

# Vom Daimler bis zum „Leopard“

## Die Panzerwaffe in Österreich - Anfänge und Erste Republik

Das österreichische Berufsheer der Ersten Republik verfügte aus Geldmangel - und wahrscheinlich auch aus politischen Gründen - über keinen einzigen echten Kampfpanzer. Dennoch leisteten österreichische Offiziere wie Burstyn, Eimannsberger und Heigl bei der Entwicklung der Panzerwaffe Pionierarbeit - sowohl im technischen als auch im taktischen Bereich.



Infanterie vor ihren Linien bisher noch nie gesehen. Einzelne davon konnten zwar mittels geballter Ladungen und konzentriertem Feuer auf ihre Schießscharten außer Gefecht gesetzt werden, doch die Briten stießen auf breiter Front durch die deutschen Linien ... Die Briten setzten an diesem Tage 369 Tanks ein. Ihr Angriff erbrachte einen

Obwohl einzelne Tanks außer Gefecht gesetzt werden konnten, durchstießen die Briten bei Cambrai auf breiter Front die deutschen Linien.

Cambrai, November 1917. Die letzten Tage war es an der Front relativ ruhig gewesen, doch am Morgen des 20. Novembers, gegen 0600 Uhr, begannen die Leuchtpistolen der deutschen Vorposten im Bereich der 54. Infanteriedivision mit ihrem Farbenspiel. Rote Leuchtkugeln bei Havrincourt lösten eigenes Artilleriefeuer aus, weil die vorne liegende Infanterie meldete, daß die Engländer dabei seien, Gassen in ihre eigenen Drahthindernisse zu schneiden. Um 0715 Uhr setzte englischer Artilleriebeschuß ein. Geschosse schlugen in und um die deutschen Stellungen ein, während die deutsche Artillerie ihrerseits einen Feuersehleier vor die eigene Infanterie legte. Im Lärm der krepierenden Granaten wurden in den vordersten deutschen Schützengraben plötzlich starke Motorengeräusche hörbar, im dichten Nebel war jedoch nichts zu sehen. Erst als die breiten Drahtverhaue knackten und krachten, sich kreischend unter dem Druck der sie überrollenden stählernen Massen wanden, da sahen sie sie, *die Tanks*, die Kriegselefanten der neuen Zeit.

Zunächst unverwundbar gegen Handwaffen- und Maschinengewehrfeuer, ja selbst gegen Handgranaten, stampften die englischen Kampfwagen weiter. Tanks (die Bezeichnung wurde von den britischen Obersten Ernest D. Swinton und Dally Jones aufgrund des kastenförmigen Aufbaues dieser Fahrzeuge gewählt<sup>1)</sup>) in solcher Zahl hatte die deutsche

dreizehn Kilometer breiten und neun Kilometer tiefen Einbruch in die deutschen Stellungen. Etwa 8 000 deutsche Soldaten wurden gefangengenommen, rund 100 Geschütze erbeutet bzw. zerstört.

Die Verluste an Tanks beliefen sich auf 65 durch Volltreffer, 99 (!) durch Fehlfunktionen und 43 durch Hängenbleiben in Gräben und Gewässern sowie durch Aufgabe. Die Schwächen der Tanks waren noch zu groß. Den Engländern gelang es nicht, ihren zunächst so überzeugenden Einbruch in die deutschen Linien in einen Sieg zu verwandeln, und es blieb lediglich bei einer - wenn auch beträchtlichen - Einbeulung des deutschen Frontverlaufes.

Dennoch schlug an diesem 20. November 1917 die Geburtsstunde einer neuen Waffengattung - der *Panzertruppe*.<sup>2)</sup> *Panzerfahrzeuge* sowie vielversprechende Entwürfe dazu hatte es schon viel früher gegeben - auch in Österreich.

### Die Anfänge

#### Das erste Panzerautomobil

Kurz nach der Jahrhundertwende, im Jahr 1902, entwickelte der damalige k. u. k. Hauptmann und spätere Generalmajor Dipl.-Ing. Ludwig Tlaskal Edler von Hochwall (1872 bis 1957) einen Vierradantrieb für Zugmaschinen, den er 1904 den Daimler-Motoren-Werken in Wr. Neustadt zur Auswertung anbot.

