

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 137 (1971)
Heft: 8

Artikel: Dieseltraktion in der Landesverteidigung
Autor: Penther, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-46776>

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: 30.03.2025

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

Dieseltraktion in der Landesverteidigung

H. Penther

Wenn hier von der Rolle der Bahn in der Landesverteidigung gesprochen werden soll, dann sei eingangs gestattet, auf die enormen Leistungen hinzuweisen, welche von den Eisenbahnen im letzten Weltkrieg vollbracht worden sind. Leute in Uniform wie auch im Zivilkleid arbeiteten tagaus, tagein, oft unter härtesten Witterungsbedingungen, mit mangelhafter Verpflegung, zum Teil sogar unter Feindbeschuß, um die Transporte zu bewältigen, die benötigt wurden. Wer darüber nachlesen möchte, dem sei unter anderem zur Lektüre das Buch von Karl Eugen Hahn «Eisenbahner in Krieg und Frieden». Frankfurt a.M. 1953, empfohlen. Für die Beurteilung der Lage ist wohl maßgeblich, daß es sich bei der Auseinandersetzung zwischen Deutschland und Rußland meist um die Bewältigung sehr großer Entfernungen handelte, welche Bedingung sonst nicht immer zutreffen mag. Gerade deshalb muß aber den Bahntransporten jene überragende Rolle zugewiesen werden. Die Schwierigkeiten und Kämpfe gegen Schneemassen und Frost und, dadurch bedingt, Schwierigkeiten mit dem rollenden Material, vor allem mit den Dampflokomotiven, sind zweifellos beachtenswert.

Interessanterweise ist unter anderem in der «Österreichischen Militärischen Zeitschrift» vor einiger Zeit (Jahrgang 1963, Heft 1) von einem österreichischen Offizier (Oblt d Res Walter Zemann) unter dem Titel «Die Bedeutung der Eisenbahn in der Landesverteidigung» ein Aufsatz erschienen, der zu den modernen Gegebenheiten Stellung nimmt. Interessant darf die Arbeit schon deshalb genannt werden, weil es allüberall Militärexperten gibt, die der Eisenbahn schon lange nicht mehr jene Bedeutung zubilligen, wie sie früher einmal selbstverständlich war, sondern der Motorisierung auch hier durchaus das Wort reden. Da die geographischen Verhältnisse in der Schweiz und im Westen Österreichs manche Parallelen aufweisen, scheint die Heranziehung des Aufsatzes wohl gerechtfertigt.

Ein Teil der militärischen Fachleute meint, daß die Bahn bei Feindeinwirkung verhältnißmäßig leicht außer Gefecht zu setzen

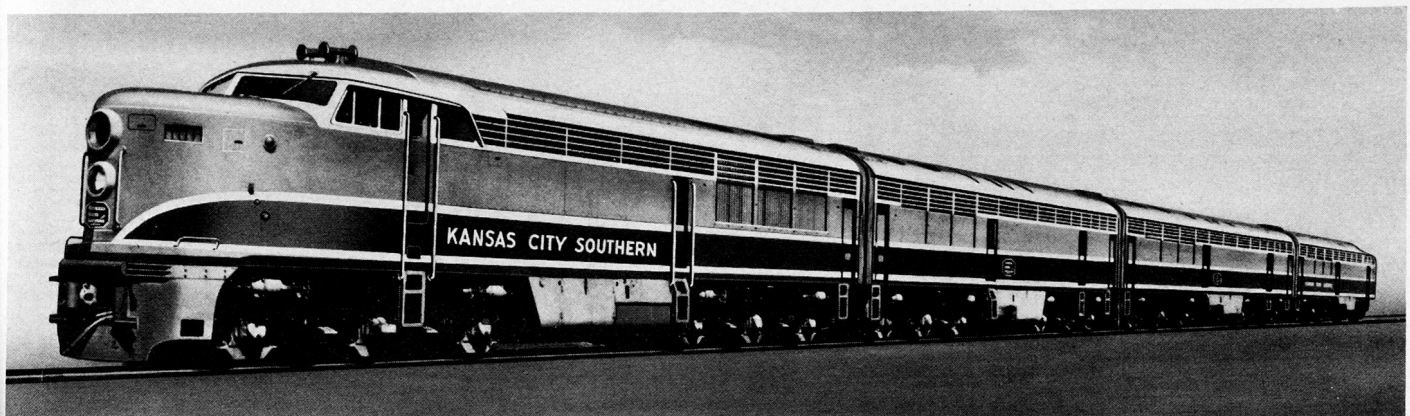
sei, wenn deren Kunstbauten (also zuvor in Gebirgsstrecken) getroffen würden. Das ist wohl richtig, hingegen darf nicht vergessen werden, daß auch Straßenzüge unter diesen Verhältnissen (Kunstbauten im Gebirge) ebenso lahmzulegen sind. Es scheint also auch hier wie in vielen anderen Belangen des Lebens so zu sein, daß der wahre Ausgleich nicht im Wettstreit gegeneinander, sondern im Miteinander zu suchen sein wird.

