



DAVID IRVING

**Die Tragödie
der deutsche Luftwaffe**

*Aus den Akten und Erinnerungen
von Feldmarschall Erhard Milch*



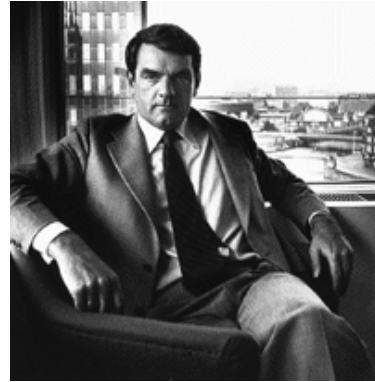
FOCAL POINT

Copyright © 1970 by David Irving
Copyright © 2007 by Parforce U.K. Ltd.

Alle Rechte vorbehalten

Zum Autor

David Irving ist ein international anerkannter Zeitgeschichtsforscher über Hitler, Drittes Reich und Zweiter Weltkrieg. Seine Bücher erregen Aufsehen durch Aufdeckung bisher unbekannten Quellenmaterials und »Quellensammeln vor Ort«, durch neue Gesichtspunkte, mutige Darstellung geschichtlicher Zusammenhänge.



Keine Waffengattung war für den Zweiten Weltkrieg so entscheidend wie die Luftwaffe. Keine so geheimnisumwittert, gerühmt und gescholten. Mit diesem Buch erfährt das »Wunderkind« der deutschen Wehrmacht seine Erklärung und Entzauberung: Die Luftwaffe wird zum Symbol der Tragödie des Zweiten Weltkrieges.

»Statt erneuerter Legenden trägt Irving heilsame Wahrheiten vor. Man wird lange suchen müssen, ehe man einen zweiten ausländischen Historiker mit ähnlichem Einfühlungsvermögen und -willen entdeckt.«

— Bodo Scheurig, *Die Zeit*

Inhalt

Aufbau der Lufthansa

Die Fliegerabteilung

[1913 bis 1918] Milch 1945 von den Briten gefangengenommen • Seine Kindheit und Erziehung • Der Erste Weltkrieg • Waffenstillstand und nationale Schande

Die eingemottete Luftwaffe

[1918 bis 1920] Soldatenräte • Versteckte Flugzeuge und Ersatzteile • Probleme nach Versailles • Polizeifliegerstaffel in Königsberg • Endgültige Auflösung der Fliegertruppe

Visionäre und Pioniere

[1921 bis 1925] Begegnung mit Gotthard Sachsenberg und Hugo Junkers • Gründung der Danziger Luftpost GmbH • Junkers und die Flugzeugindustrie • Malerpinsel zur Täuschung der Entente • Konzeption der geheimen Luftwaffe • Expansion der deutschen Verkehrsfliegerei • Die Junkers-Expedition nach Südanierika • Geburt der Deutschen Lufthansa

Der Kranich schlüpft aus

[1926 bis 1929] Geldsorgen der neuen Lufthansa-Gesellschaft • Milch weitet das Streckennetz der Lufthansa aus • Überquerung der Alpen • Strecken über den Atlantik • Die politische und strategische Rolle der Lufthansa • Subventionen für Göring • Milch übernimmt Merckels kaufmännische Aufgaben und rettet die Lufthansa vor dem Ruin

Begegnung mit dem Messias

[1930 bis 1932] Göring macht Milch mit Hitler bekannt • Die Inspiration der Ju 52 • Die Lufthansa überspringt den Atlantik • Die Weltwirtschaftskrise • Hitler spricht mit Milch über eine Luftwaffe • Göring erwähnt zum ersten Mal ein Luftfahrtministerium

Schöpfer der Luftwaffe

Geburtswehen

[Januar bis November 1933] Milch wird zum Staatssekretär für Luftfahrt ernannt • Anfänge einer geheimen Luftwaffe • Besprechungen über Luftfahrtpolitik mit Hitler, Göring und Mussolini • Das Reichsluftfahrtministerium wird gegründet • Plan der tausend Flugzeuge • »Mefo«-Wechsel finanzieren die Wiederaufrüstung • Geheime Ausbildung von Bomberbesatzungen • Wachstumspläne für die Luftwaffe • Ein Plan der viertausend Flugzeuge • Einführung des Sturzkampfbombers • Gerüchte über Milchs Abstammung werden unter tragischen Umständen widerlegt

Zeuge des Röhmputsches

[Juni 1933 bis Juni 1934] Beunruhigende Gerüchte über die Wiedergeburt der Luftwaffe erreichen England • Deutschland verläßt die Genfer Abrüstungsverhandlungen • Die Junkers-Werke werden als Stützpfiler der Wiederaufrüstung verstaatlicht • Brand in den Heinkel-Werken • Görings Geheimnisse • Tarnung der Luftwaffe • Der Röhmputsch

Beunruhigtes Ausland

[Juli 1934 bis Juni 1936] Hitler verlangt Forcierung des Luftwaffenprogramms • Churchill behauptet: Es gibt eine geheime Luftwaffe • Die Luftwaffe wird öffentlich vorgestellt • Erste Pläne für einen Präventivangriff gegen die Tschechoslowakei • Milch reist in diplomatischer Mission nach Brüssel • Der Plan einer geheimen Flotte von tausend U-Booten • Expansion der Flugzeugindustrie • Die Wehrmachtstudie des Jahres 1935 • Neue Flugzeuge und Taktiken der Luftwaffe • Oberst Udet tritt in das Ministerium ein

Fernbomber verschrottet

[Juli 1936 bis Juli 1937] Milch leitet die Hilfe der Luftwaffe für General Franco in Spanien • Göring befiehlt eine noch größere Flugzeugproduktion • »Der geheimnisvolle Brief, den es nie gab« • Britischen Luftwaffenoffizieren werden die Geheimnisse der Luftwaffe gezeigt • Milchs strategische Studie • Schwere Bomber werden verschrottet • Neue Spitzenorganisation des Reichsluftfahrtministeriums

Österreich als Generalprobe

[Juli 1937 bis Oktober 1938] Blombergs Wehrmachtstudie • Die Luftwaffe triumphiert auf dem Lufttag in Zürich • Zunehmender Rohstoffmangel • Erfolg der ersten Wehrmachtsmanöver • Der »Storch« gibt sein Debüt • Milch wird nach Paris und London eingeladen • Eine Begegnung mit Churchill • Görings letzter Schlag gegen Milchs Autorität im Ministerium • Deutschland annektiert ein willfähiges Österreich • Die Tschechoslowakei als neue Sorgenquelle • Projekte für einen möglichen Krieg gegen England • Die Anfänge der Heinkel 177-Fernbomber-Saga • Die Massenproduktion der Junkers 88 als Standardbomber der Luftwaffe wird befohlen • München

Die Zaubervorstellung

[Oktober 1938 bis September 1939] Das Flugzeugprogramm Hitlers • Jeschonnek wird zum Generalstabschef der Luftwaffe ernannt • Hitler besetzt Prag • Intensive Studien über den Luftkrieg gegen Großbritannien • »Die Luftwaffe kann England nicht besiegen« • Gefährlicher Mangel bei der Luftwaffe an Bomben, Treibstoff und Vorräten aller Art • Die Aufzeichnung einer Führerrede im Mai 1939 • Der Militärpakt mit Italien • Eine folgenschwere Luftwaffenvorführung in Rechlin • Pannen mit der Ju 88, aber die Produktionsaufträge werden erweitert • Hitler befiehlt den Angriff gegen Polen

Weltkrieg – Zu Früh

Illusionen über Kriegsdauer

[September 1939 bis Mai 1940] Deutschland ist materiell auf den Krieg nicht vorbereitet • Ein neuer Krieg im Westen • Hitler befiehlt, jetzt Bomben herzustellen • Görings Wetterbesprechungen • Durch die Notlandung eines deutschen Offiziers in Belgien werden Hitlers Pläne aufgedeckt • Erste Planung für einen Angriff auf Norwegen unter Milchs Kommando • Langfristige Entwicklungen werden verboten, da das Kriegsende nahe sei • Invasion Norwegens

Milch für sofortige Invasion

[Mai bis Juli 1940] Angriff auf Frankreich • Milchs fliegende Inspektionsreisen • Dünkirchen und danach • Frankreichs Zusammenbruch • Der Angriff gegen England wird vorbereitet

Luftschlacht um England

[Juli bis Dezember 1940] Jeschonneks Befehle für die beiden Luftflotten • Vier Tage Zeit, um die Luftherrschaft über England zu erringen • Großangriffe auf London werden wiederholt verschoben • Adlertag • Die Mängel der Luftwaffe • Kritik an der Ju 88 • Udet gleitet das Heft aus der Hand • Fehlschlag der deutschen Tagangriffe auf London • Beginn der englischen Nachtangriffe auf Deutschland • Italiens Abenteuer in Griechenland • Hitler befiehlt für die Dauer der Weihnachtstage die Einstellung der Bombenangriffe auf London

Rußlandkrieg ohne Winterausrüstung

[Dezember 1940 bis Juni 1941] Lieferung von Gerät an die Sowjetunion • Hitler befürchtet einen russischen Angriff • Planung für einen Winterfeldzug entgegen Hitlers Befehl • Eine geheime Kriegsrede Hitlers • Luftschutzmaßnahmen für das Reich • Inspektionsreisen nach Griechenland und Nordafrika • Milch erhält umfassende Vollmachten, um Udet zu helfen • Letzte Kriegsbesprechung vor dem Sturm auf Rußland

Udets Selbstmord

[Juni bis November 1941] Produktionssondervollmachten für Milch • Das »Göring-Programm« für den Flugzeugbau • Udet lehnt sich gegen Milchs Autorität auf Rückschläge an der Ostfront • Der Skandal um den Bomber »B« • Milch beginnt mit der Umstellung des Udet-Imperiums und der Reorganisation der Luftrüstung • Udets Jagdfliegerprogramm erweist sich als Katastrophe • Udets Ende • Hitler befiehlt Milch, auch Udets Aufgaben zu übernehmen

Der Augiasstall

Milch und Speer

[November 1941 bis März 1942] Milchs Streit mit Messerschmitt • Die Fehler der Me 210 und der Flugmotorenentwicklung • Die Bomberlücke • Heer und Luftwaffe versagen unter Winterbedingungen an der Ostfront • Hitler drosselt die Rüstungspriorität der Luftwaffe • Milch halbiert den Stab des Ministeriums • Reorganisation und Rationalisierung der Flugzeugindustrie • Todt stirbt, Albert Speer tritt in den Vordergrund • Jeschonnek weiß nicht, was er mit mehr als 360 Jägern im Monat anfangen soll

Der Bombenkrieg beginnt

[März bis Juni 1942] Milchs Einwände gegen die Me 210, 309, 321 und 323 • Beginn der Brandbombenangriffe der R.A.F. auf deutsche Städte • Reorganisation der deutschen Kriegswirtschaft • Zentrale Planungskommissionen • Ein Fernbomber wird benötigt • Milch und Speer als Transportdiktatoren • Die Entwicklung einer fliegenden Bombe • Die Möglichkeit einer Atombombe wird übersehen

Skandal um die Heinkel 177

[Juni bis Oktober 1942] Tausend-Bomber-Angriffe auf Deutschland • Meldungen über die Flugzeugproduktion der Alliierten • Eine hölzerne Mosquito stürzt ab • FW 190 kontra Me 109 • Die Ju 188 taucht auf • Milch plant eine neue Tausend-Bomber-Fabrik Einsatz von Gefangenen und Fremdarbeitern in der Industrie • Milch als Fürsprecher des totalen Krieges und als Beschützer der zivilen Wirtschaft vor Wehrmachtsexzessen • Die Schuld an dem He 177-Skandal • Göring befreit die He 177 von den Sturzkampfforderungen • Görings Ausfälle gegen die Luftfahrtindustriellen • In Rechlin wird ein Bomber B-17 untersucht • Die Gefahr des Höhenbombers B-24

»Man kann den Krieg nur mit der Luftwaffe gewinnen«

[Oktober bis Dezember 1942] Verrat und »Rote Kapelle« • Massive Einberufungen gefährden die Flugzeugindustrie • Streit über Sauckels Methoden • Heinkel verschafft sich selbstständig KZ-Gefangene • Annäherung an den totalen Krieg • Die Belagerung von Stalingrad beginnt • Göring befiehlt die Luftversorgung der 6. Armee

Sonderstab Stalingrad

»Retten Sie die 6. Armee!«

[Januar bis Februar 1943] Einkesselung Stalingrads • Hitler überträgt Milch die Organisation der Luftversorgung der 6. Armee • Einsatzschwierigkeiten der Ju 52-Transporter • Fischmehl für die 6. Armee • Der Begriff »kesselklar« • Die Versorgung Stalingrads durch Fallschirmabwürfe erreicht ihren Höhepunkt • Ein Gast aus dem Führerhauptquartier • Görings Ausfälle gegen alle »Schwächlinge« • Das Ende kommt für Stalingrad • Milch meldet Hitler seinen Mißerfolg

Der totale Krieg

[Februar bis März 1943] Die Leistungen der Luftwaffe in Stalingrad • Messerschmitt verhandelt mit dem KZ Dachau über die Gestellung von Gefangenen • Die amerikanischen Tagangriffe auf Deutschland beginnen • Heeresrüstungsaufträge verdrängen die der Luftwaffe • Probleme mit Speers Stellvertreter Saur • Mehr Transportflugzeuge werden benötigt • Vorrang für die Me 262 • Goebbels und der totale Krieg • Gefahr alliierter Angriffe auf die deutsche Ölproduktion • Nachtangriffe auf Berlin • Milch erzielt eine Produktion von 2000 Flugzeugen • Eine Unterredung mit Hitler

Das Jahr der Zusammengebissenen Zähne

Terrorangriffe

[März bis Mai 1943] Die neuen elektronischen Hilfsmittel der R.A.F. • Die deutsche Nachtverteidigung wird angegriffen • Milch verlangt reine Terrorangriffe gegen London • Görings »großer Anschuß« für Luftfahrtindustrie und Luftwaffe in Karinhall • Erste Anzeichen für Zinkfolienstörung • Mißerfolge der deutschen Elektronikindustrie • Ein Besuch in Peenemünde • Verstärkte Angriffe gegen deutsche Städte

»Als ob ein Engel schiebt«

[Mai bis Juli 1943] Die Geschichte des Strahlflugzeuges Me 262 • Wo Fehler gemacht wurden • Probleme mit dem Düsenmotor • Gallands Probeflug mit der Me 262 • Milch befiehlt sofortige Serienproduktion der Me 262 • Die fliegende Bombe der Luftwaffe gegen die Raketen des Heeres • Das Flugbombenprogramm • Milch schlägt ein neues Jäger- und Bomberkommando, vor • Neue Nachtjägetaktik

Hoffnung auf Geheimwaffen

[Juli bis September 1943] Hitler sagt zu Milch: »Terror bricht man durch Terror« • Hamburg wird verwüstet • Pannen bei der Entwicklung der fliegenden Bombe • Hitler befiehlt Verzögerung im Me 262-Düsenprogramm • Ein Plan für 4.000 Jäger pro Monat • Die Industrie soll ausgelagert werden • Jeschonneks Selbstmord • Die Nachtjäger werden verstärkt • Nachtangriffe gegen Berlin während des Winters

Verteidigung des Reichs

[September bis Oktober 1943] Das Flugzeugprogramm beginnt auf Hindernisse zu stoßen • Speers Stab verweigert die Zusammenarbeit • Die Italiener fallen ab • Verborgene italienische Ölvorräte werden entdeckt • Rund-um-die-Uhr-Bombardierung durch die Alliierten • Die Luftwaffe erörtert die Aufstellung von Kamikaze-Geschwadern • Das Bomberkommando, beginnt im Nachtluftkrieg zu unterliegen • Luftwaffen-Eindringunternehmen werden von Hitler verhindert • Göring arbeitet eine neue Tagjagdstrategie aus

Lebensfragen

[Oktober 1943] Göring befiehlt Standgerichte • Amerikanische Luftschlacht beim Angriff auf Schweinfurt • Die Folgen des geringen Bestandes an Kugellagern • Die Misere des Nachrichten- und Verbindungswesens der Luftwaffe • Görings große Popularität bei der deutschen Öffentlichkeit • Göring übt Kritik an Gallands Jägerbesatzungen • Der katastrophale Mangel an Arbeitskräften in der Industrie

Strahljäger als Bomber

[Oktober bis Dezember 1943] Neue Verzögerung der Me 262-Produktion • Ein Besuch der Messerschmitt-Werke mit Göring • Die Düsenbomberprojekte von Junkers und Arado • Gallands Opposition gegen die Me 209 • Wassernot führt zu Energie- und Aluminiummangel • Vorsichtige Beziehungen zu Himmler • Göring würgt die Projekte Me 209 und Ju 288 ab • Berlin wird bei Nachtangriffen verwüstet • Eine geheime Flugvorführung für Hitler in Insterburg • Die Me 262 als Bomber • Die Bereitschaft der Flugbombe wird falsch eingeschätzt • Neue Luftangriffe gegen London

Dem Ende Entgegen

»Big Week«-Offensive

[Januar bis April 1944] Erörterung der Frage der Arbeitskräftebeschaffung • Einsatz weiblicher Arbeitskräfte • Gerüchte über alliierte Düsenflugzeuge • Hitlers Pläne für den Strahlbomber • Bedeutung der Me 262 für die Reichsverteidigung • Die Amerikaner nehmen ihre Tagangriffe wieder auf • Freigabe der Flugbombe für die Massenfertigung • Die amerikanische »Big Week«-Offensive gegen Milchs Jägerfertigung • Der Jägerstab • Milch hofft auf die Flugbombenoffensive

Der Punkt, an dem es nicht mehr weitergeht

[April 1944 bis Mai 1945] Milchs Jägerstab bei der Arbeit • Speers Rivalen greifen in seiner Abwesenheit an • Pläne für bombensichere Flugzeugfabriken • Hitlers Desinteresse an der passiven Zivilverteidigung • Die Jänerglocke über dem Reich • Hitler befiehlt den Bau von unterirdischen Jägerfabriken • Der Generalstab klagt über Schwächung der Bomberwaffe durch den Jägerstab • Beginn der amerikanischen Offensive gegen die Hydrierwerke • Göring versucht, das Flugzeugprogramm wieder zu ändern • Hitler fordert die Me 262 nur als Strahlbomber • Die V1-Offensive • Milch wird ausgeschaltet und tritt als Staatssekretär und Generalluftzeugmeister zurück • Speers Ministerium übernimmt die Luftwaffenrüstung • Die He 177 wird gestrichen • Der 20. Juli 1944 • Milch verschwindet im Hintergrund

Gericht in Nürnberg

Der Zeuge

[Mai 1945 bis November 1946] Milch als Kriegsgefangener • Verhör im britischen Vernehmungssonderlager • Illegale Überstellung an die US-Streitkräfte als Zeuge bei den Nürnberger Prozessen • Milchs Verteidigung Görings und Speers • Ein Traum von Hitler

Prozeß auf Leben und Tod

[November 1946 bis April 1947] Anklage wegen Kriegsverbrechen • Die medizinischen Experimente in Dachau • Die Suche nach dem Verteidigungszeugen Dr. Hippke • Der Prozeß gegen Erhard Milch • Die Anklage wegen der medizinischen Experimente fällt in sich zusammen • Verurteilt zu lebenslangem Zuchthaus

Nachwort

Register

Aufbau der Lufthansa



Die Fliegerabteilung

Feldmarschall Erhard Milch wußte, daß seine Gefangennahme bevorstand. Er legte seine Dienstuniform mit allen Auszeichnungen an, die er in zwei Weltkriegen errungen hatte. Seine Anwesenheit im Schloß von Sierhagen, einem kleinen Ort bei Neustadt in Norddeutschland, war dort jedermann bekannt. Das machte nichts, denn der Krieg war fast vorbei: Montgomery stand in Lübeck, die Amerikaner waren in Weimar und die Russen in Rostock.

Am Mittag des 4. Mai 1945 erschienen zwei britische Soldaten auf dem Gut, und wenige Minuten später standen sie dem untergesetzten Feldmarschall gegenüber, der gerade beim Essen war. Sie entwaffneten ihn und fuhren mit ihm in seinem Daimler-Benz 190 davon. Ungefähr eine halbe Stunde später erreichten sie ein Dorf, in dem eine Einheit der Royal Artillery ihren Gefechtsstand errichtet hatte; man bot ihm eine Zigarette an, und ein Major fuhr ihn nach Neustadt, der nächsten größeren Stadt. Die beiden Kanoniere, die ihn gefangengenommen hatten, kehrten unterdessen nach Sierhagen zurück und durchsuchten seine Unterkunft nach Wertsachen; in ihre Taschen stopften sie zwei goldene Uhren, seinen massiv goldenen Feldmarschallstab und ein goldenes Zigarettenetui mit Widmung von Hermann Göring. Bis vor kurzem war Milch erster Mann nach Göring in der Luftwaffe gewesen.

Vom alten Glanz der deutschen Militärmacht war in Neustadt nicht mehr viel zu sehen. Den britischen Truppen hatte sich in Norddeutschland manches furchtbare Bild geboten, und selten hatten sie Schlimmeres gesehen als in dieser Stadt. Kommandoeinheiten waren am Tag zuvor nach Neustadt gekommen. Gerade hatten alliierte Jagdbomber vor der Küste drei Transportschiffe – »Cap Arkona«, »Deutschland« und »Thielbek« – versenkt, obwohl diese deutlich die weiße Flagge zeigten. Sie hatten Konzentrationslagerinsassen und Flüchtlinge, jedoch keine Truppen, nach Westen gebracht, und die Leichen Ertrunkener trieben zu Hunderten in der Bucht, als die Kommandotruppen eintrafen. Deutsche wurden gezwungen, die Toten in einem Massengrab beizusetzen. Die Männer arbeiteten den ganzen Tag lang. Die Atmosphäre war äußerst gespannt, und mehr als ein frischer deutscher Leichnam fand seinen Platz in den Gräbern. Am nächsten Tag, dem Tag der Gefangennahme Milchs, besetzten die Briten die ehemalige Unterseebootsschule in Neustadt, die zuletzt als Durchgangslager für Gefangene gedient hatte, und die Bilder, die sich ihnen hier boten, lösten bei den Offizieren der Kommandoeinheiten heftigste Reaktionen aus. Das mag eine Erklärung dafür sein, was nun geschehen sollte.

Panzer und gepanzerte Fahrzeuge drängten sich auf dem Marktplatz von Neustadt, als der Mercedes eintraf, der den Feldmarschall in die Gefangenschaft trug. Er wurde einer Kommandogruppe übergeben, die ein dunkelhäutiger Feldwebel führte. Milch wurde unter Bewachung gestellt und ein Restaurant gebracht, das jetzt als Befehlsstand diente. Der Feldwebel setzte Milch davon in Kenntnis, daß sein Kommandeur es schätze, wenn man vor ihm strammstehe. Milch, der vor sechs Monaten einen schweren Autounfall erlitten hatte und seither Invalide war, antwortete: »Dann lassen Sie sich von mir nicht davon abhalten, Haltung anzunehmen, wenn Sie wollen.«

Der Offizier, der einen Augenblick später hereinmarschierte, war ungefähr 1.75 Meter groß. Er trug die gleiche Kommando-Uniform wie seine Männer, war aber an seinen Rangabzeichen als General kenntlich. Er blieb vor Milch stehen, die Hände in die Hüften gestemmt. Seine Haltung erinnerte Milch unwillkürlich an Graf Ciano, den toten italienischen Außenminister. Der Kontrast zwischen dem Engländer und dem Feldmarschall in voller Uniform mit Goldlitze und dem Marschallstab hätte nicht stärker sein können. Der General rief seinen Männern einen Scherz zu, dann blickte er Milch an und fauchte, daß alle deutschen Generale Verbrecher seien – sie alle trügen die Schuld an den Konzentrationslagergeueeln. Milch wies darauf hin, daß er der deutschen Luftwaffe angehöre. Sein Blick richtete sich auf das grüne Barett des Offiziers und auf sein Schulterabzeichen: »Comandos«. Plötzlich riß ihm der Brite den Marschallstab aus der Hand, und bevor Milch sich verteidigen konnte, begann er ihn wie von Sinnen auf den Hinterkopf zu schlagen.

Milch taumelte und stürzte zu Boden. Er rief: »Herr General! Ich bin Offizier – Feldmarschall!« Aber der Hagel von Schlägen hörte nicht auf; aus einer Wunde an der Schädelbasis blutend, begann Milch das Bewußtsein zu verlieren. Durch den Nebel vor seinen Augen sah er, wie die anderen Soldaten ihre Waffen auf ihn richteten. Der Stab zersplitterte und brach entzwei. Der Brigadegeneral ergriff eine leere Sektflasche, die auf dem Tisch stand, und hob sie hoch, um damit weiterzuschlagen. Der Schlag traf Milchs Unterarm mit solcher Gewalt, daß ein Arzt noch mehrere Tage danach einen schweren Bluterguß feststellte. Dann war der Überfall zu Ende. Das Gesicht dieses Offiziers vergaß Milch nicht. »Leider«, schrieb er, »habe ich nie seinen Namen feststellen können.«

Seine Einführung in das Gefangenenleben war jedoch noch nicht abgeschlossen. Mit einem jeep brachte man ihn in die Unterseebootschule. Dort packten ihn vier Mann an Händen und Füßen und trugen ihn, mit dem Gesicht nach unten in das Depot. Mit vorgehaltener Waffe zwang man ihn dann, das Inferno zu betrachten, während britische Offiziere den Gefangenen zuriefen: »Das ist euer Feldmarschall –

dem verdankt ihr alles!« Milch kannte den Anblick vieler entsetzlicher Szenen nach Luftangriffen auf Berlin und andere Städte, aber hier drehte sich ihm dennoch der Magen um. »Es war ein schauerlicher Anblick – tote und todkranke Lagerinsassen, bekleidet mit Marineuniformen, lagen im Freien umher und in den Exerzierhallen.« Wie er selbst schrieb, war jetzt er an der Reihe, sich als Deutscher zu schämen. Ein paar britische Unteroffiziere wechselten einander darin ab, ihn von hinten zu treten und zu mißhandeln. Der dolmetschende Feldwebel schrie Milch an: »Soll ich denen meine Waffe geben?« Unbewegt erwiderte Milch: »Tun Sie, was Sie nicht lassen können. Ich weiß jetzt, wem ich in die Hände gefallen bin.«

In einer der Hallen schleuderte ein Offizier Milchs Mütze den Gefangenen hin. »Geh und hol deine dreckige Mütze«, befahl er. Milch rührte sich nicht. Kurz darauf hob ein schon etwas älterer Feldwebel der britischen Armee die Mütze auf, bürstete mit seinem Ärmel den Schmutz ab, gab sie ihm wieder und flüsterte, nur für ihn selbst hörbar: »I beg your pardon, Sir.«

Milch danke ihm. Noch an diesem Tag übergab man ihn einem schottischen Regiment in Lübeck. Dort bekam er gutes Essen und einige Zigarren. Der Unterschied zwischen diesen Männern und den Kommandotruppen war gewaltig. Was auch der Grund für das schändliche Verhalten der Green Berets gewesen sein mochte, es hatte ein bemerkenswertes Nachspiel. Ende des Jahres 1948 erschien ein R.A.F.-Oberstleutnant im Nürnberger Gefängnis und sagte, er sei auf persönliche Veranlassung König Georgs VI. entsandt worden, um sich für das Verhalten britischer Soldaten an jenem Maitag des Jahres 1945 zu entschuldigen.

Erhard Milch wurde an einem Nachmittag des Jahres 1892 in Wilhelmshaven geboren. Im städtischen Archiv befindet sich die am nächsten Tag ausgefertigte Geburtsurkunde: »Vor dem unterzeichneten Standesbeamten erschien heute, der Persönlichkeit nach bekannt, der Kaiserliche Marine-Apotheker Anton Georg Hugo Milch, wohnhaft zu Wilhelmshaven, Peterstraße 4, evangelischer Religion, und zeigte an, daß von der Clara Auguste Wilhelmine Milch, geborenen Vetter, seiner Ehefrau evangelischer Religion, wohnhaft bei ihm, am 30. März des Jahres 1892, nachmittags um 3.45 Uhr ein Kind männlichen Geschlechts geboren worden sei, welches die Vornamen noch nicht erhalten habe.«

Clara Milch war der Mittelpunkt der Familie, und ihre vier Kinder beteten sie an. Sie teilten ihre Vorliebe für Tennis und Schwimmen, für Pferde und Reitsport. Zu Kaisers Geburtstag führte sie ihre Kinder in die Konditorei und bestellte zur Feier dieses Tages Windbeutel mit Schlagsahne und eine Tasse Schokolade. Fast in jedem Sommer kam der Großonkel Carl Bräuer aus Berlin zu Besuch. Er brachte den Kindern Geschenke mit und kaufte ihnen ein Vanilleeis an den Eiskarren, die Italiener damals durch die Straßen von Wilhelmshaven schoben. So wuchsen die

Kinder heran, erfüllt von gleich großer Bewunderung für den Kaiser und ihren Onkel Carl. Als er fünfzig Jahre später vor Gericht um sein Leben kämpfte, sagte Milch: »Sowohl als Offizier wie auch schon in meinem Elternhaus war die Treue zu Kaiser und Vaterland die einzige politische Belehrung, die ich erhalten habe.«

Als Erhard Milch sechs Jahre alt war, trat er in die Grundschule des Kaiser-Wilhelm-Gymnasiums in Wilhelmshaven ein. Im Sommer 1905 schied Anton Milch aus der Marine aus und erwarb eine Apotheke in Gelsenkirchen, wohin er mit seiner Familie umzog. Die Einnahmen waren gering, und seine Pension reichte für den Lebensunterhalt nicht aus. Als sie von ihrem Onkel ein Haus in der Königsallee geerbt hatte, ging Frau Milch mit den Kindern nach Berlin, und vom Gymnasium der Ruhrgebietsstadt wurde Erhard Milch an das traditionsreiche Joachimsthalsche Gymnasium in Berlin versetzt, wo er Anfang 1910 das Reifezeugnis erwarb.

Das Leben in Berlin unterschied sich sehr von den bescheidenen ersten Jahren in Wilhelmshaven. Milchs späterer Nationalismus rührte zu einem großen Teil gewiß aus den Gesprächen her, die er in der Kindheit mit seiner Großmutter führte. In allen Einzelheiten konnte sie ihm von der Berliner Revolution anno 1848 erzählen, die sie als kleines Mädchen erlebt hatte. Ihr Vater hatte als Soldat selbst mitgeholfen, den Aufstand niederzuwerfen. Sie war bedingungslos kaisertreu, und mit dem Sturz der Monarchie nach dem großen Krieg verlor sie die Lust am Leben. Zu ihrem Enkel sagte sie: »Ich mag nun nicht mehr leben, jetzt, wo es keinen König von Preußen mehr gibt.« Bald darauf beschloß sie ihr Leben in Würde und Anmut.

Der andere Einfluß, der den jungen Milch formte, ging von einem Berliner Nachbarn aus, dem legendären Admiral Ludwig von Schröder, dem »Löwen von Flandern«, der im großen Krieg das Marinekorps befehligte. Sein Sohn Joachim war etwas älter als Erhard Milch. Rückschauend betrachtete Milch ihn als einzigen engen Freund. Da seine Eltern sich früh getrennt hatten, sah Erhard den Admiral fast als Vater an, ein starkes Verhältnis, das in den zwanziger Jahren zur Reife gelangen sollte.

Erhard Milch meldete sich vier Tage nach seinem Abitur im Februar 1910 freiwillig zum 1. Fußartillerie-Regiment in der Festung Königsberg. Im Jahre 1913 wurde er zu einem Fortbildungskurs an die Artillerieschule Jüterbog versetzt, wo er sich zum ersten Mal zur Fliegerei meldete; aber nach der Rückkehr zu seinem Regiment wurde das Gesuch von seinem Kommandeur abgelehnt, der ihn mit folgenden Worten tadelte: »Sie hätten mich fragen müssen! Meine Offiziere sind mir zu schade für derlei Narrenposen!« Dennoch konnte der Leutnant im Juli 1914 seinen ersten kurzen Flug zurücklegen.

In den letzten Friedenstagen vor dem Ersten Weltkrieg befand sich Milch auf dem Schießplatz Thom beim Übungsschießen mit seinem schweren Artillerieregiment. Am Tage der Mobilmachung begann er ein Tagebuch zu führen. Die Bände, die seine Eindrücke und Erlebnisse aus diesen Kriegsjahren widerspiegeln, sind unversehrt erhalten. Gegen 9 Uhr eines Abends kam der sächsische Kasino-Unterroffizier angelaufen und keuchte: »Herr Leutnant, die Preußen sind alarmiert!« Milch erhielt Befehl, sich als Adjutant des II. Reservebataillons seines Regiments nach Königsberg in Marsch zu setzen und die Mobilmachung durchzuführen. Wenige Tage später marschierten die aktiven Batterien und das 1. Reservebataillon zum Einsatz. Milchs Bataillon blieb zur Verteidigung der Festung zurück. Milch schrieb: »Es waren dies für mich mit die traurigsten Augenblicke meines Lebens; ich sah die anderen sich auszeichnen und ich blieb, ohne ins Feuer zu kommen, bis Kriegsschluß in der Heimat, von allen verlacht und über die Achsel angesehen!« Wiederholt, aber vergeblich reichte er Gesuche um Versetzung zu einer kämpfenden Einheit ein.

Ende August 1914 zog Milch zum ersten Mal in den Krieg. Sein Bataillon marschierte bei Anbruch der Nacht durch das Sackheimer Tor im Osten der Festung Königsberg (»es war kein romantischer Auszug, wie man sich oft erträumt hatte und wie er in illustrierten Zeitungen abgebildet war«). Am Fluß Deime in der Gegend von Tapiau gingen sie in Stellung. Am dritten Tag begann ein russischer Angriff auf ihre Linien, und Milchs Bataillon trat ins Feuer. »Zuerst duckte man sich, aber bald ließ man solche Faxen. Es hatte wahrhaftig keinen Zweck. Man war ruhig genug, sich das zu sagen.«

Milch wußte, wie man sich Autorität verschafft, aber er wußte auch, wann man sich gegen Autoritätsmißbrauch zu wehren hatte. Mitten im russischen Artilleriefeuer erhielt Milch die erste Dienstpost, seit sein Bataillon aus der Garnison ausgerückt war – einen Eilbrief der Generalinspektion der Fußartillerie aus Berlin. Der Umschlag enthielt die Schußlisten seiner Batterie von der letzten Thomer Übung. Ihnen wurden zwei Schußfehler nachgewiesen, die sie verbessern und in neuer Reinschrift in doppelter Ausfertigung zurückzureichen hätten. Milch schickte die alten Listen sofort zurück mit dem Vermerk: »Unseres Wissens ist am 1. August der Krieg ausgebrochen, was wir gehorsamst nach Berlin weitermelden.« – »Sie kommen nun nie im Leben in die Generalinspektion«, meinte Milchs Kommandeur, als Milch ihm am Abend beichtete.

Es folgten die Tage der Befreiung Tilsits und die Verfolgung der Russen bis Tauroggen. Damals verstand Milch nicht, daß sie nicht weiter vorstießen; später schrieb er: »Bald merkte auch ich, daß damit Rußland nur einen kleinen Aderlaß erlitten hatte und die großen Massen dieses Riesenreiches erst noch kommen

sollten. Zum Glück wußte unsere Führung, Hindenburg und Ludendorff, dies von vornherein: sie verstanden die Bedeutung vom Raum!«

Nachdem Ostpreußen vom Feind befreit war, wurden Milchs und andere Bataillone vor die russische Festung Ossowiecz verlegt. Als er Befehl zum Marsch nach Ossowiecz erhielt, entdeckte er, daß für die drei Bataillone und ihre 2,000 Pferde kein Proviant bereitgestellt worden war. Er rief daher einfach das Armee-Oberkommando an und verlangte den Chef des Stabes; er trug die Lage vor und gab auf Verlangen seine morgigen Marschstraßen und Marschzeiten an. Der Offizier, mit dem er sprach, war ungewöhnlich liebenswürdig. Milch schrieb später »Der Fernsprecher, der die Verbindung hergestellt hatte, sagte mir dann zu meiner größten Überraschung, daß ich mit General Ludendorff persönlich gesprochen hätte.« Die Proviantkolonnen waren pünktlich am folgenden Tag zur Stelle. Milch vergaß diese Lektion über die Wichtigkeit des unmittelbaren Kontakts zwischen dem Oberbefehlshaber und seinen Truppen nie wieder.

Im Oktober 1914 kam die deutsche Offensive zum Stillstand und verwandelte sich in einen langsamen, schwer erkämpften Rückzug nach Ostpreußen und in die Angerapp-Stellung, wo sie überwinterten. In den ersten Februartagen des Jahres 1915 wurde Milchs Bataillon nach Norden zur 3. Reservedivision verlegt. Milch ritt jeden Abend zum Befehlsempfang bei der Division und lernte so den Generalstabsoffizier, einen Major Franz, schnell kennen. Jeder Befehl war kurz und klar, immer war alles bedacht, auch die Leistungsfähigkeit von Mann und Pferd, und über allem stand immer gleichbleibende Ruhe, Selbstbeherrschung und freundliches Verständnis. Mitte Februar gab Hindenburg den Angriffsbefehl zur Winterschlacht, um einem russischen Angriff aus dem Osten zuvorzukommen. Es kam den Deutschen weniger auf Geländegewinn als auf Zerschlagen der feindlichen Angriffslinien an. So stürmten zwei Bataillone Pommerscher Grenadiere über die vereiste Angerapp und nahmen ohne Artillervorbereitung das durch drei Schützengräben zäh verteidigte Weedern, eines der wundervollen ostpreußischen Privatgestüte.

