

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 120 (1954)

Heft: 4-5

Rubrik: Aus ausländischer Militärliteratur

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

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

Aus ausländischer Militärliteratur

Lufttransporte der Zukunft

In der Oktober-Nummer 1953 der «Revue de Défense Nationale» äußert sich Général P. Gérardot über die Zukunft der militärischen Lufttransporte wie folgt:

Die Eigenheiten der Lufttransporte sind Schnelligkeit, Beweglichkeit und die Tatsache, daß die technische Entwicklung die Kapazität von Jahr zu Jahr beträchtlich zu steigern vermag.

Für die nationale Verteidigung bietet eine Lufttransportflotte die Möglichkeit der raschen Verschiebung von Heereinheiten von einem Kriegsschauplatz zum andern, ferner des unverzüglichen Transportes von Material vom Ort der Fabrikation zum Ort des Einsatzes. Für die moderne Luftwaffe ist die Lufttransportflotte ein unabdingbares Erfordernis. Die Erdtruppen erwarten von ihr eine größere Beweglichkeit in der Versorgung, unabhängig von Straßen und Eisenbahnlinien. Sie gestattet eine tiefere Staffelung der Depots, was einer Verminderung der Zerstörmöglichkeit durch den Gegner gleichkommt. Endlich gestattet sie bei eigener Luftüberlegenheit die Versorgung abgeschnittener oder eingeschlossener Verbände. Die Wünsche der Erdtruppen können heute nur bedingt und beschränkt erfüllt werden, weil die Versorgung der vordersten Linien Flugzeuge verlangt, die in jedem Terrain starten und landen können.

Die technischen Anforderungen an die Flugzeuge einer Lufttransportflotte sind:

- Große Tonnage. Dadurch wird weniger Flug- und Unterhaltpersonal nötig.
- Größtmögliche Geschwindigkeit. Diese Forderung steht im Widerspruch zur Forderung einer geringen Landegeschwindigkeit.
- Robustheit und als Folge hieraus einfacher Unterhalt und maximale Einsatzmöglichkeit auch bei reduziertem Personal.
- Eignung zum Verlad und Auslad von Truppen und Vorhandensein der notwendigen Einrichtungen, damit diese möglichst rasch vor sich gehen können.
- Nur ein Typ oder nur eine sehr beschränkte Anzahl von Typen: Einfachheit in der Fabrikation und im Unterhalt.

Gegenwärtig stehen zur Verfügung:

DC 4 transportiert 10 t auf 1000 km mit 320 km/h
DC 6 transportiert 14 t auf 2000 km mit 400 km/h

C 97	transportiert 20 t auf 3000 km
Fairchild 119	transportiert 11 t auf 3500 km
Breguet Deux-Ponts ...	transportiert 14 t auf 2300 km mit 340 km/h
Nord 2500	transportiert 4 t auf 1000 km mit 340 km/h

Um den Forderungen der Erdtruppen gerecht zu werden, versucht man Typen zu entwickeln, die sozusagen unabhängig von der Geländebeschaffenheit starten und landen können. Die Entwicklung führt in zwei Richtungen:

1. *Helikopter*. Es haften ihm folgende Mängel an:

- Die mittlere Geschwindigkeit übersteigt 150 km/h nicht.
- Die Höhe von 2000 m wird nur selten überschritten.
- Der Aktionsradius ist beschränkt.
- Die Nutzlast beträgt nur bis zu 2 t.
- Die Mechanik ist kompliziert und kostspielig.

Die Entwicklung geht in der Richtung einer Erhöhung der Werte für Geschwindigkeit und Zuladung. Ferner hat der Einsatz in Korea gezeigt, daß der Helikopter von der Erde aus nicht so verwundbar ist, wie es ursprünglich den Anschein hatte.

2. *Convertiplanes*. Sie sind ausgerüstet mit Düsenantrieb und Propellertriebwerk. Man hofft die Entwicklung hier so weit zu bringen, daß weder zum Start noch zur Landung ein Rollfeld notwendig sein wird, indem die Verschiedenheit der Antriebe entsprechend ausgenützt wird. Gleichzeitig hofft man dadurch auch die mittlere Geschwindigkeit und das Zuladungsgewicht beträchtlich steigern zu können.

Für einen zukünftigen Krieg werden folgende Verwendungsmöglichkeiten einer Lufttransportflotte ins Auge gefaßt:

- Zu Beginn eines Krieges Transport von Truppen und Material auf den Kriegsschauplatz.
- Transport von Truppen an Stellen, wo mechanisierter Gegner durchzubrechen droht, oder wo feindliche Fallschirmtruppen hinter den eigenen Linien niedergehen. Die zweite Möglichkeit ist die wichtigere, weil der Gegner den Durchbruch wohl nur dort forcieren will und kann, wo er die Luftüberlegenheit besitzt.
- Versorgung und, wenn sich die Notwendigkeit zeigen sollte, Evakuierung eingeschlossener Verbände und Teile ihres Materials.
- Evakuierung von Spezialarbeitern aus gefährdeten Industriezonen. Dadurch erhalten wir uns diese und entziehen sie dem Gegner.
- Kommando-Aktionen.

- Versorgung eigener Truppen.
100 Helikopter zu 2 t Nutzlast und 150 km/h können heute schon in 24 Stunden (im ununterbrochenen Tag- und Nachteinsatz) auf eine Distanz von 100 km 2000 t Material transportieren. Das ist der Nachschub einer Inf.Div. für 4 Tage.
 - Unter der Voraussetzung der eigenen Luftüberlegenheit kann das Vorgehen eigener Truppen über Gebiet, das vom Gegner stark zerstört wurde, beschleunigt werden.
 - Vorteil der Tiefenstaffelung der Depots.
 - Lufttransporte können Bahn- und Autotransporte nicht ersetzen. Sie sollen aber überall dort zur Anwendung kommen, wo diese unterbrochen werden.
- W.

