

**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =  
Gazetta militare svizzera

**Band:** 78=98 (1932)

**Heft:** 6

**Artikel:** Der Etappendienst - als besonderer Dienstzweig nötig

**Autor:** Eberle, R.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-10818>

#### 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:** 08.02.2026

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

dann vorteilhaft sein, weil schliesslich je auf dem Camion Nr. 2 des Zuges statt nur einem, gleich 2 Mg. plaziert werden könnten, wobei allerdings einige Materialverschiebungen nötig würden. Auf diese Art hätte jeder Zug, wie früher, wieder 4 Mg., was jedoch nicht sehr vorteilhaft ist, weil die Feuerleitung für den Zugführer nicht unwesentlich erschwert wird. Ich würde dann eher vorschlagen, einen weitern Zug nach meinem Vorschlag zu bilden und dann dem Train noch einen weitern Camion zuzuteilen, weil das gesamte Material in seiner Zahl vergrössert würde; denn die vorgeschlagenen zwei Wagen sind ohnehin schon ziemlich knapp bemessen.

Wenn auch meine vorliegende Arbeit nicht überall Anklang finden sollte, so dürfte sie doch dazu beitragen, dass der eine oder andere Punkt ernsterer Prüfung unterzogen wird und dadurch doch das eine oder andere eine Verbesserung erfährt. Auf alle Fälle darf ich ruhig behaupten, dass die ganze Arbeit nur im Sinne der Verbesserung unserer lieben, schönen Armee und im Bewusstsein etwas zur Hebung ihrer Schlagfertigkeit beizutragen, gemacht wurde.

Ob «*Pferd oder Motor*» ist die Frage, beides kann gut sein, aber sicher ist, dass der Motor schneller ist!

---

## Der Etappendienst — als besonderer Dienstzweig nötig.

Von Oberst R. Eberle, *Chef des E. D.*

In der Allgemeinen Schweiz. Militärzeitung vom März 1932 hat Herr Oberst VonderMühll «Zur Organisation des schweiz. Armeekommandos in Krieg und Frieden» eine Reihe interessanter und teilweise sehr beachtenswerter Vorschläge gebracht. Dabei äusserte er sich auch über den Etappendienst, welchen er teils dem Territorialdienst, teils dem Rück- und Nachschubdienst der Armee zuweisen, als selbständige Organisation aber aufheben möchte. Herr Oberst VonderMühll schreibt: «Ich bin über diese Dinge nicht hinreichend orientiert, um ein sicheres Urteil darüber zu haben, neige aber stark zu der Auffassung, dass unser Etappendienst eine für unsere Verhältnisse unnötige, daher schädliche Ueberorganisation darstellt.»

Die wichtige Frage, um die es sich handelt, soll in aller Kürze geprüft und im Nachfolgenden soll dargetan werden, *dass und warum* wir den *Etappendienst* bei unserer Wehrorganisation benötigen und *dass* die angeregte Vereinfachung in Wirklichkeit keine solche wäre.

Die Vorschläge im erwähnten Artikel gelangten zur Veröffentlichung unmittelbar nachdem durch eine Verordnung des Bundesrates vom 21. Dezember 1931 die Organisation des Armee-

