

USA

STRIKE COMMAND

Hölle ohne Anhalter

Vier-Sterne-General Paul D. Adams stapfte an den feldmarschmäßig angetretenen Soldaten der 2. US-Panzerdivision („Hölle auf Rädern“) in der texanischen Garnisonsstadt Fort Hood vorbei. Dann gab er die Losung: „Merkt euch, die Augen der ganzen Welt sind auf euch gerichtet.“

Kurz darauf begann das größte und teuerste Lufttransportmanöver der Geschichte (Tarnname: „Big Lift“). In kurzen Zeitabständen erhoben sich auf einem Dutzend amerikanischer Stützpunkte zwischen Texas und Virginia

Armeeführung nahestehende Zeitschrift „Army“, „könnte ein Einsatzverband des Strike Command unmißverständlich von unserem Willen Zeugnis ablegen, ein vom Gegner bedrohtes Gebiet zu schützen. Schon das bloße Erscheinen des Strike Command könnte den Funken eines örtlichen Konflikts zum Erlöschen bringen.“

Die hochmobile Ausfalltruppe der Festung Amerika begnügt sich freilich nicht damit, die Marine als Bannerträgerin amerikanischer Weltgeltung abzulösen. Sie symbolisiert mehr: den Aufbruch der amerikanischen Militärlpolitik in ein neues Zeitalter, in die Ära einheitlicher und transkontinentaler Kampfinstrumente.

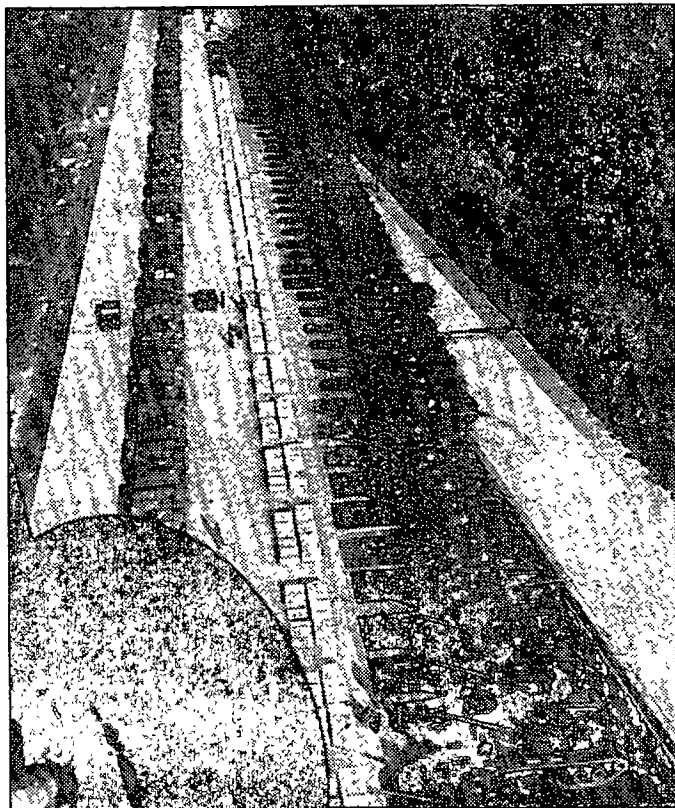
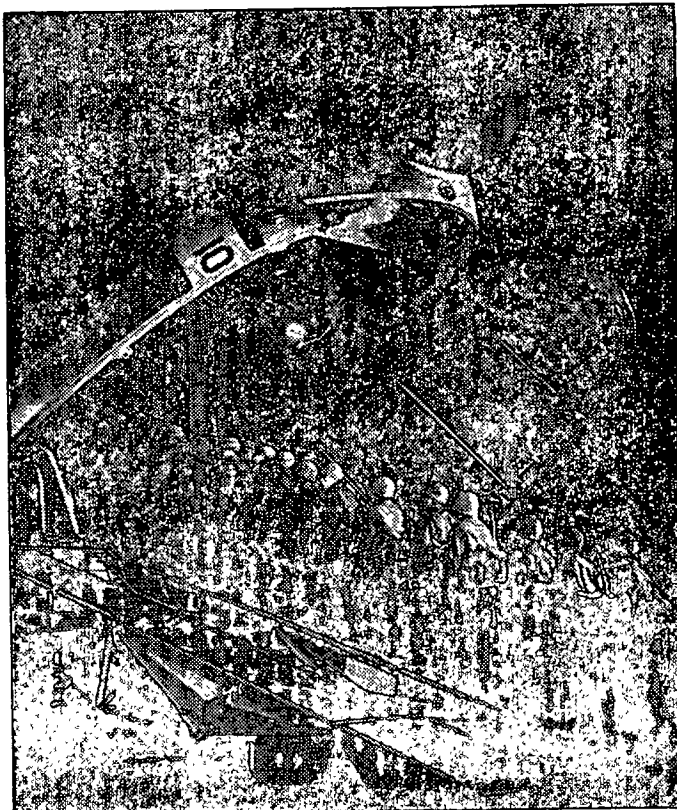
Zum erstenmal gehen Amerikas Wehrpolitiker schon im Frieden daran, der jahrhundertealten Rivalität der ameri-

