

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



DEUTSCHE EISENBAHNPIONIERE
bis 1945

Helmut Krause



Unterschiedliche Spurweiten erfordern das Umnageln hunderter Kilometer Eisenbahngleis durch die Eisenbahnpioniere. Mit Spezialinstrumenten wird bei der Umnagelung der gleichmäßige Abstand der Schienen zu der kürzeren, russischen Spurweite gemessen.



Auf dem noch nicht umgenagelten Schienen können nicht nur sowjetische Lokomotiven und Eisenbahnwagen verkehren, sondern auch Spezialkraftwagen (Schienenschlepper) der Eisenbahnpioniere. Die Spurweite dieser Schlepper konnte durch Verlegung des Radkranzes je nach Bedarf auf die Normalspurweite bzw. die sowjetische Spurweite eingestellt werden.

Band 167

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Eisenbahn-Pioniere der Wehrmacht - im Hintergrund eine zerstörte Eisenbahnbrücke.

DEUTSCHE EISENBAHNPIONIERE BIS 1945

Helmut Krause

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

DANKSAGUNG

Der Autor bedankt sich herzlich für die Unterstützung durch Frau Liebold und Frau Wetzig und durch die Herrn Fleischer, Koch, Krug und Thiede.

Herzlichen Dank an die Pioniersammlung München und das Militärhistorische Museum der Bundeswehr.

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

- Bishop/K. Davis
Eisenbahnen im Krieg; erster und zweiter Band
München 1967
- Ergänzungsheft zur H. DV. 316
Pionierdienst aller Waffen; Berlin 1941
- Hille, Major z.D.
Geschichte der preußischen Eisenbahntuppen
I. Teil und II. Teil; Berlin 1913
- Pierson, Kurt
Die königl. Preußische Militär-Eisenbahn;
Stuttgart 1979
- Pottgießer, Hans
Die Deutsche Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944;
Neckargemünd 1975
- Wehrmachtstransporte auf Eisenbahnen
Merkheft für die Kriegsdauer
- Zentralarchiv der Pioniere
Deutsche Pioniere 1939-1945
eine Dokumentation in Bildern;
Neckargemünd 1976

ZEITSCHRIFTEN/PERIODIKA

- Berliner illustrierte Zeitung
- Die Wehrmacht
- Die Woche
- Deutsche Wehr
- Illustrierte Zeitung

BILDVERZEICHNIS

Eyermann (1), Fleischer (11), Koch (16), Pionierlehrammlung München (11), Thiede (37), Krause (11)

Titelbild:

Eisenbahnbrücke über den Njemen bei Guodno im Bau,
Zeichnung von A. Paul Weber



Die zerstörte Brücke wurde mit einem Kriegsbrückengerät MZ (Mittlere Zerlegbare Brücke) kriegsmäßig instandgesetzt.

© Copyright, 1997

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks
beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL

Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:

VDA Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3-7909-05 95-X

Vertrieb:

Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertreib

für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 0 62 46 / 37 21

Verkaufspreis für Deutschland: 14,80 DM, Österreich: 108,00 Schilling,
Schweiz 14,00 sfr.

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

VORWORT

Kaum eine technische Entwicklung revolutionierte das militärische Transportwesen so sehr, wie die Entwicklung der Dampfmaschine. Seit sich im Dezember 1835 der erste deutsche Eisenbahnzug von Nürnberg nach Fürth bewegte, vergingen zunächst noch einige Jahrzehnte bevor die Militärführungen in den deutschen Ländern die ganze Bedeutung der Eisenbahn für das Militärwesen erkannt hatten. Ende der 30er Jahre befaßte sich in Preußen eine "Hohe militärische Kommission" mit der Beurteilung der "militärischen Eisenbahnfrage". Sie kam zu der Ansicht, daß die Eisenbahn zwar zum Transport von Kriegsmaterial und Lebensmitteln geeignet sei, für den Transport von Truppen aber kaum. Noch 1864, im Krieg gegen Dänemark gab es für die Staaten des Deutschen Bundes keine gemeinsamen Richtlinien für die Beförderung von Truppen mit der Eisenbahn. Alle Transporte mußten durch gesonderte Verträge geregelt werden. Mit der Einführung einheitlicher Bestimmungen für den Militär-Eisenbahn-Transport begann 1866 die eigentliche Geschichte der deutschen Feldeisenbahn. Für den Krieg mit Österreich waren die Nutzung der Eisenbahn und der Telegrafie entscheidende Mittel für den Erfolg Preußens. Ihre erste wirkliche Bewährungsprobe bestand die deutsche Feld-Eisenbahn im deutsch-französischen Krieg 1870/71.

Während der Vorbereitung auf den Krieg wurden innerhalb von 13 Tagen (vom 24. Juli bis 5. August 1870)

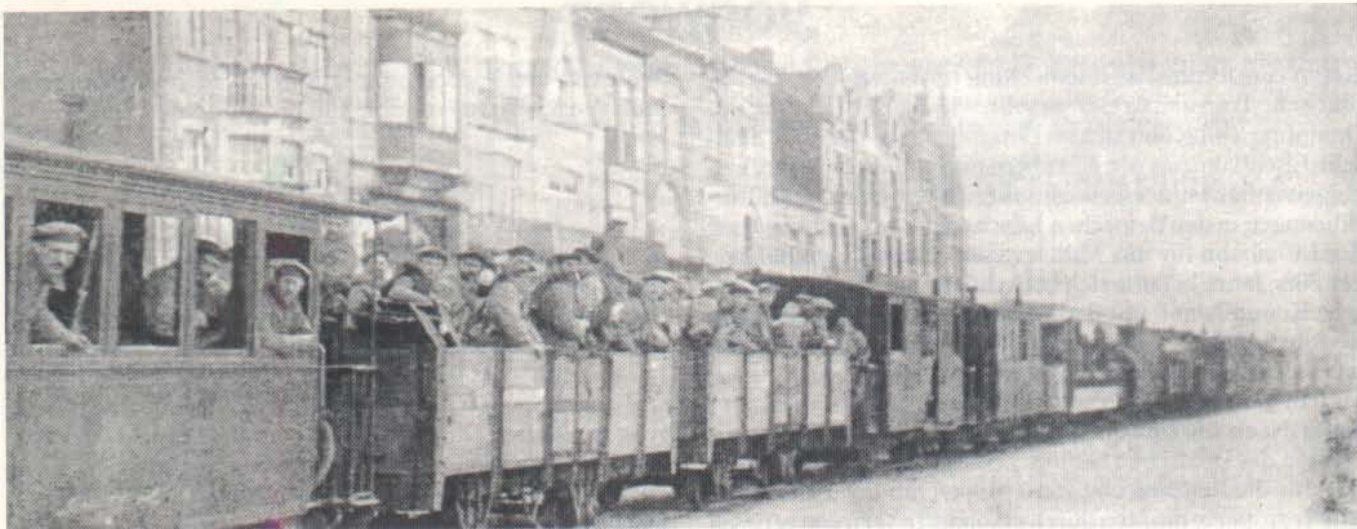
510 000 Mann
160 000 Pferde
1476 Geschütze

mit der Eisenbahn bis an die französische Grenze gebracht. Anlässlich des 25jährigen Bestehens des 1. Bataillons des Eisenbahnregimentes Nr.1 am 19. Mai 1896 sagte der damalige Chef des Großen Generalstabes, Graf von Schlieffen in seiner Festansprache u.a.: "Durch ihre Arbeit sind die Eisenbahnen zu einem Kriegsmittel, zu einem Kriegswerkzeug geworden, ohne welches die großen Armeen der Gegenwart weder aufgestellt noch zusammengebracht, nach vorwärts geführt noch erhalten werden können. Seit ihrer fruchtbringenden Tätigkeit fragt man nicht nur nach der Zahl der Bataillone des Gegners, sondern auch nach der Zahl seiner Eisenbahnlinien, man vergleicht nicht allein die Güte und Tüchtigkeit der Truppen, ihre Bewaffnung und ihre Ausrüstung, sondern man stellt auch fest, was die Eisenbahnen hier und drüben leisten können. Seit 1866, vollends seit 1870 befinden wir uns somit in einer neuen Periode der Kriegsführung".

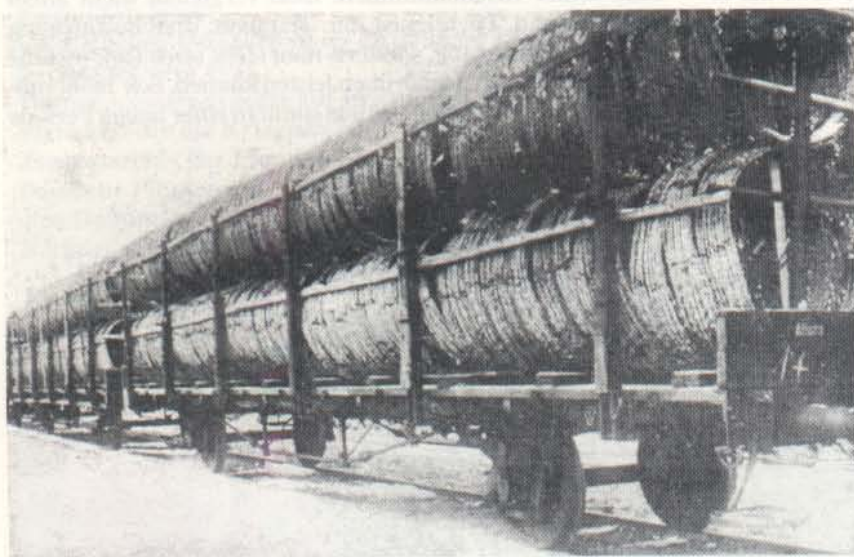


Frankreich 1917 - Aus einem Munitionszug aus der Heimat wird Munition zum Weitertransport an die Front auf Pferdegespanne umgeladen.

Im Ersten Weltkrieg und erst recht im Zweiten Weltkrieg wäre die Versorgung der Front ohne Nutzen der Eisenbahn nicht annähernd möglich gewesen. Ein Beispiel soll dies unterstreichen. Während des Zweiten Weltkrieges hatte die Deutsche Wehrmacht zeitweilig über 1.380.000 Pferde im Bestand. Laut HDV-43 waren je Pferd und Tag 16,75 kg Hafer, Heu und Stroh erforderlich. Das ergab pro Tag 23.115 t Futter. Ein großer Teil davon stand vor Ort nicht zur Verfügung und mußte mit der Bahn zugeführt werden.

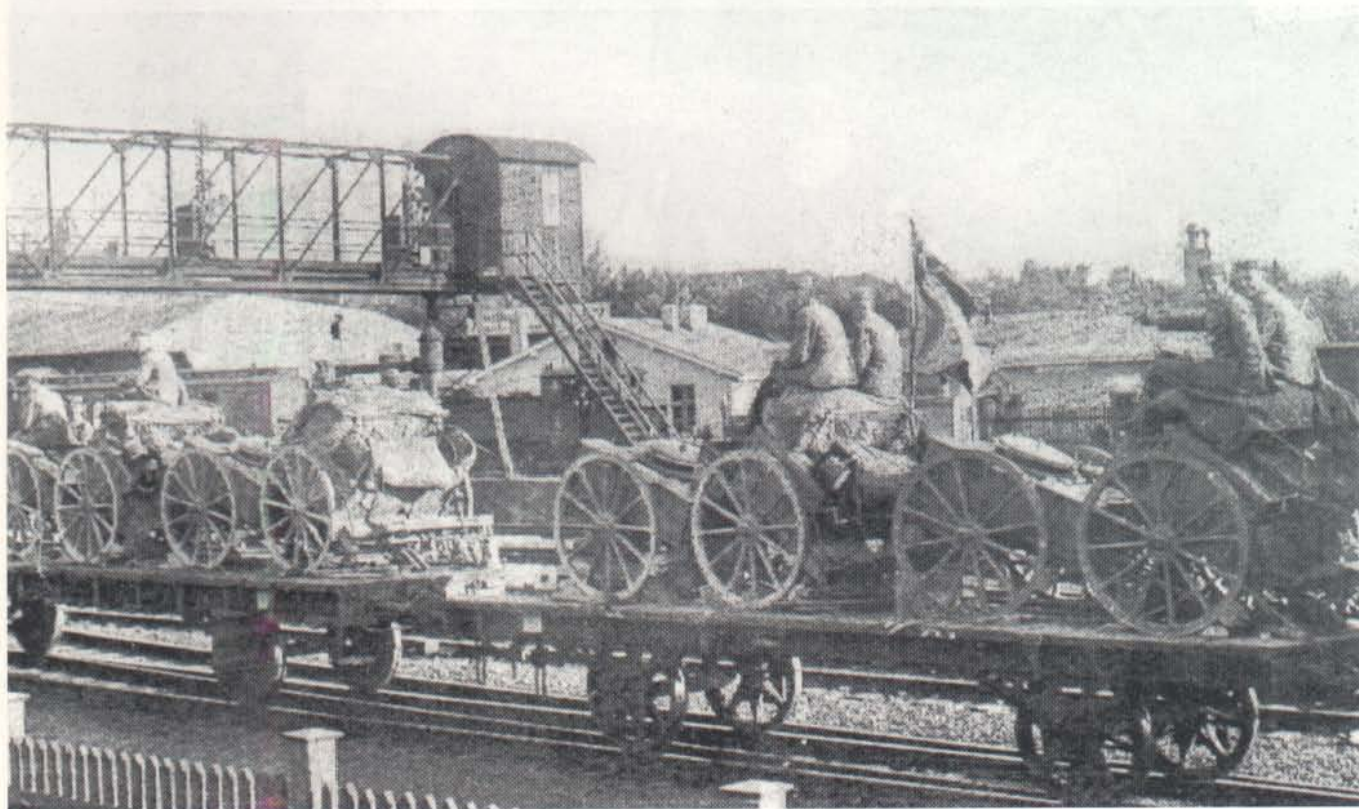


Ober:
Belgien 1914; Eine Kleinbahn befördert
Truppen an die Front.



Links:
Mazedonien 1915; Waggons mit Stachel-
draht für die Front.

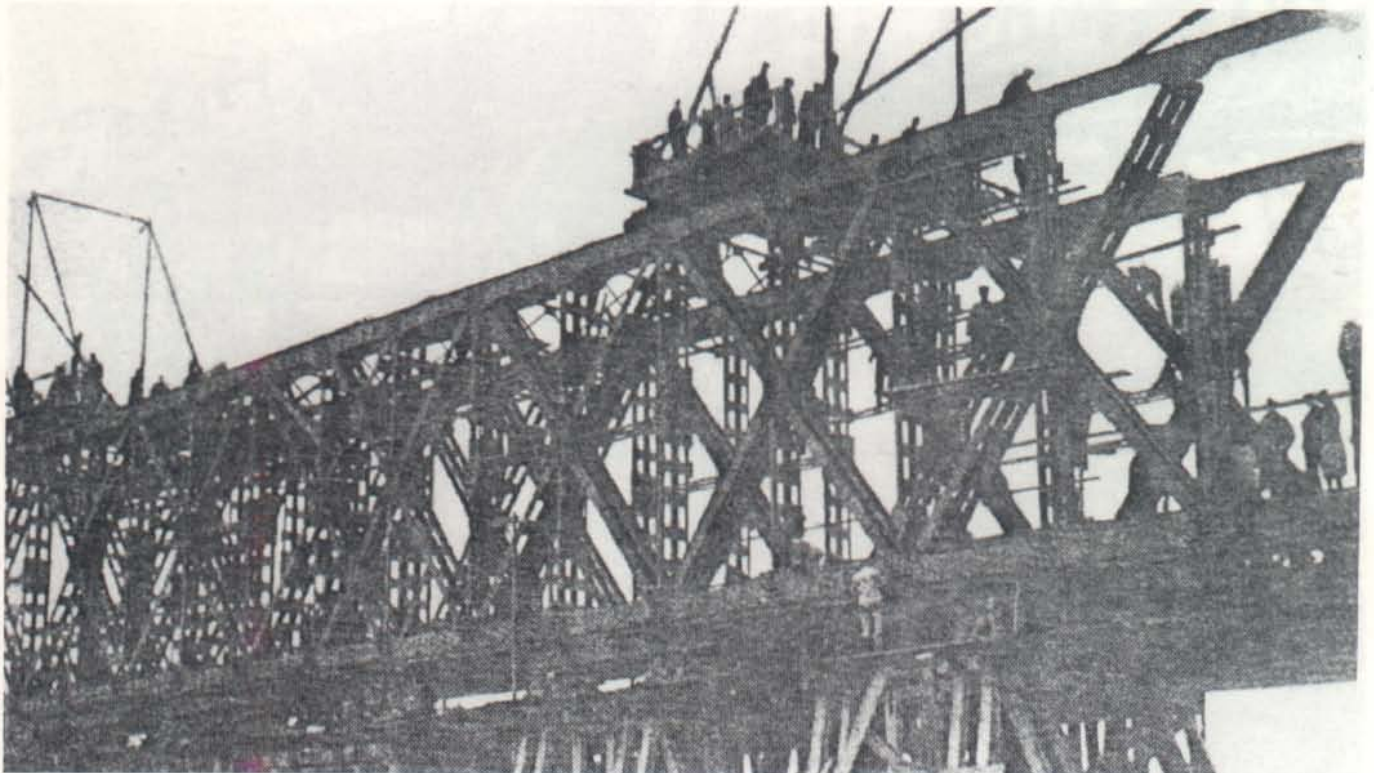
Unten:
1914; Deutsche Artillerie wird mit der
Eisenbahn an der Front verlegt. (Auf dem
letzten Wagen eine erbeutete belgische
Fahne.)



Einerseits bestätigten die folgenden Kriege die Einschätzung Schlieffens und die Eisenbahn war ein wichtiger Faktor in der Kriegsführung, andererseits brachte die technische Entwicklung Mittel hervor die in ihrer Bedeutung für den Krieg der Eisenbahn mindestens gleichzusetzen waren. Aber ohne Zweifel wären der Erste und der Zweite Weltkrieg ohne die Ausnutzung der Eisenbahn und ohne die Aufrechterhaltung und den Neubau riesiger Streckennetze in ihrem Verlauf und in ihren Ausmaßen undenkbar gewesen. Die gewaltigen Transportleistungen unter der Bedingungen des Krieges sind nahezu unvorstellbar. Mit dem Einsatz von Panzerzügen und Eisenbahngeschützen wurde die Eisenbahn schließlich zum unmittelbaren Kampfmittel.

Im Ersten Weltkrieg unterstand auch der Eisenbahntransport innerhalb des deutschen Reiches dem Feld-Eisenbahn-Kommando. Während des Zweiten Weltkrieges war das Reichsgebiet ausdrücklich ausgenommen. In der vorläufigen Fahrdienstvorschrift für den Feld-Eisenbahn-Betrieb, Ausgabe 1942 steht: "Aufgabe des Feld-Eisenbahn-Betriebes ist die Durchführung von Wehrmachtstransporten auf Bahnen in Feindesland."

Schon oft wurde über die Formationen des Feld-Eisenbahn-Betriebes geschrieben, deren Aufgaben die Aufrechterhaltung des gesamten Eisenbahnbetriebes und aller dazu erforderlichen Leistungen waren. Gegenstand dieses Waffen-Arsenal-Bandes sind die Eisenbahnpioniere. Die Truppenbezeichnung Eisenbahn-Pioniere (auch Feld-Eisenbahn-Pioniere) kam erst in der Deutschen Wehrmacht zur Anwendung. Unter der Bezeichnung Feld-Eisenbahn-Truppe erfüllten die Männer bis 1918 die gleichen Aufgaben wie sie später die Feld-Eisenbahn-Pioniere der Wehrmacht zu leisten hatten. Personal und Erfahrungen des Ersten Weltkrieges waren Grundsteine als 1935 der Aufbau der Eisenbahn-Pioniere begann.



Einbau einer Kriegsbrücke System Roth-Wagner zur Wiederherstellung der Savebrücke bei Belgrad durch die Preussische Eisenbahnkompanie 1. Das System Roth-Wagner wurde auch in der Wehrmacht noch verwendet.

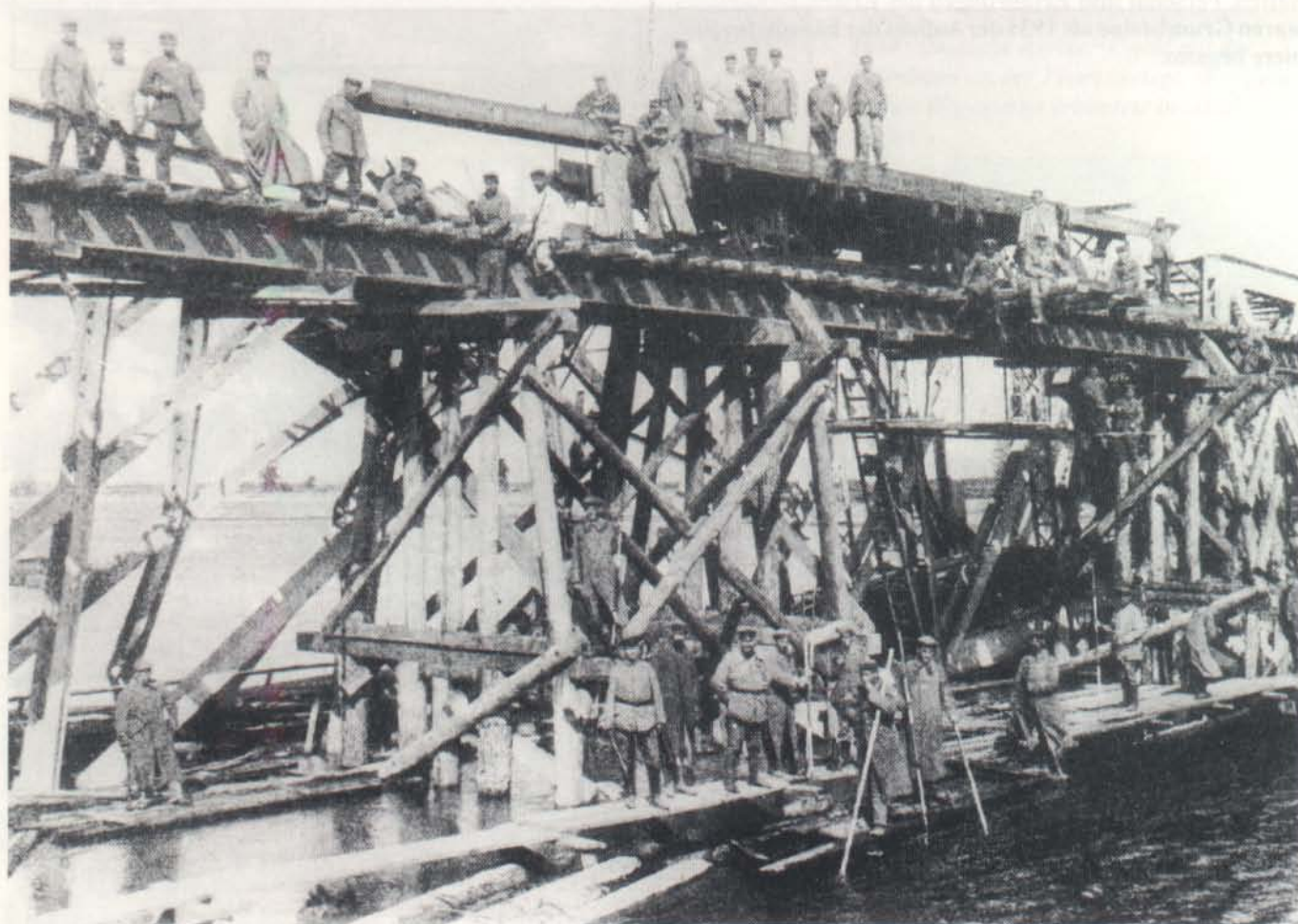
DEUTSCHE FELD-EISENBAHN-TRUPPEN VON IHRER ENTSTEHUNG BIS ZUM VERSAILLER VERTRAG

Seit 1848 (General von Renher wird neuer Generalstabschef in Preußen) wurde die Eisenbahn verstärkt in die Militärplanung einbezogen. In den Überlegungen der Heeresführung wurde die Eisenbahn zum wichtigen Mittel der Truppenbewegung und des militärischen Nachschubes. Das machte sie zum vorrangigen Ziel eines jeden Gegners. Versuche, Knotenpunkte an Bahnanlagen zu befestigen und zu verteidigen, stellte sich als uneffektiv heraus. Die Heeresführung erkannte, daß die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes nur durch die schnellstmögliche Behebung der bei gegnerischen Einwirkungen entstandenen Schäden zu sichern war. Für das preußische Heer wurden 1859 die "Ersten Bestimmungen über Maßnahmen zur Wiederherstellung von Eisenbahnen im Kriege erlassen". Dazu sollten Pioniere und im Pionierdienst Ausgebildete Mannschaften anderer Waffengattungen sowie Zivilarbeiter herangezogen werden. Mit der Mobilmachung gegen Österreich (1866) wurde dies in der preußischen Armee erstmals erprobt. Durch königlichen Befehl erfolgte die Aufstellung von drei Feld-Eisenbahn-Abteilungen. Nach Beendigung des Krieges wurden diese Abteilungen wieder aufgelöst.

