

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 19 (1943-1944)
Heft: 32

Artikel: Die Grundlagen des russischen Nachschubwesens
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-711636>

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: 16.05.2025

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

Jahren war denn auch wirklich jede Altersstufe vertreten; wohl besorgten Herz und Lunge bei den ältern und ältesten ihren Dienst nicht mehr so gut und prompt, leicht und spielend wie bei den jungen, harttrainierten Soldaten. Das tat aber dem Geist dennoch in keiner Weise Abbruch, hemmte das prächtige Kameradschaftsverhältnis nicht — sondern half im Gegenteil mit, jene Stimmung der Zusammenarbeit und des Gemeinschaftsgeistes zu schaffen, wie sie bei derart wichtigen Kursen vorhanden sein muß. Dieses bewußte **Vorstellen der Gemeinschaftsarbeit** will vor allem zeigen, daß ein jeder auf seine Kameraden links und rechts ebensoviel angewiesen ist, wie diese auf ihn. Singen, Vorträge und das stete Betonen der Zusammenarbeit haben im Verein mit dem unermüdlichen Hinweis auf die wichtige, eidgenössische Sache schließlich ein Band der Kameradschaft und eine geistige Basis geschaffen.

Die neue Schule des Vorunterrichts.

Wer von Kampfplatz zu Kampfplatz zog, dem muntern Treiben und froh-ernsten Spiel beiwohnte, wer sah, wie die einzelnen Klassen singend mit der Schweizerfahne voran durch die saftig-grünen Wiesen zogen, wer beachtete, wie überall flott gearbeitet wurde, dem wurde unwillkürlich gewahr, daß es sich hier um mehr als nur eine alltägliche Schule handelt. Es sind Leute vom Fach, die die Magglinger Kurse aus der Taufe gehoben haben. Die neue Schule des Vorunterrichts, wie sie wirklich für das Land wertvoll ist, zeigt ganz deutlich, daß bei uns der Sport, das Turnen und vor allem das Schulturnen falsche Wege gingen — und dies teilweise noch heute tun. **Zurück zur Natur!** ist eine der Hauptforderungen der neuen Leute im Vorunterricht. Es gilt da vor allem jene Kreise zu erfassen, die der Bewegung der Leibesübungen bisher ferne gestanden sind, weil eine Einreihung aus verschiedenen Gründen einfach nicht möglich war; wir denken da vor allem an die Landleute in ab-

gelegenen Tälern. Daher wurde das ganze Magglinger Programm möglichst einfach angelegt, die Anlagen sind derart einfach, aber zweckdienlich erstellt — daß man beispielsweise auch oben im Bündnerland auf gleicher Basis im Vorunterricht instruieren kann. Unsere Jugend muß die Verbundenheit mit der Natur mehr finden, wie sie auch wieder mehr zum «Indianerspiel» zurückkommen soll. «Daher ist es unerläßlich, daß wir uns viel mehr und ungezwungener im Freien tummeln» — sagte Major Hirt mehr als einmal, und erläuterte, daß die Turnhallen eigentlich nur ein «notwendiges Uebel» darstellen sollten.

Eines hat uns aber ganz besonders und ganz gewaltig gefreut: Die Bedeutung des **Laufes als Grundschule** wird erkannt und allem vorangestellt! Was gibt es Natürlicheres als Laufen? Die Kursleitung hat es aber auch richtig erfaßt: Es gibt nichts Schöneres, zugleich aber auch nichts Wichtigeres als das **allmorgendliche Footing**, das gewissermaßen «la mise en train» von Geist, Seele und Körper darstellt. Ein leichter Laufschrift durch die prächtige Gegend, zwischen Tannen und Gebüschen hindurch, auf und ab, alles leicht und locker, dazwischen etwas Gymnastik zur Lockerung der Muskeln. Das ist das, was wir heute brauchen. Nicht nur die Vorunterrichtler und Soldaten, sondern auch die Turner und Sportler. Wir folgten dann den Kampfplätzen, waren Zeuge der vielseitigen Ausbildung, die alle Teilnehmer erhielten. Laufen, Werfen und Springen, dazu Mut- und Körperschule, Geschicklichkeit und Wendigkeit im Gelände, Einsatz und Härte. Vor allem Härte. Die Jugend muß härter erzogen werden! Entbehrungen müssen mit Selbstverständlichkeit getragen werden. Da kann der Sport einspringen — er, der ohnehin Selbstbewußtsein und Selbstvertrauen fördert. Aber was getan wurde, ist nicht einmal so wichtig. Entscheidender ist — wir wiederholen es absichtlich — **wie, aus welchem Geist heraus** es getan wird. Und da — frei-

lich, da bot Magglingen die große, zugleich schönste Ueberraschung. Das ist der Weg, der richtige Weg. Gehen wir ihn weiter. Noch zielbewußter und konsequenter. Räumen wir mit veralteten Erziehungsmethoden ebenso auf, wie mit den sportlichen Auswüchsen. Das allerdings braucht seine Zeit. Es kann nicht von heute auf morgen geschehen. Aber es **kann** geschehen — wenn ein jeder mitarbeiten will.