waffe um Hilfe bitten mußte, wenn es galt, die kämpfende Erdtruppe aus der Luft zu unterstützen oder Verbände durch die Luft zu transportieren.

Solche Hilferufe aber fanden meist nur ein widerwilliges Echo bei den auf ihre Selbständigkeit bedachten Fliegergenerälen:

▷ Die 7. US-Armee in Deutschland beantragte bei den Manövern im Jahre 1960 insgesamt 1400 Einsätze der Luftwaffe zur Unterstützung der Erdtruppe. 1120 Einsätze wurden von der Luftwaffe genehmigt, 600 aber tatsächlich nur geflogen.

▷ In dem fünftägigen Manöver „Wintershield II“ Ende 1961 ersuchte die 7. Armee um 80 Flugeinsätze — zwei Drittel von ihnen kamen nie zustande.



Abfliegende US-Soldaten in Texas, bereitgestelltes Kriegsmaterial in Deutschland: Eine Division in 72 Stunden über den Ozean

206 Transporter, um 15 278 Mann — eine ganze Division — innerhalb von 72 Stunden nach Frankfurt am Main zu bringen.

„Big Lift“ zeigte die wachsende Bedeutung eines Sonderkommandos der US-Streitkräfte, das Fallschirmspringer Paul DeWitt Adams seit Oktober 1961 befehligt: des Strike Command.

Dieses „Schlag-Kommando“ ist zum Schlüsselwort amerikanischer Strategie und Weltgeltung geworden. Unter Adams-Befehl stehen acht Divisionen, acht Jagd- und Jagdbombengeschwader, vier Transportgeschwader, ein Aufklärungsgeschwader und ein Lufttankgeschwader bereit, jederzeit an jedem Brennpunkt der Welt in kürzester Frist eingesetzt zu werden.

„Ohne einen Schuß abzufeuern“, begeisterte sich die der amerikanischen

kanischen Teilstreitkräfte ein Ende zu machen und „aus“ allen Wehrmachtteilen bestehende Kampfverbände aufzustellen, die nur noch einem strategischen Gesamtzweck dienen.

Im Strike Command, in dem Armee und Luftwaffe für den Einsatz als strategische Feuerwehr nahtlos integriert sind, läßt sich der Triumph des amerikanischen Generalstabschefs Maxwell D. Taylor ablesen, der jahrelang — in Uniform und in Zivil — die Zersplitterung der US-Streitkräfte kritisierte und eine Reform forderte.

