

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

Band: 78=98 (1932)

Heft: 11

Artikel: Der Etappendienst der schweizerischen Armee : Einführung in
Organisation und Betrieb dieses Dienstzweiges

Autor: Eberle, R.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10843>

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: 02.05.2026

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

tionen als ausreichend, aber es wird immer schwer sein für die hinter der Linie Kämpfenden, den Feind von der richtigen Einhaltung der Haager Vorschrift ihrerseits zu überzeugen. In der Aufregung und Erbitterung, die dieser Krieg mit sich bringt, wird der von hinten Angegriffene sich immer betrogen glauben und zu den härtesten Repressalien greifen. Ich glaube, dass in jedem Fall, auch wenn noch so ehrlich, gut informiert und organisiert hinter der Linie gekämpft wird, wegen des Verdachtes der Beihilfe die Bevölkerung furchtbar drangsaliert werden wird und es scheint mir, dass ein solcher Krieg hinter der Linie nur dann ratsam ist, wenn die Möglichkeit vorliegt, die Bevölkerung jener Gegenden wenigstens grösstenteils zu evakuieren. Ob und wo dies möglich ist und ob und wo der Krieg hinter der Linie die zu wünschenden Ergebnisse zeigen kann, bedarf einer näheren Untersuchung, deren Ergebnis in der Armee reform berücksichtigt werden sollte.

(Fortsetzung folgt.)

Der Etappendienst der schweizerischen Armee.

Einführung in Organisation und Betrieb dieses Dienstzweiges.

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

Einleitung.

Die Fürsorge für die Heere im Kriegsfall, der Nachschub von Verpflegung und Ersatz aller Art ist stets eine wichtige, oft entscheidende Sache für die Erfüllung der gestellten Aufgaben gewesen. Der Feldzug Napoleons nach Russland, die Heranführung von Ressourcen bei den Alliierten, das Versagen dieser Quellen bei den Zentralmächten im Weltkrieg bieten überzeugende Beispiele.

Die Schweiz hat mit der Militärorganisation von 1874 eine Regelung der Dienstzweige für Transport und Nachschub in die Wehrorganisation eingeführt. Anfänglich vielleicht zu sehr an ausländische Einrichtungen angelehnt, hat der Etappendienst für das schweizerische Heer erstmals im Verlaufe des Weltkrieges sich aktiv und praktisch betätigen müssen. Dabei erhielt er Gelegenheit, allerdings nur während einer Grenzbewachung, Erfahrungen zu sammeln, eine zeit- und sachgemässe Anpassung an die besondern Verhältnisse unserer Landesverteidigung vorzubereiten und seine Organisation und seinen Dienstbetrieb entsprechend um- und auszugestalten.

Wenn auch die vornehmlich defensive Aufgabe unseres Heeres, Neutralität und äussere Sicherheit des Landes zu gewährleisten, eine wesentlich einfachere Regelung der Verbindung der Armee mit dem Rückwärtigen erlaubt, so können doch besondere *Dienstzweige für Rückwärtiges* und *Transportdienst*

nicht entbehrt werden. Ohne solche müsste die Armee in kurzer Zeit Bereitschaft und Kriegstüchtigkeit einbüßen. Gestützt auf die Erfahrungen während der Aktiv-Dienstzeit 1914—18 und in Würdigung der besonderen militärischen, geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Schweiz sind in den Verordnungen des Bundesrates vom 21. Dezember 1931 über die Organisation des Armeestabes, über den Dienst für Rückwärtiges und Transportdienst und über den Territorialdienst die neuen Vorschriften für diese Dienstzweige aufgestellt worden. Dem Territorialdienst — unter Leitung des Militärdepartementes — bleibt die militärische Verwaltung des Landes im Sinne der Fürsorge für Volk und Armee übertragen, im besondern auch die Beschaffung des Nachschubes zwecks Bereitstellung an die Gruppe Rückwärtiges.

