

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Band: 19 (1943-1944)
Heft: 33

Artikel: Magglingen : der Ort der neuen eidg. Turn- u. Sportschule! [Schluss]
Autor: Lutz, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-711711>

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: 15.10.2024

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

kampfausbildung bezwecken die Heranbildung eines physisch leistungsfähigen und körperlich gewandten Beamten.

Nach Beendigung des Einführungskurses wird der Grenzwachtrekruit an der Grenze mit der praktischen Dienstausführung vertraut gemacht. Dieses «Praktikum» dauert 7 Monate. In einem vierwöchigen Skikurs wird er zum Tourenfahrer ausgebildet.

Die letzte Stufe des Rekrutenjahres bildet ein Wiederholungskurs in Liestal. Er dauert 4 Wochen. Dort werden noch bestehende berufliche Lücken ausgefüllt und die Anforderungen in der militärischen Ausbildung gesteigert. Am Schlusse des Wiederholungskurses wird der Rekrut eingehend geprüft über seine beruflichen Kenntnisse, seine militärischen Fähigkeiten sowie seine physische Veranlagung. Wenn er dieses Examen erfolgreich besteht, wird er nach Beendigung des Probejahres zum Grenzwächter und damit zum Beamten der Zollverwaltung ernannt. Von diesem Moment an führt er seinen ver-

antwortungsvollen, gefährlichen und anstrengenden Dienst an der Grenze aus.

Mit dem Rekrutenjahr ist aber die Ausbildung des Grenzwächters nicht abgeschlossen. Die Beamten der Hochgebirgsposten müssen mit dem Fels und Eis systematisch vertraut gemacht werden. Diesem Zwecke dienen die im Furkagebiet durchgeführten Bergführerkurse für Grenzwächter.

Die Oberbehörde muß aber auch dem Nachwuchs für die gradierten Stellen des Grenzwachtkorps alle Aufmerksamkeit schenken. Es werden daher in Liestal Kaderkurse durchgeführt, wo die geeigneten Anwärter für Postenstellen ausgesucht und vorgebildet werden. Auch hier werden neben militärischen Führereigenschaften große Hingabe, Selbständigkeit und Charakterfestigkeit verlangt.

Jeder Grenzwächter hat sich jährlich über seine Schießfertigkeit mit den ihm zugewiesenen Waffen auszuweisen. Unter der Leitung der Grenzwachtoffiziere werden insbesondere Schießübungen

mit dem Lmg. in Verbindung mit taktischen Uebungen durchgeführt.

Aus der Erkenntnis heraus, daß nur derjenige Grenzwächter auf die Dauer den Strapazen des Grenzwachtdienstes gewachsen ist, der sich körperlich leistungsfähig erhält, sah sich die Oberzolldirektion veranlaßt, im Jahre 1942 das obligatorische Turnen im Grenzwachtkorps einzuführen. Diese Neuerung hat sich günstig ausgewirkt. Unter dem Personal selber besteht eine Sportvereinigung, welche sich zur Aufgabe stellt, die körperliche Ertüchtigung der Mannschaft durch Förderung der Betätigung in den verschiedenen Sportarten zu erhalten und womöglich zu verbessern.

Die Erfolge des Grenzwachtkorps an sportlichen Anlässen sind zur Hauptsache auf das seriöse Training der Teilnehmer außer Dienst zurückzuführen. Auch der beschwerliche Grenzwachtdienst trägt dazu bei, die Grenzwächter zu harten Kämpfen zu erziehen.

Magglingen — der Ort der neuen eidg. Turn- u. Sportschule!

(Fortsetzung und Schluß.)