Von der Zersplitterung war die Armee, Taylors Truppe, besonders hart betroffen. Seit die Heeresluftwaffe 1947 zu einer eigenen Teilstreitkraft aufgestiegen war, sah sich die Armee — so Taylor — „in die Rolle eines hitchhikers“ (Anhalters) gedrängt, der stets die Luft-

Kritiker Taylor folgerte, angesichts so dürtiger Mitarbeit der Luftwaffe werde die Armee im Ernstfall schwer behindert sein; nicht nur werde die an der Front notwendige Schlachtflieger-Unterstützung fehlen, auch die strategische Eingreifreserve der Armee in den Vereinigten Staaten habe keine Chance, den kämpfenden Truppen schnell zu Hilfe zu kommen.

Aus diesem Dilemma sah Taylor nur einen Ausweg: der Zersplitterung der US-Wehrmacht in autonome Teilstreitkräfte ein Ende zu setzen und endlich die Wehrmachtteile jeweils zu einem strategischen Gesamtzweck zusammenzufassen.

„Ich schlage vor“, schrieb Taylor 1960 in seinem Bestseller „Die undeutliche Posaune“, „ein gemeinsames (aus allen

Teilstreitkräften gebildetes) Hauptquartier zu errichten, das — ähnlich wie das Hauptquartier der strategischen Luftwaffe für den Großkrieg — alle für den möglichen Einsatz im begrenzten Krieg vorgesehenen Truppen lenkt, ausbildet und transportiert*.

Damit war das Strike Command geboren. Kritiker Taylor, in der Eisenhower-Ära aus dem Dienst geschieden, fand in John F. Kennedy den Präsidenten und in McNamara den Verteidigungsminister, die bereit waren, den größeren Teil der Taylorschen Reformideen zu verwirklichen.

Der neue Militärberater Kennedys, bald darauf zum Vorsitzenden des Vereinigten Generalstabs avanciert, brauchte nicht lange zu suchen, um den geistesverwandten Offizier aufzustöbern, dem er den Aufbau des Strike Command anvertrauen konnte. Es war der heute 57jährige Fallschirmjäger Paul DeWitt Adams, Absolvent der Kriegsakademie West Point, Veteran des Korea-Krieges, der als Armeechef der US-Landeoperation im Libanon 1958 die beklemmende Schwerfälligkeit interkontinentaler Truppeneinsätze erfahren hatte.

Im September 1961 befahl Staatschef Kennedy die Zusammenlegung von strategischer Armeereserve (Strategic Army Corps, abgekürzt STRAC) und taktischer Luftwaffenreserve (Tactical Air Command, abgekürzt TAC) zum Strike Command. Bald darauf konnte General Adams seine Arbeit aufnehmen.

Er bezog mit zunächst 150 Armee- und 150 Luftwaffenoffizieren zwei Kasernen auf dem Luftstützpunkt MacDill im US-Staate Florida. Er ordnete weiträumige Manöver an, um seine aus Armee und Luftwaffe zusammengestückelte Truppe zu harmonisieren und auf ihre doppelte Aufgabe zu trimmen:



Strike-Kommandeur Adams
Aus STRAC und TAC eine neue Waffe

- ▷ die bereits bestehenden Wehrmacht-kommandos der USA (Atlantik, Europa, Ferner Osten) im Notfall mit schnell herangeflogenen Einheiten zu unterstützen und
- ▷ örtliche Konflikte in allen Teilen der Welt durch einen Soforteinsatz einzudämmen.

Die erfolgreiche Aufbauarbeit des Generals ließ schließlich im Pentagon den Plan reifen, für den Fall lokaler Kriege oder Unruhen in Afrika südlich der Sahara und im Nahen Osten einschließlich Indiens den General Adams zum Oberbefehl über die dann einzusetzenden US-Truppen zuzugestehen.

Indes, der Plan stieß auf den harten Widerstand vor allem der Admiräle, die befürchten, die Marine könne ihre

Monopolstellung als Symboltruppe der amerikanischen Weltmacht an das Strike Command verlieren.