Beim Armeestab ist eine *Gruppe Transport* und eine *Gruppe Rückwärtiges* gebildet worden. Der letztern, welche den vom Territorialdienst beschafften Nachschub übernimmt und für die Zuführung zur Truppe bereitstellt, sind Depots für Mannschaft und Pferde, für Munition, Verpflegung und Material, sodann Anstalten für den Rückschub unterstellt. Die Gruppe Transport vermittelt und regelt die *militärischen Transporte*. Ihr unterstehen:

- der Eisenbahndienst,
- der Motorwagendienst,
- der Etappendienst,
- der Feldpostdienst.

Die Eisenbahnen (und Schiffahrtsunternehmungen) sorgen für einen leistungsfähigen und ununterbrochenen Betrieb der Linien für den gesamten Militär- und Zivilverkehr. Dem Motorwagendienst ist die Bereitstellung der Motorfahrzeuge und die Versorgung der Armee mit diesen Verkehrsmitteln übertragen. Die Feldpost hat den Postdienst der Truppen und dessen Verbindung mit dem Zivilpostdienst zu besorgen. Der *Etappendienst* hat den Nachschub und Rückschub zwischen den Anstalten des Rückwärtigen und der Feldarmee zu organisieren. Das ist eine besondere und zugleich eine umfangreiche Aufgabe. Es müssen durch geeignete Organe und Vorbereitung die Transporte an Mannschaft, Pferden, Munition, Verpflegung und Material aller Art formiert und effektuiert werden. Wir haben nicht, wie im grossen Ausland, die Dreigliederung: Armeeraum, Etappenraum, Hinterland. So entfällt auch die dort bekannte Aufgabe der Verwaltung eines Etappenraumes. Aber es braucht eine praktische und sichere Verbindung zwischen Rückwärtigem und Front. Die Distanzen wie die Vielgestaltigkeit des Nach- und Rückschubes würden einen direkten Verkehr zwischen Truppen und Rückwärtigem ausschliessen. Hat schon die blosse Grenzbesetzung dies gezeigt, so würde ein wirklicher Kriegsfall erst recht die

Notwendigkeit einer besondern Dienstorganisation für Nach- und Rückschub dartun. In der neuen Regelung des Etappendienstes — durch die bundesrätliche Verordnung betr. Dienst für Rückwärtiges und Transportdienst vom 21. Dezember 1931 und durch das Reglement für den Etappendienst vom 3. Juni 1930 — ist die Anpassung an unsere Verhältnisse und an die wechselnden Situationen angestrebt worden.

I. Aufgabe.

Der Etappendienst besorgt den Nachschub und Rückschub der Armee. Er führt ihr die von der Gruppe Rückwärtiges bereitgestellten Nachschübe zu; er leitet die Rückschübe der Armee zur Gruppe Rückwärtiges. Er organisiert und unterhält Etappenorte (besonders Endetappen); er benützt für die Transporte Eisenbahn- (Schiffs-)Linien; wo solche nicht zur Verfügung stehen, organisiert und sichert er Strassenetappenlinien.

Die Art und der Umfang dieser Aufgaben können ausserordentlich verschieden sein, je nach der militärischen Lage. Der Fall blosser Grenzbewachung erlaubt, für viele Bedürfnisse der Truppen die Versorgung aus dem Frontraume vorzukehren. Im eigentlichen Kriegsfall, wo Evakuierung der Aufmarschräume eintritt, muss ziemlich alles von den rückwärtigen Ressourcen geliefert werden. Diesen Verhältnissen sich rasch anzupassen, ihnen durch bewegliche, elastische Einrichtungen zu genügen, ist wichtigste Anforderung an den Etappendienst. Die Armeeführung wird je nach der Situation den Dienstzweig in voller Ausdehnung oder nur teilweise in Funktion treten lassen. Er setzt alsdann seine Organe in zweckmässiger Weise in Tätigkeit.