Triebwerke der Zukunft

Ing. Lavoisier schildert im Oktoberheft 1953 der «Forces Aériennes Françaises» die amerikanische Flugzeugtriebwerk-Entwicklung und ihre Auswirkung, welche sich in der gewaltigen Steigerung der Flugzeugleistungen der letzten zehn Jahre abzeichnet. Der Verfasser will insbesondere deutlich machen, wie sehr ein hoher Stand im Sektor der Triebwerkentwicklung und -Produktion Voraussetzung für Aufbau und Unterhalt einer führenden Luftmacht sind. In der Tat haben Untersuchungen ergeben, daß die seit 1938 erreichten Flugzeuggeschwindigkeitssteigerungen zu 75 % der Verbesserung der Triebwerke und nur zu 25 % den Fortschritten im Flugzeugzellenbau zuzuschreiben sind.

In den USA benötigt man für die Entwicklung eines Kolbenmotors bis zum Abschluß des Prototypenbaues durchschnittlich 3 Jahre und 10 bis 15 Millionen Dollars. Die Verbesserung des Prototyps und die Werkzeugherstellung für den Serienbau verlangt wiederum einen Zeitaufwand von 2 bis 3 Jahren und einen Einsatz von 10 bis 15 Millionen Dollars. Die Verbesserung des Motors auf Grund breiterer praktischer Verwendung der ersten Serie erfordert nochmals 2 bis 3 Jahre, wobei eine dritte Rate von 10 bis 15 Millionen Dollars verausgabt wird. Erst nach 7 bis 9 Jahren ist also eine Neuschöpfung reif, in großen Serien gebaut zu werden. Bei der Turbo- und Raketen-Triebwerkentwicklung dürfte die entsprechende Zeitspanne noch 1 bis 2 Jahre länger sein.

1948 holte die USA den englischen Vorsprung in der Turbotriebwerkentwicklung auf und begann im gleichen Zeitpunkt neben dem bis dahin ausschließlich betriebenen Bau von Turbinen mit achsialem Kompressor, vorerst durch Erwerb englischer Lizzenzen, auch Typen mit zentrifugalem

Kompressor zu erstellen, aus der Erkenntnis, daß Triebwerke dieser «englischen» Version im Betrieb und gegen Beschuß robuster und in der Herstellung zudem einfacher sind.

Daneben wird aber auch die Fortentwicklung achsialer Typen mit unvermindertem Einsatz weiter gefördert, da diese Bauart sich als geeigneter erwiesen hat, große Leistungen pro Einheit bei kleinem spezifischem Treibstoffverbrauch zu erzielen; Eigenschaften also, welche insbesondere für die Triebwerke schwerer Bomber verlangt werden. Gegenwärtig sind die stärksten serienfertigen Turbotriebwerke der USA die General Electric J 73 mit 4100 kg Startleistung (exklusive Nachverbrennung) und die Allison J 71 mit 4400 kg Schub am Stand, der durch Nachverbrennung auf 5900 kg erhöht werden kann. Schließlich steht bei Pratt and Whitney im Typ J 57 ein Turbotriebwerk mit 5000 kg Schubleistung für den Antrieb der neuesten Überschallflugzeuge wie die F 100, F 101 und F 102 im Anlaufen des Serienbaues. Diese Turbine weist einen doppelten Kompressor auf und ist speziell für den Antrieb in sehr großen Flughöhen geeignet. Bei der Umstellung der Triebwerkausrüstung des mittleren Bombers «Boeing Stratojet» B 47 von 6 Allison J 35 zu je 2600 kg Standschub auf 6 Allison J 71 zu je 4400 kg Schubleistung erwartet man eine Geschwindigkeitsverbesserung von 1000 km/h auf nahezu 1200 km/h. Dieser 84 t schwere Bomber wird übrigens schon seit Monaten mit der Kadenz von 1 Stück pro Tag produziert.

Die bereits beträchtlichen Erfolge der USA im Bau von Raketentriebwerken lassen deutlich erkennen, daß dieses modernste Antriebsmittel das Verhältnis von Triebwerksgewicht zu Triebwerkschub nochmals sprunghaft verbessert. Es ist deshalb zu erwarten, daß mit dem Raketentriebwerk den Interceptor-Jägern derart hohe Steig- und Horizontalgeschwindigkeiten vermittelt werden können, daß sie gegenüber den schweren Bombern wiederum die heute mehr und mehr fehlende Überlegenheit erhalten werden. Das gegenwärtige Kardinalproblem der mit fieberhafter Intensität betriebenen Raketentriebwerkforschung der USA dürfte die Reduktion des Brennstoffverbrauches sein. Das Versuchsflugzeug Bell X-1 mit dem Raketenmotor 6000 C4 erreichte mit einer Antriebszeit von nur $2\frac{1}{2}$ Minuten eine Höhe von 24000 m und eine Horizontalgeschwindigkeit von 2700 km/h bei einem Verbrauch von allerdings 3700 kg Alkohol und Sauerstoff.

Da einerseits die weiteren Beschleunigungsmöglichkeiten, die mit dem Raketenantrieb verwirklicht werden können, über das dem Menschen erträgliche Maß hinaus gehen und andererseits auch die Ausbildung der Piloten immer länger und kostspieliger wird, und da außerdem für die zeitgerechte Bedienung der immer schneller werdenden Flugzeuge die Refle-

xionsgeschwindigkeit des Menschen gerade in den entscheidenden Phasen des Kampfeinsatzes zu wünschen übrig lässt, wird die zukünftige Entwicklung gezwungenermaßen zur Fernsteuerung an Stelle der Pilotensteuerung führen. Allein die US Air Force hat gegenwärtig mindestens sechs verschiedene ferngelenkte, raketengetriebene Flugkörper im Versuchseinsatz. Darüber hinaus hat sie den ferngesteuerten Bomber Martin B 61 «Matador» sogar seit einiger Zeit im Truppengebrauch und stellt ihn im Serienbau laufend weiterhin her. Von mobilen Abschussrampen aus gestartet wird der B 61 zur Bombardierung taktischer Ziele im Frontraum eingesetzt. Daß die US Air Force ein Schwergewicht auf das Gebiet der ferngesteuerten Geschosse legt, geht deutlich aus der Tatsache hervor, daß dies der einzige Budgetposten ist, der trotz der Kreditkürzungen von 1952 auf 1953 etwas erhöht worden ist. Das letzte Jahresbudget bezifferte sich auf 1064 Millionen Dollars (= 6,5 % des gesamten Air Force Budget) und wurde je zur Hälfte für Forschung und zur Hälfte für die Serieproduktion verausgabt. Auch für die Navy Air Force und die Army bauen führende Flugzeugfirmen wie Convair und Douglas ferngesteuerte Waffen.

