

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 20 (1944-1945)
Heft: 9

Artikel: Synthetisches Benzin : die Vernichtung der Leuna-Werke
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-706373>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Straßentippel hatte nun ein Ende, und die Brigade sollte in den nächsten Tagen beweisen, daß sie auch in vielfach unwegigem, bergigem Gelände gut vorwärtskommen. Gebirgsmärsche können nur dann mit Aussicht auf Erfolg durchgeführt werden, wenn sie gründlich vorbereitet werden. Deshalb wurden bereits am Abend des 1. November zwei Offizierspatrouillen nach Schangnau dirigiert mit dem Befehl, von dort aus am 2. November über die vorgesehene Marschroute an den Sarner See zu marschieren und dem Brigadekommando nach Kemmeriboden telephonisch über die Wegverhältnisse zu berichten. Ueber Bönwil - Gauchern - Würzbrunnen - Röthenbach-Steinmoos erreichte die Brigade ohne große Schwierigkeiten Schangnau, während der fahrende Train befehlsgemäß durch das Entlebuch dirigiert wurde. Am frühen Morgen des 3. November trat sie in zwei Kolonnen den Vormarsch in die Gegend des Sarner Sees an: das Oberländer Rgt. 17 über den Hilferpaß-Seewenegg nach Sarnen, unser Rgt. 18 über Kemmeriboden-Schneeberg-Sörenberg-Glaubenbühlental-Mörlalp nach Giswil-Sachslen. Jeder Kolonne marschierte je eine Kompanie mit sämtlichen Weckzeugtieren voraus, um die

notwendigsten Wegverbesserungen auszuführen.

Wenn die Infanterie verhältnismäßig gut durchkam, so bereiteten die vielen sumpfigen Stellen namentlich den Walliser Mulets große Schwierigkeiten, was ziemliche Verspätungen in den Marschzeiten zur Folge hatte. So erreichte die Spitze von Regiment 17 ihr Ziel erst gegen 11 Uhr abends, der Bagage-Saumtrain nach vielen Mühen und Beschwerden um 3 Uhr morgens. Das Regiment 18 hatte im Uebergang über den Schneeberg mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen, kam aber wohlbehalten schon gegen 9 Uhr abends in Giswil an. Der folgende Tag war ein Spaziergang von nur etwa 25 km in den Raum Stans-Buchs-Beckenried. Dafür sollte der Marsch über Seelisberg-Bauen-Isenthal-Isleten - Altdorf ein «Großkampftag» erster Güte werden. Trotz sorgfältigster Rekognoszierung der Marschroute durch Offizierspatrouillen und Wegverbesserungen und Sprengungen durch ein Detachement Mineure von der Dynamitfabrik Isleten verursachten die Saumtiere, namentlich die Gebirgsartillerie große Stockungen, so daß die Queue der Brigade erst in den frühen Morgenstunden des folgenden Tages nach 18stündigem

Marsch ihre müden Glieder auf den nackten Zementboden der Getreidesilos am Bahnhof in Altdorf ausstrecken konnte. Wahrscheinlich bekamen in dieser Nacht die Pferde unser Stroh zum Fressen, zum Schlafen für die Soldaten war wenigstens keines vorhanden. Nach gründlicher zweitägiger Refablierung im Zeughaus von Altdorf strebte die Brigade am wunderschönen Sonntagmorgen des 8. November dem Gotthard zu, den sie des vielen Neuschnees wegen aber nicht traversieren konnte, sondern wurde einheitsweise durch den Tunnel in das Sonnenland geführt. In Faido, dem ersten Etappenort im Tessin bestellten unsere Emmentaler und Oberländer den ersten «mezzo litro» und drehten die glutäugigen Tessinerinnen zum erstenmal im Tanze. Aus dem Talkessel von Biasca marschierte die Brigade über Bellinzona in die Gegend von Lugano und Locarno vor, um die Geb.Inf.Br. 15 im Grenzbewachungsdienst abzulösen. In 14tägiger Wanderung durch die schönsten Gegenden unseres lieben Schweizerlandes hat sie 332 km zurückgelegt mit einem totalen Aufstieg von 4000 und einem Abstieg von 4800 m, was einer mittleren Tagesleistung von 28 km mit 700 m Höhenunterschied entspricht.

Synthetisches Benzin

Die Vernichtung der Leuna-Werke

Benzin aus Kohle.