Wie weit dieser Ausgleich zwischen Schiene und Straße im guten Sinn erfolgreich sein kann, sei an einem Beispiel gezeigt, das in der Geschichte des Ersten Weltkrieges Berühmtheit erlangt hat. Es handelt sich um den Transport der damals neugeschaffenen Steilfeuergeschütze mit 38 cm Kaliber, der schwersten Haubitzen, die man bisher gebaut hatte und die nun von der Erzeugungsstätte, den Skoda-Werken in Pilsen, im Norden der Monarchie, an den südlichen (italienischen) Kriegsschauplatz überstellt werden mußten (Mai 1916). Die Besonderheit der Konstruktion bestand unter anderem darin, daß diese Geschützeinheiten im Gewicht von über 80 t, in Teillasten zerlegt (Rohr, Lafette, Bettung), auf Fahrgestelle gesetzt werden konnten, deren Räder durch einfachen und relativ raschen Austausch sowohl für die Schienenfahrt wie auch für den Straßentransport geeignet waren. So fuhren also die schweren Haubitzen von Pilsen bis Trient in Südtirol als Schienentransport und von da bis in eine Höhenstellung rund 1400 m ü.M. in die Nähe der damaligen Kampffront, auf Fahrstraßen mit eigener Kraft. (Benzin-Elektro-Antrieb, System Lohner-Porsche; dies der Name des späteren Volkswagenkonstruktors.)

Wie gesagt, war damals die Bahn als wichtigste Voraussetzung derartiger Transporte noch unbestritten. In zeitgenössischen Veröffentlichungen wird unter anderem angegeben, daß zur Beförderung eines Armeekorps etwa 136 Eisenbahnzüge normaler Länge und Zusammensetzung erforderlich seien. Auch war die Aufstellung eigener Eisenbahnkompagnien Selbstverständlichkeit. Ihnen wurden fallweise Arbeitereinheiten aus anderen Bereichen zur Unterstützung zugewiesen.

Auch die einschlägige Literatur der Zwischenkriegszeit weist auf ähnliche Verhältnisse und Verbände hin, obwohl inzwischen motorisierte und mechanisierte Einheiten in großem Umfang aufgestellt worden waren. Auch damals bevorzugte man für Distanzen über 100 km Bahnfahrt.