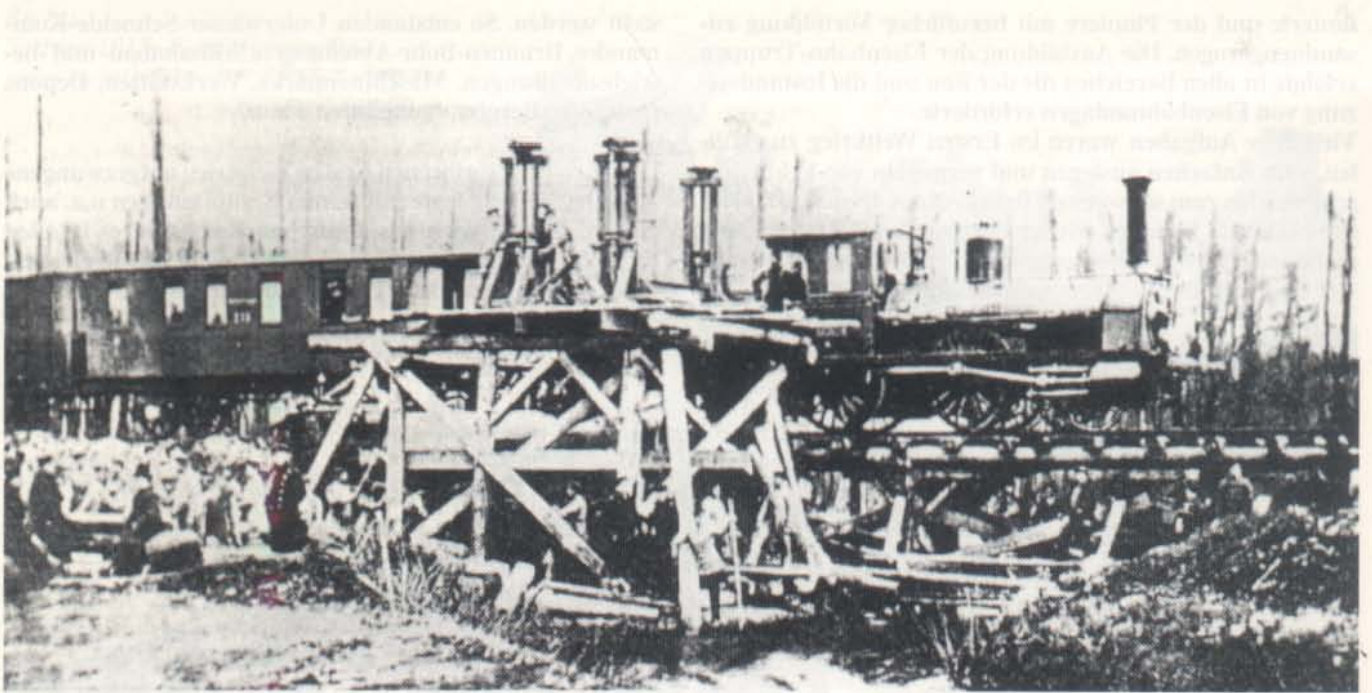
Im folgenden beschäftigten sich die Militärführungen vieler Länder mit Fragen zur Aufstellung von Feld-Eisenbahn-Formationen. In Preußen setzte sich besonders Moltke (seit 1858 Chef des Großen Generalstabes) dafür ein, bereits im Frieden ständige Feld-Eisenbahn-Abteilungen aufzustellen. Im Falle der Mobilisierung sollten sie die Stämme für neu aufzustellende Einheiten bilden ("Friedensstämme"). Er ver-

wies auf die fehlende Ausbildung und mangelnde Erfahrung der Pioniere der Feld-Eisenbahn-Truppen, falls die Formationen erst im Kriegsfall zusammengestellt würden. Moltke hatte sich eingehend mit den enormen Leistungen der Eisenbahnkorps der Nordamerikaner in vier Jahren Bürgerkrieg (1861 bis 1865) beschäftigt. Er erkannte die Bedeutung der gewonnenen Erfahrungen im Verlaufe des Krieges.

In einer Kabinettsordner vom 10. August 1869 verfügte König Wilhelm die Aufstellung eines Friedensstammes für Feld-Eisenbahn-Abteilungen. Damit beginnt die eigentliche Geschichte der deutschen Feldeisenbahn. Im Verlaufe des deutsch-französischen Krieges 1870/71 wurden insgesamt fünf Eisenbahnabteilungen aufgestellt. Als nachteilig erwies sich, daß diese gleichzeitig dem Kriegsministerium und dem für zivile Eisenbahn zuständige Handelsministerium unterstanden. Immer stärker setzte sich die Erkenntnis durch, daß es notwendig war Feld-Eisenbahn-Formationen aufzustellen, die ausschließlich militärisch organisiert waren. Diese mußten unter militärischer Leitung stehen und bereits im Frieden in allen Sparten des Eisenbahnwesens ausgebildet werden. Die kaiserliche Kabinettsordner vom 19. Mai 1871 verfügte die Aufstellung des ersten preußischen Eisenbahnbataillons. Damit entstand der erste ständige Truppenkörper der deutschen Feld-Eisenbahn-Truppe. Als Friedensstamm wurden Ingenieuroffiziere und Mannschaften der eben erst aufgelösten Feld-Eisenbahn-Abteilungen sowie Unteroffiziere und Mannschaften der In-



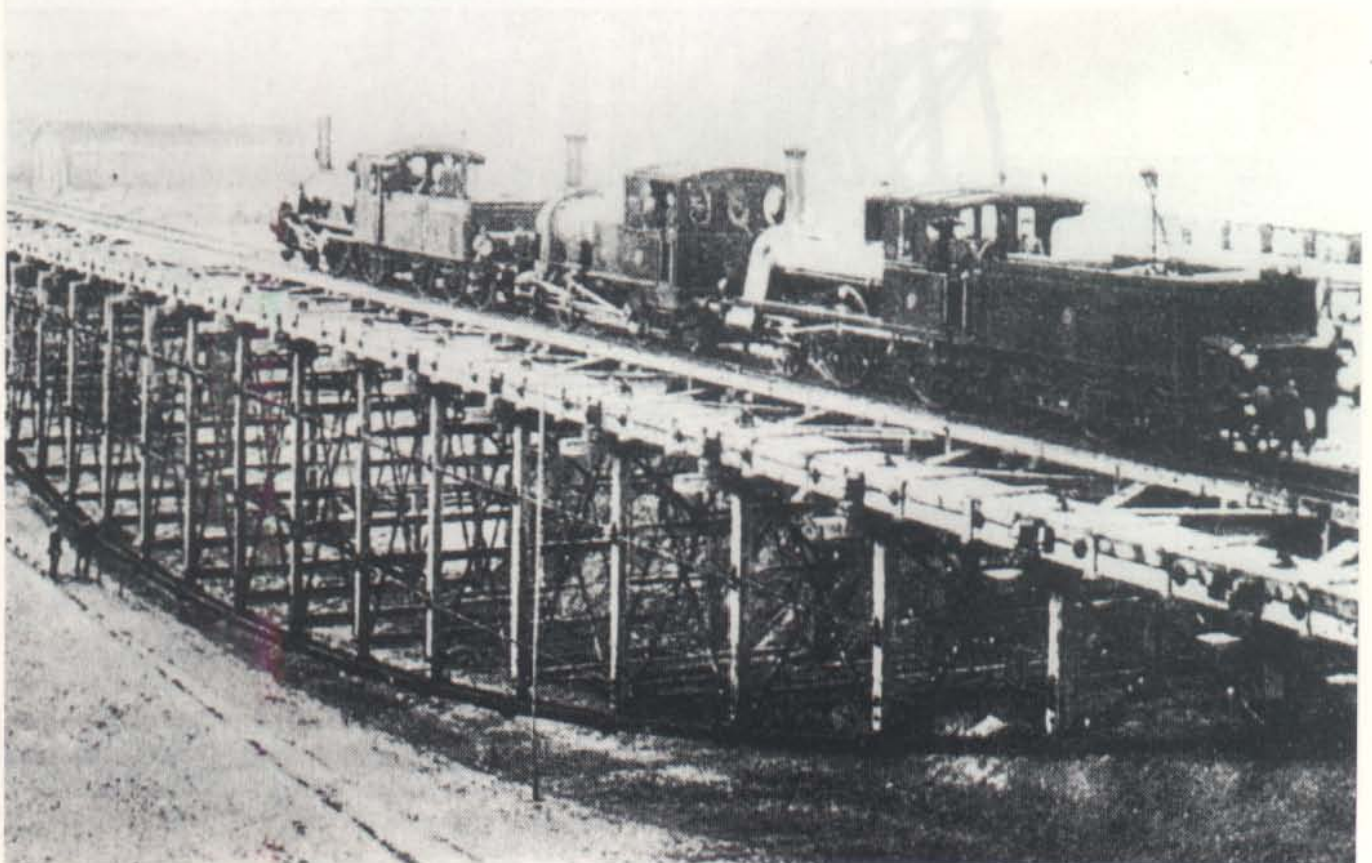
Brückenbau bei Wladowa - Vorbringen eines T-Trägers



Durch Reichsgesetz wurden am 8. Juli 1872 die Mittel für eine Bahn von Berlin über Zossen, Sperenberg, Kummersdorf, Jüterborg bewilligt. Hauptzweck dieser Bahn war die allseitige Ausbildung der Truppe. Am 16. Juli 1875 erfolgte die landespolizeiliche und bautechnische Abnahme der Eisenbahnstrecke. (Die Strecke wird noch heute durch die Deutsche Bundesbahn genutzt.) 1890 wurde eine Versuchsabteilung der Eisenbahntruppen aufgestellt. Sie prüfte und erprobte alle eisenbahntechnischen Entwicklungen. In Fürstenwalde an der Spree befand sich ein Übungsgelände für schweren Brückenbau.

Oben: Brückenbau am Schumka-See mit P-2 Lokomotive Nr. 1 "Moltke"

Unten: Versuch mit einer Schultz'schen Brücke (Standartbrücke im Ersten Weltkrieg) auf dem Übungsgelände

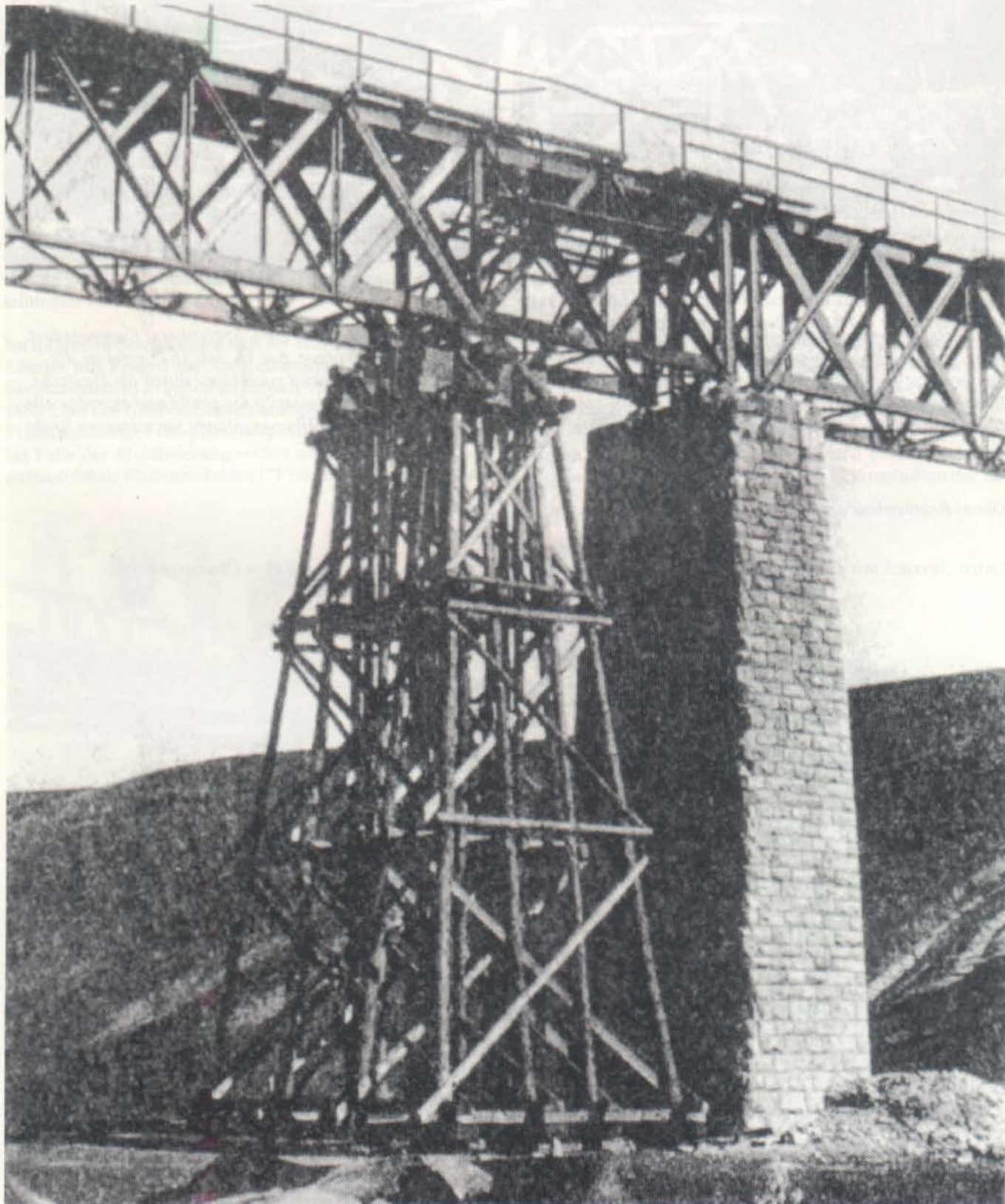


fanterie und der Pioniere mit beruflicher Vorbildung zusammengezogen. Die Ausbildung der Eisenbahn-Truppen erfolgte in allen Bereichen die der Bau und die Instandsetzung von Eisenbahnanlagen erforderte.

Vielfältige Aufgaben waren im Ersten Weltkrieg zu erfüllen, vom einfachen auslegen und vernageln von Feldbahnschienen bis zum schwersten Brückenbau. Es galt zerstörte Strecken und Brücken wieder herzustellen, neue Strecken zu bauen und beim Rückzug Zerstörungen verschiedener Art durchzuführen. Neue Spezialeinheiten mußten aufge-

stellt werden. So entstanden Unterwasser-Schneide-Kommandos, Brunnen-Bohr-Abteilungen, Seilbahnbau- und -betriebsabteilungen, Maschinenparks, Werkstätten, Depots, Holzfäller-Bergbaukompanien u.a.m.

Der nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg aufgezwungene Versailler Vertrag legte mit seinen Bestimmungen u.a. auch die Beschränkungen des deutschen Reichsheeres in allen Einzelheiten fest. Deutschland erhielt nicht das Recht weiterhin Feld-Eisenbahn-Truppen zu unterhalten.



Eine gesprengte Brücke wurde wieder gehoben und durch den Bau eines zusätzlichen Pfeilers mit behelfsmäßigen Mitteln kriegsmäßig instandgesetzt.

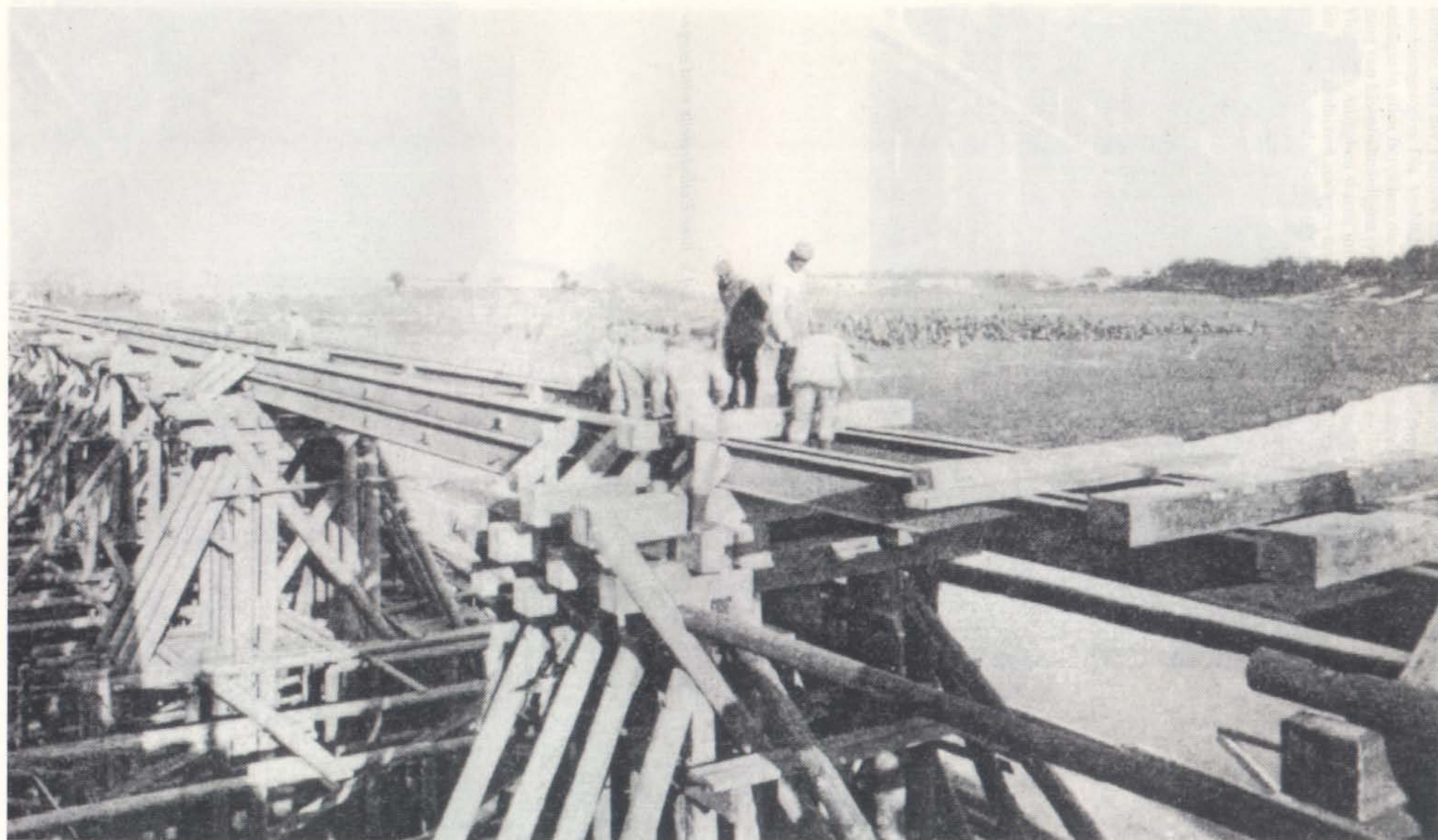
Rechts:
Serbien 1915; Pioniere beim Bau
eines Notgleises