K.W.

Luftlandungen mit Helikoptern

Oberstlt. Kinzer kommt in der «Military Review» vom Oktober 1953 zum Ergebnis, daß sich die normale amerikanische Infanterie-Division mit Helikoptern in den Einsatzraum transportieren lasse und daß dieses Verfahren gegenüber den bisher üblichen Luftlandeaktionen wesentliche Vorteile biete. Voraussetzung ist, daß die bisher üblichen Helikoptertypen mit einer Tragkraft von 3–20 Mann samt Ausrüstung oder 2,5 Tonnen Nutzlast ersetzt werden durch solche, welche 40 Mann oder 6–8 Tonnen transportieren; technisch soll dies möglich sein. Für schweizerische Verhältnisse interessant wäre die Steigerung der Gipfelhöhe, welche heute den Einsatz im Gebirge noch behindert oder unmöglich macht. Der Aktionsradius des Helikopters beträgt rund 80 Kilometer.

Daß taktische Einsätze mit Hilfe von Hubschraubern möglich sind, hat sich in Korea erwiesen. Dort wurde unter anderm eine verstärkte Marine-Füsiler-Kp. angesichts des Feindes abgesetzt; ein Füsiler-Bat. wurde innerhalb des Schußbereiches der feindlichen Minenwerfer in Stellung geflogen.

Gegenüber der herkömmlichen Art von Luftlandungen hat der Transport mit Helikoptern folgende Vorteile: mit Helikoptern transportierte Truppen sind sofort einsatzfähig und müssen sich nicht erst reorganisieren wie Fallschirmjäger. Für Fallschirmabsprünge eignet sich nicht jedes Gelände, während der Hubschrauber praktisch überall seine Last abladen kann.

Weder für den Start noch für das Landen sind Flugplätze und Landepisten nötig, während diese für die klassische Luftlandeoperation die wichtigste Rolle spielen.

Die normale Inf.Div. kann mit Helikoptern von 8 Tonnen Tragkraft transportiert werden mit Ausnahme der Panzerwagen, der schweren Pak und der 40-mm-Selbstfahr-Flak-Zwillinge. Dafür wäre Ersatz zu schaffen, wie er bei den Luftlande-Division besteht.

Die Planung und Durchführung klassischer Luftlandeaktionen benötigt mehrere Wochen und setzt speziell ausgerüstete und ausgebildete Truppen voraus. Luftlandeaktionen mit Helikoptern können mit jeder normalen Infanterie und mit wesentlich kürzerer Vorbereitungszeit durchgeführt werden. Damit ist jedoch die klassische Luftlandeaktion für die Zukunft nicht entwertet; sie behält ihre Bedeutung dank der größeren Reichweite, das heißt im operativen Rahmen, während die Helikopterlandung sich mehr im taktischen Rahmen bewegt.

WM

Ordre — contreordre — désordre

Im «Combat Forces Journal» (November 1953) berichtet der heutige amerikanische Brigade-General P. N. Strong über eine Episode der *Invasion in der Normandie*, welche nur wenig bekannt ist und den Erfolg der Landung beinahe in Frage gestellt hätte.

Nach monatelangen, äußerst intensiven und bis in die letzten Einzelheiten gehenden Vorbereitungen landete bekanntlich am 6. Juni 1944, dem D-Tag, die erste Welle der britisch-amerikanischen Streitkräfte von den Häfen Süd-Englands herkommend an der normannischen Küste. Weitere Wellen sollten unverzüglich nach Rückkehr der Schiffe nach England folgen, um den Wettkampf mit den Deutschen zu gewinnen. Brigade-General Strong, damals Oberst, war Kommandant einiger südenglischer Häfen, unter anderem Southamptons, von denen aus die Verstärkung an Truppen und Material (build-up) zur Hauptsache abgehen sollte. Auch diese zweite Phase war bis in alle Einzelheiten vorbereitet worden.

Da traf zwischen dem 3. und 5. Juni ein Befehl des Kommandanten der amerikanischen Erdstreitkräfte ein, durch den die Reihenfolge der Verstärkungs- (build-up) Truppen wesentlich geändert wurde. Dieser Befehl wirkte wie eine Bombe! Ein Teil der Truppen für die zweite Phase hatte sich in diesem Moment aus dem Innern Englands bereits Richtung Einschiffungshäfen in Bewegung gesetzt. In zwei oder drei Tagen sollte eine Arbeit bewältigt werden, die vorher Monate beansprucht hatte. Für die Umorganisation stand nur der gleiche kleine Stab der Planning und Move-

ment Group zur Verfügung. Ein Gesuch um Widerruf des Befehls hatte keinen Erfolg. So machte sich der kleine Stab an die Arbeit.

Am 7. Juni kehrten die ersten Schiffe von der Invasionsküste zurück, um neue Truppen zu holen. Die Verladungen erfolgten bereits nach den abgeänderten Befehlen: Mangels genügender Truppen in den Häfen fuhren die Schiffe nur teilweise besetzt an die Invasionsküste zurück, während an anderen Orten mangels Schiffen bereitstehende Truppen nicht eingeschifft werden konnten. Diese Fehldispositionen waren begreiflich – denn der Stab war bereits 72 Stunden ohne Schlaf an der Arbeit!