Dort kam es in der Folge zur Entwicklung und zum Bau des ersten in der k. u. k. Monarchie verwendeten Straßenpanzerwagens. Dieser verfügte unter anderem über jene auch heute allgemein gültigen technischen Merkmale, die bei Panzerspähwagen anzutreffen sind: Allradantrieb, drehbarer Turm mit integrierter Maschinengewehr und/oder einer leichten Kanone sowie versenkbare Sitze für den Kommandanten und Fahrer. Dieses erste Panzerautomobil verfügte über einen etwa 30 PS (22 kW) starken Motor, ein Vierganggetriebe mit Rückwärtsgang, eine verstellbare Lenkung sowie über zwei Maschinengewehre im Drehturm. Trotz guter Ergebnisse während der 1906 stattgefundenen Manöver wurde das Panzerfahrzeug als „nicht feldverwendungsfähig“ beurteilt, weil es die Pferde beunruhigte (!), und später an Frankreich verkauft.<sup>3)</sup>

### Günter Burstyn, ein österreichisches Erfinderschicksal

Gunther (Günter) Burstyn wurde am 6. Juli 1879 in Aussee geboren. Er wählte den Soldatenberuf und wurde nach Absolvierung der Pionierkadettenschule in Hainburg als Fähnrich dem Eisenbahn- und Telegraphenregiment in Korneuburg

Autor: Vizeleutnant Walter A. Schwarz, Jahrgang 1944; gelernter Schlosser; 1964 Präsenzdienst (Panzertruppe), ab 1970 Reserveunteroffiziersausbildung, 1975 als Oberwachtmeister der Reserve Eintritt in das Bundesheer und Ausbildung zum aktiven Unteroffizier an der Heeresunteroffizierschule; Dienstverwendungen als Panzerkommandant und stellvertretender Kommandant eines Panzerzuges; später im Stab einer Panzergrenadierbrigade, in einem Amt des BMLV und im Stab des damaligen Armeekommandos tätig; Ausbildung zum Militärfallschirmspringer, Scharfschützenausbilder und Militärstreifenmann; seit 1991 im Heeresgeschichtlichen Museum mit der Führung des Referates für Orden und Auszeichnungswesen betraut. Langjähriges Mitglied des Bundesheerleistungskaders und des österreichischen Nationalkaders im Pistolenschießen, oftmaliger Staats- und Landesmeister, Teilnehmer an Europa- und Militärweltmeisterschaften; Buchautor und Verfasser zahlreicher militärischer Beiträge.



Foto: Archiv Autor

**Oberleutnant Burstyn und sein erstaunlich modern wirkendes „Motorgeschütz“ (Modell).**



**Schon Jahre zuvor wurde das Daimler Panzerautomobil als „nicht feldverwendungsfähig“ beurteilt. Es beunruhigte die Pferde!**

Gebiet weiter und ließ sich unter anderem eine „Falle für Kampfswagen“, den Vorläufer der später allgemein verwendeten Panzerhöcker, patentieren. Er verfaßte mehrere Arbeiten über die Panzerwaffe und erhielt dafür 1940 ein Anerkennungs-schreiben Guderians. 1944 wurde ihm von der Technischen Hochschule in Wien die Ehrendoktorwürde verliehen.

Als die Rote Armee im April 1945 Wien erreichte, fürchtete der nun fast völlig blinde Burstyn von den Russen verschleppt zu werden, und beging am 15. April Selbstmord. Wie manch anderer wegweisende Erfinder wurde auch er von der Nachwelt fast völlig vergessen, auch wenn das österreichische Bundesheer die Kaserne in Zwölfaxing nach ihm benannt hat.<sup>4)</sup>

## Der Erste Weltkrieg

In Österreich-Ungarn fehlte es keineswegs an weiteren Vorschlägen, gepanzerte und vor allem bewaffnete Fahrzeuge in Dienst zu stellen. So hatte z. B. der damalige k. u. k. Hauptmann und spätere Oberstleutnant Maximilian Ritter von Henriquez (1877 bis 1956) während des Krieges angeregt, 16 auf ungarischen Gütern vorhandene geländegängige Zugmaschinen der Holt-Caterpillar-Company-Ohio zu Panzerfahrzeugen umzubauen. Dennoch gelang es erst während des Ersten Weltkrieges, die maßgeblichen militärischen Stellen dazu zu bewegen, mit dem versuchsweisen Bau von gepanzerten Fahrzeugen zu beginnen.

Auf Vorschlag von Hauptmann Vladimir Junowicz wurde 1915 auf das Fahrgestell eines Austro-Fiat-Lastkraftwagens ein gepanzerter Aufbau mit zwei beweglich montierten 8-mm-Maschinengewehren M.07/12 aufgesetzt. Im selben Jahr ließ der Leiter der k. u. k. Kraftfahrzeugwerkstätten in Budapest, Dipl.-Ing. Romfell, auf das Fahrgestell der beiden k. u. k. Armee-Seilwindenwagen M 1909 der Marke Austro-Daimler Typ „Samson“ mit 75 PS (55 kW) und „Goliath“ mit 90 PS (66 kW), Panzerkästen mit drehbarem

zugeteilt. Als Sohn eines technisch sehr interessierten Beamten der österreichischen Staatsbahnen erbt er dessen Neigung und legt als Oberleutnant Ende 1911 dem k. k. Kriegsministerium den Entwurf für ein „Motorgeschütz“ vor.