Anläßlich der im letzten November vom Eidg. Militärdepartement organisierten Besichtigung der beiden noch in Frage kommenden Orte (vergl. auch «Schweizer Soldat» Nr. 16 vom 17. Dezember 1943), haben sich, wie bereits gemeldet, verschiedene Prominente über Vor- und Nachteile des Geländes und dessen Eignung für die verschiedenen Sparten ausgesprochen. Als wir die E. Z. V. um Unterlagen baten, verwies sie uns auf eine im «Sport» s. Z. erschienene Zusammenstellung, die wir bei der nachstehenden Beurteilung auch noch zu Rate zogen.

Geologische Verhältnisse, Bodenbeschaffenheit: Untergrund weißer Jurakalk, durchweg von recht starker Humusschicht bedeckt, die wasserdurchlässig ist. Günstige Voraussetzung für rasches Trocknen der Anlagen. Ueberschüttung mit Moränenresten. Große ebene Flächen, die ohne zu große Erdbewegungen zu nivellierten Flächen für den Rasensport gestaltet werden können. Auffüllmaterial ist in genügender Menge vorhanden. Günstige geologische Voraussetzungen für das Bauen.

Meteorologische und klimatische Verhältnisse: Gelände gestuft in Höhen von 850 bis 1150 Meter. Windgeschützte Mulden auf den drei Stufen. Mittlere Jahrestemperatur ca. 6,6 bis 7,6 Grad Celsius. Ca. 150 Schnee- und Regentage, 80 Schönwettertage und 135 Tage bedeckter Himmel.

Physiologische Verhältnisse (Einfluß der Höhe auf die Körperarbeit): Unter 1000 Meter keine nachteilige Wirkung des Höhenklimas zu erwarten, da kriti-

sche Zone von 1000 bis 1150 Meter. Günstige Akklimatisierungsmöglichkeiten bei mehrstufiger Anlage des Instituts. Daher für kürzere und längere Kurse Voraussetzungen in physiologischer Hinsicht gut.

Bauliche Verhältnisse: Größenverhältnisse entsprechen den Anforderungen, die an den Bau einer mehrstufigen Ideal-Anlage gestellt werden müssen. (Die eigentliche Hauptwettkampfbahn mit einer 400-m-Rundbahn beansprucht 22 000 m² Platz.) Ausbau in mehreren Etappen auf verschiedenen günstigen Geländekomplexen drängt sich auf. Wasserversorgungsmöglichkeit befriedigend. Für Durchführung des reduzierten Bauprogramms sind zwei Jahre nötig. Während der Bauzeit kann jedoch schon gearbeitet werden. Alle Anlagen werden neu erstellt. — Biel in ca. 15 Minuten erreichbar.

Beurteilung für die verschiedenen Sportgebiete.

Grundschule: In jeder Hinsicht ideale Verhältnisse für Ausbildung von Vorunterrichtsleitern. Gelände sehr ausgedehnt und abwechslungsreich, besonders für Märsche mit Orientierungsaufgaben.

Schwimmen: Künstliches Schwimmbassin muß erstellt und das Wasser muß erwärmt werden. Die Stadt Biel beabsichtigt, in der Nähe der Talstation der Drahtseilbahn Biel-Magglingen ein Halenbad zu bauen.

Rudern: Auf der meist nicht bewegten Bialerseefläche ausgezeichnete Wasserverhältnisse. Meisterschaftsstrecke.

Weidling- und Pontonfahren: Fluß mit Stromschnellen in der Nähe; günstige Ausbildungsverhältnisse.

Geländedienst: Abwechslungsreiches Gelände von unbegrenztem Umfang mit schönen, ausgedehnten Waldpartien. Gut kupiert.

Reiten: Günstige Verhältnisse.

Skilanglauf: Längere und kürzere Langlaufstrecken lassen sich unerschwert und variationsreich anlegen.

Skiabfahrt: Spitzbergabfahrt mit 600 m Höhendifferenz bei guter Steilheit (Nordhang) ansprechend. Sonst nicht besonders günstig.

Ski-Uebungsgelände: Ordentlich gut am Spitzberg und auf den Ilfingermaten, wo schon verschiedentlich Skiwettkämpfe stattfanden.