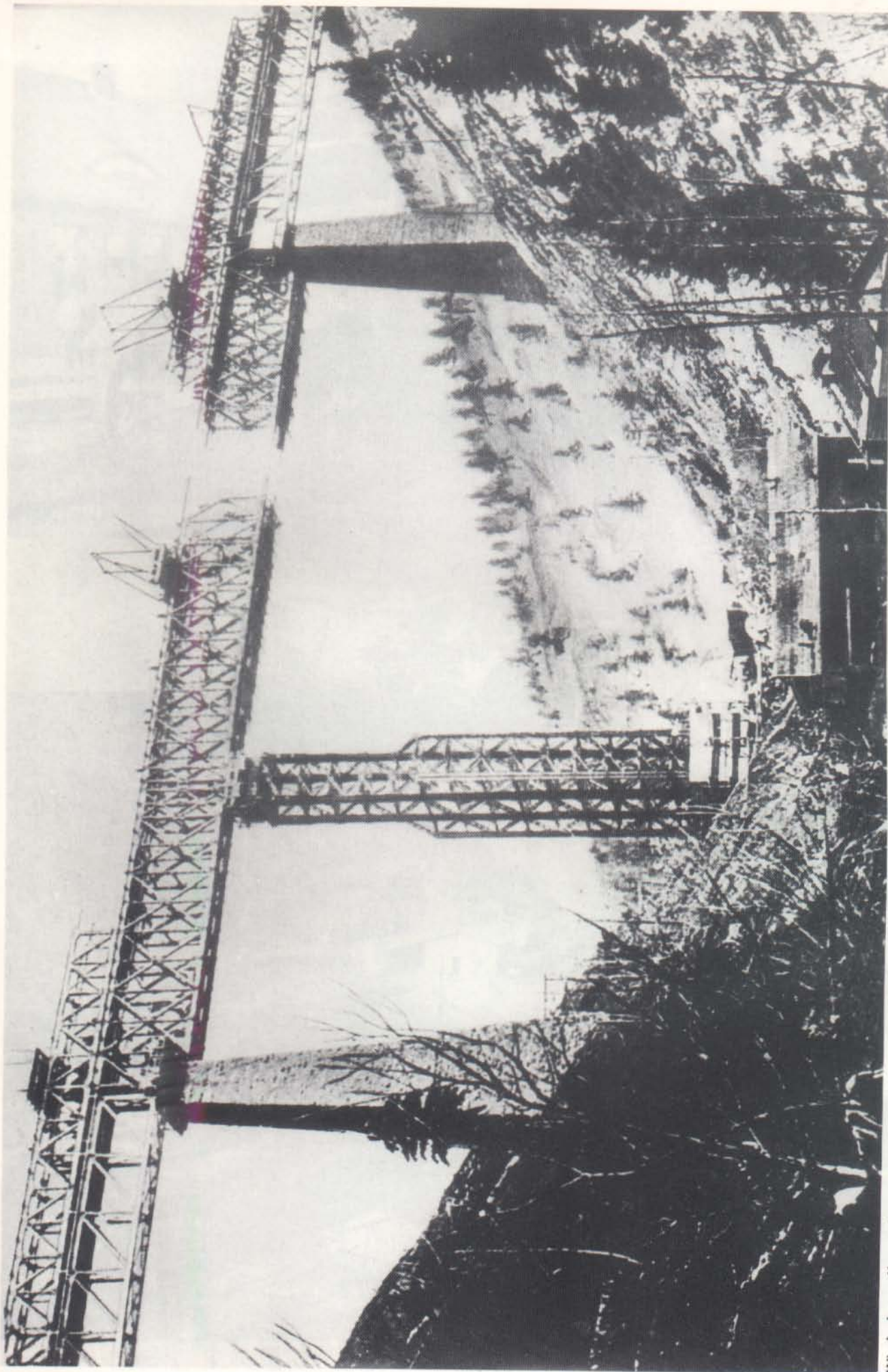
Links:
Frankreich 1915; Eine Entladestelle wird einge-
richtet



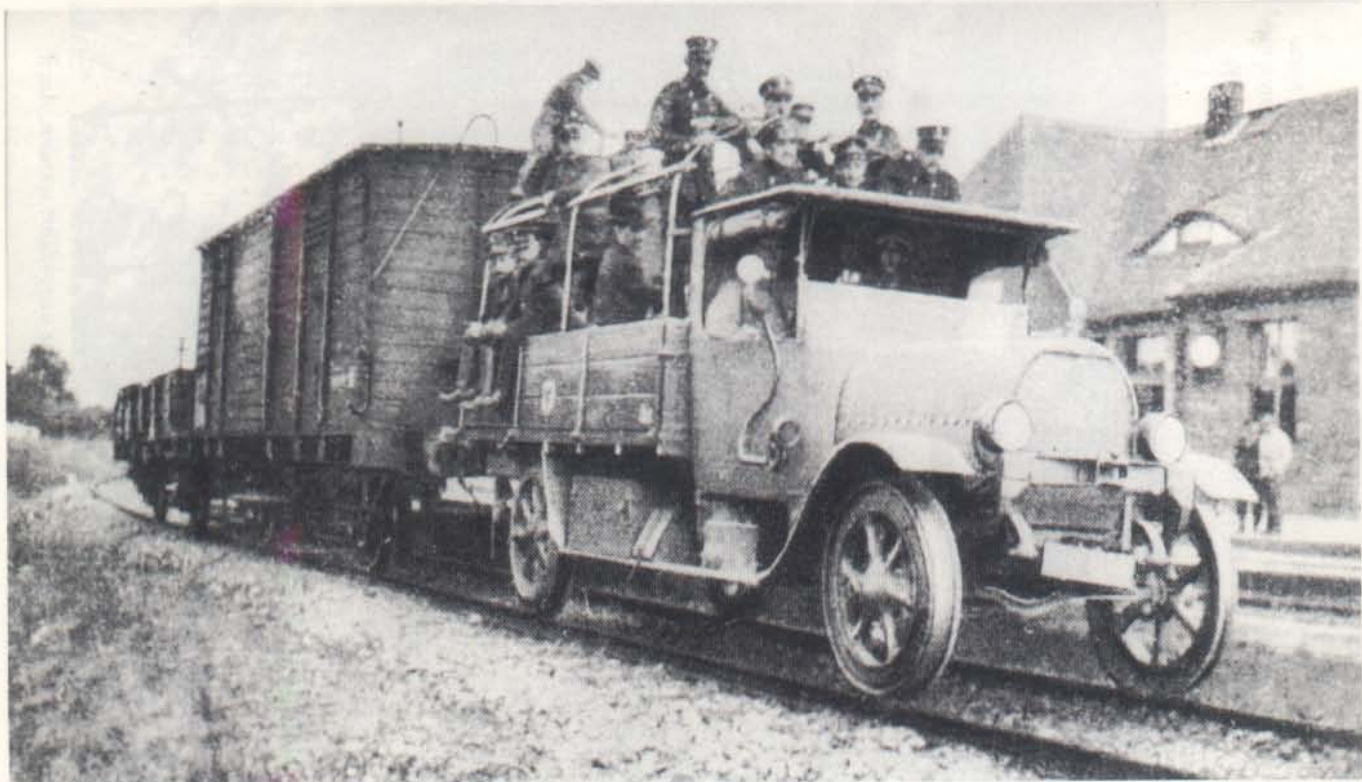
Rechts:
Frankreich 1915; Pioniere bauen
auf einer Landstraße ein Eisenbahn-
gleis



Bau eines zweigleisigen Landungssteiges in Deutsch-Südwestafrika. Bereits um die Jahrhundertwende kam die neu aufgestellte Eisenbahntruppe zum Kriegseinsatz. 1900 bis 1901 stellten sie die während des Boxeraufstandes durch die Chinesen zerstörte Eisenbahnlinie Yangtun-Peking wieder her. 1904 brach in Deutsch-Südwestafrika der Heronenaufstand aus. Die Schmalspurbahn Swakopmund-Windhuk war von den Aufständischen dem Erdboden gleichgemacht worden. Für die Versorgung von See ins Landesinnere mußte dringend eine leistungsfähige Bahnlinie geschaffen werden.



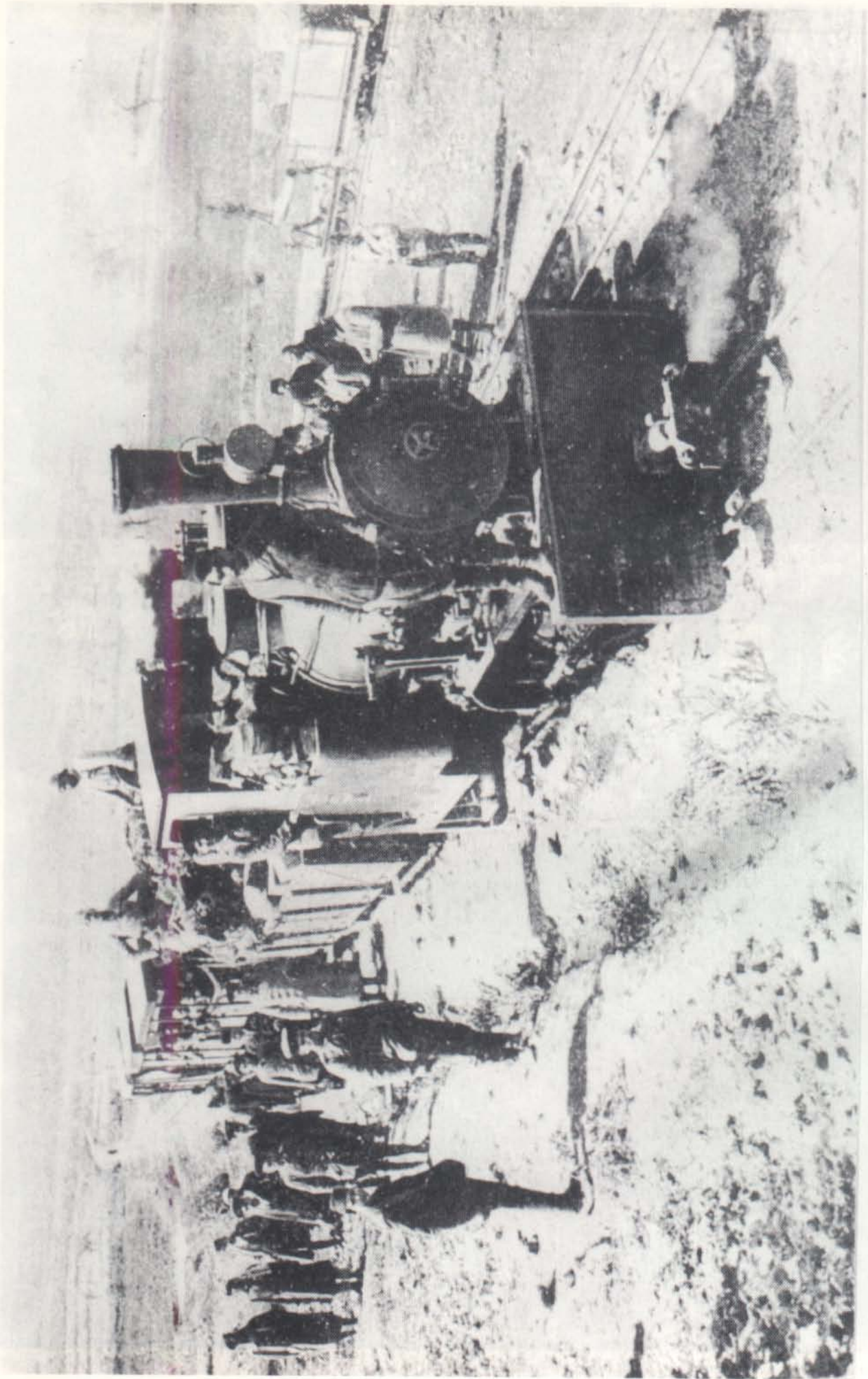
Wiederherstellung eines in Siebenbürgen während der Kämpfe um Rumänien im Ersten Weltkrieg zerstörten Viadukts. Die Arbeiten mußten in 64 m Höhe ausgeführt werden. Auch hier wurde das System Roth-Wagner verwendet.



Daimler-Militär-Lastwagen 3t im Einsatz als Schieneschlepper



Westfront 1916; Feldbahnhof



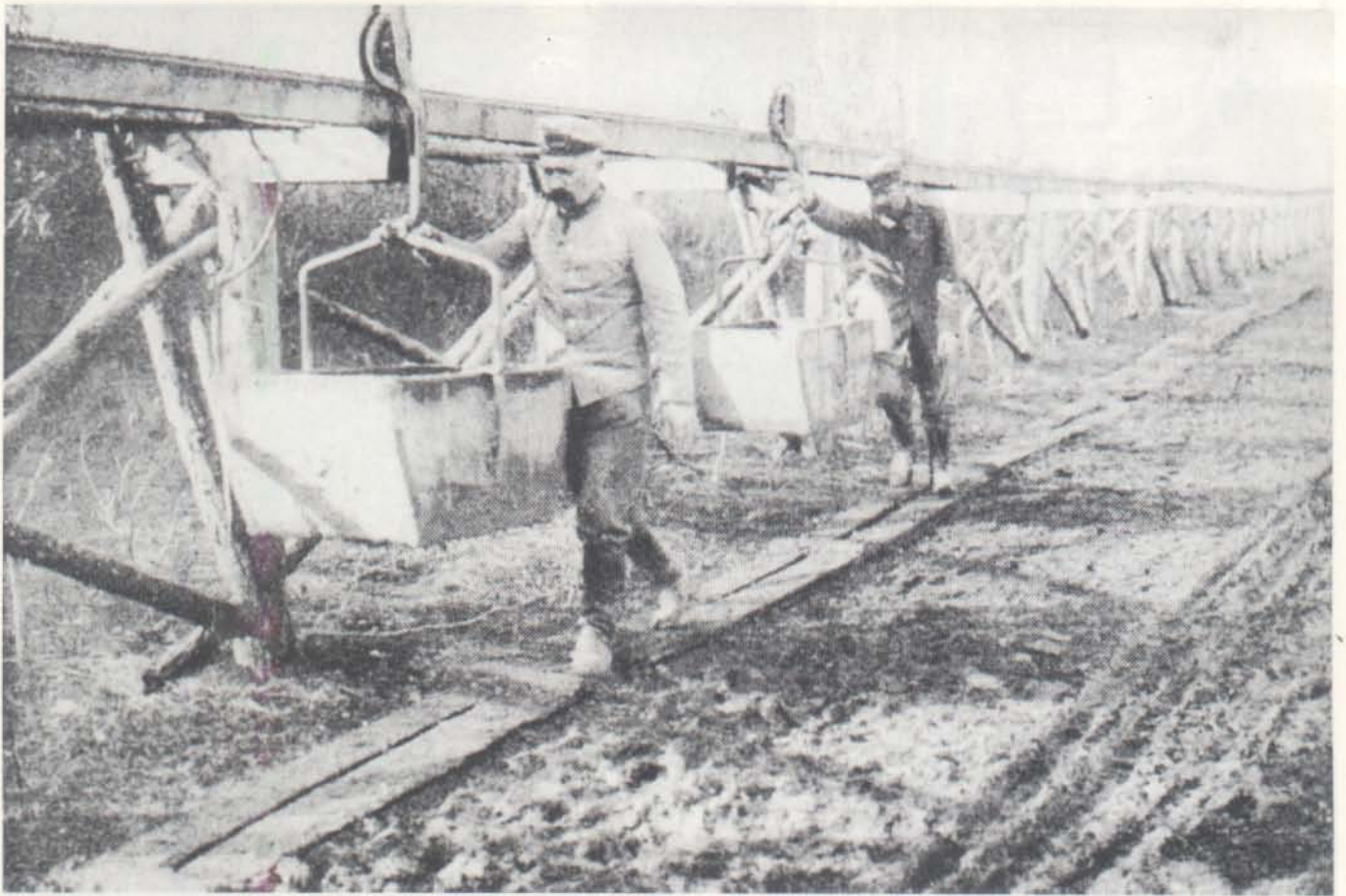
Für Transporte unmittelbar hinter der Front (30 bis 50 km) bauten Feld-Bahn-Truppen Schmalspurbahnen. Bahn und Material führten sie mit. Es wurde durch vor Ort gewonnenes Behelfsmaterial ergänzt. Beim Verlegen der Front wurde das Material aufgenommen und mitgeführt.



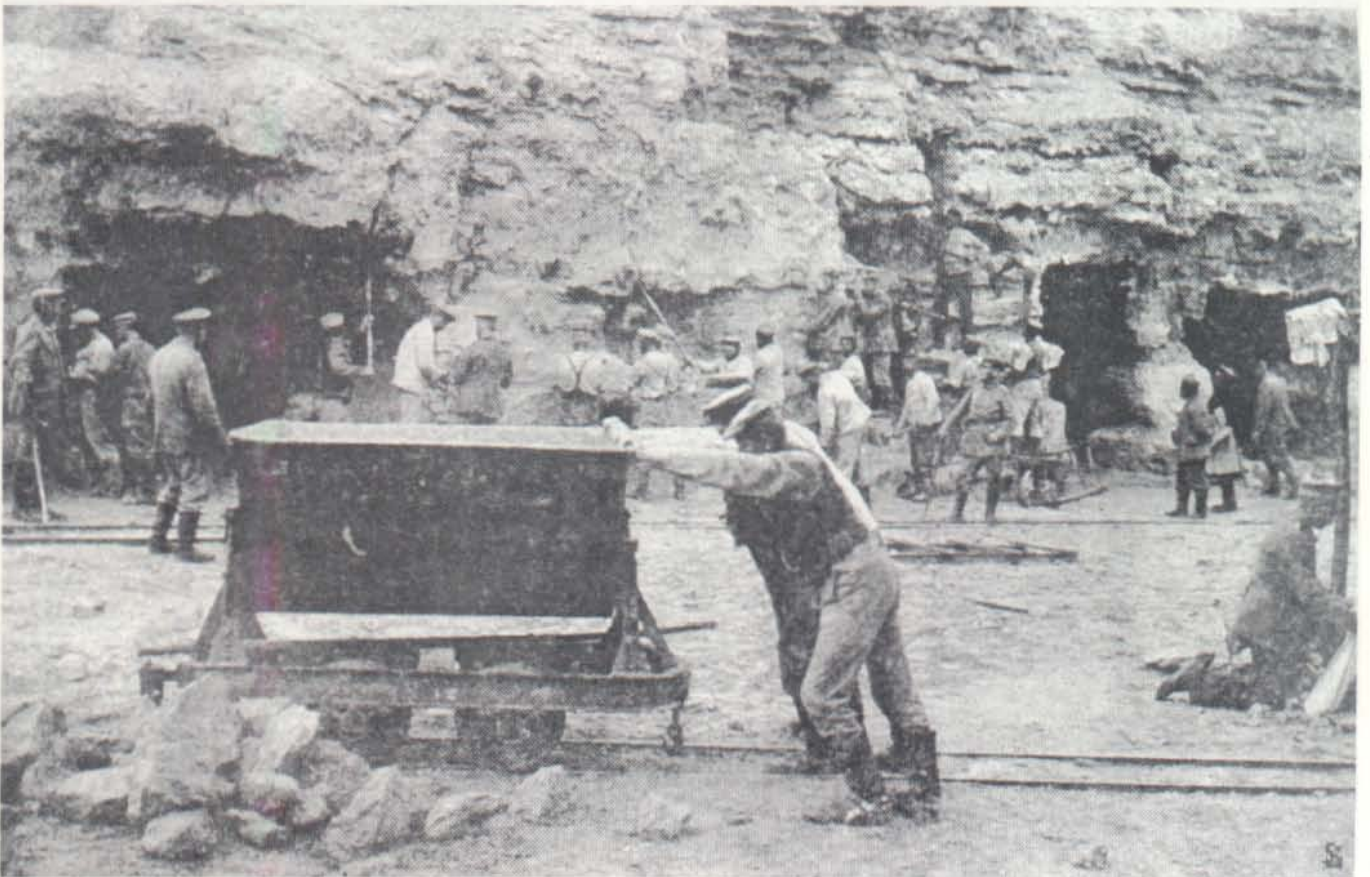
Argonner Wald (westlicher Kriegsschauplatz); Leichtverwundete werden auf einer "Pferde-Eisenbahn" nach dem Verbandsplatz befördert.



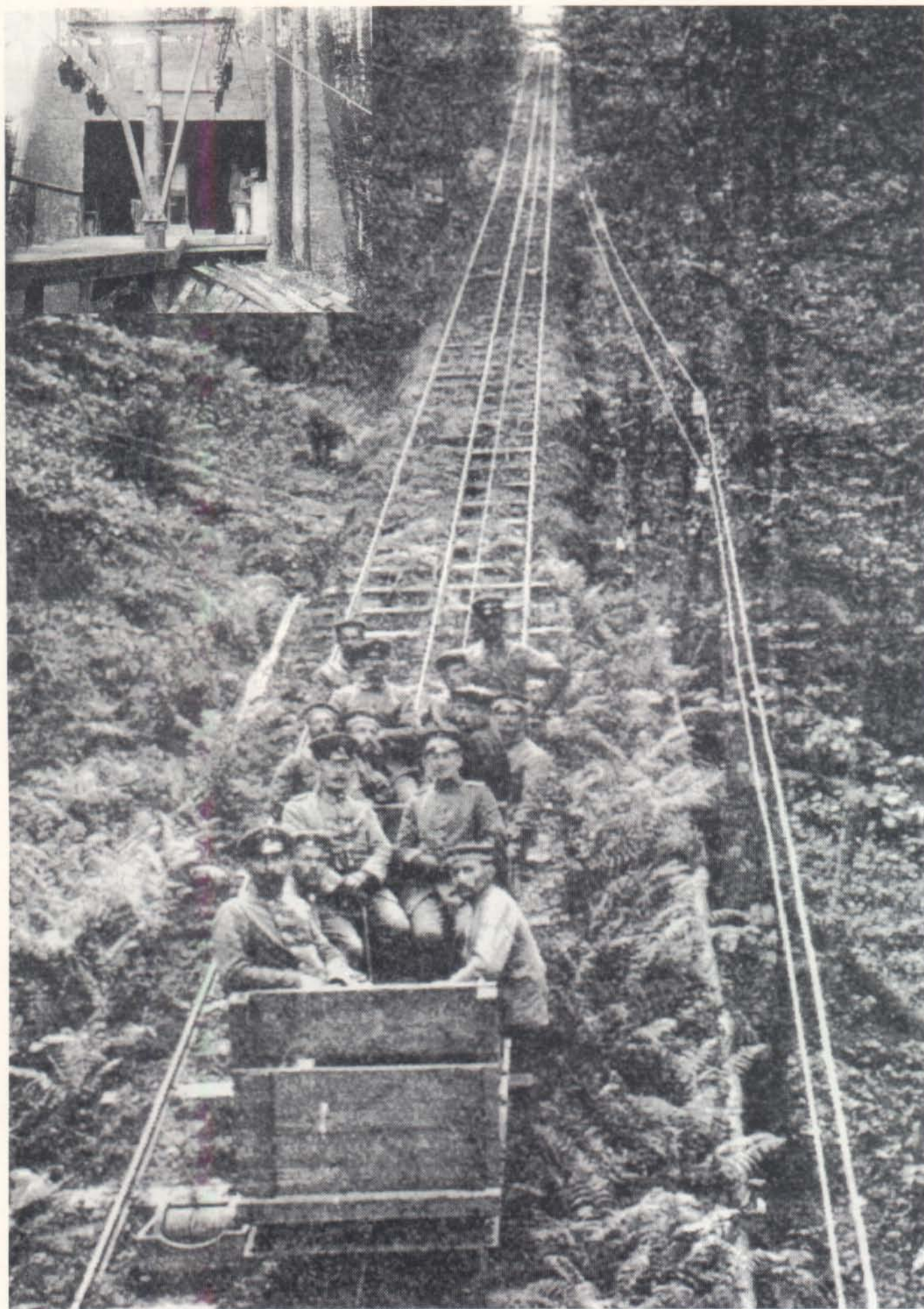
Mit einer Feldbahn wird Brot vom Depot bis zur Front transportiert.



