verbänden der Leichten Truppen keine guten Erfahrungen gemacht wurden, mussten mit der «Truppenordnung 48» Kavallerie, Radfahrer und motorisierte Leichte Truppen getrennt werden. Die Radfahrer wurden nun einheitlich in Bataillone zusammengefasst; zu den bisherigen Bataillonen 1—6 kamen neu die Bataillone 7—9 hinzu. Aus je 3 Radfahrerbataillonen wurden auf das Jahr 1949 artreine Radfahrerregimenter aufgestellt.

Die heute gültige «Truppenordnung 61» löste die Leichten Brigaden auf und schuf an ihrer Stelle die vollmotorisierten bzw. vollmechanisierten Mechanisierten Divisionen. Bei dieser Gelegenheit wurden die 3 Radfahrerregimenter direkt den 3 Feldarmekorps unterstellt, die sie jedoch für die Friedensausbildung und -verwaltung durchweg ihren Mechanisierten Divisionen zugewiesen haben.

2. Man hat die schweizerische Radfahrertruppe schon als die mobilen Truppen «des armen Mannes» bezeichnet. In dieser sicher zutreffenden Charakterisierung liegt einer der wesentlichen Vorzüge dieser Truppe: ihre im Verhältnis zu ihrer Leistungsfähigkeit ausserordentlich niedrigen Kosten. Die Radfahrer sind das, was man eine «billige Truppe» bezeichnen kann. Das Rad,

das ihnen gegenüber der reinen Infanterie nicht nur eine wesentlich erhöhte Beweglichkeit, sondern auch einen stark erweiterten Einsatzradius verleiht, ist in der Beschaffung und im Unterhalt ausserordentlich billig. Wenn das Rad einmal beschafft ist, fallen für den Staat, abgesehen von sehr bescheidenen Unterhaltskosten, alle Aufwendungen, insbesondere die Unterbringungskosten, weg, da der Radfahrer sein Militärrad als einen Teil seiner Mannschaftsausrüstung mit sich nach Hause nimmt und für dessen ständige Marschbereitschaft selbst sorgt.

Der zweite Grund für die ausserordentliche Wirtschaftlichkeit der Radfahrertruppe liegt darin, dass sich der Radfahrer «aus eigener Kraft» vorwärtsbewegt. Die Muskelkraft des Mannes ersetzt den Treibstoff der motorisierten Truppen, so dass der Armee hierfür keine Kosten erwachsen, ganz abgesehen von der wesentlich einfacheren und darum billigeren Ausbildung des Radfahrers. Damit ist der weitere Vorteil verbunden, dass der Radfahrer unabhängig ist von der Treibstoffversorgung, was im Kriegsfall, in dem wir voraussichtlich auf unsere beschränkten Reserven angewiesen sein werden, einen sehr bedeutsamen Vorzug darstellt. Dasselbe gilt auch für den Ersatz der Maschinen, der — im Gegensatz zu den Motorfahrzeugen — ohne weiteres aus der inländischen Produktion oder nötigenfalls aus dem grossen Fahrradbestand des Landes erfolgen kann, was übrigens auch für die Ersatzteile, insbesondere für die Bereifungen, gilt.

3. Der bedeutendste Vorzug der Radfahrer liegt zweifellos in ihrer Beweglichkeit. Auf den Strassen und Wegen des Mittellandes können von Radfahrerverbänden folgende Durchschnittsgeschwindigkeiten erwartet werden:

- 10—15 km/h im grösseren Verband und
- 20—25 km/h für Patrouillen.

