

Militärtransporte sogar mit eigenen Waggons

»Güter gehören auf die Bahn«, wirbt die Deutsche Bundesbahn für ihr energiesparendes und straßenschonendes Transportangebot. Doch das nutzt das Heer schon seit Jahren, denn bei Fahrten über 50 Kilometer müssen beispielsweise Kettenfahrzeuge auf die Schiene. Rund 110 Millionen Mark gibt die Bundeswehr jährlich für militärische Eisenbahntransporte aus und setzt dabei sogar 400 eigene Waggons ein.

War es Zufall oder hatte die Thematik den Blick geschärft? Auf der Fahrt nach Hannover sah der Autor im Bahnhof Minden erstmals eine Reihe olivgrüner Flachwaggons mit einem eisernen Kreuz auf den Längsträgern — Heimatbahnhof Munster. Am Ziel war darum seine erste Frage: »Wem gehören die, und was machen sie in Minden?«

»Das sind zwölf von 400 bundeswehreigenen Flachwagen, DB-Gattung Rlmp«, erklärt Oberstleutnant Jürgen Ostwaldt, Kommandant der Verkehrskommandantur 720 in Hannover. Und Hauptfeldwebel Karl-Heinz Büsen von der Flachwagenleitstelle der Bundeswehr im Dezernat Eisenbahn ergänzt nach einem kurzen Blick auf die Einsatzgrafik: »Bereitgestellt zum Transport einer Panzereinheit vom Wasserübungsplatz Lahde/Weser nach Scheuen bei Celle«.

Ab 1970 ließ die Bundeswehr 200 Flachwagen für schwere Kettenfahrzeuge mit rund 60 Tonnen Tragfähigkeit bauen, nachdem feststand, daß die Deutsche Bundesbahn (DB) im Verteidigungsfall nicht genügend Transportraum bereitstellen kann. »Die beste Idee dabei war, diese Waggons als Privatwagen einzusetzen anstatt auf Abstellgleisen dahinstehen zu lassen«, bemerkt Oberstleutnant Ostwaldt. Für Transporte auf Privatwagen gewährt die DB nämlich 15 Prozent Nachlaß auf den aus Gewicht und kürzest möglicher Fahrstrecke errechneten Tarif. Die Flachwagenleitstelle Hannover als Eigentümerin und Disponentin der Waggons war geboren.

1977 gab die US Army noch 200 gleiche Wagen an die Bundeswehr ab. »Rund vier Millio-

nen Mark sparen wir heute nach Abzug aller Nebenkosten wie Reparaturen usw. dem Bund im Jahr«, rechnet Oberstleutnant Heinrich Schomaker, Referent für militärischen Eisenbahntransport im Führungsstab der Streitkräfte, vor. Die Flachwagen erfüllen etwa 60 Prozent aller Anforderungen für Inlandtransporte der Bundeswehr und legen dabei jährlich pro Wagen zirka 20 000 Kilometer zurück.

Kein Wunder also, daß jede »Flachwagenbedarfsanforderung« eines Verbandes von der zuständigen Verkehrskommandantur sofort an die Flachwagenleitstelle geschickt wird. Hauptfeldwebel Büsen und der Angestellte Gerhard Hentrich, ehemaliger SaZ 12, Rad/Kettenfahrlehrer und zehn Jahre Flachwagendisponent, prüfen, wieviele eigene Waggons sie



Panzer auf Schienen

stellen können. »Darauf planen wir die schwersten Lasten ein, am besten LEOPARD 2«, erklärt Hentrich.

Nach der verbindlichen Zusage steuert die DB noch fehlende Waggons sowie die Reisezugwagen bei und erstellt die Fahrpläne. Hierfür zuständig ist die Bundesbahndirektion zusammen mit der Verkehrskommandantur, in deren Bereich der anfordernde Verband liegt. So rollen denn beispielsweise bei einer Divisionsübung 25 bis 40 Züge bis zu 550 Metern Länge und 1 400 Tonnen Gewicht zu Übungsplätzen und zurück, zeitlich so abgestimmt, daß auf den Be- und Entladebahnhöfen möglichst keine Staus entstehen. Unterwegs wird notfalls gewendet, damit die Fahrzeuge vorwärts die Waggons wieder verlassen können.