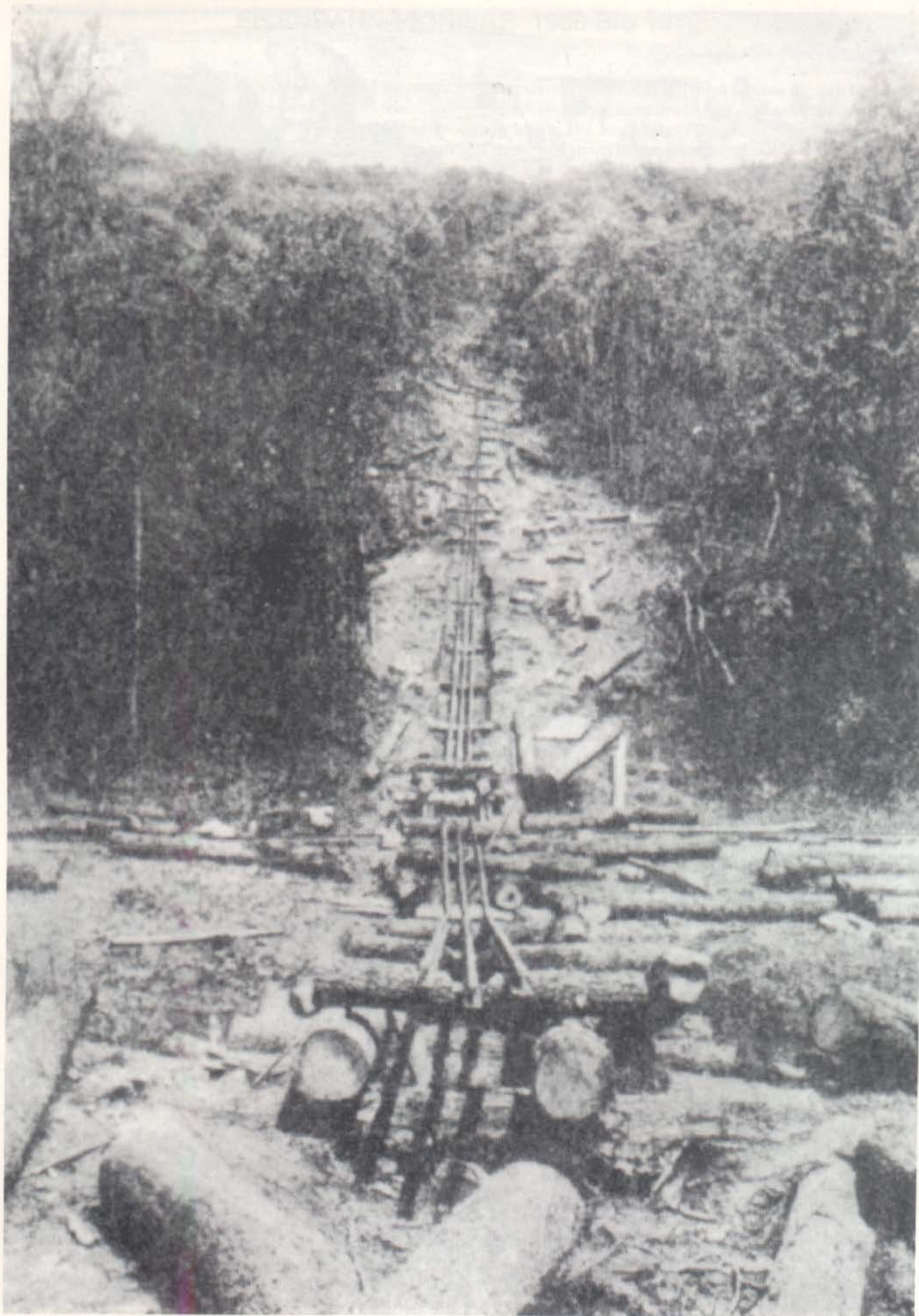
Mit einer erbeuteten Treidelbahn wird Material bis in die vordersten Stellungen befördert sowie Lehm und Erde aus den ausgeschachteten Stellungen abtransportiert.



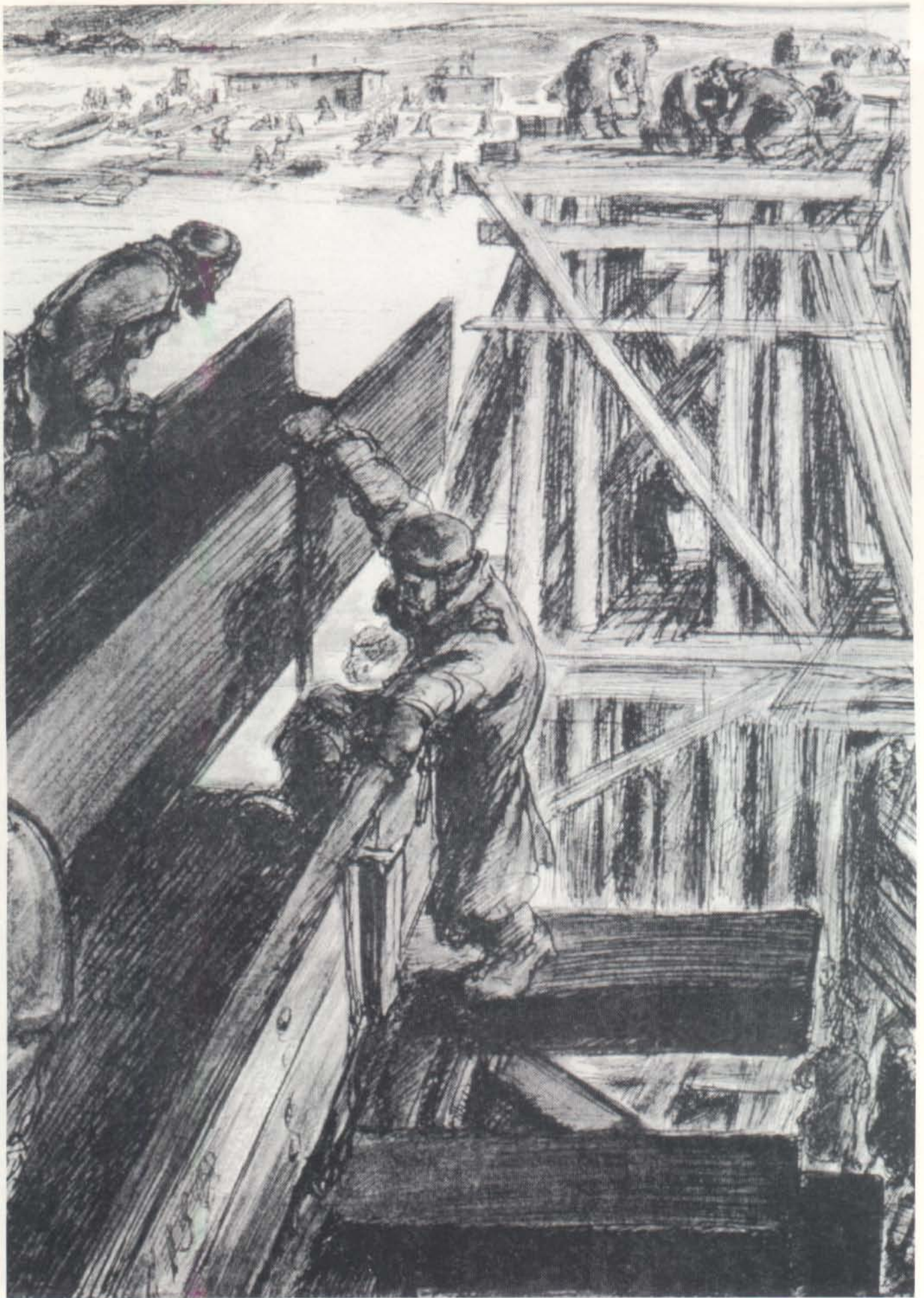
Westlicher Kriegsschauplatz 1915; Höhlen werden zur Aufbewahrung von Sprengstoff vorbereitet. Auch hier werden Feldbahnen eingesetzt.



Zu den Feld-Eisenbahn-Truppen gehörten auch Seilbahntrupps, hier ein Haicot-Schrägaufzug
Oben: Betonseilbahnstation



Holzrutsche zur Schwellengewinnung



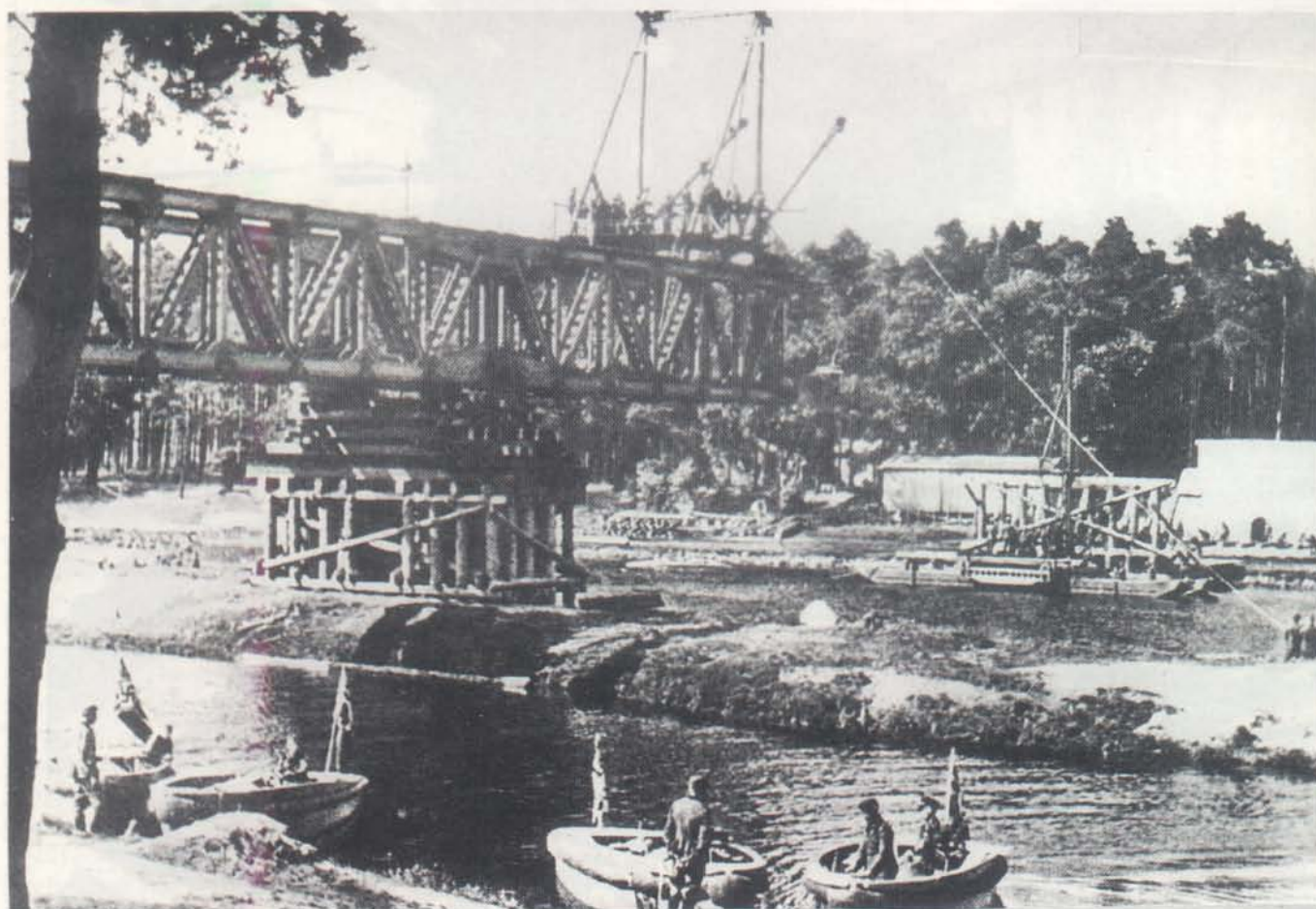
*Paul Weber; Bau einer Eisenbahnbrücke in Rußland
Mit seinen Bildern setzte Paul Weber den Leistungen der Pioniere ein würdiges Denkmal.*

EISENBAHN-PIONIERE 1935 BIS 1945

Im Jahre 1935 begann mit der Aufstellung der Wehrmacht die Neugliederung der Truppen des Deutschen Reiches. Aus dem durch das Versailler Abkommen reglementierten Einhunderttausend-Mann-Heer entstand eine Streitmacht mit allen Waffengattungen und Spezialtruppen. Aus der "Deutschen Reichswehr" entstand die "Deutsche Wehrmacht". Die Feld-Eisenbahn-Formationen gehörten zu jenen Spezialtruppen, die neu aufgestellt werden mußten. Zum 1. Oktober 1936 wurde das "Pionier-Lehr- und -Versuchs-Bataillon für schweren Brückenbau" (motorisiert) mit Standort Sperenberg (südlich Berlin) aufgestellt. Für den Personalstamm wurden Offiziere und Spezialisten der Eisenbahntruppe aus dem Ersten Weltkrieg gewonnen. Weiterhin konnte auf den Erkenntnisstand, die technischen Neuentwicklungen und gut ausgebildetes Personal der Reichsbahn zurückgegriffen werden.

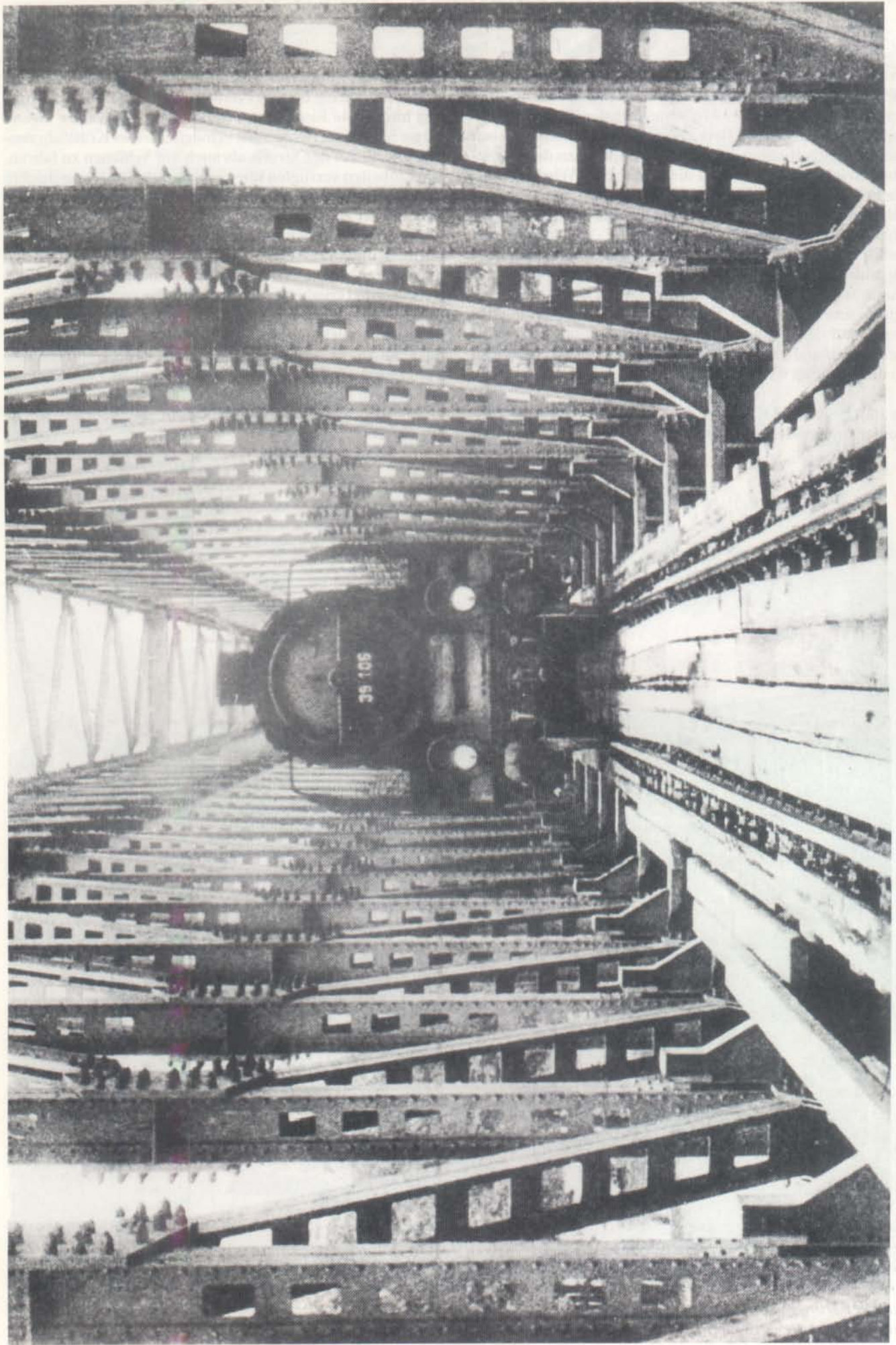
Bis zum Beginn des Krieges waren die deutschen Eisenbahn-Pioniere mit moderner Technik und umfangreichen Mitteln

ausgestattet. Neben Anlagen und Geräten die sich bereits im Ersten Weltkrieg bewährt hatten, kamen neue Ausrüstungen hinzu. Die Eisenbahn-Pioniere verfügten über eigene Züge. Spezialvorrichtungen ermöglichten es Kraftfahrzeugen sowohl auf der Straße als auch auf Schienen zu fahren. Die Einheiten verfügten über sogenannte Draisinen (leichte Schienenfahrzeuge) mit Motor- oder Muskelkraft angetrieben. Von der zugeschnittenen Bohle bis zu Brückenelementen schwerster Eisenbahnbrücken gehörten eine Vielzahl genormter und vorgefertigter Elemente zur Ausstattung der Spezialkompanien. Neue leistungsfähigere Transport- und Arbeitsmittel ergaben mehr Freiraum für den Einsatz vorgefertigter Teile. Sowohl die Dienstvorschriften der Eisenbahn-Pioniere als auch Ausrüstung und Ausbildung waren jedoch auch auf Improvisation und auf die Verwendung örtlichen Materials orientiert. Eisenbahn-Brückenbau-Pioniere wurden für den Bau einer Holzbrückenkonstruktionen ebenso ausgebildet, wie für Montage komplizierter dreietagiger Brücken.



Eisenbahn-Pioniere bauen auf dem Übungsgelände des Bataillons bei Fürstenwalde eine Eisenbahnbrücke über die Spree. Sie verwenden dazu das Brückensystem Roth-Wagner.

Die Brücke wird im freien Vorbau errichtet. Deutlich ist der handbetriebene Vorbaukran zu erkennen. Zum 1. Oktober 1936 wurde das "Pionier-Lehr- und Versuchs-Bataillon für schweren Brückenbau" (motorisiert) mit Standort Sperenberg (südlich Berlin) aufgestellt. Ihm standen die 1875 errichtete Militärbahn Berlin-Zossen-Sperenberg-Kummersdorf-Jüterborg und die dazugehörige Anlagen zur Ausbildung und Erprobung neuen Gerätes zur Verfügung.

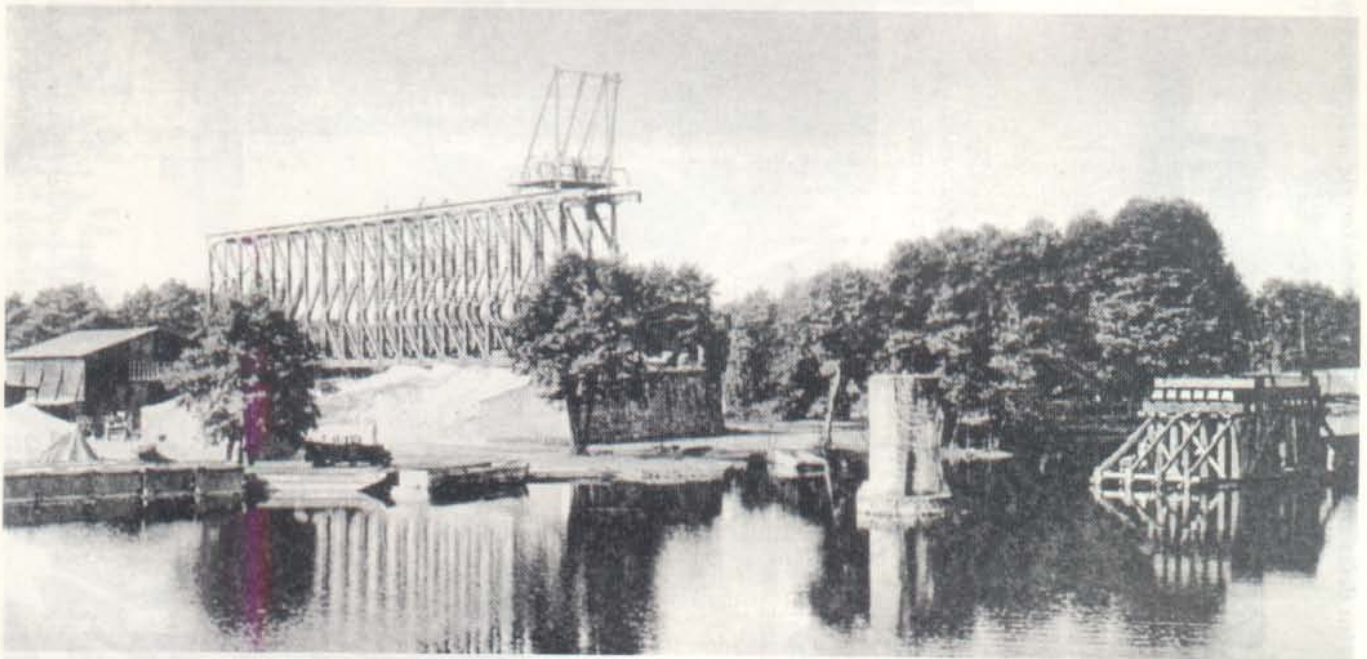


Die Stunde der Wahrheit. - Eisenbahnpioniere haben auf einem Ausbildungsgelände eine Pionierbrücke errichtet. Vor der Freigabe erfolgt eine Belastungsprobe.

Zur Grundausrüstung der Eisenbahn-Pionier-Truppen gehören schwere Kriegsbrückensysteme.

Lage der	Stützweite als Eisenbahnbrücke	größtes Sückgewicht	Zahl der Stockwerke	Fahrbahn
System „Roth - Wagner“ (wurde bereits im ersten Weltkrieg durch die deutschen Eisenbahnpio- niertruppen genutzt)	63 m	0,6 t	1 oder 2	oben od. unten
System „ R“ (Durch Verwendung von ST 52 und geringen Veränderungen ein verbes- sertes System Roth-Wagner)	105 m	1,6 t	1,2 oder 3	
Brückengerät „Kohn St 52 „	36 m	0,6 t	1	
Brücke „MZ „ (mittlere Zerlegbare Brücke)	45 m	1,6 t	1	oben od. unten
Brücke „SZ“ (schwere zerlegbare Brücke)	120 m	6,2 t	1 oder 2	

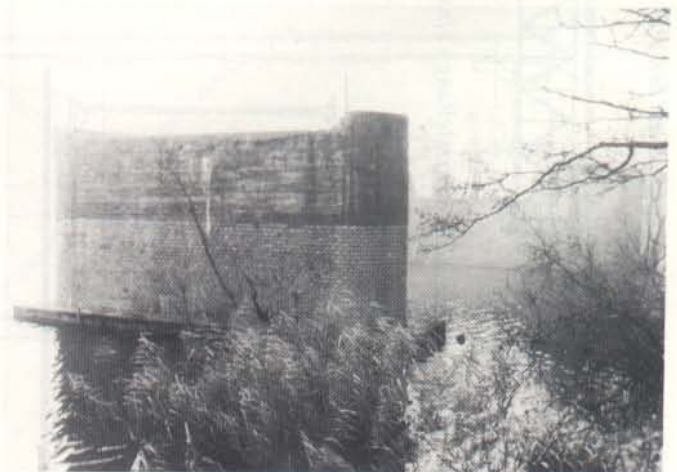
Die Brückengeräte MZ und SZ wurden während des Krieges entwickelt.
Das Gerät war in Kolonnen zusammengefaßt, die in Sätze unterteilt waren. Es war auf dafür eingerichteten Eisenbahnwaggons, Kraftfahrzeugen und Spezialanhängern verlastet.