Eislaufen: Bellevue-Eisbahn in Biel. Möglichkeit zur Anlage einer Natur-Eisbahn auf Magglingen.

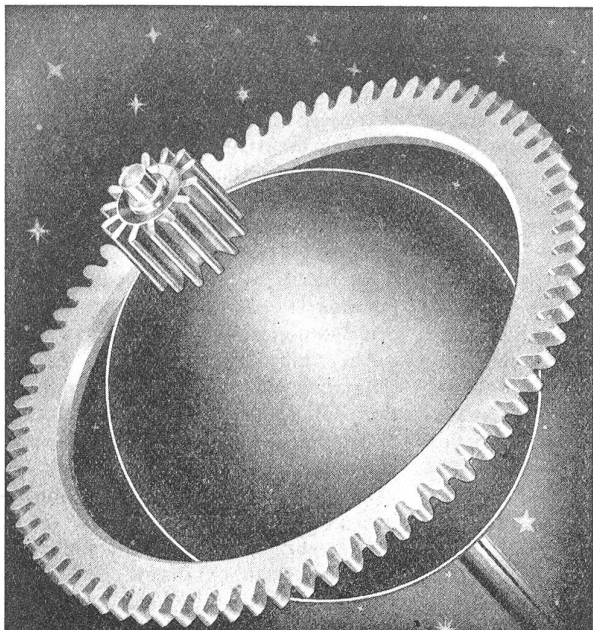
Gebirgsdienst: Nicht geeignet.

Segelflug: Gute Startmöglichkeiten. Flugplatz Biel-Bözingen in der Nähe.

Wehrsport: Pflege aller wehrsportlichen Disziplinen ohne weiteres möglich.

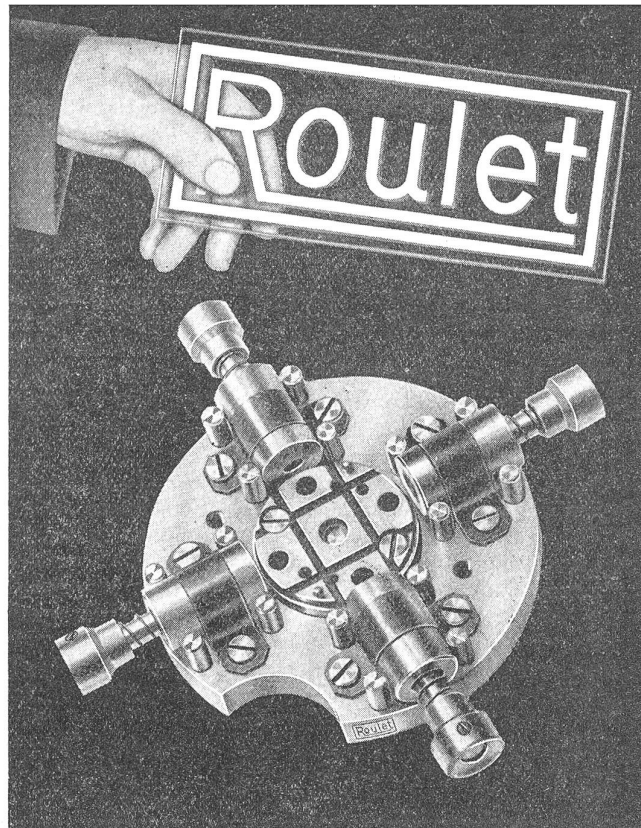
Leichtathletik, Rasensportarten: Sehr günstiger Boden, viel Weidland. Bau eines Kampfstadions mit Trainings- und Hauptplätzen sowie einer 400-m-Rundbahn.