Diese Schnelligkeit und Tagesleistung entspricht dem Vier- bis Fünffachen der Infanterie. Natürlich besteht dabei eine gewisse Bindung an das Strassennetz; diese Abhängigkeit von der Strasse ist aber keineswegs so gross, wie man bisweilen glaubt. Es ist im Gegenteil immer wieder erstaunlich, wie gut sich der Radfahrer auch auf kleinen Feld- oder Waldwegen und nötigenfalls querfeldein bewegen kann. Wo auch für den Radfahrer das Fahren aufhört, hat er im Fussmarsch immer noch Infanteriegeschwindigkeit und kann dabei sein Transportmittel von Hand mitführen, so dass er es jederzeit bei sich hat, sobald er wieder auf Strassen und Wege kommt. Im Vorteil ist der Radfahrer gegenüber dem Motorisierten auch bei der Überquerung von Wasserläufen: Hier ist er praktisch unabhängig von den Zufahrten, kann sich auf schmalen Stegen bewegen und schon mit leichten Übersetzmitteln samt seinem Fahrzeug ans andere Ufer gebracht werden.



Im Zusammenhang mit der grossen Beweglichkeit ist auch auf den Vorteil der hohen Gefechtsbereitschaft auf dem Marsch hinzuweisen. Da der Radfahrer stets alles, was er zum Kampf braucht, unmittelbar bei sich führt, ist für ihn der Übergang von der Marschbewegung zum Gefecht in der Regel nur eine Angelegenheit von wenigen Sekunden. Ebenso kann die Inmarschsetzung nach einem Gefechtseinsatz oder aus der Ruhe meist innerhalb kürzester Zeit erfolgen. Die einzige Ausnahme besteht dort, wo sich der Radfahrerverband im Verlauf seiner Gefechtshandlung zu Fuss erheblich von seinen Rädern entfernt hat, und, weil meist keine Möglichkeit besteht, die Räder nachzuführen, zu diesen zurückgehen muss, um die Marschbewegung zu Rad wieder aufnehmen zu können. Dieser Nachteil kann vom Radfahrerführer vielfach dadurch überwunden werden, dass er aus seinem meist in die Tiefe gestaffelten Verband neue Formationen an die Spitze beordert, die ohne Zeitverlust den Marsch fortsetzen können. Im übrigen dürfte der Nachteil des Nachführens der Räder vor allem eine Manöverschwierigkeit sein; es ist anzunehmen, dass er sich im Krieg nicht so stark auswirken würde.

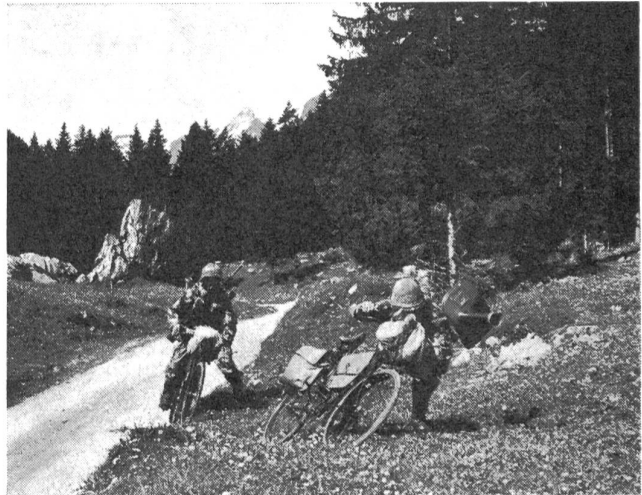
Die Möglichkeit der starken Auflockerung der Marschverbände, das kleine Ziel, das sie bilden, sowie ihre Fähigkeit, die Strasse jederzeit in kürzester Frist ganz zu verlassen und praktisch in jedem Nebengelände in Deckung zu gehen, machen marschierende Radfahrerverbände relativ wenig empfindlich gegenüber Angriffen aus der Luft. Daraus erwächst die Möglichkeit gewisser Verschiebungen bei Tag, die für uns unter Umständen eine Lebensnotwendigkeit bedeuten.