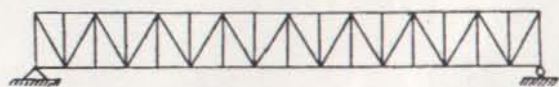
Der Bau schwerster Eisenbahn-Kriegsbrücken ist die Krönung der Arbeit der Eisenbahn-Pioniere. Bau einer dreistöckigen Kriegsbrücke (hier wurde das Kriegsbrücken-System "R" verwendet) auf dem Übungsplatz eines Eisenbahn-Pionier-Regiments. Der freie Vorbau, wie hier auf dem Bild zu sehen, gehört zu den schwierigsten Arbeitsverfahren. Dazu wird auch hier ein handbetriebener Vorbaukran verwendet.

Rechts:

Speerenberg 1995; Ein Brückenpfeiler auf dem ehemaligen Ausbildungsgelände der Eisenbahn-Pioniere



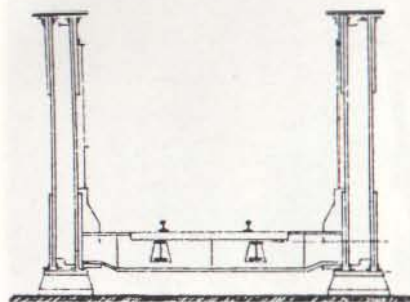
Abhängig von der Spannweite und der geforderten Belastung werden die Kriegsbrücken ein- oder mehrgeschossig ausgeführt. Hier am Beispiel des Systems "R" gezeigt.



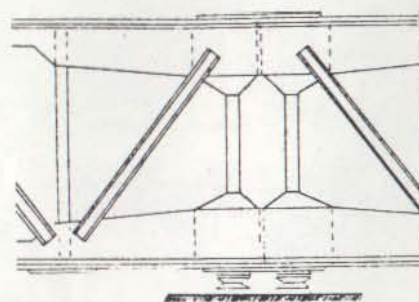
Schematische Darstellung - einstöckig -



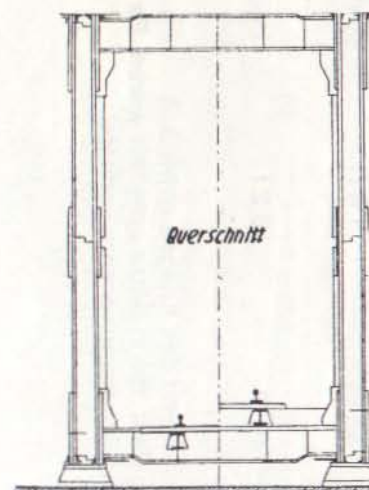
Schematische Darstellung - zweistöckig -



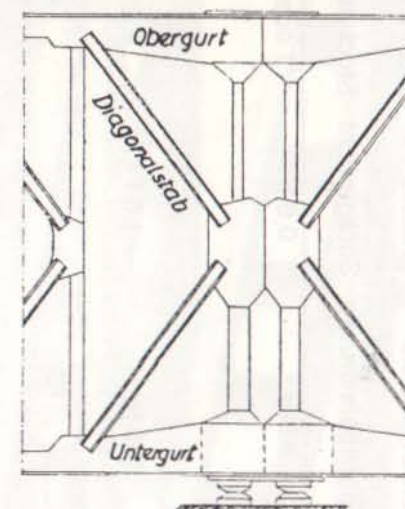
Querschnitt



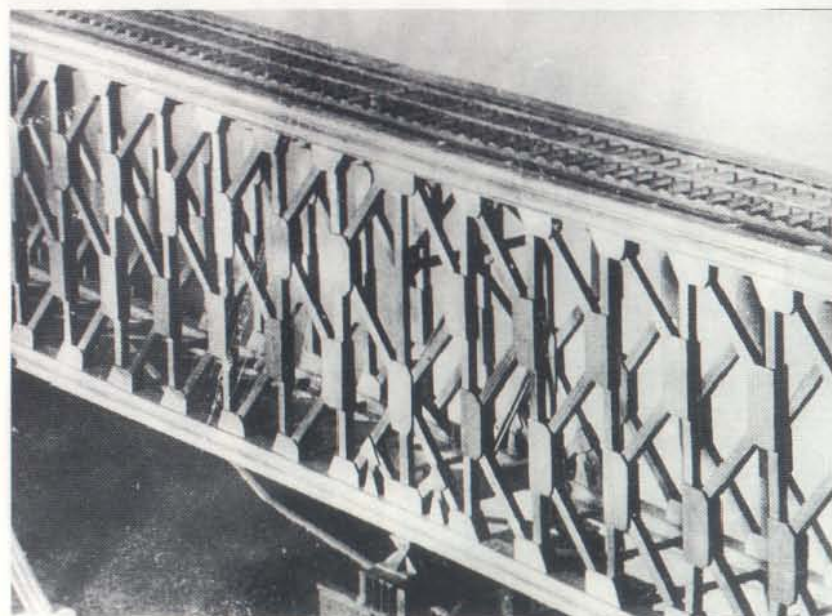
Seitenansicht



Querschnitt



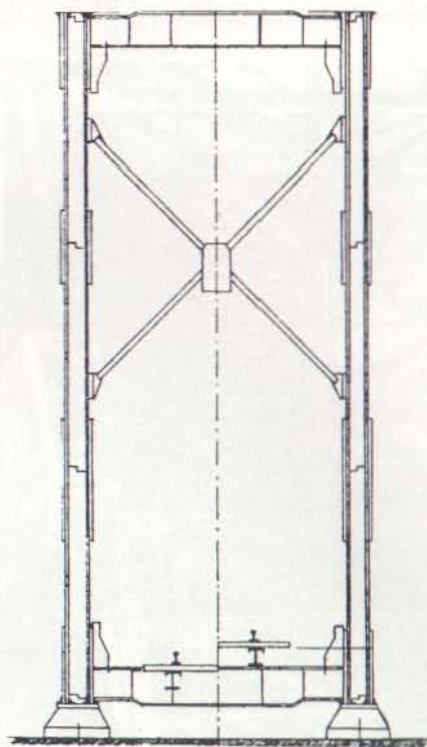
Seitenansicht



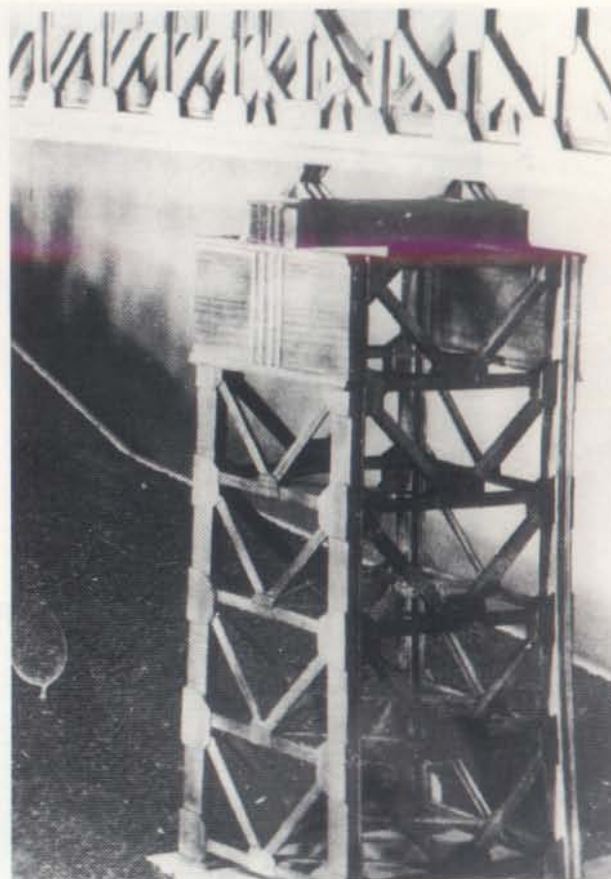
Links:
Modell des Pionier-Lehr und Versuchs-Bataillons für schweren Brückenbau der Wehrmacht. Dreigeschossige Kriegsbrücke, System "R"



Schematische Darstellung - dreistöckig -



Querschnitt

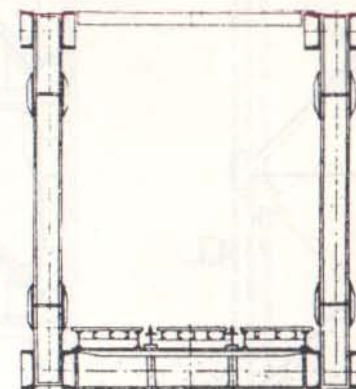


Modell; Brückenpfeiler, errichtet aus Elementen des Kriegsbrückensystems "R".

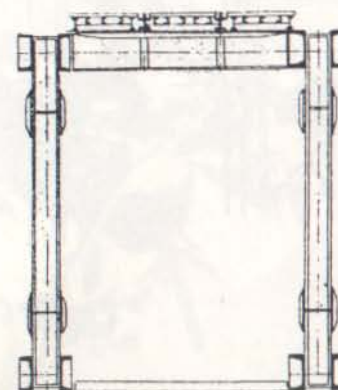


Links:
Niveliergerät

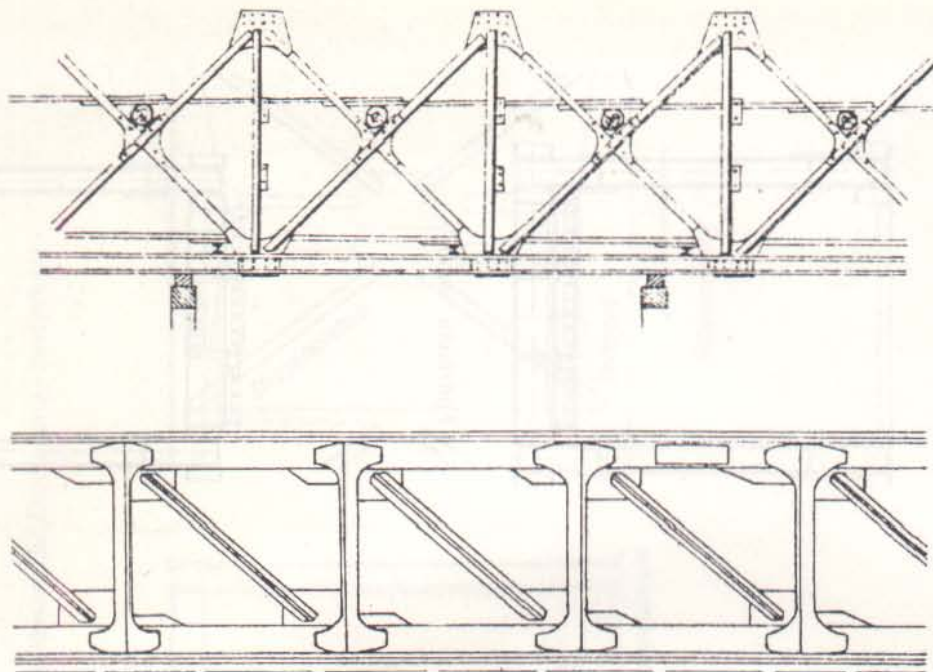
Entsprechend der geforderten Belastbarkeit und den örtlichen Gegebenheiten wird die Fahrbahn (Gleisbett) oben oder unten angelegt.



Fahrbahn "unten"



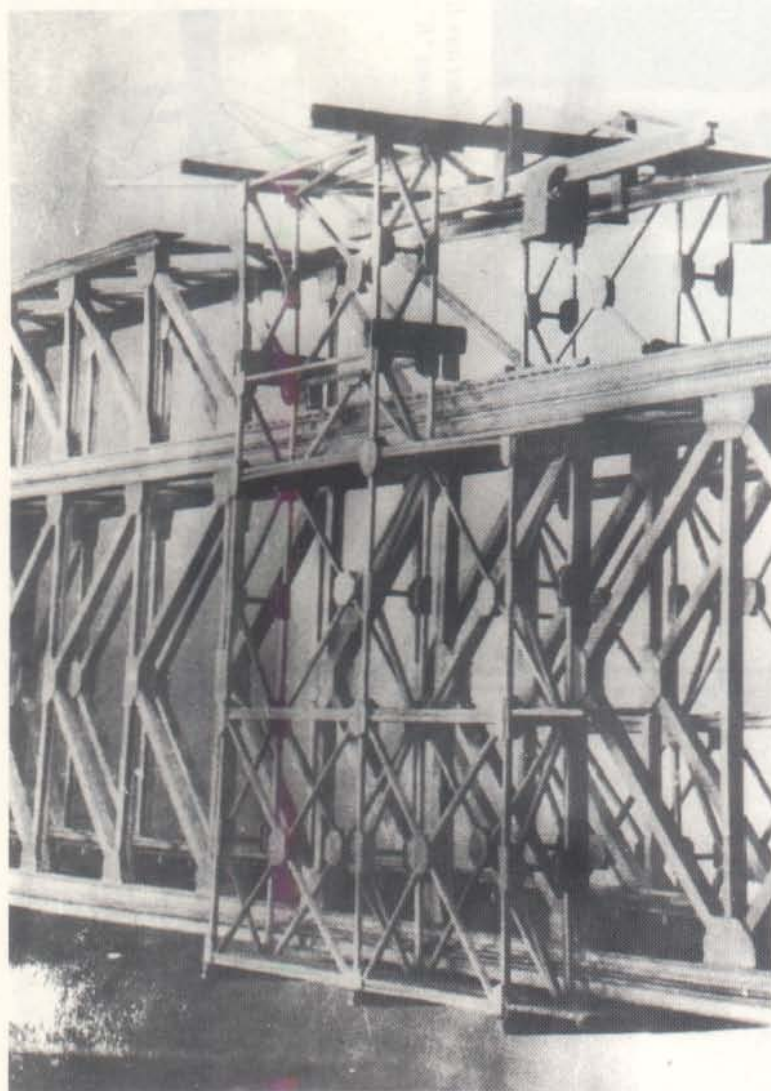
Fahrbahn "oben"



Vergleich verschiedener Kriegsbrückensysteme

Oben: System "Kohn St 52"

Unten: System "R"; Die Systeme "MZ" und "SZ" wurden während des Krieges in Anlehnung an die Systeme "Roth-Wagner" und "R" entwickelt.



Links:
Modell des Pionier-Lehr und Versuchs-Bataillons für schweren Brückenbau der Wehrmacht.
Baustelle einer dreigeschossigen Eisenbahn-Kriegsbrücke, System "R". Auf dem Bild sind der handbetriebene Laufkran und die Arbeitsbühnen zu sehen.

Die größeren Einzellasten der modernen Kriegsbrückensysteme erforderten leistungsfähigere Krane und Hebezeuge.



Links:
Eisenbahn-Pionier mit schwerem Bohrgerät.



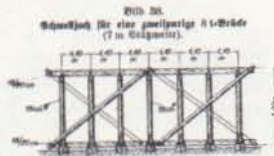
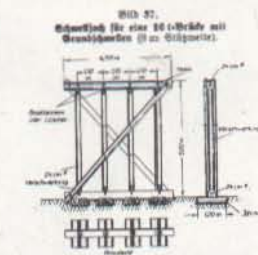
Mit behelfsmäßigen Mitteln aufgebautes Hebezeug. Handbetriebene Krane und Behelfshebezeuge hatten für die Wehrmacht keinesfalls an Bedeutung verloren.



Warthebrücke 1939; Die Brücke wurde durch Behelfsmaterial wiederhergestellt, das zum Teil durch die Pioniere mitgeführt und zum anderen Teil vor Ort gewonnen wurde.



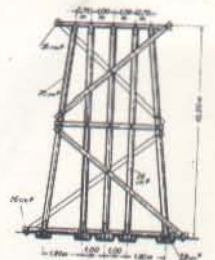
38. Schnellzüge für einseitige Brücken haben mindestens 4 Stiele (Bild 37), für jede weitere Spur mindestens 2 Stiele mehr (Bild 38).



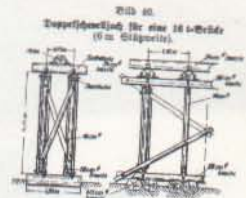
2 geneigte äußere Stiele (1 : 8 bis 1 : 10) nehmen nur als ein Tragstiel (Bild 39). Schnellzüge von mehr als 12 m Höhe erhalten mindestens 4 seitlicher und 2 höher Stiele mit der Steigung 1 : 8, sonst nicht bei hohen Böden nach geneigte Außenstiele (Stützen) erforderlich sind.

38. Das Schnellzug ruht eingeklemmt am, zwischen Anaggen oder mit Stahlmitten befestigt auf Grundschwellen.

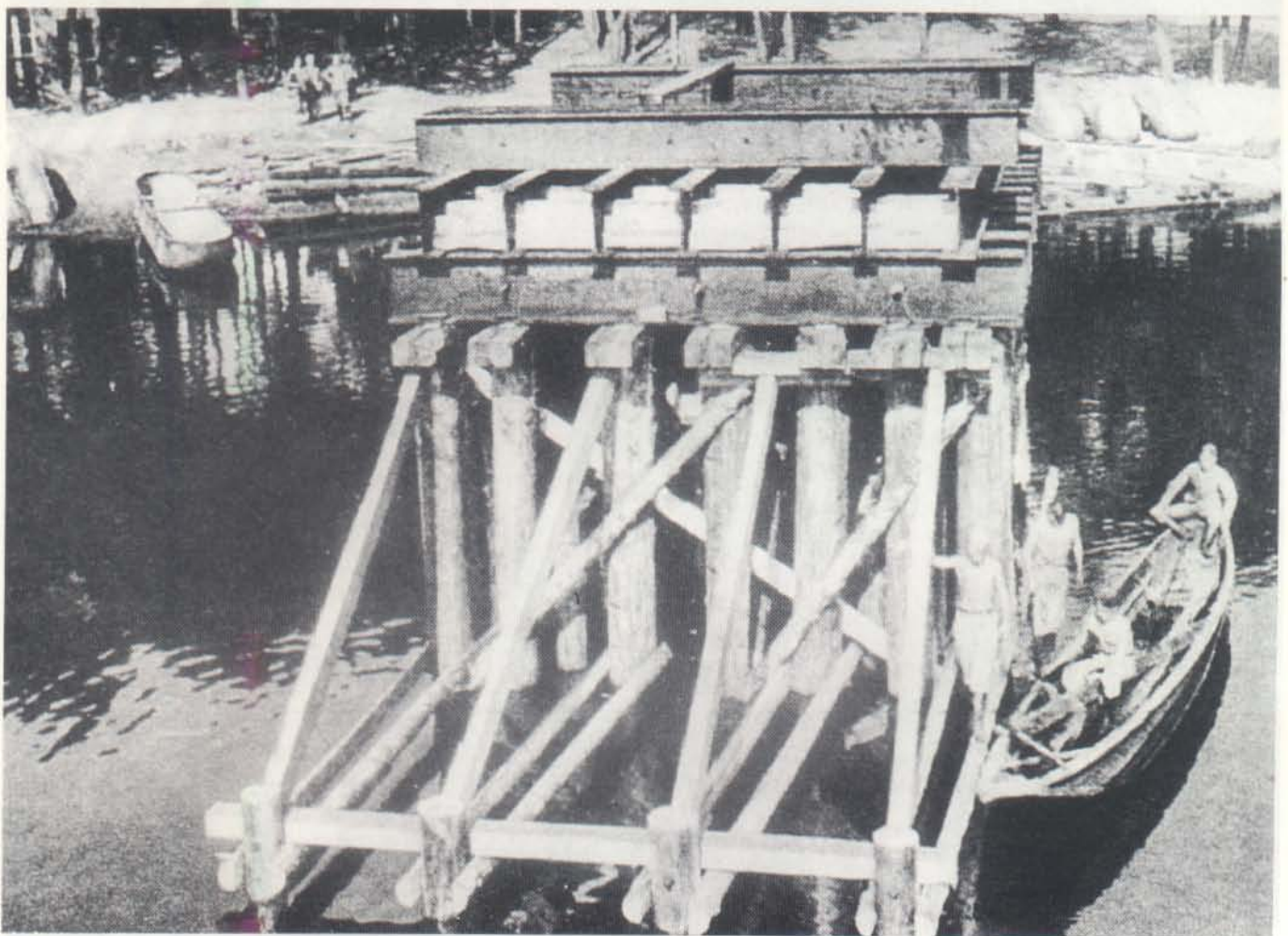
Bild 39.
Schnellzug mit zwei geneigten Tragstielen für 16 Stiele (9 m Stützweite).