«Eine Woge Erdöl hat die Alliierten zum Sieg geschwemmt», sagte im Jahre 1918 ein großer Amerikaner. Die Deutschen haben die Richtigkeit dieser Behauptung nie bestritten. Ihr Lösungswort nach der Niederlage war: Weil wir kein Erdöl haben, müssen wir solches erfinden! Tatsächlich haben sie dies auch fertiggebracht. Erdöl wurde erfunden, das heißt seine wichtigsten Produkte, Benzin und Schmieröl, wurden künstlich erzeugt. Damit wurde ohne Zweifel eine erstrangige chemisch-technische Großtat vollbracht, die die gesamte Weltwirtschaft revolutionierte. Jedes Land, das über Kohlen verfügt, kann sich nun selbst mit Treibstoff versorgen. Diese Länder sind weit zahlreicher, als jene, in denen Erdöllager vorhanden sind. Damit wurde nicht nur der weltweite Kampf um das «flüssige Gold» gedämpft, sondern auch die Menschheit der Sorgen enttoben, die ihr die schrumpfenden Erdölvorräte auferlegten.

Deutschland, dessen Wissenschaftler der Natur das Erdölmonopol entrissen, baute die synthetische Benzinherzeugung in großem Maße aus. Begonnen wurde damit nach dem ersten Weltkrieg. Der planmäßige und wirklich gigantische Aufbau der Kohlenverflüssigungsanlagen setzte aber mit der Machtergreifung Hitlers ein. Im Rahmen des Göringschen Wirtschaftsplanes nahm die Benzinsynthese einen

wichtigen Platz ein, nicht weil das neue Deutschland etwa zu wenig Treibstoff von den eigentlichen Erdölländern erhielt. Nein, das Oel aus Mexiko, Venezuela, Niederländisch-Indien, Amerika, Irak und andern Staaten floß überallhin. Es floß und fließt noch so reichlich, daß an ein rasches Versiegen der natürlichen Quellen nicht zu denken ist. Weltwirtschaftlich betrachtet bestanden damals und bestehen heute noch keine wirklich zwingenden Gründe zur Erschließung von künstlichen Quellen. Deutschland aber forcierte mit allen Mitteln die Kohlenverflüssigung, weil es sich auf diesem Gebiete autark machen wollte. Es hatte die Lehren des ersten Weltkrieges nicht vergessen.

Die Leuna-Werke.

Leuna ist ein Begriff wie Hollywood oder Detroit. Hier steht die größte und auch bekannteste Kohlenhydrieranlage Deutschlands, die nach dem Bergius-Verfahren die Kohle unter Hochdruck fast völlig in Benzin und Treiböl verwandelt. Bezogen auf asche- und wasserfreie Kohle ergeben nach dem Hydrierverfahren 100 kg Braunkohle etwa 55 kg Benzin, 100 kg Steinkohle etwa 60 kg Benzin, 100 kg Braunkohlenteer 80 kg Benzin, und bei Dieselöl und Heizöl können bis zu 90 % der Kohle umgewandelt werden. Die ersten Hektoliter künstlichen Benzins flossen hier schon im Jahre 1927, im Jahre 1935 waren es schon 1000 Tonnen täglich

und in der letzten Zeit wurden eine Million Tonnen jährlich produziert. Dieses gewaltige Quantum gibt einen kleinen Begriff von der Größe der Leuna-Werke, die ein Gebiet von 8 Quadratkilometer umschließen. Um einen Einblick in diesen Betrieb zu vermitteln, folgt hier ein Zitat aus der deutschen Fachliteratur über die Kohlenverflüssigung:

