

Der Raupenschlepper Ost aus Untersievering

Teil 1

Wo heute eine riesige Gemeindebauanlage zwischen der Weinberggasse und der Sieveringer Straße steht (Weinberggasse 58–60), befand sich einst die Gräf & Stift-Automobilfabrik, die 1896 ihren Ursprung in einer Fahrradwerkstätte auf der Nußdorfer Straße hatte. 1904 zog die Firma auf den Sonnberg in Untersievering. Die drei Söhne des aus Schlesien nach Wien gekommenen Eisenwarenhändlers Ferdinand Gräf entwickelten eine Reihe von Personenkraftfahrzeugen und erfanden schließlich auch den Vorderradantrieb, den sie sich 1901 patentieren ließen. Die Kooperation mit Wilhelm Stift – er baute Kleinwagen mit französischen Motoren zusammen – mündete dann schlussendlich in der Firma Gräf & Stift Automobil AG. Um 1913 war die Belegschaft von Gräf & Stift auf rund 500 Personen gewachsen.



Foto: © luftbilddatenbank.de

Die Fliegeraufnahme links stammt vom Mai 1945. Wie man aus dem Bild ersehen kann, musste die vormalige Eisenmengergasse im Gräf & Stift-Werk der Betriebsvergrößerung entlang der weiß bedachten Betriebshallen auf der Innenseite weichen.

frage für die Bindung von Fachkräften und Ingenieuren an die „kriegswichtigen“ Produktionsstätten in Sievering und Liesing, die bis weit nach dem Krieg für die österreichische Industrie erhalten blieben und von größter Bedeutung waren.

Der Raupenschlepper Ost (RSO) war eine Entwicklung der Steyr-Daimler-Puch AG.

Langsam und laut, dafür aber sehr geländetüchtig, fuhr der Raupenschlepper Ost (RSO), der ab 1943 in ziemlich großer Stückzahl (insgesamt ca. 25.000 Fahrzeuge) nach Russland kam. Er war hauptsächlich zum Einsatz bei der Infanterie bestimmt. Das Originalmodell wurde bei Steyr entwickelt und besaß den bereits im Typ 1500 A eingebauten V8-Motor.

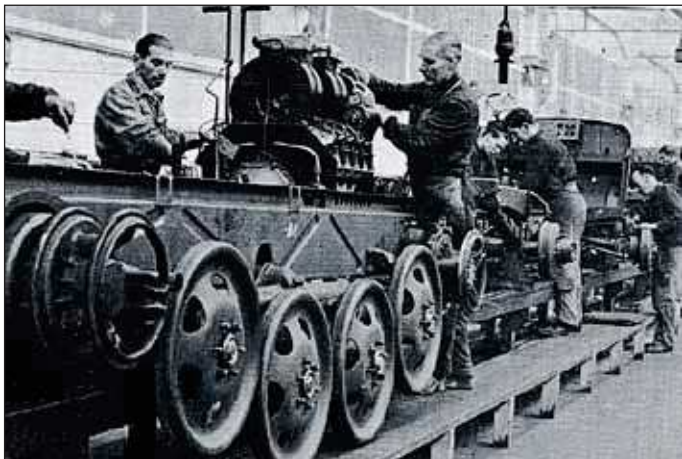


Foto: © Stefan Reitgruber

Während des Ersten Weltkriegs bewährten sich vor allem ihre Lastkraftwagen und machten den Betrieb zu einem Hauptlieferanten von Heeresfahrzeugen.

Neben der Entwicklung und dem Bau von Pkws aus eigener Hand erzeugte Gräf & Stift nach dem Ersten Weltkrieg die bekannten Limousinen, deren Markenzeichen der Löwe auf dem Kühler des Fahrzeuges ist.

