

Ein Sieveringer namens RSO

Teil 2

Eine Reportage von Wolfgang Schulz und Erwin Roland Budicek

Der zweite Teil der RSO-Historie befasst sich primär mit den teilweise realisierten Entwicklungen bis Kriegsende und der Weiterentwicklung bis in die 60er Jahre.

Auch die Gebirgstruppen fanden Gefallen an diesem Fahrzeug. Auf ihr Drängen hin wurde eine kleinere Version konstruiert, der Gebirgsraupenschlepper (RSG). Der RSG trug eine 1940 erbeutete belgische 7,5-cm-Gebirgshaubitze 34. Allerdings wurden hiervon nur wenige Prototypen gebaut.

Die bewaffneten Versionen des Raupenschleppers Ost zeigten aber bald, dass der Motor für solche Zwecke zu schwach war; so wurde eine RSO-Version mit zwei nebeneinander eingebauten Motoren konstruiert. Über das Stadium eines Prototyps kam diese Konstruktion allerdings nicht hinaus.

Bis zum Ende der Produktion im Gräf & Stift-Werk wurden auch verschiedene Varianten des RSO in Untersievering gebaut und nahe dem Gspöttgraben getestet.



G&S RSO 1943 im Übungs- und Testgelände Sieveringer Steinbruch (Foto von Hrn. Punzet)

Eines dieser Testobjekte fanden die Amerikaner auch auf dem Werksgelände Weinberggasse. Es war eine – auf dem RSO basierende – Selbstfahrlafette mit einer



Museumsstück einer RSO-Selbstfahrlafette mit Lastwagenverdeck

10,5-cm-Gebirgshaubitze 40 bzw. die 7,5-cm-Selbstfahrlafette, die durch ein Lastwagenverdeck perfekt gegen Flieger getarnt werden konnte.

Leider wurden diese Fahrzeuge von unerfahrenen Infanteriekommandanten als Sturmgeschütz missbraucht, wofür sie allerdings nicht gedacht waren – zumal sie dafür untermotorisiert und nicht ausreichend gepanzert waren.



Steyr RSO mit Nachläufer

Schwimmfähige Prototypen wurden ebenso erprobt wie RSO-Fahrzeuge mit Krankentransportaufbauten. Es gab auch Versuche, den RSO als Sattelschlepper zu verwenden. Als Fahrgestell für den Sattelaufleger diente ebenfalls ein RSO-Fahrgestell. Unter anderem gab es hier einen Mannschaftstransporter für etwa einen Zug bzw. 50 Soldaten.

Dieses Konzept wurde vor Jahren von der schwedischen Industrie wieder aufgegriffen und als Volvo Bandvagn BV202 auf den internationalen Markt gebracht. Nach demselben Konzept wie der bereits 1943 getestete „Nachläufer“ sind die beiden Fahrzeuge ebenfalls mit einer Welle verbunden, um den Nachläufer (im neueren Produkt eine Kabine mit einem Fassungsvermögen von einem Achtmanntrupp inkl. Ausrüstung) anzutreiben. Hinzu kommt noch, dass diese Fahrzeuge einen sehr geringen Bodendruck pro Quadratzentimeter haben und daher auch „überschneefahrtauglich“ sind.



Volvo BV202

Schwimmfähige Prototypen wurden ebenso erprobt wie RSO-Fahrzeuge mit Krankentransportaufbauten.



Finnischer Sisu Nasu, amphibisch

Die finnische Industrie perfektionierte dieses Fahrzeug und baute den Sisu Nasu, ein ebenso zweiteiliges Fahrzeug, bei dem beide Komponenten angetrieben werden. Im Zugfahrzeug wurde zusätzlich Platz für Mannschaft bzw. Ausrüstung geschaffen. Durch den geringen Bodendruck ist dieses Fahrzeug ebenfalls hervorragend für Übersneefahrten geeignet. Für das österreichische Bundesheer wurden einige dieser Fahrzeuge nach intensiver Erprobung angeschafft.

Nach dem Krieg gab es Bestrebungen, die Produktion des Raupenschleppers Ost für die deutsche Land- und Forstwirtschaft wieder aufzunehmen. Tatsächlich wurden 1947/48 von Klöckner-Deutz etwa 1.000 Halbkettenfahrzeuge mit luftgekühltem Motor als „Waldschlepper“ ausgeliefert. Sie waren vom RSO abgeleitet.

In der Sowjetunion wurde auf Basis des Raupenschleppers Ost ein Forstraktor entwickelt. Unter der Bezeichnung KT-12 wurde das Fahrzeug ab 1947 zunächst im Kirow-Werk, ab 1951 im Minsker Traktorenwerk und ab 1956 im Onesksker Traktorenwerk in Petrosawodsk produziert. Es erhielt eine andere Karosserie und den Motor des Lastwagens ZIS-5, der für den Betrieb mit Holzgas umgerüstet wurde. Spätere Versionen nutzten Dieselmotoren. Das Modell wurde kontinuierlich weiterentwickelt und unter wechselnden Bezeichnungen auch nach dem Zerfall der Sowjetunion 1991 noch produziert.