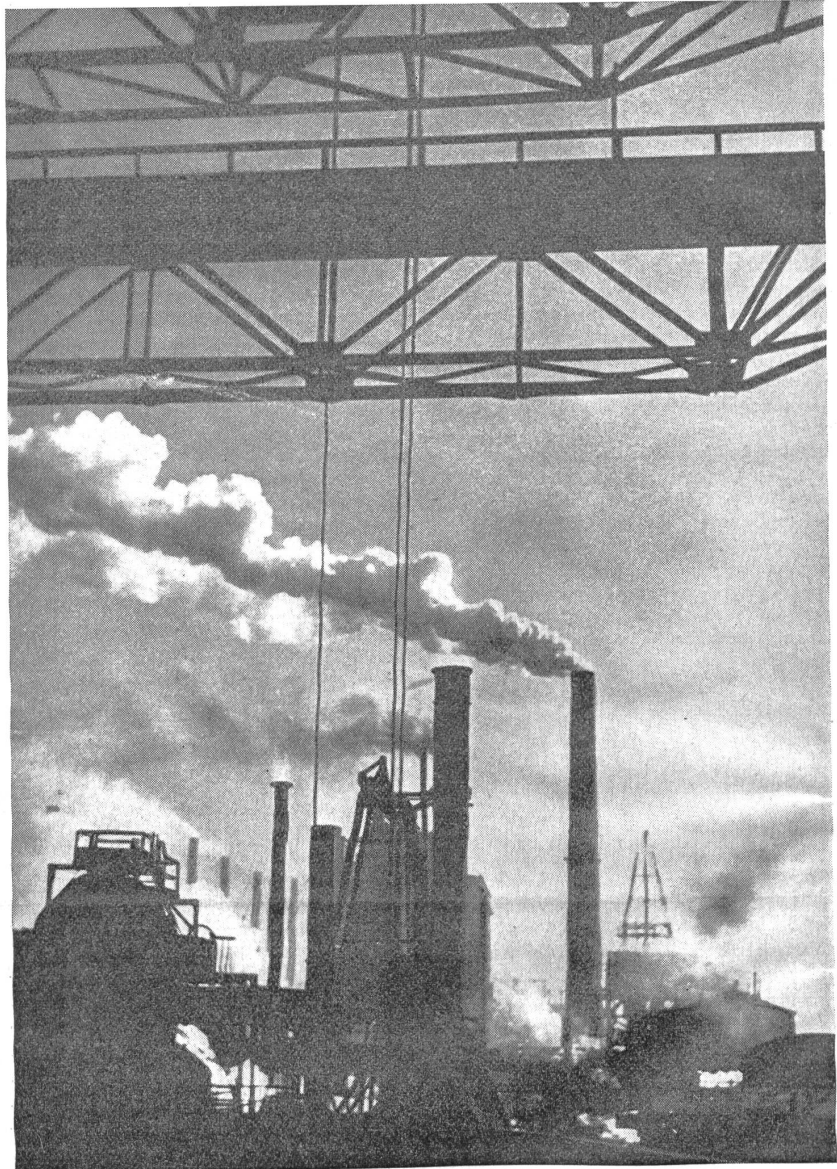
«In der Nähe der Leuna-Werke räumen riesige Bagger das über der Braunkohle liegende Deckgebirge weg. Ihnen folgen Bagger, die die Kohle schürfen. In Förderwagen wird sie dann verladen und zu den Bunkern gebracht. 22 Millionen Tonnen gaben 1935 die Braunkohlengruben der I. G.-Farben, 29 Millionen Tonnen waren es 1937, hinzu kommen noch 1,6 Millionen Tonnen eigener Steinkohle und 500 000 Tonnen Koks. In endlosen Kolonnen kommen die Kohlenwagen ins Werk, in gewaltige Lagerbunker und die größte Kesselanlage der Welt. Sie kommen in Gaserzeugungsanlagen, die in 24 Stunden 12 Millionen Kubikmeter liefern, so viel Gas, wie Berlin in einer Woche verbraucht. Die Braunkohle kommt in Brecher, die sie zu Staub zermahlen. Während Transportschnecken diesen Staub weiterbefördern, wird Oel und eine Katalysatorflüssigkeit auf die Kohle gespritzt, so daß eine Paste entsteht; in riesigen, dampf rollenden Mischern, die stündlich 15 Tonnen verarbeiten, wird dieser Brei erhitzt. Kom-

pressoren mit Schwungrädern, die bis zu 7 Meter Durchmesser haben, verdichten dann die Kohlepaste durch zweihundert Atmosphären in Hochdrucköfen, deren Wände 14 cm dick sind. Je vier dieser rohrförmigen Öfen, die 18 Meter hoch sind und zusammen 400 000 kg wiegen, stehen in oben offenen Betonkammern und können so, wenn sie explodieren sollten, Sprengstücke nicht ins Werk schleudern. Fernmeßinstrumente sind im Innern eingebaut, die zu Schaltständen führen, und an diesen stehen die «Postenmänner». Tag und Nacht sind diese zuverlässigen Leute auf Wache. Hunderte von Wärmemessern, Gaswaagen, Strömungsmessern und Druckgeräten melden ihnen den Zustand der Stoffe, die im Innern der Hochdrucköfen in Reaktion treten. Mit Reglern «fahren» die Postenmänner die Öfen, halten sie genau auf dem Betriebszustand, den mehr als 2000 Versuche, die mehr als 20 Millionen Mark kosteten, als günstigsten ermittelten.