Dieser Entwurf zeigte ein leicht gepanzertes Vollkettenfahrzeug, welches mit Auslegern und an diesen befestigten Rädern auch Hindernisse, breiter als die eigene Länge, hätte überschreiten können. Zusätzlich dienten die Ausleger zum Überwinden von stufenförmigem Gelände, eine - für damalige Verhältnisse - überaus bemerkenswerte Konstruktion. Als Bewaffnung hatte dieser Kampfswagen im Drehturm eine 3,7-cm-Kanone und zwei 7-mm-Maschinengewehre. Aus der Modellzeichnung sind folgende Abmessungen ersichtlich: Länge ohne Ausleger 3,5 m, Breite und Höhe je 1,9 m. Als Besatzung waren drei bis vier Mann vorgesehen, die errechnete Geschwindigkeit betrug im Straßenmarsch 28,8 und im Gelände 8 km/h. Da die Originalkonstruktionspläne nicht erhalten sind, müssen einige Angaben ungenau erfolgen. Jedenfalls hätte dieses Motorgeschütz über eine Frontpanzerung von 8 mm, eine Heck- und Seitenpanzerung von je 4 mm und eine Panzerung der Kampfraumabdeckung von 3 mm verfügt. Die Gesamtmasse wurde mit etwa 7 t angegeben, als Antrieb war ein LKW-Motor mit 45 PS (33 kW) vorgesehen.

Aus Kostengründen und wohl auch aus Desinteresse der damaligen militärischen

Stellen kam es nie zur Ausführung eines Prototyps. Nur einzelne Modelle - eines davon ist im Heeresgeschichtlichen Museum ausgestellt - zeigen, wie sich Burstyn damals das Überwinden von Geländehindernissen vorgestellt hatte. Drei Monate nach Einreichung seines Entwurfes erhielt Oberleutnant Burstyn die sein Projekt ablehnende Nachricht.

Hauptmann Burstyn nahm am Ersten Weltkrieg teil und beendete diesen als Major. Nach dem Krieg und nach zeitweiliger Pensionierung trat er 1920 in das Bundesheer der Ersten Republik ein, wurde 1921 Oberstleutnant und, vor seiner Versetzung in das Bundesministerium für Heereswesen, Leiter der technohistorischen Sammlungen des Wiener Heeresmuseums. Als Generalbaurat wurde er 1934 aufgrund seiner zunehmenden Sehschwäche in den Ruhestand versetzt. Nach einer Augenoperation arbeitete er auf militärtechnischem

<sup>1)</sup> Heinz Kaufhold-Roll, Die Entwicklung von Technik und Taktik im Ersten Weltkrieg, in: Sturmpanzerwagen A7V - Vom Urpanzer zum Leopard 2, Herford 1990, S. 23 f. sowie Ernst Volckheim, Die deutschen Kampfswagen im Weltkrieg, 2. Auflage Berlin 1937.

<sup>2)</sup> Diese kurze Schilderung der Schlacht bei Cambrai stützt sich im wesentlichen auf Ludwig Ritter v. Eimannsberger, Der Kampfswagenkrieg, 2. geänderte Auflage, München-Berlin 1938, S. 8 - 25; vgl. dazu auch J. F. C. Fuller, Erinnerungen eines freimütigen Soldaten, Berlin 1937, S. 151 - 169.

<sup>3)</sup> Die Entwicklung der Motorisierung im österreichischen Heer (Behelf). Hrsg. Bundesministerium für Landesverteidigung/Militärwissenschaftliche Abteilung, Wien o. J., S. 7 - 11.

<sup>4)</sup> Zu Burstyn vgl. u. a. Walther Albrecht, Gunther Burstyn (1879 - 1945) und die Entwicklung der Panzerwaffe, Phil. Diss. Wien 1970; Gunther Burstyn, Das Motorgeschütz, in: Streifflurs Militärische Zeitschrift, 53/1, 1912, S. 303 f.; Armin Halle und Carlo Demand, Panzer, Bern-München-Wien 1971, S. 30; Hans J. Kreker, Günter Burstyn - Der vergessene Erfinder, in: „Soldat und Technik“, Heft 4/1985, S. 230 f.; Oskar Regele, Der Erfinder der Kampfswagen (Tanks), in: „Militär-Wochenblatt“, Nr. 111/38, Bern 1927, S. 1402 f.; Heinrich Schalk, 250 Jahre militärtechnische Ausbildung in Österreich, Wien o. J., S. 148 und 240; Gustav Tellheim, Tragödie einer Erfindung: Der österreichische Kampfswagen, in: „Der Soldat“, Nr. 9/1961, S. 11.