Später marschierten sie immer weiter nach Osten in Richtung auf die russische Grenze. Quartiere gab es nicht, die Russen hatten alles niedergebrannt. Es war kalt und es wehte ein eisiger Wind. Die Straßen hatten sich in eine spiegelnde Eisfläche verwandelt, Geschütze und Fahrzeuge rutschten von einer Straßenseite auf die andere, manches zerbrach und blieb liegen. Dennoch ging die Verfolgung des 111. Sibirischen Korps weiter. Am Abend erhielten sie Befehl, das Dorf Raczk bei Morgengrauen zu nehmen, falls es bis dahin nicht vom Russen geräumt sein sollte. Es war keine bedeutende Schlacht. Aber auf Milch sollte sie einen unauslöschlichen Eindruck machen. »Bei Morgengrauen traten wir hinter dem Vorkommando, den

Marsch an. Rechts und links lagen Massen unserer Infanteristen. Ich glaubte erst, sie seien vor Erschöpfung eingeschlafen. Als es aber etwas heller wurde, sah ich, daß sie alle tot waren. Wir kamen in der Nähe der am Vortag niedergekämpften Batterie vorbei und bogen dann in einen eingeschnittenen Weg dicht vor Raczki ein. Das Bild hier an diesem Wege war noch erschütternder: zu Hunderten lagen dort die Sibirer mit eingeschlagenen Schädeln, der ganze Weg bedeckt, über den die Truppe hinweg mußte.« Und wenige Tage später schrieb Milch in sein Tagebuch: »Den Weg bis zur Stadt werde ich nicht vergessen, er war mit Leichen von uns und den Russen besät. Die meisten hatten eklige Verwundungen, Kolbenhiebe und Bajonettstiche. Nie hatte ich bis dahin mich so nach dem Frieden gesehnt, wie in diesem Augenblick. Bis auf den Marktplatz von Raczki lagen die Toten, und die dreckige Bevölkerung stand herum, Hände in den Taschen, gleichgültig, ohne Mitgefühl für das Grauen ringsherum. AB die armen toten Kerle, auch der Feind, tut einem leid; was konnte der einzelne dafür? Um so größer war der Haß gegen die Schuldigen an diesem Krieg.«

Schon als Schüler hatte ihn das Fliegen fasziniert. Selbstvergessen hatte er die ersten Schauflüge Orville Wrights auf dem Tempelhofer Feld miterlebt. Später hatte er an den Johannisthaler Flugtagen teilgenommen und den Atem angehalten, wenn sich die Apparate aus Draht und Segeltuch mühsam und wankend in die Luft erhoben. Vom ersten Augenblick an hatte er von dem Tag geträumt, an dem er selbst fliegen würde.

Am Mittag des 1. Juli 1915 wurde ihm ein Telegramm übergeben: »Auf Befehl des Generals der Fußartillerie im Großen Hauptquartier wird kommandiert Lt. Milch, 11. Res. Fußartillerie, zur Ausbildung als Flugzeugbeobachter. Sofortige Meldung bei Flieger-Ersatzabteilung in Döberitz. – Stellv. Gen. d. Fußartillerie bei A. O. K. 8.« Am nächsten Nachmittag um zwei war er in Döberitz bei Berlin. Seine Ausbildung als Beobachter dauerte nur einige Wochen, dann ging es mit der neu aufgestellten Artillerie-Flieger-Abteilung 204, die sein älterer es mit Regimentskamerad Gustav Nordt führte, nach dem Westen. Ihr erster Flugplatz lag zwischen Metz und Verdun. Sie flogen eine unbewaffnete Albatros-B-Maschine mit einer Höchstgeschwindigkeit von ungefähr 130 km/h und einer Höhenleistung von 2,000 m. Ihre Haupttätigkeit bestand in Artillerieerkundung mit Kamera und Auge und Einschießen der eigenen Artillerie auf verdeckte Ziele. Milch und seine Kameraden – Männer, die später in der Lufthansa berühmt werden sollten, wie Gustav Nordt, Paul Moosmayer, oder in der Luftwaffe, wie Robert von Greim – waren alle flugbegeistert, und keiner der Unfälle, wie sie bei einer improvisierten Luftwaffe üblich sind, konnte diese Begeisterung dämpfen. Ihre hölzernen Flugzeuge gingen zu Bruch, gerieten in Brand oder fielen bei Regen auseinander.

Milchs Abteilung wurde nach Verdun verlegt, als sich die deutsche Offensive gerade entwickelte. Als alle anderen Flugzeuge wegen des stürmischen Wetters am Boden bleiben mußten, meldete sich Milch freiwillig zu einem Aufklärungsflug. Er kehrte mit Ergebnissen zurück, die eine entscheidende Rolle in der Eroberung von Fresnes Anfang März 1916 durch die Deutschen spielten. Diese Tat trug Milch, der inzwischen zum Oberleutnant befördert worden war, sein Eisernes Kreuz 1. Klasse ein. Als die Sommeroffensive der Alliierten an der Somme begann, stellte das deutsche Oberkommando seinen Sturm auf Verdun, der sich längst festgerannt hatte, nicht ein, schickte aber am 13. Juli Verstärkungen an die Somme. Dort lernte Milch zum ersten Mal die feindliche Luftüberlegenheit kennen. Schon bei seinem ersten Flug über die Schlachtfelder stürzten sich vier britische Einsitzer auf seine Einheit; und dann sah Milch, daß diese vier nicht allein waren. Zum ersten Mal zischten die Phosphorgeschosse durch die gespannten Tragdecks hindurch. Er eröffnete das Feuer mit seinem MG, und mit Mühe schüttelte seine Einheit die Angreifer ab. Alle Maschinen brachten mehr als 20 Treffer mit – ein unheilverkündender Anfang. Milch und seine Einheit mußten jetzt drei Einsätze am Tag fliegen, während sie bei Verdun nie mehr als einmal gestartet waren. Schon am Abend des dritten Tages lagen alle vier Maschinen abgeschossen im Gelände.

Die britische Luftüberlegenheit wurde an diesem Frontabschnitt auf zwanzig zu eins geschätzt. Die Ankunft des Hauptmanns Boelcke rettete die Situation. Bald waren er und seine Männer mehr auf der alliierten Seite der Front als auf der deutschen zu finden. Milch, der Boelcke in dieser Zeit viele Male begegnete, sie teilten denselben Flugplatz -, war fasziniert von ihm. Boelcke war sehr bescheiden, aber er hatte unvergeßliche Augen – wie Hermann Göring.

Als die Schlacht an der Somme im Spätherbst ohne Entscheidung endete, wurde Milch wieder versetzt; dieses Mal nach Groß-Auz im Kurland, wo eine große Schule für Artillerie-Flugzeugbeobachter im Aufbau war. Als er ankam, stand jedoch alles nur auf dem Papier – ein großes Übungsfeld von etwa 10 km², einige Geschützbatterien und 4.000 Mann in Flieger- und Werftkompanien. Im Laufe des Winters 1916/17 nahm diese gewaltige Anlage Gestalt an. Milch war der Adjutant des Kommandeurs Eduard Zimmermann, der ihm völlig freie Hand ließ. Als er im nächsten Jahr Groß-Auz verließ, waren über 100 Flugzeuge im Betrieb, und mehr als 100 Beobachter wurden gleichzeitig ausgebildet. Im Winter hatten sie bei einem überraschenden russischen Großangriff nur schnell aufgestellten Fliegerabteilungen der in Bedrängnis geratenen Front geholfen. »Das war damals vielleicht meine schönste Aufgabe«, schrieb Milch in seinen Erinnerungen.

Mitte Juni 1917 wurde Milch als stellvertretender Abteilungsleiter zur Fliegerabteilung 5 kommandiert, einer Einheit, die zur 6. Armee gehörte und bei Lille

stationiert war. Mit ihren modernen Fernaufklärern – Rumpler C-IV und C-VII mit dem sehr fortschrittlichen 240-PS-Maybach-Motor – konnten die Flugzeuge Höhen von mehr als 7.000 m erreichen und tief nach Frankreich hinein vorstoßen, bis nach Amiens, Étaples und Abbéville. Die Maschinen wurden kaum behelligt, als sie die alliierten Vorbereitungen für die Flandern-Offensive fotografierten. Als Milchs Vorgesetzter abkommandiert wurde, war der Oberleutnant bis Ende Juli Führer der Abteilung.

Die Schlacht von Flandern verebbte. Zu einer Zeit hatte der hervorragende Kommandeur der Flieger der 4. Armee, Hauptmann Wilberg, über mehr als 70 Verbände verfügt, darunter das berühmte, von Manfred Freiherr von Richthofen geführte Jagdgeschwader. Milchs Verband wurde nach Cambrai verlegt, als die Alliierten mit ihrem ersten Panzerangriff begonnen hatten. Milch fuhr auf das Schlachtfeld, als alles vorüber war. Die meisten Panzer waren durch ein auf Lastkraftwagen montiertes 7,5-cm-Flakgeschütz erledigt worden. Als er 1935 in einer Position war, die es ihm ermöglichte, selbst an den Entscheidungen über die zukünftige Verteidigung Deutschlands mitzuwirken, führte er das Panzerschießen als wichtige Aufgabe bei der Flak ein.

Am 1. April 1918 wurde Oberleutnant Milch als Anwärter für die Generalstabsausbildung genannt. Einige Monate zuvor hatte sein Kommandeur Zimmermann in einer Beurteilung geschrieben: »Oberleutnant Milch ist ein frischer, energischer, gewissenhafter Offizier, der mit ernster Pflichtauffassung starkes Zielbewußtsein verbindet. Während des Krieges hat er artilleristisch und fliegerisch Hervorragendes geleistet und gezeigt, daß er jeder Aufgabe gewachsen ist. Zum Adjutanten eines Kommandeurs der Flieger oder eines Gruppenführers der Flieger oder zum Offizier z. B. einer Fliegerabteilung hervorragend geeignet.« Als Vorbereitung auf den Generalstab wurde Milch zuerst zur Infanterie und dann zur Artillerie befohlen, den Komplementärwaffen der Fliegertruppe.

Er wählte das ostpreußische Infanterieregiment 41, das einen kleinen Abschnitt der Front bei Arras hielt, wo nur noch Kirchen und Fabriken als kleine Steinpyramiden in dem baum- und graslosen Brachland der Front übriggeblieben waren. Der Gegner war wegen der erwarteten deutschen Frühjahrsoffensive sehr nervös, glaubte an dieser Front an neue Vorstöße und schoß die ganze Nacht mit Artillerie, Granatwerfern und Maschinengewehren Sperrfeuer. Der Dienst war so geregelt, daß immer ein Bataillon des Regiments in vorderster Stellung lag, ein anderes stand als Eingreifbataillon etwa 300 bis 400 m dahinter, das dritte Bataillon befand sich in der sogenannten Ruhestellung 3.000 m hinter der Front.

Der Frühling wurde zum Sommer. In ihrem Tagesablauf änderte sich nichts. Sie sahen keinen Grashalm, sie wurden immer dreckiger und magerer. Anfang Juni

1918 wurde Milchs Kompanie abgelöst. Als sie aus den Gräben abmarschierten und das Gebiet etwa 20 km östlich von Arras erreichten, verwandelte sich die Landschaft. »Es wurde grün und bald kamen Bäume richtige, schöne belaubte Bäume. Da blieben meine Ostpreußen an dem ersten wie auf Kommando stehen und starrten auf den Baum; sie waren so ergriffen, daß ihnen die Tränen in die Augen kamen.«

Milch wurde zur Feldartillerie bei derselben Division versetzt; er erhielt die 9. Batterie. Am 19. Juli lief sein Kommando zur Erdtruppe ab, und er wurde Nachrichtenoffizier beim Stabe des Kommandeurs der Flieger 17, Hauptmann Stahr. Einen Monat später wurde er selbst zum Hauptmann befördert und sollte bei Stahr seine Kommandierung zur Generalstabsschule in Sedan abwarten. (Dazu kam es jedoch wegen der Frontereignisse nicht mehr.) Nach zwei Monaten bei Stahr gab man Milch die Führung seiner alten Fliegerabteilung 204, abermals unter den Fittichen des Hauptmanns Wilberg in Flandern. Die Flugzeugtypen waren moderner geworden; die Abteilung war auf elf Maschinen verstärkt, zwei davon waren gepanzert (die Ganzmetallmaschine von Junkers, die Motor, Pilot und Beobachter unter Panzer schützte). Die gepanzerten Flugzeuge fanden keine allgemeine Billigung, da ihr größeres Gewicht den Start verlängerte und die Geschwindigkeit erheblich beeinträchtigte; aber Milch war von diesen Flugzeugtypen fasziniert und bald hatte er sich noch weitere fünf davon schicken lassen. Seine Einheit konnte jetzt ohne Verluste Aufklärungseinsätze in nur 50 oder 70 m Höhe fliegen.

Als die Briten und Franzosen Ende September 1918 zu ihrem Großangriff antraten, kamen Aufklärungsfotos meist zu spät; deshalb führte Milch ein neues System der taktischen Aufklärung ein, nach dem die Piloten Befehl erhielten, bestimmte Objekte in kurzen Einsätzen einzusehen und zu untersuchen. Seine Fähigkeit und sein Einfallsreichtum lenkten die Aufmerksamkeit seiner Kommandeure auf ihn. Am 1. Oktober übertrug Wilberg ihm das Kommando der Jagdgruppe 6, deren Kommandeur von einem Einsatz nicht zurückgekehrt war.

Daß diese Zeiten für das hungernde Deutschland sehr schwer waren, wußten sie alle. Aber zumindest in Milchs Verband herrschten Vertrauen und Optimismus. Die deutsche Armee wollte für den Winter in die gut vorbereitete Antwerpen-Maas-Stellung zurückgehen; das Nachdrängen des Gegners hatte an ihrer Front nachgelassen, denn auch er hatte sehr schwere Verluste erlitten – seine Infanterie war müde, und Milch glaubte, daß die deutschen Soldaten den Tiefpunkt überwunden hätten. »So glaubten wir, das Frühjahr im Felde in brauchbarer Form zu erleben ... Unser Optimismus erhielt noch einen Auftrieb durch eine am 4. November stattfindende Kaiserparade bei Aalst.« Am 8. November war Milch in Anerkennung der fliegerischen Leistungen seines Verbandes vom Führer der 4.

Armee, General Sixt von Arnim, zum Abendessen eingeladen worden. »Es war eine große Unruhe zu bemerken«, schrieb Milch. »Der General wurde häufig abgerufen und sah todernst aus, wenn er zurückkam. Als ich mich früher als üblich abmeldete, teilte mir Wilberg mit, daß in einigen Orten in der Heimat Revolution ausgebrochen sei und bei der Armee morgen der Befehl herauskäme, Soldatenräte zu wählen.«

Am 11. November 1918, dem letzten Tag des Krieges, ließ Milch bei Hellwerden die Jagdgruppe im offenen Viereck antreten und verlas den A.O.K.-Befehl über die Wahl von Soldatenräten. Danach hielt er eine Ansprache: er befahl die Armierung aller Personen- und Lastkraftwagen mit Maschinengewehren, ließ die Kriegskasse auffüllen und beschaffte die nötigen Lebensmittel. Sein Tagebuch verzeichnet für diesen Tag: »9 Uhr von mir Ansprache an alle vier Staffeln. 12 Uhr mittags: Waffenstillstand. Die Bedingungen sind die beste Grundlage für einen zukünftigen Krieg.«

Die eingemottete Luftwaffe

Während in den großen Städten Deutschlands Arbeiter- und Soldatenräte aus dem Boden schossen, marschierten die Bataillone über die Grenzen zurück in ihr Vaterland. Viele Soldaten der Fronttruppen zeigten offene Verachtung für die Revolutionäre. Am 13. November 1918 setzten sich Milchs vier Staffeln getrennt in Richtung zur deutschen Grenze in Marsch. Kurz vor Herbesthal keß Milch Halt machen, um eine Ansprache zu halten. Der Krieg sei zu Ende, sagte er. Sie kämen jetzt in die Heimat, und sie müßten dort erhobenen Hauptes einmarschieren in der Gewißheit, daß sie gut und anständig gekämpft hätten, und daß sie keine Verräter seien. Wenn sie ihm einen letzten Gefallen tun wollten, so sollten sie ihre Fahrzeuge beim Überschreiten der Grenze mit den Farben des Kaisers, Schwarz-Weiß-Rot, schmücken.

Er fuhr dann mit zwei Offizieren zur Erkundung voraus. In der Nacht kamen sie in Aachen an. Er schrieb in sein Tagebuch: »Nach Deutschland hinein. Kein Schwein begrüßt einen, nur die kleinen Kinder winken.«

Im Rathaus tagte der Städtische Arbeiterrat mit dem Soldatenrat der 4. Armee. Im Vorraum waren etwa zwanzig Matrosen mit roten Armbinden. Die Revolutionäre schauten Milch etwas perplex an, dann zeigte einer ungeduldig auf die Hauptmanns-Achselstücke und sagte: »Nun mal schnell runter mit dem Zeug da!« Milch bluffte: »Ich empfehle Ihnen, schnell die roten Armbinden abzumachen, wenn Ihnen Ihr Leben lieb ist. Hinter mir kommt eine kaisertreue Division, die alle Revolutionäre erschießt.« Später kommentierte Milch: »Die Angst dieser Leute vor

den Fronttruppen war ungeheuer. Ein General mit politischem Verständnis hätte in diesen ersten Tagen die Ordnung schnellstens wiederherstellen können ... Ich mache mir heute noch den Vorwurf, damals nicht gehandelt zu haben!«

Milchs Jagdgruppe wurde wenige Tage später in Graudenz formell demobilisiert. In Danzig meldete er sich beim Generalkommando des XVII. Armeekorps, und der Chef des Stabes, Major von Stülpnagel, nahm ihn sofort in seinen Stab auf. In den nächsten Monaten bestand die Aufgabe Milchs darin, in die Provinzstädte wie Lauenburg, Bütow und Dirschau zu reisen, um dort die Zerstörung und Verschleuderung von Heeresgut zu verhindern und die Banden, die sich bildeten, zu entwaffnen. Seine einzige Waffe war seine Meisterschaft im Bluffen; ihm fiel auch die Aufgabe zu, den von der Ostfront nach Deutschland zurückflutenden Truppen den Plan auszureden, den Revolutionären den offenen Krieg zu erklären.

Ende April 1919 stellten die Deutschen an der unruhigen polnischen Grenze einen Grenzschutz auf. Milch wurde zum Führer der Freiwilligen-Fliegerabteilung 412 ernannt. Bei Tage flogen seine Männer Streife an der Drewenz, einem kleinen Fluß östlich von Thorn. In Posen und in Oberschlesien hatte es Aufstände gegeben, die von den Polen dazu benutzt wurden, ihre Grenzen weiter nach Westen zu schieben. Milch empfand tief die Schande, die den Ostprovinzen angetan wurde. »Wir wollten unseren deutschen Boden verteidigen und das Verlorene zurückgewinnen«, schrieb er; zunächst sah es so aus, als ob die Reichsregierung, und vor allem Noske als Wehrminister, hinter ihnen stände, und daß die militärischen Führer, und vor allem General Hoffmann, Hindenburgs la bei Tannenberg, der gleichen Meinung seien. Bald gab es eine Anzahl von Freikorps, die von jungen Offizieren geführt wurden, und Milch nahm an einer gemeinsamen Besprechung mit ihnen teil, in der beschlossen wurde, mit Hoffmann, Major von Stülpnagel als Führer für ihren Abschnitt und mit der 36. Infanteriedivision, ihrem linken Nachbarn, Fühlung aufzunehmen. Es ging darum, durch einen kleinen Privatkrieg den schwachen Gegner schnell aus Posen und Westpreußen zu vertreiben.

Milch schlug vor, Stülpnagel als dem jüngeren Mann die Leitung der Operation zu übertragen, und am 26. Juni 1919 flog Milch mit einem HalberstadtFlugzeug nach Stolp, um ihm den Vorschlag zu unterbreiten. Zu seiner großen Enttäuschung lehnte Stülpnagel ab; er zweifelte zwar keineswegs an militärischen Erfolgen, aber Milch mußte in seinem Tagebuch verzeichnen: »Von St. will nicht, da keine Vorbereitungen, obwohl er vor 5-6 Wochen bei Groener alles vorgetragen hatte.« Wie Stülpnagel hervorhob, warteten die Franzosen und Engländer auf einen solchen Vorwand, um noch größere Gebiete Deutschlands zu besetzen. Später schrieb Stülpnagel Milch einen freundlichen Brief, in dem er seine Gründe noch einmal darlegte: »Es tut mir innerlich ordentlich weh, Ihre aus dem Herzen

kommenden Plane einer nüchternen Kritik unterziehen zu müssen. Leider ist das nötig. Bei solchen Sachen darf das Herz nicht mit einem durchgehen; auch der kühle Verstand muß mitsprechen – leider! . . . Der Moment ist endgültig verpaßt.«

Ungefähr um diese Zeit wurden die deutschen Bestrebungen, eine kleine Luftwaffe zu behalten, endgültig zunichte gemacht. Ursprünglich hatte man erwartet, daß die Friedensbedingungen Deutschland ein Heer von 200,000 Mann einschließlich Fliegern gestatten würden; die Grenzschutz-Fliegerabteilungen wären dann von der Reichswehr übernommen worden. Als die endgültigen Bedingungen des Versailler Vertrages bekannt wurden, erwiesen sich diese Hoffnungen als Illusion. Nur 100,000 Mann wurden der Reichswehr zugestanden, und kein einziger Flieger sollte sich darunter befinden.

Eine erweiterte Polizei wurde jedoch erlaubt, und die Deutschen begannen nun, die Polizei mit eigenen Fliegerverbänden auszurüsten. Milch wurde aufgefordert, eine von den sieben vorgesehenen Gruppen aufzubauen. Mitte September 1919 traf er in Königsberg ein und wurde dem Polizeipräsidenten unterstellt. Milch wählte einen Marineluftschiffplatz bei Seerappen westlich von Königsberg – wo es noch immer zwei Zeppeline gab – mit guten Kasernenunterkünften und geeignetem Flugfeld als Standort aus. Die Kasernen waren mit einer revolutionären Panzerabteilung von 450 Mann voll besetzt, die sich nicht auflösen lassen wollte. Milchs neue Staffel erschien am Nachmittag des 1. November 1919 mit neun Flugzeugen über den Gebäuden. Während sie mit Maschinengewehren in die Luft schossen, gab man den Soldaten 20 Minuten Zeit, um zu verschwinden. In seinem Tagebuch vermerkte Milch, daß der Umzug nach Seerappen »trotz vieler Schwierigkeiten« glatt verlaufen sei. Es war ein vielversprechender Anfang. Milch hatte schließlich dreißig Landflugzeuge und zehn Wasserflugzeuge, die in dem gewaltigen Zeppelinschuppen von Seerappen gut Platz fanden. Im Gedanken an die Zukunft holte Milch Flugzeuge aus den alten Beständen des ganzen Reiches heran und »mottete« sie ein. Bald wurde auch in Seerappen der Platz knapp.

Am 13. August 1920 hielten Wachen von Milchs Staffel eine bewaffnete Menge in Schach, die die Königsberger Walzmühle stürmen wollte. Nur eine Handvoll Männer standen Wache am Haupttor, als die Revolutionäre sich näherten, und die Tore waren hinter den Wachen verschlossen und verbarrikadiert worden. Zwei Wachposten wurden mit Knüppeln zusammengeschlagen, bevor der dritte, Scheffler, das Feuer mit einem Maschinengewehr eröffnete. In Milchs Bericht über die Vorgänge lesen wir. »Wenige Sekunden später stürmte die Menge nochmals die Fabrik; wieder gab Scheffler in größter Ruhe etwa 10 Schuß aus dem MG ab. Die Volksmenge flüchtete blitzartig und sammelte sich an der Eisenbahnüberführung

Rathshof. Mit seinem schußbereiten Maschinengewehr hielt dieser eine Mann eine Menge in Schach, bis Verstärkungen eintrafen und die Straßen säuberten.«

Am 31. Januar 1920 war Milch aus dem aktiven Dienst ausgeschieden und zur Polizei übergetreten, um Flieger zu bleiben. Aber im Laufe dieses Jahres übten die Alliierten verstärkten Druck auf die Regierung aus, den Versailler Vertrag auf Punkt und Komma genau auszuführen, und unverzüglich alles militärische oder halb-militärische Fliegen zu verbieten. Alles Flugmaterial müsse der Entente ausgeliefert werden. »Wir alle empfanden dies als unauslöschliche Schmach«, schrieb Milch. »Wie schmerzhaft war die Abgabe eines Zeppelins an Italien, das als langjähriger Bundesgenosse gegen uns gegangen war!«

Um bei der völlig unklaren militärischen Lage im deutschen Osten einige Aufklärungsflugzeuge zu retten, wurden diese von Milch in Ostpreußen auf dem Lande versteckt. Aber mit der Zeit entstanden hieraus Schwierigkeiten für die Landbesitzer, einmal wegen der laufenden Nachsuche durch die Entente, zum anderen weil der Scheunenraum im Herbst für die neue Ernte benötigt wurde. Seine Korrespondenz berichtet von dem vergeblichen Kampf, die Flugzeuge doch noch zu retten.

»Herrn Hauptmann Milch. Leider muß ich Ihnen die traurige Mitteilung machen, daß Ihre Koffer gestern von der Entente entdeckt und beschlagnahmt worden sind . . .«. »Die Entente-Kommission trat hier gestern und vorgestern kolossal bestimmt auf und wollte uns auch unsere Ersatzteile wegnehmen . . . Nach erfolglosem Suchen (durch eine Entente-Kommission) bitte ich Sie nunmehr dringend, die fraglichen Gegenstände von mir abholen zu lassen. Ich erwarte unter allen Umständen, daß mein Gehöft bis morgen 8 Uhr vormittags von den Sachen geräumt ist, ich will keine derartigen Unannehmlichkeiten haben.«

Bevor die Polizeifliegerstaffel alle ihre Flugzeuge abliefern mußte, verließ Milch Ende März 1921 die Staffel.

Visionäre und Pioniere

Die deutsche Zivilluftfahrt hatte Anfang 1921 schon länger als zwei Jahre bestanden. Eine kleine Fluggesellschaft, die Deutsche Luft-Reederei, hatte 1919 ihre erste Betriebsgenehmigung erhalten, aber ihre Flugzeuge waren alte Kriegsflugzeuge, offen und primitiv. Im Juni jenes Jahres hatte Professor Hugo Junkers das erste Ganzmetall-Zivilflugzeug hergestellt, die einmotorige F 13. Die Maschine hatte eine geschlossene Kabine für sechs Personen.

Milch sah seine Zukunft, wie so viele andere mit ihm, in der Luft.

Im Jahre 1920 hatte ein ehemaliger Marineflieger, Gotthard Sachsenberg, seinen Weg gekreuzt, als dieser vom Baltikum mit seinem Jagdfliegerverband zurückkam und auf dem Gelände von Milchs Polizeifliegerstaffel in Seerappen eine landwirtschaftliche Siedlung aufmachen wollte. Sachsenberg gründete zu diesem Zweck die »Ostdeutsche Landwerkstätten GmbH« (OLA). Da Milch den Platz weder aufgeben konnte noch wollte, suchte Sachsenberg die Unterstützung erst der Königsberger und dann auch der Berliner Behörden, die beim Preußischen Innenministerium eine Anweisung an die Polizeifliegerstaffel erreichten, daß sie Seerappen zu räumen habe. Milch meldete unter eingehender Begründung den Dienststellen des Staates, daß er nicht bereit sei, Seerappen zu verlassen und daß er es auf einen Kampf ankommen lassen werde. Sein Fliegerverband sei zur Zeit die einzige kampffähige Einheit in ganz Ostpreußen. Man zitierte Milch daraufhin nach Berlin, wo er seinen Standpunkt mit Erfolg verteidigte.

Nach dem Scheitern seiner Siedlungspläne wandte sich Gotthard Sachsenberg der Zivilluftfahrt zu. Es gelang ihm, Professor Junkers von seinem Plan zu überzeugen, und so kam es gemeinsam mit den Albatros-Flugzeugwerken und dem Norddeutschen Lloyd zur Gründung der »Lloyd-Ostflug-GmbH«. In der Hoffnung, im Freistaat Danzig leichtere politische Bedingungen für einen deutschen Luftverkehr zu erreichen, wurde am 26. Februar 1921 die »Danziger Luftpost GmbH« gegründet, deren Geschäftsführer Erhard Milch wurde.

Da die Flugstrecken im Westen Deutschlands von der Deutschen Luftreederei beherrscht wurden, begann der Lloyd-Ostflug sein Streckennetz von Berlin nach dem Osten auszubauen. Sachsenberg hatte Milch angeboten, in seine Gesellschaft einzutreten. Milch nahm an und wurde Flugleiter der Strecke Berlin–Schneidemühl–Danzig–Königsberg.

Die Hauptschwierigkeit der neuen Gesellschaft bestand darin, daß sie keine Flugzeuge hatte. Professor Junkers war zwar ein technisches Genie, aber er verstand nicht viel von Organisations- und Wirtschaftsfragen, und so wurde nach der ersten F 13 (sie fand ein vorzeitiges Ende bei Kowno) viele Monate lang kein weiteres Flugzeug fertiggestellt. Die Reichsregierung sah sich schon nach einer anderen Gesellschaft um, die sie auf dieser Route subventionieren konnte, und das Konkurrenzunternehmen, die Deutsche Luft-Reederei, verlangte ebenfalls eine Konzession auf der Ost-Linie nach Königsberg. Das Reichsverkehrsministerium mußte nun den Lloyd-Ostflug vor die Wahl stellen, entweder den Flugbetrieb aufzunehmen oder das Geschäft aufzugeben.

Kurz vor Ablauf des Ultimatums gelang es Milch, mehrere etwa sechs Jahre alte Aufklärungsflugzeuge vom Typ Rumpler C-I zu beschaffen, die der britische Hochkommissar in Danzig, Oberst Strutt, für die Benutzung freigegeben hatte. Bei

den Flügen saß der einzige Passagier im offenen Beobachtersitz und hatten einen Postsack auf dem Schoß. Mit dem Zug gelangte die Post oft schneller nach Berlin, aber wie Milch später sagte: »Die Hauptsache war damals, daß wir überhaupt flogen.«

Im Frühjahr 1921 kamen endlich die ersten zwei F 13 von Junkers, und das Geschäft erlebte einen stürmischen Aufschwung. Milch ließ Reklamekarten drucken, die jedermann auf die Vorteile des Fliegens mit der Danziger Luftpost hinwiesen: »Die Personenbeförderung wird durch die modernsten Junkers-Kabinenflugzeuge ausgeführt. Sonderbekleidung wie Pelze, Schutzbrillen usw. überflüssig.« Das war etwas völlig Neues. Die Konkurrenz hatte nichts Vergleichbares zu bieten. Milch warb in allen Danziger Zeitungen für die Linie und vereinbarte mit den Berliner Zeitungsverlagen, jeden Tag 600 Exemplare des Berliner Tageblatts nach Danzig und ungefähr ebensoviel weiter nach Königsberg zu fliegen; bald führte er Gespräche mit dem lettischen Konsul über die Möglichkeit, Riga in das Streckennetz einzubeziehen.

Versailles hatte sich bis dahin nur geringfügig auf den Junkers-Flugzeugbau ausgewirkt, obwohl der Vertrag die Ablieferung sämtlicher Flugzeuge und die Einstellung der gesamten deutschen Flugzeugfertigung für die Dauer von sechs Monaten vorschrieb. Junkers hatte in seinem Dessauer Werk mit dem Bau der F 13 für alliierte Käufer begonnen und ließ die Arbeit in seinen Fabriken nicht einstellen. Mitte 1920 verlängerten die Alliierten das Bauverbot um weitere sechs Monate. Als sie sahen, daß der Produktionsstopp zum Teil einfach ignoriert wurde, erließen sie ein neues dreimonatiges Bauverbot, bis auch die letzten Flugzeuge abgeliefert seien. Doch Junkers beachtete auch diesen Erlaß nicht; in seinen Konstruktionsbüros nahm schon ein viermotoriges Flugzeug Gestalt an. Am 4. Mai 1921 verlangten die Westmächte in einem Ultimatum die sofortige Einstellung der gesamten Flugzeugproduktion für die Dauer von sechs Monaten, andernfalls werde man das Ruhrgebiet besetzen. Die Reichsregierung kapitulierte, und am 1. Juli trat das Verbot in Kraft. Außerdem wurde bekanntgegeben, daß alle bis zu diesem Datum – natürlich illegal – hergestellten F 13 den Alliierten auszuhändigen seien.

Milch, der nur wenig von diesen Verhandlungen wußte, bekam ihre Auswirkung bald zu spüren. Zwei weitere Junkers F 13 waren der Danziger Luftpost geliefert worden, und zusammen mit Sachsenberg war er nach Kowno geflogen und hatte die Konzession zur Eröffnung einer Strecke nach der litauischen Hauptstadt durchgesetzt. Mit Hilfe des Führers der Stettiner Polizeifliegerstaffel, Mühlighofmann, verschaffte sich der Lloyd-Ostflug die Erlaubnis, dort, statt in Schneidemühl, landen zu dürfen, und im Spätsommer schloß man die Verhandlungen für die Verlängerung der Strecke nach Riga ab. Aber die französischen Kontrolloffiziere

hatten es auf die kleine Gesellschaft mit ihren in Danzig registrierten Flugzeugen abgesehen. Am 4. Juni trug Milch in sein Betriebstagebuch ein: »Königsberg ruft an: Entente will Flugzeuge beschlagnahmen.« Er konnte die F 13, die den Alliierten dort in die Hände gefallen waren, nicht retten. Bald betrieb die Danziger Luftpost nur noch einen Dienst außerhalb der deutschen Grenzen, nämlich die Strecke Danzig-Riga. Es begann ein abenteuerliches Verfolgungsspiel auf dieser Auslandsroute. Die alliierten Kontrolloffiziere hatten detaillierte Beschlagnahme-Verordnungen für jede Junkers F 13 der Gesellschaft, die sie jedoch nur nach ihren Zulassungsnummern – DZ 31, 32, 35 oder 38 – kannten. Nun konnten sie aber nicht überall gleichzeitig sein, und sehr oft erreichte ein Malerpinsel das Flugzeug eher als die französischen Offiziere.

Außerdem richtete Milch in Königsberg und Danzig Notflugplätze mit Codenamen wie »Rotkäppchen« und »Aschenputtel« ein, so daß die alliierten Offiziere nie ganz genau wußten, wo die Flugzeuge landen würden. In der Verfolgung der Fluggesellschaft Danziger Luftpost spielten die Franzosen die Hauptrolle. Die britischen Offiziere begnügten sich mit dem Zuschauen und gelegentlichem Mitfliegen als zahlende Passagiere.

Doch dieses Spiel konnte nicht ewig so weitergehen. Ende Juli 1921 wurden drei Flugzeuge der Danziger Luftpost bei der Landung in Berlin beschlagnahmt. Milch versuchte, den Danziger Senat zu einem formellen Protest zu bewegen, doch als er an jenem Nachmittag des 27. Juli in sein Büro am Rande des Flugplatzes Danzig-Langfuhr zurückkehrte, kam der nächste Schlag. »Soeben verläßt uns die interalliierte Kommission«, schrieb er am Abend an Sachsenberg, »die überall herumgeschnüffelt hat und sich ganz genaue Listen über unsere Flugzeuge und Ersatzmotore hat geben lassen. Zur Kommission gehören: französischer Oberst Jacquet, englischer Major Davey, französischer Leutnant Vene.« Zwei Tage später erschienen die beiden französischen Offiziere wieder auf dem Danziger Flugplatz. Sie trugen Vorschlagshämmer. Jacquet gab dem Leutnant Befehl, alles zu zerstören. Dabei kratzte er an der Zulassungsnummer eines Flugzeuges und fand, daß darunter eine andere war. Trocken sagte Milch zu ihm: »Wenn sie weiter kratzen wollen, können Sie noch mehrere andere Nummern finden.« Der französische Leutnant begann, mit Hammer und Meißel jeden Zylinder einzeln zu zerschlagen. Verbissen sahen Milchs Arbeiter zu. Gleichzeitig trafen ähnliche Nachrichten von den anderen Stationen ihrer Oststrecke ein.

Die wenigen noch verbliebenen Flugzeuge mußten um jeden Preis vor den französischen Vorschlagshämmern gerettet werden. Milch schrieb den Flugleitungen an der Strecke vertrauliche Briefe, empfahl besondere Vorsichtsmaßnahmen und entwickelte ein System, herannahende Flugzeuge mit Signalaraketen zu warnen, falls

unten »Besucher« auf die Landung warteten. Unter keinen Umständen sollten die Flugzeuge das Stadtgebiet oder die Vororte von Königsberg oder Danzig überfliegen, wo die Entente-Agenten saßen und den Himmel beobachteten. Als Warnsignal für die Flugzeuge sollten rote Leuchtraketen geschossen werden. »Falls Rot-Schießen auffällt, sagen wir, daß wir dem Flugzeug die Windrichtung zeigen wollen. Landet ein D-Flugzeug (ein in Deutschland registriertes Flugzeug) im Freistaat und wird erwischt, so ist es in höchster Not von See her notgelandet <.«

Ohne die heimliche Unterstützung durch den Danziger Senat hätte die Danziger Luftpost Anfang August 1921 ihr letztes Flugzeug verloren. Am Morgen des 6. August ließ der Senat Milchs Büro telefonisch warnen. Eine EntenteKommission sei unterwegs, um die restlichen Flugzeuge zu beschlagnahmen. Milch ließ die drei Maschinen, DZ 31, 38 und 40, sofort mit Kurs auf Kowno starten, und sie waren schon lange in der Luft, als der schriftliche Beschlagnahmefehl vorgelegt wurde. Der französische Oberstleutnant war machtlos. Er konnte die Rückkehr der Maschinen nach Danzig oder Deutschland nicht erzwingen. Milch drängte die Stadt Danzig, »in die Bresche zwischen den englischen und französischen Mitgliedern hineinzuspringen«. Er ließ den Senatspräsidenten Sahn aus der Volkstagssitzung herausbitten und suchte um seine Hilfe nach. Aber der Präsident lehnte lächelnd ab; die Entente, sagte er, gehe deshalb so scharf gegen die Danziger Luftpost vor, weil sie genau wisse, daß sie nur ein Scheinunternehmen und in Wirklichkeit eine Unterabteilung des Lloyd-Ostfluges sei. Milch weigerte sich noch immer, die drei Flugzeuge aufzugeben.

In Berlin rückten die vier an der Lloyd-Ostflug beteiligten Gesellschaften immer mehr auseinander. Es kam zu erregten Auseinandersetzungen, und schließlich wurde die kleine Gesellschaft zwischen den zerstrittenen Gruppen aufgespalten. Lloyd-Ostflug wurde dem Norddeutschen Lloyd und den Albatros-Werken zugeteilt, und die Danziger Luftpost, die als einzige die F 13 besaß, wurde Junkers und Sachsenberg übergeben. Professor Junkers gründete eine besondere Abteilung »Luftverkehr« unter Gotthard Sachsenberg und wartete, bis das alliierte Flugzeug-Bauverbot aufgehoben wurde. Ende Oktober 1921 jedoch sah sich die Danziger Luftpost gezwungen, angesichts der ständigen Verfolgung durch die Franzosen, den Betrieb einzustellen. Diese Untätigkeit sollte sieben Monate lang dauern.