Während der Kohlebrei in die Hochdrucköfen floß, ist auch Wasserstoff eingeleitet worden, der durch Behandlung von Koks mit Wasserdampf in Winkler-Generatoren gewonnen wird. In den Druckzylindern vollzieht sich nun die Spaltung der Kohlemoleküle, vom Katalysator gelenkt die Anlagerung der Wasserstoffmoleküle, entsteht das «Mittelöl», das in andern Öfen mit neuen Katalysatoren sich nun in Rohbenzin verwandelt. Ein vielstöckiger Bau aus Eisen, ein Gewirr sinnvoll zusammengefügter Rohrleitungen und Destillationskolonnen nimmt dieses Benzin auf, durch Wasserdampf getragen, wandert es die Destillationsäulen empor, die schweren Anteile werden aus den untern Teilen der Kolonnen abgeführt, die leichten in Riesenkühlern verdichtet. Tag und Nacht kann man hinter den Schauläusern des Destillationsbetriebes armdicke Strahlen flüssiger Energie vorbeiwandern sehen.»

Jahresproduktion: 10 Millionen Tonnen.

Die Leuna-Werke sind nur eine der Quellen des deutschen synthetischen Kraftstoffes. In **Gleiwitz**, in Oberschlesien, steht ebenfalls ein Großwerk für Kohlenverflüssigung mit einer Jahreskapazität von einer Million Tonnen. Weitere Werke sind in **Magdeburg**, in **Böhlen** bei Leipzig, in **Schwarzheide** und **Zeitz**. 1937 hatten diese zusammen 4200 und 1938 schon 8400 Arbeiter und stellten gegen 500 000 Tonnen Benzin her. Die gesamte synthetische Produktion Deutschlands wird auf 10 Millionen Tonnen jährlich geschätzt. Hieraus ist zu ersehen, daß neben den bekannten wichtigen Werken noch eine große Anzahl anderer existieren. Die neuesten unter diesen, so zum



Blick auf die Leunawerke, das größte deutsche Unternehmen für die Herstellung von synthetischem Benzin. Das Fabrikareal umfaßt 8 km²; vor dem Kriege arbeiteten hier 11 000 Mann, die aus elfichen Dutzend Millionen Tonnen Kohle jährlich 1 Million Tonnen künstlichen Treibstoff erzeugten. Die Leunawerke sollen von der alliierten Luftwaffe vollständig zerstört worden sein.

Beispiel dasjenige von **Belchhammer**, sind unterirdisch angelegt. Sie verteilen sich über alle Kohlengebiete und wurden mit Absicht dezentral angelegt.

Nachdem Deutschland die rumänischen, galizischen und französischen Erdölfelder verloren hat, die zusammen im Jahre 1943 6,7 Millionen Tonnen erreichten, stehen ihm noch 3,2 Millionen Tonnen aus den eigenen Feldern und denjenigen Oesterreichs und Ungarns zur Verfügung. 3,2 Millionen Tonnen Rohöl ergeben rund 1,5 Millionen Tonnen Benzin. Heute liefern also die künstlichen Quellen beinahe zehnmal mehr Benzin als die natürlichen, woraus abgelesen werden kann, welche Bedeutung der Kohleverflüssi-

gung für die deutsche Treibstoffversorgung zukommt, oder vielmehr zukam, denn der größte Teil der komplizierten Werke für die Herstellung synthetischen Benzins — worauf Deutschland in diesem Kriege seine Hoffnungen setzte — ist vernichtet.

Schon seit geraumer Zeit hatten sich die alliierten Staffeln deutsche Erdölraffinerien, Tankanlagen und Hydrierwerke als Zielscheiben ausgesucht. Ein wirkungsvoller Schlag gegen die gegnerische Treibstoffversorgung wurde jedoch erst möglich, seit Flugzeuge in unmittelbarer Nähe der Reichsgrenzen starten können. Die anfangs September angekündete «totale Luftoffensive» hat sich denn auch in ihrer ersten Phase