Anfangs gab es nur „Schul-Straßenpanzer“ und Panzerattrappen (links oben). Die Aufstellung eines „Panzerwagenbataillons“ begann erst mit der Beschaffung der Fiat-Ansaldo CV 33 (rechts oben) „als Übergangslösung“.



Zu diesem Bataillon gehörten auch die Austro-Daimler-Strassenpanzerwagen ADGZ (links).

Fotos: Archiv Autor



Der erste Bataillonskommandant war Oberstleutnant Rudolf Theiss (rechts).

Turm und MG-Bewaffnung aufsetzen. Über die „Romfell-Straßenpanzerwagen“ schreibt andererseits Spielberger, daß 1915 im Kraftfahr-Ersatzdepot Budapest ein Mercedes-Personenkraftwagen mit 100 PS (73 kW) und Kettenantrieb in einen Panzerkraftwagen umgebaut wurde. Verantwortlich für diese Entwicklung waren die k. u. k. Offiziere Hauptmann Romanic und Oberleutnant Fellner. Der Name „Romfell“ soll sich durch die Zusammenziehung beider Familiennamen ergeben haben.<sup>5)</sup>

1917 kam es an der Südwestfront zur Aufstellung eines „Straßenpanzerwagen-Zuges“. Dieser aus vermutlich vier Straßenpanzern bestehende Zug - ein nach dem System „Romfell“ umgebauter,

erbeuteter Fiat-LKW, zwei Junowicz-Panzerwagen verschiedener Bauart und ein erbeuteter englischer Austin-Straßenpanzer mit Doppeldrehturm - kam wahrscheinlich nicht mehr zum Einsatz. Unmittelbar vor dem Zusammenbruch wurden diese Fahrzeuge und ein bei Latisana am Tagliamento erbeuteter italienischer Fiat-Ansaldo-Straßenpanzer von Udine nach Villach gebracht.

## Die Zwischenkriegszeit

Noch im November 1918 wurde aus den „Romfell“- und Austin-Straßenpanzerwagen der „Straßenpanzerwagen-Zug“ der Kärntner Volkswehr gebildet. Dieser war insgesamt 17mal an den Kämpfen

gegen die auf kärntnerisches Gebiet vordringenden Südslawen beteiligt.<sup>6)</sup>

Im Bundesheer der Ersten Republik erkannte man sehr rasch den technischen Fortschritt und die Bedeutung des Motors für eine moderne Kriegführung: „Der Motor ist eine Waffe!“ Dieser Tatsache verschloß sich die Führung des kleinen Bundesheeres nicht und schaffte es, trotz bescheidenster Dotierung, das Bundesheer mit modernen, auch international beachteten Kraftfahrzeugen aller Art auszustatten.<sup>7)</sup>

Vorerst mußte man sich jedoch aufgrund der Bestimmungen des Friedensvertrages von St-Germain (wie auch in Deutschland) mit dem Bau von Panzerattrappen begnügen.<sup>8)</sup> Diese aus Holz und Blech in heereigenen Werkstätten in Originalgröße hergestellten Panzertypen des Weltkrieges konnten von den „Besetzungen“ mittels verdeckt angebrachter Räder bewegt und mit echten Maschinengewehren bewaffnet werden. Nach Entwürfen des ehemaligen k. u. k. Oberleutnants Fritz Heigl entstanden auf LKW-Fahrgestellen und aus Holz und Blech „Schul-Straßenpanzer“, die zur Ausbildung der Angehörigen einer späteren österreichischen Panzertruppe dienen sollten.

<sup>5)</sup> Walter J. Spielberger, Kraftfahrzeuge und Panzer des österreichischen Heeres 1896 bis heute, Stuttgart 1976, S. 328.

<sup>6)</sup> Vgl. dazu Armin Halle und Carlo Demand, Panzer, Bern-München-Wien 1971, S. 26 f.; Fritz Heigl, Straßenpanzer, in: „Militärwissenschaftliche und Technische Mitteilungen“, Nr. 58/11 und 12, 1927, 715 f.; Friedrich Wiener, Gepanzert auf Schiene und Straße, in: „Feldgrau“, Nr. 10/1, 1962, S. 1 ff. und 122 f.; Friedrich Wiener, Straßenpanzer, in: Österreichischer Soldatenkalender für das Jahr 1963, S. 70 f.

<sup>7)</sup> Zur Geschichte der Motorisierung des Ersten Bundesheeres vgl. u. a. Walter J. Spielberger,

Kraftfahrzeuge und Panzer des österreichischen Heeres 1896 bis heute, Stuttgart 1976, S. 89 - 196 und 340 - 396.