Ausser den Transporten für die Armee kann dem Etappendienst unter gewissen Umständen auch die Versorgung der Zivilbevölkerung gewisser Gebiete zugewiesen werden.

II. Organe und Einrichtungen.

Die Leitung des gesamten Etappendienstes ist dem *Chef des Etappendienstes* mit seinem Stabe übertragen.

Für den Dienst an Etappenorten sind 6 *End-Etappenkommandos* gebildet, bestehend aus einem Kommandanten nebst Stab, sowie den nötigen Truppendetachementen und Hilisdiensten.

Für die Einrichtung und den Betrieb der Strassenetappenlinien sorgen 3 *Etappenlinien-Kommandos*, bestehend aus einem Kommandanten nebst Stab und den nach Bedarf zugeteilten Truppendetachementen und Hilisdiensten.

Den militärischen Betrieb auf wichtigen Bahnhöfen regeln und sichern *Bahnhofkommandos*, bestehend aus einem Bahnhofkommandanten und je nach Verhältnissen zugeteilten Offizieren und Detachementen.

Den Kommandos und Stäben werden nach Bedarf Motorwagen und Hilfspersonal zugeteilt.

An *eigenen Truppen* für den Etappendienst sind vorgesehen und werden sukzessive formiert:

- 3 Etappen-Motorlastwagen-Abteilungsstäbe und 9 Etappen-Motorlastwagen-Kolonnen;
- 4 Etappen - Trainabteilungsstäbe und 12 Etappen - Trainkolonnen (Pferdezug).

Im übrigen werden die für den Etappendienst und seine Organe nötigen Truppen aus der Armee, im besondern aus dem *Landsturm zugeteilt*, und zwar Verpflegungsdetachements, Bewachungs-, Sicherungs- und Strassenpolizeidetachements, Begleitdetachements (namentlich für Pferde, Schlachtvieh und Munitionstransporte), Feldpostdetachements, Hilfsdienste für Bureau, Magazine und Spedition, Reparaturdetachements.

Dem *Chef des Etappendienstes* und *seinem Stabe* liegt ob, den Etappendienst nach den vom Armeestab erhaltenen Befehlen zu organisieren, durch Aufstellung der notwendigen Etappenorte (vornehmlich Endetappen) und Etappenlinien, wobei er für sie die erforderlichen Truppen nachsucht und zuteilt. Nach Errichtung dieser Organe sorgt er für richtige Zusammenarbeit derselben und je nach sich ändernden Verhältnissen, für Ausgestaltung, Neugruppierung und Anpassung.

Die Haupt-Vermittlungsstellen für den Verkehr zwischen Rückwärtigem und Truppen sind *Endetappen* (ausnahmsweise auch Zwischenetappen). Die Endetappe wird geleitet durch ein Endetappen-Kommando. Sie erhält die Nachschubbegehren der auf sie angewiesenen Truppen, verlangt und erhält den Nachschub von den ihr durch die Gruppe Rückwärtiges bezeichneten Depots, Magazinen und Anstalten und übergibt ihn den Truppen auf den *Uebergabeorten*. An letztern nimmt sie den Rückschub der Truppen in Empfang und leitet ihn zu den ihr hiefür bezeichneten Anstalten des Landesinnern. Jede Heeresinheit und jeder selbständige Truppenkörper basiert auf eine Endetappe. Die Uebergabeorte, welche von den Truppenkommandanten bezeichnet werden — unter dem Kommando eines Etappen-Offiziers — sind die Plätze, bis zu welchen die Transportaufgabe des Etappendienstes sich erstreckt. Dadurch sind die Verkehrsmittel, welche die Endetappe dafür einsetzen muss, bestimmt und darnach richtet sich auch ihr Bedarf an Motorlastwagen-Kolonnen. So weit als möglich bedient sich die Endetappe der Eisenbahnlilien, wo diese fehlen, muss sie Strassen-Etappenlinien mit Motorfahrzeugen oder Pferdetrains benützen. Die letzte geeignete Eisenbahnstation ist die *Endeisenbahn-Station*, welche, wo angängig, zugleich Uebergabeort sein kann.