»Fast 130 000 Waggons steuert die Bundesbahn für annähernd 16 000 militärische Transporte — ganze Züge oder Wagengruppen — jährlich bei«, weiß Major Uwe Wegner, Dezernent Eisenbahn bei der Verkehrskommandantur 720. Er überwacht gerade das Verladen des Panzerbataillon 364 im Lagerbahnhof Bergen für den Rücktransport nach Tauberbischofsheim. Ein »normales« Wochenende steht ihm und seinen Mitarbeitern auf den Bahnhöfen rund um die Übungsplätze Munster und Bergen bevor. Die schießfreien Tage werden für die Abreise der Brigade 36 genutzt, freitags von 15 bis 24 Uhr und von Samstag 15 Uhr bis Sonntagmittag. Dazwischen und danach kommt der nächste Großverband an.

Genau auf Mitte

Wegner hat aus der Flachwagenleitstelle den Umlaufplan der vor uns stehenden Bundeswehr-Waggongruppe mitgebracht: In 14 Tagen rollten sie mit Panzern von Fallingbommel nach Holzminden, dann leer nach Kassel, mit GEPARD weiter nach Lütjenburg, leer ins nahe holsteinische Oldenburg für einen Truppentransport nach Scheuen, von dort mit Panzern nach Minden und zurück. Nun nach Tauberbischofsheim. »In drei Wochen haben wir 104 Anträge auf Flachwagen zugesagt, und dabei in 85 Truppentransporten — also Fahrzeuge mit Mannschaften — 1 058mal un-

sere Flachwagen eingeplant«, fügt Gerhard Hentrich hinzu.

Inzwischen wird der Zug Nummer 92837, militärische Fahrtnummer 58 1070, mit Kampfpanzern M 48 beladen. 18 Stunden später soll er am Ziel sein. »Eine angenehme Sache, wenn man bedenkt, wie kreuzlahm man nach wenigen Stunden Straßenfahrt ist«, lobt Unteroffizier Eberhard Haag von der 3. Kompanie, der den Panzer anstelle seines erkrankten Fahrers auf den Waggon bugsiert. Doch dann wundert er sich aufgrund dreijähriger Verladeerfahrung: »So genau war noch keiner.«

Gemeint ist der Bundesbahnhauptwerkmeister Hans Schmidt. Seit 22 Jahren prüft er mit dem Zollstock, ob die überbreiten Panzer mittig auf den Waggons stehen. Erst auf sein o.k. hin dürfen sie verkeilt und verzurrt werden: »Genauigkeit ist alles im Eisenbahnbetrieb, denn was kann alles passieren, wenn so ein Zug mit einem leicht verrutschten Panzer einem 160 km/h schnellen Intercity begegnet.«

Aber ebenso liegt ihm die Sicherheit der Soldaten am Herzen. Bevor ein Panzer auf den Waggon fährt, muß der Einweiser auf den nächsten wechseln. Solange der Motor läuft, darf sich niemand zwischen den Fahrzeugen aufhalten, denn »wie schnell rutscht man vom Bremspedal. Als mein Sohn beim Bund diente, war ich auch froh, wenn er freitags gesund heimkam«.

Als die schwere Diesellok »Lüneburg« der privaten Ost-

hannoverschen Eisenbahn, ihr gehört der Bahnhof Bergen, den Zug für die Fahrt zum DB-Bahnhof Celle übernimmt, warnt Schmidt die Soldaten noch schnell vor Strecken mit Oberleitung: »Steigt nie auf ein Fahrzeug, ehe der Strom abgeschaltet ist. Bei den hochgespannten 15 000 Volt springt schnell ein Funke über, und der ist absolut tödlich!«

Ausfälle melden

Indes hat Major Wegner noch einige organisatorische Wünsche: »Transportanmeldungen müssen immer gemeldet vom zuständigen Großverband eingereicht werden. Nur so kann koordinierend geplant und vermieden werden, daß plötzlich zwei Bataillone gleichzeitig auf einem Bahnhof eintreffen.« Dann wird in den Frachtpapieren das Verladegewicht oft falsch angegeben: »Bitte nicht das Gefechtsge- wicht, wozu ja auch die Munition gehört, sondern das Fahrzeugleergewicht plus (eventuell geschätzter) Zuladung eintragen. Sonst müssen wir zu viel bezahlen.« Schließlich sollte bei Fahrzeugausfällen jeder nicht benötigte Waggon sofort der zuständigen Verkehrskommandantur gemeldet werden, um Leerfahrten zu vermeiden: »Und vielleicht kann einem anderen Verband damit geholfen werden, weil dort ein Waggon beim Beladen beschädigt und vom Wagenmeister zur technischen Überprüfung aus dem Verkehr gezogen wurde.«

Ernst-J. Kühne, Foto: Calleen