<sup>8)</sup> Der Staatsvertrag von St-Germain (Wien 1919) Artikel 135: „... Desgleichen ist die Herstellung in und die Einfuhr nach Österreich von Panzerwagen, Tanks oder ähnlichen Maschinen (engines), die Kriegszwecken dienen können, verboten.“

<sup>9)</sup> Zu Hubicki vgl. Ein Leben, in: „Mitteilungsblatt der Kameradschaft der Schnellen Division des ehemaligen österreichischen Bundesheeres, nachmals 4. Leichte Division, 9. Panzerdivision“, Folge 59, Wien 1971, S. 3.

1920 kam es zur Aufstellung der Brigade-Kraftfahrzeuge Nr. 1 bis 6. 1926 erfolgte die Erweiterung der Brigade-Kraftfahrzeuge zu Brigade-Kraftfahrkompanien. 1928/29 begannen in der Abteilung 5 des Bundesministeriums für Heereswesen, dem „Kriegstechnischen Amt“, Versuche mit geländegängigen Kraftfahrzeugen, wobei sowohl österreichische als auch ausländische Typen erprobt wurden. 1930 lief in der österreichischen Kraftfahrzeugindustrie die Produktion jener geländegängigen Fahrzeuge an, mit denen das Bundesheer in der Folgezeit ausgerüstet wurde, wie z. B. dem ab 1931 entwickelten schweren Austro-Daimler 8-Rad-Straßenpanzerwagen ADGZ oder dem Austro-Daimler-MG-Karren ADMK bzw. ADTK M 37. Bereits 1930 erfolgte bei den Herbstmanövern der Versuch des Einsatzes einer „Schnellen Brigade“. Es galt zu ergründen, ob die Kraftfahrtruppe eine motorisierte Nachschubformation bleiben oder im taktischen Einsatz als motorisierte Kampftruppe Verwendung finden sollte. Anfang 1934 kam es zur Schaffung eines Kraftfahrtruppeninspektorates und zur Formierung eines kombinierten Akademie-Kraftfahrzeuges an der Theresianischen Militärakademie in Wr. Neustadt. Das Jahr 1934 sah aber auch eine weit in die Zukunft blickende Maßnahme vor. So wurden die bisherigen „Feldjägerbataillone zu Rad“ in die Kraftfahrjägerbataillone Nr. 1 bis 4 umgewandelt und gemeinsam mit dem I. Bataillon des Infanterieregimentes Nr. 3 mit Kraftfahrzeugen für den taktischen Einsatz ausgestattet. Diese in den Jahren 1930 bis 1934 gesetzten Maßnahmen brachten auch die Einführung des bereits erwähnten Straßenpanzerwagens ADGZ. Mit der Beschaffung italienischer Kleinpanzerwagen vom Typ Fiat-Ansaldo CV 33 als Übergangslösung begann 1935 auch die Aufstellung des „Panzerwagenbataillons“ in Bruckneudorf und dessen Eingliederung in die im selben Jahr formierte „Schnelle Division“ unter dem Kommando von Generalmajor Dr. iur. Alfred Ritter von Hubicki (1887 bis 1971), dem späteren Kommandeur der 4. Leichten Division, nachmals 9. Panzerdivision der Deutschen Wehrmacht und zuletzt, als General der Panzertruppen und Ritterkreuzträger, Chef der Deutschen Militärmission in der Slowakei.<sup>9)</sup> Kommandant des „Panzerwagenbataillons“ wurde Oberstleutnant Rudolf Theiss, ein am 1. Mai 1909 als Leutnant zum ungarischen Feldjägerbataillon Nr. 24 ausgemusterter altösterreichischer Offizier. Er beendete den Ersten Weltkrieg als Hauptmann im selben Bataillon, trat in das Erste Bundesheer ein und erhielt schließlich das Kommando über das am

## Auch in anderen Ländern hatten die Vordenker Probleme

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges beschäftigten sich in allen an diesem Krieg beteiligten Staaten Militärs mit dem ersten Auftreten des Tanks. Die Neuheit dieser Waffe und ihr erst gegen Kriegsende erfolgter massierter Einsatz führte in der Zwischenkriegszeit zu den verschiedensten Auffassungen über die künftige Verwendung gepanzerter Fahrzeuge.

Die meisten der mit der Entwicklung der Panzerwaffe betrauten Fachleute sahen im Panzer, neben der Artillerie, das wesentliche Unterstützungselement der Infanterie. Selbst aus den „klassischen“ Waffengattungen stammend, pochten konservative Militärs auf die angestammten Vorrechte „ihrer“ Truppe und dachten nicht im Traum daran, dieser revolutionären Neuerung freie Bahn zu verschaffen.