(Schluß folgt.)

Militärische Skiwettkämpfe in Gstaad

(Si.) In Gstaad wurden die militärischen Skiwettkämpfe einer Division mit den Patrouillenläufen begonnen. Nachstehend die wichtigsten Ergebnisse:

Schwere Kategorie (30 km, 1500 m Höhendiff.): 1. Patr. Grw. R. Wursten, 5:07:06; 2. Patr. Kpl. E. Grivet, 5:58:10; 3. Patr. Wm. L. Struby, 6:11:34. — Leichte Kategorie (20 km, 800 m Höhendiff.): 1. Patr. Pol. P. Jaquier, 3:18:45; 2. Patr. Kpl. P. Depallens, 3:21:23; 3. Patr. Kpl. J. L. Loutan, 3:47:54.

Präsidentenkonferenz des Schweiz. Landesverbandes für Leibesübungen

(Si.) Die von 29 Mitgliederverbänden besandte Präsidentenkonferenz des Schweiz. Landesverbandes für Leibesübungen in Zürich nahm Kenntnis davon, daß für die Wahl des neuen Zentralpräsidenten zwei Wahlvorschläge vorliegen. Die Kandidaten sind Zentralpräsident Dr. R. Zumbühl vom Schweiz. Fußball- und Athletik-Verband, und Dr. Oskar Hug vom Schweiz. Schwimm-Verband. Die endgültige Wahl wird am 16. April an der außerordentlichen Delegiertenversammlung in Bern getroffen.

Vizepräsident Charles Thoeni, der die Verhandlungen leitete, gab im weiteren bekannt, daß als 38. Mitgliederverband der Schweiz. Rollsportverband mit Sitz in Zürich aufgenommen wurde. Ferner wurden die Präsidenten vom Rücktritt des derzeitigen Zentralsekretärs Dr. K. Locher auf Ende Mai 1944 orientiert.

Die Grundlagen des russischen Nachschubwesens

Ein Wunder! — Verkehrschaos im letzten Weltkrieg — Schwierigkeiten — Der Nachschub einer einzigen Division
Hochwertige Lokomotiven und 60-t-Güterwagen — Fachleute — Organisation der Technik und Stachanowbewegung

Ein Wunder!

«Jahrelang wurde das russische Verkehrswesen als desorganisiert bezeichnet. Und die Verbindungen zur Landenge von Karelien waren tatsächlich äußerst beschränkt... Zuständige ausländische Militärsachverständige hielten das Problem des Nachschubes im Winter fast für unlösbar — trotzdem griffen die Russen an jeder Front ohne Unterlaß an. Heute versuchen dieselben Sachverständigen sich ein Bild darüber

zu machen, auf welche Weise die Russen trotz allen Hindernissen den Nachschub für eine Armee von rund 750 000 Mann zu organisieren vermochten. Dieses Geheimnis wird vielleicht für lange Zeit bestehen bleiben. Wenn die Rote Armee aber derartige Transporte im hohen Norden in Eis und Schnee durchzuführen vermag, so ist sie zweifellos auch an jedem andern Punkt ihrer mittleren oder ihrer Südgrenzen dazu in der Lage.»

Dieses bemerkenswerte Urteil über das russische Nachschubwesen veröffentlichte keineswegs eine Zeitung in den letzten Monaten, während denen die Rote Armee unaufhaltsam vordrang. Im Gegenteil, es wurde nach Abschluß des Moskauer Friedens im Jahre 1940 von der «Times» veröffentlicht — und von beinahe allen Preßorganen totgeschwiegen. Denn es paßte so ganz und gar nicht in die



STAHLBAU

Projektierung und Lieferung von Eisenkonstruktionen in geschweißten und genieteten Ausführungen

WARTMANN & CIE. BRUGG

Unsere Kesselschmiede-Abteilung liefert erstklassig ausgeführte Blecharbeiten für alle Zwecke