Während der amerikanischen Nato-Oberbefehlshaber Lemnitzer für den hart bedrängten Admiral Griffin, den Befehlshaber der 6. US-Flotte im Mittelmeer, einsprang und davon abriet, das Mittelmeer an Adams abzutreten, verbat sich auch der (von dem Pentagon-Plan gar nicht betroffene) Pazifik-OB Admiral Felt alle Einmischungen des Adams in seinen Befehlsbereich.

Am dramatischsten hatte schon früher der Oberbefehlshaber Atlantik, Admiral Smith, gegen Adams votiert: Als das Strike Command in der Kuba-Krise mit 100 000 Mann und 1000 Flugzeugen im Raum Florida aufmarschierte, setzte der Admiral durch, daß nicht Adams, sondern er selbst das Kommando über eine mögliche Invasion der Zuckerinsel erhielt.

Die Gegenspieler des Adams wußten freilich den wachsenden Einfluß des Strike Command mit einem Argument einzudämmen, dessen sachliche Stichhaltigkeit auch Adams anerkennen muß: Der Flugpark, entscheidende Voraussetzung für den schnellen Einsatz der Eingreiftruppe, ist veraltet und noch viel zu klein.

Auch die Stabsoffiziere in den Kasernen von MacDill rechneten aus, es seien 1000 Transportflugzeuge erforderlich, um eine Luftlandedivision von Amerika nach Europa zu bringen und 60 Tage lang mit Nachschub zu versorgen. Da aber der tatsächliche Flugpark (Ende 1961) nur 471 strategische Militärtransporter aufweise, könne das Strike Command höchstens eine halbe Division nach Europa transportieren und auf 30 Tage versorgen.

Schlimmer noch: Reichweite und Geschwindigkeit der meisten Transporter waren zu gering; sie eigneten sich oft nicht zum Lastenabwurf im Fluge. Die Transporter vom Typ C-118 (Douglas) und C-121 (Lockheed-Constellation) besaßen sogar nur seitliche Türen und konnten keine sperrigen Lasten an Bord nehmen.

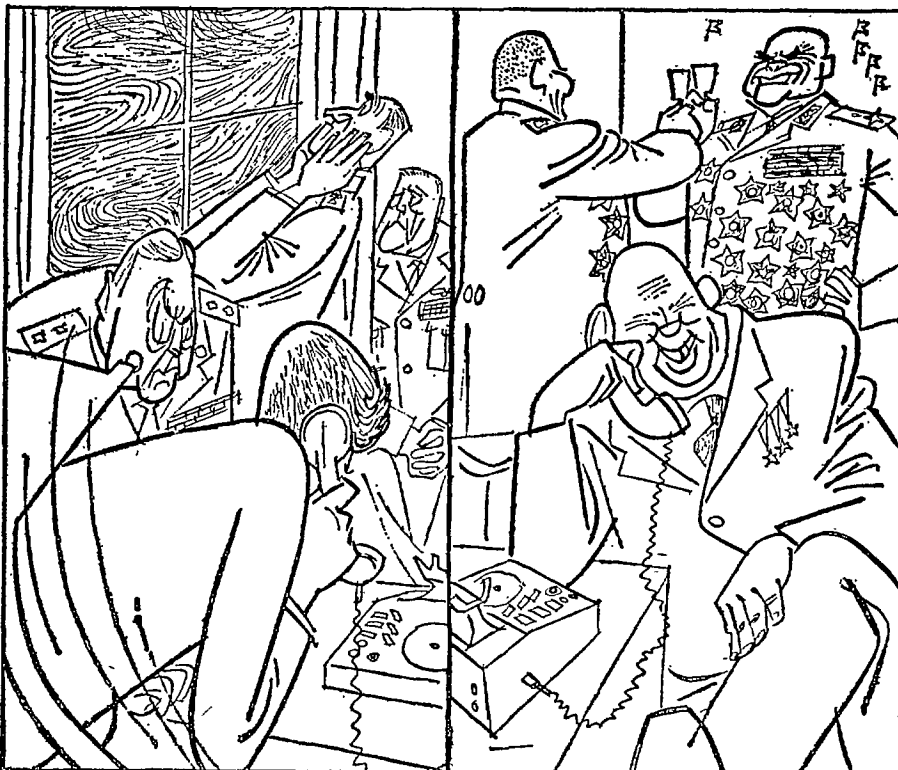
Die Transportübungen des Generals Adams zeichneten daher von der Schlagkraft des Strike Command nur ein höchst illusionäres Bild:

- ▷ Bei einer durchgespielten Verlegung amerikanischer Truppen nach Puerto Rico konnten die Transporter keine Munition und nur ein Drittel des Nachschubmaterials an Bord nehmen — die Masse des Nachschubs wurde auf Schiffen transportiert.
- ▷ Bei weiteren Übungen erwies sich, daß mittlere und schwere Panzer nicht von Flugtransportern mitgenommen werden konnten — nur ein leichter Panzer fand jeweils in einem Transporter Platz.

General Adams alarmierte Washington und forderte den Bau eines Riesen-Düsentransporters für interkontinentale Reichweiten. Das schon lange projektierte Flugzeug ging in Auftrag: Die erste Staffel mit 16 Maschinen des Langstreckentyps C-141 (Reichweite: 10 300 Kilometer, Nutzlast-Kapazität: 16,46 Tonnen) soll Mitte 1965 dem Strike Command zur Verfügung stehen.

Um aber die Transporter-Lücke bis zu diesem Datum auszufüllen, erhielt

* Maxwell D. Taylor: „Und so die Posaune einen undeutlichen Ton gibt, wer wird sich zum Streite rüsten?“ Sigbert Mohn Verlag, Güterstoh; 240 Seiten; 17,80 Mark.



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Kennedy: „Könnt ihr euren Vormarsch nicht stoppen? Wir kommen bei dem verdammten Nebel nicht über den Atlantik!“ — Chruschtschow: „Gut — wir inzwischen werden bombardieren eure Landeplätze!“

Adams bis zum April dieses Jahres 95 modernere Maschinen aus den Lockheed- und Boeing-Werken. Mit ihnen konnte er in den letzten Tagen das bisher erfolgreichste Manöver seiner Truppe abhalten, die Transportübung „Big Lift“.

Daß „Big Lift“ ein Erfolg wurde, verdankt Adams allerdings einer besonderen Voraussetzung: Die Einheiten des Strike Command können zur Stunde nur dann voll zum Einsatz kommen, wenn sie an ihren Landeplätzen auf Vorausdepots mit schweren Waffen und Gerät zurückzugreifen vermögen. Im Pazifik und vor allem in der Bundesrepublik — dort lagert Material für eine Panzer- und eine Infanterie-Division — bestehen solche Voraussetzungen.

WEIZENTRANSPORTE

Beifall aus London

Der Kapitän des Frachters „World Champion“ hatte es eilig. Seine Ladung war die erste Rate nordamerikanischen Weizens, den Kanada für die sowjetrussischen Backstuben abgezweigt hat. Um sich möglichst schnell wieder in das lukrative Weizentransport-Karussell einschalten zu können, zahlte der Kapitän den kommunistischen Schauerleuten im Schwarzmeerhafen Odessa 40 864 Mark Akkordzuschlag.

Derart angefeuert, schafften die Helden der Arbeit einen neuen Rekord. Schon nach 71 Stunden konnte die „World Champion“ wieder Kurs auf die Weizensilos am St.-Lorenz-Strom nehmen.

Unterdessen wartet die US-Handels-schiffahrt ungeduldig darauf, mit dem Verladen der sechs Millionen Tonnen Weizen beginnen zu können, die Präsident Kennedy dem Kreml am 9. Oktober offeriert hat.