Lage, Verhältnisse für Bauprojektanführung: Schöne, freie Lage mit herrlicher Rundschau auf Mittelland und ganze Alpenkette. Viel Mischwald. Internatscharakter kann gewahrt werden. Verkehrsverbindungen gut. Kurse können um 11.15 Uhr begonnen werden. — Günstige Bauaussichten, gute Zufahrten. Genügend Wasser.



HELIOS

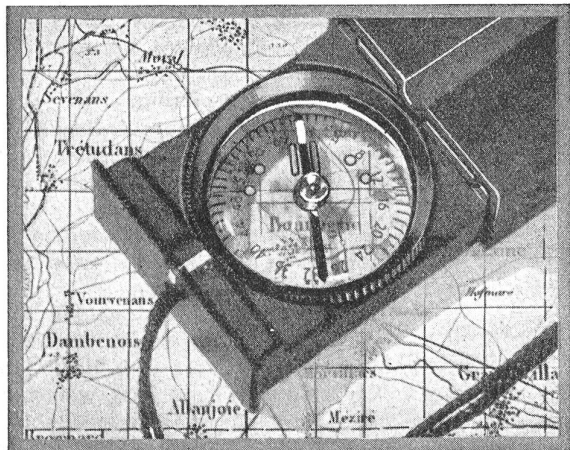
UHRENTRIEBE - FABRIKEN
ARNOLD CHARPILLOZ
BÉVILARD SCHWEIZ



BIENNE

TEL. 2.64.34

Sicher zum Ziel



MIT DEM FLÜSSIGKEITSKOMPASS

RECTA

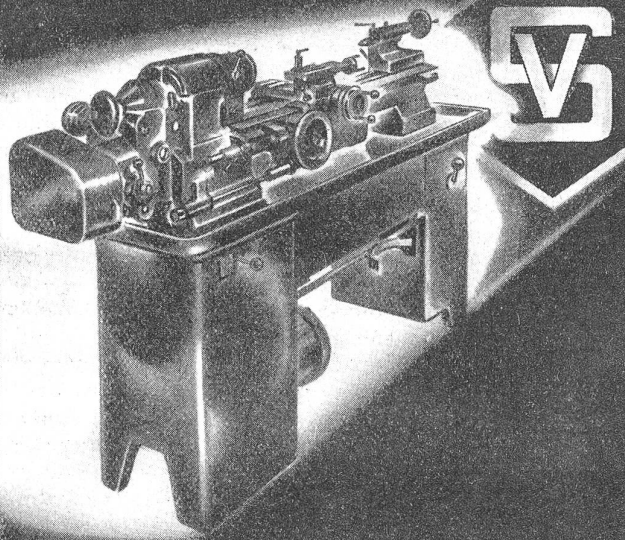
Armee-Modell Preis Fr. 17.50 (+ WUST.)

Schnelle Richtungsangabe. Sicheres Zielen dank langer Visierlinie und Spiegel. Kräftige Metallkonstruktion. Praktisches Kleinformat. Leuchtmass auf allen richtungszeigenden Stellen.

Verlangen Sie die Gebrauchsanweisung von Ihrem Optiker.

Hergestellt durch die RECTA-Uhrenfabrik A.G., Biel,
bestens bekannt für ihre guten Taschen- und Armbanduhren.

*La marque
de précision*



CH. SCHAUBLIN-VILLENEUVE

BEVILARD
(SUISSE)

Wie und was wird gebaut!

Bundesrat Kobelt hat einmal ausgeführt, es sei vorgesehen, den **Bau in Etappen** vorzunehmen. Je nach der Situation und dem Erfordernis soll Stück um Stück, Platz um Platz, Gebäude um Gebäude erstellt werden.

Man will also der ganzen Sache zunächst ein **solides, dauerhaftes Fundament** geben, um dann darauf, im wahren Sinne des Wortes, aufbauen zu können. Wenn wir richtig beraten sind, wird also Magglingen zunächst weiter-

hin das **Ausbildungszentrum unserer Vorunterrichtsleiter** sein. Die ersten Kurse sollen in diesem Jahre kurz nach Ostern beginnen. Die eidg. Turn- und Sportschule wird dann sukzessive weiterausgebaut. Dieser gestufte Weiterausbau wird um so leichter möglich sein, weil das Magglinger Gelände ja schier unbegrenzte Erweiterungsmöglichkeiten in sich birgt.