Am folgenden Tag, dem 8. Juni, häuften sich die Fehler. In den sogenannten Camps (Durchgangslager) in der Umgebung der Häfen stauten sich die Mannschaften; und ständig kamen neue, während die Schiffe warteten! Die Befehle des Planungsstabes wurden immer sinnloser: Aus den Camps wurden Einheiten für die Verschiffung abgerufen, die noch nicht da waren, andererseits erhielten Einheiten den Befehl zum Bahntransport in die Camps, die sich bereits in solchen befanden. – Von der Invasionsfront kamen verzweifelte Fragen: Wo sind die Verstärkungen? Warum werden die Schiffe zurückgehalten? Warum kommen sie halbleer an? Der deutsche Gegenangriff wird erwartet!

Der nächste Tag brachte den Höhepunkt der Krise. Die Camps waren zum Bersten voll. Die Leute des Planungsstabes brachen körperlich und seelisch zusammen und mußten ins Spital überführt werden! Das Oberste Hauptquartier der alliierten Expeditionsstreitkräfte (SHAEF) mußte den Vorschlag Strong's akzeptieren, daß alle Schiffe ohne jede Rücksicht auf Priorität beladen würden. – Ein Planungsstab mit ausgeruhten Offizieren wurde zusammengestellt und ein Bat. Militärpolizei für das Offthalten der Straßen eingesetzt. Nun kam wieder Bewegung in die Sache. Die Kommandanten an der Invasionsküste erfuhren jeweils rund eine Stunde vor Ankunft der Schiffe, welche Einheiten und welches Material in ihnen enthalten war. In willkürlicher Reihenfolge trafen Infanterie, Artillerie, Bautruppen usw. ein. So wurde die Krise überwunden.

Zum Glück zögerten die Deutschen mit ihren Gegenangriffen. Sie waren im Glauben, daß die «richtige» Invasion am Pas-de-Calais erfolge – eine Folge raffinierter Ablenkungs- und Täuschungsmanöver. Sonst hätte sich der Gegenbefehl und die damit verbundene Nachschubstörung verhängnisvoll auswirken müssen.

Der Verfasser betrachtet die zu sehr in die Einzelheiten gehende Regelung als Ursache der Krise. Eine von Anfang an elastischere Organisation hätte eine leichtere Anpassung an die neuen Forderungen, wie sie der Befehl des Kommandanten der Erdstreitkräfte brachte, ermöglicht. Pf.

Die Bedeutung der Seemacht im nächsten Krieg

In das Gebiet weltweiter strategischer Betrachtungen führt ein Aufsatz von Dr. Sokol in der «Military Review» über die Rolle der Seemacht im nächsten Krieg. Dem Verfasser liegt daran, nachzuweisen, daß auch heute und wohl noch auf lange Zeit hinaus das Vorhandensein und die Erhaltung der Seemacht unerlässliche Voraussetzung für den erfolgreichen Einsatz selbst der gigantischen amerikanischen Luftwaffe darstellt. Grundlegend ist die Tatsache, daß ein *Luftkrieg* der USA von nordamerikanischen Basen aus gegen Rußland über Distanzen geführt werden müßte, welche das Rendement der Luftwaffe in unzulässiger Weise verschlechtern würde. Diese Tatsache besteht auch für die Flugroute über die Arktis. Nun ist es bedeutend ökonomischer, große Gütermengen mit Schiffen statt mit Flugzeugen zu transportieren, was mit folgenden Zahlen belegt wird. Um beispielsweise monatlich 100 000 Tonnen Material von San Francisco nach Australien zu transportieren, erheischen der See- und der Luftweg folgenden Aufwand:

44 Schiffe	3 200 Mann	165 000 barrels Treibstoff	keine Tanker
10 022 viermotorige Transport-Flugzeuge	120 765 Mann	8 999 614 barrels Treibstoff	85 große Tanker

Die wichtigste Voraussetzung für einen erfolgreichen Luftkrieg der USA gegen Rußland ist, daß die amerikanischen Flugbasen näher bei Rußland liegen als die russischen mit Bezug auf die Vereinigten Staaten. Daraus folgt, daß die diplomatischen und militärischen Anstrengungen der USA sich darauf richten, einen Sicherheitsgürtel um die USA zu legen, welcher jenseits der großen Meere vor allem in Europa und Afrika, dann aber auch in Asien liegt. Die Verteidigung dieses Gürtels hängt von seiner *ungestörten Versorgung über Meer ab*, woraus der Autor wiederum die grundlegende Bedeutung der Seemacht für die USA ableitet. Um die Unterseebootsgefahr in einem erträglichen Maße zu halten, ist es nötig, womöglich das Kattegatt, die Dardanellen und die Beringstraße zu sperren und damit den Austritt der russischen U-Boote in die Weltmeere zu verhindern.

Als ersten Sicherheitsgürtel im Sinne obiger Ausführungen bezeichnet der Verfasser Finnland, Schweden, Norwegen, Westdeutschland, Österreich, Italien, Jugoslawien, Türkei, Persien, Irak, Afghanistan, Nordindien, Indochina und Korea. Demgegenüber liegt der zweite Sicherheitsgürtel außerhalb der direkten Einwirkungsmöglichkeit der überlegenen russischen

Land- und Luftstreitkräfte: Spitzbergen, Island, England, Spanien, Nordafrika, Arabien, Südindien, Indonesien, Philippinen, Formosa und Japan.

Abschließend warnt der Autor davor, über der Aufrüstung der amerikanischen Luftwaffe die Verstärkung der Seerüstung zu vernachlässigen. Notwendig sei vor allem die Verstärkung der Flugzeugträgerflotte durch große Einheiten, Indienststellung schnellerer Handelsschiffe und die Verstärkung des Marinekorps.

