Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 38 (1965)

Heft: 5

Artikel: Von Monat zu Monat : die schweizerische Radfahrertruppe

Autor: Kurz, H.R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-517704

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

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

Die schweizerische Radfahrertruppe

Es sei dem Verfasser der Rubrik «Von Monat zu Monat» gestattet, einmal gewissermassen in eigener Sache zu sprechen und über eine Truppe zu berichten, der er selbst die Ehre und Stolz hat anzugehören: die *schweizerische Radfahrertruppe.* Die Kennzeichnung als «schweizerische» Truppe ist bewusst gewählt, denn unsere Radfahrertruppe ist eine ausgesprochen *schweizerische Spezialität,* die heute in keiner Armee der Welt ihresgleichen hat. Schon darum, aber auch weil es sich bei der Radfahrertruppe um eine höchst originelle und für den Staat ausgesprochen wirtschaftliche Truppe handelt, verdienen die wechselvolle Geschichte, die militärischen Aufgaben und die heutige Stellung dieses Truppenteils im Gefüge der Armee unser Interesse. Wir wollen sie etwas näher betrachten.

I.

Die Anfänge des militärischen Einsatzes des Fahrrads fallen in die Achtzigerjahre des letzten Jahrhunderts. Damals wurden bei uns namentlich anlässlich grösserer Manöver die ersten Versuche mit einzelnen Radfahrern und Radfahrergruppen gemacht, die im Stafetten- und Ordonnanzdienst eingesetzt wurden. Der Initiant dieser Versuche war Oberstdivisionär v. Pfyffer, der im Truppenzusammenzug von 1888 der 8. Division erstmals ein kleines Versuchsdetachement von Radfahrern einsetzte, das seinen Dienst in Zivil leistete. Gestützt auf die ermutigenden Erfahrungen und auch auf die Ergebnisse ähnlicher Versuche im Ausland, beschlossen die eidgenössischen Räte mit dem Bundesgesetz vom 19. Dezember 1891 die Errichtung von Radfahrer-Abteilungen; (wobei der Begriff der «Abteilung» nicht im heutigen Sinn zu verstehen ist, er hatte mehr den Sinn von Detachementen). Das Gesetz von 1891 ist die *Geburts-Urkunde der Schweizerischen Radfahrertruppe.* Die neu aufgestellten Radfahrerdetachemente sollten in erster Linie für den Verbindungs- und Übermittlungsdienst in den höheren Stäben (Armeestab, Armeekorps-, Divisions- und Brigadestäbe) eingesetzt werden, wo ihnen auch die Aufgabe zukam, die bisher für diese Obliegenheiten eingesetzten Reiterverbände zu ersetzen und damit «zur Schonung des Pferdematerials» beizutragen. Die Radfahrer erhielten eine besondere Uniform und Ausrüstung; als «Fahrmaschine» schlug der Bundesrat die *Bicyclette* vor, die sich sowohl dem Bicycle als dem Dreirad (!) als überlegen erwiesen habe; ihre Beschaffung erfolgte vorerst durch das Einmieten der privat gestellten Maschinen der einzelnen Radfahrer für die Dauer ihrer Dienstleistungen. Angesichts ihrer Tätigkeit in den höheren Stäben wurden die Radfahrer dem Generalstab unterstellt. Ihre Rekrutierung geschah durch Umteilung geeigneter, bereits militärisch ausgebildeter Leute aus andern Truppengattungen; sie hatten vor ihrer Umteilung eine besondere Radfahrerschule von 3 Wochen zu bestehen.

Eine bundesrätliche Verordnung vom 11. August 1893 legte die Einzelheiten der Bekleidung, Bewaffnung und Ausrüstung der Militärradfahrer fest. Dieser Erlass wurde am 6. Dezember 1894 dadurch ergänzt, dass der Bund nun dem Radfahrer den Kauf eines *Normalfahrrades* aus Beständen des Bundes finanziell erleichterte: er übernahm pro Mann einen Kostenbeitrag von Fr. 50.—, um auf diese Weise die Abgabe des Rades an den einzelnen Radfahrer zum reduzierten Einheitspreis von Fr. 300.— zu ermöglichen. Trotz des finanziellen Anreizes begegnete diese Lösung nur geringem Interesse, da das mit Hohlgummirädern ausgerüstete eidgenössische Normalfahrrad in jener Zeit technisch bereits überholt war durch die Erfindung des Pneumatikrades.