Eine Endetappe wird mit Vorteil dezentralisiert angelegt, indem sie benachbarte Ortschaften (mit guten Verkehrslinien) einbezieht und mitbenützt; sie wird nach dem Standort ihres Kommandos bezeichnet.

In der Regel besitzt die Endetappe einen Verpflegungsvorrat für zwei Tage, im übrigen aber nur kleine, leichtbewegliche Depots für Munition, Material und Betriebsstoffe. Es kann ihr auch ein Armeemotorfahrzeugpark und eine Bäckerkompagnie unterstellt werden. Eine Endetappe soll 1—2 Divisionen bedienen können.

Die *Etappenlinien* sind entweder Eisenbahnen (und Schiffverkehrswege) oder Strassenetappenlinien. Erstere werden dem Etappendienst durch die Gruppe Transport zur Benützung angewiesen, bleiben jedoch dem Militär-Eisenbahndirektor unterstellt; die Fahrpläne sind zwischen Etappendienst und Betriebsgruppen-Direktor zu vereinbaren. Die militärische Bewachung der Eisenbahnlinien besorgen die Territorialkommandos, in gewissen Fällen die Heereseinheiten.

Die *Strassenetappenlinien* errichtet der Etappendienst dort, wo Eisenbahnen fehlen. Sie beginnen in der Regel an einer Bahnstation und endigen am Uebergabeorte. Sie werden durch Motorlastwagenkolonnen oder durch Etappentrainkolonnen betrieben. Für Unterhalt und Sicherung sind ihnen die nötigen Detachements zuzuteilen. Jede Strassenetappenlinie ist einem Etappen-Linien-Kommando unterstellt, welches den Fahrplan festsetzt.

III. Dienstbetrieb.

Die *Endetappen* — deren Organisation je nach der militärischen Lage, nach Stärke und Entfernung der zu bedienenden Truppen wechselt — liefern aus den Ressourcen ihrer Gebiete und aus den Depots und Magazinen des Rückwärtigen möglichst direkt zu den Truppen, wobei sachgemässe Zusammensetzung der Bahnzüge und Kolonnen, entsprechend den Uebergabeorten, wichtig ist. Die eigenen Depots dienen zum Ausgleich. Dauernde Verbindung einerseits mit dem Rückwärtigen, anderseits mit der Front ist aufrechtzuerhalten.

Eine Endetappe umfasst den Platzdienst, den Dienst für Nach- und Rückschub von Mannschaften und Pferden, den Dienst für Munitionsersatz, den Dienst für Waffen-, Bekleidungs-, Ausrüstungs- und Materialersatz, den Kommissariatsdienst (einschliesslich Nachschub von Verpflegung, Fourage, Betriebsstoff und Brennmaterial), den Sanitäts-, Veterinär- und Feldpostdienst. In praktischer Anordnung dieser einzelnen Ressorts und in ihrem reibungslosen Zusammenarbeiten beruht das sichere Funktionieren der Endetappen.

Eine Endetappe muss für jederzeitige Verlegung — nach vorn oder rückwärts — gerüstet sein, wobei der ungestörte Nach- und Rückschub zu sichern ist.

Der Etappendienst ist für die Durchführung der Nach- und Rückschubtransporte vom Rückwärtigen bis zu den Uebergabeböorten und zurück verantwortlich. Die Nachschübe gehen den Rückschüben vor.