Von den 2900 Schiffen der USA mit mehr als 1000 Bruttoregistertonnen sind nämlich nur 900, mehr oder weniger ausgelastet, in Fahrt. Amerikas Reeder registrierten deshalb mit Erleichterung, daß Kennedy an das Angebot die Bedingung knüpfte: „Der Weizen muß auf amerikanischen Schiffen transportiert werden. Erst wenn sie nicht ausreichen, dürfen auch Schiffe anderer Länder die Fracht übernehmen.“

Das Versprechen war ihm von den Schreibtisch-Kapitänen im Washingtoner Schiffsamt abgetrotzt worden, die der noleidenden Handelsmarine eine Finanzhilfe zukommen lassen wollen. Amerikas Schiffseigner kranken an den hohen Löhnen und Sozialleistungen, die ihnen von der streikfrohen Matrosengewerkschaft aberlangt werden und die US-Frachtraten in die Höhe treiben.

Selbst die von Washington gesetzlich verankerte Fifty-Fifty-Klausel, der zufolge wenigstens die Hälfte aller vom Weißen Haus finanzierten Hilfsgüter für Entwicklungsländer auf amerikanischen Schiffen transportiert werden muß, vermochte bisher nicht, die chronischen Verluste in Gewinne umzumünzen. Die Regierung will jedoch die mit 21,2 Millionen Bruttoregistertonnen größte Handelsflotte der Welt aus strategischen Gründen erhalten wissen.

Handelsminister Hodges klagte schon vor einem Jahr: „1960 sind von den amerikanischen Ein- und Ausfuhren rund 273 Millionen Tonnen auf dem

Seewege befördert worden. Am Transport dieser Güter waren aber nur 619 amerikanische Schiffe mit einem Anteil von 28,6 Millionen Tonnen oder 10,5 Prozent beteiligt. Die USA sind damit auf den Stand von vor dem Ersten Weltkrieg zurückgefallen, während Frankreich 63, England und Italien 53 und Japan 50 Prozent ihrer eigenen Seefrachten befördern.“

Käufer Chruschtschow allerdings war darauf bedacht, möglichst wenig Devisen für den Transport des Weizens aufzuwenden; er wollte auch eigene Schiffe einsetzen. Da die amerikanischen Frachtraten für russische Zielhäfen um 40 Mark pro Tonne über der Weltmarktrate liegen, tönte Geschäftsmann Chruschtschow am Sonnabend vorletzter Woche: „Die Sowjet-Union wird keinen Weizen in den USA kaufen, wenn die Amerikaner irgendwelche diskriminierenden Bedingungen daran knüpfen.“

Auf seinen Preisvorstoß hin erntete der Kreml-Boß von ungewohnter Seite Beifall. Er kam aus den Reederei-Kontoren aller nichtamerikanischen Schifffahrts-Nationen des Westens, die gegen das US-Transportmonopol protestierten, weil sie an dem riesigen Fracht-Happen

Welt vertreten sind, jammerte deshalb: „Es wäre ein unglückseliger Schritt, ein Schritt nach rückwärts, ein Schritt gegen die dem Welthandel dienende internationale Schifffahrt, wenn in einer großen Versacktion dieser Art diskriminierende Versacktionspraktiken eingeführt würden.“

Der Appetit auf das Weizengeschäft ist um so größer, als schon die Ankündigungen Kennedys und einige kanadische Vorauslieferungen die Frachtraten für Trampschiffe plötzlich hatten in die Höhe schnellen lassen.

In der sogenannten Ara-Range (Fahrten vom Golf von Mexiko nach Antwerpen, Rotterdam oder Amsterdam) wurden beispielsweise Ende Oktober pro Tonne Ladung bereits 37 Mark bezahlt. Das waren 24,20 Mark mehr als im Juni 1962, als die Raten auf den tiefsten Stand seit Kriegsende gefallen waren. Ein 20 000-Tonnen-Frachter kann zur Zeit auf dieser Route einen Netto-Ertrag von 7840 Mark täglich herausfahren.

