Die Grundlagen des russischen Nachschubwesens [Fortsetzung]

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **19 (1943-1944)**

Heft 33

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-711712

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

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 weiterhin 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 Spielwettkampfplätzen 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 Kolomna 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 Dieselbasis 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 den 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 verluden 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, Kohlenkranen usw.). Bereits 1937 waren sämtliche Lade-, Entlade- und Umladearbeiten zu 57 % mechanisiert.

Die **Stachanowbewegung**, eine eigentliche Organisations-Revolution, erwirkte 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 Chabarowsk—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-