Nach außen hin hatte sich das Reichswehrministerium an die Versailler Bedingungen gehalten. In Wirklichkeit stand es in Verbindung zu den ehemaligen Offizieren der Fliegertruppe. Unter einem Hauptmann Krache war im Ministerium ein Büro errichtet worden, das als Keimzelle einer zukünftigen Luftwaffe dienen sollte, und im Januar 1920 richtete dieser ein Rundschreiben an alle bekannten

Fliegeroffiziere des Krieges. Er schickte ihnen einen Fragebogen, in dem es um die Bearbeitung der Kriegserfahrungen auf dem Gebiet des Flugwesens ging.

Mit der formalen Auflösung der Fliegertruppe im Mai 1920 hatte Hauptmann Wilberg, Milchs ehemaliger Vorgesetzter, das Amt des Fliegerreferenten beim Chef der Heeresleitung, General von Seeckt, übernommen. Am 1. November 1921, dem Tag, nachdem die Danziger Luftpost vorläufig den Betrieb eingestellt hatte, legte Milch bei Wilberg ein gutes Wort für Gotthard Sachsenberg ein. In sein Tagebuch schrieb er. »Wilberg, Reichswehrministerium. Aussprache über Sachsenberg. Trainingsschule! Nachrichten über g(eheime) Fliegerei.«

Doch das spätere Verhalten Sachsenbergs und insbesondere die umstrittenen Geschäfte der Junkers-Werke in der Sowjetunion verursachten dann einen neuen Bruch zwischen Sachsenberg und der Reichswehr. Sowohl die deutschen Fluggesellschaften als auch die Militärbehörden begannen jetzt, die weiten Räume der Sowjetunion in ihre Streckenplanungen einzubeziehen. Moskau hatte einen Sonderfrieden mit Deutschland geschlossen und deshalb keine der feindseligen Maßnahmen gegen die deutsche Luftfahrt ergriffen, wie sie von Frankreich und Großbritannien unternommen wurden. Die Sowjetunion, die außerdem auf die Hilfe der Deutschen angewiesen war, hatte vom Herbst 1921 an – wie aus Milchs Aufzeichnungen und Dokumenten hervorgeht – mit der Danziger Luftpost und ihrem Konkurrenten, der Deutschen Luft-Reederei, über eine deutschrussische Luftverkehrslinie von Königsberg nach Moskau und nach Leningrad verhandelt. Obwohl man Junkers technisch den Vorzug gab, siegte die D.L.R. (AEG), und am 11. November 1921 wurde ein Vertrag über eine »DeutschRussische Luftverkehrsgesellschaft« (Deruluft) abgeschlossen.

Die westlichen Alliierten verlängerten ihr Flugzeug-Bauverbot willkürlich um weitere sechs Monate. Die Junkers-Werke in Dessau beschäftigten sich mit der Herstellung von Duralumin-Reisekoffern, Löffeln, Gabeln und Gasöfen. Die »Begriffsbestimmungen«, die im Versailler Vertrag angekündigt worden waren, erschienen schließlich Mitte April 1922. Sie sahen vor, daß die neuen deutschen Flugzeuge nicht schneller als 170 km/h sein, nicht höher als 4.000 m fliegen und nicht mehr als 600 kg Nutzlast tragen durften. Diese alliierte Forderung ließ die deutsche Reichsregierung unbeantwortet. Ihre Delegation verließ die Genfer Konferenz, die sich mit Nachkriegsproblemen beschäftigte, und schloß in Rapallo einen Separatvertrag mit der Sowjetunion.

Das Flugzeug-Bauverbot wurde am 5. Mai 1922 aufgehoben, und am folgenden Tag nahm die Danziger Luftpost ihren Betrieb wieder auf. Junkers sah sich inzwischen nach einem Stammlugplatz in Berlin um. Der vorhandene Flughafen Staaken war vom Aero-Lloyd, dem Nachfolger der Deutschen Luft-Reederei,

besetzt, und die einzige Alternative bot ein abgelegenes Militärflugfeld im Vorort Berlin-Adlershof. Milch machte der Junkers-Direktion den Vorschlag, sich doch das leere Tempelhofer Feld, an das damals noch keiner gedacht hatte, zu sichern, und er wandte sich in dieser Angelegenheit an den Stadtrat Dr. Adler, der zu einem der großen Vorkämpfer eines Zentralflughafens in Berlin-Tempelhof werden sollte.

Eine Eigenheit der deutschen Zivilluftfahrt bestand darin, daß nicht nur die Regierung Subventionen zahlte, sondern daß auch die Länder und die großen Städte bereit waren, Kapital bei den Fluggesellschaften zu investieren – wobei jede Stadt mit ihrer Nachbarstadt darin wetteiferte, den schönsten Flughafen zu bauen und die größte Fluggesellschaft zu unterhalten. Drei große Gesellschaften, die Deutsche Luft-Reederei, der Lloyd-Luftdienst und der Junkers-Luftverkehr, beherrschten jetzt das Feld. Junkers-Direktor Gotthard Sachsenberg plante ein gewaltiges Streckennetz, das von Junkers-Tochtergesellschaften mit Junkers-Maschinen befliegen werden sollte. Er wollte eine »Trans-Europa-Union« gründen, ein Luftverkehrsnetz von London nach Konstantinopel. Im Mai 1922 verhandelte Milch in Zürich mit der damaligen Schweizer Luftverkehrsgesellschaft »Ad Astra«. Mit den Direktoren Pillychody und Mittelholzer vereinbarte er einen gemeinsamen Flugverkehr, zunächst für die Strecke München-Zürich-Genf, die später nach Wien fortgesetzt werden sollte.

Kurz darauf traf er eine ähnliche Vereinbarung mit Oberst Deutelmoser von der Österreichischen Luftverkehrsgesellschaft; in Budapest verhandelte er mit Graf Stojankovic, einem reichen Magnaten und Großgrundbesitzer, der die neue ungarische Luftverkehrsgesellschaft finanzierte. Damit war ein wichtiger Abschnitt, von Genf bis hin nach Budapest, erfolgreich abgeschlossen. Junkers machte es bei allen diesen Gesellschaften zur Bedingung, daß sie seine Maschinen flogen, eine Bedingung, die sie bereitwillig akzeptierten.

Milchs eigenes Interesse konzentrierte sich auf die weiten Räume des Ostens. Er nutzte seine Bekanntschaft nur Dr. Wygard, dem Generaldirektor der Naphtha-Gesellschaft »Fanto« und Treibstofflieferanten für Junkers in Warschau, um Pläne für eine Strecke von Danzig nach Warschau, Lemberg und Krakau auszuarbeiten. Die Lernberger Linie sollte dann nach Bukarest fortgesetzt werden, um dort Anschluß an die Trans-Europa-Union zu finden. In Warschau, wo noch die französische Militärmission herrschte, hatte die französische Fluggesellschaft Franco-Roumaine bisher vergeblich versucht, polnische Subventionen für einen innerpolnischen Dienst zu bekommen. Welche Chancen hatte da eine Gesellschaft mit deutschen Teilhabern, deutscher Ausrüstung und deutschen Offizieren? Obwohl bekannt war, daß sein Name auf der polnischen schwarzen Liste stand, flog Milch im Sommer 1922 mehrere Male nach Warschau und erreichte Ende Juli die

endgültige Einigung. Am 4. August meldete Milch der Junkers-Gesellschaft: »Der Empfang und die Aufnahme in Polen war an allen Orten und von allen Seiten als außerordentlich herzlich zu bezeichnen . . . Die Antipathien scheinen sich zurzeit erheblich stärker als gegen uns gegen Rußland und die Tschechoslowakei zu richten.«

Wygard schlug vor, die neue Gesellschaft Aero-Lloyd zu nennen. Milch wies darauf hin, daß es zu Verwechslungen mit dem Lloyd-Luftdienst führen könnte, aber Wygard erwiderte, das sei auch beabsichtigt. Der Bremer Lloyd-Gesellschaft werde es dadurch unmöglich gemacht, unter ihrem eigenen Namen in Polen aufzutreten. Die polnische Gesellschaft, die später in Aeroflot umgetauft wurde, nahm am 1. September 1922 den regelmäßigen Passagierdienst auf, und die polnische Regierung zahlte 60,000 polnische Zloty für jeden Flug von Danzig über Warschau nach Lemberg, entweder in bar oder in Benzin.

Ende 1923 wurde Milch in die Dessauer Zentrale des Junkers-Luftverkehrs versetzt. Er wurde Chef der Betriebsleitung, aber die Veränderung war nicht so ganz nach seinem Geschmack: »Ich war lieber in Danzig der Erste, als in Dessau der Zweite.«

Das Problem der Junkers-Gesellschaften hieß Professor Junkers und Gotthard Sachsenberg. Sie wollten neue Luftstrecken schaffen und waren von einem großartigen Pioniergeist beflügelt. Milch mißbilligte diese futuristischen Pläne und wünschte sich stärkere Konzentration auf das bereits Geleistete: »Überall waren noch erhebliche Lücken in personeller und materieller Hinsicht zu schließen, vor allem vielerlei Zusagen gewissenhaft zu erfüllen. Dafür aber hatte man in der Direktion wenig Verständnis. Man hatte wohl immer die Sorge, daß andere uns zuvorkommen könnten, übersah aber die in meinen Augen viel größere Gefahr, daß die ersten Anfänge ohne richtige Ernährung wieder zusammenbrechen könnten.«

In Deutschland herrschte Inflation, Milch mußte die monatlichen Gehaltszahlungen aufgeben und zu einer täglichen Zahlung um 9.00 Uhr früh übergehen. Ausgezahlt wurde der Tagespreis von dreieinhalb Broten. Die Ehefrauen der Angestellten warteten auf das Geld und kauften bis 12.00 Uhr alles ein, da wenig später nach der neuen Marktnotierung die Preise erhöht wurden.

Das Ansehen Professor Junkers erlitt einen ernsten Rückschlag, als eine von ihm zusammengestellte und mit Junkers-Flugzeugen ausgerüstete Südamerika-Expedition mit einer Katastrophe endete. Das Expeditionsunternehmen war von einem amerikanischen »Obersten«, der Dessau besucht hatte, angeregt worden. Dieser hatte Hugo Junkers vorgeschlagen, sein berühmtes Ganzmetall-Flugzeug in den Fußstapfen des Columbus nach Mittelamerika zu entsenden. Junkers glaubte, was

ihm der Oberst über die großen Absatzmöglichkeiten vorgegaukelt hatte. Rasch ließ er zwei F 13 mit Schwimmern ausrüsten.

Die Junkers-Expedition war von Anfang an schiefgelaufen. Niemand hatte in Amerika auf die Flugzeuge gewartet, als sie eintrafen; der amerikanische Oberst hatte auch nicht weiterhelfen können, nicht zuletzt deshalb, weil er in Wirklichkeit gar kein Oberst war, sondern ein arbeitsloser Friseur. Laut sagte niemand etwas über diese leidige Angelegenheit, denn jedem in Dessau tat die Blamage des alten Professors leid. Die Expedition nach Südamerika war fortgesetzt worden. Dort stürzte eines der beiden Flugzeuge ab. An der Küste Brasiliens ereilte das Geschick auch die zweite Maschine; sie mußte wassern, verlor dabei einen Schwimmer, kenterte und sank. Mit eiserner Entschlossenheit hatte Junkers eine dritte F 13 entsandt. Sie erreichte Bahia (das jetzige Salvador), wo sie überholungsreif liegen blieb.

Junkers wollte seine Niederlage noch immer nicht zugeben, und zu Milchs großer Überraschung wurde ihm die Leitung einer neuen Expedition mit acht Flugzeugen angeboten. Am 19. Januar 1924 verließen Milch und seine Kameraden Hamburg mit dem Schiff. In Rio de Janeiro angekommen, warteten sie auf die Junkers F 13, die in Bahia flottgemacht und zu ihnen nach Rio gebracht werden sollte. Milch sah im Gelingen dieses Fluges die einzige Möglichkeit, das Ansehen der Junkers-Gesellschaft wiederherzustellen. Geling dieses Unternehmen nicht, so würde er die übrigen Flugzeuge nicht abrufen, um wenigstens diese Kosten zu sparen. Eines Tages erschien die Junkers-Ganzmetallmaschine über Rio und dem »Zuckerhut«, brauste tief über die Stadt dahin, so daß alle sie sehen konnten, und landete in der ruhigen Bucht von Copacabana. Die Presse und die Neugierigen umschwärmten das Flugzeug, und die zahlreichen Berichte in den Zeitungen löschten den unglücklichen Eindruck aus, den die erste Expedition hinterlassen hatte. Milch ließ jetzt die anderen Flugzeuge kommen. Während Jastram und seine Kollegen zum nächsten Abschnitt der Expedition aufbrachen, verhandelte Milch mit den großen Konzernen in Buenos Aires, und Mitte März konnte er die Empfehlung nach Dessau kabeln, die Junkers-Interessenvertretung in Buenos Aires der Tochtergesellschaft (Coarico) von Siemens und Staudt & Compania zu übertragen.

Die Milch-Expedition etablierte Junkers in Südamerika. Eine neue F 13 traf ein, und mit ihr unternahm er Vorführungs- und Passagierflüge nach Montevideo und anderen Städten. Er arrangierte den Verkauf der Maschine an die militärischen Stellen und verhandelte mit der Regierung über Subventionen für eine nationale Fluggesellschaft. Argentinien war mit seinen gewaltigen Entfernungen und seinen vielen Ebenen für den Luftverkehr prädestiniert.

Eines Tages telegraphierte ihm Junkers aus New York: »Milch soll mit nächstem Dampfer nach New York kommen, weil ich lo. Juli abfahre. Antwortet Plaza Hotel. Hugo Junkers.« Er brauchte Milch als Berater in Verhandlungen, die er mit Henry Ford begonnen hatte. Ford prüfte die Möglichkeit eines Konsortiums mit Junkers zur Flugzeugproduktion. Erst am 21. Juli traf das Schiff in New York ein. Junkers war längst wieder nach Dessau abgereist, wo sich eine neue Finanzkrise zusammenbraute. Der spätere Professor Madelung, einer der führenden Junkers-Wissenschaftler, holte Milch vom Schiff ab. Von der übrigen Junkers-Gruppe war nur noch Dr. Kaumann – einer der Kollegen Sachsenbergs – in New York. Junkers hatte für Milch nur die Nachricht hinterlassen, er solle sich kurz mit Edie Stinson und Henry Ford treffen und dann nach Europa zurückkehren. Milch flog mit Stinson nach Norden und besuchte die Ford-Werke in Detroit. Es war eines der stärksten Erlebnisse in seinem Leben. Nie vergaß er das Schauspiel der Ford-Fabriken in Highland Park und der Gießerei in River Rouge, dieser »überwältigenden Anlage«; vor allem die Fließbandfertigung von Automobilen beeindruckte ihn. Milch wußte, daß dieses Ideal in Deutschland, wo all die kleinen Konkurrenzfirmen in völliger Unkenntnis der industriellen Revolution jenseits des Atlantiks einander auf den Tod bekämpften, nicht bald zu erreichen sein werde. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs gehörte Milch zu den wenigen hohen deutschen Offizieren, die vor dem mächtigen Potential der amerikanischen Rüstungsindustrie warnten.

In den Jahren zuvor waren die deutschen Flugzeugfabrikanten gezwungen worden, ins Ausland zu gehen. Heinkel hatte eine Fabrik in Schweden eröffnet, Dornier in Italien, Rohrbach in Dänemark und Albatros in Memel; keines der Unternehmen löste eine solche Kontroverse aus wie die Junkers-Fabrik in der Sowjetunion. Gegen Ende des Jahres 1921, noch vor Rapallo, hatte das Reichswehrministerium Junkers anheimgestellt, ein Flugzeugwerk in Fili bei Moskau zu errichten; in den nächsten vier Jahren hatte die Regierung 9.7 Millionen Goldmark an Subventionen für dieses wichtige politische Projekt gestellt, ein Betrag, der, wie Ernst Brandenburg, der leitende Beamte der deutschen Zivilluftfahrt, später bemerkte, während der Inflation ausgereicht hätte, um »halb Deutschland« aufzukaufen.

Während der späteren Phase des Fili-Abenteuers forderte die Junkers-Gesellschaft das Schicksal heraus, indem sie in Deutschland Hunderte von Flugzeugen im Austausch gegen Beteiligungen an kleinen innerdeutschen Fluggesellschaften, anstatt gegen Barzahlung, baute; das Bargeld für die monatlichen Lohn- und Gehaltszahlungen wurde aus den Reichssubventionen für Fili abgezweigt. Verärgert über sowjetische Beschwerden wegen unzureichender Vertragserfüllung, leitete das

Reichswehnnministerium schließlich eine Untersuchung des Projekts Fili ein, und die Seifenblase platzte. Kein Wunder, daß dieser finanzielle Bau am Ende in sich zusammenfiel. Nach Locarno stellte die Regierung alle Subventionen für Fili ein und verursachte dadurch eine unheilbare Finanzkrise in Dessau. Ob Professor Junkers selbst von den Machenschaften seiner Mitarbeiter wußte, blieb ungeklärt. Brandenburg sagte später aus: »Ich wußte nie, woran ich mit ihm war: hatte ich es mit kindlicher Weltfremdheit oder mit geschäftlicher Skrupellosigkeit zu tun?«

Von den 38 kleinen Fluggesellschaften, die seit dem Krieg in Deutschland entstanden waren, gab es jetzt nur noch zwei, nämlich den Junkers-Luftverkehr und den Aero-Lloyd. Diese Konzentration war das Verdienst Ernst Brandenburgs, des Ministerialdirektors und Leiters der Luftverkehrsabteilung im Reichsverkehrsministerium, der nur noch diesen beiden Gesellschaften staatliche Subventionen zugeteilt hatte. Aber es genügte immer noch nicht, denn der kostspielige Konkurrenzkampf zwischen den beiden Gesellschaften ging weiter, vor allem in den Großstädten, wo er sich mit dem Schlachtruf »Hie Junkers!« und »Hie Aero-Lloyd!« austobte. Schauplatz dieser Auseinandersetzungen waren die Stadtparlamente. Köln fiel an den Aero-Lloyd, Essen an Junkers. Im Rathaussaal von Leipzig traten die beiden Parteien mit Anwälten und Direktoren zu offener Feldschlacht an. Milch führte Junkers, Otto Merkel stand an der Spitze der Rivalen. Junkers siegte, und der Aero-Lloyd mußte sich nun um Einigung mit dem nahen Halle bemühen. Es war ein Unsinn, die innerdeutschen Fluggesellschaften auf diese Art und Weise zu führen, denn die Zeche zahlte der deutsche Steuerzahler. Als Junkers Mitte 1925 die Zahlungen einstellen mußte, keß sich das Verkehrsministerium für sein Einspringen 80 Prozent der Aktien der Junkers-Luftverkehrs A.G. übereignen, und Brandenburg entschied, daß sich die beiden Gesellschaften zu einer nationalen Fluggesellschaft zusammenschließen mußten. Die Regierung hatte schon einen Treuhänder für die Junkers-Flugzeugwerke ernannt, Dr. Heck, und deshalb konnte sie aus einer Position der Stärke Druck auf Professor Junkers ausüben. Dr. Kurt Weigelt vom Aero-Lloyd ließ in dieser Zeit eine Denkschrift zirkulieren, in der er sich für »Konzentration im Luftverkehr« aussprach. Was beide Gesellschaften in Erstaunen versetzte, war nicht so sehr die Art und Weise, in der diese Fusion zustande kam, sondern vielmehr die Tatsache, daß das Reichsverkehrsministerium der Fusionsgesellschaft ihre drei Vorstandsmitglieder diktierte – Otto Merkel und Martin Wronsky von Aero-Lloyd, und Erhard Milch von Junkers.

Daß Milch im Alter von 33 Jahren plötzlich in einer solchen Position auftauchen sollte, war allen seinen Feinden unerklärlich, und ihm selbst auch. Im Gefängnis schrieb er später »Es war wiederum ein viel entscheidenderer Schritt, als ich damals

ahnen konnte. Ohne ihn hätte ich die befriedigendste Zeit meines Lebens – die Jahre 1925 bis 1933 bei der Deutschen Lufthansa – nicht erlebt, ich wäre 1933 nicht wieder Soldat und 1940 Feldmarschall geworden, säße aber auch jetzt nicht in enger, dunkler Kerkerzelle.«

Milch sah die Zukunft der Junkers-Flugzeugwerke im Bau von Verkehrsflugzeugen für deutsche und ausländische nationale Fluggesellschaften, nicht aber in dem Versuch, selbst diese Gesellschaften zu betreiben. Er erkannte, daß die vorhandenen Angestellten der Junkers-Luftverkehrs A.G. nur zum Teil von der neuen Gesellschaft übernommen werden konnten. Aber da diese Gesellschaft zwangsläufig die innerdeutschen Strecken beherrschen würde, mußte es lebenswichtig für Junkers sein, einen starken Mann dort zu haben (und Sachsenberg gab zu, daß Milch »die stärkste organisatorische Kraft der ›Jlag« sei). Sonst bestand die Gefahr, daß die Junkers-Interessen mit Füßen getreten würden.

Im Reichsverkehrsministerium erklärte Brandenburgs Stellvertreter, Geheimrat Fisch, daß Sachsenberg als Geschäftsführer der Junkers-Luftverkehrs A.G. abberufen werden müsse, und er bot Milch an, die Leitung zu übernehmen. Milch erklärte sich einverstanden, aber nur, falls Professor Junkers ihm den gleichen Auftrag erteile. Milch kehrte noch am selben Abend nach Dessau zurück, und sowohl Dr. Heck als auch Professor Junkers gaben zu verstehen, daß er im übergeordneten Interesse der deutschen Luftfahrt annehmen solle. Milch setzte sich im Fusionsgremium so erfolgreich für die Junkers-Interessen ein, daß die Lufthansa 225 Angestellte der ehemaligen Junkers-Luftverkehrs A.G. übernahm, von der Aero-Lloyd dagegen nur 208.

Am 22. Dezember 1925 traf Milch mit dem Aero-Lloyd-Vorstand eine Vereinbarung über die Aufgabenverteilung der neuen Gesellschaft. Der Aero-Lloyd hatte vier Unterdirektionen vorgeschlagen, von denen er selbst drei besetzen wollte, nämlich die Direktionen für Finanzen, Technik und Flugdienst. Milch bestand darauf, daß der Flugdienst und die Technik von ihm als Junkers-Mann geleitet werden müsse, und Brandenburg unterstützte ihn. Als er die Einzelheiten telephonisch nach Dessau durchgab, machte Sachsenberg ihm Vorwürfe, weil er ein *Fait accompli* geschaffen habe. Bei einem Festessen, das man noch am selben Tage in Dessau als Abschiedsfest für die alten Junkers-Leute gab, wurden Vorwürfe gegen Milch laut. Obwohl Milch darauf hinwies, daß den Interessen der Junkers-Werke in der neuen Gesellschaft noch besser gedient werden könne, war es nicht verwunderlich, daß es in Dessau jetzt Menschen gab, die überzeugt waren, daß Milch, ihr ehemaliger Zentralverwaltungsleiter, ihnen einen Dolch in den Rücken gestoßen habe. Für Junkers, so schrieb Ernst Brandenburg später, sollte die neue Gesellschaft wie ein rotes Tuch auf den Stier wirken.

Der Kranich schlüpft aus

Die neue Gesellschaft gab sich den Namen »Deutsche Lufthansa A.G.«; es war ein anspruchsvoller Name, der Erinnerungen an die Hanse weckte. Das Symbol der Gesellschaft, ein auffliegender Kranich, war von Professor Firlé für den Aero-Lloyd entworfen worden; ihre Farben, Gelb und Blau, waren die Junkers-Farben. Aufsichtsratsvorsitzender sollte für die nächsten sechzehn Jahre Emil-Georg von Stauss sein – ein Direktor der Deutschen Bank. Für den Rest des Winters konzentrierte sich die neue Gesellschaft auf die Reorganisation der innerdeutschen Strecken. Milchs Hauptstützen waren die Prokuristen von Gablenz und von Schröder; von Gablenz erhielt die Flugbetriebsleitung und von Schröder eine Abteilung für »besondere Aufgaben«.

Milch benutzte jede freie Minute, um sich im Betrieb umzusehen. Er besuchte alle Flugleitungen und Werkstätten. Der Lufthansa-Flugzeugpark bestand anfangs aus 18 dreimotorigen Junkers G (»Großflugzeug«) 24 und neun Rohrbach Roland, die ebenfalls mit drei Motoren von je 300 PS ausgerüstet waren. Den Rest bildete ein Sammelsurium von Albatros »Schlafwagen«, Merkuren, etwa 45 Junkers F 13 und eine große Zahl ziemlich unbrauchbarer Fokker F 11 und F 111. Alles in allem verfügte Milch über ungefähr 150 Flugzeuge von zwanzig verschiedenen Typen – ein Alptraum für jeden technischen Direktor. In den ersten Monaten fragte er sich immer wieder, ob man es überhaupt verantworten könne, das Risiko der Passagierbeförderung einzugehen. Aus diesem Grunde führte er als erster Blindflugschulen für alle Lufthansa-Piloten ein.

Das Grundproblem des Flugzeugbaus bestand zu jener Zeit, und auch für die folgenden zwei Jahrzehnte, in dem Mangel an starken Flugmotoren. Der größte Flugmotor war 1926 der BMW VI mit mehr als 500 PS. Er trieb die Merkre an und die Wal-Flugboote, die Claudius Dornier in seinem Werk Friedrichshafen baute. Aber der BMW VI litt noch an Kinderkrankheiten, und Milch bevorzugte den Junkers LV mit seinen 350 PS als das zuverlässigere Triebwerk.

Seine ersten Anstrengungen richteten sich darauf, die Fernstrecken auf Kosten der kurzen »Hüpfer« zu vermehren. Das Lufthansa-Netz war durch einfache Addition der Strecken ihrer Vorgänger entstanden, mit dem Ergebnis, daß es zu einem absurden, völlig unrentablen Hüpfverkehr kam. Milch kämpfte allein; Merkel lag an möglichst viel Flugkilometern, um mit seinen Maschinen soviel wie möglich herauszuwirtschaften; und Wronsky war stolz auf die Größe des Flugnetzes, das er nun vor seinen ausländischen Kollegen bei den Sitzungen der IATA vertreten konnte. Ein Bück auf den Aufsichtsrat, der sich im Großen Saal der Deutschen Bank in Berlin drängte, zeigte die Opposition, mit der Milch rechnen mußte. Bei den 66 Mitgliedern handelte es sich in erster Linie um Oberbürger-

meister, wie Bracht aus Essen, Adenauer aus Köln, Landmann aus Frankfurt, Scharnagl aus München und Lehr aus Düsseldorf.

Allmählich kamen mehr Fernstrecken zustande. 1926 flogen Merkel und Milch für zwei Wochen nach Moskau, um den Vertrag über die Tochtergesellschaft »Deruluft« für weitere fünf Jahre zu erneuern. Im Sommer jenes Jahres veranstaltete Milch die erste transkontinentale Expedition der Lufthansa, um eine Luftverkehrsstrecke über die Sowjetunion nach dem Fernen Osten zu erkunden. Zwei Junkers G 24 wurden am 23. Juli 1926 von Berlin aus auf den Weg geschickt. Sie folgten der alten Danziger Luftpoststrecke bis Kowno, flogen dann nach Moskau und weiter über den Ural und Sibirien nach Peking.

Im Jahre 1926 hatte die Lufthansa 93,000 Passagiere, mehr als eine Million Pfund Post und fast eine Million Pfund andere Fracht befördert. Ihre Flugzeuge hatten einen Tagesdurchschnitt von 40,000 Flugkilometern zurückgelegt, eine Zahl, die sich bis 1927 auf 74,560 erhöhen sollte. Ihre Flugzeuge trugen Goldbarren und Wertpapiere, frische Blumen aus Holland, Pelze und Kaviar aus Rußland, Kleider aus Paris und Wien und die allerneuesten Delikatessen für Hotels und Restaurants.

Im März 1927 eröffnete die Lufthansa ihren nächsten Flugabschnitt, die Strecke Berlin–Dresden–Prag–Wien. Milch nahm an dem Eröffnungsflug in einer Junkers G 24 teil. Die Maschine wurde von Flugkapitän Rodschinka gesteuert, einem Piloten, den er seit Danzig kannte. Der Hinflug verlief perfekt, und das große Verbrüderungsfest in Wien dauerte bis spät in die Nacht. Das mag verhängnisvoll für den Flugkapitän gewesen sein, denn als sie am nächsten Morgen den Rückflug vorbereiteten, fiel Milch auf, daß Rodschinka gereizt war und offenbar unter einem Katzenjammer litt. Das Wetter war gut, nur vor dem Erzgebirge wurde die Sicht durch starken Dunst sehr behindert. Die Berge waren nur etwa 1,000 m hoch, aber Rodschinka setzte zweimal an, um sie zu überfliegen, und beide Male verlor er an Höhe. Er mußte abdrehen und einen neuen Versuch beginnen. Milch empfahl den Passagieren, sich anzuschnallen, da man bald landen werde. Dieser Augenblick kam früher als erwartet, denn plötzlich krachte es gewaltig, und das Flugzeug saß auf Kiefernhochwald, genau auf der Gebirgsspitze. Zwanzig oder mehr Bäume waren wie Streichhölzer umgeknickt, bevor die Maschine zum Stillstand kam. Milch sah es links am Motor rauchen, und er rief den Passagieren zu, sofort das Flugzeug zu verlassen. Nachdem sich alle von dem Schreck erholt hatten, dirigierte er das alte Siegertsche Fliegerlied:

»Hast du dich auf den Wald gesetzt,
Daß sich der Weiterflug nicht lohnt,
So singe, wie der Vogel singt,
Der in den Zweigen wohnt.«

Bald erschienen ein paar Einwohner und schafften das Gepäck in den nächsten Ort. Milch ließ einen Wagen aus Dresden kommen und lud die Passagiere zu einem Essen mit 1921er Rheinwein ein. Die Deutsche Lufthansa hätte in jenen Tagen nicht besser für ihre Passagiere sorgen können.

Als die Lufthansa im Mai 1927 mit ihren Versuchsflügen über die Alpen nach Italien begann, flog Milch mit (von den drei Vorstandsmitgliedern war er der einzige Flieger). Flugkapitän Willy Polte, vormals einer der erfahrensten Piloten des Aero-Lloyd, saß am Knüppel der Rohrbach Roland. Bei zwei Starts in Mailand platzte wegen der großen Hitze je ein Reifen, und die einzige Möglichkeit, den Flug doch noch zu beginnen, bestand darin, ein sehr viel kleineres Rad von einer Breda-Schulmaschine zu montieren, die gerade auf dem Flugfeld stand. Das Flugzeug sah merkwürdig aus in seiner Schräglage, aber Polte schaffte einen glatten Start. In 5.500 m Höhe war es empfindlich kalt, und als sie St. Moritz überflogen, blieb der linke Seitenmotor nach kurzem unregelmäßigem Lauf stehen; knapp zehn Minuten später fiel der Mittelmotor um 200 Touren zurück, und das Flugzeug verlor an Höhe. Wären sie in die Wolken, die etwa 1.300 m unter ihnen lagen, geraten, hätte sich ein Zusammenstoß mit einem Berggipfel kaum vermeiden lassen. Aber dieses Mal hatten sie Glück. Polte erkannte die Wolkenvertiefung über dem Oberrhein, und es gelang ihm, den Bodensee in geringer Höhe zu überfliegen und in Friedrichshafen zu landen. Die Untersuchung ergab, daß das Benzol bei der Kälte erstarrt war und als Paraffin die Ansaugleitungen verstopft hatte. Von da an wurden in allen Lufthansa-Flugzeugen die Ansaugöffnungen der Motoren vorgeheizt.

Eine Woche später überquerte der amerikanische Hauptmann Lindbergh den Atlantik. Kein deutsches Flugzeug konnte damals diese Leistung nachahmen. Die Lufthansa war nun ihrerseits entschlossen, als erste Gesellschaft einen regelmäßigen Transatlantikdienst einzurichten. Das Condor-Syndikat in Rio war der erste Schritt dazu gewesen, und der zweite erfolgte auf europäischer Seite mit der Gründung der deutsch-spanischen Gesellschaft, der »Iberia«, am 14. Dezember. Drei Wochen später wurde der Abschnitt von Berlin nach Madrid als regelmäßiger Dienst eröffnet. Problematisch war noch immer der Mangel an ausreichend starken Motoren, aber Milch sah eine Zwischenlösung in einer Unterteilung in Streckenabschnitte, die mitten im Atlantik endeten, und dies erschien seinen Kollegen zunächst nicht als eine sehr praktische Lösung.

Otto Merkel fand ein Projekt attraktiver, das der Flugzeugkonstrukteur Dr. Rohrbach der Lufthansa einige Zeit vor Lindberghs Flug angeboten hatte: Die »Romar«, ein von drei BMW VI-Motoren angetriebenes Flugboot. Obwohl Milch Einwände erhob, bestellte Merkel gleich drei dieser riesigen Flugzeuge. Kurz nach der Auftragserteilung kam Rohrbach und bot erheblich erhöhte Leistungen an. Die

neue Ausführung sollte einen Nonstopflug über den Atlantik ermöglichen. Erneut setzte sich Merkel über seine Kollegen hinweg und bestellte für drei Millionen Reichsmark Flugzeuge dieses Typs. Um eine lange Geschichte kurz zu machen – ihre Abschiedsvorstellung gab die Rohrbach Romar ein Jahr später, als sie nach ihrem ersten Flug versank.

Andere Projekte der Lufthansa waren erfolgreicher. Der erste Flugzeug-abholdienst für Passagiere zwischen Berlin und dem Transatlantikhafen Bremerhaven wurde am 21. Mai 1928 eröffnet. Es folgten eine neue Deruluft-Strecke von Berlin nach Leningrad, zwei neue Fernost-Erkundungsflüge Jochen von Schröders, und auf Ernst Brandenburgs Anregung hin wurden sechs Flugzeugführerschulen eröffnet.

Milchs mächtige Rivalen, und vor allem Generaldirektor Stimming vom Norddeutschen Lloyd sowie Sachsenberg von Junkers, taten, was in ihren Kräften stand, um den Ruf der Lufthansa zu schmälern. Sie versuchten, als erste die Transatlantikstrecke zu erschließen, indem sie eine einmotorige Junkers W 33 von Ost nach West über den Ozean schickten, und sie sicherten sich dafür die Dienste des Leiters der Nachtstrecken der Lufthansa, des ehemaligen Bomberstaffelkapitäns Hauptmann Köhl. Milch bat Köhl, die tollkühne Idee fallenzulassen; selbst ein gelungener Flug werde der deutschen Luftfahrt technisch in keiner Weise helfen. Am 12. April 1928 waren Köhl, der Pressechef des Norddeutschen Lloyd, von Hünefeld, und der irische Flieger Captain Fitzmaurice von Irland nach Amerika gestartet. Milch änderte seine ablehnende Haltung auch dann nicht, als er erfuhr, daß das Hasardspiel ohne Zwischenfall halbwegs gelungen war. Nach 44 Stunden war die Maschine in Labrador gelandet – mit nahezu trockenen Benzintanks.

Milch befürchtete, daß aufsehenerregende Übersee Flüge in der deutschen Öffentlichkeit die Forderung entstehen lassen könnten, die Subventionen für die nationale Fluggesellschaft zu kürzen. Ein regelmäßiger Transatlantikdienst war noch ein Zukunftstraum. Im Reichstag wurde besonders auf dem linken Flügel immer schärfere Kritik an der Lufthansa geübt. Sachsenberg hatte dort nichts unversucht gelassen, um sich bei den Parteien der Linken beliebt zu machen. Die Junkers-Werke zahlten fünf Reichstagsabgeordneten regelmäßige Summen. Außerdem behaupteten die kommunistischen Abgeordneten, daß die Republik sich unter der Maske der Zivilluftfahrt auf einen Krieg vorbereite.

Im Reichstag gab es keine starke Unterstützung für die deutsche Zivilluftfahrt. Milch wußte genau, wie erheblich die Subventionen waren, die den ausländischen Gesellschaften gezahlt wurden. Im Mai 1928 sagte er in einem Vortrag: »Die dortigen Gesellschaften verfügen über ein Abkommen mit ihren Regierungen, das den Luftverkehr nicht wie bei uns von Jahr zu Jahr, sondern auf eine längere Reihe

von Jahren, mindestens sieben, sicherstellt.« Dadurch sei eine bessere Disposition für Personal und Material möglich, und damit auch eine Verbilligung des Betriebs. Für die Lufthansa bestand die Hauptschwierigkeit darin, daß sie kein Standardflugzeug besaß. Während die KLM nur einen Flugzeugtyp betrieb, flog die Lufthansa jetzt nicht weniger als 44 Typen mit zwanzig verschiedenen Motoren.

Milch sah die Aufgabe seiner Fluggesellschaft darin, die deutsche Luftfahrtindustrie wiederzubeleben und zu modernisieren: »Die Deutsche Lufthansa sieht im Zusammenwirken mit den Lieferfirmen, die das Material konstruieren, und mit der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) eine ihrer wesentlichsten Aufgaben.« Er fügte hinzu: »Sie nimmt auch die außerordentlich zahlreichen verschiedenen Flugzeug- und Motorentypen in Kauf, um der ganzen deutschen in Frage kommenden Industrie eine Existenzmöglichkeit zu bieten.« So kam Milch zum erstenmal mit Ernst Heinkel in Berührung, der eine Flugzeugfabrik in Warnemünde gebaut hatte; mit Claudius Dornier in Friedrichshafen; mit Heinrich Focke und George Wulf und deren Chefkonstrukteur Kurt Tank in ihrem Flugzeugwerk in Bremen; und er lernte den jungen Flugzeugkonstrukteur Dr. Willy Messerschmitt kennen, der in den Bayerischen Flugzeugwerken in Augsburg mit dem Bau schneller Sportflugzeuge begonnen hatte.