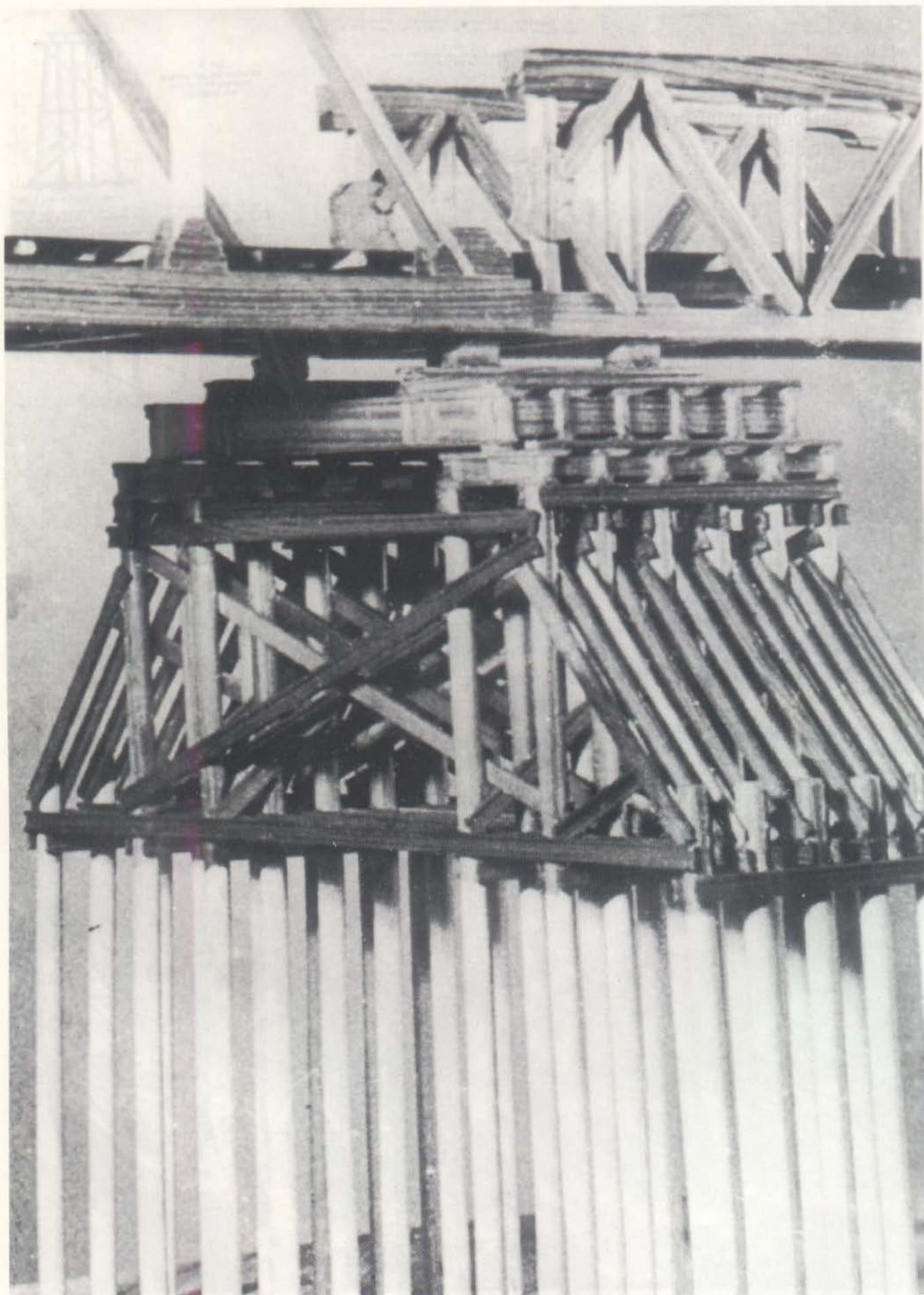
39. Die Grundschwellen mößt man ab 1,0 m lang und etwa so hart wie die Tragbalken der anschließenden Stützweite, höchstens aber in der Stärke, die für Tragbalken von 8 m Stützweite vorgegeben ist (Bild 37 bis 40). Die erforderliche Zahl der Grundschwellen richtet sich nach ihrer Bauart (Zahl 7). Im allgemeinen kann die Zahl der Grundschwellen gleich der Anzahl der Tragbalken genommen werden. Die Verbindung der Stiele mit dem Quern sowie die Verankerung zeigen die Bilder 37 bis 40.



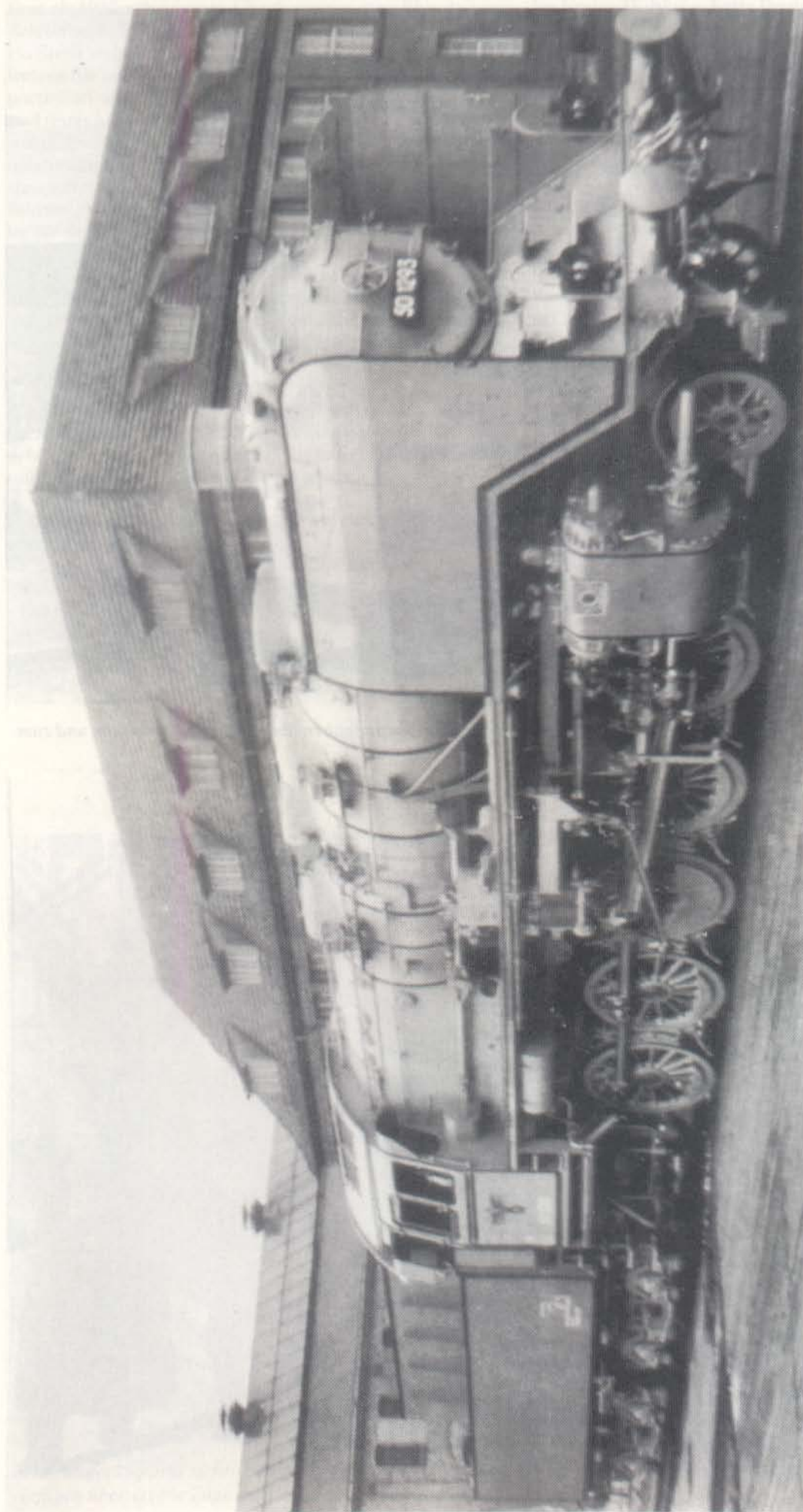
Sowohl die Dienstvorschriften der Eisenbahn-Pioniere, als auch ihre Ausrüstung und Ausbildung waren auch auf Improvisation und auf die Verwendung örtlichen Materials orientiert. Eisenbahn-Brückenbau-Pioniere wurden für den Bau einer Holzbrückenkonstruktion ebenso ausgebildet, wie für die Montage komplizierter dreietagiger Brücken.



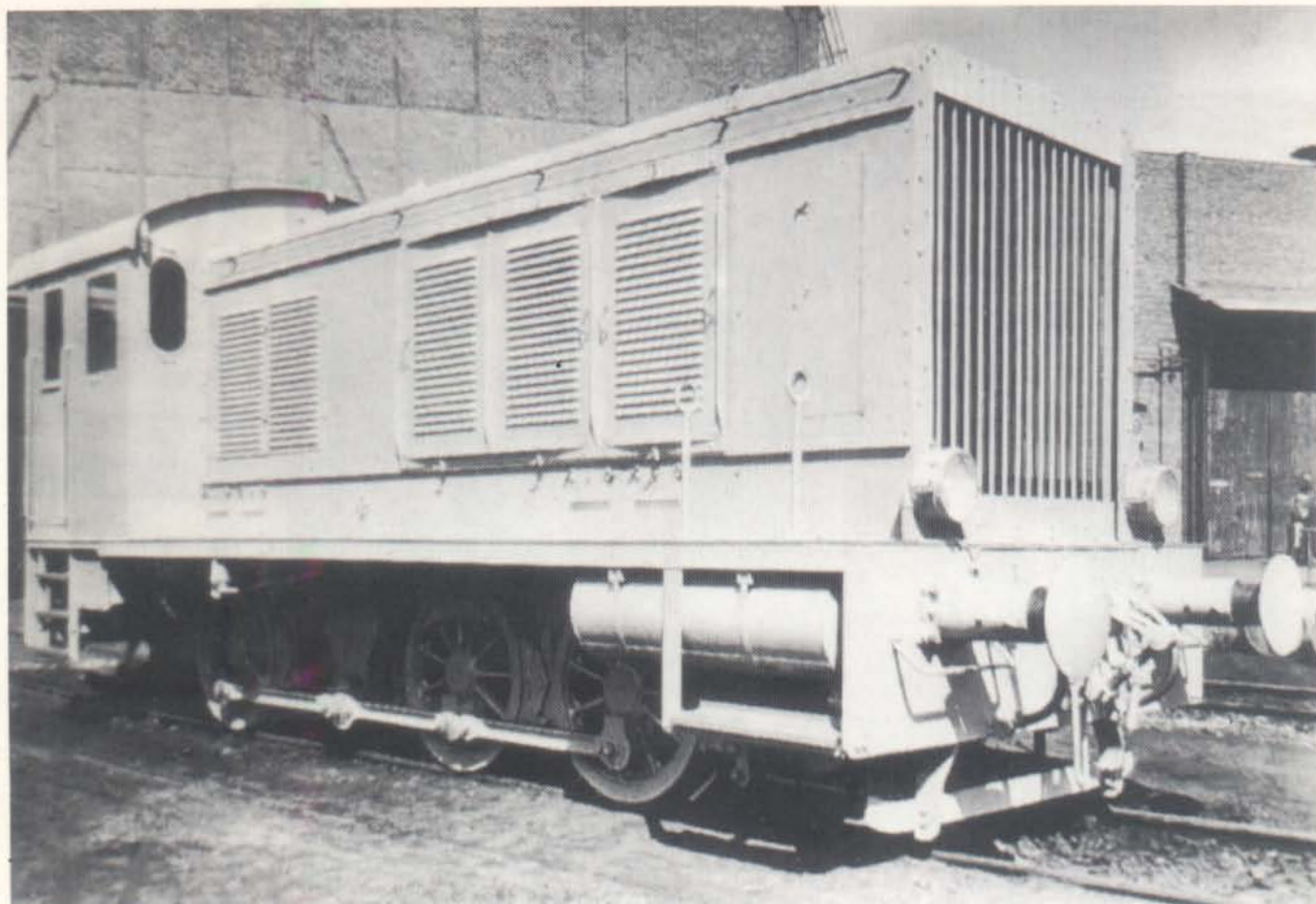
Der in das Flußbett eingelassene Brückenpfeiler wurde nicht aus Elementen der Brückensysteme sondern aus dazu mitgeführten Holz- und Stahlträgern zusammengefügt. Auch damit wurde eine Tragfähigkeit von weit über 100 Tonnen erreicht.



Modell des Pionier-Lehr und Versuchs-Bataillons für schweren Brückenbau der Wehrmacht. Behelfsmäßiger Brückenpfeiler. Deutlicher als beim Original sind am Modell die Pfähle zu erkennen, die in den Boden gerammt werden um den Pfeiler zu verankern.



Kriegslokomotive der Dampflokbaureihe 50.
Ab 1938 begann die Fertigung. Bei den Eisenbahntruppen wurde sie zum wichtigsten Grundtyp.



Einheits-Diesellokomotive - ab 1940 im Auftrag der Wehrmacht für Transportaufgaben über kurze Entfernungen und zum Verschieben von Waggons der Eisenbahn-Pioniere geschaffen.



Kriegslokomotive HF 50 B 4 (Motorlokomotive)

Erst ab 1937 gab es erste Überlegungen zum Einsatz von Feldbahnen. In der militärischen Führung entwickelte sich ein Streit zwischen Befürwortern der Feldbahnen und Vertretern die ausschließlich auf das Kraftfahrzeug als Transportmittel setzten. Zunächst stand ausschließlich rollendes und festes Material das bereits im Ersten Weltkrieg genutzt wurde zur Verfügung. Bereits am Ende des Krieges hatte man erkannt, daß die damaligen Feldbahnanlagen ihre Leistungsgrenze erreicht hatten. Aber die seit 1937 neu eingeführten Loks erwiesen sich als zu kompliziert und zu anfällig für den Feldeinsatz. Nach ihrer Erprobungen ging man zunächst auf die alten Modelle zurück. Noch vor Kriegsbeginn bot die Industrie neue robuste Loks an. Bis 1938 stritten Militärexperten um die Spurweite. Statt der bis dahin üblichen 600 mm sollte auf 750 mm übergangen werden. Während des Krieges arbeiteten die Pioniere mit beide Spurweiten.

Am 8. November 1938 wurde das Pionier-Lehr- und Versuchs-Bataillon in das Eisenbahn-Pionier-Regiment 68 umgebildet. Es besaß 8 Kompanien, die in Rehagen-Klausdorf und Sperenberg/Teltow stationiert waren.

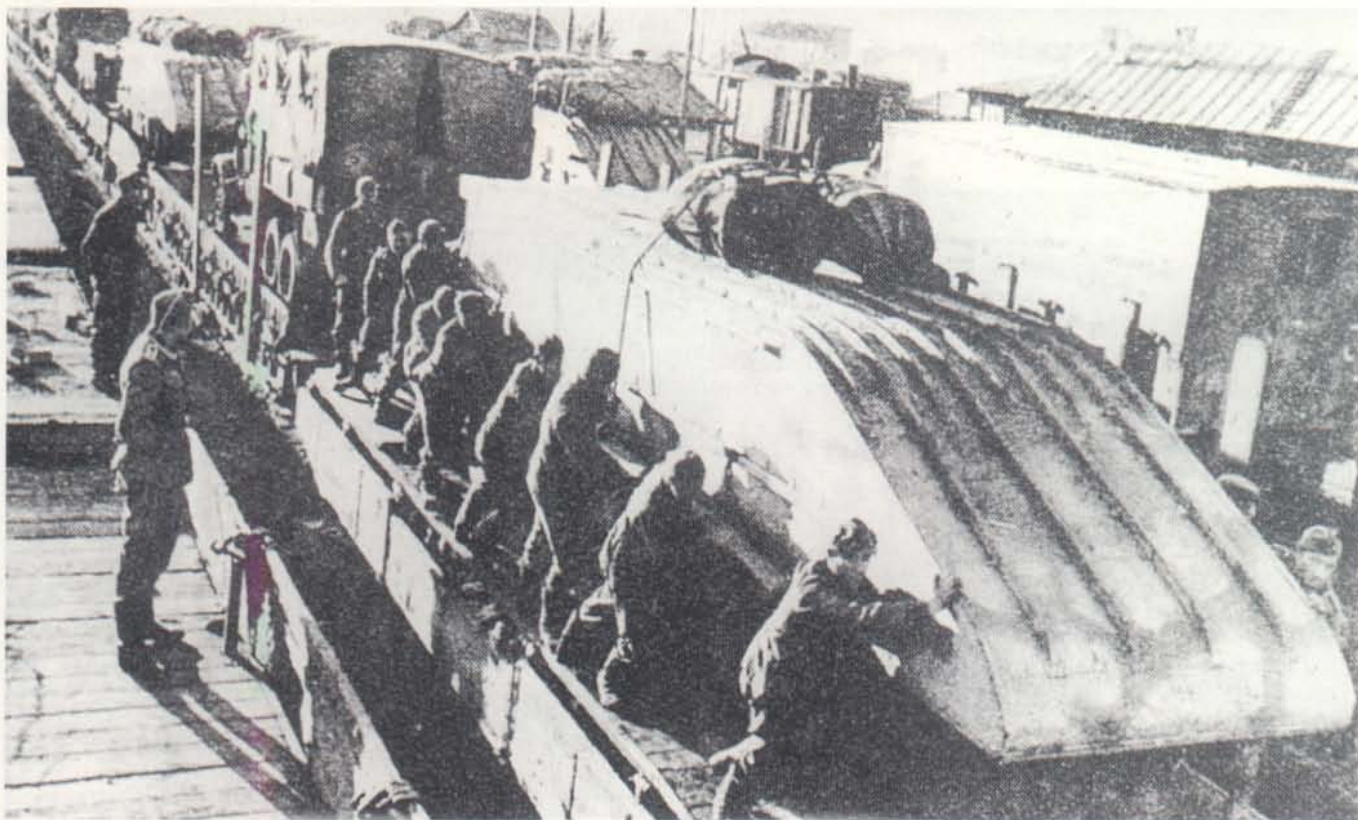
Bis zum Beginn des Krieges wurden weitere Formationen aufgestellt:

- Eisenbahn-Pionier-Bataillon 56 (mit 4 Kompanien) stationiert in Korneuburg bei Wien
- Ein Eisenbahn Pionier-Lehr-Bataillon 2 stationiert in Fürstenwalde

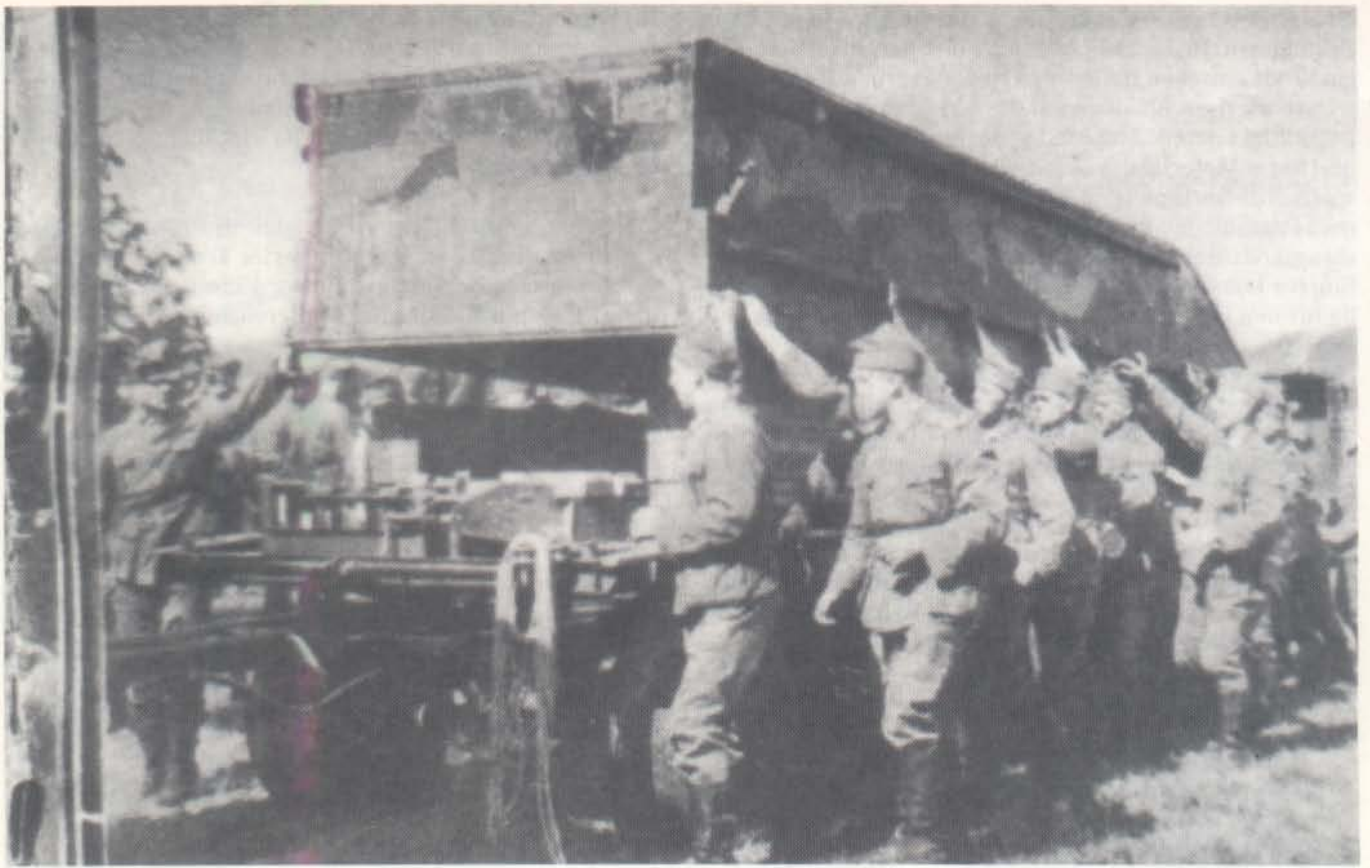
Im Ersten Weltkrieg hatte Deutschland die Frage der Motorisierung vernachlässigt. Das führte zur bekannten übertragenden Bedeutung der Eisenbahn. Am Beginn des Zweiten Weltkrieges waren Theorien und materielle Voraussetzungen für eine mechanisierte Kriegsführung vorhanden aber nicht erprobt.

Wie schon gegen Polen wurde auch in Frankreich durch den massiven Einsatz mechanisierter Truppen der Sieg in extrem kurzer Zeit errungen. Der Einsatz der Eisenbahn hatte sich hauptsächlich auf die Bereitstellung von Truppen und Material beschränkt. Es waren weder die Notwendigkeit noch die Zeit vorhanden, um während der Kampfhandlungen wesentliche Eisenbahnbauten auszuführen. Ab Mitte Oktober begannen die Franzosen jedoch in großem Umfange auf dem durch deutsche Truppen besetzten Gebiet Brücken und Bahnanlagen zu sprengen oder durch Luftangriffe schwer zu beschädigen oder zu zerstören. Die Eisenbahn-Pioniere führten die zur Sicherung der weiteren Kampfhandlungen dringlichsten Reparaturen an den Gleisanlagen und Bahnbauten durch. Nach dem Waffenstillstand am 25. Juni 1940 wurden sie durch Kräfte der Deutschen Reichsbahn abgelöst.