Nach dem Anschluss Österreichs an das Großdeutsche Reich wurde der Firmenleitung aufgrund der Auftragslage bewusst, dass ein großer Mehrfrontenkrieg bevorstehen könnte, zumal die Nachfrage nach tropentauglichen und weiteren Spezialfahrzeugen (wintertauglich) von der militärischen Führung des Reiches sehr groß war. So nutzte man diese Nach-



Der Raupenschlepper Ost war 4.425 mm lang, 1.990 mm breit und mit Verdeck 2.530 mm hoch. Angetrieben von einem V-8-Steyr-Motor mit 3.500 ccm, erreichten die Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von 17,2 km/h. Mit ihrem Treibstoffvorrat von 180 Litern konnten sie bis zu 300 km zurücklegen. Das Gewicht der Fahrzeuge betrug 5.500 kg, die Nutzlast 1.500 kg. Eine zweite Serie, der RSO/03, wog 5.500 kg und erreichte nur noch eine Geschwindigkeit von 14 km/h. Der RSO/01 wurde ab 1942 bei Steyr produziert.

Entwickelt wurde auch ein – wesentlich kleinerer – Gebirgsraupenschlepper (RSG) mit einem luftgekühlten 8-Zylinder-85-PS-V-Motor, der heute noch im Heeresgeschichtlichen Museum zu sehen ist.

Im Laufe des ersten Quartals 1942 lief das Programm des Generalbevollmächtigten für Kraftfahrwesen – General Adolf von Schell – aus, weshalb sich Gräf & Stift um den Nachbau des Raupenschleppers Ost bewarb.

Ursprünglich sollte der RSO den „Maultier“-Lkw ablösen, war mit 70 PS aber stark untermotorisiert. Die wesentlichen Teile des 80-PS-Achtzylinder-V-Viertakt-Motors, der Kupplung, des Wechselgetriebes und des Ausgleichsgetriebes waren baugleich mit dem 1,5-Tonnen-„Schell-Typ“-1500-A-Schnellastkraftwagen des Unternehmens, was die Produktion des neuen Fahrzeuges wesentlich erleichterte.

Fertigung und Assembling bei Gräf & Stift in Untersievering

Die RSO-Fertigung lief bei Gräf & Stift im letzten Quartal 1942 an, wobei bis Jänner 1943 eine Stückzahl von 602 Einheiten erreicht wurde. Die anhaltenden Luftangriffe, die Ende 1944 begannen, ließen die kriegsbedingten Programme nur noch unzureichend zum Tragen kommen.

Im August 1942 wurde bestimmt, dass der Raupenschlepper Ost auf Grund der günstigen neuen Versuchsergebnisse bereits im kommenden Winter im Osten Verwendung finden sollte. Die Produktionsplanung bis 1. Jänner 1943 war auf 2.000 Einheiten erhöht worden; tatsächlich wurden 1942 insgesamt 1.452 Raupenschlepper Ost gebaut, im Jänner 1943 waren es 802 Stück. Im Werk Sievering am Sonnberg wurden die Fahrzeuge gebaut und in der näheren Umgebung getestet. Hauptschauplatz dieser Übungs- und Testfahrten war beim rechten Steinbruch im Gspöttgraben, wo sich auch am Aufgang zum Gspöttgraben ein Ersatzteillager befunden haben soll, um defekte Teile an Getriebe oder Kette gleich vor Ort austauschen zu können.



Originaldokumente über Fertigungsmeldungen 1944 und 1945

Foto: © Stefan Reitgruber

Lebenslinien



Die Zeitzeugin

Die – vom Reichsarbeitsdienst zugeteilte – damalige Arbeiterin im Werk Sievering, Frau Maria Kerger, geb. 1926, hatte noch das Arbeitsbuch mit unzähligen Einträgen von Arbeitseinsätzen, darunter eine Vielzahl von Gräf & Stift. Dieses Arbeitsbuch weist Einträge bis 1957 auf – solange war es auch noch in der II. Republik in Verwendung.

Frau Kerger ist in den ersten Weihnachtsfeiertagen des vergangenen Jah-



res mit 93 Jahren verstorben und hat dem Döblinger Heimat-Kreis unschätzbare Dokumente über ihr Leben im Zweiten Weltkrieg in Döbling überlassen.