Es gibt *tägliche, periodische* und *ausserordentliche Nach- und Rückschübe*. Der tägliche *Nachschub* umfasst den täglichen Lebensbedarf der Truppe, inklusive Feldpost. Wenn die Truppe nicht einen Teil der Bedürfnisse (Schlachtvieh, Fourage, Brot) aus dem Frontgebiet oder vom Rückwärtigen direkt beziehen können, benötigt der tägliche Nachschub einer Division einen Bahnzug von 15 bis 20 Wagen (à 10 und 15 Tonnen). Der periodische Nachschub vermittelt der Truppe den Ersatz für Streitkräfte und Material, speziell Munition, Waffen, Ausrüstung; er wird zeitlich mit dem täglichen Nachschub zusammenfallen, im übrigen mit den Kommandanten der Frontruppen festgesetzt. Der ausserordentliche Nachschub wird durch das Armeekommando angeordnet, für Aufstellung besonderer Formationen Ausrüstung für Gebirgs- oder Winterdienst, Lieferungen für Grosskampftage. Für solche ausserordentliche Nachschübe werden öfters besondere Transportmittel (Kolonnen) benötigt und dem Etappendienste zugeteilt.

Beim *Rückschub* — der nach der Natur der Sache einen kleineren Umfang hat — werden täglich Mannschaften, Pferde, Postsendungen und Packmaterial zurückgeleitet, periodisch Ausrüstungsgegenstände und Waffen, ausserordentliche Rückschübe nach Frontverschiebungen oder Kampfeignissen.

Für den Sanitäts-, den Veterinär- und Motorwagendienst gehen Nach- und Rückschub zum Teil ausnahmsweise nicht durch die Endetappen, sondern in direkter Verbindung zwischen Front und Rückwärtigem (Sanitätszüge, Spitäler, Motorfahrzeuge).

Die *Verkehrsordnungen* für alle Transporte des Etappendienstes haben darauf zu achten, dass sie durch Auswahl und Dezentralisation der Verlade- und Ausladestellen und durch die Speditionszeiten möglichst feindlicher Fliegereinwirkung entzogen sind. Im Sinne dieser Grundsätze werden sie mit den Truppen und mit der Gruppe Rückwärtiges festgesetzt. Es kann dabei die Errichtung und Einschaltung von Sammelstellen oder Umladebahnhöfen nötig werden.

Auf *Etappen-Linien* trifft der Etappenlinien-Kommandant sämtliche Anordnungen für die rasche und sichere Ausführung der Transporte. Die Regelmässigkeit des Verkehrs verlangt hier besonders umsichtige Massnahmen und oft starke Detachements für Unterhalt und Sicherung; die Verkehrsordnung wird vom

Linienkommandanten im Einvernehmen mit den Frontkommandanten aufgestellt.

An Etappenorten ist in der Regel ein *Bahnhofkommando* etabliert und dem Etappenkommando unterstellt. Auch an andern wichtigen Bahnhöfen werden solche Dienststellen in Funktion gesetzt. Die Bahnhofskommandos gewisser Grenzzorte und Mobilmachungsplätze unterstehen dem Territorialkommando, die übrigen dem Etappendienst. Der Bahnhofskommandant leitet den militärischen Verkehr — Truppen- und Materialtransporte — auf dem Bahnhof und übernimmt dessen Bewachung, Der Betriebsdienst bleibt Sache der Bahnhoforgane.

Regelmässige Rapporte zwischen Armeeleitung, Truppen und Etappendienst, im besondern über Bestände und Dislokationen der Truppen haben diesen den ununterbrochenen Nachschub zu gewährleisten. Die Etappenorgane müssen alles einsetzen, um den Begehren der Truppen für Nach- und Rückschub jederzeit möglichst rasch und vollständig zu entsprechen. Die beschränkten Ressourcen unseres Landes werden hinwieder die Feldarmee veranlassen, möglichst haushälterisch, besonders mit dem Material aller Art, umzugehen und nur wirklich Nötiges zu verlangen. Der vielgestaltige Dienst bei den Etappen-Organen kann nur gut und richtig funktionieren, wenn er tüchtigen, praktischen und arbeitsfreudigen Offizieren übertragen wird und wenn durch Orientierung der Truppen über Aufgabe und Betrieb des Etappendienstes zweckmässige Zusammenarbeit vorbereitet ist.

Uebersicht über die Organisation des Etappendienstes.