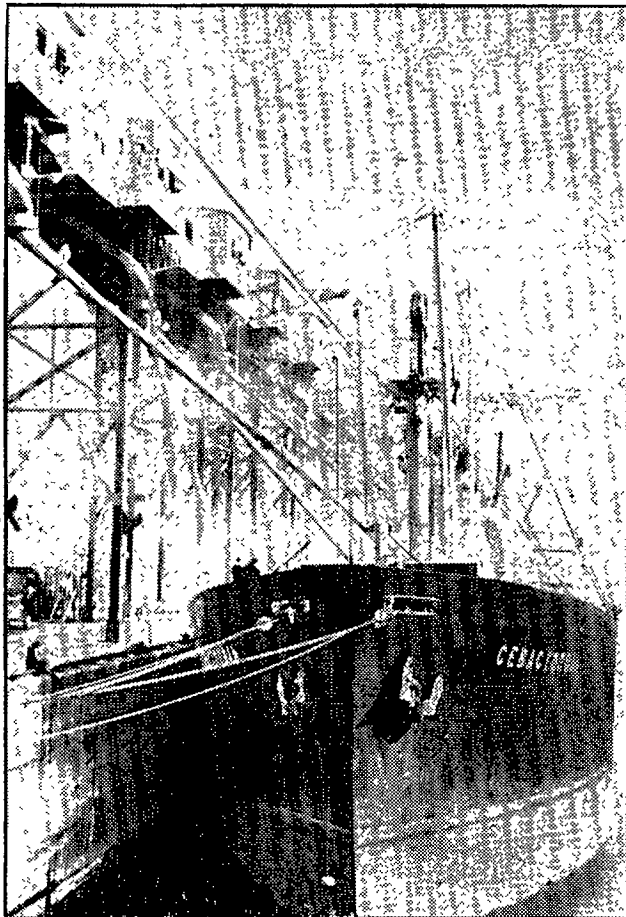
Westliche Schiffseigner haben deshalb bereits zu einem in Boom-Zeiten probaten Mittel gegriffen. Sie machten für das Rußlandgeschäft ihre Öltanker und eingemotteten Altfrachter fahrbereit. Einige Reedereien stellten sogar Liberty-Schiffe aus dem Zweiten Weltkrieg in Dienst, die noch vor kurzem auf dem Londoner Markt für Zweithand-Tonnage kaum ihren Schrottwert-Erlös erzielten. Allein im September wurden von den in der Welt aufliegenden Trockenfrachtern Schiffe mit insgesamt 250 000 Bruttoregistertonnen wieder seeklar gemacht.

Durch diese Vorbereitungen der westlichen Schifffahrt bestärkt, schickte der Kreml seinen Sonderbeauftragten für das Weizengeschäft, Sergej A. Borissow, mit der Anweisung, hart zu verhandeln, nach Washington.

Borissow richtete dem amerikanischen Handelsminister Luther H. Hodges und Landwirtschaftsminister Orville L. Freeman in der vergangenen Woche aus, Kennedys Transportklausel zugunsten der amerikanischen Han-

delsmarine sei diskriminierend und unannehmbar. Eher werde die Sowjet-Union das ganze Weizengeschäft platzen lassen als die überhöhten amerikanischen Frachtraten zu bezahlen.

Borissow drohte: Falls die Amerikaner an ihrer Bedingung festhielten, werde Moskau sich die sechs Millionen Tonnen Weizen ein Haus weiter beschaffen, in Kanada oder Argentinien.



Sowjetschiff „Sewastopol“: Kalter Krieg am Frachtenmarkt

teilhaben wollen: Die sechs Millionen Tonnen Weizen, die einer Sonderzuteilung von 54 Pfund für jeden Sowjetbürger entsprechen, würden eine Flotte von 600 Frachtern mit je 10 000 Tonnen Tragfähigkeit beanspruchen.

Ein Sprecher der Internationalen Schifffahrtskammer in London, in der 80 Prozent der Reeder der westlichen

* Bei der Übernahme von Weizen im Hafen von Montreal.