Frau Kerger erinnerte sich 2014 in einem Gespräch mit Wolfgang Schulz:

„Meine Ausbildung war in der Lehrwerkstatt von Gräf & Stift an der Drehbank. Das haben aber die jungen Kollegen für mich gemacht, dafür war ich nicht sonderlich geeignet. Der RSO wurde am eigens konstruierten provisorischen Fließband fertiggestellt. Die von Steyr vorproduzierten Fahrgestelle wurden vom Hof hereingeschoben. Ich war mit der elektrischen Verkabelung am Armaturenbrett im Führerhaus betraut. 20 Stück dieser Bauteile mussten pro Tag gefertigt werden. Ich arbeitete von 8 bis 14 Uhr und meine Freundin von 14 Uhr bis 20 Uhr. So kamen auf jede Arbeiterin zehn dieser Einbauteile. Was ich mir noch gemerkt habe ... den Arbeitern, meist östlicher Herkunft, hat unser Alkohol sehr zugesagt. Später erlaubte mir der Meister auch, zusammen mit einem Fahrer bei Probefahrten in den rechten Sieveringer Steinbruch mitzufahren. So fuhr ich etwa 20mal im Sommer mit. Dort gab es auch aufgeschüttete Hügel, auf denen die Steigungsfähigkeit des RSO erprobt wurde. Weiters wurde nicht nur die Fahrtauglichkeit festgestellt, sondern es wurden auch Feuerwaffen am unteren Lagerplatz Richtung Felswand eingeschossen.“

Das Ende des Krieges 1945

Die Amerikaner nahmen die Firma, nachdem die Russen alles abtransportiert hatten, im Herbst 1945 in Beschlag. Die Weinberggasse war bis auf einen schmalen Durchgang auf der linken Seite bergwärts versperrt. Vor dem Gebäude befand sich in den Boden eingearbeitet der amerikanische Stern. Ebenso stand ein hoher Fahnenmast vor dem Eingang, mit einer aufgezogenen Flagge.

RSO wurde als Beutetechnologie „geraubt“

Unter der amerikanischen Besatzungsverwaltung wurde der Betrieb von Gräf & Stift langsam wieder aufgenommen. Viele im Werk als „kriegswichtig“ verbliebene Arbeiter und Angestellte sowie einige Heimkehrer (darunter auch Franz Budicek, der Großvater des Autors) wurden dort beschäftigt. Sie mussten auch mitansehen, wie die Reste und Überbleibsel der russischen Plünderungen durch die Amerikaner aus dem Werk abtransportiert wurden. Darunter befand sich auch eine PAK-Variante des RSO, wie den Unterlagen des *Technical Intelligence Report* vom 29. Juli 1945 der US-Besatzer zu entnehmen ist. Da dieser „Fund“ nicht so interessant wie der Fund der V2 war, wurde die Angelegenheit als „restricted“ (vertraulich) eingestuft. Im Herbst 1955 verließen die Amerikaner Döbling, nachdem Bundeskanzler Figl am 15. Mai 1955 vom Balkon des Belvedere aus die Staatsvertragsurkunde mit den Worten „Österreich ist frei!“ präsentiert hatte. (Eigentlich war Österreich gemäß der Vereinbarung erst drei Monate nach Inkrafttreten des Staatsvertrages frei



Foto: © Votava/ÖNB

Text: Erwin Roland Budicek und Wolfgang Schulz*

* Roland Budicek ist in Döbling geboren. Wehrdienst bei den Hoch- und Deutschmeistern und danach beim Stab des UN-Kommandos Auslandseinsätze. Er fand früh Interesse an der Wehrpolitik und Militärhistorik – Spezialgebiet: Raumverteidigung zur Zeit des Kalten Krieges. Er ist der Schießwart der in Gründung befindlichen Schützengilde des D H&K und seit neuestem militärhistorischer Berater des Döblinger Heimat-Kreises.