Ein wichtiger Schritt in der Weiterentwicklung der Radfahrertruppe war eine weitere Verordnung des Bundesrates vom 11. Dezember 1894, welche die *Aushebung von Radfahrerrekruten* vorschrieb, die inskünftig in *eigenen Radfahrerschulen,* die *der Infanterie* unterstellt wurden, ihre Grundausbildung erhalten sollten. Pro Divisionskreis sollten jährlich 4–6 Radfahrerrekruten ausgehoben werden, die mindestens 1,53 m gross sein, «kräftig gebaute Lunge und gesundes Herz» besitzen und Übung im Radfahren haben sollten.

Eine Verordnung des Bundesrates vom 5. Juli 1904 liess zwar nach wie vor die Stellung eigener Fahrräder der Radfahrer zu Dienstleistungen zu, strebte jedoch für die Zukunft die *einheitliche Ausrüstung der Truppe mit einem vom Bund beschafften und vom Mann beim Bund bezogenen, technisch verbesserten Normalrad* an. Für Normalräder wurde dem Halter pro Diensttag ein Mietgeld von 50 Rappen wenn sie das Fahrrad mit, und von 1 Franken bezahlt, wenn sie es ohne Bundesbeitrag bezogen hatten. Für die übrigen gestellten Räder betrug das Mietgeld 1/2 % ihrer Schatzungssumme.

Die als «Truppenordnung 11» bezeichnete, kurz vor Ausbruch des ersten Weltkriegs 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 Kompagnien zusammengefasst wurden. Schon mehrfach hatte sich der Bundesrat in seinen Geschäftsberichten — insbesondere jenem über das Jahr 1895 — über die Disziplinlosigkeit der Radfahrer beklagt; diese Einschätzung kam nun auch in der Botschaft zur Truppenordnung zum Ausdruck, wo der Bundesrat feststellt, dass «sich das Fehlen fester Verbände und einer hierarchischen Gliederung bei dieser sehr leistungsfähigen, aber nicht leicht zu führenden Truppe oft unangenehm fühlbar» gemacht habe. Diesem Übel sollte mit der Aufstellung von *8 Radfahrerkompagnien des Auszugs und 6 Kp. der Landwehr begegnet werden,* von denen im Auszug 6 Kp. für die 6 Divisionen, 1 Kp. für die 4 Kavalleriebrigaden und 1 Kp. für den Armeestab und die 3 Armeekorpsstäbe bestimmt waren, während die 6 Landwehreinheiten den Landwehrbrigaden zugewiesen wurden.

In dieser Organisation von 1911 bestanden die Radfahrer den Aktivdienst 1914 / 18. Erst die «Truppenordnung 24» (Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1924) brachte nicht nur eine starke zahlenmässige Vermehrung dieser Truppe — was dank der Aufhebung der vierten Kompagnie der Infanteriebataillone möglich wurde — sondern vollzog auch den bedeutsamen Schritt der *Ausgestaltung der Radfahrertruppe zur Gefechtstruppe.* Diese entscheidende Wandlung von der Nachrichten- und Verbindungstruppe zur Kampftruppe der Infanterie war namentlich infolge der *Einführung des Leichten Maschinengewehrs* 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. Neben den Gefechtsverbänden blieben aber noch 6 aus Auszug und Landwehr gemischte Radfahrerkompagnien für den Melde- und Relais-Dienst bestehen, denen für die Bewältigung grösserer Entfernungen ein Motorradfahrerzug angegliedert wurde.