Dieser bemerkenswerte, jedoch bedauerliche Umstand konnte durchwegs in allen damaligen Armeen beobachtet werden. Einigen wenigen Männern war es jedoch gegeben, durch ihren militärischen Weitblick und ihr technisches Verständnis der Panzerwaffe den Weg zu bahnen.

In *Großbritannien* waren es der bereits erwähnte Pionieroberst Ernest D. Swinton, der spätere Premierminister (Sir) Winston Churchill (1874 bis 1965), General John F. C. Fuller, Hauptmann Basil Liddell Hart, Oberstleutnant (Sir) Albert Stern, William Tritton, Murray Sueter, Tom Hetherington und Major Walter Wilson, die den Zug der Zeit zu erkennen glaubten und im Tank das künftige schlagtenentscheidende Element sahen.

In *Frankreich* traten Offiziere wie der Artillerieoberst und spätere General Jean Estienne, der Vater der französischen Panzerwaffe, Oberst (General) Joseph Doumenc, besonders aber auch schon der junge Oberst Charles de Gaulle (1890 bis 1970), der spätere General und französische Staatspräsident, für die Einführung selbständig operierender Panzerverbände ein.

In den *Vereinigten Staaten* erntete der geniale Konstrukteur Walter Christie kaum Anerkennung. Das von ihm entwickelte und nach ihm benannte „Christie-Laufwerk“ verhalf im Zweiten Weltkrieg den sowjetischen Panzern, insbesondere dem legendären T-34, zu überlegener Geländegängigkeit. Die Väter der U. S. Armored Forces, die späteren Generale Daniel Van Voorhis und Adna R. Chaffee, aber auch Oberstleutnant George Smith Patton Jr. (1885 bis 1945) und Major Dwight D. Eisenhower (1890 bis 1969), der spätere Fünf-Sterne-General, Oberbefehlshaber der alliierten Invasionsstreitkräfte des 6. Juni 1944 und 34. Präsident der Vereinigten Staaten, erfuhren ebenfalls fast nur Ablehnungen für ihre Ideen, und der dürftige Entwicklungsstand der amerikanischen Panzer würde ganze Bände mit Mängellisten füllen ...

In der *Sowjetunion* war es der später bei Stalin in Ungnade gefallene und nach einem Geheimprozeß liquidierte Marschall Michail N. Tuchatschewski (1893 bis 1937), der zu Beginn der dreißiger Jahre die Idee verfolgte, Panzer zusammengefaßt einzusetzen.

Dies führte zunächst zu einem bemerkenswerten Vorsprung der Sowjetunion in bezug auf den modernen operativen Einsatz geschlossener Panzerverbände. Eine verhängnisvolle Wende bedeutete jedoch der Spanische Bürgerkrieg, in dem die sowjetische Panzertaktik infolge der schwierigen Geländebedingungen nur teilweise befriedigte. Das veranlaßte den dort tätigen sowjetischen Militärberater General Pawlow, gegen Tuchatschewskis Ideen zu intrigieren.

Rußlands Diktator Josef Stalin degradierte die Panzer wieder zur Infanterieunterstützungswaffe und ließ sie auf deren Korps aufteilen. Tuchatschewski selbst fiel der „Säuberungswelle“ von 1937/38 zum Opfer, weniger aufgrund seiner militärischen Ideen, als aufgrund seiner großen, von Stalin gefürchteten Popularität. Die schweren Rückschläge, die die Rote Armee in der Anfangsphase des Rußland-Feldzuges durch die Deutsche Wehrmacht hinnehmen mußte, fußten nicht zuletzt auf dieser Fehlentscheidung wie auf der bereits erwähnten „Säuberungswelle“. (Diese hatte die Rote Armee über 20 000 Kommandanten aller Dienstgrade gekostet - darunter nahezu den gesamten Kader der Panzertruppe. Insgesamt waren 65 Prozent aller Generale und Obersten - etwa 6 000 Personen - und immerhin noch 10 Prozent aller Offiziere im Rang unterhalb eines Obersten verhaftet worden. Von den Offizieren im Rang eines Obersten und höher wurden rund 1 500 liquidiert, darunter 13 von 15 Armeekommandanten, 62 von 85 Korpskommandanten, 110 von 195 Divisionskommandanten und 220 von 406 Brigadekommandanten. Die übrigen Verhafteten verschwanden für Jahre in Kerkern oder Lagern. 1938 mußten daher, um den drückendsten Offiziersmangel beseitigen zu können, über 10 000 Offizierschüler noch vor Beendigung ihrer Ausbildung als Unterleutnant in die Armee übernommen werden.)