stabes und durch eine zweite Verordnung vom gleichen Tage auch der Dienst für Rückwärtiges und Transportdienst neu geregelt wurden. Diese Vorschriften, das Ergebnis gründlicher Studien und Verwertung gemachter Erfahrungen, glaubten, auf dem Boden der gültigen Militärorganisation von 1907 die Reform aufzubauen zu dürfen. Die Vorschläge des Herrn Oberst Vonder-Mühll hätten — nicht nur für die hier zu besprechende Sache — als Voraussetzung eine Revision des militärischen Grundgesetzes. Das dürfte zwar nicht abhalten, den mühsamen Weg zu beschreiten, wenn nur dieser die Basis für eine wirklich zeitgemäße Umgestaltung bringen könnte. Allein die Bestimmungen der jetzigen Militärorganisation über die Dienstzweige sind ein Rahmen, der noch heute für diese Aufgaben der Wehrverfassung *geeignet* und *zweckdienlich* ist. Unsere Armee ist heute mehr als je auf ein richtiges Funktionieren des Dienstes für Nach- und Rückschub angewiesen. Diese wichtigen Aufgaben können nur durch eine angepasste Organisation der sie ausführenden besonderen Dienstzweige gelöst werden. Die während der Kriegsjahre gewonnenen Erfahrungen haben die Schaffung und Ausgestaltung einerseits einer Gruppe Rückwärtiges im Armeestab veranlasst — welcher Gruppe nun Nachschub-Depots für Mannschaften, Pferde, Munition, Verpflegung und Material, ferner Anstalten für den Rückschub unterstellt sind —, anderseits die Bildung der Gruppe Transportdienst für die militärischen Transporte. Zur Ausführung der letztern verfügt die Gruppe Transportdienst über den Eisenbahndienst, den Motorwagendienst, den Etappendienst und den Feldpostdienst. In der neuen Verordnung sind Organisation und die Obliegenheiten dieser vier Dienstzweige in den wichtigsten Punkten umschrieben. Dem Territorialdienst (im bisherigen Sinne) bleibt nur noch die Be- schaffung des Nachschubes, worauf dieser der Gruppe Rückwärtiges so bereit gestellt wird, dass sie ihn durch den Transportdienst innert nützlicher Frist der Truppe zuführen kann. Es würde wieder — wie im Aktivdienste — versagen, wollte man den Nachschub direkt ab Sammelstellen des Territorialdienstes zur Truppe spedieren. Nachdem nun durch die Gruppe Rückwärtiges die Bereitstellung des Nachschubes vorbereitet und besorgt wird, *braucht* es für die *Transporte* zur Truppe eine *besondere Organisation*; denn es ist klar, dass niemals die Truppen ihre Bezüge bei den Depots und Anstalten des Rückwärtigen machen könnten; für solche Distanzen haben sie weder Verkehrsmittel, noch Diensteinrichtungen. Da muss der Transport-Dienst mit seinen vier Dienstzweigen zur Verfügung stehen. Die Eisenbahnen und der Motorwagendienst haben die Verkehrsmittel zu stellen, der Etappendienst (und für sein spezielles Gebiet der Postdienst) müssen die *Trans-*

porte an Mannschaft, Pferden, Munition, Verpflegung und Material aller Art *formieren* und *effektiuieren*. Das ist eine sehr grosse Arbeit, die viel Vorbereitungen und Vorkehren erheischt und die ohne besondere Dienstorgane dafür nie bewältigt werden könnte. Man mag nur überlegen, dass die verschiedensten Ersatzbegehren von den Truppen, aus deren Frontgebiet, zurückkommen und dass der Vollzug — durch Abnahme in den Depots und Anstalten, durch richtige Zusammenstellung, Verladung, Begleitung und durch Transport bis zu den Uebergabeorten der Truppen — oft in sehr weit auseinander liegende Landesteile für die ganze Armee oder grössere Armeegruppen eine gewaltige Arbeit verursachen. Nur sorgfältige Vorbereitung und Indienststellung *geeigneter Organe* können dem Nachschub und Rückschub sicheres Funktionieren gewährleisten. Zutreffend bemerkt Herr Oberst VonderMühll, dass bei uns «Etappe» niemals einen geographischen Raum bedeuten könne, dass wir nicht, wie im grossen Ausland, die Dreigliederung: Armeeraum, Etappenraum, Hinterland haben werden. Das ist auch keinesfalls Aufgabe unseres Etappendienstes: Die Verwaltung eines Etappenraumes. Aber die Effektiuierung aller nötigen Transporte vom Rückwärtigen zur Truppe und umgekehrt, das ist seine vielgestaltige Aufgabe und hiefür muss er organisiert sein und hierfür ist er *nötig*. Ein Blick in die Statistik über die Nachschübe in den Jahren 1914—1918 belehrt über den Umfang, welche diese Aufgabe bei längerem Aufgebote der ganzen Armee annehmen müsste! Wollte man den Etappendienst als eigenen Dienstzweig eliminieren, so müsste seine Organisation dem Rückwärtigen oder den Truppen angegliedert werden; das Erstere wäre unpraktisch, weil man nicht zum voraus beurteilen kann, wie stark die Depots oder Anstalten mit Nachschub-Organen zu dotieren wären; das Zweite würde die Nach- und Rückschubdienste der Armee unzweckmässig belasten, während man doch eher das Gegenteil anstrebt. Zwischen den Nachschub-Stellen des Rückwärtigen und der Front braucht es — *nicht* einen geographischen *Etappenraum* — aber eine die Transporte vermittelnde *Organisation*, den *Etappen-Dienst als Spediteur*. Dieser hat neben den Etappenorten auch die Strassen-Etappenlinien vorzubereiten und, wo nötig, zu organisieren, um dort, wo Bahn-Verkehr fehlt oder aussetzt, die Transporte sicherzustellen. Nur wenn jede Division oder jede selbständige Armee-Gruppe auf eine Etappen-Organisation basiert ist, auf deren rasche, regelmässige Lieferungen sie zählen kann, ist vorn die Schlagfertigkeit gewährleistet. Beim Versuche, die Transporte direkt vom Rückwärtigen zur Front zu vermitteln, müsste die Verbindung vielfach reissen, in kritischen Momenten, bei grösseren Operationen wäre sie nicht mehr herzustellen.