Die Steyr Daimler Puch AG baute 1956 noch eine Weiterentwicklung des Raupenschleppers Ost, den Steyr Muli, der auch bei der Österreichischen Post eingesetzt wurde. Nach dem Krieg baute Gräf & Stift noch für das österreichische Bundesheer den geländegängigen Zugkraftwagen mit Doppelkabine, Doppel-

seilwinde und Kran. Einer der beiden für das österreichische Bundesheer gefertigten RSG, die lediglich als Arbeitsfahrzeuge für die Heeresforste dienen, ist in der Panzerhalle im Wiener Heeresgeschichtlichen Museum zu sehen.

Stiefkind Hacker-Motormuli M80

Zwischen 1950 und 1951 probierte der österreichische Konstrukteur Dipl.-Ing. Oskar Hacker ein Comeback des RSO bzw. RSG als den sogenannten und durchaus tauglichen Hacker-Motormuli. Auf Grundlage seiner Erfahrungen bei der Entwicklung des RSO konstruierte er diesen Forst-Schlepper auf Kettenlaufwerk. Bei der Fertigung wurde teilweise auf noch vorhandene Ersatzteile und Baugruppen aus Kriegsproduktion zurückgegriffen. Geplant waren die Motormulis in drei verschiedenen Stärken: als 30-, 60- und 80-PS-Kettenfahrzeug.

Die Firma Motormuli Komm-Ges. von Hrn. Ing. Hacker musste 1951 den Ausgleich anmelden, und so übernahm Steyr wieder Entwicklung und Bau der Motormulis. Diverse Varianten gingen daraus hervor – einige dieser historischen österreichischen Fahrzeuge sind auch im Museum des Traditionsverbands Heereskraftfahrwesen (HKFW) zu sehen. Neben dem Saurer-Motormuli steht dort auch der Motormuli mit Erdbohrträger, der überwiegend von der Post- und Telegraphenverwaltung für die Errichtung von Masten genutzt wurde. Eine weitere Variante ist ein RSO-Fahrgestell mit einer Rotationsschneefräse, die eigens zur Reinigung der Großglockner-Hochalpenstraße entwickelt wurde. All diese Fahrzeuge hatten ein RSO-Gestell als Grundlage.



Motormuli M80 der Heeresforste

Foto: © HKFW



Hacker-Motormuli M80 Postbus



Foto: © HKFW

Saurer-Motormuli M80 Nachbau

Im Bild oben sehen Sie einen noch bestens erhaltenen Postbus-Motormuli, der mit geschlossenem Aufbau auch für den Personenverkehr eingesetzt wurde. Noch heute steht ein Originalfahrzeug in der Postbusgarage in Salzburg.

Einer der letzten seiner Art war dann der von der Fa. Saurer gebaute M80-Motormuli. Anfang der 40er Jahre als Heeresfahrzeug entwickelt, bewährte er sich später in den unwirtlichen Gegenden unseres Landes bei Forst- und Bauarbeiten sehr gut.

Dieses fast gänzlich aus den Fahrzeugparks des Heeres, der Post oder der Bundesforste verschwundene technische Kulturgut kann man beim Traditionsverband Heereskraftfahrwesen, im HGM und dem Museum der österr. Post- und Telegraphenverwaltung besichtigen – und bei einer Vielzahl von Veranstaltungen auch in Aktion erleben.

Quellenangabe aller Bilder: Archiv Döblinger Heimat-Kreis, Traditionsverband Heereskraftfahrwesen (HKFW)



Döblinger Heimat-Kreis

Vortragsabende Frühjahr 2020

Wiener Gasthaus „Im Souterrain“, 1190, Iglaseegasse 40, Saaleinlass 17 Uhr – Beginn 18.30 Uhr
Essen bis Vortragsbeginn

Platzreservierung unbedingt erforderlich

4. Februar 2020 **Stadtbahn in Wien – Teil 1: von der Eröffnung bis 1918**
Otto Brandtner
Der erste Teil der Geschichte der Stadtbahn in Wien umfasst die Zeit von der Eröffnung 1898 bis zur Katastrophe des Ersten Weltkriegs. Der eigentliche Zweck der Wiener Stadtbahn war die Verbindung der großen Kopfbahnhöfe. Zunächst war sie als dampfbetriebene Vollbahn konzipiert, dann kam langsam auch der Personenverkehr zum Tragen.

3. März 2020 **Döbling im Film**
Wolfgang Schulz
Im Fundus des Döblinger Heimat-Kreises schlummern Filme, die noch nicht das Licht der Welt erblickt haben. Im Rahmen eines Filmabends zeigen wir Ihnen viele Originalfilme, die Döblings Geschichte geschrieben haben – schauen Sie sich das an!

7. April 2020 **Stadtbahn in Wien – Teil 2: von 1918 bis heute**
Otto Brandtner
Der zweite Teil der Geschichte der Stadtbahn in Wien umfasst die Zeit ab dem Ersten Weltkrieg bis in die Gegenwart. Nachdem sich Wien vom „Großen Krieg“ zu erholen begann, wurde der Ruf nach der Elektrifizierung der Stadtbahn laut. Mit Ausnahme der Vorortelinie wurden die Stadtbahnstrecken von der Gemeinde Wien übernommen, elektrifiziert und in das Straßenbahnnetz eingegliedert.

Merken Sie sich die Termine bitte vor. Eine Einladung mit den genauen Inhalten erreicht Sie zeitgerecht per Mail. Sie sind noch nicht in unserem E-Mail-Verteiler? Melden Sie sich dazu unter schulz@wien-doebling.at an!
Reservierungen werden ausschließlich per E-Mail oder Telefon unter 0650 357 39 44 entgegengenommen.