KESSELSCHMIEDE

HEINRICH WAGNER & Co

ZÜRICH

Verkauf: Dufourstraße 48 Telefon 4 67 96 / 97

Fabrik: Vulkanstraße 108 Telefon 5 56 69

Unsere Spezialgebiete:

Lack- und Farbenfabrik

Chemische Produkte für Oberflächentechnik:

Entfettungs- und Entrostungsmittel



Flaschenkorke + Faßkorke

Preßkorkspunden + Flaschenkapseln jeder Art

Kellereiartikel + Kellereimaschinen

Gebr. E. u. H. Schlittler, Näfels

KORKEN- UND KUNSTKORK-FABRIK

Telephon 4 41 50



Konzeption über das Versagen und die Minderwertigkeit der Roten Armee. Worauf basierte dieses allgemeine Fehlurteil über das Leistungsvermögen der «Sowjets» im Verkehrswesen? Einerseits auf den «ewigen russischen Gesetzen» des «organisierten Schlendrians» und der sprichwörtlichen «russischen Trägheit», bekannt aus der Zeit des Verkehrschaos des ersten Weltkrieges, andererseits auf den «geißelnden Selbstkritiken» der sowjetrussischen Staatsführer an ihrem eigenen Verkehrswesen.

Das Verkehrschaos während des ersten Weltkrieges.

Bereits einige Monate nach Beginn des ersten Weltkrieges nahmen die damaligen Verkehrsverhältnisse katastrophale Formen an. Neben den oben erwähnten «russischen Nationaleigenschaften» spielte dabei eine wichtige Rolle das äußerst dünn gesäte Eisenbahnnetz und der wenig umfangreiche und dabei stark überalterte Lokomotivpark. Nach den Angaben des bekannten Professors Grinewitzky hatten 21 % der Lokomotiven ein Dienstalter von weniger als 10 Jahren, 27 % von 10–25 Jahren und 52 % von mehr als 25 Jahren! Mit solch alten und dazu wenigen Lokomotiven war natürlich jeder genügend rasche Nachschub, jeder Truppentransport und dazu die Versorgung der Industrie und Stadtbevölkerung immer mehr in Frage gestellt.

Die Mängel des Transportwesens während der 5-Jahre-Pläne.

Da man die Erfolge der aufeinanderfolgenden 5-Jahre-Pläne nicht wahrhaben wollte, baute man jede Kritik führender russischer Staatsmänner auf. Kritisierte Kuibyschew in einer Rede 1935 das Nichterfüllen des Planes im Verkehrssektor mit Worten wie: «Somit hat die schlechte Arbeit des Eisenbahnwesens selbst den ganzen Effekt zunichte gemacht, der durch die diesjährige Belieferung der Eisenbahnen mit Waggons hätte erzielt werden können», oder: «Eine Geißel des Eisenbahnwesens ist auch der Mangel an Disziplin bei der Verteilung des Wagenparks unter die einzelnen Bahnen... es muß damit entschieden Schluß gemacht und eine eiserne Disziplin mit strenger Bestrafung Schuldiger hergestellt werden», so konstruierten die Gegner daraus ein völliges Versagen und Chaos im Eisenbahnwesen! So geißelte Molotow 1939 mit scharfen Worten Mißstände in der Binnenschifffahrt mit Worten, wie: «Kann man sich zum Beispiel mit solchen beschämenden Erscheinungen abfinden, wie mit den ungeheuer langen Liegezeiten in der Schifffahrt? ... Die Genossen müssen diesen Schandfleck beseitigen und



Karte von Süd-Russland

mit dem Unfug der Liegezeiten Schluß machen», so schloß jedermann mit «logischer Konsequenz» daraus: Der Fünf-Jahre-Plan ist gescheitert!

Der Transport einer einzigen Division . .

Kein Wunder, daß der «einfache Mann aus dem Volk» bei Beginn des Deutsch-Russischen Krieges teils mit Schadenfreude, teils mit Besorgnis das so «himmeltraurig» funktionierende russische Verkehrswesen in Erwägung zog. Denn auch dieser «einfache Mann» hat heute einen Begriff davon, welche ungeheure Arbeit nur der Nachschub einer **einzigsten** Division benötigt: Jede Division verschlingt **täglich** 520 Tonnen Material und Proviant; eine kämpfende Infanteriedivision konsumiert täglich 150 Tonnen Benzin, eine Panzerdivision auf dem Marsch pro Tag 434 Tonnen! Zur Beförderung einer modernen Infanteriedivision mit ihrer Ausrüstung (wobei Proviant und Medikamente nicht einmal eingerechnet sind) benötigt man 1216 10-Tonnen-Eisenbahnwagen oder 4165 3-Tonnen-Lastwagen, für den Unterhalt von Tanks, anderen Fahrzeugen, von Geschützen, Radioapparaten und der übrigen technischen Ausrüstung müssen über 300 000 Ersatzbestandteile bereitgehalten und nachgeschoben werden.

