

Bahntransport : ein Offizier blickt zurück

Autor(en): **Bauer, Frank**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **97 (2022)**

Heft 11

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1045865>

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.

Bahntransport: Ein Offizier blickt zurück

Jeder Panzerkommandant der Bundeswehr hatte vor 1989 in der Regel mindestens drei, meist aber deutlich mehr Eisenbahntransporte zu bewältigen. Kurz als E-Transport bezeichnet. Dabei waren viele Herausforderungen zu meistern.

Dr. Frank Bauer

In den Garnisonsstädten mit gepanzerten Verbänden war die Verladung meist auf gleicher Höhe wie die in Reihe aufgefahrene Eisenbahnwaggons.

Nichtsdestotrotz konnte der Panzerfahrer während des Verladens niemals den Waggon sehen und musste sich absolut auf seinen Kommandanten verlassen, der ihn einzuweisen hatte.

Da die Endverbinder der Ketten auf beiden Seiten überstanden und manchmal die Vielzahl der Waggons eine Kurve dar-

stellten, war dies eine besondere Herausforderung. Der Panzer musste mit einer bestimmten Laufrolle auf ein Zeichen auf dem Waggon positioniert werden. Dann hiess es Motor aus, Unterlegkeile vorne auf dem Holz des Waggons unterschieben.

Dann «Motor an!», der Panzer drückte den Unterlegkeil ins Holz. In dieser Position verblieb der Panzer, bis die Besatzung im entsprechenden Abstand zwei weitere Unterlegkeile hinten untergeschoben hatte.

Dann: «Motor an - Ausrollen.» Wenn man alles richtig gemacht hatte, war der Panzer genau mittig und die Unterlegkeile waren genau der Abschluss der Kette.

Mit der Brechstange

Wenn das nicht geklappt hatte, ging es los. Brechstange raus, lösen, Panzer an und aus, so lange, bis der Bahnbeamte sein Placet gegeben hatte, und je nach Verladeort haben die Bahnbeamten mal mit Augennass und mal mit Zollstock gearbeitet. Dann mit Ketten verzurren und ab ins Abteil.

Unterwegs

Da die Truppe oftmals zwei Tage im E-Transport unterwegs war, war dies oft sehr spannend, vor allem, wenn, man, als Offiziere, die Zeit zu dritt in einem Erste-Klasse-Abteil verbringen konnte.



Letzter Eisenbahntransport des Panzerflugabwehrregiments 5, Lorch im Rheingau 13. Januar 1993. Der Autor, Dr. Frank Bauer verlädt hier als damaliger Oberleutnant einen Flugabwehrpanzer vom Typ Gepard B2L.



Der Fahrer muss seinen Kameraden blind vertrauen bei der Zufahrt auf die Waggon.



«Ab geht's!» Gut gesichert geht es auf die letzte Reise. Das Panzerflugabwehrregiment 5 wurde anschliessend aufgelöst.

Mit Schlafsack und im Sportanzug liess man die Landschaft an sich vorbeirauschen, ging dann und wann zu seinen Unteroffizieren und zu seinen Mannschaften und war froh, dass man nicht mit dem Landmarsch unterwegs war, der dann meist auf halber Strecke in einer Sporthalle in einer Liegenschaft zu übernachten hatte.

Wenn man Pech hatte, gehörte man allerdings zur Wachmannschaft des Zuges

und diese musste immer dann raus, wenn der Zug längere Zeit stand - da nur der Entladetermin feststand, war dies bei einer zweitägigen Verlegung durch ganz Deutschland natürlich sehr häufig.

Die Truppenküche hatte ihr eigenes Abteil im Zug und so gab es dann auch warme Verpflegung, Kaffee und weiteres. Sicherlich kein Speisewagen nach Schweizer Vorbild, aber ein beliebter Aufenthaltsort für Soldaten aller Dienstgrade.

Meist war die Stimmung im Zug gut und man konnte sich unterhalten, Schach spielen, Zeitung lesen und es war die grosse Zeit des Walkman - fast alle Mannschaften liefen damals mit diesem herum und auch das Radiohören war möglich.

«Komplett in den Himmel»

Spannend war das Verladen über die Zerlegbare Kopframpe/ZKR. Grundsätzlich konnte jeder Bahnhof zum Verladen benutzt werden, wenn die Kopframpe angebracht wurde.

Der Panzerkommandant musste allerdings bei der ZKR seinen Panzer über eine 70-Grad-Steigung einweisen und diesen dann nach dem Kippen auf dem Waggon mittig weiter einweisen.

Der Fahrer fuhr in dieser Zeit «komplett in den Himmel» und sah nur den Kommandanten. Dementsprechend war die Erschütterung, wenn der Panzer nach dem Kippunkt «gelandet» war.

Und die Erleichterung des Kommandanten, wenn die «Landung geklappt hatte»!

Letzteres zumindest bei jungen Kommandanten und die alten Hasen taten so, als seien sie nicht froh, wenn das spektakulär aussehende Manöver geklappt hatte. ☠