Milch unterschätzte nicht die Wichtigkeit der Aufgabe, die Reichstagsabgeordneten über die nationale Bedeutung der Lufthansa aufzuklären. Die Hauptopposition kam von den Abgeordneten Quaat und Kulenkampff, deren Verbindungen zu Junkers und Sachsenberg allgemein bekannt waren. Sie verlangten die Halbierung der Lufthansa-Subventionen, und als Lufthansa-Direktoren im vertraulichen Gespräch Ernst Brandenburg aufforderten, die Subventionen zu verteidigen, konnte dieser nur hilflos auf die starke Opposition verweisen – insgesamt waren etwa fünf Abgeordnete »bezahlt« worden – und der Lufthansa empfehlen, sich ebenfalls ein paar Abgeordnete »zu kaufen«. Er werde das privatim mit Otto Merkel, dem kaufmännischen Direktor, arrangieren. Damals wußte Milch nicht, wen Merkel ausgesucht hatte.

In der Reichstagswahl vom 10. Mai 1928 wurden zum ersten Mal zwölf Abgeordnete der NSDAP gewählt. Unter ihnen war Hermann Göring. Wie Milch hatte er es zum Hauptmann gebracht und war der zweite Nachfolger des sagenumwobenen Freiherrn von Richthofen als Kommandeur des Jagdgeschwaders 1 gewesen. Anfangs hatte er als Beobachter gedient, dann als Flugzeugführer und war mit dem Pour le mérite ausgezeichnet worden. Für die Lufthansa war Göring ein besonders attraktiver Abgeordneter. Als Schauflieger und als Fallschirmverkäufer in Schweden hatte er nach dem Waffenstillstand seine Verbindungen mit der Fliegerei aufrechterhalten. Es kam kein Zweifel daran bestehen, daß Göring vor

seiner Wahl von der Lufthansa finanziell unterstützt worden war. In den Archiven der Deutschen Bank findet sich ein Brief von Milch, den er zwei Jahre später schrieb und in dem er erklärte: »Was den Abgeordneten Herrn Göring anbetrifft, so hat er vor seiner Wahl in den Reichstag eine beratende Stellung in der Deutschen Lufthansa gehabt, d. h. er war ebenfalls nicht Angestellter im eigentlichen Sinne, sondern beratender Mitarbeiter im Sinne des amerikanischen Brauches.« Aus den Akten der Bank geht außerdem hervor, daß Göring im Juni, ein Jahr nach der Wahl, einen Scheck über zehntausend Reichsmark zu Lasten der Lufthansa kassiert hatte. Die Gesellschaft »kaufte« außerdem den sozialdemokratischen Abgeordneten Keil und den Abgeordneten Dr. Cremer von der Deutschen Volkspartei.

Auf Göring aber konzentrierte sich das Interesse. Er war ein gewandter Redner und zeigte sich auch an den Ideen der Lufthansa interessiert. Beim Novemberputsch 1923 hatte Göring einen Bauchschuß erhalten, als die Regierungstruppen das Feuer eröffneten; er war dann ins Ausland geflohen und hatte sich dort ärztlich behandeln lassen. Die Folge war eine jahrelange Morphiumsucht, bis er sich schließlich durch eigene Willenskraft, zu der er damals noch fähig war, kurierte. Die Lufthansa betrachtete »den Herrn Abgeordneten Göring« als nützlich, nicht aber als unentbehrlich.

»Wir haben uns dann in der Folgezeit meist beim Essen, manchmal auch in seiner Wohnung getroffen«, erinnert Milch sich heute. »Am letzteren Ort war in den ersten Jahren meist Frau Karin Göring zugegen, die einen großen Einfluß auf ihren Mann in günstigem Sinne ausübte. In kleinem Kreise war Göring ruhig und verständig, auch wenn er manchmal zu harten Worten neigte; ich durchschaute aber bereits damals seinen weichen Keim, den er durch Bramarbasieren zu verstecken suchte. Auffiel mir aber auch schon damals seine stark ausgebildete Eitelkeit und Egozentrik; wer ihn in dieser Richtung verletzte, mußte mit seiner Rache rechnen.«

Milch mußte in den ersten drei Jahren der Lufthansa gegen einen Strom der Opposition und Intrige anschwimmen. Seine beiden Mitdirektoren und sein eigener technischer Stellvertreter, Dr. Grulich, hielten ihn absichtlich über folgenreiche Entscheidungen im dunkeln. Sie alle unterschätzten sein Stehvermögen. Als 1927 eines ihrer Dornier-Passagierflugzeuge abstürzte und zwei Menschen dabei den Tod fanden, nutzten Grulich und Merkel die Gelegenheit, um Milch unzulängliche technische Überwachung vorzuwerfen. Doch Milch hatte ein genaues Logbuchverfahren mit Angaben über alle Details jedes Flugzeuges und jedes Motors eingeführt. Die »Lebenslaufakten« der Dornier bewiesen, daß sie gerade erst vom Herstellerwerk vollständig überholt worden war. Weitere Nachforschungen ergaben, daß ein Dornier-Mechaniker dabei einen verhängnisvollen

Fehler bei der Montage gemacht hatte, aber Merkel und Grulich nutzten den Zwischenfall weiter für ihre Propaganda aus, obwohl Grulich für Reparaturen verantwortlich war.

Den schwersten Schlag führte Junkers im Sommer 1928 gegen die Lufthansa. Er erklärte, daß der Hauptteil seiner eigenen Konstruktionen, die G 24, die das Rückgrat der Lufthansa-Flotte bildete, fluguntüchtig sei, wenn ihr Fluggewicht nicht um 500 kg verringert werde. Für die Lufthansa hätte das den Ruin bedeutet, wäre Milch nicht auf die Idee gekommen, daß die Außenflächen unter Fortfall der Seitenmotoren-Flächenstücke an die Mittelfläche mit ihren Verschraubungen passen mußten, und die G 24 dann statt der drei Motoren einen großen Motor verwenden könnte, zum Beispiel den inzwischen verbesserten BMW VI. »Das geht nicht«, sagten die Leute bei Junkers. Jahre später erinnerte sich Milch: »Dann habe ich Schatzki beauftragt, mir das mal durchzurechnen. Er hat es getan und mir sofort gesagt: Das geht. «. (Dr. Schatzki war einer der leitenden Ingenieure Grulichs.) »Mit dieser Idee«, sagte Milch 1943, »haben wir die Hansa gerettet. Nicht die Roland und nicht die Möwen haben es zuwege gebracht, daß die Hansa von ihren 19,8 Millionen Reichsmark Schulden herunterkam und in einigen Jahren 10 Millionen Reichsmark Vermögen auf der Bank hatte, sondern diese Maschine, die F 24 Ko.« (Das war der neue Name des Flugzeugs in seiner erfolgreichen einmotorigen Ausführung.) Anfangs hatten die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt und Junkers jede Mitarbeit als Wahnsinn abgelehnt; es lohne sich nicht einmal, erklärten sie, das Ding (die F 24 Ko) auch nur anzuschauen. »Aber wir haben es gemacht!« sagte Milch. »Mein technischer Prokurist, Herr Grulich, hat, als die Maschine mit (mir als) dem technischen Direktor und dem Flugkapitän Pieper starten sollte, gesagt: Hoffentlich kommt sie herunter! Dann sind wir endlich unseren technischen Direktor los.« Neun G 24 der Lufthansa wurden dann auf diese Weise umgebaut.

Das Defizit der Lufthansa wurde jedoch immer größer, ab 1929 war es nur eine Frage der Zeit, bis die Katastrophe über die Gesellschaft hereinbrach. Wenn die Subventionen gekürzt würden, wie die von Sachsenberg geführten Abgeordneten es verlangten, dann gab es nur die Möglichkeit, Strecken abzubauen und Personal zu entlassen. Die Lufthansa verstärkte ihre finanzielle Unterstützung Görings und seiner Mitstreiter im Reichstag. Eingeschüchtert von der lauten Opposition, setzte das Reichsverkehrsministerium einen Bilanzausschuß zur Prüfung der Lufthansa-Finzen ein. Anfang April 1929 erstattete eine vom Reichstag ernannte Kommission Bericht, und auf ihre Empfehlung hin halbierte der Reichstag die Lufthansa-Subventionen für das kommende Jahr.

Göring tat, was er konnte, um die Kürzung rückgängig zu machen. Als der Verkehrsetat Mitte Juni dem Reichstag zur zweiten Lesung vorgelegt wurde, forderte er die Regierung auf, die deutsche Zivilluftfahrt zu erweitern, nicht aber sie einzuschränken, da es sich hier um eine große patriotische Aufgabe handle; zum ersten Mal forderte er die Ernennung eines Staatssekretärs für die Luftfahrt, und er schloß: »Retten Sie unsere Zivilluftfahrt! Sie werden es noch bedauern, wenn Sie das nicht tun.« Der Reichstag aber war zu keiner Überprüfung seiner Entscheidung bereit. Nach der Sitzung des Bilanzausschusses am 18. April sah sich die Lufthansa gezwungen, etwa 35 Prozent ihrer Mitarbeiter zu entlassen.

Der Ausschuß empfahl, mit dem »Abbau« an der Spitze zu beginnen. Von den sechs Prokuristen mußten zwei entlassen werden. Der widerspenstige Grulich mußte gehen, und Milch beförderte Dr. Stüssel und Dr. Schatzki. Am 1. Juli beschloß der Arbeitsausschuß, auch Otto Merkel abzubauen, und Milch wurde aufgefordert, nun auch die kaufmännischen Geschäfte zu übernehmen. Später schrieb er »Für mich war diese Entscheidung ein Schlag vor den Kopf. Ich konnte ja nicht mal eine Bilanz lesen.« Er sagte das auch Stauss ganz offen, aber der Vorsitzende wischte diese Einwände einfach beiseite; Milch werde das schon lernen, meinte er. Am 2. September wurde beschlossen, daß Milch drei Tage später die kaufmännische Leitung übernehmen solle, und damit war er praktisch zum Generalbevollmächtigten der Lufthansa geworden.

Viel war geschehen, tun den Ruf der Lufthansa im Ausland und daheim zu heben. Die Lloyd-Schiffe »Bremen« und »Europa« waren mit Katapulten ausgerüstet worden, von denen Luftpostflugzeuge im Atlantik mehrere hundert Seemeilen vor New York beziehungsweise Bremen gestartet wurden. Ende Oktober legte Jochen von Schröder den ersten Nonstopflug nach Konstantinopel in elf Stunden zurück.

Milchs neugeschaffene Organisation sah sechs Abteilungen vor, die ihm direkt verantwortlich waren: von Gablenz war verantwortlich für den Flugbetrieb; die beiden Ingenieure Schatzki und Stüssel leiteten die neue Technische Entwicklungsabteilung; in den unabhängig geleiteten Werkstätten war Flohr für Technik und Bongers für Wirtschaft verantwortlich; die Technische Kontrolle wurde von dem Ingenieur Müller von der Heyden ausgeübt und die Kaufmännische Leitung von Luz. Die Kaufmännische Kontrolle hatte Jahn inne. Von allen diesen Männern wurden Freiherr von Gablenz und Luz zu Milchs engsten Mitarbeitern.

Milchs erste Maßnahme bestand darin, eine Bilanz aufstellen zu lassen. Sie wies die ungeheuerliche Schuldensumme von 19.8 Millionen Reichsmark aus, davon 6 Millionen Bankakzepte mit einer Gültigkeit von jeweils drei Monaten. Gleich zu Anfang seiner Tätigkeit drohte Weigelt für die Banken mit der Zurückziehung ihrer

Wechselkredite. Milch entschloß sich, die Frage grundsätzlich zu klären. Er bat Weigelt, die Banken zu einer Umwandlung der Schuld in langfristige Kredite zu veranlassen. Als Weigelt dies ablehnte, teilte Milch ihm mit, daß die Lufthansa nun mehr als die Hälfte ihres Kapitals als verloren ansehen und daher nach dem Handelsgesetzbuch Konkurs anmelden müsse. Die Banken wandelten daraufhin die Schuld in langfristige Kredite um, die jährlich mit zwei Millionen Reichsmark zu tilgen waren. Ein Jahr später zahlte Milch die ersten zwei Millionen pünktlich zurück; als er dann nach weiteren acht Monaten die übrigen Schulden zurück-erstatte wollte, versuchte Weigelt vergeblich, diese schnelle Rückzahlung wegen des sich daraus ergebenden Zinsverlustes abzulehnen. »Wie anders sah die ganze Lage nach dem ersten Jahre aus!« schrieb Milch. »Alle roten Zahlen waren für immer verschwunden, alle Lieferantenrechnungen auf dem laufenden, auf den Banken ausreichende Guthaben.«

Seine nächste durchgreifende Maßnahme bestand darin, die Bestechung der fünf Reichstagsabgeordneten einzustellen. Jeder von ihnen hatte rund 1,000 Reichsmark pro Monat erhalten, mit Ausnahme Görings, der mehr bekommen hatte. Göring sagte Milch, daß ihm das Ausbleiben der Zahlung nichts ausmachen werde, weil der Stahlmagnat Fritz Thyssen ihm ein unbegrenztes Bankguthaben eingerichtet habe. Darm ordnete Milch bei den Flugleitungen eine rücksichtslose Räumung der Ersatzteile an, die die Lufthansa im Jahr mit Zinsverlusten von etwa einer halben Million Reichsmark belastet hatten. Statt der Fremdversicherung schuf Milch auch eine Eigenversicherung der Flugzeuge, durch die eine Barausgabe von mehr als zwei Millionen Reichsmark pro Jahr eingespart wurde; für alle Angestellten, später auch für die Arbeiter, führte er eine Pensionsversicherung ein, zu der die Lufthansa den Hauptbeitrag leistete.

Gleichzeitig wurde der Flugzeugpark der Lufthansa einer gründlichen Aussonderung unterzogen. Alles, was nicht mehr Milchs Forderungen nach Sicherheit und Wirtschaftlichkeit entsprach, wurde ausgemerzt, verkauft oder verschrottet und vor allem in der Bilanz, die mit solchen zweifelhaften Werten aufgebläht war, abgeschrieben. Was erwirtschaftet werden konnte, floß einem Materialerneuerungsfonds zu. Eines Tages mußte doch die von Milch ersehnte Wundermaschine kommen, und bis dahin sollte die Lufthansa soviel Geld haben, um innerhalb von wenigen Jahren nur noch mit diesen neuen Maschinen fliegen zu können. Im September 1929 schrieben Milch, von Gablenz und Luz in ihrem ersten Geschäftsbericht an den Aufsichtsrat der Lufthansa: »Die besondere Lage Deutschlands zwingt dazu, gleichzeitig auf Erhaltung einer leistungsfähigen Luftfahrtindustrie Bedacht zu nehmen, wobei zu berücksichtigen bleibt, daß die zivile Luftfahrt ihr einziger Abnehmer ist.« Das war der Grund für die ungewöhnliche Technische

Entwicklungsabteilung mit ihren Dutzenden von hervorragenden Ingenieuren und auch für die Ausrüstung ihrer Flugzeuge mit den modernsten Funk- und Navigationsgeräten; manchmal flogen die Maschinen sogar schon mit dem neuen, noch im Versuchsstadium befindlichen synthetischen Treibstoff der IG-Farben. Es war eine Zeit des Übergangs, aber Milch hoffte, daß die Lufthansa alle ihre Schwierigkeiten bis Ende des Jahres 1930 überwinden werde.

Trotz aller Vorsichts- und Sicherheitsmaßnahmen erlitt die Gesellschaft doch tragische Flugunfälle. Selbst heute noch liest man mit Erschütterung, wie groß die Zahl der Opfer war, die die Erschließung der Luftwege forderte. Doch sie wurden erschlossen; die Transatlantikstrecke der Lufthansa wurde immer weiter nach Westen vorgeschoben, und Mitte Dezember meldete Jochen von Schröder, daß man auf den Kanarischen Inseln einen Streckenstützpunkt erhalten könnte. Schröder kehrte mit seiner Arado nach Marseille zurück und flog dann weiter nach Berlin. Milch fuhr hinaus zum Tempelhofer Feld, um seinen Freund zu dem erfolgreichen Erkundungsflug zu beglückwünschen. Bald nach 18.00 Uhr stürzte die Arado bei Wustrau ab. Schröder und der Flugkapitän Albrecht waren sofort tot. Mit von Gablenz fuhr Milch zu der unglücksstelle. Viele Jahre lang, auch noch in seiner Nürnberger Gefängniszelle, gedachte er dieses Tages: »Jochen von Schröders Todestag vor 18 Jahren . . . Was liegt alles dazwischen und wie scharf ist noch die Erinnerung an die Nacht, als ich nach Wustrau fuhr!«

Begegnung mit dem Messias

Die Innenpolitik war für Milch von Anfang an ein Buch mit sieben Siegeln. Nie hatte er einer Partei angehört, denn sie alle schienen ihm so ziemlich die gleichen Versprechungen zu machen, bevor sie sie brachen. Zunächst hatte ihn der allmähliche Aufstieg der Nationalsozialisten nicht sehr beeindruckt.

Im Laufe der Jahre hatte Milch beobachtet, daß es der Regierung seit 1918 nicht gelungen war, die zunehmende Arbeitslosigkeit zu beseitigen. »Wir warteten auf eine Führung, die Arbeit und Brot schaffte, die die soziale Frage löste und den Arbeiter seinem Volk zurückgewann.«

Die vielen politischen Parteien schienen im Reichstag ebenso leistungsschwach, wie es die zahlreichen Fluggesellschaften in der Verkehrsfliegerei zu Beginn der zwanziger Jahre gewesen waren. Jetzt wie damals gehörte Milchs Aufmerksamkeit den beiden Hauptbewerbern um die Macht, und fasziniert beobachtete er, wie sich die Arbeiter und Angestellten von ihrer bisherigen Überzeugung von der Unvermeidlichkeit des Kommunismus lösten, und wie die Nationalsozialisten immer

mehr Anhänger gewannen. Er selbst fand, daß er ja schon immer national und sozial empfunden habe.

Göring war der erste der führenden Nationalsozialisten, den Milch persönlich kennenlernte. Zweifellos nahm ihn die Intelligenz und der Charme des eleganten Reichstagsabgeordneten gefangen. Milch imponierte Görings geschickte und überzeugende Art während der Debatten über den Luftfahrtetat. »Es war erstaunlich, wie schnell er alle Verhältnisse überschaute und aus reinen Darlegungen den Extrakt zog.« Von Hitler sprach Göring immer mit Ehrfurcht und Begeisterung, sonst erwähnte er Parteiangelegenheiten nie und unternahm auch keinen Versuch, Milch zu beeinflussen.

Als die Nationalsozialisten 1930 Wahlsiege errangen, hoffte Milch, daß die Machtverteilung klarer werden und die Regierung folglich ein positiveres Programm formulieren würde. Am 13. Oktober wurde der Reichstag unter starken Tumulten wiedereröffnet. Am Abend dieses Tages wurde Milch – wie schon mehrfach zuvor – von Göring eingeladen. Dieses Mal aber war es anders als sonst. Hitler war da und viele seiner Anhänger – Milch sah Joseph Goebbels, Rudolf Hess und ungefähr ein Dutzend Adelige. Hitler unterhielt sich mit Milch über dessen Arbeit bei der Lufthansa und über die Entwicklung des deutschen Luftverkehrs. Milch war von Hitlers Bescheidenheit, Freundlichkeit, Klarheit und Intelligenz sehr beeindruckt, und vor allem faszinierte ihn das Programm, das Hitler darlegte. Rückschauend wird deutlich, daß Görings Einladung an Milch keine beiläufige Höflichkeit war; es liegt auf der Hand, daß sich Hitler darauf vorbereitete, dem Lufthansa-Direktor eine geeignete Position anzubieten.

Die Lufthansa, die ihre finanzielle Krisenzeit überwunden hatte, erteilte Anfang 1930 der Flugzeugindustrie Aufträge im Werte von 8.6 Millionen Reichsmark. Eine große Flugzeugfabrik, die am Leben bleiben wollte, mußte sich also nach den Wünschen Milchs richten. Mit dieser Tatsache mußte sich schließlich auch Professor Junkers abfinden. Zu Milchs Ärger hatte das Dessauer Werk ein einmotoriges Flugzeug, die Ju 52, konstruiert und gebaut. Ingenieur Ernst Zindel wollte die Maschine mit einem 650-PS-Motor ausstatten, von dem es bis dahin nur Prototypen gab. Milch wurde zur Erprobung des Flugzeugs eingeladen. Die Kabine und die sonstige Bauart der Zelle entsprachen seinen Vorstellungen, aber er gab Junkers und dem BMW-Generaldirektor Popp zu verstehen, daß ihn nur eine dreimotorige Ausführung interessiere. Junkers war entschieden dagegen, aber Popp, der eine Reise nach Amerika plante, erklärte sich bereit, dort nach einem geeigneten Motor von etwa 500 PS Ausschau zu halten.

In den Vereinigten Staaten entdeckte Popp den neuen »Hornet«-Motor von Pratt & Whitney, der für Milchs Projekt hervorragend geeignet war. Milch

telegrafierte Popp, sich die Herstellungsrechte für BMW in Deutschland zu sichern. Dr. Schatzki konstruierte die Ju 52 um; seine Ausführung wurde von drei Homets angetrieben. Die Pläne für dieses Flugzeug, die Ju 52/3 m, wurden 1931 der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt zur Genehmigung vorgelegt. Professor Junkers lehnte noch immer jede Zusammenarbeit ab. Seine Devise war. »Wir richten uns nicht nach den Wünschen der Hansa, sondern nach denen des Weltmarktes!« So wäre es weitergegangen, wenn das Dessauer Werk zu dieser Zeit nicht von der nun fast alljährlich eintretenden Finanzkrise bedroht worden wäre. Klaus Junkers, der ruhige und kluge Sohn des Professors, bemühte sich um ein Gespräch mit Milch und bat ihn, die Firma auszulösen: »Heute mittag gehen eine Million Reichsmark zu Protest.« Milch erklärte sich einverstanden, aber nur unter der Bedingung, daß die Junkers-Werke die dreimotorige Ju 52 für die Lufthansa bauten. Auf Milchs Rat rief Klaus Junkers seinen Vater in Dessau an. Die Antwort war eine glatte Weigerung. Milch rief seinen kaufmännischen Prokuristen, Walter Luz, an: »Bitte machen Sie doch mal einen Vertrag ganz kurz fertig über eine Bestellung, sagen wir mal, von elf dreimotorigen Flugzeugen Ju 52 und daraufhin als Anzahlung per sofort heute einen Scheck über eine Million Mark.« Binnen einer halben Stunde war Luz in Milchs Büro. Der Direktor zeigte dem jungen Junkers den Scheck und erinnerte ihn daran, daß die Flugzeugwerke in vierzig Minuten zahlungsunfähig sein würden. Noch einmal rief Klaus Junkers seinen Vater an, und nach langem Widerstreben gab der alte Flugzeugbauer nach.

Techniker der Lufthansa kontrollierten jede Phase der Produktion des neuen Flugzeugs. Milch schickte einen seiner besten Flugkapitäne, Willy Polte, wenige Monate später zur Erprobung. Von der Ju 52, die zu Recht als das sicherste Flugzeug der Welt galt, wurden bis Kriegsende insgesamt 4,845 gebaut. Dreißig Gesellschaften in 25 verschiedenen Ländern machten sie zu ihrem Standard-Mittelstreckenflugzeug.

Das erste Land, das auf den Strecken zwischen den großen Industriezentren der Weit Fuß fassen konnte, würde zweifellos einen wirtschaftlichen Vorteil erringen. Das war Milchs Ziel für die Lufthansa. Auf den IATA-Konferenzen, die alle sechs Monate stattfanden, traf er seine Kollegen von den anderen im Ausbau befindlichen Fluggesellschaften – Großbritanniens Imperial Airways, Juan Trippes Pan-American Airways, Air France und viele andere – und er zog Vergleiche zwischen der Lufthansa und der technischen Leistungsfähigkeit dieser ausländischen Gesellschaften. Vor allem wollte er im Westen zunächst die wichtige Südatlantikstrecke für die Lufthansa erobern und im Osten die Strecke über die Sowjetunion nach China. Die Methode blieb immer dieselbe: Bildung einer bilateralen Gesellschaft, mit gleichen Anteilen für die Lufthansa und die Gesellschaft des anderen Landes.

Anfang 1930 unterzeichnete Milch einen Vertrag für Postflüge zwischen Berlin und Ankara. Bei weitgehender Verwendung von Flugzeugen auf beiden Seiten des Atlantiks benötigte jetzt ein Brief von Berlin nach Rio de Janeiro nicht mehr drei Wochen, sondern nur noch elf Tage, später sogar nur noch fünf. Noch in diesem Jahr tankte eine von Noack, einem der erfahrensten Lufthansa-Piloten, geführte G 24 als erstes Flugzeug der Welt während des Fluges auf. Mitte September 1930 brachte die Lufthansa eine neue Gesellschaft zur Welt, die »Eurasia« Aviation Company, die das ferne Ende der geplanten Luftverkehrsstrecke über die Sowjetunion nach China betreiben sollte. Chiang Kai-sheks Regierung hielt zwei Drittel der Aktien (die Hälfte treuhänderisch für die noch mißtrauischen und zögernden Russen), die Lufthansa besaß den Rest.

Für die Atlantik-Luftpoststrecken kaufte Milch vier Dampfer von je etwa 10.000 BRT, rüstete sie mit Flugzeugkatapulten aus und ließ sie quer über den Südatlantik als schwimmende Relaisstationen auf Posten ziehen. Von Stuttgart schafften Landflugzeuge die Post über Genf nach Britisch-Gambia an der Westküste Afrikas. Dort nahm eines der vier Schiffe die Post an Bord und fuhr bis zum Morgengrauen nach Westen. Dann wurde ein Dornier »Wal«-Flugboot mit der Post an Bord katapultiert. Noch am selben Abend landete die Maschine im brasilianischen Pernambuco, wo die Postsäcke für den Lufttransport nach Rio, Buenos Aires und Chile von dem Condor-Syndikat übernommen wurden. Manchmal trafen sich die Flugzeuge mitten auf dem Atlantik mit einem der Schiffe, wasserten in der Nähe, tankten auf und ließen sich dann zu ihrer nächsten Etappe auf dem Weg nach Amerika in die Luft katapultieren. Die mutigen Männer, die diese Südatlantikstrecken eroberten – Otto Bertram als Leiter der Lufthansa-Seefliegerabteilung, Paul Moosmayer als Manager im Westen und die Flugzeugbesatzungen, darunter der Pilot Hammer –, schufen sich in diesen Jahren ihren eigenen Platz in der Geschichte des Luftverkehrs.

Um das technische Wissen der Lufthansa zu erweitern, gründete Milch einen Technischen Beirat von Hochschulprofessoren, Industrietechnikern und anerkannten Piloten, die Wettbewerbe für Flugzeug- und Flugmotorenkonstrukteure veranstalteten. Hier wurde die Idee für das erste deutsche Schnellverkehrsflugzeug geboren: die Heinkel 70, die ursprünglich als Konkurrenz für das amerikanische Postflugzeug »Onon« gedacht war.

Die Weltwirtschaftskrise traf die Fluggesellschaft, als Milch gerade ihre letzten Schulden abgetragen hatte. Die Lufthansa benötigte noch immer große Subventionen; ihre Strecken wurden erweitert und ihr Flugzeugpark modernisiert. Im Jahre 1930 hatte sie 55.584 Passagiere über 9.062.672 km befördert, fast doppelt soviel wie 1926. Vergeblich kritisierte Göring 1931 im Reichstag die bescheidenen

43 Millionen Reichsmark, die der Zivilluftfahrt einschließlich Fliegerschulen, Wetterdienst, Flughafenbau und so weiter an Subventionen genehmigt worden waren. Er wies darauf hin, daß Frankreich 362 Millionen und Großbritannien 357 Millionen allein für den zivilen Luftfahrtsektor ausgaben. In Deutschland litt vor allem die Entwicklung von Flugmotoren unter dem Geldmangel, und das sollte sich später als die Achillesferse der Luftwaffe erweisen. 1931 verlangte Göring vergeblich eine Verdoppelung des Zuschusses von 1.2 Millionen Reichsmark.

In Deutschland sollte die Wirtschaftskrise noch zwei Jahre dauern. Ende 1931 gab es über fünf Millionen Arbeitslose. Zum zweiten Mal fiel Milch die traurige Aufgabe zu, Angestellte entlassen zu müssen; diesmal waren es 1,200 Menschen. Auch die Piloten waren von der großen Entlassungswelle betroffen, aber in den meisten Fällen beschaffte Milch ihnen Stellen im Bodenpersonal und entließ statt dessen weniger hochspezialisierte Leute. Die Lufthansa-Werkstätten in Staaken, Böblingen und Travertünde stellten Probleme eigener Art dar. Selbst hier mußte der Stamm an Spezialisten halbiert werden. Am 16. September 1931 ließ Milch die tausend Arbeiter von Staaken in der großen Halle zusammentreten und teilte ihnen die schlechte Nachricht mit. Die Arbeiter waren wie benommen, so plötzlich hatte es sie getroffen. Als Milch zu Ende gesprochen hatte, bat ein älterer Mann um das Wort; er sagte, er wolle ihm dafür danken, daß er selbst hergekommen war, um ihnen das Unangenehme zu sagen, »statt, wie es sonst üblich ist, am Schwarzen Brett bekanntzugeben, daß die und die ab übermorgen nicht mehr zu kommen hätten«. Die anderen Arbeiter murmelten Beifall. Nachdem Milch die Werkstatt verlassen hatte, unterschrieb die ganze Versammlung eine Erklärung, daß sie alle gern zur Lufthansa zurückkehren würden, sobald bessere Zeiten kämen.

Da ihm der Rundfunk in Deutschland verschlossen war, charterte Hitler ab April 1932 für jeden Wahlkampf zunächst eine Rohrbach Roland und später eine Ju 52 von der Lufthansa, damit er an jedem Tag in zwei oder drei verschiedenen Städten auftreten konnte. Er zahlte den vollen Charterpreis.

Eines späten Abends im Jahre 1932 wollte Hitler dringend von Flensburg nach Berlin fliegen. Milch verbot den Flug, da die Wolkenhöhe in Berlin-Tempelhof nur etwa 50 m betrug, und ein feiner Sprühregen herrschte. Zweimal rief der Pilot Baur ihn an und drängte ihn, ihm doch die Flugzeugbescheinigung zu geben, denn Hitler verlange kategorisch den sofortigen Start. Zwei Jahre später verbrachte Milch in Tempelhof eine Stunde mit Hitler, als dessen Flugzeug aufgetankt und gewartet wurde, und der Reichskanzler erwähnte die Nacht, in der er in Flensburg festgesessen hatte: »Baur sagte mir, der Flug sei durchaus möglich, aber irgendein Idiot in der Lufthansa-Zentrale verbiete ihm immer wieder den Start. Wenn ich den Mann jemals

erwische, lasse ich ihn einsperren.« Milch sagte Hitler, daß dieser »Idiot« er selbst sei. Als Milch später darüber nachdachte, gewann er den Eindruck, daß Hitler die Wahrheit genau gekannt haben müsse und daß er offenbar nur seine Standfestigkeit prüfen wollte. Göring gratulierte ihm: Sie haben Glück gehabt. Normalerweise duldet der Führer solche Sachen nicht – es wurmt ihn noch jahrelang.«

Milchs Loyalität hatte bedingungslos Hindenburg gehört. In der Präsidentenwahl Mitte März 1932 hatte Hindenburg noch mit einer überwältigenden Mehrheit über Hitler gesiegt. Man überredete Hitler, sich noch einmal aufstellen zu lassen, und in der Zeit zwischen den beiden Wahlen (die zweite folgte am 10. April) war Milchs Interesse am Nationalsozialismus erwacht. Vielleicht lag es daran, daß Hitler jetzt Lufthansa-Flugzeuge benutzte; vielleicht war es auch die Faszination, die von Hitler während seiner Berliner-Sportpalast-Rede am 4. April ausging. Hier war der Führer, auf den Deutschland gewartet hatte; und als Ernst Brandenburg im vertraulichen Gespräch versuchte, Milch und Admiral Lahs, den Präsidenten des Reichsverbandes der Luftfahrtindustrie, in dieser Wahl für die Opposition gegen Hitler zu gewinnen, holte er sich von beiden eine Abfuhr. Obwohl Hindenburg wieder triumphierte, stellte Milch ein weiteres Anwachsen der Anhängerschaft Hitlers fest; und als er ihn das nächste Mal sah, gehörte er selbst zu seinen Anhängern.

Die Gelegenheit ergab sich wenig später. Am 28. April wurden Milch und seine Frau in Görings neue Wohnung in der Badischen Straße eingeladen. Dieses Mal unterhielt sich Hitler längere Zeit mit Milch und stellte ihm außerordentlich sachverständige Fragen über Luftverkehr und Luftwaffen. Er vertraute Milch an, daß er sofort, wenn er zur Regierung gelange, ohne Rücksicht auf den Versailler Vertrag, eine starke Luftwaffe aufbauen werde; ob Milch glaube, daß er das mit anfänglich 400 Millionen Reichsmark pro Jahr erreichen könne? Diese Summe war mehr als das Achtfache des gesamten Luftfahrtetats einschließlich der Fliegerschulen, der Forschungsinstitute und des Flughafenbaus. Milch erwiderte, daß dieser Betrag wohl schon ein guter Anfang sein würde; man werde damit eine schnelle Modernisierung der Luftfahrt und alle noch offenen Probleme der Entwicklung, vor allem auf dem Gebiet des Schlechtwetterfluges, mit geeigneten Mitteln vorantreiben können.

Milch erklärt heute: »Hitler sprach dann von den Ideen des Generals Giulio Douhet, die damals Aufsehen in Fachkreisen erregten. Schon damals galt sein Hauptinteresse dem Bombenkrieg, als – wie er damals sagte – bestem Mittel, einen Angreifer abzuschrecken.« Milch war erstaunt, daß Hitler sich mit diesen Fragen so intensiv beschäftigte. »Er sprach von der Wichtigkeit einer starken Wehrmacht, in der er der Luftwaffe eine gleich wichtige Stellung wie dem Heer zubilligte (damals

eine völlig neue Auffassung) als einer Notwendigkeit für Deutschland, wenn sich dieses aus den auf die Dauer vernichtenden Fesseln des Versailler Vertrages befreien wolle . . . Nur mit einer solchen starken Wehrmacht kann ich Deutschland unter Vermeidung eines Krieges befreien«, betonte Hitler. Noch nie hatte jemand so engagiert und von so großartigen Plänen zu ihm gesprochen; daß diese sich mit seinen eigenen Gedanken deckten und finanziell sogar noch weit darüber hinausgingen, beeindruckte Milch um so mehr. In den nächsten Tagen begann Milch, mit Sachverständigen der Industrie und des Reichswehrministeriums sein erstes »Großes Programm« zu erörtern.

Am 15. Juni 1932 machte Willy Polte den ersten Versuchsflug mit dem ersten Prototyp der dreimotorigen Ju 52. Sein Bericht war so begeistert, daß Milch die Maschine zu dem großen internationalen Luftfahrttreffen anmeldete, das vier Wochen später in Zürich stattfinden sollte. Schon die technischen Vorflüge in Dübendorf verliefen sensationell. Das Flugzeug zeichnete sich durch größte Zuladung, kürzesten Start, größte Geschwindigkeit und schnellstes Steigen aus. Milch nahm während des Wettflugs rund um die Alpen den Platz des Kopiloten ein, und auch hier errangen sie einen großen Sieg, obwohl sie einen Teil der Strecke im Blindflug und bei Vereisung zurücklegen mußten. Die Suche der Lufthansa nach ihrem Wunderflugzeug war zu Ende. Milch beschloß, seinen ganzen Flugpark auf die Ju 52 umzustellen. Mit dem begehrten Chavez-Bider-Pokal und dem ersten Preis von 11,000 Franken im Gepäck flog er nach München zurück.

Am gleichen Nachmittag startete er mit derselben Ju 52 nach Berlin. In 300 m Höhe zerriß eine Explosion die Stille, und Stücke des linken Motors fielen in die Tiefe. Milch sah, wie auch die linke Tragfläche aufgerissen wurde. Der Erdboden raste ihnen entgegen, aber Willy Polte gab den verbliebenen beiden Motoren vorsichtig mehr Gas, um die Baumreihe an der genau vor ihnen liegenden Straße überspringen zu können. Dann ließ er die Maschine wieder sinken und setzte zur Landung in einem Kornfeld an. Die linke Tragfläche bohrte sich in den Boden, weil auch das linke Rad des Fahrgestells abgebrochen war. Nach 50 m kam die Maschine zum Stillstand. Es schien das Ende eines Traums und der Anfang eines Alptraums zu sein.

Wenn das Flugzeug einen Motor und Teile der Tragfläche verlieren konnte, dann mußte es einen grundlegenden Konstruktionsfehler geben. Stolpernd entfernte sich Milch von dem verstümmelten Flugzeug und steckte sich mit zitternden Händen eine Zigarre an. Lautes Rufen des Bordmonteurs Kurt Hänsgen, der die Tragfläche untersucht hatte, schreckte ihn auf. In der Tragfläche steckten ein fremder Motor und ein zeretzter, fremder Propeller. Milch und seine Besatzung hatten einen Flugzeugzusammenstoß überlebt. Ein Flamingo-Schulflugzeug aus Schleißheim

hatte sie, aus der Sonne kommend, frontal gerammt. Der Weiterflug und die relativ glatte Notlandung war ein endgültiger Beweis für die erstaunliche Robustheit der Ju 52. Als Milch am Abend nach Berlin zurückfuhr, waren seine letzten Zweifel hinsichtlich dieser Maschine beseitigt.

Eine Woche später rief Göring an. Hitler verhandelte mit Hindenburg über eine Koalitionsregierung, in der Göring ein »Luftministerium« schaffen werde. Milch möge doch herüberkommen und ihn am nächsten Tag in Heiligendamm an der Ostsee, wo er seinen Urlaub verbrachte, besuchen. In Heiligendamm fragte ihn Göring, ob er bereit sei, die Position eines Staatssekretärs in dem neuen Ministerium zu übernehmen. Überrascht bat Milch um Bedenkzeit. Der Vorsitzende der Lufthansa, Georg-Emil von Stauss, drängte Milch, anzunehmen. Milch konnte sich jedoch vorstellen, daß persönliche Probleme damit verbunden sein könnten, Göring als Vorgesetzten zu haben, und Dr. Weigelt, mit dem er eine Woche später über Görings Angebot sprach, teilte seine Vorbehalte. Doch es ergab sich dann, daß Hitler und Hindenburg dieses Mal noch zu keiner Einigung gelangten, und somit Görings Plan hinfällig wurde.