Ein weiterer Vorteil des marschierenden Radfahrerverbandes besteht in seiner Geräuschlosigkeit. Diese Eigenschaft, die sich besonders bei Nacht auswirkt, macht die Radfahrer zum gefährlichen Gegner in nächtlichen Stosstruppunternehmungen, Handstreichern oder sonstigen Überfallaktionen, in denen die Überraschung entscheidend ist. Aber auch grössere nächtliche Verschiebungen können von den Radfahrern unbemerkt vom Gegner durchgeführt werden. Im übrigen kommt die Geräuschlosigkeit auch den Radfahrern selbst zugute, die beispielsweise bei Aufklärungsaktionen oder als sichernde Vorhut nicht vom Motorenlärm gestört werden, der erfahrungsgemäss die motorisierte Aufklärung nicht unerheblich erschwert.

4. Natürlich sind der Radfahrertruppe auch einige gewichtige Nachteile eigen. Diese sind die natürlichen Konsequenzen ihrer Vorzüge — gewissermassen die «Kehrseite der Medaille». Von der Abhängigkeit des Radfahrerverbandes vom Strassennetz war schon die Rede; immerhin ist diese Bindung bei weitem nicht so stark wie diejenige des motorisierten Verbandes. Auch der Strassenzustand spielt für den Radfahrermarsch eine wesentliche Rolle; Schnee und Glatteis sind Feinde des Radfahrers, die seine Bewegung nicht ganz verunmöglichen, aber unter Umständen doch erheblich verzögern. Dagegen bedeuten einzelne Strassenzerstörungen (durch Sprengungen, Bombardierungen usw.), die unter Umständen die motorisierte Bewegung vollkommen blockieren können, kein absolutes Hindernis.

Das grösste Hemmnis des marschierenden Radfahrerverbandes sind längere Strassensteigungen, die den Verband zum Absitzen und zum Fussmarsch zwingen. Dadurch wird natürlich die Geschwindigkeit vorübergehend stark herabgesetzt. Diesem zeitweiligen Tempoverlust steht aber vielfach ein erheblicher Tempogewinn gegenüber, sobald die Höhe erreicht ist; denn in unserem Gelände folgt der Steigung in der Regel wieder ein Gefälle, das dem Radfahrerverband Gelegenheit gibt, die verlorene Zeit wenigstens teilweise wieder einzuholen: Abfahrtsgeschwindigkeiten einzelner Leute und Gruppen von 70 km/h sind dabei keine Seltenheit. — Im übrigen haben die Abfahrten auch den Vorteil, dem Radfahrer eine gewisse «Schnaufpause» zu gewähren, in der er sich für künftige Anstrengungen etwas erholen kann.

Der zweite grosse Nachteil der Radfahrertruppe liegt in ihrem beschränkten Transportvermögen. Die Radfahrerformationen können an Waffen und Munition gerade soviel auf dem Rad mit sich führen, wie sie für eine erste Gefechtstätigkeit benötigen. Alles weitere muss ihnen mit leistungsfähigen Transportmitteln, also



mit Motorfahrzeugen, nachgeführt werden. Die Feuerkraft und die Feuerdauer des reinen Radfahrerverbandes sind relativ gering; alles, was für eine länger dauernde Kampf Tätigkeit benötigt wird, insbesondere die schweren Unterstützungswaffen (Minenwerfer und Panzerabwehrkanonen), aber auch der Munitionersatz, muss motorisiert transportiert werden. Das hat die schwerwiegende Konsequenz, dass die Radfahrer in der Regel nicht als artreine Verbände, sondern als Mischverbände von Radfahrern und motorisierten Elementen eingesetzt werden müssen. Aus diesem Zusammengehen verschiedenartiger Bewegungselemente innerhalb eines einzelnen Kampfverbandes erwachsen namentlich für den Marsch sehr erhebliche Führungsschwierigkeiten.