Die Aufstellung dieser neuen Verbände konnte nur schrittweise erfolgen. Die Kompagnien 1–7, 11 und 15 wurden sofort zu Kampfkompagnien umorganisiert, wovon 6 dazu bestimmt waren, im Divisionsverband in Verbindung mit der fahrenden Mitrailleurabteilung und der Divisionskavallerie verwendet zu werden, während die aus den beiden Heeresklassen Auszug und Landwehr gemischten Kompagnien 21–26 mit den hergebrachten Verbindungs-Aufgaben bei den Divisionen blieben. Mit den nach und nach neu aufzustellenden Gefechtskompagnien 8–10, 12–14 und 16–18 war es möglich, 3 Radfahrerabteilungen zu je 2 bis 4 Kompagnien zu bilden, die zur Erhöhung der Feuerkraft den Kavalleriebrigaden zugewiesen wurden, deren Transport mittels Motorfahrzeugen erfolgte.

Im Vorfeld der Schaffung der neuen Truppengattung der Leichten Truppen beschloss der Bundesrat am 22. Oktober 1935 die Wegnahme der Radfahrertruppe von der Infanterie und ihre *Unterstellung unter die Abteilung für Kavallerie.* Seinen Antrag begründete das Militärdepartement damit, dass Radfahrer und Dragoner ähnliche Aufgaben zu lösen und häufig zusammenzuwirken haben, so dass sie eine möglichst gleichartige Ausbildung erhalten sollten. Da bereits der grösste Teil der Radfahrer, nämlich die 3 Radfahrerabteilungen, den 3 Kavalleriebrigaden unterstellt seien, dränge sich diese Zusammenlegung auf. Diesen Wechsel von der grünen zur gelben Truppenfarbe trat auf den 1. Januar 1936 in Kraft.

Mit der am 7. Oktober 1936 von den eidgenössischen Räten verabschiedeten «Truppenordnung 38» wurde die damals in der Militärorganisation noch nicht enthaltene *Truppengattung der Leichten Truppen neu geschaffen,* die sich aus den drei Untergattungen, der Kavallerie, den Radfahrern

und den motorisierten Leichten Truppen zusammensetzte. In der neuen Ordnung wurden die Radfahrer-Formationen, mit wesentlich leichteren Einheiten, in sehr verschiedenartige, grössere Verbände eingegliedert:

- das Gros kam in die neu geschaffenen *6 Radfahrerbataillone 1–6,* die zusammen mit einer Reitergruppe von je 3 Kavallerieschwadronen die 6 Leichten Regimenter bildeten, dabei hatten je 2 Leichte Regimenter zusammen als Grundstock der neu aufgestellten drei Leichten Brigaden zu dienen. Das Radfahrerbataillon bestand aus je 3 Radfahrerkompagnien und einer Motor-Lmg.-Kompagnie (die während des Aktivdienstes durch eine Motor-Mitrailleur-Kompagnie ersetzt wurde).
- im Rahmen der *Aufklärungsabteilungen* der 6 Felddivisionen standen die Radfahrerkompagnien 11, 12, 14, 15, 16, 17;
- den *Grenzbrigaden* waren die selbständigen Radfahrerkompagnien 21–29 als mobile Reserve zugewiesen;
- die *Landwehr-Radfahrerkompagnien* 31–42, die nun das Lmg. erhielten, wurden den Divisionen und Gebirgsbrigaden für die Erfüllung von Verbindungs- und Aufklärungsaufgaben unterstellt.

Während des Aktivdienstes wurden die Auszugseinheiten mit je *3 Tankbüchsen* ausgerüstet, die in einer Panzerabwehrgruppe zusammengefasst waren und von Seitenwagenmaschinen gezogen wurden.