WM

Zwei große deutsche Generalstabschefs:¹ General Ludendorff und Generaloberst Ludwig Beck

Buchbesprechungen und persönliche Erinnerungen
von Oberstdivisionär z. D. Eugen Bircher

Wolfgang Foerster, der bekannte Militärhistoriker, sucht mit unbestechlicher Wahrheitsliebe in beiden Büchern über Generaloberst Ludwig Beck und Ludendorff eine Seelen-Analyse zweier Generalstabschefs zu geben, die, ganz verschiedenartigen Charakters, vor verschiedenen Aufgaben standen und bei denen ärztliche Beobachtungen recht interessante Auskünfte vermitteln, die jedem, der sich mit der Psyche des Soldaten – speziell in höherer Führung – befaßt, bekannt sein sollten. Ludendorff ist immer als ein außerordentliches Genie betrachtet, aber vom psychologischen Standpunkt aus nie eindeutig gewertet worden. Seit der Einnahme von Lüttich zu Beginn des Krieges 1914, die seiner Tatkraft und Energie zu verdanken war, stieg er rasch in die führenden Kreise empor und wurde gerade in den kritischen Zeiten, als sich Deutschland im schwersten Kampfe der Marneschlacht befand, beordert, als Generalstabschef Hindenburgs die Schlacht bei Tannenberg durchzuführen. Es darf wohl angenommen werden, daß, wenn Ludendorff an der Westfront geblieben wäre, er nicht zugelassen hätte, daß der rechte Flügel zurückgenommen wurde und speziell die 2. Armee eine große Lücke gegenüber der 1. Armee von Kluck aufreißen ließ, in die die französischen, von Franchet d'Esperey wieder aufgepeitschten Angriffskolonnen hineinstießen.

Der Verlust der Schlacht an der Marne war zweifellos ein Versagen der Standhaftigkeit der obersten Heeresleitung Moltke und der Führung der 2. Armee von Bülow. Wir wollen oft Gesagtes hier nicht wiederholen und speziell auch nicht die psychologischen Komponenten aufdecken, die im Starrsinn und dem Schematismus des Bülow'schen Charakters und auch in der Konstitution dieses Führers, der früher an einer Schilddrüsenerkrankung (Morbus basedow) gelitten hatte, lagen.

Es wäre falsch, annehmen zu wollen, daß Ludendorff allein den Sieg von Tannenberg erkämpfte und Hindenburg nur Ja und Amen dazu gesagt hätte; sicher spielten die starken Nerven von Hindenburg eine wesentliche Rolle. Als am 23. August 1914 die

¹ Wolfgang Foerster: *Generaloberst Ludwig Beck. Sein Kampf gegen den Krieg*. Isar-Verlag, München.

Wolfgang Foerster: *Der Feldherr Ludendorff im Unglück*. Eine Studie über seine seelische Haltung in der Endphase des letzten Weltkrieges. Limes-Verlag, Wiesbaden.

Wilhelm Breucker: *Die Tragik Ludendorffs*. Helmut Rauschenbusch Verlag, Stollhamm (Oldenburg).

Befehle für den Angriff bei Tannenberg, die schon vorher in den Grundzügen operativ durch General von Hoffmann und auch von François entwickelt worden waren, von Ludendorff und Hindenburg erteilt wurden und am Abend des 23. August die Meldungen eintrafen, daß die Armee Rennenkampf sich von Nordosten in Bewegung gesetzt habe, vor der nur einige Kavallerie-Divisionen standen, glaubte sich Ludendorff noch spät abends veranlaßt, den schon zur Ruhe gegangenen General Hindenburg auf die Lage aufmerksam machen und sie als nicht ganz ungefährlich schildern zu müssen, wenn die starke Armee Rennenkampf in den Rücken der deutschen Armeen eindringen könnte. Hindenburg überlegte sich die Situation einen kurzen Moment und sprach gelassen das Wort aus: «So wie ich die Lage beurteile, sind die Befehle zum Angriff gegeben; bis eine Änderung dieser Befehle bei der Truppe eintrifft, ist diese schon zum größten Teil im Angriff; es kann jetzt nicht mehr umgekrempelt werden; ich bleibe beim Entschlusse anzugreifen», drehte sich im Bette um und schief weiter.

Diese Sicherheit, seine Nerven zu behalten, wies Hindenburg auch in der Schlacht bei den Masuren auf. Als Ludendorff vor einer ähnlichen Lage an Hindenburg herantrat, meinte dieser kurz: «Wir belassen jetzt das Angeordnete, ich will jetzt schlafen gehen». Ähnliches wurde in der Marne Schlacht auch von General Joffre behauptet. In der Diskussion, wer eigentlich die Marne- beziehungsweise die Tannenberg Schlacht gewonnen habe, konnten Joffre und Hindenburg sagen: «Eines ist sicher; wenn ich die Schlacht verloren hätte, wäre die ganze Verantwortung auf mich gefallen». Das ist wahres Feldherrentum: In den schwierigsten Situationen ruhiges Blut zu bewahren und sich nicht von einer allgemeinen oder Einzelpanik hinreißen zu lassen. Es wirft einen Schatten auf das Wesen und den Charakter Ludendorffs, der sich immer wieder als den einzigen und wahren Urheber der Schlacht bei Tannenberg ausgab und so das Ansehen Hindenburgs minderte. Hiefür ein kleiner Beweis: Als im Jahre 1922 oder 1923 Ludendorff von Prof. Sauerbruch in München an einer Basedow-Struma operiert wurde und Sauerbruch am 2. oder 3. Tag nach der Operation ihm eine Empfehlung und einen Gruß von Hindenburg überbrachte, richtete sich Ludendorff in seinem Bette auf und sagte: Von diesem Kerl will ich nichts wissen.