Es ist noch besonders auf die bei der neuesten Regelung des Etappendienstes eingetretene *Vereinfachung*, gegenüber früher, hinzuweisen, welche im jetzigen Reglement zum Ausdrucke gelangt. Es sollen nicht mehr grosse Endetappen mit Anstalten aller Art (Depots, Zeughäusern, Spitäler) geschaffen werden, sondern nur leicht bewegliche Etappen-Stationen, ausgerüstet blos mit kleinen Vorräten für wenige Tage; die Etappen sind somit künftig reine Transportorganisationen, aber solche sind für die Vermittlung des Nach- und Rückschubes einfach unentbehrlich.

Nicht Ueberschätzung des Dienstzweiges, von dessen Aufgabe diese Ausführungen handeln, spricht seiner Beibehaltung das Wort, sondern pflichtgemäßes, in den *Erfahrungen* des letzten Aktivdienstes bestärkte Ueberzeugung, dass wir unserer Armee den *Etappendienst nicht entziehen* dürfen.

In bezug auf die *Unterstellung* des Dienstzweiges hat die neue Verordnung über Organisation des Armeestabes den Etappendienst mit den übrigen Zweigen des Transportdienstes dem Generalstab zugewiesen. Das dürfte, sowohl für die Instruktion wie für die Kommando-Unterordnung, richtig sein. Es bedeutet dies freilich eine vermehrte, erhebliche Arbeit, aber die Transport-Dienstzweige (Etappendienst inbegriffen) müssen doch in erster Linie Aufmärschen und Operationen zur Verfügung stehen, so dass der Armee-, bzw. Generalstab sowohl die Ausbildung dieser speziellen Dienstzweige wie ihren Dienstbetrieb nach erfolgtem Aufgebot leiten müssen.

---

### Zur Frage der Reorganisation der Armee.

Von Oblt. *Max Furler*, Geb. Battr. 10, Bern.

Mit Interesse habe ich die verschiedenen Ausführungen in der Schw. Mil. Ztg. zu obiger Frage gelesen und möchte mir nun in folgendem kurz erlauben, diese auch von einer andern Seite zu betrachten, als dies bis heute der Fall war.

Von den Befürwortern einer Reorganisation unserer Armee wird vor allem geltend gemacht, die heutige Gliederung derselben insbesondere die uns heute zur Verfügung stehenden technischen Kampfmittel genügten nicht mehr, um einen event. feindlichen Angriff auf unsere Landesgrenzen mit Erfolg abzuweisen oder wenigstens aufzuhalten. Ob dies zutrifft, kann ich mangels genügender Fachkenntnisse nicht beurteilen. Dagegen sprechen die verschiedenen und vielen Ausführungen unseres früheren Vor-