

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 21 (1945-1946)  
**Heft:** 34

**Artikel:** ATC : der Riese in der Luft  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-711612>

### **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:** 18.03.2025

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

## ATC — der Riese in der Luft

Die Vereinigten Staaten von Amerika sind heute im Zuge, um sich den maßgebenden Einfluß in der Gestaltung des Weltluftverkehrs zu sichern. Die Voraussetzungen dazu sind nicht nur in der unermesslichen Produktionskapazität des amerikanischen Industrieapparates zu sehen: die Yankees hatten auch Gelegenheit, während des zweiten Weltkrieges eine **Hauptprobe** sondergleichen zu absolvieren, als sie sich zum Arsenal für sozusagen sämtliche Luftwaffen der Alliierten machten. Die Arbeit, welche geleistet wurde, ist wahrhaft gigantisch und muß heute Früchte tragen. Die Fachpresse ist in der Lage, heute einige Einzelheiten über den Dienst zu geben, wie ihn das **Air Transport Command** versehen hat.

Anfang Mai 1941: Zwei Offiziere und vier Soldaten, welche zu ihrer Verfügung eine große Weltkarte hatten, erhielten den Auftrag, die Möglichkeit von Lufttransporten zu studieren für den Fall, daß die USA in den Krieg eintreten würden. Zudem waren Lieferungen an England abzuklären. Aus diesem mehr als bescheiden dotierten Büro wurde bis zum Jahresende 1943 eine Riesenorganisation mit einem Personal von 85 000 Köpfen, das sich bis zum Kriegsschluß auf 114 000 Köpfe vermehrte. Bereits im Dezember des Jahres 1941 hatte man den Briten 1200 Apparate geliefert — aber was bedeuten diese Zahlen gegenüber den Mengen, die bei «Vollausbau» durch das Air Transport Command verschoben wurden! Dafür sollen einige Zif-

fern Zeugnis ablegen, und zwar wählen wir vorzugsweise Material aus dem Jahr 1944, denn im Herbst 1945 arbeitete das ATC bereits unter andern Voraussetzungen. 1944 also waren nicht weniger als 160 000 Meilen Fluglinien in Betrieb, das sind rund 250 000 km oder 8mal der Erdumfang am Aequator. Auf diesen Arterien wurde Tag und Nacht Kriegsmaterial aller Art auf die Schlachtfelder nachgeschoben, und die Flugleistungen bewegten sich, in geflogenen km ausgedrückt, auf astronomischer Höhe. Schon allein die in alle Welt verfrachteten Soldaten machen die Zahl von 1 250 000 Köpfen aus. In der gleichen Zeit wurden 32 000 Kranke und Verwundete in die Heimatlazarette zurückgebracht. Es gab Wochen, da wurden pro Tag 15 000 Blutkonserven für Transfusionen an die Fronten gebracht — Bataillonen von Verwundeten konnte durch diesen blitzschnellen Nachschub das Leben gerettet werden. Die Fracht, die durch die Lüfte getragen wurde, steht im genannten Jahr mit 580 000 t zu Buch, das sind immerhin 58 000 Güterwagen!

1927 flog Lindbergh über den Atlantischen Ozean von West nach Ost. Es war eine Wertsensation. Keine 20 Jahre später brachte es das ATC fertig, während der ersten Zeit nach der Invasion in Nordfrankreich durchschnittlich jede 19. Minute einen Transporter über den Ozean sausen zu lassen. Im Hauptquartier zu Cincinnati (Ohio) herrschte damals Hochbetrieb, denn jeder Apparat wurde auf der Karte einge-

zeichnet und verfolgt auf seiner Reise. Es wurde errechnet, daß im Jahre 1944 die Aufträge zu 99,7 % erfüllt wurden; mit andern Worten: die Verluste waren außerordentlich gering. Organisiert war das ATC in 9 Divisionen; je eine stand im Pazifik, in Alaska, in Mittelamerika, im Nordatlantik, im Südatlantik, in Zentral- und in Nordafrika, in Europa und in Indochina. Um den Betrieb aufrechtzuerhalten und die einzelnen Divisionen zum guten «Zusammenspiel» zu bringen, waren viele Radio- und Wetterstationen notwendig, und man scheute sich auch nicht, diese — wenn es nicht anders ging — in völlig unzulänglichen Gegenden zu etablieren. Es gab Posten, deren Besatzung sogar auf dem Luftweg (durch Fallschirme) verproviantiert werden mußte. Tausende von Flugplätzen wurden angelegt und mit allem Raffinement ausgerüstet. Es gab keine Hindernisse: in Wüsten, im Dschungel, auf spärlichen Südseeinseln wurden die Start- und Landepisten errichtet. Nur so sind Rekordleistungen denkbar, wie sie beispielsweise vom Januar 1945 gemeldet werden: In diesem einen Monat wurden 44 000 t Kriegsmaterial über den «Hump», den Himalaja, von Indien aus nach China übergeführt. — Wenn man diese Leistungen (organisatorisch und persönlich) in Rechnung stellt und ermißt, daß Zehntausende von Fliegern das im Krieg erlernte Handwerk nun auch im Frieden weiter betreiben möchten, versteht man die «Luftoffensive» der USA in der Alten und der Neuen Welt. —o—