Milch befaßte sich intensiver als bisher mit militärischen Fragen. Am 25. September 1932 erörterte er mit Oberst von Reichenau seinen Vorschlag, das Reichswehrministerium möge doch vier Millionen Reichsmark pro Jahr der Lufthansa für den Kauf von Ju 52-Maschinen bewilligen. Die Lufthansa werde die Maschinen im Kriegsfall sofort dem Ministerium zur Verfügung stellen. Einen Tag später flog er nach Moskau und besichtigte die Anlagen der Versuchsanstalt für Luftfahrt in Jagi, die zur Entwicklung neuer Flugzeuge und neuer Techniken im Flugmotorenbau eingerichtet waren. Mitte Oktober begleitete er Oberstleutnant Wimmer, den Chef der Fliegertechnik im Heereswaffenamt, zu einer Besichtigung der Flugzeug-Erprobungsstelle in Rechlin. Zwei Wochen später finden wir Milch im Büro des Generals von Hammerstein-Equord, des Chefs der Heeresleitung. Zweimal vor dem Ende des Jahres 1932 suchte Milch Generalmajor von Mittelberger, den Inspekteur für Fliegerei und Ausbildung im Reichswehrministerium, und dessen Stabschef, Oberstleutnant Helmut Felmy, auf; hier wurde sein Vorschlag für militärische Subventionierung des Ju 52-Baus endgültig abgelehnt, da das Reichswehrministerium nicht einmal für seinen eigenen Bedarf über ausreichende Mittel verfügte.

Am 6. November ging Milch zum ersten Mal in seinem Leben zur Wahl. Zusammen mit vierzehn Millionen Deutschen stimmte er für Hitlers Partei (eine Entscheidung, die er in seinem Tagebuch durch ein Hakenkreuz kennzeichnete). Die Wahl ging für Hitler schlecht aus, aber Göring, der schon jetzt Reichstagspräsident war, wandte sich am 28. November wieder an Milch und bot ihm ver-

traulich das Amt eines Staatssekretärs in der preußischen Regierung an. Milch lehnte ab, und als Göring ihn zwei Wochen später einlud, den Chef des italienischen Luftwaffen-Generalstabes, General Balbo, kennenzulernen, blieb er dem Empfang fern.

Milch war mit der Position, die er als Chef der Lufthansa errungen hatte, sehr zufrieden. Die Gesellschaft hatte sich sehr bald einen internationalen Namen gemacht. Als nach dem Kriege in einer Sitzung im Bundeskanzleramt angedeutet wurde, daß andere eine größere Rolle im kometenhaften Aufstieg der Fluggesellschaft gespielt hätten als Erhard Milch – damals diskreditiert und verurteilt als Gefangener der Amerikaner in Landsberg –, unterbrach Konrad Adenauer die Debatte und erklärte: »Meine Damen und Herren . . . wat Se da sagen, ist nicht richtig. Der Herr Stauss und der Weigelt waren Bankiers, die Lufthansa ist von Herrn Milch aufgebaut worden.«

Schöpfer der Luftwaffe

»Im Jahre 1933 . . . war Göring noch hauptsächlich mit Politik beschäftigt, und aus diesem Grunde war Milch praktisch der Leiter des Reichsluftfahrtministeriums.«

*Amtliche britische Geschichte
der deutschen Luftwaffe*



Geburtswehen

Am Abend des 28. Januar 1933 erschien Göring zusammen mit seinem Sekretär Paul Koerner in Milchs Wohnung in Berlin-Steglitz und teilte ihm mit, daß Hitler die Schaffung eines Luftfahrtministeriums mit Göring an der Spitze beschlossen habe, und er forderte ihn auf, den Posten eines Staatssekretärs, seines Stellvertreters, anzunehmen. Milch hatte an jenem Abend ungefähr ein Dutzend Gäste bei sich, darunter von Stauss, Heck und von Gablenz von der Lufthansa. Görings Angebot reizte ihn noch immer nicht; ihm war es lieber, »König der Lufthansa« zu bleiben, wie er in seinen Memoiren schrieb. Er schlug seinem Besucher zwei andere Namen vor. Er nannte Brandenburg, den gegenwärtigen Chef der Zivilluftfahrt, und Admiral Lahs. Göring wies diese Vorschläge zurück: »Sie können versichert sein«, sagte er, »daß ich eine Absage von Ihnen nicht akzeptieren werde.« Milch erwiderte: »Das hängt ja wohl auch von mir ab.« Göring gab ihm zwei Tage Bedenkzeit.

Als Göring gegangen war, bat Milch von Gablenz und von Stauss um Rat. Sie drängten ihn, anzunehmen. Aber Milch blieb noch unentschlossen und wollte erst Hitlers Entscheidung abwarten. Am Nachmittag rief Koerner ihn an, um ihm als kleine Aufmunterung mitzuteilen, daß Göring gesagt habe, Milch würde einen perfekten Staatssekretär abgeben. Milch erwiderte: »Ich habe noch nicht ja gesagt.« Am Morgen des 30. Januar rief dann Göring selbst an und erinnerte ihn an ihre Verabredung. Von Stauss riet Milch, anzunehmen, allerdings unter der Bedingung, daß er ehrenamtliches Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa bleiben dürfe. Das scheint den Ausschlag gegeben zu haben, obwohl noch immer ein persönlicher Vorbehalt Milchs gegenüber einer Arbeit unter Göring bestehen blieb. Er hatte Milch erzählt, daß er nach dem Putsch von 1923 durch Zufall morphiumsüchtig geworden sei. In aller Behutsamkeit schnitt Milch jetzt dieses Thema wieder an. Göring versicherte ihm, daß er die Sache überwunden habe, und damit war das letzte Hindernis weggeräumt.

Sein neuer Chef nahm ihn am nächsten Tag mit zu Hitler. Geschickt überspielte Hitler die letzten Vorbehalte Milchs: »Sehen Sie, ich kenne Sie zwar nur kurz, aber Sie sind ein Mann, der sein Geschäft versteht, und wir haben uns überlegt, innerhalb der Partei haben wir keinen Mann, der soviel von der Luftfahrt weiß wie Sie; deshalb ist die Wahl auf Sie gefallen. Sie *müssen* annehmen. Es ist nicht eine Frage der Partei, die Sie ruft – es ist eine Frage Deutschlands, und Deutschland will

Sie haben für diese Stelle.« – »Da«, erklärte Milch später während seines Prozesses, »habe ich angenommen.«

Anfangs gab es kein Luftfahrtministerium. Göring wurde zum Reichskommissar für die Luftfahrt und Milch zu seinem Stellvertreter ernannt. Von Göring erfuhr Milch später den Hergang der Gründung des neuen Ministeriums. In dem Koalitionskabinett des Reiches hatten die Nationalsozialisten nur die Posten des Reichskanzlers und des Reichsinnenministers zu besetzen, während sie im preußischen Kabinett stärker vertreten waren. Göring wollte aber durchaus im Reich »verankert« sein, und da blieb als Ausweg nur die Schaffung eines neuen Ministeriums. Da Göring als Flieger berühmt war, lag es nahe, für ihn ein Luftfahrtministerium zu schaffen. Der stellvertretende Reichskanzler, Franz von Papen, dessen Vetter, Eltz von Rübenach, als Verkehrs- und Postminister auf die unter Brandenburg zu ihm gehörige Luftfahrt nicht verzichten wollte, leistete aber Widerstand. Die Nationalsozialisten erklärten sich jedoch nicht damit einverstanden, daß ein Mann zwei Ministerien innehaben sollte, und von Papen mußte nachgeben.

Als Lufthansa-Direktor hatte Milch mit der Militärfliegerei schon vor 1933 in Verbindung gestanden. Seit 1931 waren in den »Verkehrsfliegerschulen« Piloten legal für die Reichswehr ausgebildet worden. Milch wußte, daß es auf sowjetischem Gebiet, in Lipezk, eine geheime deutsche Jagdflieger- und Aufklärerschule gab, und er selbst hatte die Forschungslaboratorien in Jagi bei Moskau besucht. Obwohl immerhin 120 Jagdflieger und 100 Beobachter die Schule in Lipezk absolvierten, hatten diese Anfänge in der Sowjetunion doch eher politische als militärische Bedeutung.

Hitlers Rüstungspolitik konzentrierte sich zu dieser Zeit auf die »Wiedergewinnung der politischen Macht«, wie er seinen Kommandeuren wenige Tage nach der Machtergreifung versicherte. Das bedeutete den Wiederaufbau der Wehrmacht als Instrument der Außenpolitik. Er fügte hinzu: »Die gefährlichste Zeit ist die des Aufbaues der Wehrmacht. Da wird sich zeigen, ob Frankreich Staatsmänner hat; wenn ja, wird es uns nicht Zeit lassen, sondern über uns herfallen (vermutlich mit Osttrabanten).«

Diese Politik der heimlichen Wiederaufrüstung erläuterte Göring Milch in Form zweier Grundsatzdirektiven: »Wie andere Briefmarken sammeln, sammle ich Flugzeuge . . . Geld spielt keine Rolle.« Auf der Sitzung des Ministerrats vom 9. Februar erfuhr Milch, daß nur 40 Millionen Reichsmark wie zuvor für die Luftfahrt bereitgestellt würden; in der Praxis gab er dann schon bald, von Göring und Blomberg ermutigt, Summen aus, die seinen Etat weit überschritten.

Anfang März 1933 bezog Milch die nach dem Bankkrach von 1931 freigewordene Zentrale der Darmstädter und der Nationalbank in der Behrenstraße.

Dort zog er in das alte Zimmer von Dr. Hjalmar Schacht ein, der jetzt Präsident der Reichsbank geworden war, für Göring ließ er dort den alten Sitzungssaal einrichten, wo dieser jedoch nur zweimal amtierte. In der Zwischenzeit begann Milch mit der Auswahl seiner engsten Mitarbeiter. Die gesamte zivile Luftfahrt lag in den bewährten Händen von Geheimrat Fisch; Abteilungschef für Luftschutz wurde Major Großkreutz, und General Christiansen, ein Nordfrieser aus abenteuerlustiger Seefahrerfamilie, erhielt das Amt für Ausbildung und Sport. Ein Deutscher Luftsportverband, der schon seit langem existierte, bot die legale Basis für die Ausbildung von »Amateurfliegern«, und am 25. März wurde er mit Bruno Loerzer als Präsidenten und Major i. G. a. D. Gustav Nordt als Stabschef vom Reich übernommen. Milch und sein Ordonnanzoffizier, Rittmeister a. D. Bolle, entwarfen die neue Sportfliegeruniform: internationales Fliegerblau mit einer Achselschnur; die Schüler der staatlichen Fliegerschulen, die zukünftigen Militärflieger, hatten die gleiche Uniform, trugen aber zwei Achselschnüre.

Milch und Göring hatten Glück mit ihrem Vorgesetzten. Auf Hitlers Vorschlag hatte Präsident von Hindenburg den General der Infanterie, Werner von Blomberg, zum Reichswehrminister ernannt. Dieser geborene Diplomat förderte die Sache der Luftwaffe mit äußerster Sachlichkeit. Einige seiner besten Offiziere gab er für die noch geheime Waffe ab. Ungefähr 250 ausgebildete Heeres- und Marineflieger wurden zu dem neuen Dienstzweig versetzt. Ihnen folgten einige Monate später rund 4.000 Unteroffiziere und Mannschaften, die sich zu der neuen Waffe freiwillig gemeldet hatten. Blomberg hatte seinen ehemaligen Chef des Stabes, Freiherr von Reichenau, vom ostpreußischen Wehrkreis 1 mitgebracht und ihn zu seinem Chef des Ministeramtes gemacht. Milch sah in von Reichenau einen besonders intelligenten, technisch hochbegabten, modernen Offizier und einen geschickten Diplomaten.

Wenn in den folgenden Monaten die wichtigsten Anweisungen und Befehle Milchs und nicht Görings Unterschrift trugen, so war das keine Überraschung. Göring hatte mit dem Aufbau eines neuen Polizeistaates und mit der Innenpolitik alle Hände voll zu tun. Fünfzehn Jahre lang hatte er sich nicht mehr mit der Luftfahrt beschäftigt, und erst als Milch ihn am 29. März 1933 zu einer Besichtigung der Erprobungsstelle Rechlin mitnahm, erkannte Göring, welche Fortschritte in der Konstruktion von Flugzeugen und Ausrüstung seit 1918 erzielt worden waren.

Über die zukünftige Gestalt der Luftwaffe hatte Milch schon seine festen Vorstellungen. Instinktiv erkannte er, daß nur eine große Bomberflotte Deutschlands Nachbarn davon abschrecken konnte, sich in das Wiederaufrüstungsprogramm einzumischen; eine Jagdwaffe allein konnte diese Wirkung nicht erzielen. Als Göring ihn in der zweiten Aprilwoche mit nach Rom nahm, trug er den Italienern

diese Ansicht vor. Mussolini stimmte dieser riskanten Strategie zu. Aber General Balbo, der italienische Luftfahrtminister, warnte eindringlich davor, entgegen den Versailler Bestimmungen eine geheime deutsche Bomberwaffe aufzubauen. Eine ausschließlich aus Jägern und Aufklärern bestehende Luftwaffe werde sowohl sicher als auch ausreichend sein, meinte er. »Damit können wir nichts machen«, erwiderte Milch. »Stillhalten tut England nur, wenn wir eine Bomberluftwaffe haben.« Am Abend berichtete er Göring von seinem Gespräch mit den Italienern; Göring stimmte seiner Entscheidung vorbehaltlos zu. Er selbst hatte noch keinen Gedanken darauf verwendet. »Ja, ja, machen Sie, was Sie wollen«, war sein einziger Beitrag zu diesem Problem.

Göring wollte rechtzeitig nach München zurückkehren, um Hitler am 20. April zu dessen Geburtstag seine Aufwartung zu machen. Als sie gegen Mittag in Mailand gestartet waren, mußte ihre Junkers 52 sehr lange kreisen, um die hohe Wolkendecke zu durchstoßen, was erst in 6,600 m Höhe gelang. Milch erinnerte sich später. »Ich ging zurück in die Kabine. Dort war eine starke Veränderung eingetreten. Göring lag stöhnend auf dem Boden, zwei saßen blau angelaufen mit hervorstehenden Augen da. Der Sauerstoff war zu Ende – kein Wunder, wenn sie schon in 500 m angefangen hatten, zu nuckeln. Ich sorgte erstmal fürs Öffnen der Kleider.« Aber es kam noch schlimmer. Die Besatzung hatte – wie auch Milch – keinen Sauerstoff genommen, war höhenkrank geworden und hatte dadurch völlig die Orientierung verloren. Als Milch den Funker nach Peilung und Wetter fragte, sah dieser ihn wie irr an, und als Milch dessen Funkkladde nahm, begriff er den Grund. Der Mann hatte die ganze Zeit seit dem Start damit verschwendet, umfangreiche Abschiedstelegramme Görings an Mussolini und Balbo durchzugeben, die alle mit den Worten anfangen: »Bei Verlassen italienischen Bodens.« Vier Stunden nach dem Start in Mailand und nach dreimaliger Überquerung der Alpen schleppte sich die Ju 52 endlich zum Münchner Flugplatz. Weder die Passagiere noch die Besatzung konnten sich später an die Ereignisse erinnern, und als sie Hitlers bescheidene Privatwohnung (Milch: »So dürftig hatte ich nur als junger Offizier als ›möblierter Herr‹ gewohnt«) in der Münchner Prinzregentenstraße erreichten, machte Göring schon wieder laute Witze über ihr Erlebnis. Als dann 1940 seine amtliche Biographie geschrieben wurde, da war es bereits Göring, allein und ohne Hilfe am Steuerknüppel der Maschine, der sie alle sicher durch einen fürchterlichen alpinen Gewittersturm geführt und der trotz eines Versagens der Sauerstoffzufuhr verhindert hatte, daß der Rückflug von Italien mit einer Katastrophe endete.

Bei der Amtsübernahme hatte Göring seine Aufgabe mit folgenden Worten umrissen: »Es geht jetzt um die Gleichberechtigung Deutschlands in der Luft. Ich

werde diesen Kampf mit der Leidenschaftlichkeit und Zähigkeit, die man uns alten Nationalsozialisten nachsagt, weiterführen, bis ich weiß, die Sicherung der deutschen Nation ist erreicht.« Ende April 1933 war der letzte Widerstand gegen ein separates Luftfahrtministerium gebrochen, und am 25. sagte Göring zu Milch, das Reichswehrministerium habe jetzt zugestimmt, daß »wir alles kriegen«. Zwei Tage später genehmigte Präsident von Hindenburg auch die Bezeichnung Luftfahrtministerium. Am 6. Mai hatte Milch schon mit den Arbeiten für das 1.000-Flugzeuge-Programm begonnen. Ein erheblicher Teil dieser tausend Maschinen sollte aus Bombern bestehen. Vier Tage später befahl General von Blomberg, daß der in seinem Ministerium unter Oberst Bohnstedt, einem Heeresoffizier der alten Schule, vor drei Monaten gegründete zentrale Fliegerführungsstab mit Sack und Pack am 15. Mai dem Reichsluftfahrtministerium unterstellt werden sollte, das an diesem Tag offiziell seine Arbeit aufnahm. Dieser Befehl gilt mit Recht als »Geburtsstunde« der Luftwaffe. Göring und Milch leiteten jetzt eine militärische Abteilung, die Bohnstedt unterstand, den Sportverband unter Loerzer und die ehemaligen zivilen Teile des Reichskommissariats.

Hitler gab seine Rüstungsabsichten am 17. Mai 1933 in einer Reichstagsrede öffentlich bekannt. Er forderte, daß sich auch die alliierten Signatarstaaten von Versailles an die Vertragsbedingungen halten sollten: auch sie seien verpflichtet, abzurüsten. Täten sie das nicht, dann habe Deutschland das Recht, zumindest Nominalstreitkräfte der gleichen Waffenmuster zu fordern, die auch seine Nachbarn besäßen (»qualitative Aufrüstung«).

In Genf machten die deutschen Vertreter nur bescheidene Vorschläge. Sie baten um die Erlaubnis, eine Truppe von 500 Jagd- und Aufklärungsflugzeugen aufstellen zu dürfen. Bomber erwähnten sie nicht. Das deutsche Luftfahrtministerium ging von der richtigen Annahme aus, daß man sogar diese Vorschläge ablehnen werde. Blomberg war von Anfang an der gleichen Meinung gewesen. Anfang Juni sagte er, es sei vergeblich, sich in Genf irgendwelche konkreten Zugeständnisse gegenüber einer deutschen militärischen Souveränität zu erhoffen. Die illegale Wiederaufrüstung sei deshalb die einzige Möglichkeit, aber es sei lebenswichtig, daß sie in einem nicht durch internationale Streitigkeiten belasteten Klima stattfinde. »In den nächsten Jahren wird die Wehrmacht völlig in der Aufgabe aufzugehen haben, die Reserven zu schaffen, die uns bisher zu schaffen nicht möglich war«, sagte von Blomberg. »Panzerwaffe und Flieger werden entwickelt werden. Das Fliegeroffizierskorps soll Elitekorps werden. Seine Bevorzugung auf allen Gebieten ist nötig und muß von anderen Zweigen der Wehrmacht verstanden werden.«

In dem verarmten Deutschland die Geheimgelder für die Finanzierung der Wiederaufrüstung aufzubringen, war ein Problem für sich. Hitler bezifferte die

Gesamtkosten des Programms auf 30 Milliarden Reichsmark, aber Hjalmar Schacht, dem Reichsbankpräsidenten, teilte er diese Schätzung nicht mit. Milch nahm an der dann stattfindenden entscheidenden Kabinettsitzung über diese Angelegenheit teil. Der Finanzminister Graf Schwerin von Krosigk sagte zu Hitler, es werde unmöglich sein, die Gelder für ein so grandioses Rüstungsprogramm aufzubringen, und der preußische Finanzminister Popitz hielt anschließend einen ganz in abstrakte juristische Begriffe gekleideten Vortrag über die Gründe, die es unmöglich machten, derartige Summen zu beschaffen. In diesem düsteren Augenblick warf Schacht plötzlich ein: »Herr Reichskanzler, ich habe eine Idee, wie man noch Mittel schaffen kann.« Hitler fragte, wieviel, und der Bankier antwortete kühl: »Einige Milliarden Reichsmark.« Sofort fragte Hitler den Reichsbankpräsidenten, was er benötige, und Schacht erwiderte, er brauche nur eins – »die Mitwirkung von Staatssekretär Milch«. Milch war ebenso sprachlos wie sein Minister, denn er hatte bis dahin kaum mit Schacht zu tun gehabt

Später erzählte Milch: »Ich ging dann am nächsten Tag zu Schacht hin. Wir haben zusammen gefrühstückt, und er hat mir klargemacht, um was es ging.« Schachts Vorschlag war ein klassisches Beispiel für Keynes' Wirtschaftslehre: Eine alte Mantelgesellschaft – man entschied sich später für die Metallurgische Forschungsgesellschaft »Mefo« – sollte Reichsbankgarantien erhalten und dazu benutzt werden, die Industriefinanzierung durch ihre eigenen Wechsel zu decken. Diese vom Reich gestützten »Mefo-Wechsel« sollten ausgewählten großen Industriegesellschaften als Zahlung zugehen. Die Industrie ging damit zur Reichsbank und diskontierte dort die Wechsel. Es waren Dreimonatswechsel, die automatisch prolongiert wurden. Milch und Schacht wurden die Vorstandsmitglieder der Mefo. Anfangs unterschrieben sie jeden Wechsel von mehr als einer Million Reichsmark; als das Volumen des Geldumlaufs stieg, unterzeichneten sie nur noch Wechsel von mehr als 100 Millionen. Es war ein sauber ausgeklügelter, aber kein gesetzwidriger Wirtschaftstrick. Ohne eine Regierung, die das Vertrauen der Industrie besaß, hätte dieser Plan nicht funktioniert. Die Luftwaffenrüstung kostete in den nächsten sechs Jahren im Jahresdurchschnitt drei Milliarden Reichsmark; nur Hilfe der Mefo und der beharrlichen Forderung des Luftfahrtministeriums, daß sich die wachsende Luftfahrtindustrie das für die Expansion erforderliche Kapital selbst beschaffen müsse, gelang es, diese Zahlen vor der Öffentlichkeit zu verbergen. Schacht sollte später behaupten, daß die Beseitigung der Arbeitslosigkeit in Deutschland – sechs Millionen Menschen waren betroffen – ohne die Rüstung gelungen sei; aber Ende 1933 beschäftigte allein die Luftwaffe direkt und indirekt zusätzlich zwei Millionen Arbeiter mit dem Bau und dem Betrieb von Flugplätzen und Fabriken.

Die finanzielle Zukunftssicherung in der Tasche, forcierte Milch nun den Aufbau der Luftwaffe. Am 10. Juni 1933 unterzeichneten von Blomberg und er einen Erlass über die Errichtung einer besonderen, selbständigen »Klasse L.« im Luftfahrtministerium »für Ausgaben für geheime Zwecke«. Am selben Tag vereinbarten von Blomberg und von Reichenau, daß das zukünftige Amt A – der getarnte Luftwaffengeneralstab – Milch direkt unterstellt werden sollte. In einer Weisung vom 13. Juni formulierte Milch das Prinzip: »Oberstes Ziel aller Arbeiten auf dem Fliegergebiet ist die Schaffung von Luftstreitkräften.« Wenige Wochen zuvor hatte der Betriebsdirektor der Lufthansa, Hauptmann d. R. Dr. Robert Knauss, ihm eine detaillierte Studie über die Konzeption einer provisorischen »Risiko-Flotte« vorgelegt, mit der jeder potentielle Angreifer zu rechnen haben würde. Milch traf Vorkehrungen dafür, daß die Fluggesellschaft im Kriegsfall fünf improvisierte Bomberstaffeln stellen konnte. In einer Besprechung mit dem Chef des Wehrmachtsamtes, Oberst von Reichenau, beschlossen sie am 19. Juni, bis Ende des Jahres 1935 eine Luftflotte von rund 600 Frontflugzeugen zu schaffen, darunter neun Bombergruppen. In diesen Zahlen sollten die von der Lufthansa zu stellenden behelfsmäßigen Bomberverbände enthalten sein. Göring, Milch und von Reichenau sprachen sich gegen die Zuteilung eigener Bomber- oder Jagdverbände an die Marine aus (ein Irrtum, den Milch später bedauerte). Das Besprechungsprotokoll schloß mit den Worten: »Das Aufstellungsprogramm soll, soweit irgend möglich, getarnt durchgeführt werden.«

Das war eine Notwendigkeit, auf die Milch in den ersten beiden Jahren immer wieder nachdrücklich hinwies. Am 25. Juli erteilte er weitere strenge Weisungen über die Tarnung beim Aufbau der Luftwaffe, »damit dem Ausland der Nachweis eines Verstoßes gegen die vorliegenden außenpolitischen Bindungen unmöglich gemacht wird«, und zweitens, »damit das Ausland über das Zeitmaß, die tatsächliche Stärke und die organisatorischen Grundsätze des Ausbaus der Luftwaffe keine volle Klarheit gewinnt«. Er selbst erfand die raffiniertesten Methoden zur Tarnung des ausgedehnten Ausbildungsprogramms für die »Risiko-Flotte«, das jetzt anließ. Nach einer einleitenden Besprechung mit dem Verkehrsminister Dr. Dormmüller am 21. Juli wurde die Reichsbahn zur ersten europäischen Gesellschaft, die eine eigene Fluglinie besaß. Zweckmäßigerweise operierte sie nur nachts zwischen zwei entfernten Punkten, Berlin und Königsberg – auf der alten Danziger Luftpoststrecke. Das entsprechende Schnellzugpaar zwischen diesen beiden Städten wurde eingestellt. Diese »RB-Strecken«, die später durch »Frachtrecken« ergänzt wurden, dienten nur einem Zweck, der geheimen Ausbildung von Besatzungen im Langstrecken-Überlandflug mit mehrmotorigen Großflugzeugen unter Nacht- und Blindflugbedingungen. Truppendienstlich war die Reichsbahn-Fluglinie ein

Ableger des Behelfsbombergeschwaders der Lufthansa. Im Zentralbüro der Lufthansa in Berlin versperrte eine verschlossene Tür den Weg zu dem, was sich harmlos »Verkehrsinspektion« nannte. Die »ehrenamtlich tätigen«, also unbezahlten »Angestellten« waren in Wirklichkeit Reichswehroffiziere wie Fiebig und Polte. Sie trugen Zivilkleidung. Ihre Aufgabe bestand darin, Ausrüstung und Personal der Fluggesellschaft für den Fall einer Mobilmachung zu erfassen; als Reservisten sollte das Personal in geheimzuhaltenden Reserveübungen (getarnt als »Navigationslehrgänge«) ausgebildet werden. Diese Einbeziehung einer nationalen Fluggesellschaft in die militärische Ernstfallplanung hatte nichts Irreguläres oder Ungewöhnliches an sich; aber die extreme Geheimhaltung, unter der die neue Luftwaffe aufgebaut wurde, verlieh dem ganzen Unternehmen eine außergewöhnliche Dramatik.

Eines Tages kam Oberst Bohnstedt mit einem, wie er sagte, »sehr interessanten Papier« über seine Pläne für die zukünftige Luftwaffe zu Milch. Er sah zwei Gruppen von je drei Aufklärerstaffeln, ein Jagdgeschwader und eine Bomberstaffel vor. Offensichtlich hatte er noch nichts von Blombergs und Milchs vorläufigem Ziel gehört, das 3.000 Frontflugzeuge bis Ende 1935 vorsah, darunter neun Bombergruppen. Als Milch ihm davon erzählte, hörte Bohnstedt mit offenem Munde zu. Tatsächlich schien jetzt ein Programm in den Bereich des Möglichen gerückt zu sein, das sogar noch das 1.000-Flugzeuge-Programm weit übertraf, an das Milch im Mai gedacht hatte. Alles hing davon ab, die Größe der deutschen Flugzeugindustrie um das Zwanzig- oder Dreißigfache zu steigern und die wichtigsten Werke – Dornier, die Bayerischen Flugzeugwerke, Junkers und Heinkel – für dieses Ziel zu mobilisieren.

Im März hatte Milch die zähen Verhandlungen mit Junkers begonnen. Das größte Hindernis war der widerspenstige alte Professor. Junkers war inzwischen 74 Jahre alt, ein überzeugter Demokrat und Pazifist und, was in den Augen des Dritten Reiches noch viel schlimmer war, Mitglied vieler Vereine, die leicht als jüdisch, linksgerichtet, liberal oder gar als kryptobolschewistisch zu erkennen waren. Göring und Milch bestanden darauf, daß der Professor seine wichtigsten Patente über Flugzeug- und Motorenkonstruktion ausnahmslos seinen beiden Gesellschaften übertragen müsse, bevor das Reich ihnen Millionenanzahlungen für Aufträge erteilen konnte; andernfalls würden die Gesellschaften nicht als kreditwürdig gelten.

Mit den Dornier- und Heinkel-Werken hatte das Luftfahrtministerium nur gute Erfahrungen gesammelt. Im Juni schickte Milch den Verwaltungschef, Oberst Kesselring – einen glänzenden Organisations- und Finanzexperten, den das Heer gestellt hatte – zur Inspektion der Heinkel-Werke nach Warnemünde. Dr. Heinkel wurde aufgefordert, in der Nähe von Rostock eine große neue Fabrik zu errichten.

Ein schwieriges Problem bildete die Zukunft der Bayerischen Flugzeugwerke Willy Messerschmitts. Ungefähr fünf Jahre zuvor hatte Milch als Lufthansa-Direktor sechs Passagierflugzeuge des Typs Me 20 bestellt, und drei davon waren infolge eines Konstruktionsfehlers abgestürzt. Milch hatte sämtliche Verträge der Fluggesellschaft mit dem Werk gelöst. Nur ein fähiger Rechtsanwalt und der gewissenhafte kaufmännische Leiter der Gesellschaft, Rakan Kokothaki, hatten die Bayerischen Flugzeugwerke, die sich dem Bankrott ausgeliefert sahen, bis 1933 über Wasser gehalten.

Der neue Vorsitzende der Gesellschaft, Theo Croneiss, machte Milch auf die schwierige Lage des Flugzeugwerkes aufmerksam und bat ihn, dem Unternehmen eine neue Chance zu geben. Croneiss hatte Fritz Seiler, einen außergewöhnlich begabten Finanzexperten, zur Rettung des Werkes hinzugezogen. Am 8. Juni 1933 nahm Croneiss Seiler mit nach Berlin und ließ ihn mit Milch allein. Seiler trug eine Reihe von Vorschlägen zur Rettung der bayerischen Werke vor. Milch wischte sie mit einer Handbewegung beiseite und erläuterte seine Ablehnung mit diesen Worten: »Im Falle Messerschmitt haben Sie es mit einem der wahrscheinlich fähigsten und intelligentesten Flugzeugkonstrukteure der Welt zu tun, aber er hat einen charakterlichen Mangel. Wissen Sie, als seine Lufthansa-Maschinen abstürzten, hat er sich nicht gezeigt; vielleicht konnte er den Anblick der Besatzungen und Passagiere nicht ertragen, die durch seine Konstruktionsfehler getötet worden waren.« Aus diesen Worten ging klar hervor, daß Milch mit einem großen Vorurteil gegen Messerschmitt belastet war; nicht aber gegen den Bankier Seiler, dem er jetzt die Forderung stellte: »Wenn Sie was für Messerschmitt tun wollen, dann müssen Sie jetzt eine Bürgschaft in Höhe von zwei Millionen Reichsmark unterschreiben, zahlbar an dem Tag, an dem die erste neue Messerschmitt-Maschine wegen eines Konstruktionsfehlers abstürzt.«

Mutig erklärte sich Seiler mit dieser Bedingung einverstanden. Jetzt war Milch an der Reihe, überrascht zu sein. Warnend sagte er zu Seiler: »Sie unterstützen da einen aufstrebenden Industriellen, der es niemals schaffen wird. Lassen Sie sich eines gesagt sein: Von ihm werden Sie nichts als Undank ernten. Wenn Sie mal am Boden hegen, dann wird Messerschmitt Ihnen nicht aufhelfen.« Als Seiler die Verpflichtung unterschrieben hatte, ließ Milch ihn wissen, daß das Augsburger Werk Reichsaufträge für den Lizenzbau von Bombern des Typs Dornier II erhalten werde.

Milchs Pläne für die Luftwaffe nahmen immer größere Dimensionen an. Mitte August 1933 befahl er die Schaffung eines Dutzends spezialisierter Fliegerwaffenschulen – für Beobachter, Bombenschützen, Fliegerschützen, Jagdflieger, Techniker und Seeflieger. Vorhandene Gebäude mußten vor Jahresende umgebaut, die neuen

bis Mitte 1934 fertiggestellt sein, nur in Einzelfällen wurde die Frist bis Ende 1934 verlängert. Er stellte ein neues, noch größeres Flugzeugprogramm auf, das den Bau von mehr als 4,000 Flugzeugen in den folgenden 21 Monaten vorsah. Nicht weniger als 1,760 davon sollten den Ausbildungseinheiten übergeben werden. Den Blankoscheck, den Göring ihm gegeben hatte, nutzte er sehr großzügig; er setzte Lokomotivfabriken wie Henschel, Waggonwerke wie Gotha und ATG (die dem Industriellen Friedrich Flick gehörte) und sogar Schiffswerften wie Blohm & Voß für den Bau von Flugzeugen und Ersatzteilen ein. Ohne Wissen Professor Junkers hatte er bereits am 24. März 1933 Verhandlungen mit dem Flick-Konzern über den Nachbau von Junkers-Flugzeugen aufgenommen.

Im Jahre 1932 hatte die gesamte deutsche Flugzeugindustrie etwa 3,000 Facharbeiter beschäftigt. Die größte Fabrik, Junkers, konnte mit ihren 2,200 Arbeitnehmern nur 18 Ju 52 pro Jahr herstellen, und das nur, wenn jede andere Produktion eingestellt wurde. Jetzt wurde das alles anders. Am 22. August ließ Milch Klaus Junkers nach Berlin kommen und setzte ihn von Umfang und Tempo des anlaufenden Flugzeugprogramms in Kenntnis. Die Junkers-Werke sollten einen Auftrag über rund 1,000 Ju 52 und etliche Hunderte W 33 und W 34 als Schulflugzeuge erhalten. Davon sollten 178 Ju 52 und 45 Maschinen der anderen Typen im Jahre 1934 geliefert werden. Zunächst schien das unmöglich, aber das Werk entwickelte schließlich ein neues Produktionssystem, das ABC-System, das den Anforderungen des neuen Programms entsprechen sollte. Zulieferer sollten Einzelteile fertigen, und in den Junkers-Werken selbst sollte nur die Endmontage stattfinden.

Gleichzeitig genehmigte Milch die Erteilung von Aufträgen für den Bau von mehr als 1,000 Do 11 und Do 13. Diese Flugzeuge waren schon veraltet, aber Milch wollte mit der Erteilung dieser Aufträge den Geldmarkt von der Kreditwürdigkeit der Flugzeugindustrie überzeugen und Zehntausende von neuen Facharbeitern mit den Verfahren des Flugzeug- und Flugmotorenbaus vertraut machen.

Am 24. August 1933 wurde Oberst Bohnstedt als Milchs Chef des Führungsstabes, des A-Amtes, abgelöst und wenige Tage später eine neue Organisation geschaffen, die für die nächsten vier Jahre im wesentlichen unverändert blieb. Dem Führungsstab und dem B-Amt unter Willy Fisch, das für die Verkehrsfliegerei, für meteorologische und rechtliche Angelegenheiten zuständig war, gesellten sich jetzt das C-Amt unter Oberst Wimmer, das für technische Forschung, Entwicklung und Produktion zuständig war; ein D-Amt unter Kesselring für die Verwaltung, und ein P-Amt unter Oberst Stumpff als Personalamt hinzu. Es handelte sich um besonders fähige Offiziere, aber sie alle wurden an Bedeutung von dem Mann überragt, den

Milch als Nachfolger Bohnstedts zum ersten regelrechten Generalstabschef der Luftwaffe machte.

Ursprünglich hatten drei Oberste des Heeres zur Auswahl bestanden – von Manstein, Wever und ein anderer. In vertraulichen Gesprächen hatte von Blomberg Milch wissen lassen, daß von Manstein allem technischen Fortschritt abgeneigt und alles andere als ein Bewunderer der Fliegerei sei; Milch entschied sich deshalb für Wever, einen sehr klugen Offizier. Blomberg gab Wever nur schweren Herzens ab, da er, wie er zu Milch sagte, mit ihm einen späteren Oberbefehlshaber des Heeres verliere.

Auf Anweisung Milchs konnten alle Nichtflieger unter den ranghöheren Mitgliedern seines Stabes Flugstunden nehmen, obwohl Kesselring bereits 48 Jahre zählte und die anderen auch nicht viel jünger waren. Über Wever schrieb Milch: »Die Pilotenausbildung fiel ihm anfangs nicht ganz leicht, aber bald war er mitten drin.« Tag und Nacht grübelte er über die taktischen und strategischen Probleme einer Luftwaffe nach, und in kürzester Zeit hatte er mehr glänzende Ideen hervorgezaubert als vorher alle professionellen Flieger zusammen.

Fast täglich unterhielten sich Milch und Wever stundenlang über die taktischen Erfordernisse der Luftwaffe. Es würde mindestens drei Jahre dauern, bis Neukonstruktionen von Kriegsflugzeugen vom Fließband rollen konnten. Am 25. August hatte Milch im Heinkel-Werk Warnemünde das Bomberprojekt He 111 inspiziert, das sich noch im Reißbrettstadium befand. Es handelte sich um einen Mittelstreckenbomber, der sich nur für Feindseligkeiten mit Frankreich oder den anderen Nachbarn Deutschlands eignete. Milch und Wever waren sich darin einig, daß nach Abschluß der He 111-Serie die Produktion eines Großbombers anlaufen müsse, dessen Reichweite Milch mit den folgenden Worten kennzeichnete: »Sie müssen im Kampf um ganz England herumfliegen können.« Diese Bomber sollten in erster Linie Großbritanniens Atlantik-Schiffahrtswege angreifen können. Die Konstrukteure bei Dornier und Junkers erhielten Spezifikationen für die Ausarbeitung eines viermotorigen Großbombers.