Das zweite Buch von Foerster klärt uns ausgezeichnet auf über die Leistungen Ludendorffs im zweiten Teil des Krieges, also in den Jahren 1917/1918. Gegen Oktober bemerkten die Mitarbeiter, daß sich bei Ludendorff eine zunehmende Nervosität und Reizbarkeit gegen seine Umgebung einstellte, so daß sie den Eindruck gewannen, es sei dringend nötig, daß Ludendorff sich eine Zeitlang schone und sich in ärztliche Behandlung begebe. Es waren Oberst Bauer, Graf von Schulenburg, aber auch der spätere Reichswehrchef Haye, die veranlaßten, daß ein Facharzt, Dr. Hochheimer, zugezogen werde. Bei Ludendorff machte sich eine Nervosität bemerkbar, die besonders in dauern-den und gereizten Telephonaten zum Ausdruck kam, so daß sogar eine Abberufung in Erwägung gezogen wurde. Dr. Hochheimer hat das sicher nicht einfache und schwere Amt übernommen. Anfangs Oktober konnte er sich mit Ludendorff verstündigen; er stellte die Diagnose auf Überarbeitung beim Fehlen eines sonstigen krankhaften Zustandes. Jedenfalls hat Hochheimer die Diagnose auf Struma basedowiana nicht gestellt, die, wie Sauerbruch meinte, schon damals gestellt werden konnte. Das Verhalten Ludendorffs unter dem Einfluß seiner Frau nach dem Kriege zeigt, daß seine Krankheit noch schlimmer war, als man annahm. Speziell in seinen schriftlichen Äußerungen über den Krieg und seiner Teilnahme am Hitler-Putsch zeigt sich deutlich, daß das Nervensystem stark in Anspruch genommen war, denn seine fixe Idee der übersinnlichen Mächte, die sich gegen Deutschland verschworen hätten, wobei er merkwürdigerweise Juden, Freimaurer und Jesuiten in einen Tigel warf und ein ganzes System daraus

machte, beweist, daß er in seinen Gedankengängen in abstrusen Vorstellungen lebte. Dazu kam noch, daß er auch eigene religiöse Ideen hatte und als späterer Bekämpfer des Christentums im Sinne eines primitiven Orakelsuchers die Lösungen der Brüdergemeine konsultierte, bevor er den Tag X für die Frühjahrsoffensive bestimmte. Er wählte für die Frühjahrsoffensive den 21. März, weil die Lösung für jenen Tag lautete: «Du bist ein heilig Volk, das der Herr, Dein Gott erwählt zum Volk des Eigentums aus allen Völkern, die auf Erden sind». (Teutromonium 7/6) (Kahler, Nachrichten der Göttinger Akademie der Wissenschaften, Jahrgang 1953 Nr. 1).²

Wir wollen hier nicht über die sicher festgestellte Basedow'sche Krankheit eine Abhandlung schreiben. Aber sicher ist anzunehmen, daß diese große Beschwerden verursachen konnte und Ludendorff auch in seinem Geistesleben nicht unwesentlich beeinflußte. Basedow'sche Krankheit kann Folge einer durchgemachten Infektionskrankheit sein oder durch eine stark aufregende Handlung, oder aber beides zusammen, entstehen. Die Fliegerangriffe während des Weltkrieges führten zu einem epidemischen Auftreten der Basedow'schen Krankheiterscheinungen in Berlin, wie mir seinerzeit Prof. Sauerbruch mitteilte.

Das Buch Wolfgang Foersters bringt wertvolle Einzelheiten über das Seelenleben militärischer Führer und weist damit auf einen wichtigen Teil der Kriegsvorbereitung und Kriegsführung.

Die obenstehenden Ausführungen werden des Näheren noch begründet im Buch von Wilhelm Breucker «Die Tragik Ludendorffs». Breucker, der ein getreuer Anhänger war, stand Ludendorff sehr objektiv gegenüber. Bei aller Bewunderung hat er aber auch dessen Schwächen erkannt. Das Kapitel «Ludendorff als Mensch» ist eine ausgezeichnete Charakteristik Ludendorffs. Breucker sagt, Ludendorff sei ein einseitiger Militär gewesen, ein total amusischer Mensch, Goethe und Shakespeare ebenso verschlossen wie unempfänglich für die Musik Beethovens oder Mozarts. Breucker erklärt dann: «Und noch ein Letztes muß man wissen, um den Menschen Ludendorff ganz zu verstehen. Er hatte eine liebenswerte Schwäche – und das waren die Frauen! Die Frau, die ihn richtig zu nehmen wußte, konnte den starken Mann um den kleinen Finger wickeln. Diese Schwäche hat dem alten Sünder, wie er sich mit einem gewissen Stolz gern nennen hörte, manche Ungelegenheit bereitet. Sie sollte dem alternden General zum Verhängnis werden!» Und das war Frau Dr. Mathilde von Kemnitz, geborene Spieß, aus Wiesbaden, die Medizin studiert hatte, und Schülerin von Kreplin war. Später heiratete sie Herrn von Kemnitz, von dem sie drei Kinder hatte, und nach dessen Tode Major Klein, von dem sie sich wieder scheiden ließ. Nach der ganzen Beschreibung, die Breuker von dieser Frau gibt, war auch sie eine Psychopathin, war Religionsstifterin und von ganz abstrusem Gedankengut auf religiösem Gebiete.

Ludendorff ließ sich von dieser Frau vollkommen religiös einwickeln, glaubte all ihren Ausführungen, die dann zu seinen Wahnsinnen führten und die ihn zu zahlreichen ungerechten und unbelegten Behauptungen, wie zum Beispiel über Oberstlt. Hentsch in der Marneschlacht, veranlaßten.

Das Wichtigste in dem Buch von Breucker, der Ludendorff treu Gefolgschaft leistete, ist ein Zitat, das sehr überrascht, da man bis anhin anderes geglaubt hatte. Ludendorff teilte am 1. Februar 1933, als er schon in Opposition zu Hindenburg stand, diesem folgendes mit: «Sie haben durch die Ernennung Hitlers zum Reichskanzler unser heiliges deutsches Vaterland einem der größten Demagogen aller Zeiten aus-

² Auch Breucker bemerkte, daß er im Kriege stets die Sprüche der Brüdergemeinde auf dem Nachttisch liegen hatte.

gelifert. Ich prophezeie Ihnen feierlich, daß dieser unselige Mann unser Reich in den Abgrund stürzen und unsere Nation in unfaßbares Elend bringen wird. Kommende Geschlechter werden Sie wegen dieser Handlung in Ihrem Grabe verfluchen». Bis anhin galt Ludendorff immer als Anhänger Hitlers und Hitler hat Ludendorff noch 1937 auf seinem Totenbett besucht. Also ist er mit bangen Sorgen um das Schicksal Deutschlands gestorben. Ludendorff soll Breucker noch bei einer der letzten Begegnungen gesagt haben: «Solange Männer wie Fritsch und Beck da sind, könnt ihr ohne Sorge sein. Aber sie werden nicht bleiben. Man wird sie in dem Augenblick beseitigen, in dem sie es ablehnen, die Politik ihres Führers weiter mitzumachen. Und wenn dann Hitler erst einmal alles allein macht, dann wehe Deutschland! Es wird zum Kriege kommen und dieser Krieg wird damit enden, daß unsere Feinde sich tief im Herzen des zerstörten Deutschlands die Hände reichen werden».