Die Entwicklung des Eisenbahn- und Lastwagentransportes in den letzten 10 Jahren.

Heute zweifelt niemand daran, daß das russische Verkehrswesen seine Feuerprobe bestanden hat. Auch glaubt niemand mehr ernsthaft, daß eine solch gewaltige Organisation aus dem Nichts entstanden, improvisiert worden sei! Nein, die Entwicklung reicht weit zurück in die Zeit der ersten Fünf-Jahre-Pläne. Denn das Erbe, das die Sowjets nach dem Bürgerkrieg übernommen, sah trostlos aus: 1885 km Schienenstrecke von den 69 400 übernommenen Kilometern waren total vernichtet, 12 % aller Eisenbahnbrücken und 764 000 m² Eisenbahnbaulichkeiten gänzlich zerstört. Mitte 1919 waren über 50 % aller Lokomotiven und 22 % aller Waggons reparaturbedürftig.

1938, nach Vollendung zweier Fünf-Jahre-Pläne, sah das Bild bereits vollkommen verändert aus, wofür die nackten Zahlen den schlüssigen Beweis erbringen: 15 400 km neue Eisenbahnstrecken, 10 000 km Eisenbahnstrecken zweigleisig ausgebaut, der Lokomotivpark erhöht auf 23 000, derjenige von Güterwagen auf 710 200 (beide Angaben: Stand 1936) und von Personenwagen auf 41 000 (1938). Der Plan für das dritte Jahrfünft (1938 bis 1942) sah den Bau weiterer 11 000 km

neuer Strecken, Legung von 8000 km zweites Geleise, die Elektrifizierung von 2000 km, Erhöhung des Lokomotivparks von 7370 Stück (besonders Hochleistungslokomotiven) und des Waggonsparks von 178 000 vierachsigen Güterwagen und 12 000 Personenwagen sowie die Ausstattung von 300 000 bisherigen Waggons mit automatischer Kupplung und 200 000 Waggons mit automatischer Bremse vor. Trotz dem Ausbruch des Krieges vor Ablauf der Frist des dritten Fünf-Jahre-Planes wurde dieser annähernd erfüllt.

Das gleiche Bild weist das Lastwagentransportwesen auf: noch 1932 zirkulierten in der SU nur 54 000 Lastwagen, 1938 aber bereits 474 000! Die **Lastwagenproduktion** der Molotowwerke in Gorki, der Lastwagenwerke in Jaroslawl und der neuen Werke in Irkutsk, Taschkent, Komsomolsk usw., betrug 1938 = 184 000 Stück, für 1942 war eine Produktion von insgesamt 400 000 Lastwagen und Personenaufos vorgesehen, womit allein ein Lastwagenpark von 1 635 000 fahrtüchtiger Camions erreicht wurde (1942). Die Straßen, besonders im Innern des Landes (Sibirien) erhielten Asphalt- und Betondecken (1936 bereits 60 000 km), im dritten Fünfjahrplan war der Bau von weiteren 210 000 km Straßen vorgesehen. (Fortsetzung folgt.)



Albert Isliker & Co.
Zürich 1 Löwen-
 straße 35a
 Tel. 35626 und 35627

**Schwerchemikalien
 und Rohstoffe
 für alle Industrien**

Fahnen

**Signalflaggen
 Fanions
 Startnummern**

liefern direkt

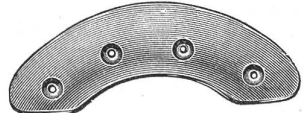
**Fahnenfabrik
 HUTMACHER-SCHALCH AG.
 Bern Florastraße 3 Tel. 2 24 11**

B R A V O

heißen die bewährten Sohlenschoner



blaue



rote



grüne

Packungen

Erhältlich in allen
 Leder-, Furnituren- und Eisenwarenhandlungen

Herstellerin:
HERFELD AKTIENGESellschaft, STEIN am Rhein

Mehlsuppen und Saucen

hergestellt aus dem **feinst gerösteten
 Weizenmehl „PFAHLBAUER“** sind
 kräftig und würzig.

HELLMÜHLE WILDEGG A. G.