## Bis zum bitteren Ende\*)

Als in jener schicksalsträchtigen Februrnacht Anno 1933 der Himmel sich von den Flammen des brennenden Reichstagsgebäudes rötete, da wußten die Deutschen, da wußte aber auch die ganze Welt, daß unser vielgeplagter Kontinent die Stufe in eine neue, unheimliche Zeit überschritten hatte. Zehn Jahre später war der Himmel über Berlin wiederum in blutige Röte getaucht, und diesmal Nacht für Nacht. Zehn Jahre später, 1943, brannte die Hauptstadt des «Großdeutschen Reiches», angezündet von den Brand- und Sprengbomben alliierter Flieger. Mit einer seltsamen, schauerlichen Folgerichtigkeit vollendete sich nunmehr der Weg, den die deutschen Nationalsozialisten mit dem von ihnen gelegten Brand des Reichstagsgebäudes beschriften.

Der Reichstagsbrand gab Hitler und seinen Unterführern die willkommenen und absichtlich herbeigeführte Gelegenheit, die immer noch drohende Opposition zu zerschlagen, tausende und abertausende mißliebige Gegner, vom rechtsstehenden Bürgertum bis hinüber auf die linke Seite der Kommunisten, zu verhaften, zu ermorden oder in die Konzentrationslager zu stecken. Eine Zeit des Terrors, der Rechtsunsicherheit, der Verwilderung und der Barbarei war über Deutschland hereingebrochen, und am Ende dieser Epoche stand der Krieg, der so viel unermessliches Leid, so viel Not und Elend über die ganze Welt gebracht, — der die deutschen Streitkräfte erst von Sieg zu Sieg führte, um sie dann um so vernichtender und schrecklicher zu schla-

gen. Am Ende dieser nationalsozialistischen Epoche stand der Untergang Deutschlands, verursacht von jenen Leuten, die glauben, ihrem Volk mit der Lüge des Reichstagsbrandes die Weltherrschaft sichern zu können.

Nun, da die Welt vor den Trümmern und Ruinen steht, da sie die Toten und Verstümmelten beklagt, die menschliche Unvernunft, Größenwahn und Habgier verursachten, harret sie jener Stimmen, die dafür eine Erklärung finden. Sie harret der Chronisten, die alle diese Dinge aufzeigen und die Gründe anführen, die zu dieser Katastrophe führen mußten. Eine der bemerkenswertesten Persönlichkeiten, die es unternahm, das Geschehen in Deutschland zu analysieren, ist unzweifelhaft Hans Bernd Gisevius, dessen Buch hier zur Diskussion steht. Gisevius begann seine Laufbahn als Assessor im Jahre 1933, und zwar ausgerechnet bei jener deutschen Stelle, die später über ganz Europa Furcht und Schrecken verbreiten sollte, bei der Geheimen Staatspolizei (Gestapo). Von Anfang an befand sich Gisevius in Opposition zum braunen Regime. Aus konservativen Kreisen stammend, hielt er sich naturgemäß in jenem Milieu auf, von dem er am ehesten eine Wendung zu erhoffen trachtete, bei der Wehrmacht. In seinem Buch, das durch seine objektive Glaubwürdigkeit, durch die Schärfe des Urteils und durch die Gründlichkeit der Beweisführung auffällt, und das in dieser Beziehung wohl als das bisher wertvollste Dokument über das Geschehen in Hitlerdeutschland anzusprechen ist, interessieren uns vor allem die Ausführungen über die

Wehrmacht und deren Generäle. Es ist das eines der unerfreulichsten und sicher auch tragischsten Kapitel in dieser Chronik, und erstmals wird uns vor Augen geführt, wie die Befehlshaber der Wehrmacht, mit wenigen Ausnahmen, jene Standfestigkeit, jene Haltung und jenen Geist vermissen ließen, der notwendig gewesen wäre, um Deutschland und damit die Welt vor der fürchterlichen Katastrophe des Krieges zu bewahren. Durch diese Mängel, zu denen sich noch ein gut Teil politische Indifferenz und Naivität gesellte, kamen die Wehrmacht und ihr Oberkommando immer mehr ins Schlepptau der Nationalsozialisten, sie identifizierten sich immer mehr mit deren Zielen und Absichten und so kam es, daß heute in Nürnberg neben den Repräsentanten der NSDAP auch die Vertreter des Oberkommandos der Wehrmacht auf der Anklagebank sitzen.

Es gab aber, wie wir bereits kurz erwähnten, unter den Wehrmachtsoffizieren Männer, die sich von Anfang an gegen die Partei und deren Eindringen in das Militär wehrten. Wenn es ihnen nicht gelang, die verhängnisvolle Entwicklung aufzuhalten, dann war es nicht in erster Linie ihre Schuld. Diese Männer, zum Teil charakterlich hochstehende, absolut patriotisch empfindende Offiziere, mußten ihre Haltung später auf grausame Art büßen.

Wir zweifeln nicht daran, daß der Bericht von H. B. Gisevius in der Reihe der Kriegsdokumente einen hervorragenden Platz einnehmen wird, trägt er doch wesentlich dazu bei, das Verständnis für die Vorgänge im Dritten Reich zu fördern.

Wm. H.

\*) H. B. Gisevius «Bis zum bitteren Ende», Bd. 1. Vom Reichstagsbrand zur Frißschkrise (Fretz & Wasmuth Verlag AG., Zürich).