Ich hatte Gelegenheit, anlässlich eines Besuches in Berlin durch meinen Freund von Xylander, der damals im Generalstab in Berlin arbeitete, Generaloberst Beck persönlich kennenzulernen. Ich fand in dem relativ kleingewachsenen, aber forsch und munter auftretenden Mann eine hochgebildete Persönlichkeit. Er war im Gegensatz zu Ludendorff eine geistig hochstehende Persönlichkeit, die sich auch mit philosophischen Problemen beschäftigte und im Kreise der sogenannten Mittwoch-Gesellschaft gerne und viel verkehrte. Als Generalstabsoffizier war er ein großer Verehrer Ludendorffs. 1925 war er dem Generalstab des Wehrkreiskommandos Dresden zugeteilt worden; er hat sich soldatisch immer freimütig vor seine Untergebenen, wie im Ulmer-Handel, gestellt. Der Chef des Truppenamtes, General Adams, ein hochbefähigter Offizier, wurde ihm ein hoher Gönner. Beck war Urheber der ausgezeichneten «Vorschrift über Truppenführung». 1933 wurde er zum Chef des Truppenamtes – das war in der Reichswehr eigentlich die Stelle des Generalstabchefs – ernannt. Die Ermordung der Generale Schleicher und von Bredow am 30. Juni 1934 erfüllte ihn mit Entsetzen und er verlangte mit andern zusammen eine Rehabilitierung der beiden Generale, nachdem insbesondere die ehrengerichtliche Nachprüfung der Vereinigung Graf Schlieffen die völlige Haltlosigkeit der gegen die beiden erhobenen Vorwürfe aufdeckte. General von Bredow wurde mir persönlich bekannt anlässlich seiner regelmäßigen Reisen als militärischer Berater an den Völkerbundssitzungen in Genf. Man gewann von ihm viele und interessante Einblicke in die damalige politische Situation. General von Bredow war ein äußerst gemütvoller Mensch, dem ich Landesverrat nie zutrauen konnte.

Am 1. Juli 1935 wurde der «Chef des Truppenamtes», General Beck, «Chef des Generalstabes des Heeres», dem als Oberbefehlshaber Blomberg vorstand, während General von Fritsch das Heer, Raeder die Flotte und Göring das Oberkommando über die Luftwaffe haben sollte. Beck sah rechtzeitig ein, wohin das deutsche Heer steuerte. Die grauenvollen Eindrücke, die ihm der Röhm-Putsch hinterlassen haben, mögen Veranlassung gewesen sein, daß er von nun an gegenüber Hitler feindselig eingestellt war und einen entschiedenen Kampf gegen ihn aufnahm, unterstützt von seinen Mitarbeitern, speziell von seinem Stellvertreter von Manstein, der sich im Krieg als einer der besten Führer erwies. Beck wird noch heute von seinen Schülern als ein großes, fast geniales Talent zur Generalstabserziehung anerkannt und in vortrefflicher Weise von Wolfgang Foerster zur Darstellung gebracht. Beck, der die allgemeine Geschichte, aber auch die deutsche Heeresgeschichte in ihrem Auf und Ab außerordentlich gut kannte, hatte schon frühzeitig nach einer kurzen persönlichen Vorstellung über die Absichten Hitlers Klarheit gewonnen. Er war davon überzeugt, daß Hitler der Mann sei, der das deutsche Volk und den deutschen Staat in den Abgrund reißen würde. Es begann ein unaufhörlicher Kampf, als im Frühjahr 1935 die Tschechoslowakei und das

österreichische Problem zur Diskussion standen und vor allem als Hitler einen Krieg in Aussicht nahm. Beck hat im Juni 1937 dem französischen Generalstabchef Gamelin einen Besuch abgestattet. Gamelin stimmte mit Beck überein, daß es Pflicht der an verantwortlicher Stelle stehenden Soldaten sei, Kriege zu vermeiden und keinerlei Auseinandersetzungen leichtfertig zu beginnen. Beck hat damals auch Daladier empfangen, Beziehungen zu Pétain aufgenommen und das Marneschlachtfeld besucht. Ich habe damals auch Gelegenheit gehabt, durch Oberst Grasset bei Generalstabchef Gamelin eingeführt zu werden. Von General Gamelin gewann man einen tiefen Eindruck. Auch bei ihm spürte man deutlich die klassische Bildung und die Kulturverbundenheit heraus. Der amerikanische General Wedemeier, der Gehilfe MacArthurs, hat in großer Begeisterung von Beck an Wolfgang Foerster geschrieben.

Gegen Ende des Jahres 1937 verdichtete sich bei Hitler in krankhaftem Größenwahn der Gedanke, zu einem baldigen Kriege anzutreten, trotz stärkster Bedenken der Generale Blomberg und v. Fritsch. Nun kam die Katastrophe: Erster Sturz von Generaloberst Freiherr von Fritsch und dann auch Sturz von Blombergs auf die perfideste Weise. Am 5. Mai 1937 hat Beck eine Denkschrift über die militärische Lage ausgearbeitet mit klaren Schlußfolgerungen. Er sah bei Fortsetzung der bisherigen deutschen Außenpolitik den europäischen Krieg, den zweiten Weltkrieg und damit Deutschlands Untergang. Leider hat der Nachfolger v. Fritschs, von Brauchitsch, die Beck'schen Denkschriften Hitler nicht vorgelegt. Eine zweite Denkschrift vom 3. Juli und eine große dritte vom 16. Juli blieben unbeachtet. Diese Denkschriften gipfelten in dem Vorschlage eines gemeinsamen Schrittes der höchsten Führer der Wehrmacht bei Hitler, um diesen zur Einstellung seiner Kriegsvorbereitungen zu zwingen. Falls er auch dann nicht nachgeben würde, sollten alle militärischen Führer von ihren Ämtern zurücktreten. Becks militärisches Testament wurde um die Monatswende Juli-August niedergelegt. Er erklärte darin den Generälen: «Ich muß von Ihnen verlangen, daß Sie auf Gedeih und Verderb hinter mir stehen und mir bedingungslos auf dem Wege folgen, den ich zum Besten unseres deutschen Vaterlandes gehen muß». Seine Bemühungen scheiterten. Die Generale konnten sich zu diesem Schritt nicht entschließen. Auf diese Zeit zurück gehen die ersten Wurzeln der späteren Verschwörung vom 20. Juli 1944. Beck sah voraus, daß er im Kampf gegen Hitler verloren hatte; er beschloß zurückzutreten, trotzdem Staatssekretär von Weizsäcker und General von Manstein ihm davon abgeraten hatten.