5. Die dargelegten Eigenarten der Radfahrertruppe sind bestimmend für ihren Einsatz im Gefecht. Ihre zweckmässigste Verwendung liegt in einem aus der Tiefe geführten, taktisch weiträumigen, überraschenden Vorgehen zu einem dringlichen Einsatz. Die gegenüber der Fussinfanterie erhöhte Marschgeschwindigkeit kommt beim dringlichen Einsatz besonders zur Geltung, und der grössere Aktionsradius kann sich nur bei einer weiträumigen Verwendung voll auswirken. Die hohe Gefechtsbereitschaft, die Lautlosigkeit und die beträchtliche Beweglichkeit auch im Gelände machen die Radfahrer besonders geeignet für überraschende Aktionen sowie für die Führung des aus der Bewegung heraus aufgenommenen Begegnungsgefechts. Radfahrer sind eine Truppe des überraschend ausgelösten, schnellen Zuschlagens, weniger des zähen, ausdauernden Haltens.

Folgende taktische Aufträge dürften für die Radfahrer im Vordergrund stehen:

- Einsatz als schnelle, bewegliche Reserve des höheren Verbandes, z. B. gegen kleinere Fronteinbrüche, gegen Luftlandungen usw.;
- das Vorkämpfen zur Erfüllung von Deckungsaufgaben, insbesondere der sofortige Bezug von Deckungsstellungen;
- der Kampf um Zeitgewinn in deckungsfreiem Gelände, vor allem die Führung von Nachhutkämpfen;
- die Sicherung ungenügend geschützter Flanken grösserer Verbände;
- die Raumüberwachung;
- die Ausführung von Aufklärungsaufträgen;
- die Erfüllung von Jagdkriegsaufgaben durch kleinere Verbände, wie Überfälle, Handstreich usw., insbesondere auch bei Nacht.



6. Die Radfahrertruppe ist eine typisch schweizerische Besonderheit, die in dieser Form in keiner Armee der Welt anzutreffen ist. Dank ihrer Genügsamkeit, ihrem hohen Leistungsvermögen und ihren taktischen Vorzügen ist sie eine Truppe, die für die Erfüllung bestimmter Sonderaufträge in hohem Masse geeignet ist. Der vorzügliche Geist, der seit jeher die Radfahrertruppe ausgezeichnet hat, ist Gewähr dafür, dass sie die ihr übertragenen Aufgaben erfüllen wird.

Text: Oberst H. R. Kurz, Bern

Bilder: M. Baumann, Bern

Nächster Beitrag: Die Strassenpolizeiformationen

## Unsere Gebirgsinfanterie – eine harte Truppe

### Als Beispiel das Geb Füs Bat 89

Von Lt L. Borer, Brig

#### Vorbemerkung

Es war für den Mitarbeiter dieser Zeitschrift eine besondere Freude, von Major Bernhard Schnyder, Kdt des Geb Füs Bat 89, zu einem Truppenbesuch eingeladen zu werden. (Professor Schnyder ist wie Redaktor Herzig Mitglied der «Kommission für militärische Ausbildung und Erziehung».)

Dieser Besuch sollte einem militärischen Laien im Wintergebirgskampf einen Eindruck vom Überleben und Kämpfen von Gebirgstruppen, vom Waffeneinsatz und vom Bewähren der Winterausrüstung vermitteln. Die Erfahrungen und Werte, die im folgenden Bericht angegeben sind, gelten wohl auch mehr oder weniger für andere gleichartige Truppenkörper der Gebirgsdivisionen, sofern sich der Mannschaftsbestand ausschliesslich aus Bewohnern von Gebirgskantonen zusammensetzt.

### Ein Bataillon verschwindet im Schnee

Während einer Märzwoche hat das bewährte Oberwalliser Geb Füs Bat 89 auf der Moosalpe oberhalb Bürchen VS eine gross-angelegte Verteidigungsübung durchgespielt. Das Bataillon hatte den Auftrag, eine Infiltration, einen frontalen Angriff, Helikopterlandungen oder Kombinationen dieser Kampfformen mit dem Ziel, über den Pass vorzustossen, zu vereiteln. Der Bat Kdt löste diese Aufgabe, indem er mit zwei Geb Füs Kp zwei hintereinander gestaffelte Riegel bildete und das Feuer der schweren Waffen (Minenwerfer) zugunsten beider Kompanien einsetzte. Eine ganze Kampfkompanie schied er für die Sicherstellung des Nachschubs zur «Front» aus.