In Deutschland war auch schon die Konzeption eines Sturzkampfbombers geboren worden, der die Bodentruppen unmittelbar im Kampf unterstützen sollte. Der Gedanke war zuerst von Wilberg und jetzt von Wever entwickelt worden. Unabhängig von ihnen war Ernst Udet, einer der glänzendsten Jagdflieger des Geschwaders Richthofen und jetzt Privatmann, »aufgrund einer mündlichen Aufforderung« Milchs nach Amerika abgereist. Er wollte dort an Großflugtagen teilnehmen und sollte dabei nach den besten amerikanischen Flugzeugtypen Ausschau halten. Im Spätsommer kabelte er Berlin begeistert über den Curtiss Hawk, der »außerordentliche militärische Bedeutung« habe. Er bat Milch um die

nötigen Dollars, um zwei von diesen Maschinen zu kaufen; über die Washingtoner Botschaft wurden die erforderlichen Summen angewiesen, und Udet verschiffte zwei in Kisten verpackte Hawks an Bord der »Europa« nach Bremen. Dort wartete auf Anweisung Milchs ein Beamter des Ministeriums, um die Kisten an allzu neugierigen Augen in der Zollabfertigung vorbeizulotsen. Im Zug nach Berlin sprach Udet immer wieder begeistert über die militärische Bedeutung eines sturzfähigen Flugzeugs – es könne selbst das kleinste Ziel angreifen. Am 16. Dezember führte er Milch die Hawk in Tempelhof vor und wurde von ihm eingeladen, an der späteren Konferenz im Ministerium über Sturzkampfbomber teilzunehmen. Ihre Wahl fiel dann später auf Junkers, der schon seit geraumer Zeit an Sturzkampfbomber-Konstruktionen arbeitete; ihr Prototyp war die Ju K 47. Milch hob später die frühzeitige Förderung des Sturzkampfbombers durch Udet hervor: »Ohne seine Arbeiten wären die an und für sich technisch überlegenen Arbeiten der Junkers-Gruppe nicht so schnell wirksam geworden.«

Im Herbst 1933 erfuhr Milch die Wahrheit über seine Herkunft. Die Gerüchte hatten durch Milchs eigene Zurückhaltung in der Öffentlichkeit Nahrung erhalten und eine Legende geschaffen, die auch jetzt nicht leicht zu zerstören sein wird. Während einer Autofahrt vom Obersalzberg nach München hatte Göring, der sich dabei offensichtlich nicht wohl fühlte, Gerüchte erwähnt, die besagten, daß Milch zum Teil jüdischer Abstammung sei (eine der Quellen dafür war Gauleiter Terboven). Milch konnte nur antworten, daß er noch nie davon gehört habe, daß sich unter seinen Vorfahren Juden befunden haben sollten. Anton Milch, der Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts Clara Vetter geheiratet hatte, war Apotheker in der kaiserlichen Marine gewesen. Göring schien sich damit zufriedenzugeben, aber bald sollte die Angelegenheit wieder neu aufleben.

Im Jahre 1933 war Milchs Einstellung gegenüber den Juden durch völlige Gleichgültigkeit gekennzeichnet. Den Antisemitismus hatte er zum ersten Mal im Ersten Weltkrieg gespürt, als man den Juden vorwarf, sie drückten sich um die Einberufung und seien Kriegsgewinnler. Im Fluggeschäft hatte Milch mit vielen Juden zu tun gehabt, und das technische Genie der Lufthansa, Dr. Schatzki, sowie sein Direktoriumskollege Dr. Martin Wronsky waren nicht rein arischer Abstammung (im Falle des letzteren hatte Göring seine berühmte Ausnahme mit den oft falsch zitierten Worten gemacht: »Wer bei mir Jude ist, bestimme ich!«). Milch machte nicht mit, wenn den Juden die Schuld an Deutschlands Unglück gegeben wurde, und nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten sorgte er dafür, daß niemand abgewiesen wurde, der mit Bitten um Hilfe zu ihm kam.

Im Oktober 1933 wurde der gefährliche Angriff gegen Milch wegen seiner Herkunft aufs neue vorgetragen, und dieses Mal kam er aus einer ganz anderen

Ecke, nämlich von einem verbitterten und eifersüchtigen Rivalen. Der Mann, der Milch als Halbjuden bei Göring denunzierte, war Theo Croneiss, der Vorsitzende der Messerschmitt-Gesellschaft. Croneiss, der inzwischen Chef der Flieger-SA und eingefleischter Antisemit war, hatte seit langem mit Milchs Stellung als Staatssekretär geliebäugelt. Croneiss untermauerte seine Anschuldigungen mit einem umfangreichen Dossier, in dem sich auch Fotografien eines Grabsteins in einem Breslauer jüdischen Friedhof befanden, der nur das eine Wort »Milch« trug.

Dieses Mal konnte die Anschuldigung nicht mehr ignoriert werden. Die Wahrheit, die die Behörden sehr bald aufdeckten, war ein Schlag, wie er grausamer kaum einen Menschen treffen kann. In einer Hinsicht wurde Milch von der Anschuldigung, die Croneiss erhoben hatte, befreit, denn die Behörden hatten festgestellt, daß sein Vater Arier war; aber sein Vater war nicht Anton Milch. Sein persönliches Problem vergrößerte sich plötzlich um das Hundertfache. Was er wußte, hatte eine solche Tragweite, daß er diesen Umstand seiner Herkunft niemals enthüllen durfte. Er verschwieg ihn auch dem Autor dieses Buches, und als sich die Wahrheit dann trotzdem aus den offiziellen Familienpapieren ergab, bat er darum, die Vertraulichkeit der Angelegenheit zu respektieren. Der Autor verzichtet aus diesem Grunde darauf, den Namen des wahren Vaters auf diesen Seiten zu verzeichnen.

In den Tagen, die nun folgten, ging Milch seinen amtlichen Pflichten wie in einem Traum nach. Bald hatte Milch ein Dokument in seinem Besitz, das jeden Zweifel beseitigte, den er vielleicht noch hegte – einen der rührendsten und aufrichtigsten Briefe, die der Verfasser dieses Buches je gesehen hat. Es war ein Brief, den Milchs Mutter sechs Monate zuvor an ihren Schwiegersohn Fritz Herrmann geschrieben hatte, den neuen Polizeipräsidenten der Stadt Hagen. Der vier Seiten lange Brief bezog sich auf »unser Gespräch am letzten Sonntag« und auf Herrmanns Bitte, sie möge doch die Wahrheit über ihre Ehe schriftlich niederlegen. Kurz zusammengefaßt, lautete die Wahrheit, daß ihre Eltern entschieden hatten, sie solle den Marine-Apotheker Anton Milch heiraten; sie jedoch liebte einen anderen Mann, und der wollte sie heiraten. Aber die Kirche hätte eine Verbindung mit diesem Mann mißbilligt, obwohl sie in jenen Tagen vor dem Gesetz zulässig war. Überdies hatten ihre Mutter und ihr Vater die Einwilligung zu einer solchen Heirat verweigert und darauf bestanden, daß die Hochzeit mit dem stillen, bescheidenen und ungeliebten Anton Milch stattfinde.

Ihre Traurigkeit wurde zu offenem Entsetzen, als sie durch Zufall erfuhr, daß Anton Milchs Mutter, die sie für tot gehalten hatte, in Wirklichkeit noch lebte, sich aber in unheilbarer geistiger Umnachtung in einer Anstalt befand. Clara schwor, niemals Mutter seiner Kinder zu werden. In seiner Verzweiflung flehte Anton sie

an, trotzdem seine Frau zu werden, und aus Mitleid erklärte sie sich unter der Bedingung dazu bereit, daß alle ihre Kinder die Kinder des Mannes sein sollten, den sie in Wahrheit liebte, den sie aber nicht heiraten durfte. So war die einzigartige Konstellation zur Zufriedenheit aller Beteiligten zustande gekommen; die Kinder waren ehelich und gut versorgt.

Am 7. Oktober 1933 fuhr Milch zu einer letzten Begegnung mit seinem Vater nach Kiel. Anton Milch diktierte seinem Sohn eine zwei Seiten lange Erklärung, in der er alles zugab, was dieser inzwischen selbst festgestellt hatte. Am Ende seines Diktats unterschrieb er die Erklärung. Er hatte keine eigenen Kinder, und bevor er starb, enterbte er die, die seinen Namen trugen.

Innerhalb von vier Tagen lag die vollständige Akte auf Görings Schreibtisch, aber es war der Vorabend des dramatischen Auszuges des Deutschen Reiches aus Genf und dem Völkerbund, und es galt, Angelegenheiten von größerer Bedeutung zu regeln als die Aufklärung des Skandals, den der unselige Croneiss in Gang gesetzt hatte. Milch selbst wurde beauftragt, die Flugzeugproduktion über alle bisherigen Erwartungen hinaus zu steigern, und die Sorgen der Regierung wegen einer möglichen Reaktion des Auslands auf den Coup überschatteten alle anderen Erwägungen. Am 14. Oktober rief Göring dann Croneiss zu sich und drohte ihm, daß er im Konzentrationslager landen werde, begleitet von der Empfehlung, man werde ihn erschießen, wenn er solche Infamien noch einmal aufspiele.

Damit war die Sache zunächst beigelegt. Außer Göring, der die Wahrheit kannte, waren nur wenige Leute eingeweiht. Der Brief von Milchs Mutter und Anton Milchs Geständnis wurden Hitler vorgelegt, und am 1. November trug Milch in sein Tagebuch ein: »Nachmittags: Göring hat mit Hitler, von Blomberg und Hess wegen Abstammung gesprochen.« Wenige Stunden später fügte er hinzu: »Alles in Ordnung.«

Aber die quälenden Demütigungen sollten noch viel länger dauern, die ihm zunächst heimlich von seinen Landsleuten, später von seinen Gefangenewächtern in Nürnberg zugefügt wurden, die an seiner »jüdischen« Herkunft und seiner »Arisierung« festhielten. Aus Rücksicht auf seine Mutter beschloß Milch, zu seinen Lebzeiten niemals die Wahrheit aufzudecken; aus diesem Grunde konnte sich die Legende bis zu den Nürnberger Prozessen halten.

Zeuge des Röhmputsches

In der Praxis war Milch der Luftfahrtminister. Göring mischte sich kaum in den Bau der geheimen Luftwaffe ein. Und an Milch richteten die ausländischen Diplomaten ihre immer besorgter klingenden Anfragen wegen der unmiß-

verständlichen Anzeichen, daß Deutschland in der Luft aufrüste. Am 22. Juni 1933 waren nichtidentifizierte Flugzeuge hoch über Berlin erschienen und hatten kommunistische Flugblätter abgeworfen, und Milch benutzte die Gelegenheit, um auf Deutschlands Ohnmacht hinzuweisen: »Hätten wir bewaffnete Polizeiflugzeuge zur Verfügung gehabt, dann hätte man die nichtidentifizierten Flugzeuge zur Landung auf deutschem Gebiet zwingen können.« Er gab eine öffentliche Erklärung heraus, daß die Nachbarn des Deutschen Reiches über zehntausend bewaffnete Kriegsflugzeuge verfügten, und er forderte die Gleichberechtigung Deutschlands. Der britische Luftwaffenattaché, Oberst J. H. Herring, konnte aus Milchs Stabsoffizier Bolle das freimütige Geständnis herauslocken, es sei ganz sinnlos, zu versuchen, die Tatsache geheimzuhalten, daß Deutschland Luftrüstung betreibe. Am 26. Juni kam es zu einem Gespräch zwischen Herring und Milch, in dessen Verlauf Milch »auf den alten Gedanken zurückkam, daß Deutschland eben gemeinsame Sache mit Rußland machen werde, wenn es von den Westmächten nicht bekommen könne, was es haben wolle«. Und als man von der Möglichkeit eines Luftangriffs auf Deutschland sprach, sagte Milch, daß alle »privaten Sportflieger« einen Eid geschworen hätten, feindliche Flugzeuge zu rammen, falls man sie dazu auffordern würde.

Das wurde alles nach London gemeldet, und es kam zu ernstesten Anfragen im Parlament. Sir Robert Vansittart argwöhnte, daß Milchs Freimütigkeit nur einen Zweck habe, nämlich daß Deutschland später behaupten könne, man habe den Briten rechtzeitig reinen Wein eingeschenkt, und daß man aus ihrem Schweigen auf ihr Einverständnis zur Wiederaufrüstung habe schließen dürfen. Die britische Regierung protestierte in aller Form beim deutschen Auswärtigen Amt, und Staatssekretär von Bülow versuchte, die Befürchtungen des Auslands zu zerstreuen; ausdrücklich erklärte er, daß keine Firmen Militärflugzeuge bauten oder gebaut hätten, und er erläuterte, daß Milch »manchmal seinem Temperament die Zügel schießen lasse«.

Nach Deutschlands Austritt aus dem Völkerbund und der Abrüstungskonferenz Mitte Oktober 1933 wurden die ersten Produktionsaufträge für deutsche Kriegsflugzeuge erteilt. Milch plante eine Luftwaffe, die innerhalb von zwei Jahren aus 55 Fliegerstaffeln, gestützt auf 17 Schulen der Fliegertruppe, bestehen sollte. Man fand Mittel und Wege, um Göring die Uniform eines Generals der Infanterie zu verleihen (jeden niedrigeren Rang lehnte er ab), und von Blomberg bat Milch, den Rang eines Generalmajors zu akzeptieren, was Milch ablehnte; man einigte sich schließlich darauf, ihn zum Obersten zu machen, was gerade ausreichte, um ihm die Erteilung von Befehlen an den rangälteren seiner Offiziere, Oberst Wever, den Chef des Luftwaffen-Generalstabes, zu ermöglichen.

Hitler leitete unterdessen separate Gespräche mit der britischen Regierung ein. Absichtlich maßvoll in seinen Forderungen, schlug er nur vor, Deutschland ein 300,000-Mann-Heer zu bewilligen, wobei auf Angriffswaffen, wie Panzer, schwere Artillerie und Bomberflugzeuge, verzichtet werden solle. Übrigens drang er auch darauf, die Giftgas-Kriegführung und alle Bombenangriffe hinter den eigentlichen Kampflinien vollständig zu verbieten. Diese Vorschläge stießen auf keine Resonanz, und mehrere Wochen lang rechnete Berlin mit militärischen Sanktionen gegen Deutschland. Es stellte sich heraus, daß auch der alte Gustav Krupp von Bohlen und Halbach jeden Verstoß gegen den Geist von Versailles ablehnte. Er verweigerte jede Teilnahme der Krupp-Stahlwerke an einer deutschen Wiederaufrüstung.

Zwei Tage nach dem Auszug aus Genf eröffnete Milch eine Reihe von Besprechungen über die Möglichkeiten, das Flugzeugprogramm noch weiter auszubauen. Da Göring für einige Tage nach Schweden gereist war, begann Milch Besprechungen mit von Blomberg über eine Wehrmachtsweisung, nach der Maßnahme gegen eine Intervention des Auslands gegen Deutschland getroffen werden sollten. Wenige Tage später wurde diese Angelegenheit unter strenger Geheimhaltung beschlossen. Dieses Geheimdokument sprach von der Entschlossenheit des Reiches, »ungeachtet der Aussicht auf Erfolg« Widerstand zu leisten. Blomberg hatte seine Bemühungen besonders auf eine Erweiterung der Marine und der provisorischen Luftwaffe konzentriert. Für den Fall eines Angriffs definierte er die Rolle der Luftwaffe so: »Verteidigung des Luftraumes über Berlin und den mitteldeutschen Industriegebieten, Schwerpunkt Berlin. Der Einsatz der Bomberkräfte bleibt vorbehalten. Die Genehmigung zur Erklärung von Sperrgebieten für Zivilflugzeuge behalte ich mir vor.«

Unter diesem Schatten einer eventuellen ausländischen Intervention berief Milch zum 20. Oktober 1933 im Luftfahrtministerium eine Industriellenkonferenz ein. Einer der Anwesenden war der Flick-Mitarbeiter Dr. Heinrich Koppenberg. Er schrieb: »Außer den hohen Beamten des Ministeriums sah man nicht nur die Führer der Flugzeugwerke und des Motorenbaues, sondern auch die leitenden Herren der Industrie, die leichte und schwere Rohstoffe verarbeitet. Die Versammlung . . . wurde von dem Herrn Staatssekretär Milch selbst geleitet. Dieser appellierte an die Verlässlichkeit, die Treue, den Eifer und die vaterländischen Pflichten der anwesenden Herren und wies nach, daß für Deutschland nunmehr der große Augenblick gekommen sei, in dem es gälte, den Aufbau der Luftwaffe vorzunehmen. Der Höhepunkt der Sitzung war gegeben, als . . . Hermann Göring erschien, von der Versammlung mit erhobener Hand in feierlichem Schweigen begrüßt. In seiner Ansprache führte dieser aus, er habe vom Führer den Auftrag

erhalten, »binnen einem Jahr« die Wende in der Stellung Deutschlands auf dem Gebiet der Luftfahrt herbeizuführen.«

Die wichtigste Fabrik waren die Junkers-Flugzeug- und Motorenwerke in Dessau. Göring und das Luftfahrtministerium benötigten die beiden Fabriken JFA und JUMO zum Aufbau der Rüstung und hatten daher schon Anfang 1933 die Übertragung der in den Händen von Professor Junkers persönlich vorhandenen Patente auf die Werke gefordert. Der altersschwache Junkers hatte sich nach Bayern zurückgezogen und eine Schar von Juristen angestellt, um die Übergriffe des Luftfahrtministeriums abzuwehren. Milch lag es fern, seinen ehemaligen Chef an seiner glänzenden Forschungsarbeit zu hindern, aber das Reich brauchte das Werk und die Patente für die Aufrüstung. Außerdem war es allein dem Reich zu verdanken, daß es die Gesellschaft noch gab, denn nur durch Subventionen und Lufthansa-Aufträge war sie am Leben erhalten worden. Der Endkampf hatte Anfang Oktober 1933 begonnen; auf einer Sitzung im Ministerium wurde beschlossen, dem Professor ein Ultimatum zu stellen. Entweder solle er einem Reichstreuhänder die Mehrheit der beiden Gesellschaften JFA und JUMO verkaufen, oder man werde ihn aus Dessau verbannen. Außerdem werde die längst überfällige Untersuchung des Finanzgebarens der Junkers-Werke in der Sowjetunion durch das Betrugsdezernat beginnen, und man werde Anzeige wegen Landesverrat erstatten.

Inzwischen hatten sich die Parteibehörden in Dessau eingeschaltet, und als Junkers immer noch zögerte, brachte man ihn am 17. Oktober unter Polizeibewachung von Bayrisch Zell nach Dessau, wo ein Staatsanwalt die Drohung mit strafrechtlicher Verfolgung wiederholte. Aber auch das war noch nicht genug. Oberst Kesselring, Verwaltungschef des Ministeriums, forderte die Staatsanwaltschaft Dessau auf, die Untersuchungen fortzusetzen. Angesichts dieser neuen Gefahr sah sich Professor Junkers gezwungen, am 24. November den Vorsitz der beiden Werke niederzulegen. An seine Stelle trat Heinrich Koppenberg. Der kranke Professor wurde – auf Befehl der Partei – unter Hausarrest nach dem kleinen Bayrisch Zell verbannt und mit dem Verbot belegt, mit irgendeinem Junkers-Angestellten, und sei es sein eigener Sohn Klaus, zu sprechen. Er sah Dessau nie wieder. Man versprach, den Hausarrest aufzuheben, falls Junkers seine Restanteile an das Reich verkaufe, und Mitte Februar 1934 gab Junkers nach. Die Polizeiaufsicht wurde eingestellt, aber die Verbannung blieb in Kraft. Auch jetzt noch zog der Professor die eigentlichen Verhandlungen über Monate in die Länge, und man mußte ihm ein neues, am 30. August 1934 um 10.00 Uhr früh ablaufendes Ultimatum stellen. Auf Hitlers persönliche Weisung verhinderte Milch alle weiteren Maßnahmen gegen Junkers, der ohnehin ein kranker Mann war, und sein hohes

Alter sollte der düsteren Angelegenheit bald ein natürliches Ende setzen. Die Junkers-Werke wurden dann durch den Vertrag vom 3. April 1935 verstaatlicht.

Heinrich Koppenberg, der neue Junkers-Generalbevollmächtigte, sollte die Expansion der Junkers-Werke »mit geradezu amerikanischem Tempo« organisieren. Am Tag nach seiner Ernennung schloß er einen Vertrag mit der Reichsbahn ab. Er pachtete einen Teil des Lokomotiven-Reparaturwerks in Dessau-Süd für das ABC-Programm; binnen sechs Wochen begann er dort Zellen für die Ju 52 zu produzieren. Das Endziel war die Fertigung von 200 Flugzeugen und 1.000 Motoren monatlich bei Junkers, wobei Dessau-Süd, ATG sowie Blohm & Voß in Hamburg als Zulieferer von Einzelteilen fungierten. Im Dezember 1934 setzten Koppenberg, Milch und Kesselring eine Entscheidung über den Bau eines modernen Junkers-Werkes für 13 Millionen Reichsmark neben dem alten in Dessau durch. Das neue Werk sollte auf die Fließbandproduktion umgestellt werden. Am Ende des Jahres 1934 beschäftigte die JFA viermal soviel Arbeiter wie ein Jahr zuvor. Unter Milchs Führung beschäftigte die Luftfahrtindustrie, die bei seiner Amtsübernahme im Januar 1933 knapp 4.000 Arbeitnehmer zählte, im Jahre 1937 schon 230.000 Mann, von denen 121.000 Zellen und 73.000 Motoren herstellten; und noch immer war die Expansion nicht abgeschlossen.

Im Juni 1934 mußte Milch seinen ganzen Einfluß auf Hitler aufbieten, um das Leben eines der führenden deutschen Flugzeugindustriellen, Ernst Heinkels, zu retten. Über Heinkel sollte Milch später schreiben: »Er war mehr als beweglich, körperlich wie geistig. Auf jede neue Idee sprang er sofort an und hatte auch viele Erfolge, so zum Beispiel die Katapultmaschinen der Lloydampfer, besonders die He 70-Schnellmaschine und die brave alte He 111.« Irritierend für Milch aber, dessen Ministerium einen großen Teil der Heinkel-Expansion finanzierte, waren die in Berlin eintreffenden Berichte über Unfrieden im Werk Warnemünde und über Heinkels zu feuriges Temperament. Einmal fand Heinkel sich vor verschlossenem Werkstor, er verlor die Beherrschung und benutzte seinen neuen Mercedes als Rammbock, bis das Tor splitternd nachgab. Seine Arbeiter waren natürlich überzeugt, daß der Staat für den Schaden aufkommen werde. Der zuständige Gauleiter Hildebrandt hatte schon begonnen, eine Akte über solche Beschwerden anzulegen, und der Kessel kochte über, als in der Nacht des 17. Juni 1934 eines der alten Werksgebäude in Warnemünde vollständig abbrannte. Es verbrannten auch einige Flugzeuge, die in der Halle gestanden hatten. Glücklicherweise war das Gebäude versichert, so daß Heinkel keinen Verlust erlitt. Aber gerade diese Tatsache veranlaßte den Gauleiter, Hitler und Göring gewisse Vermutungen mitzuteilen, woraufhin Göring selbst Heinkel anrief und ihn nach dem zu erwartenden Produktionsrückschlag fragte.

In Berlin deutete der Gauleiter am 18. Juni 1934 Hitler gegenüber an, daß Heinkel die Halle selbst in Brand gesteckt haben könnte, um die Versicherungssumme zu kassieren; von diesem Augenblick an schien die Lebenserwartung des Flugzeugherstellers nur noch gering zu sein. Hitler ließ sofort Göring und Milch zu sich kommen und befahl gleichzeitig dem Reichsführer der SS, Heinrich Himmler, die Umstände des Brandes zu untersuchen. Milch trug Hitler vor, daß Heinkel im Augenblick keine andere Sorge habe, als die Massenproduktion der He 51 und He 111 so schnell wie möglich in Gang zu bringen. In dem jetzt zerstörten Fabrikgebäude hätte Heinkel viel mehr Geld mit der Produktion von Flugzeugen verdienen können, als er jemals von der Versicherung kassieren werde. Hitler blieb starr. Seine einzige Antwort lautete: »Milch, ich kann den Kerl nicht riechen!« Er war jedoch bereit, seinen Befehl an Himmler zurückzunehmen, wenn es Milch gelang, den Gauleiter Hildebrandt umzustimmen. Milch konnte am folgenden Tag den Gauleiter dazu bewegen, sich mit Heinkels »Begnadigung« einverstanden zu erklären und dies auch Hitler und Himmler zu melden. Aus Ernst Heinkels Aufzeichnungen über die Unterredung geht klar hervor, daß Milch Hitlers Auftrag gewissenhaft ausführte. »Von keiner anderen Firma laufen soviel Klagen ein wie über die von Heinkel«, sagte Milch. Bei Heinkel scheuten sich die Arbeiter, Wahrheiten zu berichten, weil sie sonst herausflogen, und aus diesem Grunde werde die Gestapo nicht nur die Brandursache untersuchen, sondern sie werde sich auch »mit allen anderen Fragen beschäftigen«. Milch ließ Heinkels Berliner Vertreter, Major a. D. von Pfistermeister, die gleiche Kur zuteil werden: »Ich habe mindestens 36 Stunden Arbeit gebraucht, um das Leben von Herrn Heinkel zu retten«, wetterte er. »Ich habe keine Lust, das für den Kerl noch einmal zu machen, wenn er sich nicht vernünftig benimmt.«

An jenem Nachmittag schickte Himmler den Gestapo-Chef Heydrich nach Warnemünde und besprach am Abend die Angelegenheit mit Milch im Restaurant Horcher. Die Gestapo fand keine Beweise für Sabotage, und man ließ die ganze Affäre auf sich beruhen.

Ende Dezember 1933 fanden in Berlin Kriegsspiele statt, um die Bereitschaft des deutschen militärischen Apparats für den Fall zu prüfen, daß am 1. Oktober 1938 Feindseligkeiten ausbrechen sollten. Aus Milchs Papieren geht hervor, daß er für diesen Termin mit einer Monatsproduktion von 525 mittleren Bombern, 120 Jagdflugzeugen und 127 Flugzeugen anderer Typen rechnete. Gegen Ende Januar 1934 jedoch unterzeichnete Polen einen Nichtangriffspakt mit Deutschland, und von Blomberg konnte seinen Befehlshabern mitteilen, daß der Pakt nach fünfzehnjährigen Spannungen an der Ostgrenze Deutschland jetzt in die Lage versetze, »alle Kraft dem Umbau und der Erweiterung der Wehrmacht« zu widmen. Blom-

berg sagte, es sei Hitlers Ziel, den Frieden für eine Reihe von Jahren zu sichern, damit diese Aufgabe gelöst werden könne: »Es besteht darin nicht etwa die Absicht, über irgend jemand herzufallen«, betonte von Blomberg. »Wohl aber soll das Reich dann befähigt sein, aktiv in die große Politik einzugreifen.« Einige Jahre später sollte von Blomberg seinen Irrtum erkennen: Hitler hatte zu diesem Zeitpunkt längst den Krieg geplant.

In den nächsten fünf Jahren bestimmte die Furcht vor einem eventuellen französischen Angriff die Tätigkeit des Luftwaffenministeriums. Schon im Sommer 1933 hatte Milch mit dem Bau ausgedehnter Luftschutzbunker und anderer passiver Anlagen in Berlin begonnen. Seine Notizen aus dem Jahre 1934 zeigen jetzt, wie er sich zunehmend um Luftschutzmaßnahmen im Westen kümmerte. Er wußte, daß eine einzige gut gezielte Bombe genügte, um das gewaltige Goldenberg-Kraftwerk in Köln lahmzulegen; ausgedehnte Vernebelungsanlagen waren nötig, um die Industrie des Ruhrgebiets für Bombenflieger unsichtbar zu machen, und er notierte sich Hitlers Forderung, »besondere Türme für Flak unter Panzerschutz« zu bauen, »30 m hoch über der Stadt gegen Tiefflieger.« Milch erhielt die Genehmigung, mit dem Bau eines riesigen neuen Reichsluftfahrtministeriums zu beginnen, und er konnte eine große unterirdische Befehlszentrale im Wildpark Werder bei Potsdam bauen, wo einst die Hohenzollern ihre Jagdgesellschaften abgehalten hatten.

Ende Januar 1934 traf Milch auch Absprachen mit den wichtigsten Industriellen über die Entwicklung von Versorgungsplänen der Luftwaffe mit knappen Materialien in Kriegszeiten. Er selbst vereinbarte mit Geheimrat Bosch von IG-Farben, daß die Möglichkeiten einer Massenproduktion von synthetischem Treibstoff in den Leuna-Werken, im Ruhrgebiet und an anderen Standorten im Binnenland untersucht wurden. IG-Farben erhielt als Beitrag zu den Forschungs- und Entwicklungskosten 20 Millionen Reichsmark aus Fonds des Luftfahrtministeriums. Eine ähnliche Summe wurde für die Entwicklung synthetischen Gummis, des »Buna«, gezahlt. Geheimrat Bücher von der AEG bekam vom Ministerium drei Millionen Reichsmark für die Entwicklung von Projekten, Hochspannungsleitungen in der Nähe von Flugplätzen unterirdisch zu verlegen. Für das Ministerium spielte Geld noch immer keine Rolle, wenn auch Devisen knapp waren. Am 7. November 1933 hatte Milch von Schacht die Garantie erhalten, daß er das Geld für das Haushaltsjahr 1934/35 – mehr als eine Milliarde Mark – bereitstellen werde. In dem Ende März 1934 veröffentlichten Staatshaushalt war nur rund ein Fünftel dieser Summe, nämlich 210 Millionen Reichsmark, aufgeführt.

Aber auch das war die dreifache Summe dessen, was im vorigen Haushaltsplan gestanden hatte, und beunruhigt fragte die britische Regierung, wie ein derartiger

Aufwand mit Versailles vereinbart werden könne. Der deutsche Außenminister von Neurath antwortete, daß man den Etat des Luftfahrtministeriums überhaupt nicht als Rüstungsausgaben einstufen könne; der größte Teil der zusätzlichen Gelder werde für die Expansion der Lufthansa benötigt, für die Modernisierung des Flugzeugparks, der Flughäfen und Funkanlagen. Die Franzosen ließen sich durch diese Versicherungen nicht täuschen und wiesen die britische Regierung darauf hin, daß Deutschland ganz offensichtlich den Versailler Vertrag mit Füßen trete; in einer Note vom 17. April teilten die Franzosen Whitehall mit, daß in der 50 km tiefen entmilitarisierten Zone östlich des Rheins »zahlreiche Flugplätze« gebaut wurden.

Als Milch, der Ende März 1934 zum Generalmajor befördert worden war, in der Reichskanzlei mit Hitler dieses immer fadenscheiniger werdende Täuschungsmanöver erörterte, erwiderte Hitler dem Sinne nach: »Ich kann nicht lügen für mich persönlich, das werde ich nie tun. Aber wenn ich für mein Land lüge, für Deutschland, dann ist mir jede Lüge recht.«

Selten kann es ein Täuschungsmanöver größeren Ausmaßes gegeben haben. Überall in Deutschland waren jetzt die Zeichen des Luftwaffen-Bauprogramms sichtbar. Zwei Millionen Arbeiter bauten neue Flughäfen und Einsatzhäfen, Bodenstationen, Fliegerschulen und Kasernen, die die neue Waffe benötigte. Überall in Deutschland prangten Namensschilder wie »Lufttransportzentrale der Reichsautobahn«, »Reklamestaffel Mitteldeutschland«, »Fliegerlager des Freiwilligen Arbeitsdienstes« und »Süddeutsche Lufthansa GmbH«. Walter Luz, der Prokurist der Lufthansa, wäre beinahe vom Schlag getroffen worden, als er ein astronomisch hohe Rechnung für ein neues Gebäude der Süddeutschen Lufthansa erhielt, von dessen Existenz er nichts wußte. Kein Wunder, daß die Deutsche Lufthansa später erklären sollte: »Die Deutsche Lufthansa AG ist in den Zeiten der Tarnung der Träger der Luftwaffe gewesen . . . Die der Lufthansa zur Verfügung gestellten Flugzeuge sind in erster Linie unter militärischen Gesichtspunkten erbaut.«

Milch einigte sich mit seinem Generalstabschef Wever über die Schaffung einer separaten Luftnachrichtentruppe. Es wurde eine weitgespannte Organisation entwickelt, aber Wever bestand darauf, daß diese außerhalb der fliegenden Einheiten aufgebaut werden sollte, was sich später ungünstig auswirkte. Milch gab dieser Forderung nach, um seine eigene durchsetzen zu können, daß das gesamte Luftwaffenpersonal, einschließlich der rein technischen Einheiten, den allerhöchsten Ausbildungsstand erreichen müsse. Die taktische Unabhängigkeit der Nachrichtentruppe, die sich aus diesem kuriosen Tauschgeschäft ergab, sollte die Luftwaffe 1940 in der Luftschlacht um England teuer bezahlen müssen.

Unter den Hunderten von neuen Fliegern, die im Frühjahr 1934 in Deutschland ausgebildet wurden, befand sich auch der bisherige Flugzeugbeobachter General Milch. Er hatte einen guten Lehrer in Ernst Udet gefunden, und zwischen ihn und dem lebenswerten, übermütigen Bohernien entstand eine dauerhafte Freundschaft.

Udet war ein Flugvirtuose. An den großen Flugtagen hielten Tausende den Atem an, wenn er mit einem an der Tragflächenspitze angebrachten Haken ein Taschentuch vom Erdboden aufnahm. Während ihrer sechsten Flugstunde brüllte Udet Milch zu, daß er jetzt volles Vertrauen zu ihm habe, und warf seinen Steuerknüppel über Bord. Milchs gespielte Ängstlichkeit – er kannte den Trick – ließ Udet in ungeheures Gelächter ausbrechen; der Steuerknüppel war eine Holzattrappe, die er zu diesem Zweck an Bord geschmuggelt hatte. Das waren Scherze, wie Udet sie liebte.

Mittlerweile war Milch zum bedingungslosen Anhänger Hitlers und der Nationalsozialisten geworden. Von Hitlers Parteiprogramm verstand er nichts; er hatte angefangen, »Mein Kampf« zu lesen, aber schon nach den ersten zwanzig Seiten hatte er es aufgegeben. (»Ich möchte das auf meine große Arbeitsbelastung zurückführen«, sagte er.) Er sah in der NSDAP die erste Partei, der es gelungen war, die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. Er erinnerte sich daran, wie er kurz nach der Machtergreifung nur Goring in Dortmund gewesen war, und wie ihn der Anblick der hungernden, aschgrauen Arbeiterkinder in den Straßen erschüttert hatte. Jetzt, Mitte März 1934, kehrte er mit Göring an die Ruhr zurück, und er sah die Veränderungen, die in nur zwölf Monaten eingetreten waren: Die Kinder hatten vollere Gesichter und sie lachten. In Nürnberg sollte er später freimütig sagen: »Es war kein Wunder, daß wir alle an diesen Mann damals aufrichtigen Herzens geglaubt haben, und daß wir jeden für einen Narren erklärt hätten, der uns damals gesagt hätte, er würde uns in einen Weltkrieg hineinführen, und er würde nicht aufhören, bis Deutschland völlig zerschlagen sei.«

Derselbe SA-Führer, der vor einem Jahr die Hexenjagd gegen Milch entfesselt hatte, Theodor Croneiss, gab jetzt Göring den Tip, daß Ernst Röhm eine Revolution nur Waffengewalt vorbereite. Röhm offen eingestandener Ehrgeiz war es, daß die SA die reguläre Armee bilden und die bestehenden Reichswehreinheiten übernehmen solle. Röhm hielt sich offenbar für einen Mann, der sich durchaus mit Hitler messen könne; er gab der SA neue Dienstgrade, die denen des Heeres entsprachen. Obwohl Hitler zunächst die Beunruhigung seiner aktiven Wehrmachtsoffiziere ignoriert und versucht hatte, Öl auf die immer stürmischer werdenden Wogen zu gießen (im August 1933 hatte er in Bad Godesberg vor SA-Führern und Wehrmachtsoffizieren, unter ihnen Milch, eine zweistündige Rede gehalten), erfüllten ihn Röhm's Umtriebe jetzt offensichtlich doch mit Sorge.

Am 30. Juni verbrachte Milch eine Stunde damit, im Alleinflug das Landen mit seiner Heinkel Kadett zu üben. Nach Ablauf dieser Stunde sah er Leuchtraketen aufsteigen; sie riefen ihn nach Tempelhof zurück. Die Luftpolizei überreichte ihm einen Befehl Görings, dem Hitler das Kommando in Berlin übertragen hatte. Er sollte sich sofort in der Villa Görings melden. Dort traf er General von Fritsch an, den neuen Oberbefehlshaber des Heeres, zusammen mit von Blombergs Stabschef General von Reichenau, außerdem Staatssekretär Paul Koerner, General Wever, den Reichsführer der SS Heinrich Himmler und eine große Anzahl anderer. (»Mein Haus glich einer Fluchtburg«, erinnerte Göring sich später, »da sich alle gefährdeten Personen bei mir sicher fühlten und sich zu mir in Schutz begaben. Auch Herr Frick [der Innenminister] kam angeschlichen, bleich wie eine ausgekottzte Erbse!«) Göring bat Milch, dazubleiben für den Fall, daß ein Einsatz der Luftwaffenkompanien in Berlin erforderlich werden sollte.

Milch wurde in einen kleinen Raum im Inneren der Göringschen Villa geführt. In der nächsten halben Stunde wurde er zum unfreiwilligen Zeugen des Exekutionsrates, der dort tagte. In diesem Zimmer saßen Göring und von Reichenau sowie Heinrich Himmler, während Koerner als Beobachter und Protokollführer fungierte. Als Milch eintrat, las Himmler gerade langsam eine Namensliste vor. Er selbst kannte keinen der dort aufgeführten Persönlichkeiten. Bei jedem Namen nickten Göring und von Reichenau zustimmend oder schüttelten vemeinend den Kopf. Herrschte Übereinstimmung, gab Himmler den Namen an Koerner weiter und sagte kurz: »Vollzugsmeldung!« Milch erkannte, daß hier nicht Listen von Männern aufgestellt wurden, die für eine Beförderung vorgesehen waren. Die einzigartige Atmosphäre dieses düsteren Konklaves beleuchtet am besten jener Augenblick, als Göring scherzend einen Namen vorschlug, der nicht auf der Liste stand, den Namen einer gewissen Dame, die sich in Parteikreisen durch ihren ganz außergewöhnlichen NS-Fanatismus bemerkbar gemacht hatte (»Ein tausendfaches Siegheil!«). Lautes und doch nervöses Gelächter erhob sich bei dem Gedanken, auch sie mit aufzuführen.