Die *Erfahrungen, die während des Aktivdienstes* mit den Leichten Truppen gemacht wurden, waren nicht gut; in den gemischten Verbänden der Leichten Truppen, insbesondere den Leichten Brigaden zeigte es sich namentlich, dass sich die allzu verschiedenen Elemente der Reiter, Radfahrer und motorisierten Kampftruppen nur sehr schwer gemeinsam führen liessen. Diese Erkenntnis führte mit der *«Truppenordnung 48»* (Beschluss der Bundesversammlung vom 22. Dezember 1948) zu einer Trennung der Kavallerie von den Radfahrern und den motorisierten Kampftruppen. Während die Reiter zu selbständigen Abteilungen innerhalb des Divisionsverbandes gegliedert wurden, bildeten jetzt Radfahrer und Motorisierte im wesentlichen die neu formierten Leichten Brigaden. Die Radfahrer wurden nun einheitlich in Bataillonen zusammengefasst; zu den bisherigen Bataillonen 1–6 kamen neu die Bataillone 7–9 hinzu. Aus je 3 Radfahrerbataillonen wurden auf das Jahr 1949 *erstmals artreine Radfahrerregimenter aufgestellt:* dabei kamen die Bataillone 1, 2, und 7 zum Regiment 4, die Bataillone 3, 4 und 8 zum Regiment 5 und die Bataillone 5, 6 und 9 zum Regiment 6. Die vierte Kompagnie der Bataillone wurde von der motorisierten Mitrailleur-Kompagnie zur motorisierten Schwere-Waffen-Kompagnie, die vorerst je 2 Züge Minenwerfer und anstelle der inzwischen zurückgezogenen Tankbüchsen, je 2 Panzerabwehrkanonenzüge umfasste. Sowohl die Regimenter als auch die Bataillone erhielten motorisierte Stabskompagnien, die mit Grenadier-Zügen verstärkt wurden.

Nachdem die «Truppenordnung 48» die Reorganisation der Leichten Truppen vorweggenommen hatte, mussten anlässlich der grossen Neuordnung der Armee in der *«Truppenordnung 51»* nur noch einige Details angepasst werden. Dabei erhielten die Radfahrereinheiten das neue Maschinengewehr 51 und das Raketenrohr, während die Schwere Waffenkompagnien in reine Minenwerfereinheiten umgewandelt wurden; ihre Panzerabwehrkanonenzüge wurden in einer Pak. Kompagnie des Radfahrerregiments zusammengefasst. Schliesslich wurden aus den Landwehreinheiten Radfahrer-Strassenpolizei-Kompagnien formiert.

Die heute gültige *«Truppenordnung 61»* löste die Leichten Brigaden auf und schuf an ihrer Stelle die vollmotorisierten beziehungsweise mechanisierten *Mechanisierten Divisionen.* Bei dieser Gelegenheit wurden die 3 Radfahrerregimenter direkt den 3 Feldarmeekorps unterstellt, die sie jedoch für die Friedensausbildung und -Verwaltung durchwegs ihren Mechanisierten Divisionen zugewiesen haben. Die Radfahrer-Strassenpolizei-Kompagnien der Landwehr werden schrittweise von den neu geschaffenen, nunmehr den Mechanisierten und Leichten Truppen unterstellten motorisierten Strassenpolizeiformationen ersetzt.

II.

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: ihren 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.

Diese Regelung, die im Jahr 1951 die frühere Ordnung ersetzte, wonach der Mann sein Rad zu einem herabgesetzten Tarifpreis kaufen und als «Dienstrad» mit seinen Militärdienstleistungen «abbezahlen» musste, hat einmal den Vorzug der raschen Bereitschaft des Radfahrers im Mobilmachungsfall, der dadurch «von der Haustür» weg voll mobil und nicht vom Funktionieren der öffentlichen Verkehrsmittel abhängig ist. Zum zweiten gibt diese Lösung dem Radfahrer die Möglichkeit, auch im Zivilleben im Rad-Training zu bleiben und sich namentlich auf bevorstehende Dienstleistungen körperlich vorzubereiten. Dass allerdings unser Zeitalter der zunehmenden Motorisierung aller Bevölkerungsschichten diesem ausserordentlichen Rad-Training nicht sehr förderlich ist, braucht nicht zu verwundern. Eine unlängst in einem Radfahrer-Regiment durchgeführte Erhebung hat ergeben, dass von den Angehörigen der Radfahrereinheiten des Regiments heute noch 45 % das Militärrad regelmässig benützen, 33 % verwenden es nur noch gelegentlich, während die restlichen 22 % ihr Militärrad im Zivilleben normalerweise nicht fahren.