Im *Deutschland* der Zwischenkriegszeit verstand es vor allem der damalige Major und spätere Generaloberst Heinz Guderian (1888 bis 1954) - ursprünglich ein Fernmeldeoffizier -, eigene und andere moderne Auffassungen über diese neue Waffe in die Tat umzusetzen. In der Kraftfahrtruppe der Reichswehr fand sich in den zwanziger Jahren in aller Stille eine Gruppe von jüngeren, begeisterungsfähigen Offizieren zusammen. Namen wie die der späteren Generale Lutz, Kempf, Nehring oder Volckheim, der bereits 1918 als Leutnant und Kommandant eines deutschen Sturmpanzerwagens A7V Kampferfahrung sammeln konnte, sind seit damals mit der Schaffung der deutschen Panzertruppe untrennbar verbunden.

Dem späteren Generalfeldmarschall Erwin Rommel (1891 bis 1944) war es beschieden, mit seiner 7. Panzerdivision, der „Gespensterdivision“, im Frankreich-Feldzug für die damalige Zeit unglaubliche Marsch- und Kampfleistungen vollbringen zu können. Generaloberst Guderian jedoch wird als der Schöpfer der deutschen Panzertruppe in die Militärgeschichte eingehen.

26. September 1935 aufgestellte „Panzerwagenbataillon“ in Bruckneudorf. Bei einem schweren Unfall mit einem Panzer wurde Theiss schwer verletzt und blieb dauernd behindert.

Im Sommer dieses Jahres wurde die erste größere Übung der Kraftfahrjägerbataillone gemeinsam mit dem neugebildeten „Österreichischen Motorkorps“ durchgeführt. Gegen Ende 1936 wurden die bisherigen Kraftfahrkompanien in Abteilungen umgewandelt, und im Sommer 1937 übte die „Schnelle Division“ erstmals im Raum Allentsteig.<sup>10)</sup> Wenige Tage nach dem im März 1938 erfolgten „Anschluß“ Österreichs an das Deutsche Reich besuchte der damalige Generalleutnant Guderian auch das „Panzerwagenbataillon“ und äußerte sich sehr lobend über diesen Verband und dessen Kommandanten.<sup>11)</sup>

Im März 1938 verfügte das österreichische Bundesheer über insgesamt 104 Panzerfahrzeuge, darunter 72 Kleinkampfwagen Fiat-Ansaldo. Darüber hinaus waren bei der Exekutive noch 17 weitere Panzerfahrzeuge vorhanden.<sup>12)</sup>

Das „Panzerwagenbataillon“ des Ersten Bundesheeres kann als Traditionsverband der österreichischen Panzertruppe angesehen werden. Nicht von ungefähr hat daher die Panzertruppenschule als Traditionstruppenkörper das „Panzerwagenbataillon“ zugewiesen erhalten.<sup>13)</sup> Als Traditionsverband der 9. Panzergrenadierbrigade gilt hingegen die „Schnelle Division“ des Ersten Bundesheeres.<sup>14)</sup>

## Österreichische Pioniere der Panzerwaffe

Neben dem Major im Kriegstechnischen Amt des Bundesministeriums für Heereswesen Rudolf Keil und dem Chefingenieur von Austro-Daimler und später Steyr, Dipl.-Ing. O. Hacker, haben sich vor allem zwei Österreicher um die Panzerwaffe verdient gemacht, Major a.D. Doz. Dr. techn. Friedrich (Fritz) Heigl und General der Artillerie Ing. Ludwig Ritter von Eimannsberger.

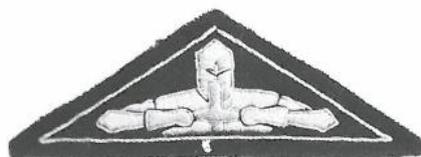
### Friedrich Heigl

Der am 21. September 1895 in Pragerhof (Bezirk Marburg, Südsteiermark) geborene Heigl besuchte in Wien die Volks- und

Realschule und studierte nach der Matura zwei Semester an der Technischen Hochschule. Im September 1914 rückte Heigl als Einjährig-Freiwilliger zum k. u. k. Feldkanonenregiment Nr. 4 in Wien ein. 1915 wurde er zum Infanterieregiment Nr. 73 versetzt und als Zugskommandant erstmals verwundet.

1916 zum Leutnant in der Reserve befördert und abermals verwundet kam er 1917 wieder zur Artillerie. 1918 wurde er Oberleutnant und erneut schwer verwundet. Mehrmals dekoriert beendete er den Ersten Weltkrieg als Kriegsversehrter und erhielt 1922 den Rang eines Hauptmanns verliehen. Im selben Jahr beendete er sein Studium an der Technischen Universität mit dem Titel eines Diplomingenieurs und promovierte 1927 zum Dr. techn.