Bild 1. Amerikanische vierteilige Diesellokomotive für größte Anforderungen, das heißt sehr lange und schwere Züge im Gebirge. Diese Kombination hat 4×1500 PS, ist rund 80 m lang und etwa 500 t schwer. Im allgemeinen kommt man mit geringeren Leistungen, also einfachen oder Doppellokomotiven, aus. Jede Einheit hat automatische Ölheizanlage an Bord, so daß die Maschinen auch bei Frost abgestellt werden können, ohne Schaden zu nehmen
(Archiv des Verfassers)



Im eingangs zitierten beachtlichen Aufsatz heißt es nun unter anderem: «Der große Vorteil der Schiene gegenüber der Straße liegt – in unserem Zeitalter der zivilen Vollmotorisierung um so mehr – in der verkehrstechnischen Möglichkeit der Vorrangzüge gegenüber minder wichtigem Transportgut. Bereits im Mobilisierungsfalle würde eine eventuelle Panikstimmung die Verstopfung sämtlicher Hauptverkehrsstraßen zur Folge haben. Eine rasche Truppenverlegung, vor allem von schweren Waffen, würde dadurch große Verzögerungen erleiden und die Bindung von großen Abteilungen der Exekutive beziehungsweise von Heereseinheiten zur Aufrechterhaltung der Straßenordnung notwendig machen.»

Man muß diesen Ausführungen wohl beipflichten.

Etwas weiter heißt es dann: «Rußland hatte auf diese Weise (durch Bahntransporte) im Winter 1941 seine gut ausgerüstete Fernostarmee mit allen schweren Waffen von Wladiwostok bis in den Raum von Moskau verlegt.»

Ferner wird in dem Aufsatz über wünschenswerte Zusammenarbeit zwischen Formationen des Bundesheeres und der österreichischen Bundesbahn referiert. So zum Beispiel werden der Einsatz und die Erprobung von fahrbaren Rampen zur Beladung oder Entladung von Spezialwagen für Panzer usw. erörtert.

Die Ausführungen des Autors beziehen sich jedoch offensichtlich auf die gute, alte Eisenbahn im allgemeinen, ohne auf technische Einzelheiten der verschiedenen Traktionssysteme einzugehen. Hierzu seien hier einige Details angeschlossen, die derzeit oder in Zukunft von Bedeutung sein müßten.

Zunächst muß unterstrichen werden, daß in jedem Land mit ausgedehnter Elektrifizierung der Bahnen ein sehr schwacher Punkt in der möglichen und zu erwartenden Beschädigung der Kraftwerke liegt. Bei Feindeinwirkung durch Fallschirmspringer oder Sabotagetrupps wird das gesamte Netz – ohne daß die Lokomotiven selbst defekt zu sein brauchen – lahmgelegt. Die Folgen für Nachschub usw. sind klar. Die Dampfeisenbahn wird in den meisten Ländern Europas in Kürze völlig verschwinden. Die Schweiz ist fast vollständig elektrifiziert, was ihre Bahnen anbelangt. Bleibt also in erster Linie der Dieseldienst, und seine Wichtigkeit kann nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Diesellokomotiven sind überall freizügig einsatzbereit. Sie sind sofort fahrbereit, ganz wie Kraftwagen. Sie sind ferner mit nur einem Mann besetzt. Ihre Leistungen liegen heutzutage allgemein meist weit über jenen der älteren Dampflokomotiven, die sie in vielen Ländern abgelöst haben. Werfen wir nur einen Blick in das klassische Land der «Dieselisation», die USA. Hier sind Tausende von Diesellokomotiven im Einsatz. Ihr Ausnutzungsfaktor ist hoch (85 bis 92 %), die Typisierung weit fortgeschritten. Die häufigsten Einheiten sind jene von 1500 bis 1600 PS. Braucht man mehr Leistung, faßt man zwei, drei oder sogar vier solcher Einheiten mit Vielfachsteuerung zusammen, um auch die schwersten Schnell- oder Güterzüge sicher über die Gebirgsstrecken zu leiten. Die Wirtschaftlichkeit der Dieseldzüge ist gleichfalls hoch (siehe Bild 1).