Der zweite Grund für die ausserordentliche Wirtschaftlichkeit der Radfahrer-Truppe liegt darin, dass sich der Radfahrer «aus eigener Kraft» vorwärts bewegt. 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.

Es darf nun allerdings nicht übersehen werden, dass die Selbstbewegung der Radfahrertruppe ausserordentliche *körperliche Ansprüche* stellt, die sich in einem *höheren Verpflegungsbedarf* äussert. Das Gewicht des Militärrades mit voller Packung, einschliesslich Munition, bewegt sich je nach Belastung (neben dem Sturmgewehr wird auch das Maschinengewehr und das Raketenrohr auf dem Rad mitgeführt) zwischen 40 und 70 kg. Das Mitführen dieses Gewichts stellt hohe Ansprüche an das physische Leistungsvermögen des Mannes. Die Radfahrer sind darum eigentliche «Schwerarbeiter» der Armee, die ganz natürlicherweise einen *höheren Kalorienbedarf* aufweisen als andere Truppen; der sogenannte «Hungerast» der Truppe ist eine jedem Radfahrerkommandanten bekannte und von ihm gefürchtete Erscheinung. Leider hat sich die sicher berechtigte Forderung nach Gewährung einer Zulage zu dem kaum ausreichenden Verpflegungskredit, wie er etwa den im Gebirge Dienst leistenden Truppen längst zugestanden wird, für die Radfahrer bisher nicht verwirklichen lassen.

Mit diesen Hinweisen ist der bedeutendste Vorzug der Radfahrertruppe bereits angedeutet: *ihre Beweglichkeit.* Auf den Strassen und Wegen des Mittellandes können von Radfahrerverbänden folgende *Durchschnittsgeschwindigkeiten* erwartet werden:

10–15 km / h im grösseren Verband und bei Entfernungen über 20 km,
20–25 km / h für Patrouillen.

Diese Schnelligkeit und Tagesleistung entspricht dem 4 bis 5fachen 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 die Radfahrer das Fahren aufhört, hat er im Fussmarsch immer noch Infanterie-Geschwindigkeit, und kann dabei sein Transportmittel von Hand mitschieben, 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 einer Gefechtshandlung zu Fuss erheblich von seinen Rädern entfernt hat und weil keine Möglichkeit besteht, die Räder nachzuführen und, 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 Manövererscheinung 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, Handstreichen 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 Vorhuten, nicht vom Motorenlärm gestört werden, der erfahrungsgemäss die motorisierte Aufklärung nicht unerheblich erschwert.

Schliesslich enthält der Radfahrerverband auf allen Kommandostufen ein praktisch unerschöpfliches *Reservoir an Verbindungs- und Meldefahrern,* was die Radfahrerführung weitgehend unabhängig macht von der technischen Übermittlung.

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 zwar 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. Diesem Umstand kommt angesichts der Gefahr von grossräumigen Zerstörungen durch atomare Kampfmittel grösste Bedeutung zu.

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. Aus diesen Gründen wird man sich beim Einsatz von Radfahrerverbänden nach Möglichkeit der Vorteile der Höhenlage bedienen und beispielsweise für Bereitstellungen, wo immer es angeht, überhöhte Räume wählen, aus denen der Anmarsch wesentlich rascher erfolgen kann als im flachen Gelände.

Der zweite grosse Nachteil der Radfahrertruppe besteht in ihrem *beschränkten Transportvermögen.* Die Radfahrerformationen können an Waffen und Munition gerade so viel auf dem Rad mit sich führen, als sie für eine erste Gefechtstätigkeit benötigen. Alles weitere muss ihnen mit leitsungsfähigen Transportmitteln, also mit Motorfahrzeugen, nachgeführt werden. Die Feuerkraft und die Feuerdauer des reinen Radfahrerverbandes sind relativ gering; alles was für eine längerdauernde Kampftätigkeit benötigt wird, insbesondere die *schweren Unterstützungs-Waffen* (Minenwerfer und Panzerabwehrkanonen), aber auch der Munitionsersatz müssen 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.* Schon im Flachland bereiten die verschiedenen Geschwindigkeiten der beiden Elemente Mühe; sie werden im gebirgigen Gelände, wo der Radfahrer teilweise zu Fuss marschieren muss, noch wesentlich erhöht.