1926 verfaßte er sein dreibändiges Werk „Taschenbuch der Tanks“. *Dies war das erste auch international anerkannte Standardwerk und diente später als Vorbild für das vom deutschen General der Panzer Dr. von Senger und Etterlin verfaßte und bis heute immer wieder auf den letzten Stand gebrachte „Taschenbuch der Panzer“.* 1926 verlieh ihm der Bundespräsident den Dienstgrad eines Majors.



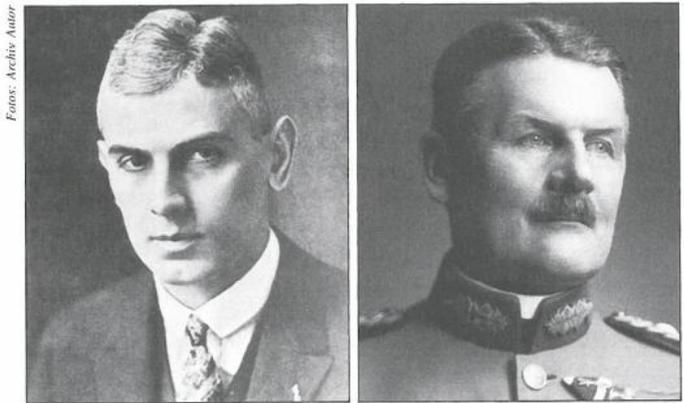
Schon im Ersten Bundesheer war der gepanzerte Ritter ein Symbol der Panzertruppe (oben).

Heigl war technisch überaus begabt und befaßte sich mit den Problemen des Geschütz- und Panzerbaues. Seine Arbeiten fanden in den von ihm Ende der zwanziger Jahre geschaffenen Schulpanzern ihren Niederschlag. Diese auf LKW-Fahrgestellen montierten und teilweise aus Metall und Holz bestehenden Panzerattrappen waren modern konzi-

1967, Nr. 199, S. 390.

<sup>14)</sup> Vgl.: Festschrift: 9. Panzergrenadierbrigade „Immer voran“; Die Geschichte der 9. Panzergrenadierbrigade in Wort und Bild von 1955 bis 1995, Götzendorf 1995, S. 9.

<sup>15)</sup> Erwin Steinböck, Major a.D. Dozent Dr. Ing. Fritz Heigl, in: Österreichische Heereskunde 1974 bis 1984, Festschrift der Gesellschaft für Österreichische Heereskunde, Wien o. J., S. 37.



Friedrich Heigl (links) und Ing. Ludwig Ritter von Eimannsberger (rechts). Sowohl das „Taschenbuch der Tanks“ als auch „Der Kampfwagenkrieg“ wurden rasch zu international anerkannten Standardwerken.

piert und in vielen Einzelheiten richtungsweisend für die weitere Entwicklung. Am 11. Dezember 1930 starb Heigl im Alter von 37 Jahren an einem Leberleiden.<sup>15)</sup>

### Ludwig Ritter von Eimannsberger

General der Artillerie Ing. Ludwig Ritter von Eimannsberger, am 19. November 1878 in Wien geboren, wurde, wie sein Vater auch, Soldat. 1918 trat er als Oberstleutnant des Artilleriestabes in das Bundesheer ein und ging 1930 als Heeresinspektor und General der Artillerie in den Ruhestand. Von 1930 bis 1933 erarbeitete er das Manuskript für sein 1934 in erster Auflage erschienenes und international beachtetes Werk „Der Kampfwagenkrieg“, welches 1938 eine zweite, verbesserte Auflage erfuhr. General von Eimannsberger starb am 31. Juli 1945.

*Eimannsbergers Arbeit ist das erste und wirklich bahnbrechende Werk über den Panzerkrieg schlechthin. Es wurde in mehrere Sprachen übersetzt. Die Erkenntnisse und Richtlinien dieses Buches wurden im Zweiten Weltkrieg bestätigt und in den Panzerkämpfen des Polenfeldzugs, aber noch mehr im Frankreich-Feldzug sowie zu Beginn des Krieges mit der Sowjetunion angewendet.* Die Person Eimannsbergers fand keine Anerkennung, weil ihn Generaloberst Heinz Guderian mit seiner drei Jahre später erschienenen Schrift „Achtung Panzer“ und aufgrund seiner Erfolge als Truppenführer durch den Glanz seines Namens in den Schatten stellte und völlig überdeckte.<sup>16)</sup>

(wird fortgesetzt)

<sup>16)</sup> Vgl. 1918 bis 1968, Die Streitkräfte der Republik Österreich, Katalog zur Sonderausstellung im Heeresgeschichtlichen Museum Wien 1968, Katalognummer 173, S. 250, und Walter A. Schwarz, General der Artillerie Ing. Ludwig Ritter v. Eimannsberger (1878 - 1945). Pionier der modernen Panzer-taktik, in: Militaria Austriaca 15, Wien 1994, S. 51 - 86.