Zunächst wird man also an den Bau nachstehender sportlichen Anlagen herantreten:

eine 400-m-Aschen-Rundbahn mit leichtathletischen Sprung- und Wurfanlagen und Spielwettkampfpflätzen für Hand- und Fußball;

eine Turnhalle mit Gymnastiksaal;
einen Geräte- und Hindernisplatz;
ein Schwimmbassin.

Näheres wird sich über die einzelnen Bauten jedoch erst sagen lassen, wenn die damit beauftragten Fach-Architekten ihre Pläne eingereicht und sich die EZV und das EMD für einen darunter entschieden haben. Walter Lutz, Bern.

Die Grundlagen des russischen Nachschubwesens

(Fortsetzung.)

In das gleiche Gebiet fallen die gewaltigen Anstrengungen zur Schaffung **hochwertiger** Lokomotiven, Waggons und Lastwagen. Die neue, 1936 im Lokomotivenbauwerk Kolonna geschaffene Kondensator-Lokomotive «SO 17 bis 635» legt eine Strecke von 800 bis 1000 km **ohne Wasseraufnahme** zurück, bei gleichzeitiger Brennstoffersparnis von annähernd 10 %, einer technischen Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km und einer täglichen Arbeitszeit von 450 km. Die Normalgüterzüge, welche diese Lokomotive zieht, haben ein Bruttogewicht von 1200—1500 Tonnen. Die serienmäßige Herstellung dieser Lokomotive erlaubte dem Volkskommissariat für Verkehrswesen, projektierte Eisenbahnlinien durch wasserarme Gegenden (Innerasien!) auszuführen. Gleichzeitig erhöhte sich der Bau von schweren, leistungsfähigen Güterlokomotiven mit einem Achsendruck von 20—21 Tonnen, Zugkräften von 20 Tonnen und mehr und verhältnismäßig hohen Geschwindigkeiten. — Die Produktion großer Vierachser mit einer Tragfähigkeit von 60 Tonnen (!) ist bereits ins Gigantische gewachsen: So liefert allein die Waggonfabrik Tagil (Ural) jährlich 54 000 vierachsige Wagen. Die Montierwerkstätte dieser Fabrik hat eine Länge von 843 m und bedeckt eine Fläche von 124 000 m²! 45 000 Arbeiter bilden die Belegschaft. — Bei der Evakuierung Dniepropetrowsk wurden die größten Maschinen einfach auf diese Riesenwaggons gehievt und die Evakuationszüge fuhren in Sichtweite voneinander ins Innere des Landes. (—r. in der NZZ.)

1936 begann die Umstellung der Traktorenwerke auf Raupenantrieb, gleichzeitig setzten die Tscheljabinsker Traktorenwerke mit der serienmäßigen Herstellung von 85- und 110-PS-Transport-Diesel-Schleppern ein (Jahreskapazität 40 000 Traktoren und 30 % Bestandteile). Gleichfalls im Serienbau werden Traktoren und Lastwagen mit Gasgeneratoren auf Dieselmotorbasis für die nördlichen Waldgebiete hergestellt.

Die Autofabrik Nr. 3 in Jaroslawl lieferte bereits 1933 vierachsige Zwölf-Tonnen-Lastwagen, ausgestattet mit 12 Reifen.

Technische Kader und Organisation.