Zu seiner Juli-Denkschrift machte er eigenhändig auf besonderem Blatt die Bemerkung: «Um unsere Stellung den Historikern gegenüber in der Zukunft klarzustellen und den Ruf des Oberkommandos sauber zu halten, wünsche ich als Chef des Generalstabes zu Protokoll zu geben, daß ich mich geweigert habe, irgendwelche nationalsozialistischen Abenteuer zu billigen. Ein endgültiger deutscher Sieg ist eine Unmöglichkeit».

Beck trat in den Ruhestand und arbeitete weiter an einer grundsätzlichen Betrachtung über «Deutschland in einem kommenden Kriege». Er war leidend und es kam so weit, daß er sich zu Beginn des Krieges eines Darmleidens wegen operieren lassen mußte. Mit seiner Tochter zusammen lebte er in einem kleinen Häuschen und betätigte sich als Schriftsteller: «Wie hätte Falkenhayn nach der Marneschlacht den Krieg weiterführen sollen». Nicht uninteressant ist, daß er sich jetzt mit dem amerikanischen Sezessionskrieg und speziell der Biographie von General Lee, dem er sich innerlich verwandt fühlte, beschäftigte. Er widmete sich auch, wie schon hervorgehoben, den Sitzungen der Mittwoch-Gesellschaft, wo Prof. Heisenberg, der große Physiker, Paul Fechter, ebenfalls ein bedeutender Mann, von dem Geiste Becks tief erfüllt waren.

Dieser Mittwochgesellschaft gehörte auch der berühmte Philosoph Eduard Spranger an, der ihn am treffendsten in folgendem Brief an Wolfgang Foerster gezeichnet hat: «Grenzenlos verehrt habe ich Beck von den ersten Gesprächen an. Seine Sachlichkeit, sein Geist und seine Güte wirkten dahin zusammen. Ich wage nicht zu entscheiden, aus welcher frommen Gewißheit heraus der Generaloberst schließlich gehandelt hat. Gewiß ist nur, daß es ein frommes Bewußtsein war und kein anderes, ein kämpfendes und kein anderes. Für seine Freunde aber, die sein edles Bild in Treue und Reinheit besitzen wollen, ist es nicht gleichgültig, ob er so tief von der Brüchigkeit alles Irdischen überzeugt war wie die Existenzphilosophen, oder ob er daran geglaubt hat, daß es um Gottes Willen lohne, auch für diese Welt alles zu wagen, was man ist. So, wie ich ihn ahne als alten Offizier von ethischer Substanz, sage ich für meine Person: Die Rettung des Staates war es ihm wert, alles zu geben, was er hatte. Aber seine Seele war auch so innerlich und zart, daß es ihm nicht um den Staat allein ging, sondern um die Seelen, die ihn tragen, und um seine eigene Seele».

Als ich im Jahre 1942 in Berlin am Chirurgen-Kongreß war und Gelegenheit hatte, mit Prof. Sauerbruch und General Beck zusammenzukommen, sah ich, daß Beck mit mir in der Auffassung des Sezessionskrieges in vielen Punkten übereinstimmte. Auf meine Erklärung, daß die Lage für Deutschland relativ günstig stehe, bemerkte Beck: «Der Krieg ist noch nicht zu Ende und derjenige wird den Krieg gewinnen, der den letzten Kanonenschuß abfeuert. Das werden nicht die Deutschen, sondern die Amerikaner sein.» General Beck fügte in der nachfolgenden Diskussion bei, daß mit dem deutschen System der Kriegsführung ein Ende gemacht werden müsse und daß man da auch vor den letzten Mitteln nicht zurückschrecken könne. Damals sah ich, wie Beck die Zukunft klar vorausgesehen hatte. Ich spürte aber auch, daß viele Deutsche entschlossen waren, zur Tat zu schreiten, was denn auch geschehen ist, wobei Beck sein eigenes Leben in Konsequenz des Angefangenen zum Opfer brachte.

Wolfgang Foerster darf versichert sein, daß sein Buch eine treffliche Illustration und einen Beitrag zu den Vorkriegsereignissen darstellt und wiederum zeigt, daß die Generale nicht so schlechte Politiker sind, wie sie im allgemeinen dargestellt werden.

Was wir dazu sagen

Gedanken zum Verhältnis zwischen Offizier und Mannschaft

Von Lt. Ingo Debrunner

Letzthin war ich Teilnehmer eines Winter-Gebirgs-WK einer Heeres-einheit, zu dem bekanntlich auch Offiziere neben Unteroffizieren und Soldaten als Lernende einrücken. In unserem Kurs wurden nun – im Gegensatz zu früher – reine Offiziersklassen gebildet. Als Grund nannte uns der Kommandant, daß es noch jedesmal, wenn Offiziere und Mannschaften gemischt waren, zu Reklamationen einzelner Offiziere und zu Schwierigkeiten gekommen sei. In unseren Diskussionen wurden Beispiele genannt, etwa, daß ein Offizier sich beschwert hätte, weil er einmal hoch oben im Gebirge eine