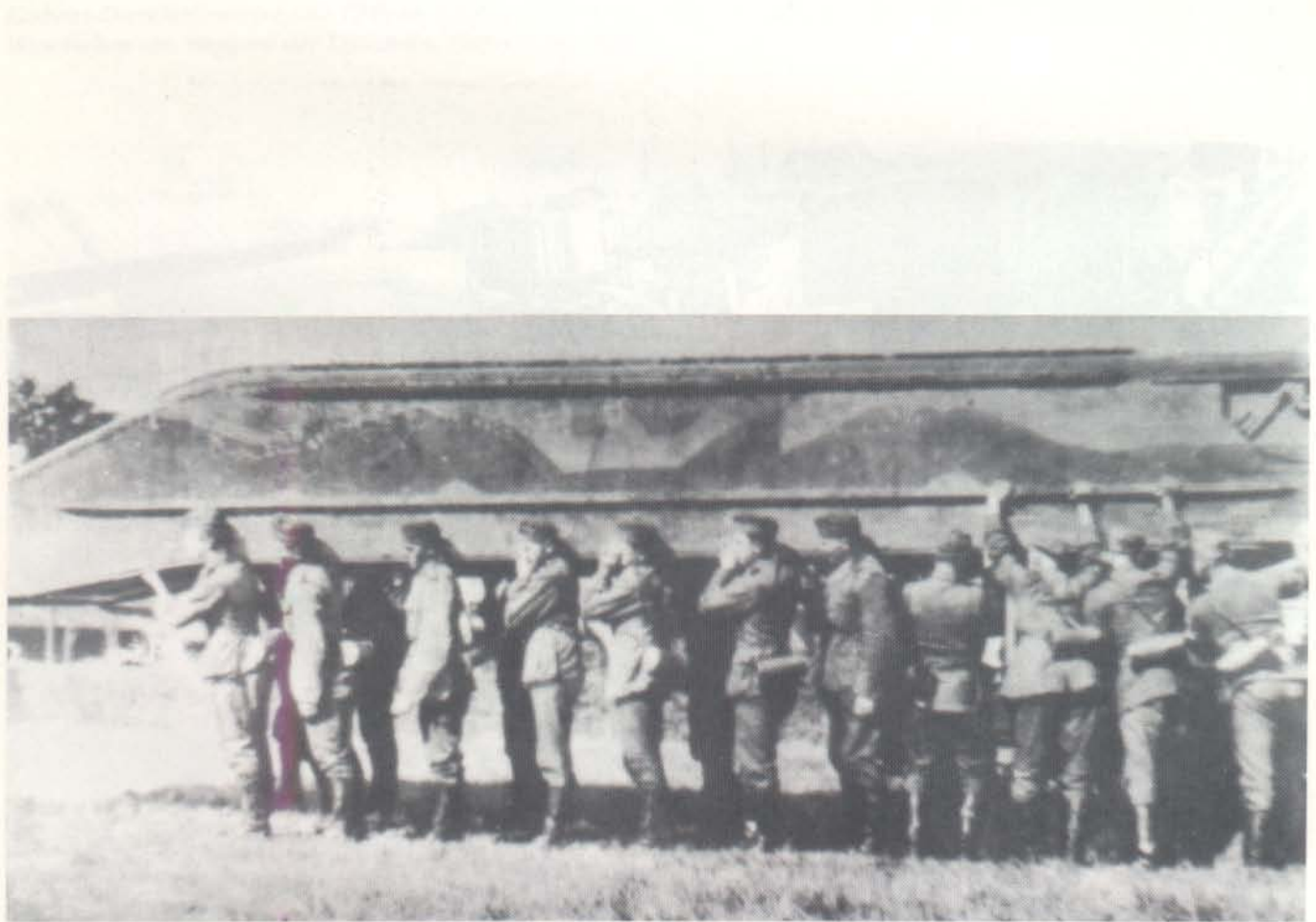
Während der Kampfhandlungen in den Balkanländer 1940 bis 1942 mußten die Eisenbahn-Pioniere neben der Reparatur zerstörter Bahnanlagen auch neue Voll- und Feldbahnen bauen.



In Armeegeräteparks steht schweres Gerät für die Eisenbahn-Pioniere zum Abruf bereit. Die Eisenbahn-Pionier-Truppen verfügen über eigene Züge mit denen das Gerät zum Bestimmungsort gebracht wird.



Ein Einheitsponton wird vom Spezialtransportwagen entladen, um den Bau einer Eisenbahnbrücke vorzubereiten.



Das Zuwasserbringen eines Pontons muß eingehend geübt sein. Nur wenn jeder Handgriff sitzt, kann das schwere Gerät beherrscht werden.



Beim Einmarsch der Wehrmacht ins Sudetenland hatten die tschechoslowakischen Streitkräfte zahlreiche Grenzstrecken mit Schienenaufreißmaschinen unbrauchbar gemacht.



Zahlreiche Eisenbahnbrücken wurden gesprengt.



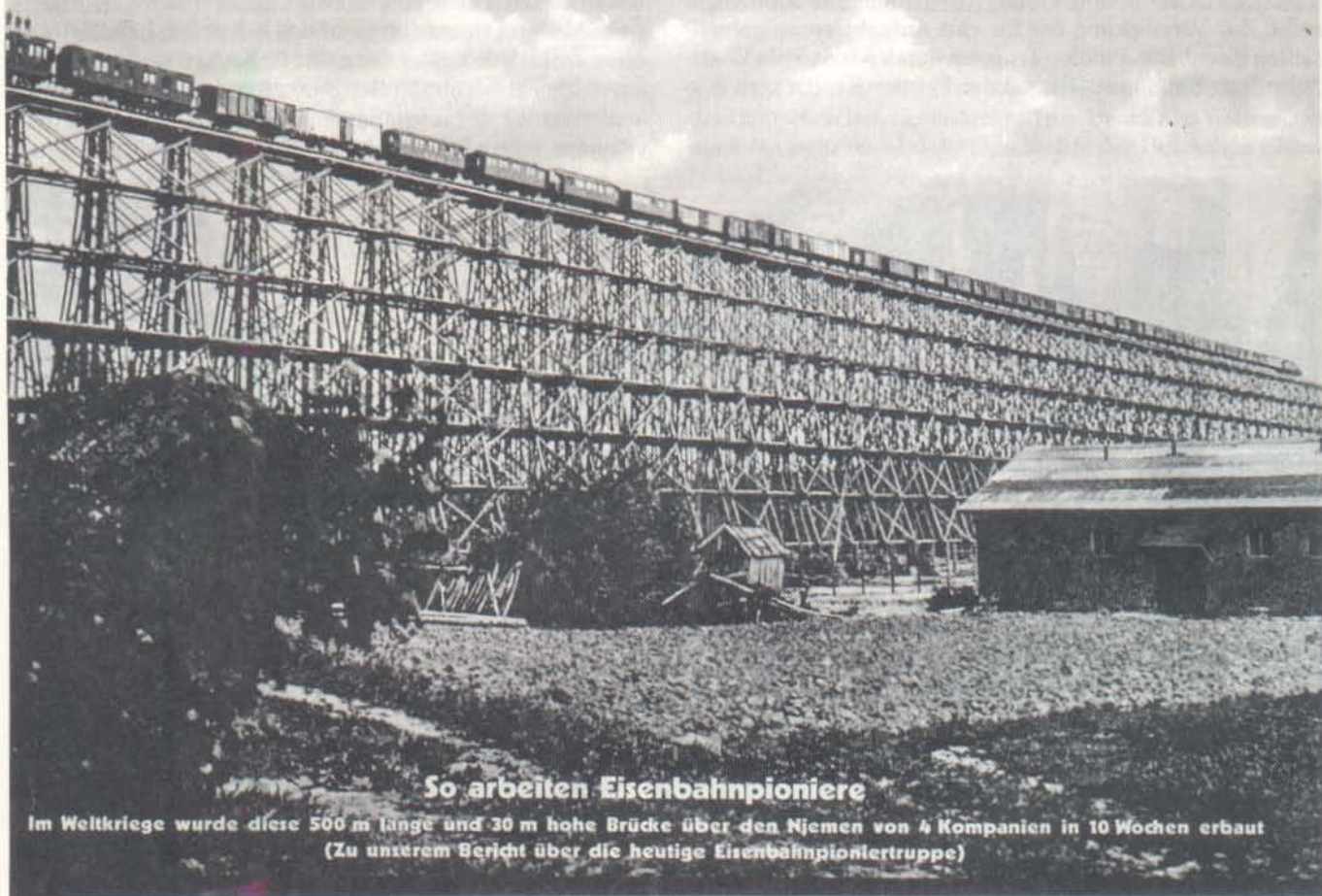
*Hier: Eisenbahnbrücken werden mit behelfsmäßigen Mitteln wieder hergestellt.
Während der Besetzung der tschechischen Grenzgebiete kommen die neu aufgestellten Eisenbahn-Pionier-Truppen erstmals zum Einsatz.*



Die Wehrmacht

HERAUSGEGEBEN VOM OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT

3. JAHRGANG · NUMMER 2 · BERLIN 18. JANUAR 1939 · EINZELPREIS 25 REICHSPFENNIG UND BESTELLGELD · ERSCHEINT VIERZEHN TÄGLICH



So arbeiten Eisenbahnpioniere

Im Weltkriege wurde diese 500 m lange und 30 m hohe Brücke über den Njemen von 4 Kompanien in 10 Wochen erbaut
(Zu unserem Bericht über die heutige Eisenbahnpioniertruppe)

1939 wird erstmals in der Presse über die Existenz der Eisenbahn-Pioniertruppen berichtet.

**Alte Truppe-
neu erstanden:**

Die 'Wehrmacht' gerichtet zum ersten Male über die
EISENBAHNPIONIERE

von Hauptmann Lange

Inspektion der Eisenbahnpioniere im Oberkommando des Heeres

Die in diesen Jahren durch die deutschen Eisenbahn-Pioniere erbrachten Leistungen waren durchaus beachtlich. Insbesondere die ingenieurtechnischen Leistungen und die handwerkliche Ausführung waren erstaunlich. Aber alle Schwierigkeiten, alle Anstrengungen und alle von den Eisenbahn-Pionieren geforderten Leistungen waren nicht zu vergleichen, mit dem was sie im Krieg gegen Sowjetrußland erwartete.

Während des Feldzuges gegen die Sowjetunion wurde die Gliederung der Heerestruppen den neuen Erfordernissen angepaßt. Bei den Eisenbahn-Pionieren entstanden die Brigadestäbe 1 bis 3 mit je zwei Eisenbahn-Pionier-Regimenten. Die Brigadestäbe waren den drei Heeresgruppen an der Ostfront zugeordnet. Zwei Eisenbahn-Pionier-Regiments-Stäbe zu besonderen Verwendung und acht Eisenbahn-Pionier-Bataillons-Stäbe zur besonderen Verwendung wurden aufgabengebunden den Armeeoberkommandos unterstellt. Unter Führung dieser Stäbe wurden entsprechend der zu lösenden Aufgabe und der vorgefundenen Situation jeweils Eisenbahn-Pionier-Formationen zusammengestellt. Zur Verstärkung der für eine Aufgabe zusammengefaßten Eisenbahn-Pionier-Truppen standen weiterhin Eisenbahn-Bau-Bataillone, Eisenbahn-Pionier-Kraftwagen-Ko-

lonnen, Eisenbahn-Pionier-Park-Kompanien und andere Einheiten zur Verfügung. Darüber hinaus eine Vielzahl von Spezial-Bataillonen und -Kompanien. Auf der Grundlage der gewonnenen Erfahrungen, aber vor allem entsprechend den Erfordernissen der Frontlage wurden die Formationen mehrfach umformiert und umbenannt. In den besetzten Gebieten wurden Einheiten mit Hilfskräften zusammengestellt. Dazu zog man Freiwillige und auch Kriegsgefangene heran.

Bereits beim Überschreiten der Grenze der Sowjetunion stießen die Eisenbahn-Pioniere auf unerwartet Schwierigkeiten. Die deutsche Heeresführung hatte erwartet, daß ausreichend Lokomotiven und Wagen erbeutet werden, um den Eisenbahnbetrieb auch auf der breiteren russischen Spur (1524 mm) durchführen zu können. Den sowjetischen Eisenbahnern war es jedoch gelungen den größten Teil des rollenden Materials zurückziehen oder zu zerstören. Das bedeutete für die Deutschen Eisenbahn-Pioniere, daß das russische Gleis auf "Normalspur" (1435) verändert werden mußte. Dazu wurde eine Schiene gelöst und im erforderlichen Abstand zur anderen auf den Schwellen befestigt. Der hohe Zeitdruck zwang dazu nur in Kurven und an gefährdeten Stellen Klemmplatten zu verwenden. Ansonsten wur-



Der Oberbefehlshaber des Heeres, Generaloberst von Brauchitsch, besichtigte in Fürstenwalde das Eisenbahn-Pionier-Lehrbataillon. Der Oberbefehlshaber überzeugte sich vom Stand der Ausbildung und ließ sich sämtliche Einrichtungen der Truppe vorführen. Diese Besichtigung zeigte, welchen Wert die oberste Heeresleitung den Eisenbahn-pionieren zumaß.

den die Schienen mit Schrauben oder speziellen Schienen-nägeln festgeklemmt. Am 03. Oktober 1941 verkündete Hitler, daß in dem im Osten eroberten Gebiet bereits 15 000 km der sowjetischen Eisenbahnstrecke von Deutschen Eisenbahn-Pionieren "umgenagelt" seien. Bis 1943 waren es 64 000 km.

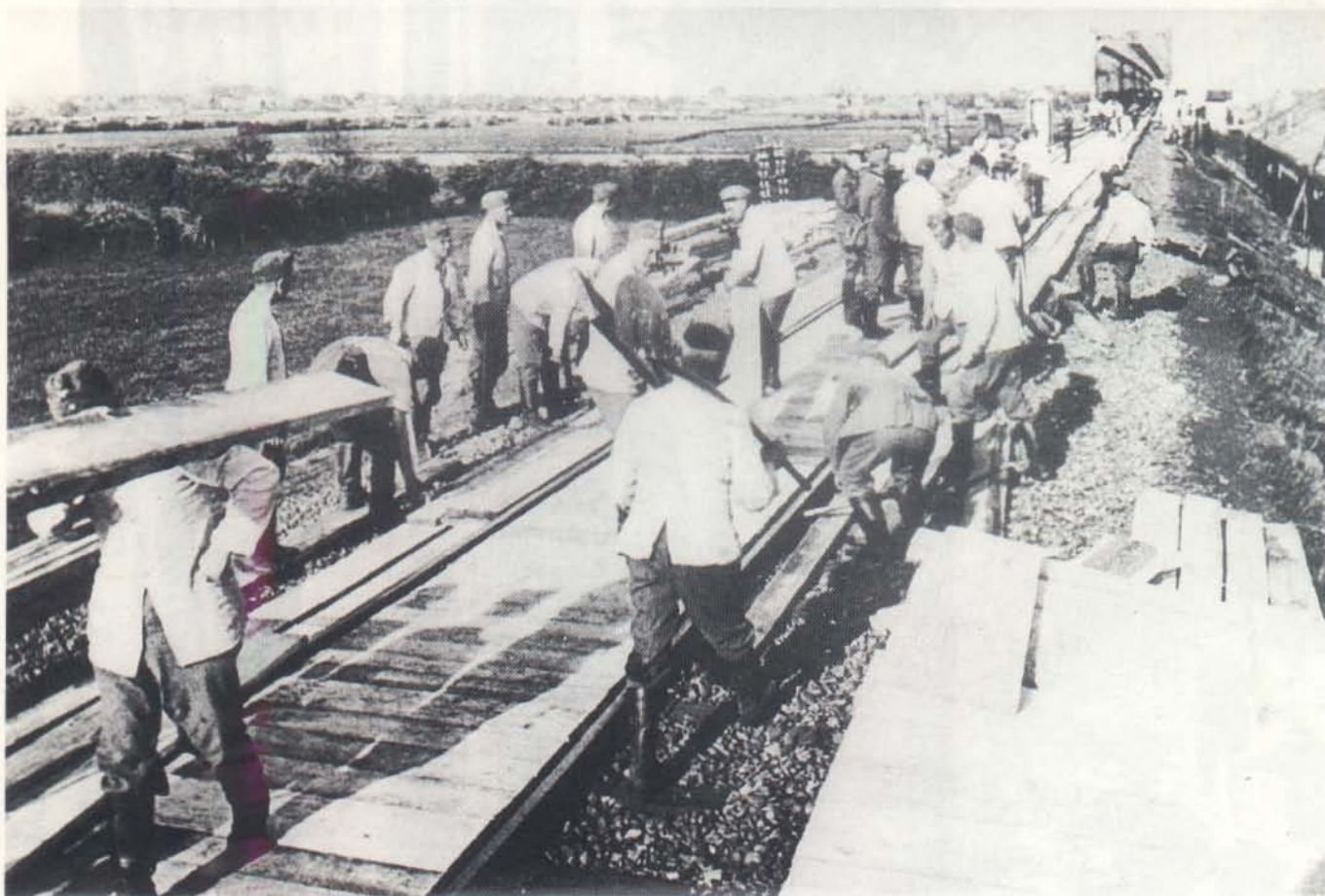
Während des Vorrückens der Front setzten die Männer der Eisenbahn-Pionier-Truppen zerstörte Bahnanlagen instand. In begrenztem Umfange erbauten sie neue Strecken. Feldbahn-Kompanien führten Loks, Wagen und Gleismaterial für Schmalsspurbahnen mit. Im frontnahen Raum bauten sie Strecken zwischen 10 km und 50 km auf. Beim Verlegen der Frontlinie wurde das Gleismaterial aufgenommen und nachgeführt. Seilbahntrupps (Kommandos) waren in der Lage zur Sicherstellung von Operationen im Gebirge Seilbahnen aufzubauen. Auf dem riesigen Territorium des besetzten Gebietes wurden die Männer auf allen Arbeitsgebieten gefordert.

Nachdem es der Deutschen Wehrmacht nicht wie vorgesehen gelangt, den Krieg in wenigen Monaten zu beenden, mußten sich für den Feld-Eisenbahn-Betrieb daraus entscheidende Konsequenzen ergeben. Zunächst wuchsen mit dem besetzten Gebiet die Bahnanlagen. Mit fortschreiten der Kriegsdauer wuchs in gleichem Maße oder schneller das notwendige Transportaufkommen.

Für die Eisenbahn-Pioniere bedeutete das, mehr Arbeit mit weniger Personal (das Streckennetz war um ein vielfaches gewachsen) in kürzester Zeit zu bewältigen. Dabei fanden sie häufig völlig unerwartete und unbekannte Bedingungen vor. Sandboden, Gebirge, Sümpfe und tiefgefrorenen Böden mußten bewältigt werden. Vor starken Angriffen aus der Luft konnte die Bahnanlagen immer weniger geschützt werden. Neben diesen Luftangriffen wurden die Bahnanlagen vor allem durch Partisanen zerstört. Der Schutz der Züge vor Minen wurde zu einer ihrer wichtigsten Aufgaben. Mehr und mehr waren die Pioniere unter diesen Bedingungen gezwungen zu improvisieren. Wo schwere Technik versagte mußten Pferde oder sogar die Menschen selbst den Transport des Materials übernehmen.

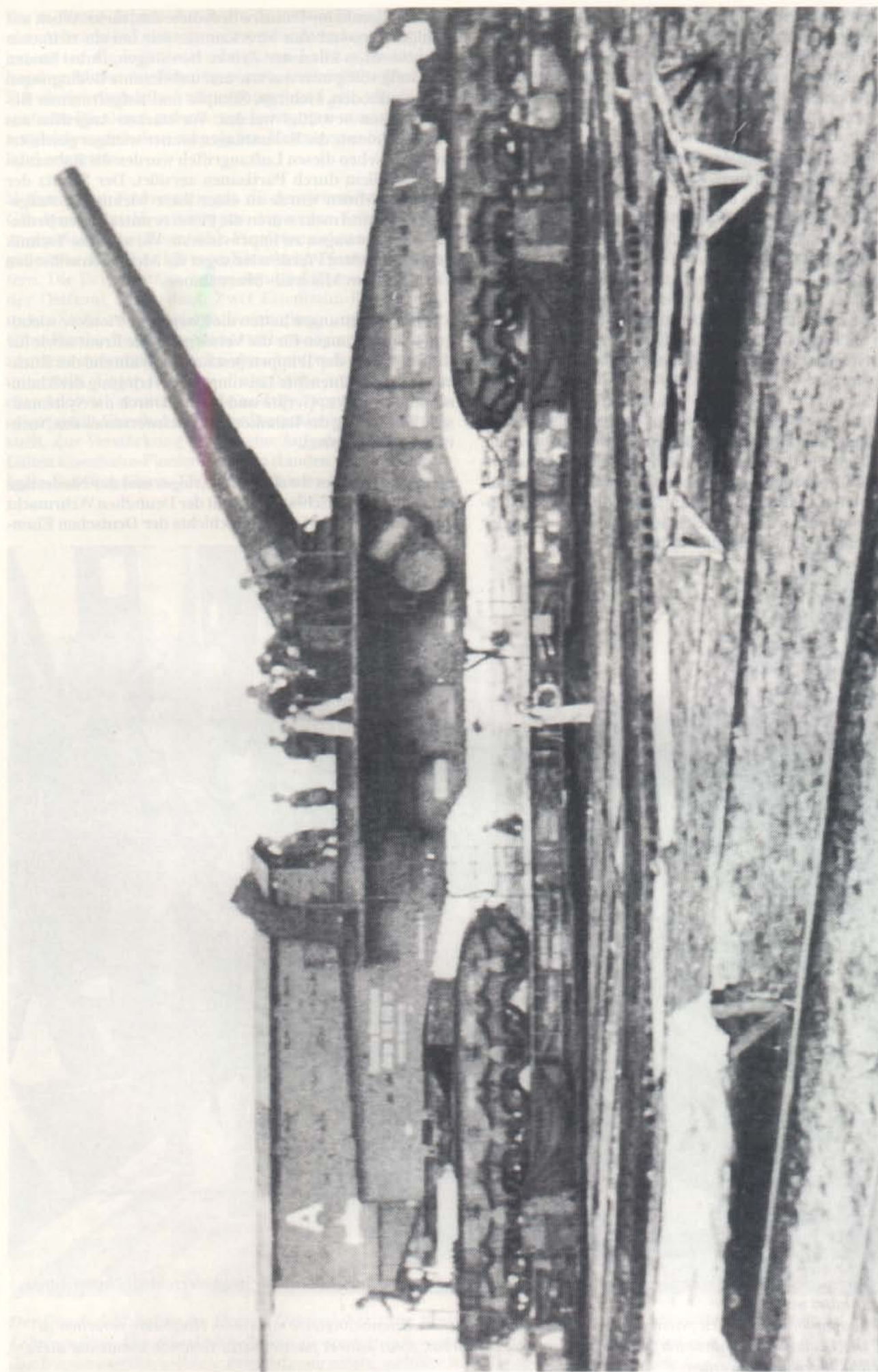
Mit Ihren Leistungen hatten die Eisenbahn-Pioniere wichtige Voraussetzungen für die Versorgung der Front sowie für die Bewegung der Truppen geschaffen. Während des Rückzuges ermöglichten ihre Leistungen die Verlegung der Mannschaften, Waffen, Geräte und Mittel. Durch die Systematische Zerstörung des Bahnkörpers erschwerten sie das Nachrücken des Gegners.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Niederlage des Deutschen Reiches endete mit der Deutschen Wehrmacht auch ein weiteres Mal die Geschichte der Deutschen Eisenbahn-Pioniere.



Bereits in den ersten Kriegstagen zeigte sich, daß die Eisenbahn-Pioniere mit Material für die unterschiedlichsten Aufgaben ausgestattet waren.

Die Eisenbahn-pioniere führten passend geschnittene Bretter mit, um Eisenbahngleise mit einem Holzbelag versehen zu können. Die Gleise wurden dadurch für Kraftwagen usw. befahrbar, sonst schwer passierbares Gelände konnte auf diese Weise leicht überwunden werden.



