

NDB-Artikel

Lutz, Oswald General, Förderer der Kraftfahrtruppe, * 6.11.1876 Öhringen (Württemberg), † 26.2.1944 München. (evangelisch)

Genealogie

V →Adolf († 1909), Oberamtsbaumeister;

M Louise Neunhöfer († 1916);

• 1904 Antonie Rößle;

1 S →Hans (* 1906), Oberst i. G.

Leben

L. kam aus der bayer. Eisenbahn-Pioniertruppe. 1915/16 war er Kommandeur der Kraftfahrtruppen der 6. Armee. 1917/18 diente er im Stabe des Feldeisenbahn-Chefs, der auch die Anfänge der deutschen Kampfwagen-Truppe zu betreuen hatte. Mit seiner|kraftfahrtechnischen Erfahrung beobachtete L. kritisch ihre unzureichende Förderung. 1922 wurde L. Kommandeur der 7. (bayer.) Kraftfahrabteilung in München und lernte hier Hptm. Heinz Guderian kennen, den er in die Probleme Schneller Truppen bzw. der Kraftfahrtruppen einführte. 1924-27 war er Chef der Abteilung Prüfwesen 6 des Heereswaffenamtes im Reichswehrministerium und kam hier mit der Entwicklung heerestauglicher Kraftfahrzeuge in Berührung. 1929-31 war er als Oberst Chef des Stabes der Inspektion der Kraftfahrtruppen (In 6) im Truppenamt des Reichswehrministeriums. Hier schuf er die Panzerabwehr-Waffe, eine Truppengattung, die es bis dahin in keinem Heere gab. 1931 wurde L. als Generalmajor selbst Inspekteur der In 6, Guderian sein Stabschef. Mit ihm ergänzte sich L. sehr glücklich. Er brauchte Guderians Durchsetzungsvermögen, weil es damals schwerfiel, den Chef der Heeresleitung und die Kommandierenden Generäle der alten Hauptwaffen (Infanterie, Kavallerie, Artillerie) für seine motorisierte Kampftruppe oder gar eine Panzerdivision zu gewinnen, zumal schon die hohen Kosten abschreckend wirkten. L. sollte mit motorisierter Aufklärung anfangen und hielt 1932 in Schlesien eine Übung mit einer solchen Truppe ab, die außerdem den Entwurf der HDv 300 „Truppenführung“ erproben sollte. L. beeinflusste auch die Entwicklung und Beschaffung der ersten deutschen Panzerwagen nach dem Weltkrieg, wobei ihn der Chef des Heereswaffenamtes General d. Inf. Alfred v. Vollard-Bockelberg unterstützte. So erreichte L. 1932 den Bau eines „landwirtschaftlichen Schleppers“ (LaS) durch Krupp, d. h. eines Leichtpanzers mit zwei MG, 1933 den Bau des stärkeren LaS 100 durch die MAN mit einer 2 cm-Maschinenkanone und MG. Seit 1935 konnte er die Truppe mit diesen Fahrzeugen ausrüsten. Beide waren aber noch keine Panzer-Kampfwagen,

sondern jedem kanonenbewaffneten Panzer unterlegen, wie sich im span. Bürgerkrieg 1936 herausstellte. Von Anfang an forderte er eine gute Optik für die Waffen sowie gute Sicht und Funkverbindung innerhalb der Truppe als entscheidende Führungsmittel.

1934 wurde L. Generalleutnant und Inspekteur der neuen Kraftfahrkampftruppen sowie der neuen „Inspektion für Heeresmotorisierung und der Panzertruppe“. Als Kader sah er die sieben Kraftfahrabteilungen und ehemalige Kavallerieregimenter. Als 1934 die ersten Panzer I geliefert wurden, stellte L. Kraftfahr-Lehrkommandos auf. 1935 hielt er im Potsdamer Lustgarten eine Parade des ersten deutschen Panzerregiments ab. Nach Wiederherstellung der deutschen Wehrhoheit 1935 setzte L. vierwöchige Übungen mit einer Übungs-Panzerdivision in Munsterlager an, bei denen er beweisen wollte, daß Bewegung und Kampf vieler Panzer im Verband und ihr Zusammenwirken mit anderen Waffen, sogar mit Fliegern, möglich sei. Nach dem günstigen Ablauf dieser Versuchsübungen konnte L. die ersten drei Panzerdivisionen aufstellen, die Inspektion der Kraftfahrtruppen wurde in das „Kommando der Panzertruppe“ umgebildet, L. 1935 zum ersten General der Panzertruppe und Kommandierenden General befördert. Er blieb gleichzeitig „Inspekteur der Kraftfahrkampftruppen und für Heeresmotorisierung“ im Reichskriegsministerium.

Im Zusammenhang mit der Blomberg-Fritsch-Krise 1938 gab es viele personelle Änderungen in der Spitzengliederung des Heeres, die auch ältere Offiziere betrafen. Auch L. erhielt trotz seiner Verdienste den Abschied. Er übernahm als Präsident des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes (RKB) die Führung des Güterfernverkehrs, den er auch im Beirat der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe vertrat. Anlässlich der Befestigung der Westgrenze berief ihn Fritz Todt zur Ausführung der Transportaufgaben am Westwall mit 11-12 000 privaten Lastwagen. Als 1939 nach dem Kriegsausbruch der Güterfernverkehr auf der Straße stark beschränkt wurde, gab L. sein Amt dem Reichsverkehrsminister zurück.

Nachlass

Nachlaß: Bundesarchiv-Mil.archiv, Freiburg.

Literatur

W. K. Nehring, Die Gesch. d. dt. Panzerwaffe 1916–45, 1969;

H. Guderian, Erinnerungen e. Soldaten, 1951.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Lutz, Oswald“, in: Neue Deutsche Biographie 15 (1987), S. 571-572
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