Daraus, dass sich die Motorstaffel, auf die der Radfahrer im Kampf angewiesen ist, nie zu weit von der Radfahrerstaffel entfernen darf, ergeben sich verschiedene *Möglichkeiten des Vorgehens,* die je nach der taktischen Lage und den Geländeverhältnissen anzuwenden sind:

a) Radfahrer und Motorisierte marschieren als artreine Marschgruppen *auf derselben Achse getrennt,* das heisst, *hintereinander,* und treffen sich am Bestimmungsort wieder. Dieses Vorgehen ist dann am Platz, wenn die Gefahr eines Feindkontakts gering ist. Wenn aber auf dem Marsch mit einem Zusammentreffen mit dem Gegner zu rechnen ist, kommt es kaum in Frage, weil sonst die Gefahr besteht, dass die Motorstaffel nicht zur Verfügung steht, wenn sie für den Kampf benötigt wird.

b) Radfahrer und Motorisierte marschieren *getrennt auf verschiedenen Achsen, also nebeneinander.* Auch dieses Vorgehen wird in der Regel nur anwendbar sein, wenn nicht mit Feindkontakt zu rechnen ist. Auch werden die Strassenverhältnisse diese Marschaufteilung nur in relativ seltenen Fällen zulassen.

c) Es werden *gemischte Marschgruppen* gebildet, in denen die Motorstaffeln unmittelbar mit den Radfahrern marschieren. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass die Motorisierten jederzeit sofort verfügbar sind. Anderseits werden diese gezwungen, sehr langsam zu fahren, was namentlich bei grösseren Steigungen zu erheblichen Unannehmlichkeiten führt. (Erhitzung der Motoren, hoher Treibstoffverbrauch, starke Belegung der Strassen, unvermeidliche Massierungen durch Auffahren nach vorn).

d) Die Motorisierten folgen den Radfahrern, *sprungweise von Deckung zu Deckung,* wobei aus technischen, wie auch aus psychologischen Gründen vermieden werden muss, dass die Motorstaffel die Radfahrer überholt. Das Vorgehen des sprungweisen Nachfolgens ist allerdings in jenen Fällen nicht möglich, in denen, was die Regel sein wird, mehrere solcher gemischter Verbände hintereinander marschieren, so dass hinter der Motorstaffel des vordern Verbandes bereits wieder die Radfahrer des nächsten Verbandes folgen, mit denen eine Vermischung vermieden werden muss. Trotz dieser Erschwerung dürfte diese Marschart für den *Gefechtsmarsch,* das heisst, für den Marsch an den Feind, die Regel sein.

e) Eine *Zwischenlösung* besteht schliesslich darin, dass nur *ein Teil der Motorstaffel* für den sofortigen ersten Einsatz mit den Radfahrern marschiert, während das Gros der Motorstaffel sprungweise nachfolgt oder eine Parallelachse benützt. Auch hier muss jedoch mit dem Distanznehmen auf die hinten nachfolgenden Verbände Rücksicht genommen werden.

III.

Die dargelegten Eigenarten der Radfahrertruppe sind bestimmend für ihren *Einsatz im Gefecht.* Ihre zwecksmässigste 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.* Ihr Einsatz sollte jedoch womöglich *zeitlich begrenzt* sein; die Radfahrer sind eine Truppe des *überraschend ausgelösten, schnellen Zuschlagens, weniger des zähen, ausdauernden Haltens.* Dabei darf ihre heutige Gliederung in Regimenter nicht zur Annahme verleiten, dass der regimentsweise Einsatz der Radfahrer die Regel sei. Ein solcher ist nur dort sinnvoll, wo die Breite des Einsatzraumes ein Nebeneinanderwirken von Teilen des Regiments auf verschiedenen Achsen erlaubt. Wo aber nur eine einzige Achse zur Verfügung steht, wird die Tiefe des Regiments derart gross, dass die einzelnen Unterverbände kaum mehr wirkungsvoll zusammen arbeiten können.