28 cm Kanone (E) "Kurtzer Bruno"



*Oben:
Eisenbahnpanzerzug 42 (EP 42)
Bis 1941 gehörten die Panzerzüge zu
den Eisenbahnpionieren.*



*Rechts:
38 cm Schiffskanone C/34 in Eisenlafette
"Siegfried"
Eisenbahngeschütze gehörten nie zu den
Eisenbahn-Pionier-Truppen. Aber die
Sicherstellung der Kolosse auf dem Gleis
stellte höchste Anforderungen an die
Pioniere.*



Links:

Tausende Kilometer Schienen mußten von der russischen "Breitspur" auf "Normalspur" umgenagelt werden.

Als sehr kompliziert erwies sich die Veränderung der Weichen.

Unten:

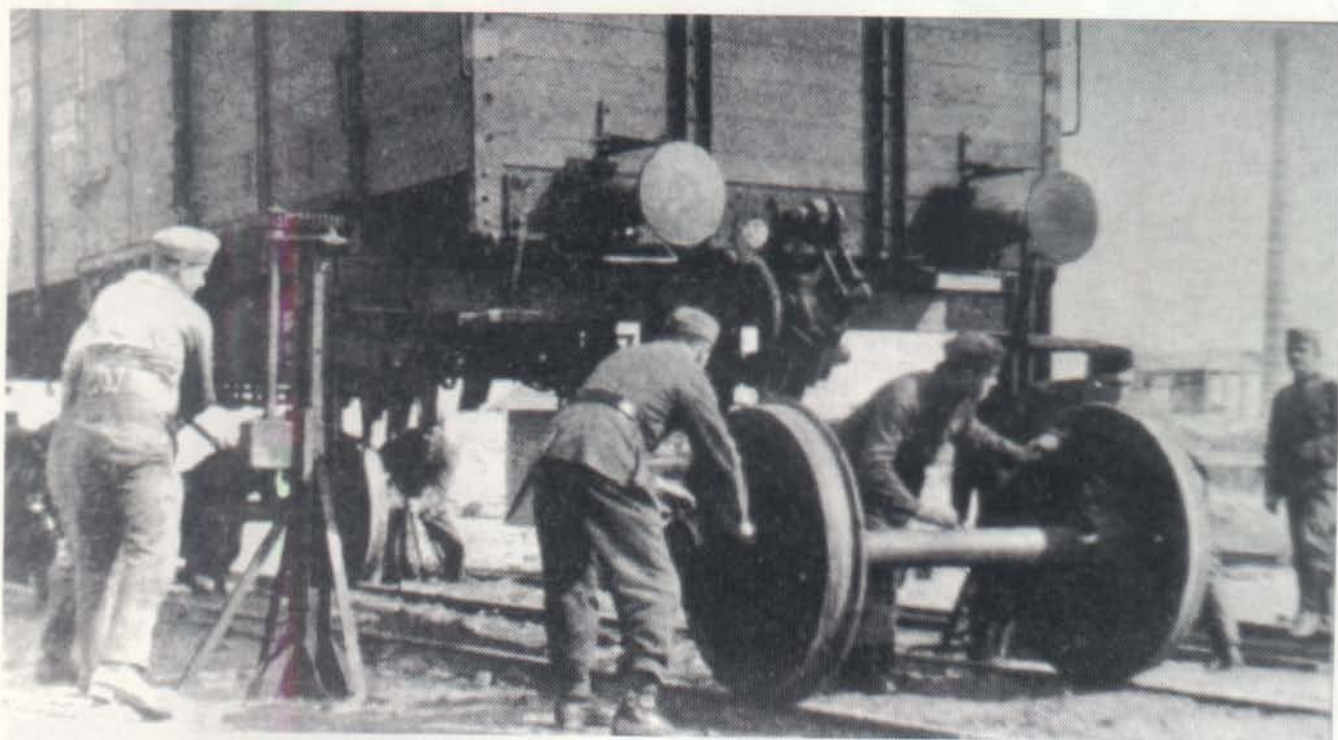
Mit besonderen Lehren, die neben vielen Präzisionsgeräten zur Ausrüstung der Eisenbahn-Pioniere gehören, wird die erforderliche Genauigkeit erreicht.





Behelfspannerzug 28

Der Zug wurde auf "Breitspur" umgerüstet und 1943 in der Heeresgruppe Mitte eingesetzt.



Eine weitere Möglichkeit war das Umspuren der Schienenfahrzeuge. Hier wird ein russischer Güterwaggon auf "Normalspur" umgespurt.



Bau einer Feldbahn durch deutsche Eisenbahn-Pioniere



Neben neuen Modellen kamen während des Zweiten Weltkrieges auch Feldbahnloks zum Einsatz, die bereits im Ersten Weltkrieg genutzt wurden.



Heeresgruppe Mitte 1942/43; Mit 341 Stück war die dieselhydraulische Schmalspurlokomotive HF 130 C 5,5 die bekannteste und meistgefertigte Motorlok der Wehrmacht.



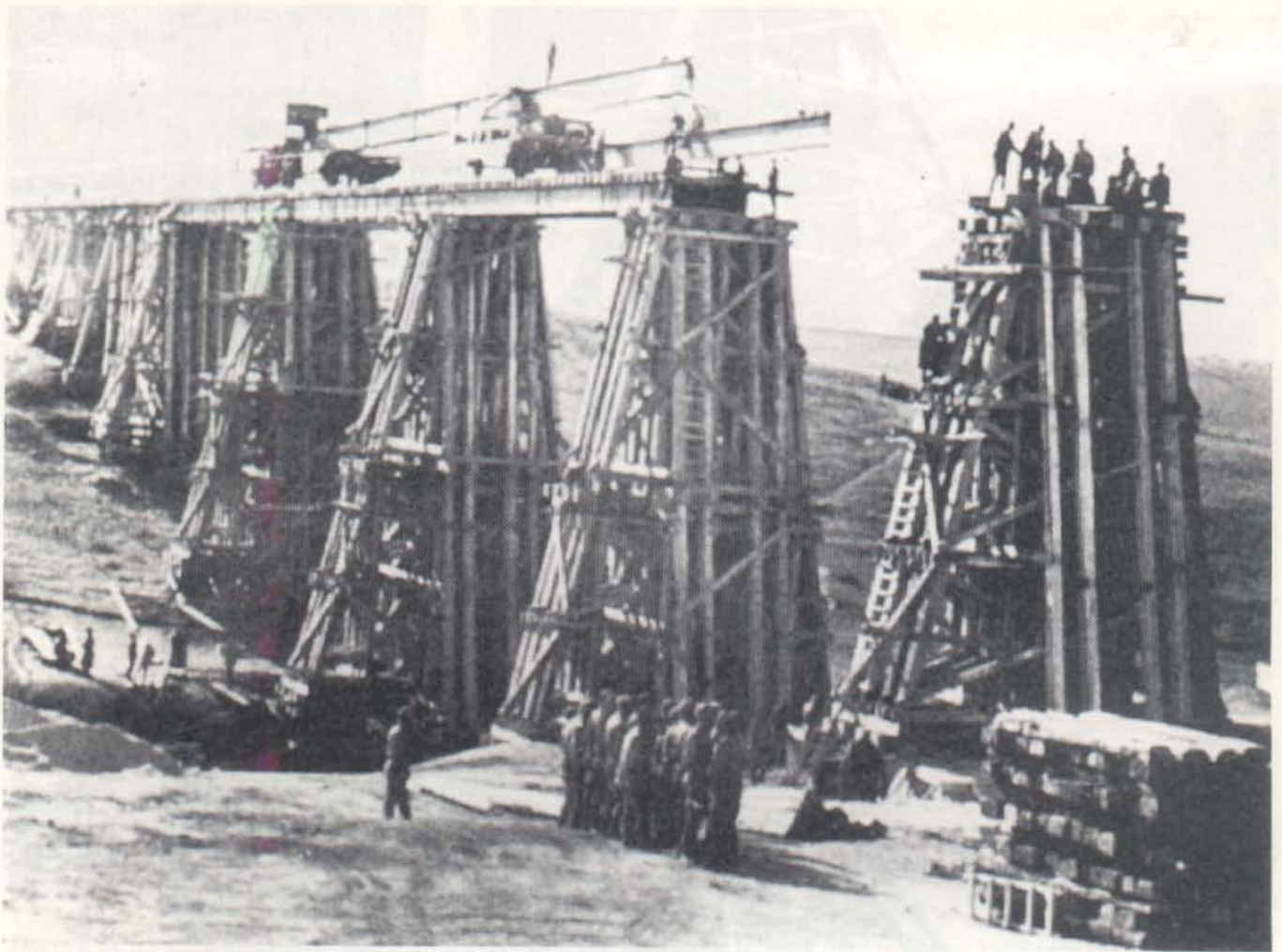
Vor starken Angriffen aus der Luft konnten die Bahnanlagen immer weniger geschützt werden. Neben diesen Luftangriffen wurden die Bahnanlagen vor allem durch Partisanen zerstört. Der Schutz der Züge vor Minen wurde zu einer wichtigen Aufgabe der Eisenbahn-Pioniere.



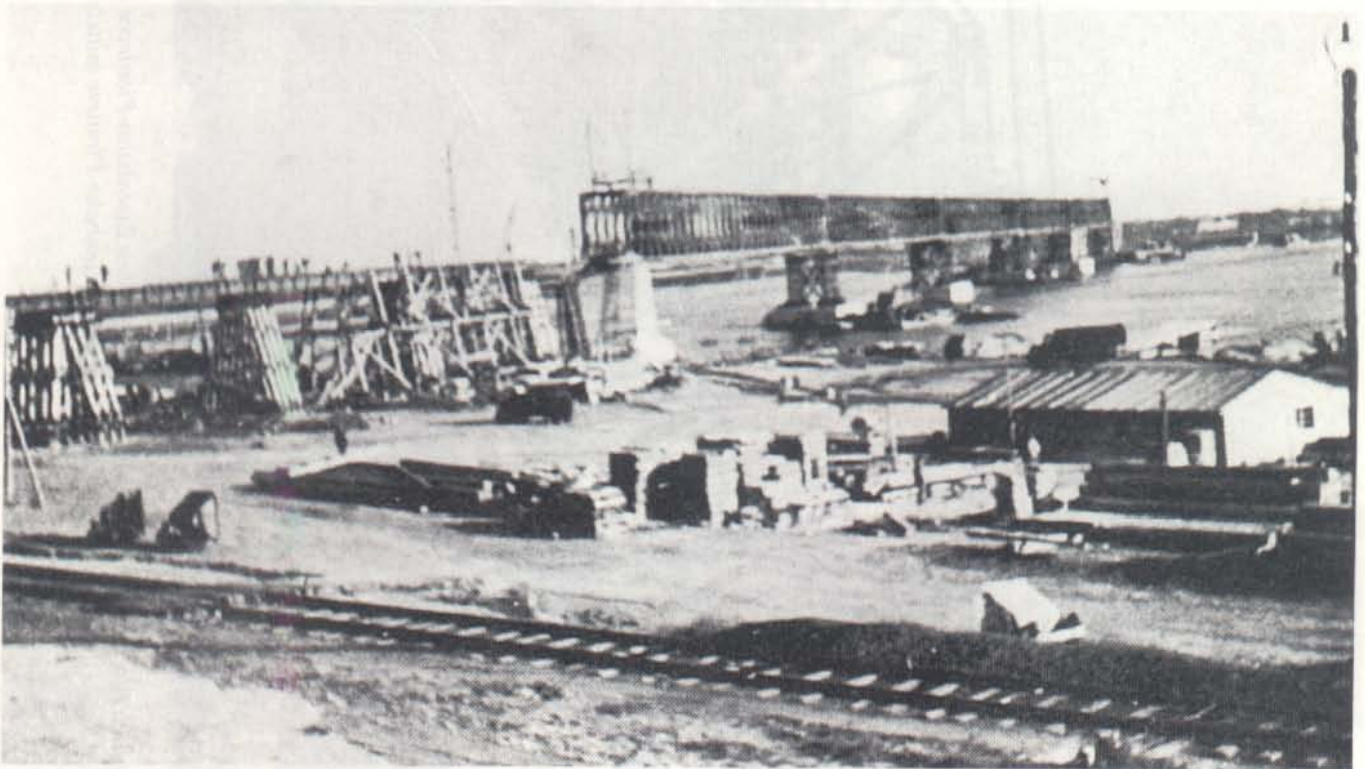
Auf manchen Strecken haben russische Partisanen Schienen gesprengt - Eisenbahn-Pioniere beheben den Schaden.



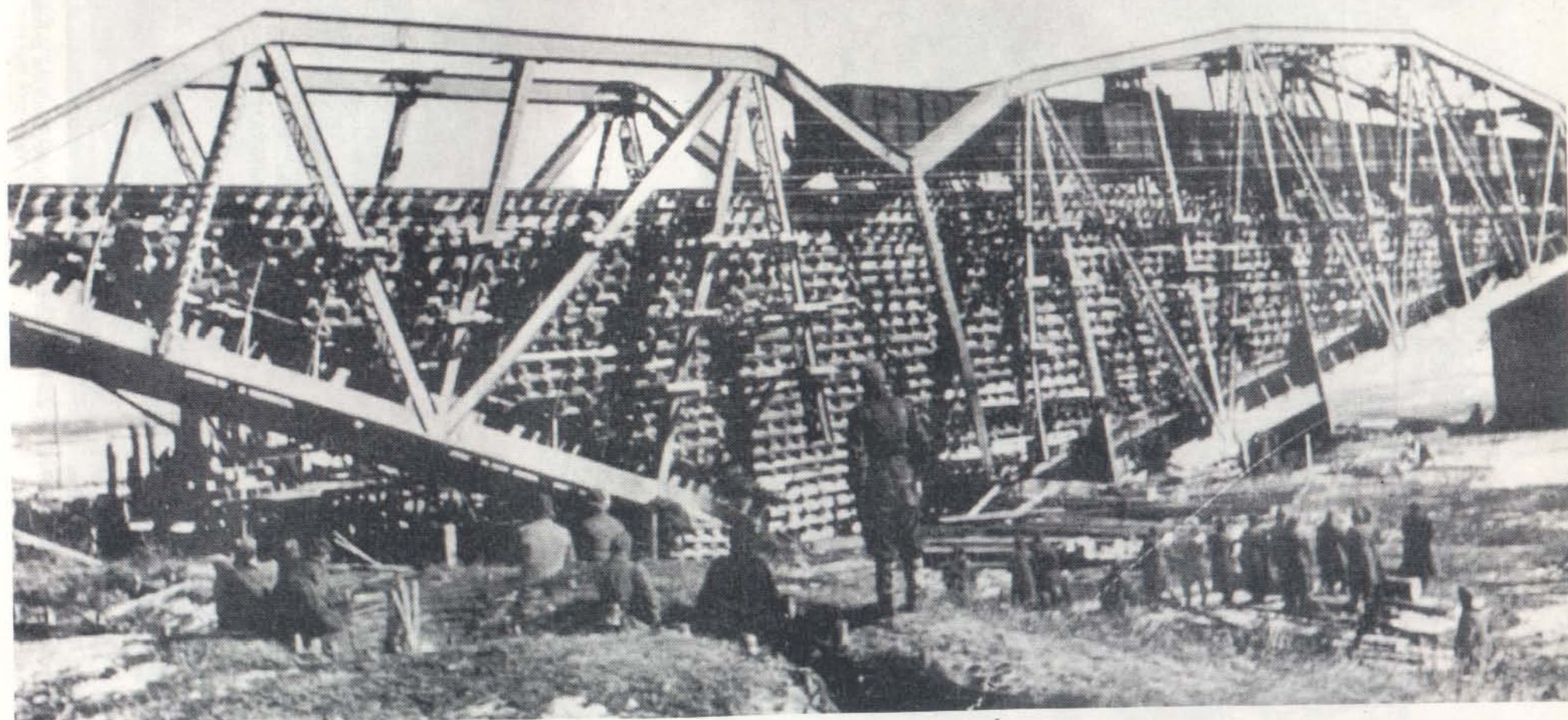
Hier eine der gewaltigsten und dramatischsten Arbeiten deutscher Eisenbahn-Pioniere im Zweiten Weltkrieg. Es zeigt die Eisenbahnbrücke über den Asopos nördlich von Athen. Sie wurde 1943 von Partisanen gesprengt, stürzte beim Wiederaufbau aus technischen Gründen ein und begrub dabei 21 deutsche Soldaten aller Dienstgrade. Erst der zweite Versuch gelang. Die Zeichnung stammt von Professor Karl Pfeiffer.



Auch hier ein Riesenbau. Es ist die behelfsmäßige Feldbahnbrücke über das Tal der Moch im großen Donbogen (1942).



Diese Brücke - sie ist die längste Eisenbahnbrücke, die je von deutschen Eisenbahnpionieren gebaut worden ist - überspannte bei Cherson die Dnjepr-Mündung.



Hinsichtlich Einfallsreichtum gab es bei den deutschen Eisenbahn-Pionieren keine Grenzen - insbesondere bei nötigen Schnellreparaturen. Hier eine Eisenbahnbrücke bei Wygonotschi (Kursker Bogen). Diese Brücke machten deutsche Eisenbahn-Pioniere mittels unzähliger Schwellen als "Schwellenstapelbrücke" in nur drei Tagen wieder befahrbar.



Die Gleise, die noch für die letzten Transporte gebraucht werden, werden von den Eisenbahn-Pionieren zur Sprengung vorbereitet.



Als die Rückzugsbewegung und damit die Zerstörung von Eisenbahngleisen größere Ausmaße annahm, gab man besondere Geräte, die "Schienewölfe", in Auftrag. Von einer Lok gezogen riß das Gerät die Schienen aus der Verankerung und zerbrach die Schwellen. Zusätzlich wurden die Gleise in bestimmten Abständen gesprengt.



Herbstneuerscheinungen '97

Viele weitere Neuerscheinungen
in unserem Katalog



Wolfgang Fleischer

Die größte PANZERSCHLACHT des Zweiten Weltkrieges



Operation Zitadelle

PODZUN - PALLAS

Die größte Panzerschlacht des Zweiten Weltkrieges Operation „Zitadelle“

Wolfgang Fleischer / Richard Eiermann

„Zitadelle“, das war der Deckname für den Zangenriff deutscher Truppen auf den russischen Frontvorsprung bei Kursk, Anfang Juli 1943.

Daraus entwickelte sich die größte Panzerschlacht des Zweiten Weltkrieges, an der auf beiden Seiten mehrere tausend Panzer beteiligt waren. Die zahlenmäßige Überlegenheit brachte der Roten Armee den Sieg. Damit war der letzte Versuch der deutschen Führung gescheitert, an der Ostfront offensiv Krieg zu führen und auf diese Weise eine Entscheidung zu erzwingen.

Der Aufmarsch der beteiligten Kräfte und der Verlauf dieser neun Tage dauernden erbitterten Schlacht wird mit größtenteils unveröffentlichten Fotografien, Karten und ausgewählten Fakten wiedergegeben.

80 S. - ca. 120 Abb. - 17 x 24 cm - Pappb.
ISBN: 3-7909-0611-5

EV: Oktober '97

39,80 DM

Wolfgang Fleischer / Richard Eiermann

Das letzte Jahr der Waffen-SS



Mai 1944 - Mai 1945

PODZUN - PALLAS

DAS LETZTE JAHR DER WAFFEN-SS Mai 1944 - Mai 1945

Wolfgang Fleischer
Richard Eiermann

Die Waffen-SS hatte im Zweiten Weltkrieg einen raschen Aufstieg erfahren. Kämpften 1940 in ihren Reihen 100.000 Mann, so waren es 1943 schon 540.000 und Ende 1944 910.000 Mann.

In ihrem Wesen unterschied sie sich erheblich von der Wehrmacht, ihre Angehörigen rekrutierten sich in größerem Umfang als beim Heer aus Freiwilligen. Materiell und personell in vieler Hinsicht besser ausgestattet als die Divisionen des Heeres, gehörten sie zu den sogenannten „Eliteverbänden“ und standen besonders gegen Ende des Zweiten Weltkrieges an Brennpunkten des Abwehrkampfes.

Der Band zeichnet mit zahlreichen authentischen Fotografien, ergänzt durch interessante Fakten, ein Bild vom Einsatz der Waffen-SS im letzten Kriegsjahr.

160 S. - ca. 220 Abb. - A 5 - Pappb.
ISBN: 3-7909-0612-3

EV: Oktober '97

48,00 DM

Werner Regenberg

PANZERFAHRZEUGE und PANZEREINHEITEN



der Ordnungspolizei 1936 - 1945

PODZUN - PALLAS

PANZERFAHRZEUGE UND PANZEREINHEITEN DER ORDNUNGSPOLIZEI 1936 - 1945

Dr. Werner Regenberg

Obwohl nur wenig oder gar nicht bekannt, gab es bei der deutschen Ordnungspolizei im Zweiten Weltkrieg eine eigene Panzertruppe. Nach jahrelanger Forschungsarbeit, die dem Auffinden weit verstreuten Archivmaterials und privater Nachlässe diente, legt der Autor nun ein fast vollständiges Bild dieser Polizei-Panzertruppe, ihrer Ausrüstung und Einsatzgebiete vor, eindrucksvoll durch Fotos unterstrichen.

Während des Krieges wurden nur 16 Polizei-Panzer-Kompanien und einige Polizei-Panzerkraftwagen-Züge aufgestellt. Ihre Ausrüstung erfolgte überwiegend mit von der Wehrmacht überlassenen Beutepanzern, ihre Einsatzräume waren vorwiegend Osteuropa und der Balkanraum. Bei den Panzerspähwagen waren die verbreitetsten Typen der österreichische Steyr ADGZ und der französische Panhard, bei den Panzerkampfwagen die französischen Hotchkiss H 38 und Renault R 35. Daneben wurden bei den Panzerspähwagen holländische, russische und italienische Typen verwendet, bei den Panzerkampfwagen auch seltene deutsche (VK 1801 und 1601), sowie polnische, russische und italienische Fahrzeuge, bis hin zu den schweren russischen T 34 und italienischen P 40.

Ein bedeutungsvolles Buch über ein bisher unbekanntes Gebiet der Militär- und Polizeigeschichte.

288 S. - 300 Abb. - 17 x 24 cm
ISBN: 3-7909-0593-3

EV: November '97

64,00 DM

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH

Kohlhäuserstr. 8 • 61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon 0 60 36 / 94 36 • Telefax 0 60 36 / 62 70



Eisenbahnpioniere der Wehrmacht verlegen über das Eis des Ilmensee (Rußland) ein Eisenbahngleis. Unter ihrer Leitung setzen hilfswillige sowjetische Gefangene (Hiwi) Eisblöcke zu einem Eisenbahndamm zusammen.



Wenn es die Aufgabe verlangte, hatten Eisenbahnpioniere auch Sperraufgaben zu erfüllen. Das Bild zeigt ein Eisenbahngleis nach dem Einsatz eines Schwellenpfluges. Zusätzlich wurden die Schienen gesprengt.

Waffen-Arsenal Band 167

Verkaufspreis: DM 14,80 / öS 108,-- / sfr 14,--



Ein Panzerzug sichert Eisenbahnpioniere im Hintergrund neben dem Haus bei ihrer Arbeit.

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61 200 Wölfersheim-Berstadt