Als Milch am Abend jenes Tages seine Tagebucheintragungen machte, erfuhr er, daß ungefähr hundert angebliche Putschisten erschossen worden seien. Später schrieb er: »Angesichts der vielen hochgestellten Persönlichkeiten, die sich zur Verteidigung des Reiches zusammengefunden hatten, hatte ich selbst keine Bedenken, vor allem dann nicht mehr, als von Blomberg selbst erschien und sich an den Entscheidungen beteiligte.« Es traf die Nachricht vom Tode des Generals von Schleicher ein, der nach seinem Revolver gegriffen hatte, als die Polizei kam, um ihn zu verhaften, auch die Nachricht vom Tode seiner Frau, die sich vor ihn geworfen hatte. Der Leiter der »Katholischen Aktion«, Ministerialdirektor Dr. Erich

Klausener, war ebenfalls »auf der Flucht erschossen« worden. Milch schrieb: »Der Ausdruck ›auf der Flucht erschossen‹ war damals neu und erregte deshalb keinen Verdacht bei mir.«

Am Abend fuhren sie alle von Görings Villa nach Tempelhof, um die Rückkehr Hitlers zu erwarten. Hitler war bleich und ernster, als Milch ihn je gesehen hatte. Er begrüßte die große Zahl wartender Funktionäre und die auf dem Rollfeld aufmarschierten Einheiten der SS und des NS-Fliegerkorps. Dann hielten Kommandos über den Platz, und 400 Flieger in der noch ungewohnten DLV-Uniform mit den beiden Achselschnüren präsentierten das Gewehr – es waren die beiden Fliegerkompanien, die Milch zur Bewachung des Flughafens beordert hatte. Erstaunt fragte Hitler Göring, was das für Männer seien; Göring antwortete, das sei die neue Luftwaffe. Hitler bestand darauf, die Truppe zu inspizieren. Dann wandte er sich Göring zu und machte ihm das folgende Kompliment: »Das ist der erste erfreuliche Anblick dieses Tages. Die Leute sind rassisch gut ausgesucht.«

Als Milch und Koerner in langer Autokolonne in die Stadt zurückfuhren, wurden mit jedem Kilometer die Menschenmengen zu beiden Seiten der Straße größer. Sie jubelten Hitler zu, denn alle glaubten, daß das Terrorregime der SA jetzt zu Ende sei. In der Belle-Alliance-Straße hörte Milch jemanden rufen: »Da sind die beiden kleinen Staatssekretäre! Gut gemacht!«

Im Laufe der nächsten Tage hielt Hitler eine Reihe von Kabinettsitzungen ab, in deren Verlauf er seine Minister über die Ereignisse informierte. Nach wenigen Wochen registrierte Milch jedoch insgeheim eine Reihe von Ungereimtheiten in der offiziellen Darstellung des »Putsches«. Ganz abgesehen von der Szene, deren Zeuge er selbst in Görings Villa geworden war, kam ihm der Eifer verdächtig vor, mit dem der Aufstand niedergeschlagen worden war. Alle seine Bemühungen, einen Bück auf die schwarze Liste zu werfen, die Röhm aufgestellt haben sollte, und auf der angeblich auch sein Name stand, blieben ergebnislos.

Viele Jahre später hörte Milch in einem sehr vertraulichen Gespräch mit dem angetrunkenen Victor Lutze, dem Nachfolger Röhm's, Andeutungen, daß die ganze Affäre von Göring und Himmler eingefädelt worden sei, um Röhm zu beseitigen. Sie hätten Hitler gefälschtes Beweismaterial zugespielt, in erster Linie eine Erklärung des SA-Brigadeführers Croneiss, aus der hervorging, daß er Kenntnis von dem Putsch habe, denn er, Croneiss, sei als Nachfolger Görings vorgesehen gewesen, habe dann aber die Fronten gewechselt. Daß Röhm in Croneiss seinen künftigen Luftfahrtminister sah, ist aus anderen Quellen bekannt. Fest steht, daß Göring nach der blutigen Säuberung Croneiss unter seine Fittiche nahm; er tauchte als Brigadeführer in Himmlers SS wieder auf und durfte seine Position in der deutschen Luftfahrt als stellvertretender Vorsitz der Messerschmitt-Flugzeug-

werke behalten. Lutze bat Milch, niemandem zu verraten, was er ihm mitgeteilt hatte; er habe mehrfach versucht, Croneiss wegen der üblen Rolle, die er in dieser Sache gespielt hatte, bloßzustellen, sagte Lutze, aber der Mann habe offensichtlich hohe Beschützer.

Beunruhigtes Ausland

Milchs Pläne für Umfang und Zusammensetzung der zukünftigen Luftwaffe waren sorgsam aufeinander abgestimmt, aber die tatsächliche Schlagkraft mußte für geraume Zeit sehr gering sein, und er hatte einen beständigen Kampf mit Göring und Hitler zu führen, um zu verhindern, daß unsinnige Zwischenziele gesetzt wurden. Anfang Juli 1934 billigte das Ministerium ein Programm, das den Bau von 4,021 Flugzeugen bis Ende September 1935 vorsah, darunter 822 Bomber – zumeist Do 11, Do 13 und Ju 52. Der Rest waren vorwiegend Schulflugzeuge verschiedener Typen sowie einige Jagdflugzeuge. Hitler, der die Möglichkeit einer plötzlichen Intervention der Westmächte fürchtete, rief jedoch Ende Juli Göring, Milch und Wever zu sich nach Bayreuth und verlangte den Flugzeugbau noch weiter zu steigern. Milchs eigene Amtschefs, darunter Luftwaffen-Generalstabschef Wever, hatten ihn seit langem beschworen sich gegen solche neuen Forderungen zu wehren; als Milch unter Hinweis auf die praktischen Gegebenheiten Einwände erhob, beschimpfte Göring ihn im Beisein Hitlers und forderte Wever auf, seine Ansicht vorzutragen. Wever gab zu, daß Hitlers Forderungen erfüllt werden könnten. Hitler danke ihm und sagte, wo ein Wille sei, da sei auch ein Weg.

Göring machte danach Milch Vorwürfe. Er habe ihm selbst und der Luftwaffe Schande gemacht. Als Milch nach Berlin zurückflog, kam General Wever in die Pilotenkanzel und entschuldigte sich, weil er im letzten Augenblick schwach geworden sei; er gab zu, daß er seine eigenen Interessen verraten habe. Als Milch ihn fragte, ob er aufrichtig an die Möglichkeit einer Produktionssteigerung glaube, schüttelte Wever nur den Kopf und sagte: »Das meine ich ja gerade – es ist unmöglich, beim besten Willen der Welt.« Im Verhör nach dem Kriege sollte Milch sagen: »Ich weigerte mich, eine Erhöhung des Programms durchzuführen, weil man schnell zuviel veraltetes Gerät bekommen würde.« Außerdem konnten sie weder hochqualifizierte Besatzungen noch Verbandsführer schnell genug ausbilden. Auch der Bau von Flugplätzen dauerte seine Zeit. Milchs Meinung nach wollte Göring nur eine Propagandaluftwaffe.

In seinen Beziehungen zu Göring kam es in rascher Folge zu Höhe- und Tiefpunkten. Als sie das nächste Mal zu Hitler nach Berchtesgaden fuhren, es war der 22. August 1934, schob Göring Milch brüsk beiseite und sagte, er brauche ihn

beim Vortrag nicht; Milch wandte ein, daß er anwesend sein sollte, denn schließlich verstehe er vom Thema der Diskussion, der Rüstungsfinanzierung, mehr. Hitler ließ Görings Protest nicht gelten und lud Milch zur Teilnahme ein; in dieser Besprechung genehmigte er dann einen Rüstungsvoranschlag von 10.5 Milliarden Reichsmark für die nächsten vier Jahre. Am Tag darauf entschuldigte Göring sich, und am Ende des Monats vertraute er Milch an, daß er Hitler gebeten habe, ihn zum nächsten Luftfahrtminister zu machen, falls ihm etwas zustoßen sollte.

Im November 1934 erklärte Stanley Baldwin, der britische Premierminister, daß die deutsche Luftwaffe 600 bis 1,000 Kriegsflugzeuge aller Typen besitze; er entgegnete damit einer vorher von Churchill aufgestellten Behauptung, daß die illegale Luftwaffe Deutschlands »sich rapide der Stärke unserer eigenen annähert«. Tatsächlich scheint Churchill die Front- mit der Gesamtstärke verwechselt zu haben, denn die Wirklichkeit unterschied sich Ende 1934 nicht wesentlich von den Angaben Baldwins. Etwa die Hälfte der Maschinen, die nach dem 4,000-Flugzeuge-Programm bestellt worden waren, hatte die Industrie ausgeheftet. Die deutsche Frontstärke hatte sich ungefähr verzehnfacht, aber auch das brachte die Zahl nur auf 565 Flugzeuge, und viele hatten noch nicht einmal Motoren, oder es fehlten wichtige Einzelteile.

Grundsätzlicher war ein anderer Irrtum, dem damals der britische Luftwaffenstab – und Winston Churchill – erlag. Sie glaubten, daß die illegale Luftwaffe gegen Großbritannien aufmarschiert sei. Keiner verstand es besser als Churchill, diese Furcht auszunutzen. Einige Monate vorher hatte er auf die Gefahr für London hingewiesen, »unsere gewaltige Metropole, das größte Ziel der ganzen Welt, das daliegt wie eine große, fette, wertvolle Kuh, die man gefesselt hat, um das Raubtier anzulocken«. Aber wir wissen aus den geheimen Reden, die General von Blomberg und Hitler in dieser Zeit hielten, daß Deutschland die Absicht verfolgte, Gleichheit in der Luft mit dem Nachbarstaat Frankreich zu erreichen, dessen Reaktion auf die deutsche Entwicklung man zu Recht zu fürchten hatte; in Milchs privatem Tagebuch findet sich in den ersten Monaten des Jahres 1935 eine aufschlußreiche Eintragung, die er offenbar während eines Gesprächs mit Hitler gemacht hatte, und die sich auf die Vorstellungen von Deutschlands zukünftiger Stärke und politischer Ausrichtung bezog. Die deutsche Marine sollte 35 Prozent der Größe der britischen Royal Navy erreichen, das Heer sollte ebenso groß sein wie das Frankreichs, und die Luftwaffe sollte die Stärke der britischen R.A.F. oder der französischen Luftwaffe haben. Von Feindseligkeiten mit Großbritannien wurde nicht gesprochen; im Gegenteil – für den Fall eines bewaffneten Konflikts mit der Sowjetunion »hoffen wir auf England«.

Die zunehmende Stärke der deutschen Streitkräfte stellte Hitler aber auch vor Probleme. Vor allem fürchtete er ein Schwinden des Einflusses der Partei, und deshalb hielt er Anfang Januar 1935 in der Berliner Staatsoper eine Rede vor den versammelten Partei- und Wehrmachtführern. Um jeden Preis wollte er einen offenen Bruch vermeiden, und in diesem Bemühen unterstützte ihn General von Blomberg. Er ließ am 12. Januar alle Befehlshaber – unter ihnen Milch als Vertreter Görings – ins Reichsverteidigungsministerium kommen, um sie vor »Gerüchtemacherei und Gequatsche« zu warnen, die aus ausländischen Quellen gespeist würden und sich sowohl gegen die Partei als auch gegen die Wehrmacht richteten. Milchs Aufzeichnungen dieser Blomberg-Rede sind erhalten. Blomberg verlangte von den Offizieren der drei Wehrmachtteile, endlich ihre Attacken gegen Hitler und die Partei einzustellen, denn nur die Partei könne das Reich wiederauferstehen lassen; das Reich ruhe auf zwei Säulen, auf seinen Soldaten und der Partei. Der Führer, fuhr von Blomberg fort, pflege die Wehrmacht, und sie alle hätten ihm persönlich den Eid geschworen: »Wer nicht zu seiner Weltanschauung steht, muß sofort 'raus.«

General von Blomberg legte auch das Prinzip der Wehrmacht fest: »Wir haben zu arbeiten und nicht zu diskutieren.« Parteipolitik und die Kirchenfrage seien nicht Sache des Soldaten. Sie sollten zufrieden sein, Führer wie Hitler und Schacht zu haben, die jedenfalls wüßten, wie man die Gelder zur Finanzierung der Rüstung beschafft. »Wir müssen soviel Aufrüstung als nur irgend möglich vortäuschen, um bei Verhandlungen mit den Westmächten so stark wie möglich zu erscheinen.« Und er schloß mit den Worten: »Wir zimmern zunächst nur das Gerüst. Der Führer würdigt es und erwartet mehr.«

Hunderte von Männern traten jetzt in jeder Woche in die getarnte Luftwaffe ein und erhielten die harmlose blaue Uniform des Luftsportverbandes. Das Ministerium wuchs, neue Ämter und Zuständigkeiten schossen unter Milchs Gesamtleitung wie Pilze aus dem Boden. Im Januar 1935 legte er den Grundstein des neuen Reichsluftfahrtministeriums in der Leipziger Straße. Den Bauplatz hatte sich Milch mit gewohnter Sturheit beschafft. Der preußische Finanzminister Popitz hatte behauptet, daß eines der Gebäude, die an dieser Stelle standen, nämlich das alte Königlich-Preußische Kriegsministerium, ein herrliches Beispiel für das Werk des Architekten Schinkel sei. Hitler befahl daraufhin, es als Baudenkmal zu erhalten. Milchs Sachverständige stellten jedoch fest, daß es sich nicht um einen Schinkelbau handelte, und Milch beendete den Streit eines Abends willkürlich mit Hilfe von 5.000 Abbrucharbeitern. Am nächsten Tag meldete er Hitler, daß die Auseinandersetzung beigelegt sei. Etwa zwölf Monate später wurden die ersten Räume des gewaltigen Gebäudes bezogen.

Die langfristige Planung der geheimen Luftwaffe ging weiter. Anfang Februar 1935 besichtigte Milch die IG-Farben-Werke in Leuna, wo die von der Luftwaffe mitfinanzierte Entwicklung des künstlichen Benzins vorangetrieben wurde. In Luftfahrtversuchsanstalten liefen Tag und Nacht Flugmotoren mit den neu entwickelten Treibstoffen. Im Junkers-Werk zeichneten die Konstrukteure die ersten Umrisse eines schnellen Mittelstreckenbombers, der späteren Ju 88. Dieser Stand der Dinge wurde den Reichsministern und Gauleitern auf einer Versammlung vorgetragen, die Mitte Februar 1935 in Berlin stattfand, und Alfred Rosenberg, der Leiter des Außenpolitischen Amtes der NSDAP, äußerte sich zu dem Wunder, das da vollbracht worden war: »... daß ein altes System zerschlagen wurde und aus einem vollkommen entwaffneten Staat in zwei Jahren ein achtungsgebietendes Reich entstand, das heute schon niemand mehr ohne schweres Risiko für sich selbst antasten wird.« So günstig war die Stimmung der Partei auf dieser Versammlung, daß Milch in aller Eile Göring den Rat gab, zu kommen und ebenfalls eine Rede zu halten; Göring hatte sich bislang so wenig für die Luftwaffe interessiert, daß er es bis zum 1. November 1934 nicht einmal für nötig gehalten hatte, die ersten geheimen Einheiten zu besuchen. Aber reden konnte er darüber, und er brüstete sich, »daß abgesehen von Rußland Deutschland zum Herbst die stärkste Luftflotte der Welt haben wird«. Wenige Wochen später wurde Göring in seiner Ausdrucksweise noch theatralischer: »Mir schwebt vor, eine Luftwaffe zu besitzen, die, wenn einmal die Stunde schlagen sollte, wie ein Chor der Rache über den Gegner hereinbricht. Der Gegner muß das Gefühl haben, schon verloren zu sein, bevor er überhaupt mit euch gefochten hat.«

Die Personalfrage sollte bis zur Stunde ihrer Niederlage der schwächste Punkt der neuen Luftwaffe bleiben. Das konnte auch gar nicht anders sein. Milch hatte immer wieder betont, daß acht oder zehn Jahre friedensmäßiger Ausbildung erforderlich seien, um ein erfahrenes Offizierskorps aufbauen zu können. In Großbritannien konnte die R.A.F. schon auf eine fünfzehnjährige Tradition und Erfahrung zurückblicken. Milch und seinen Mitarbeitern, allen voran General Hans-Jürgen Stumpff, fiel die Aufgabe zu, den neuen Luftwaffenoffizier zu formen. Er schrieb in einer Weisung im Februar 1935: »Grundsätzlich müssen Stabs- und technische Offiziere des höheren und Ministerialdienstes praktische Einsatz-erfahrung haben.«

Die Existenz einer deutschen Luftwaffe war jetzt ein offenes Geheimnis. Der kleinste Bengel in Berlin kannte den Unterschied zwischen den verschiedenen Uniformen. Bei der Beerdigung eines Fliegers sah Milch, wie ein junge mit dem Finger auf die uniformierten Flieger zeigte und seinem Freund zuflüsterte: »Die einen mit die zwei Achselschnüren, der sind die Richtigen, die anderen, die tun

bloß so!« Die britische und französische Regierung schlugen einen Luftpakt mit deutscher Beteiligung vor, und Mitte Februar 1935 nahm Hitler den Vorschlag an. Zunächst wünschte er Sonderverhandlungen mit England. Whitehall war einverstanden und gab bekannt, daß Sir John Simon und Anthony Eden zur Aufnahme der Verhandlungen nach Berlin reisen würden. Hitler dachte jedoch nicht daran, etwas von dem erreichten Rüstungsstand seiner Luftwaffe preiszugeben, sondern höchstens über den zukünftigen zu diskutieren.

Zunächst einmal mußte die Existenz einer Luftwaffe in aller Form mitgeteilt werden. Milch war im Urlaub in den Schweizer Alpen, als sein persönlicher Generalstabsoffizier Major Günther Korten (Jeschonneks Nachfolger) bei ihm erschien und ihm von Göring ausrichtete, daß die Tarnung am 1. März fallen werde. Wir müssen annehmen, daß Hitler nach Annahme des Verhandlungsangebots durch England die eigentliche Enttarnung um einige Tage verschoben hatte, um Simon und Eden persönlich in Kenntnis setzen zu können. Er hatte schon den Erlaß unterzeichnet, daß »am 1. März die Reichsluftwaffe als dritter Wehrmachtteil neben das Reichsheer und die Reichsmarine« tritt, und daß an ihrer Spitze der Reichsminister der Luftfahrt, also Göring, stehen werde; gleichzeitig hatte von Blomberg Göring ermächtigt, »nach und nach« die Luftwaffe zu enttarnen: »Dabei ist jede Maßnahme, die geeignet ist, Aufsehen in der Öffentlichkeit zu erregen, zu vermeiden.« In den Durchführungsbestimmungen General Wevers hieß es, daß nach wie vor die Zahl, Art und Zusammensetzung der deutschen Luftwaffe geheim bleiben müssen.

Mitten in diese Vorbereitungen zur Enttarnung der Luftwaffe platzte die Nachricht, daß die britische Regierung in einem Weißbuch eine erhebliche Aufrüstung der Royal Air Force angekündigt habe. Verärgert über die Wahl des Zeitpunkts für diese Bekanntmachung, lehnte Hitler es ab, die Engländer am vereinbarten Tag zu empfangen, und die offizielle, verklausulierte Enthüllung der Existenz einer deutschen Luftwaffe erfolgte am 10. März auf Attaché-Ebene in Berlin. Am 25. März besprachen Sir John Simon und Anthony Eden ihre Vorschläge dann mit Hitler, der sich brüstete, daß die Frontstärke der Luftwaffe schon der britischen entspreche und bald mit der Stärke der französischen im Mutterland und der auf den afrikanischen Stützpunkten stationierten Luftwaffe gleichziehen werde. Das bedeutete zwischen 1,500 und 2,000 Flugzeuge. Mit der Wirklichkeit hatte diese Behauptung nichts zu tun, aber im Zusammenklang mit Churchills Erklärungen löste sie im britischen Kabinett große Beunruhigung aus. In Wirklichkeit besaß die Luftwaffe insgesamt nur ungefähr 2,500 Flugzeuge, aber davon gehörten nur rund 800 zur Frontstärke, und diese befanden sich auch nicht alle bei den Einsatzeinheiten, sondern zum Teil in den Fliegerschulen. Die

tatsächlich vorhandenen Flugzeuge waren noch immer sehr primitive Apparate; als Hitler, Göring und Milch am 28. März 1935 den neuen Wehrmachtteil auf dem Flugplatz Döberitz besichtigten, konnte das Jagdgeschwader »Richthofen« für den Vorbeiflug nur die veralteten Doppeldecker des Typs He 51 anbieten.

Es war einer der noch immer sehr seltenen Besuche Görings bei seiner Luftwaffe. Bei der Flugschau in Döberitz beförderte Hitler Milch zum Generalleutnant; als Göring einige Monate später durch Generaloberst von Blomberg andeuten ließ, daß die Zeit gekommen sei, ihn entweder zum »Luftmarschall« oder zum »Generalfeldmarschall« zu befördern, erwiderte Hitler, daß dies zur Zeit nicht in Frage käme.

Für Milch bedeutete die Verletzung des Versailler Vertrages durch die Enttarnung der deutschen Luftwaffe und die wenige Tage später angeordnete Einführung der Wehrdienstpflicht den kritischsten Augenblick, einen Augenblick, der die Intervention durch die Versailler Mächte gerechtfertigt hätte. Die gesamte deutsche Militärplanung wurde von der Reichsregierung mit der Gefahr aus dem Osten gerechtfertigt, an die Hitler selbst keinen Augenblick glaubte. Aber gegen Ende April 1935 traf in Berlin die Nachricht von Verhandlungen zwischen Frankreich und der Tschechoslowakei über eine Aufnahme Rußlands in ihr Defensivbündnis ein, und Ende des Monats erhielt von Blomberg die Nachricht, daß sich sowjetische Luftwaffenoffiziere in der Tschechoslowakei aufhielten, in einem Land also, das sich in Bomberreichweite der lebenswichtigsten Gebiete Deutschlands befand. Außerdem wurde berichtet, daß in der Tschechoslowakei 25 große Flugplätze gebaut worden seien, weit mehr, als ein so kleines Land benötigte. Alle diese Nachrichten kamen Hitler gelegen, um seine Aufrüstung weiter zu forcieren.

Blomberg nahm gemeinsame Besprechungen mit den Chefs der drei Wehrmachtteile auf, wobei Milch Görings Stelle einnahm. Der Chef des Oberkommandos des Heeres, von Fritsch, erklärte, der sowjetisch-französisch-tschechische Pakt bedeute eine akute Gefahr für Deutschland. Anfang Mai rief von Blomberg sie in sein Ministerium und übergab ihnen die Anweisung, eine operative Studie für einen Einsatz mit dem harmlosen Codenamen »Schulung« durchspielen zu lassen. In Wirklichkeit sollte es der Plan für einen Präventivangriff auf die Tschechoslowakei sein bei gleichzeitiger Verteidigung im Westen gegen Frankreich. Die Tschechoslowakei hatte keine bedeutende Luftwaffe, die gestellte Aufgabe war also für die deutsche Luftwaffe weniger kompliziert als für das Heer. Am 16. Mai 1935 teilte Milch von Blombergs Stabschef, General von Reichenau, die »Fertigstellung der Schulungsaufgabe« mit. Die tschechische Studie wurde von Zeit zu Zeit aktualisiert, bis das Problem vier Jahre später auf andere Weise gelöst wurde.

Nach außen hin bemühte sich Milch, weniger militant aufzutreten als sein Minister. In diplomatischen Kreisen erwarb er bald Respekt, und Ende Juni 1935 schlug Graf Kerkhove von Denterghem, der belgische Gesandte, Milch vor, Brüssel zu einer Unterredung mit dem Ministerpräsidenten van Zeeland zu besuchen. Hitler gab seine Einwilligung, und am 6. Juli flogen Milch und der Gesandte unter dem Vorwand, die Weltausstellung besuchen zu wollen, nach Brüssel. Van Zeeland erklärte ihm, daß Belgien als Folge des Ersten Weltkrieges Bündnisverpflichtungen gegenüber Frankreich habe; er ließ durchblicken, daß es sich von seinen militärischen Verpflichtungen befreien und sie für den Anfang durch einen Handelsvertrag mit Deutschland ersetzen möchte. Milch berichtete nach seiner Rückkehr dem Außenminister von Neurath, von Blomberg und danach Hitler und Göring von diesem Gespräch. Die Belgier kündigten freiwillig ihr Abkommen mit den Franzosen, ein Schritt, den der belgische Gesandte auf die gemeinsame Intervention zurückführte.

Hitler fand immer mehr Gefallen an Görings energischem Staatssekretär und hatte öfters Zeit für ihn. In den Jahren 1934 und 1935 verbrachte er mehrfach viele Stunden im Gespräch unter vier Augen mit Milch, und er beschränkte sich dabei nicht allein auf Luftwaffenthemen. Milch war nicht ganz ungeschickt, und wenn er eine Idee hatte, die er anbringen wollte, zitierte er manchmal als wirksames Mittel, um Gefallen und Gehör zu finden, Karl May, der Görings liebste Bettlektüre war und auch von Hitler geschätzt wurde. In einem dieser Gespräche schlug Milch Hitler vor, die neuen, im Bau befindlichen U-Boote mit Atemröhren auszurüsten, die es ihnen ermöglichen würden, unter Wasser zu bleiben: »Beim Karl May, mein Führer, kämpft er mit einem Indianer, der ein besonders guter Schwimmer und Taucher ist. Und Karl May schneidet sich so eine Schilfröhre ab und atmet durch sie unter Wasser. Und der andere sucht nun überall und findet ihn nicht. Und als er in seine Nähe kommt, da geht Karl May auf ihn los und bezwingt ihn, ehe er sein Messer gebrauchen kann. Das müssen wir mit unseren U-Booten machen, mein Führer.« Hitler brachte die Sache bei der Marine zur Sprache, aber erst Jahre später wurde die einfache Schnorchelidee von Holland erfunden.

Bei diesen Gesprächen marschierte Hitler gewöhnlich in seinem Arbeitszimmer auf und ab, Milch immer an seiner Seite. An einem anderen Tag kam Milch auf das Thema der U-Boot-Kriegführung zurück und versuchte, Hitler zu Einschränkungen des Großschiffbaus zugunsten der U-Boote zu überreden. Er schlug vor, 1.000 U-Boote heimlich in kleinen Werften an den Flüssen in Teilen zu bauen, die dann in Montagewerken an der See zusammengesetzt werden sollten. Bei 1.000 U-Booten, sagte Milch, könnten sich 300 gleichzeitig am Feind, 300 im An- und Abmarsch und weitere 300 bis 400 m der Reparatur befinden. Wenn die 1.000 fertig

sind, solle man es den Engländern offiziell mitteilen. Unter diesen Umständen würden diese es dann niemals wagen, einen Krieg mit Deutschland zu riskieren: »Wenn der Engländer nicht geht, dann geht der Franzose allein nicht in den Krieg.« Jahre später konnte Milch sich noch an Hitlers Gesichtsausdruck erinnern, an seine glühenden Augen und angespannten Züge, als er diese Worte hörte. »Das ist eine gute Sache!« sagte Hitler, und er nahm seinen ewigen Marsch über den Teppich wieder auf. Immer wenn Milch beim Kehrtmachen auf die linke Seite Hitlers gehen wollte, wie die Etikette es verlangte, sagte Hitler »Nein, bleiben Sie bitte auf der Seite.« Aus Kleinigkeiten dieser Art glaubte Milch zu entnehmen, daß Hitler doch innerlich ein bescheidener Mensch sei.

Wie die »Lufröhren«-Idee, so besprach Hitler auch das Projekt einer hauptsächlich aus Unterseebooten bestehenden Flotte mit Großadmiral Raeder, dessen Reaktion jedoch negativ war. »Der will große Schiffe bauen«, sagte Hitler später zu Milch. Milch entgegnete: »Wenn Sie die großen Schiffe bauen, mein Führer, dann haben Sie einen großen Vorteil. Sie haben ein Bergwerk mit Stahl im Wasser liegen, und wenn Sie genügend gute Taucher haben, dann können Sie es nachher im Krieg 'rausholen und daraus Munition machen.« – »Milch, Sie sind unverbesserlich«, sagte Hitler.

Es gelang Milch, bis zum Herbst 1935, für die Luftwaffe eine Frontstärke von rund 1,800 Flugzeugen zu schaffen. Die erste Aufbauphase war abgeschlossen, aber Deutschlands Außenpolitik schuf eine penannte Krisenatmosphäre, und Göring forderte noch mehr Flugzeuge. Am 7. Oktober 1935 ließ er Milch wissen, daß die politische Lage eine noch schnellere Aufrüstung erforderlich mache. In Weisungen, die einige Wochen später herausgegeben wurden, gab die Luftwaffe zu erkennen, daß sie in ihrer Planung von der Annahme ausging, daß »Frankreich, nach dem Ausmaß der militärischen Vorbereitungen zu schließen, anscheinend zum Krieg entschlossen ist«. Litauen und die Tschechoslowakei dagegen würden sich nach Ansicht der Luftwaffe aus einem solchen Konflikt nur so lange heraushalten, wie das ihren eigenen Interessen nützlich erscheint. Milch kannte die Grenzen seiner Fabriken und Fliegerschulen. Um eine Vernichtung der deutschen Luftwaffe auf ihren bekannten Flugplätzen durch einen feindlichen Überfall zu verhindern, ordnete er den Bau sogenannter »Einsatzhäfen« an – unbemannte Rollfelder von je 500 m Breite und 1,000 m Länge, die mit den erforderlichen Treibstoffbunkern und vollständigem Befeuerungsgerät ausgestattet werden sollten. Sie mußten bis zum Ende des nächsten Aufstellungsabschnittes, also bis zum Oktober 1938, fertig sein.

Noch zweimal wurde Milch in jenem Oktober auf den zunehmenden Ernst der politischen Lage in Europa hingewiesen, und von Blomberg beschwor ihn, den Flugzeugbau noch weiter zu beschleunigen. Der Flugzeugindustrie gehörten jetzt

vierzehn bedeutende Werke an: Arado, BFW (Messerschmitt), Bücker, Dornier, Fieseler, Focke-Wulf, Gotha Waggonfabrik, Hamburger Flugzeugbau, Heinkel, Henschel, Junkers, Klemm, Weser- und Flettner-Flugzeugbau. Am 24. Oktober 1935 forderte Milch weitere 616 Millionen Reichsmark, um die Kosten der Programmbeschleunigung decken zu können. Innerhalb von zwei Jahren war die Liste der bedeutenden Flugzeugfabriken und ihrer Nachbarwerke auf 36 angewachsen.

Anfang November forderte von Blomberg die drei Wehrmachtteile auf, eine Arbeitsgrundlage für gesamtstrategische Planungen zu entwickeln. Nach einer Besprechung der wichtigsten Luftwaffenbefehlshaber, die am 16. November unter Milchs Vorsitz stattfand, unterzeichnete Wever zwei Tage später den Luftwaffenbeitrag zu dieser »Wehrmachtstudie«. Als Schwerpunkt der Kriegsschauplätze waren darin eine Front gegen Frankreich im Westen und die Tschechoslowakei im Südosten vorgesehen. Der Luftwaffe war befohlen worden, aus politischen Gründen um jeden Preis die Rolle des Angreifers zu vermeiden. Göring verfügte: »Ohne meinen ausdrücklichen Befehl darf daher die Reichsgrenze weder überschritten noch überflogen werden. Das Vorgehen in die entmilitarisierte Zone und ihr Überfliegen wird erst dann freigegeben, wenn eine feindliche Grenzverletzung in offenbar kriegereischer Absicht vorhergegangen ist.« Die Luftwaffe ging davon aus, daß die französischen Luftstreitkräfte bei Kriegsausbruch einen Überraschungsangriff fliegen würden, »wahrscheinlich ohne Kriegserklärung«. – »Erste Aufgabe der deutschen Luftwaffe« sei es, die französische Luftwaffe und ihre Grundlagen zu zerstören, gefolgt von einem schnellen Herumwerfen der Masse der deutschen Kampffverbände nach Osten und der Vernichtung der tschechischen Luftwaffe. Große Bedeutung wurde der Luftaufklärung beigemessen, aber nur geringe der strategischen Luftkriegführung; eine Reihe französischer und tschechischer Arsenale, Munitionsfabriken und Rundfunksender wurden namentlich als Ziele aufgeführt, aber seltsamerweise ausdrücklich mit der Einschränkung, daß es sich um »Vergeltungsschläge bei Angriffen auf deutsche Städte« handeln müsse.

In der letzten Novemberwoche 1935 traf der britische Pressemagnat Lord Beaverbrook auf dem Flughafen Tempelhof ein. Milch zeigte ihm Adlershof und die Henschel- und Daimler-Benz-Werke. Beaverbrook lud ihn nach London ein, und ein Jahr darauf folgte Milch dieser Einladung.

Mitte des Jahres 1936 machte Hitler Göring zusätzlich auch noch zum höchsten Lenker der Wirtschaft und der Finanzen. Er wurde Generalbeauftragter für den Vierjahresplan. Göring und Milch waren überrascht, als Hitler plötzlich den Entschluß faßte, das Rheinland wieder zu militarisieren. Es war ein zweiter Verstoß gegen den Versailler Vertrag. Milch befand sich gerade auf seinem jährlichen Skiurlaub in Tirol, als Hitler am 13. Februar (angesichts der bevorstehenden

Ratifizierung eines französisch-sowjetischen Vertrages) zum ersten Mal seine neuen Absichten gegenüber von Blomberg erwähnte. Zwei Wochen später gab von Blomberg eine Weisung an die drei Oberbefehlshaber heraus mit Richtlinien für einen überraschenden Einmarsch in die entmilitarisierte Zone. Bis zum Vorabend des festgesetzten Datums erfuhr Milch kein Wort davon. Am Abend des 6. März rief General Wever an und teilte ihm mit, daß er sofort in Berlin benötigt werde; Milch hastete nach München, wo sein Flugzeug bereitstand. Als er an Bord der Maschine ging, hörte er aus den Lautsprechern die Übertragung der Reichstagsrede, in der Hitler bekanntgab, daß deutsche Truppen in diesem Augenblick in das Rheinland einmarschierten.

Niemand wußte so gut wie Milch, wie schwach die Luftwaffe noch war. In ganz Deutschland gab es nur drei Jagdgruppen, die sich dazu noch meist in der Aufstellung befanden. Milch fand eine einfache Lösung. Da man nur eine Jagdgruppe entbehren konnte, wurde diese auf Flugplätze in Köln und Düsseldorf verteilt; auch eine Stuka-Gruppe wurde an jenem Tag ins Rheinland und auf Flugplätze in Frankfurt und Mannheim verlegt. Die Jäger hatten je 1.000 Schuß Munition an Bord, aber ihre Maschinengewehre waren noch nicht justiert. Mit dieser kleinen Besetzung spielte die Luftwaffe ein ganz großes Theater.

Milch fühlte sich an die Tage der Danziger Luftpost erinnert, nur brauchte man dieses Mal Pinsel und Farbe, um die scheinbare Zahl der Einheiten zu multiplizieren, nicht um sie zu dividieren. In Deutschland wurden am Tor der Fliegerschulen neue Schilder angebracht, die sie als Jagd- oder Bombergruppen auswies. Die einzige Jagdgruppe, die nur veraltete Maschinen besaß, wurde von einem Flugplatz im Rheinland zum nächsten geflogen, jedesmal mit neuen Abzeichen bemalt. Wieder einmal wirkte der Bluff.

Milch war über diesen verfrühten Einsatz der militärischen Stärke Deutschlands keineswegs erfreut. Er rechnete mit mindestens acht Jahren für den Aufbau der Luftwaffe. Die ersten Aufstellungsabschnitte sollten im Herbst 1938 abgeschlossen sein. Einige Jahre würde es dauern, bis die Luftwaffe mit modernen Flugzeugen ausgerüstet sein konnte. Unter General Wevers energischer Leitung hatte der geheime Luftwaffen-Generalstab Spezifikationen für einige der fortschrittlichsten Maschinen der Welt ausgearbeitet. In der Forschungsanstalt Rechlin flogen die Testpiloten schon im März 1936 Prototypen des Messerschmitt-Jägers Me 109, des zweimotorigen Messerschmitt-Zerstörers Me 110, der Sturzkampfbomber Ju 87 und Hs 123 sowie der mittleren Bomber Do 17, Ju 86 und He 111. Sogar eine frühe Ausführung der Ju 88 befand sich schon in der Entwicklung. Die Dornier-Werke hatten drei Prototypen des viermotorigen schweren Bombers Do 19 gebaut, und Junkers hatte zwei Ju 89 fertiggestellt. (In Großbritannien war die Spezifikation für

einen viermotorigen Bomber gerade erst herausgegeben worden.) Unter allen diesen Typen schien die He 111 der Standardbomber der 1. Generation zu sein; die Maschine konnte Bomben im Gewicht von einer Tonne tragen und war, selbst an modernen Maßstäben gemessen, schnell. Das Luftfahrtministerium forderte Ernst Heinkel auf, bei Berlin eine große neue Fabrik zu bauen, die in der Lage sein sollte, pro Monat 100 He 111 zu produzieren. Heinkel erklärte sich einverstanden, und der erste Spatenstich fand im Mai 1936 bei Oranienburg statt: »Heute in einem Jahr will ich hier die erste in Oranienburg gebaute He 111 der Luftwaffe übergeben«, versprach er, und das Versprechen wurde eingelöst.