Folgende *taktischen Aufträge* dürften für die Radfahrer im Vordergrund stehen:

- Einsatz als *schnelle, bewegliche Reserve* des höheren Verbandes, zum Beispiel 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, Handstreiche usw.,* insbesondere auch bei Nacht.

IV.

Wenn heute auch die Schweiz noch die einzige Armee der Welt ist, die an der Radfahrertruppe festgehalten hat, standen wir hierin nicht immer allein. Die Entwicklung, welche diese Truppe vor dem ersten Weltkrieg in der Schweiz erlebte, verlief bei uns ziemlich ähnlich wie im Ausland. Nachdem anlässlich der Verteidigung von Belfort im Jahr 1870 von den Franzosen erstmals mit Erfolg Radfahrer zur Aufrechterhaltung der Verbindungen zwischen den Aussenstellungen und dem Festungskommandanten eingesetzt worden waren, erfuhr diese Waffe in den Armeen aller Nachbarstaaten und auch in England und Russland eine starke Förderung. Interessant ist dabei, dass verschiedentlich Versuche mit einem zusammenlegbaren und tragbaren «Klapprad» angestellt wurden, die jedoch alle wieder aufgegeben wurden, da sich diese Maschinen als zu wenig stabil erwiesen.

Fechtende Radfahrerverbände wurden zuerst in Frankreich, Belgien und Italien aufgestellt, die im *Ersten Weltkrieg* mehrfach mit Erfolg in die Kämpfe eingriffen. Bekannt wurde der Einsatz belgischer Radfahrerverbände, die im August 1914 wiederholt Stockungen des deutschen Vormarsches bewirkt haben. In den Kämpfen im Baltikum machten deutsche Radfahrer-Brigaden wiederholt von sich reden. — Im *Zweiten Weltkrieg* wurden namentlich auf deutscher Seite Radfahrer eingesetzt, wenn auch die deutsche Wehrmacht nicht über grössere Radfahrerverbände verfügte; neben einer Abteilung, die einer Kavalleriebrigade zugeteilt war, waren den Divisionsaufklärungsabteilungen Radfahrerschwadronen unterstellt. Diese Verbände, die im Verlauf des Krieges durch ad hoc Formationen ersetzt wurden, traten vorerst im Polenfeldzug und später auch im Westen sowie in den Anfangsphasen des Krieges im Osten in Erscheinung. Gegen Ende des Krieges tauchten dann wieder deutsche Radfahrer auf, und zwar sowohl im Rahmen der deutschen Invasionsabwehr 1944, wo sich das Fahrrad auf den grösstenteils zerstörten Strassen als sehr leistungsfähig erwies, als auch des Radfahrerpanzerabwehrtrupps in den Endkämpfen um Deutschland im Frühjahr 1945.

Die fortschreitende Motorisierung und Mechanisierung der Armeen hat überall im Ausland die eigentlichen Radfahrerverbände verschwinden lassen, wenn auch da und dort das Fahrrad noch militärisch verwendet wird. So hat sich die *schwedische Armee* die Möglichkeit geschaffen, ihre Infanterie behelfsmässig mit Rädern auszurüsten, wobei das Schleppen von ganzen Gruppen und Zügen mittels Zugseilen durch Lastwagen oder Traktoren vorgesehen ist. Pro Infanterieeinheit stehen 160 Fahrräder bereit, die benutzt werden, wenn schwedische Infanterie-Verbände rasch über grössere Distanzen verschoben werden müssen. Es handelt sich dabei aber nicht um eine mit dem Rad verwachsene eigentliche Radfahrertruppe, sondern um einen mehr oder weniger improvisierten Rad-Transport der Infanterie im Bedarfsfall. Eine ähnliche, wenn auch etwas weniger weit reichende Regelung besitzt ebenfalls Norwegen. Abgesehen von diesen beiden Sonderfällen ist jedoch heute das Fahrrad aus den Arsenalen der Welt verschwunden. Die Schweiz bildet hier die einzige, und wie uns scheint, durchaus berechtigte Ausnahme. *Kurz*