Nach ca. 36 Stunden war das Bataillon abwehrbereit; die Schneehütten und Schneehöhlen waren gebaut und die Waffenstellungen errichtet. Wie es sich in einer richtigen Verteidigungsstellung gehört, wurden die Hindernisse laufend verstärkt. Eine rege Patrouillentätigkeit sollte vor Überraschungen schützen. Ein leichter Schneefall und der Wind verwischten die verräterischen Skispuren: Das Bataillon war für feindliche Augen unsichtbar geworden, die Gebirgsfüsiliere hatten das Gebirge zu ihrem Verbündeten gemacht.

### Eskimoleben trotz Wohlstand

Als der Verfasser dieser Zeilen mit angeschnallten Fellen an den ersten Vorposten und Stellungen vorbei schwitzend zum Bat KP hinaufstieg, dachte er unwillkürlich an diese Wehrmänner, die noch vor zehn Tagen eingefleischte Zivilisten gewesen waren, abends vor der Mattscheibe sassen und nach dem spannenden Krimi ins warme Bett schlüpfen konnten. Mit sonnenverbrannten Gesichtern und kalten Füssen lagen sie in den Stellungen und bauten diese aus. Tausende von Wehrmännern italienischer, französischer und deutscher Zunge haben in diesem Frühjahr einen Winter-WK absolviert. Mit körperlicher Härte, Durchhaltewillen und Selbstdisziplin und einem Quentchen Humor haben sie diese Strapazen gemeistert und damit die selbstverständliche (?) Pflicht eines wehrfähigen Schweizers erfüllt. Diese Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten haben gezeigt, dass sie noch keine Sklaven des Wohlstandes geworden sind.

### Es braucht noch mehr

als Härte und Naturverbundenheit, um im winterlichen Gebirge kämpfen und überleben zu können. Der Soldat braucht eine *zweckmässige Ausrüstung*. Die Truppenordnung 61 schuf die Gebirgstruppen in ihrer heutigen Art, und seither wurden grosse Anstrengungen unternommen, einerseits, um die Truppe im Gebirgskampf auszubilden — man denke an die Gebirgsinfanterie-Rekrutenschulen, die Hochgebirgskurse und die Gebirgskampfschule, wo alle Offiziersaspiranten der Geb Inf und zum Teil der Art während zwei Wochen von Spezialisten intensiv geschult werden —, andererseits, um notwendige und nützliche Ausrüstungsgegenstände anzuschaffen. So lobt jedermann uneingeschränkt den neuen Armeeschlafsack, der absolut wintertauglich ist. Auch die Finnenmütze, der Schneeanzug, die Handschuhe und das Kochgeschirr aus Aluminium werden sehr geschätzt. Bis jetzt haben bloss 40 Prozent der Truppe das Vergnügen, auf den beliebten neuen Kurzski die Hänge hinunterzuflitzen; in Bälde werden aber alle diese wendigen Ski fassen. Fast alle Wehrmänner bringen ihre eigenen Skischuhe mit in den WK, denn das Ordonnanzschuhwerk ist zum Skifahren unbrauchbar, ja gefährlich. In Andermatt unternahm die Gebirgskampfschule Versuche mit neuartigen Gebirgsschuhen, aber scheinbar hat man den Idealschuh noch nicht gefunden.

Im letzten Herbst haben die eidgenössischen Räte den Kredit zum Ankauf von 60 *Helikoptern* bewilligt, und es ist zu hoffen, dass diese den Gebirgstruppen vermehrt und grosszügiger zur