Zwei Dinge sind für militärische Überlegungen wichtig. Schon im Jahre 1904 griffen Marineexperten auf den damals noch jungen Dieselmotor für Schiffe, weil die Vermeidung der Rauchfahnen, wie sie bisher beim Dampfbetrieb auftraten, wegfiel; neue Aspekte in der Seekriegführung wurden eingeleitet. Das ist auch hier wichtig, weil die Rauchfahne der Dampflokomotiven und somit die Entdeckung durch Flieger wegfällt. Ferner kann das Auftanken der Maschinen praktisch überall auf freiem Feld, also auch fallweise jeden Tag an einer anderen Stelle nach vorgefaßtem Plan oder Notwendigkeit, erfolgen. Ein Lastwagen mit

Treibstoff wird einfach an die Diesellokomotive herangefahren und übergibt Treiböl.

Wenn also im eingangs erwähnten Aufsatz die Bedeutung der Eisenbahnen für Zwecke der Landesverteidigung nach wie vor festgestellt wird, so darf ergänzend gesagt werden, daß durch die Heranziehung von Diesellokomotiven die Situation noch weitgehend verbessert wird. Ein gewisser Anteil an Diesellokomotiven ist ohne weiteres auch für Friedensverhältnisse wünschenswert; so zum Beispiel für den Dienst auf Anschlußbahnhöfen an Landesgrenzen, wo verschiedene Stromsysteme aneinander grenzen; für Störungsfälle bei Stromausfall beziehungsweise überhaupt für Nebenstrecken, wo die Einrichtung der elektrischen Zugförderung mit ihren hohen Kosten sich nicht lohnt.

Kritik und Anregung

Warum wagen wir es nicht...

- einmal für die Polizei zu demonstrieren, da sie doch eine vielseitige Aufgabe hat, uns zu dienen, und vor allem für Ruhe und Ordnung sorgt?
- für die Erhaltung der Disziplin in unserer Armee aufzutreten?
- ein «Bravo!» dem Generalstabschef zuzurufen, weil er ein Ständchen des Spiels eines Gebirgsfüsilierbataillons in Engelberg demonstrativ verließ, da einige Trompeter eine dem Dienstreglement widersprechende Haartracht trugen?
- dasselbe gegenüber dem Ausbildungschef zu tun, der durch die Heerespolizei Urlauber der Armee bezüglich des Tenis und des Haarwuchses in Bahnhöfen kontrollieren ließ?
- die «Bunkerjugend» Zürichs und ähnliche arbeitsscheue Elemente zur Arbeit zu zwingen?
- gegen die latente Gefahr der Subversion und Agitation energisch aufzutreten?
- gegen die Auswüchse der Sensationspresse zu demonstrieren?
- unter unseren Lehrlingen, Mittelschülern und Studenten gut ausgebildete Gruppen gegen die sogenannte neue Linke und ähnliche Organisationen aufzustellen und geistig sowie materiell zu fördern?
- den staatsbürgerlichen Unterricht in allen Schulen als obligatorisch zu erklären?
- energisch gegen Erzieher und Beamte, die der östlichen Ideologie huldigen, vorzugehen, sie zu entfernen und ihnen eine andere Arbeit zuzuweisen?
- immer wieder und laut zu betonen, daß es preußischen Drill, Gestapomethoden, Unterdrückung der Menschenwürde und nach imperialistischem Muster geschmückte Ordensbrüste eigentlich nur noch in den Staaten des Ostblocks gibt?

Wir tun es nicht, weil es uns zu gut geht, weil wir nicht an andere Zeiten als die des Wohlstandes glauben wollen, weil wir gleichgültig geworden sind gegenüber vielem, das um uns und neben uns geschieht, weil wir lieber zum Sonntagsausflug oder zum Fußballspiel oder einem Fest gehen, anstatt an einer Abstimmung teilzunehmen, weil wir zu bequem geworden sind, ein klein wenig an die Gefahr staatsfeindlicher Infiltration zu glauben.

Oberst Hans Braschler, St. Gallen