Erhöhte Feuerkraft bei den Versorgungstruppen

von Oberstlt. O. Schönmann, Basel

Mit Beschluss vom 18. Dezember 1964 änderte der Bundesrat auf Antrag des EMD seinen früheren Bundesratsbeschluss vom 5. Februar 1960 über die Einführung des Sturmgewehres unter anderem dahingehend ab, dass nunmehr auch das Sturmgewehr als persönliche Waffe leihweise an die Rekruten und Unteroffiziersschüler der Versorgungstruppen abgegeben wird. Die mit dem Sturmgewehr ausgerüsteten Dienstpflichtigen behalten diese Waffe beim Übertritt in die Landwehr oder bei Versetzung zu einer andern Waffengattung (Dienstzweig). Die Zuteilung dieser automatischen Waffe auf dem Wege der Umschulung in den WK ist dagegen besonders aus Ausbildungsgründen nicht möglich.

Zahlreiche dringende Gründe sprachen eindeutig für die Einführung des Sturmgewehres auch bei den rückwärtigen Formationen. In den UOS und RS steht mit dieser Neuerung zunächst einmal die grosse Vereinfachung in der Ausbildung und Führung im Vordergrund, die mit einer ganz erheblichen Zeitersparnis in der Instruktion gepaart sein wird. Mit seiner Einführung ist es nun möglich, auf die Spezialisierung weitgehend zu verzichten und die Leute, statt wie bisher an 5 bis 6 Waffen, nur noch an 3 Waffen (Sturmgewehr, Raketenrohr und Handgranaten) auszubilden. Die Feuerkraft wird mit der Zeit in den Einheiten eine grosse Steigerung erfahren und damit eine wirkungsvollere Erfüllung der Sicherungsaufgaben und eventueller Sekundäraufträge (zum Beispiel Kampf gegen Luftlandetruppen im rückwärtigen Raum) gestatten, als dies mit den bisherigen Mitteln möglich war. Es darf in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben, das gerade im modernen Krieg, wo die Kampftruppen immer mehr auf die rückwärtigen Unterstützungen angewiesen sind, die Einrichtungen für die Versorgung zu den primären Angriffsobjekten des Feindes gehören können. In diesem Sinn geht beispielsweise die russische Doktrin darauf aus, den Gegner durch die Unterbindung und Zerstörung seiner rückwärtigen Verbindungen und Einrichtungen nachhaltig zu schwächen. Dadurch wird auch eine Lücke in der Truppenordnung 1961 geschlossen, die mit ihrer Forderung unter anderem einer beweglichen Kampfführung, allmählich und endlich einen verbesserten Schutz der recht ausgedehnten Versorgungsräume der Heereseinheiten erhält.

Die Einführung des Sturmgewehres bei den Versorgungstruppen wird überdies zu einer sukzessiven Vereinheitlichung der Infanteriebewaffnung innerhalb der Division führen. Diese Vereinheitlichung wird zudem sowohl für den Munitionsnachschub als auch für das Reparatur- und Ersatzwesen ganz im Sinn der Vereinfachung liegen, wie sie im Rahmen einer modernen Versorgungsführung auch in unserer Armee angestrebt werden muss.

Seit 1½ Jahren hat sich die Schweizerische Offiziersgesellschaft der Versorgungstruppen mit diesem Problem sehr eingehend befasst. Sie ist Ende Februar 1964 mit einer gut begründeten Eingabe an das EMD gelangt und darf nun erfreulicherweise feststellen, dass ihrem Begehren von zuständiger Seite Rechnung getragen worden ist.