Mit Leichtigkeit kann sich nun jedermann die stürmische Weiterentwicklung des russischen Verkehrswesens vorstellen, trotzdem das vorliegende Zahlenmaterial nur bis 1938 reicht. Aber, wird manch einer einwenden, wie sollen denn die Mushiks diese technischen Produkte handhaben? Was nützen die schönsten und teuersten Maschinen, wenn der Mensch, der sie bedienen sollte, ein Schlendrian ist und alles verschlampen läßt? Erklärte denn nicht Stalin selbst in einer Rede von 1934, «daß man in dieser Zeit nicht wenig Maschinen ruiniert habe»?! — Nun ist es für jedermann verständlich, daß bei einer solchen kurzfristigen Industrialisierung des Riesenlandes nicht nur gewaltige Opfer gebracht, sondern technisch geschulte Kader geschaffen wurden, wodurch sich die Unkosten und Mehrausgaben und die Ruinierung von Maschinen reichlich bezahlt machten. Gleichzeitig mit der Beherrschung der Maschinen erlernten die «Mushiks» die Organisation, das disziplinierte Planen und das disziplinierte Erfüllen der Pläne.

Eingangs erwähnten wir bereits, daß vielenorts die russischen Erfolge im Nachschubwesen als «Wunder» bestaunt werden, höchstens erklärbar aus dem «wiedererstandenen Nationalgefühl der Russen»! Viel einfacher sind diese Erfolge damit zu erklären, daß z. B. von dem im Jahre 1937 im Eisenbahnwesen tätigen 1,2 Millionen Personen **91 000 ausgebildete Fachleute** waren (Ingenieure, Techniker, Praktiker; die Facharbeiter aber nicht gerechnet). Ebenfalls 1937 befanden sich an den verkehrstechnischen Hoch- und Mittelschulen insgesamt 175 000 Personen im Studium! Diese und viele Zehntausende mehr stehen heute im praktischen Leben.

Die Auswirkungen auf die Qualität und die Intensität des Verkehrswesens sind unverkennbar. Denn wohl nirgends so sehr als im Verkehrswesen spielt die **Organisation** die maßgebende Rolle. Ein schlagendes Beispiel ist die Verladung der Güterwagen. Jahr für Jahr, ja Monat auf Monat verbessert sich die Organisation der Verladung. So wurden noch im Januar 1935 **pro Tag** 50 700 Waggons verladen, im März betrug diese Zahl bereits 59 200, im Juli 73 000, im März 1936 86 700 und im Juli 1936 bereits 98 000 Waggons täglich. Während des gesamten Jahres 1936 verladen die russischen Eisenbahner 31 534 466 Waggons! Diese Steigerung war nur möglich durch eine weitgehende Mechanisierung der Arbeiten (Einführung von Kippwagen, Containern, Silos mit Saugrohren, Kohlenkränen usw.). Bereits 1937 waren sämtliche Lade-, Entlade- und Umladearbeiten zu 57 % mechanisiert.

Die **Stachanowbewegung**, eine eigentliche Organisations-Revolution, wirkte eine ausgesprochene **Ueberbelastung** der Eisenbahnlinien (SU pro Streckenkilometer 1938 = 4,2 Mill. t, USA = 1,9 Mill. t), so daß bereits zum Verbot des Transports von Gemüse und Kartoffeln aus einem Gebiet in das andere und zur Einstellung von Holztransporten von Sibirien nach dem europäischen Rußland geschritten werden mußte. Einzelne Stachanow-Lokomotivführer erreichten monatlich 15 000 bis 25 000 km Fahrtstrecke mit ihrer Güterzugslokomotive bei normaler Arbeitszeit. Ein anderer legte die Strecke Charabrowsk—Moskau, also 7500 km, mit der gleichen Maschine in einem Zug zurück! Natürlich beruhen diese Glanzleistungen auf einer minutiösen Zusammenarbeit ganzer Equipen. Aber gerade diese Organisierung der Technik zusammen mit der menschlichen Sorgfalt und Zuverlässigkeit machte das russische Verkehrswesen zu dem, was es heute ist: zu einer der besten Stützen der Roten Armee. —HGT—