Die erste Luftwaffendienstvorschrift gab General Wever im Mai 1936 heraus. Sie beruhte auf den ersten Studien, an denen Generalmajor Wilberg seit Mai 1926 gearbeitet hatte, und auf ihren gemeinsamen Überlegungen über die zukünftige Taktik. Obwohl beide Offiziere fest in den Traditionen des Heeres und der Luftunterstützung für das Heer verwurzelt waren, enthielt dieses Handbuch – das zur Grundlage der gesamten Ausbildung in der Luftkriegsakademie werden sollte – den klaren Bauplan für die Blitzkriegserfolge, die die Luftwaffe drei Jahre später erringen sollte. »Die Fliegerkräfte tragen den Krieg von Kriegsbeginn an ins Feindesland«, hieß es in einem Absatz. »Ihr Angriff trifft die Kampfkraft des Gegners und den Widerstandswillen des feindlichen Volkes an der Wurzel.« Pflicht der neuen Luftwaffe war es, die feindliche Luftwaffe am Boden und in der Luft anzugreifen und dann die Luftherrschaft zu erringen; dann sollte die Luftwaffe überall dort, wo es nötig war, in die Operationen und Kampfhandlungen zu Lande und zur See eingreifen oder, mit gleichem Vorrang, Angriffe gegen die Kraftquellen des Feindes fliegen, gegen sein Industriepotential, seine Ernährungsbasis, seine lebenswichtigen Zufuhrwege, seine Verkehrs- und Regierungszentren. Aber im Paragraphen 186 schloß das Handbuch Angriffe gegen die Zivilbevölkerung ausdrücklich aus: »Angriffe auf Städte zum Zweck des Terrors gegen die Bevölkerung sind grundsätzlich abzulehnen.« Selbst heute noch kann Wevers Handbuch als geschickter Mittelweg zwischen den Extremen General Douhets einerseits und der totalen Unterordnung der Luftwaffe unter einen der anderen Wehrmachtzweige oder unter beide gelten.

Am 3. Juni 1936 erfuhr Milch, daß Wever bei einem Flugzeugunglück den Tod gefunden hatte. Sein Nachfolger wurde General Albert Kesselring, ein großer, draufgängerischer Bayer mit viel persönlichem Charme. Drei Jahre zuvor hatte die Luftwaffe ihn als Fachmann für Wirtschaftsfragen vom Heer übernommen, und als Chef des Luftwaffen-Verwaltungsamtes hatte Kesselring seither eine bedeutende Rolle beim Aufbau der Luftwaffenindustrie und dem Bau neuer Flugplätze gespielt. Aber seine Kenntnisse von Strategie und Luftwaffentechnik waren noch begrenzt,

und seine Ernennung löste allgemein Überraschung aus. Bei der Beerdigung des Generals Litzmann, die am Todestag Wevers stattfand, trat General Adam zu Milch und flüsterte ihm mehrmals denselben Satz zu: »Der falsche Mann, der falsche Mann, der falsche Mann!« Milch sagte: »Ich weiß«, und Adam sagte nur. »Schöne Verhältnisse bei Ihnen!«

Gleichzeitig mit Kesselrings Ernennung kam es zu einer anderen wichtigen Umbesetzung im Ministerium. Es wurde bekannt, daß Göring den Chef des Technischen Amtes, General Wimmer, durch einen anderen ersetzen wollte; Zyniker behaupteten, daß Wimmers Sturz in Wirklichkeit auf die Zeit vor 1933 zurückzuführen sei, als er sich geweigert hatte, Göring Fallschirme abzukaufen. Wimmer hatte eine sehr leistungsfähige technische Organisation im Ministerium aufgebaut. Unterstützt hatten ihn dabei seine beiden wichtigsten Mitarbeiter, Oberst Loeb und Oberst Wolfram von Richthofen, ein Vetter des berühmten Jagdfliegers. Die drei Männer waren die eigentlichen Baumeister des technischen Erfolges der Luftwaffe in den ersten Kriegsjahren. Göring beschloß, Wimmer durch Udet zu ersetzen. Am Nachmittag des 4. Juni setzte er Milch seinen Entschluß in einem vertraulichen Gespräch auseinander: Udet wäre alles andere als sein Freund. Das gehe zurück auf 1918/19. Der Oberst sei damals zum Präsidenten des Traditionsverbandes des Richthofen-Geschwaders gewählt worden, obwohl er, Göring, der letzte Kommandeur des Geschwaders gewesen war und für seine Abschlüsse – ebenso wie Udet – den Pour le mérite bekommen hatte. Damit nicht genug. Udet habe ihn später aus dem Richthofen-Verein hinausgeworfen. »Milch, Sie müssen mal verstehen«, sagte Göring dann, »was das für mich heißt, Udet in diese Stellung zu nehmen, und Sie müssen zugeben, daß ich wirklich großzügig bin.« Milch verstand: Es war ein geschickter Schachzug Görings, einen Mann zum Schweigen zu bringen, der Hitlers Vertrauen besaß. Später schrieb er. »Hitler sah in Udet zu Recht einen der größten Flieger, und leider zu Unrecht einen der größten Flugtechniker.« Anfangs mag Göring den Zweck erreicht haben, den er mit der Ernennung Udet's verfolgte; aber Udet war weder eine Arbeitsbiene noch ein Organisator wie Milch und Kesselring. Ernst Udet, Künstlernatur und Bohemien, ließ die technisch führende Position der Luftwaffe allmählich verkümmern, und das sollte später Göring und ihm selbst zum Verhängnis werden.

Fernbomber verschrottet

Mitte Juli 1936 erhielt die neue deutsche Luftwaffe mit dem Ausbruch des spanischen Bürgerkrieges ihren ersten aktiven Auftrag.

General Franco appellierte an Hitler, ihm beim Transport seiner marokkanischen Streitkräfte vom nordafrikanischen Tetuan auf das spanische Festland zu helfen, da der Seeweg durch die aufständische spanische Marine abgeschnitten war. Hitler befand sich gerade in Bayreuth, als ein spanischer Oberstleutnant – von dem deutschen Konsul Bernhardt begleitet – in Berlin eintraf; sie baten Milch um Luftunterstützung für Francos Truppen. Milch verwies sie an von Blomberg, den Reichsverteidigungsminister; dieser neigte dazu, sie mit leeren Händen wieder wegzuschicken, aber Admiral Canaris machte sie am 25. Juli mit Würdenträgern der Partei bekannt, und Hitler entschloß sich, ihre Bitte zu erfüllen. Milch und Stumpff wurden nach Bayreuth beordert, und im Verlauf einer langen Besprechung erklärte Göring, daß sich Hitler für eine deutsche Intervention im spanischen Bürgerkrieg ohne tatsächliche Beteiligung an den Kampfhandlungen entschieden habe.

Nach Besprechungen mit seinen Amtschefs in Berlin stellte Milch eine besondere Sektion »W« auf, die von seinem ehemaligen Kommandeur im Ersten Weltkrieg, Wilberg, geleitet wurde. Der Auftrag dieser Sektion bestand darin, den Lufttransport von Francos Truppen nach Sevilla zu koordinieren. Milch selbst hatte das Gesamtkommando über die Luftwaffenaktion in Spanien. Die erste Phase der Hilfsaktion bestand in der Entsendung einer Anzahl Transportflugzeuge des Typs Ju 52 und eines halben Dutzend Doppeldecker-Jagdflugzeuge des Typs He 51, die sie schützen sollten. Außerdem erhielt Franco etwa 270 Tonnen Gerät und Munition.

Der Plan wurde so schnell ausgearbeitet, daß die ersten Ju 52 schon am 27. Juli in Tempelhof starteten. Ihr Ziel war Spanisch-Marokko, und sie gehörten der in aller Hast gegründeten »Hispano-marokkanischen Transportgesellschaft (Tetuan-Sevilla)« an. Sehr bald folgten 20 weitere Ju 52, zumeist mit Lufthansa-Besatzungen, die unter dem Kommando des Oberleutnants Rudolf Freiherr von Moreau standen. Am 31. Juli verabschiedete Milch die ersten 86 Freiwilligen der Luftwaffe, die in aller Form von der Luftwaffe entlassen worden waren und Zivilkleidung für die Dampferfahrt nach Cadix bekommen hatten. Sechs He 51 wurden an Bord ihres Schiffes verladen. Eine Woche später traf diese Vorausgruppe – als »Union Reisegesellschaft« getarnt – in Sevilla ein.

Im August 1936 brachten die Transportflugzeuge ungefähr 10.000 Mann der marokkanischen Truppen Francos auf das spanische Festland, und am 9. August erörterte Milch mit Hitler die Notwendigkeit einer Erweiterung des Programms auf die Entsendung von Flak- und Nachrichteneinheiten, eventuell auch auf reguläre Bomber- und Jägereinheiten. Am 29. Oktober wurde endgültig beschlossen, moderneres Gerät sowie Bomber- und Jägerschwader zu schicken. Da sich der

Jäger He 51 den von den republikanischen Truppen geflogenen »Rata«, Maschinen russischer Herkunft, als unterlegen erwiesen hatte, sollte der von Dr. Willy Messerschmitt konstruierte Jäger Bf 109 so bald wie möglich nach Spanien geschafft werden. Es bestand kein Zweifel daran, daß die Sowjetunion die Republikaner unterstützte. Und als gemeldet wurde, daß sowjetische Bomber gegen Franco-Truppen eingesetzt worden waren, genehmigte Hitler die uneingeschränkte Intervention durch die Luftwaffe. Am 30. Oktober teilte Milch diese Entscheidung von Blomberg und dann auch Göring mit. Unter der Tarnbezeichnung »Luftübung Rügen« sollte die Luftwaffe eine starke Freiwilligentruppe unter Generalmajor Hugo Sperrle nach Spanien einschiffen.

In kurzer Zeit war die neue Truppe, die jetzt die Bezeichnung »Legion Condor« führte, zusammengestellt worden, und am 6. November verließ die erste Bombergruppe, die KG I/88, deutschen Boden. Milch beobachtete den Start der Einheit vom Flugplatz Greifswald aus. (Göring hatte auf Milchs Meldung über den Abflug der I/88 mit Vorschlag, daß Göring sie selbst verabschieden sollte, gekritzelt: »Milch soll mich vertreten«.) Am 8. November um 10 Uhr früh entschied von Blomberg, daß die »Luftübung Rügen« planmäßig ausgeführt werden solle. Göring schloß sich dem an.

Die Luftwaffe war jetzt in einen nicht erklärten Krieg verwickelt. Sie kämpfte auf fremdem Boden. Alles in allem sollte die »Legion Condor« in Spanien eine Stärke von etwa 5.000 Mann erreichen und mit 200 Flugzeugen verschiedener Typen ausgerüstet sein. Am 14. November erreichte Milch die Nachricht vom ersten Luftsieg der Luftwaffe in Spanien.

Die internationale Reaktion auf die Intervention war alarmierend; Großbritannien legte offiziell Beschwerde ein. Auf einer Besprechung mit Milchs Amtschefs, die Anfang Dezember stattfand, sagte Göring, daß die Deutschen ursprünglich Ruhe bis 1941 gewünscht hätten: »Wir können aber noch nicht wissen, ob schon vorher Verwicklungen kommen. Wir befinden uns bereits im Kriege – nur wird noch nicht geschossen.« Er fügte hinzu: »Die allgemeine Lage ist sehr ernst. Rußland will den Krieg, England rüstet sehr stark auf.« Seine nun schon gewohnte Reaktion bestand in der Forderung nach einem noch stärkeren Ausbau der Luftwaffe. Göring befahl von jetzt an höchste Einsatzbereitschaft mit »keiner Rücksicht auf finanzielle Schwierigkeiten«. Er selbst »übernimmt volle Verantwortung«. Er verfügte, daß vom ersten Tag des Jahres 1937 an alle Fabriken der Luftfahrtindustrie »mobilmachungsmäßig zu laufen« hätten. Alle vorhandenen Hilfsquellen der Luftwaffe sollten mehr für Flugzeuge, Ausrüstung, Geräte und Nachschub verwendet werden, weniger für den zeitraubenden letzten Ausbau von Kasernen und Flugplätzen.

Wenn Göring von einer Vergrößerung der Luftwaffe sprach, dann meinte er Milch. Einmal hatte er dem Finanzminister Graf Schwerin von Krosigk erzählt: »Wissen Sie, wenn ich meine Luftwaffe vergrößern will, dann bestelle ich mir Milch. Und der sagt mir dann: ›Über das Maß können wir nicht hinausgehen, denn dann verwässern wir alles.‹ Dann trete ich ihn in den Arsch, und dann vervielfältigt er sie in wenigen Wochen!« Der Finanzminister erzählte Milch davon, und dieser brachte es bei dem nächsten Treffen mit Göring zur Sprache und sagte zu ihm: »Ich möchte Ihnen hier gleichzeitig melden: In den Arsch wird nur der getreten, der ihn hinhält. Ich halte ihn nicht hin!«

Ein präzises Datum für die abrupte Verschlechterung der Beziehungen Görings zu Milch läßt sich nicht nennen. Vielleicht war für den eifersüchtigen Luftfahrtminister die Grenze erreicht, als Hitler in einer öffentlichen Rede sagte: »Zwei Namen sind unauslöschlich mit dem Aufbau der Luftwaffe verbunden: Göring und Milch.« Als Göring sich bei einer anderen Gelegenheit über die Luftwaffenplanung verbreitete, hatte Hitler ihn lakonisch unterbrochen: »Göring, warum überlassen Sie das nicht Milch – der macht seine Sache doch schon recht gut, nicht wahr?«

Görings Vergeltung bestand jetzt darin, dafür zu sorgen, daß Milch nicht mehr so oft zu Vorträgen bei Hitler hinzugezogen wurde; schlimmer war, daß er dazu überging, Milchs Amtschefs zu direkten Vorträgen zu sich zu befehlen. (»Das brauchen Sie aber Ihrem Vorgesetzten gar nicht zu sagen, daß wir das besprochen haben«, sagte er dann zu ihnen.) Eines Tages, Mitte November 1936, als Milch in Berlin war, konferierte Udet insgeheim in Karinhall mit Göring über weitreichende Pläne für die Vereinheitlichung der Flugzeugzellen und Motoren. (Udet schlug vor, nur die Bf 109 seines Freundes Messerschmitt als künftigen modernen Jagdeinsitzer zu entwickeln, nur die Ju 87 als künftigen Sturzkampfbomber und so weiter.) Die Aktenvermerke über diese Besprechungen wurden Milch nicht gezeigt, und wenn er protestierte, antwortete Göring jedesmal brüsk: »Das ist auch die Arbeitsweise des Führers.«

Seinem Freund Udet mochte Milch nicht die Schuld geben. »Göring beherrschte ihn vollständig. Udet ging auch darauf ein, weil er sehr viel Vorteile dadurch bei Göring hatte; und Göring benutzte die Beliebtheit von Udet, um selbst sein Ansehen auch in der Luftwaffe dadurch aufzubauen.«

Die zunehmende Entfremdung zwischen Milch und Göring wurde durch ein Geheimnis verstärkt, das Geheimnis des »Briefes, den es nie gab«. Am 26. November 1936 beantragte Milch endgültig seinen Rücktritt; Göring war betroffen, aber er erwiderte, daß Milch kein Recht habe, zurückzutreten. Das sei eine Entscheidung, die allein der Minister zu treffen habe. Hartnäckig erwiderte Milch, daß er nicht Görings Sklave sei, und zornig ließ er durchblicken, daß es für

deutsche Offiziere immer noch einen letzten Ausweg gebe. Er spürte, daß Görings Verhalten ihm gegenüber einen persönlichen Grund haben müsse, und er forderte Göring auf, das doch offen zuzugeben. Endlich gab Göring zu, daß die Leute angefangen hätten, so über Milch zu reden, als sei er der Oberbefehlshaber und Minister. Aufgefordert, ein Beispiel dafür zu nennen, daß Milch selbst diesen Eindruck zu fördern versucht habe, sagte Göring, er habe doch die Abschieds-parade in Greifswald abgenommen, als die erste Bombergruppe neulich nach Spanien startete. Davon habe er, Göring, erst hinterher erfahren. Milch erinnerte an Görings eigene Worte am Rand der Meldung: »Milch soll mich vertreten.« Göring konnte sich offensichtlich nicht an diesen Brief erinnern. Milch sagte, er werde ihn aus dem Archiv heraussuchen und hinaufschicken lassen, um die Angelegenheit endgültig zu klären. Milch bat den Chef seines Zentralamtes, General von Witzendorff, den Brief zu beschaffen. Wenig später verkündete von Witzendorff, daß der Brief verschwunden sei; Milch war also außerstande, Görings Anschuldigung zu widerlegen.

Erst sechs Jahre später wurde das Geheimnis aufgeklärt. Im November 1942 trat von Witzendorff in den Ruhestand und erschien in Milchs Büro, um sich dienstlich abzumelden. Auf einmal fing er an zu weinen, und als Milch ihn fragte, was los sei, antwortete er schluchzend: »Sie sind zu mir immer anständig gewesen, und ich habe an Ihnen einen schweinemäßigen Verrat begangen. Erinnern Sie sich an die damalige Entsendung der Bombergruppe 88 von Greifswald nach Spanien?« Milch nickte. »Jawohl. Das war der berühmte Brief, der weg war.« – »Ich habe ihn auf höheren Befehl beseitigen müssen«, gab der General jetzt zu. »Bitte fragen Sie mich nicht, wer es befohlen hat.« Aber Milch wußte, um wen es sich handelte.

Mit dem Heraufziehen des neuen Jahres 1937 hatte der siebenjährige Krieg zwischen dem Generalstab der Luftwaffe und Milch, dem Außenseiter, eben erst begonnen.

In der ursprünglichen Luftwaffenplanung waren 30 Bomber- und 15 Jagdgruppen bis zum 1. Oktober 1938 vorgesehen. Die zunehmende Knappheit an Rohstoffen und der Personalmangel wirkten sich aus, aber als Udet am 11. Januar 1937 Göring über seine Maßnahmen zur Steigerung der Flugzeugbeschaffung Bericht erstattete, schienen diese Mängel ihn nicht zu schrecken; bis zum 1. April 1938, sagte Udet zu Göring, werde man das Doppelte der ursprünglich geplanten Zahl von Bf 109-Jägern fertiggestellt haben, nämlich 1,400 statt 758. Ähnliche Steigerungen werde man auch bei den anderen hochmodernen Flugzeugen erzielen.

Mit zunehmender Beunruhigung verfolgten die britischen Geheimdienste den rapiden Aufbau der Luftwaffe, und in der zweiten Hälfte des Jahres 1936 hatten die

Engländer schon Geheimvorschläge über einen Informationsaustausch zwischen der Luftwaffe und der Royal Air Force unterbreitet. Hitler vertrat die Ansicht, daß ein solcher Austausch jetzt zu begrüßen sei, denn der Luftwaffenminister in London, Lord Swinton, galt als Vorkämpfer der deutsch-britischen Verständigung. Hitler war immer noch von seiner irrigen »Hoffnung auf England« erfüllt – von dem Traum eines großen »germanischen« Bündnisses, in dem sich Deutschlands machtvolle Heere, Großbritanniens Seeherrschaft und die gemeinsame Luft-herrschaft der deutschen Luftwaffe und der Royal Air Force zusammenfinden würden. Immer wieder kam er in seinen Gesprächen mit Milch auf dieses Thema zu sprechen. Die Engländer aber bewegte nur die Furcht vor dem ständigen Anwachsen der Luftwaffe und vor dem, was danach kommen würde.

Mit Hitlers ausdrücklicher Billigung lud Göring das britische Luftwaffenministerium ein, höchste Offiziere zum Studium der deutschen »Luftwaffen-geheimnisse« zu entsenden. Das Resultat des Besuches war ein einzigartiger Informationsaustausch zwischen zwei rivalisierenden Luftwaffen, die drei Jahre später Schlachten auf Leben und Tod austragen sollten. Die R.A.F. schickte zwei Generale, Courtney und Evill, sowie zwei Nachrichtenoffiziere. Milch empfing sie am 17. Januar 1937 auf dem Flugplatz Staaken. Jede bedeutende Luftwaffen-einrichtung wurde ihnen in den nächsten Tagen gezeigt. »Der Zweck war, auf englischer Seite eine Beruhigung über unsere Rüstungen zu erzeugen«, schrieb Milch, »was aufgrund der immer wieder erscheinenden maßlosen übertreibungen der Presse nötig erschien.«

In Döberitz zeigte man den Engländern das Richthofen-Jagdgeschwader und den Sturzkampfbomber Hs 123; sie inspizierten die neue Luftkriegsakademie Gatow, und in Marienehe sahen sie die ersten Heinkel-Fließbänder. Courtney bat seine Gruppe, sich keine schriftlichen Notizen zu machen. Man zeigte ihnen Deutschlands modernste Flugzeuge, wie die He 111, die Ju 86, die Ju 87 und die Do 17, und man unterrichtete sie mündlich über die Leistungsdaten jedes Bombertyps, damit sie genaue Vergleiche anstellen konnten.

Das britische Luftwaffenministerium hatte Courtney ermächtigt, sein Ehrenwort als Offizier zu geben, daß er nur seine unmittelbaren Vorgesetzten, »nicht jedoch das Foreign Office« von dem Inhalt der geheimen Unterredungen unterrichten werde. Die Deutschen glaubten, das stark frankophile Foreign Office werde die geheimen Informationen direkt nach Paris weiterleiten, wo Hitler und von Blomberg die einzige, Deutschland von Westen her drohende Gefahr sahen. Auf Courtneys Bitte trug Milch die Tatsachen vor, für die der britische Secret Service vorher jede Summe geboten hätte: »Das deutsche Luftrüstungsprogramm wurde 1934 aufgestellt und soll bis 1938 beendet sein«, begann er. »Das Programm sah

jährlich eine bestimmte Prozentzahl von aufzustellenden Verbänden vor. Es ist Deutschland gelungen, sowohl personell wie materiell die einzelnen Jahresraten schneller aufzustellen.« Bei Erfüllung des Programms im Jahre 1938, fuhr er fort, werde Deutschland 30 Bomber-, 6 Sturzkampfbomber- und 12 Jagdgruppen haben (3 der ursprünglich 15 geplanten Jagdgruppen waren den Sturzkampfbombern zugewiesen worden). Es werde außerdem 12 Aufklärungs- und 5 Seefliegergruppen geben. Eine deutsche Gruppe war größer als ein R.A.F.-Geschwader; die von Milch genannten Zahlen bedeuteten, daß Deutschland über eine Gesamtzahl von etwa 2.340 Flugzeugen erster Linie einschließlich der Staffelreserven verfügen werde.

Courtney fragte, ob die Absicht bestünde, im Kriegsfall die Anzahl der Staffeln zu erhöhen, und ob Deutschland beabsichtige, im Kriegsfall Verbände aus der Deutschen Lufthansa aufzustellen. Milch beantwortete diese Fragen und erkundigte sich dann nach Einzelheiten des britischen Luftwaffenprogramms. Courtney bat um Entschuldigung und sagte, er habe die genauen Einzelheiten nicht zur Hand, werde sie aber sogleich nach seiner Rückkehr dem deutschen Luftwaffenattaché in London, Generalmajor Wenninger, mitteilen.

Vor ihrer Rückkehr zeigte man den Engländern auch das militärische Versuchsgelände Kummersdorf, wo Dr. Wernher von Braun in den Anfangsstadien seiner Raketenentwicklungsarbeit steckte. Aber an diese Tatsache konnten sie sich fünf oder sechs Jahre später, als es nötig war, nicht mehr erinnern.

Ende Januar 1937 wurde Wenninger, wie er Milch sofort schriftlich mitteilte, in das britische Luftwaffenministerium gebeten. Courtney, der als sein Nachfolger vorgesehene General Richard Peirse und ein hoher Nachrichtenoffizier, Oberstleutnant C. E. H. Medhurst, teilten ihm mit, daß »nach dem bisherigen Plan« die R.A.F. 1.736 Flugzeuge erster Linie sowie ein Drittel weitere als »unmittelbare Reserve« ohne Piloten haben werde, und zwar bis Ende 1938. In den Zahlen seien 1.022 Bomber und 420 Jäger enthalten; Courtney machte dann Angaben über die Stärke der Seeflieger und der Luftwaffeneinheiten. Die britischen Offiziere gaben Wenninger zu verstehen, daß die R.A.F. noch engere Kontakte nur der Luftwaffe begrüßen würde, und sie luden eine offizielle deutsche Delegation für den Herbst jenes Jahres nach London ein. Der Besuch fand dann auch tatsächlich statt, aber die Gelegenheit, auf dieser Basis weiter aufzubauen, wurde versäumt. Britische Nachkriegshistoriker taten den nachfolgenden Londonbesuch als »Teil der Beschwichtigungspolitik« ab. Das ändert nichts an der Tatsache, daß die Informationen, die Milch im Januar 1937 insgeheim den Abgesandten Lord Swintons gegeben hatte, vollständig und korrekt waren. (General Kesselring, der nichts davon wußte, daß Hitler den Austausch genehmigt hatte, denunzierte Milch bei Göring nach dessen Rückkehr aus Italien wegen Landesverrats.) Und Jahre später sollte sich Hitler, kurz

vor seinem Ende, wie es seine Art war, darüber beklagen, daß Milch bei dieser Gelegenheit den Engländern das Radar-»Geheimnis« – von dem damals noch keine Rede war – verraten habe. Die Informationen, die die Deutschen als Gegenleistung erhielten, hatten – vielleicht rein zufällig – keinerlei Ähnlichkeit mit dem wahren Ziel, das die R.A.F. zu erreichen hoffte.

Als die britischen Offiziere Berlin wieder verlassen hatten, schrieb Milch eine lange vertrauliche Studie für Göring, »Gedanken über den Luftkrieg«. Er wies darauf hin, daß es in Deutschland jetzt mehr als 2.000 Fabriken gab, die als »wichtigst« für die Rüstungsproduktion klassifiziert waren; Frankreich habe mehr als 90 Sprengstofffabriken, 30 Giftgasfabriken und 50 Zellen- und Flugmotorenwerke. Milch prophezeite aber, daß die Luftwaffe auch zur Unterstützung von Heer und Marine eingesetzt werden müsse sowie zur Vernichtung der feindlichen Luftwaffe, was Zeit erfordern werde, bevor die Luftwaffe sich dem eigentlichen strategischen Luftkrieg widmen könne. Aus diesem Grunde sei »der Hauptgegner der Luftwaffe die feindliche Luftwaffe . . . Jede Luftwaffe muß daher bestrebt sein, aus der Überraschung heraus den ersten Einsatz zu machen, um sich dadurch einen bedeutenden Teil der gegnerischen Luftwaffe vom Halse zu schaffen und damit gleichzeitig die Durchführung der eigenen Mobilmachung und den Aufmarsch des Heeres zu gewährleisten und ihn beim Gegner weitgehendst zu stören. Der Wunsch der Luftwaffe geht daher dahin, gleichzeitig mit der Kriegserklärung die Grenze zu überschreiten, oder besser ihren Angriff auf die feindlichen Flugbasen anstatt einer Kriegserklärung durchzuführen.« Nach diesem ersten Angriff (»mit allen hierfür zur Verfügung stehenden Kräften, ohne Rücksicht auf Ruhebedürfnis der eigenen Truppe«) könne der Angriff auf die feindlichen Eisenbahn- und Straßenbrücken, die Aufmarschwege, Fabriken und Treibstofflager folgen, und zwar in dieser Reihenfolge. Milch betonte die Bedeutung frühzeitiger Aufklärungs- und Geheimdienstberichte über die in den Zielen angerichteten Schäden, damit die Bomber möglichst wirksam und rationell eingesetzt werden könnten.

Milch war der Meinung, daß von allen drei Wehrmachtsteilen nur das Heer, in Freiherrn von Fritsch, einen guten Oberbefehlshaber habe. Von Göring und auch von Großadmiral Raeder hielt er wenig, Raeder seinerseits konnte Milch nicht ausstehen, diesen ehemaligen Hauptmann des Heeres, der jetzt General war, und als das Reich 1936 den Gefallenen der Seeschlacht von Skagerrak ein Marmeehrenmal widmete, wobei Milch wieder einmal Göring zu vertreten hatte, erklärte Raeder, wenn Milch an Bord der Führerjacht, des Aviso »Grille«, geladen werde, dann werde er, der Marineoberbefehlshaber, eine solche Einladung nicht annehmen (was er aber dann doch tat). Gegenüber Hitler und von Blomberg bewahrte sich Milch jedoch seine uneingeschränkte Loyalität.

In der immer heftiger entbrennenden Fehde innerhalb des Reichsluftfahrtministeriums wurde Göring von manchen Seiten unterstützt. Aber Göring konnte Milch nicht entbehren; er brauchte ihn als Dynamo für die Aufrüstung und um seine eigene Position bei Hitler zu stärken. Die neuen Männer des Reiches – von Blomberg, Himmler, Hess und Goebbels – standen zu Milch. Vielleicht sahen sie in ihm den zukünftigen Luftfahrtminister. Göring hatte in seinen größeren Auseinandersetzungen mit Milch schließlich nachgeben müssen. Der neueste Krach hatte mit seiner Versicherung geendet, daß er den Staatssekretär »sehr lieb« habe. Im Frühjahr 1937 schwand aber auch diese letzte Spur von Herzlichkeit. Die Organisation der Luftwaffe näherte sich ihrem Abschluß, und Görings Untergebene sagten, daß Milch nun nicht mehr unentbehrlich sei, da sich ja Udet um die technischen Dinge kümmere und Kesselring als Generalstabschef die taktischen Angelegenheiten fest in der Hand habe.

Göring plante um diese Zeit den bisher drastischsten Schritt in seinem Feldzug gegen Milch. Er hatte, offenbar nach einem Gespräch mit Kesselring und Jeschonnek, eine schwerwiegende Entscheidung getroffen, von der Milch zufällig einige Tage später erfuhr. Freiherr von Gablenz, der in seiner Abwesenheit Chef der Lufthansa war, rief bei Milch an und fragte: »Hören Sie, Milch, können wir die nicht kriegen? – Die Ju 89?« Die Ju 89 war einer der beiden viermotorigen Prototypen des schweren Bombers, der nach den von Milch und Wever vor vier Jahren formulierten Spezifikationen entwickelt worden war. (»Sie müssen im Kampf um ganz England herumfliegen können.«) Verblüfft fragte Milch: »Warum? Die will ich doch haben, die bauen wir!« Der Lufthansa-Direktor erwiderte: »Wissen Sie denn nicht, daß die abgesetzt ist? Junkers hat Befehl, die Viermotorigen zu verschrotten.« Mit Milchs Zustimmung sorgte Gablenz sofort dafür, daß Junkers die Ju 89 in eine zivile Ausführung umwandelte und sie in Ju 90 umbaute.

Die Entscheidung, die Ju 89 zu verschrotten, traf das Langstreckenbomberprojekt im Kern. Abgesehen von Junkers hatte Dornier drei Do 19 nach den gleichen Spezifikationen gebaut, ein Flugzeug mit einer Spannweite von 33 m und einem Startgewicht von 19 Tonnen, eine Konstruktion, die nach allgemeiner Ansicht ebenfalls ihrer Zeit weit voraus war. Milch rief die Dornier-Werke in Friedrichshafen an: »Was macht die Do 19?« Die Antwort lautete: »Die ist verschrottet – wissen Sie das denn nicht?« Erst später erfuhr Milch, daß Kesselring und Jeschonnek in seiner Abwesenheit zu Göring gegangen waren und ihn gefragt hatten, ob es angesichts der Materialknappheit nicht besser sei, die Langstreckenbomber aufzugeben; aus den Akten geht tatsächlich hervor, daß von der monatlichen für das Flugzeuglieferprogramm erforderlichen Aluminiummenge von 4,500 Tonnen auf mehrere Monate hinaus nur 2,700 Tonnen zur Verfügung stehen

würden. Göring hatte gefragt, welche Flugzeuge denn betroffen seien – ihm selbst hatte man zwei Jahre vorher die Ju 89 in Dessau gezeigt. Die Antwort lautete, daß es sich um Produkte der Ära Milch handele. Nachdem Göring erfahren hatte, daß anstelle einer viermotorigen zweieinhalb zweimotorige Maschinen gebaut werden konnten, befahl er, die schweren Bomber zu verschrotten und fuhr auf Urlaub.

Als er Anfang Mai zurückkam, teilte er Milch seine Absicht mit, das Reichsluftfahrtministerium in zwei Teile zu spalten – die Ministerialseite unter Milch und die Kommandoseite als selbständige Einheit unter dem Luftwaffen-Generalstabschef, der in Zukunft Milch gleichgestellt und Göring direkt verantwortlich sein sollte. Milch hatte nur noch das Recht, die Truppeneinheiten zu »besichtigen«. Praktisch wurde so fast das ganze Ministerium dem Generalstab untergeordnet, der damit die Verantwortung für die technische Rüstung, die Militärwirtschaft und so weiter nicht tragen konnte. Und würde Göring die bisher von Milch vorgenommene Koordination zwischen allen Dienststellen übernehmen und wirklich die Zeit und Energie haben, um sich einer solchen Aufgabe zu widmen? Milch bezweifelte es.

Göring schlug vor, Milch auf seine erste Besichtigungsreise nach Spanien zu schicken. Zu dieser Zeit, Ende Mai 1937, jedoch griff ein spanisch-republikantisches Flugzeug den Kreuzer »Deutschland« vor der spanischen Küste an, und die sich verschärfende politische Lage zwang Göring, Milch in Berlin zu belassen. Am letzten Tag des Monats zeigte man ihm Görings Entwurf der Neuordnung im Ministerium, der am nächsten Tag in Kraft treten sollte. »Nachdem der Aufbau der Luftwaffe in seinen Grundlagen zu einem vorläufigen Abschluß gekommen ist«, verkündete Göring, »beabsichtige ich, der Spitzengliederung der Luftwaffe eine den Belangen der Truppenführung in Krieg und Frieden zugleich entsprechende Form zu geben.« In Zukunft werde er »allein und unmittelbar« die Kommandogewalt über die Luftwaffe ausüben; eine ständige Vertretung Görings durch seinen Staatssekretär entfalle; und was die untergeordneten Positionen anbetraf, so wurde der Hoffnung Ausdruck verliehen, daß Udet, wiewohl in Zukunft als Chef des Technischen Amtes mit unmittelbarem Vortragsrecht bei Göring ausgestattet, von diesem Recht jeweils erst »nach vorherigem Vortrag« beim Staatssekretär Gebrauch machen werde. Obwohl Staatssekretär und Chef des Generalstabes von nun an »gleichberechtigt nebeneinander« stehen, sollten sie sich doch in grundlegenden Fragen gegenseitig unterrichten. Göring unterschrieb den Befehl persönlich.

Dann kam Göring einem Rat des Generalfeldmarschalls von Blomberg nach und löste General Kesselring als Generalstabschef ab. Auch hiervon erfuhr Milch erst durch die offizielle Bekanntmachung. Kesselrings Nachfolger, General Stumpff,

konnte Milch sein volles Vertrauen schenken; aber auch dieser wurde Anfang 1939 als Chef des Generalstabes abgelöst.

Wenige Wochen später verkleinerte Göring Milchs Territorium noch radikaler. Er löste das Personalamt (von Greim) und das Technische Amt (Udet) aus Milchs Bereich, machte sie beide direkt dem Minister verantwortlich und stellte ihre Chefs gleichberechtigt neben Milch und den Chef des Generalstabes. Göring versprach, Milch zu jeder Erörterung personeller oder technischer Art einzuladen, brach aber sein Versprechen schon wenige Tage später, als Udet und von Greim zu Besprechungen zu ihm gerufen wurden und Milch erst nachher davon erfuhr. Über diese Zeit schrieb Milch: »Sehr bald stellte sich heraus, daß meine Befürchtungen betr. Abreißen des Zusammenhangs unserer Arbeit nur allzu gerechtfertigt waren. Göring mischte sich nur sporadisch und dann bei unwichtigen Fragen ein. Er sprach über die Probleme ganz allein mit dem Amtschefs, fragte niemanden, verweigerte keine Rückäußerung, geschweige denn Widerspruch, zog nie die hauptsächlichen Interessenten zu, sprang vom Hundertsten ins Tausendste, schimpfte auf die Abwesenden und beweihräucherte sich selbst . . . Fortwährend machte er sich Aufzeichnungen, meist in ein anderes Buch, ohne daß man jemals den Zweck dieser Arbeit feststellen konnte, da er das Vorhergegangene immer wieder vergaß oder entstellte.«

Als Milch Ende des Krieges die Gründe der Niederlage der Luftwaffe untersuchte, führte er diese »Reorganisation« von 1937 als erste und wichtigste Ursache an. Ihre Folgen sollten sich für die Zukunft als katastrophal erweisen. Es begann eine fast fünfjährige Stagnation in der Flugzeugindustrie und in der Entwicklung neuen Geräts, begleitet von einer fast völligen Vernachlässigung der taktischen Probleme der Tag- und Nachtverteidigung des Reichs.

Österreich als Generalprobe

Im Sommer 1937 war die Aufrüstung so weit gediehen, daß die Zeit des Bluffens vorbei war. Die Luftwaffe hatte unverkennbar ihre Rolle als Abschreckungswaffe gespielt. In seiner jährlichen Weisung für die einheitliche Vorbereitung eines eventuellen Krieges ging von Blomberg jedoch auf eine Reihe von Umständen ein, unter denen Deutschlands Nachbarn (vor allem Frankreich) selbst einen Krieg anfangen könnten, oder unter denen Deutschland einen Angriff gegen die Tschechoslowakei führen könnte, um sich vor einem bevorstehenden Angriff der neuen Koalition Frankreich-Sowietunion-Tschechoslowakei zu schützen.

Sollte Frankreich sich zu einem Angriff auf Deutschland entschließen, dann werde Englands Haltung ungewiß sein, meinte von Blomberg; und im Falle einer

deutschen politischen Entscheidung, die Tschechoslowakei anzugreifen, werde Englands Neutralität eine unumgänglich notwendige Voraussetzung sein, denn falls England sich auf die Seite der Feinde Deutschlands stellte, werde es zweifellos Frankreich mit seinen Luft- und Seestreitkräften unterstützen und versuchen, Belgien und möglichst auch Holland als Stützpunkte für den Angriff auf Deutschland zu gewinnen. Deshalb sei es wichtig, Englands Freundschaft zu erlangen. Das führte zu neuen persönlichen Kontakten zwischen England und Deutschland; Udet und Milch nahmen öfters an britischen Flugtagen in Hendon teil, und die Briten ihrerseits folgten der Einladung Milchs. Der Chefkonstrukteur der British Aircraft Company, Mr. Fedden, besichtigte deutsche Flugmotorenwerke und nahm Verhandlungen über den Verkauf von Bristol-Flugmotoren an Deutschland auf. Am 1. Juli 1937 besuchte Lord Trenchard, der Vater der Royal Air Force, Milch und fragte ihn, ob Deutschland in einem zukünftigen Krieg beabsichtige, Giftgas einzusetzen. Milch gab ihm die feierliche Versicherung, daß Deutschland nicht als erster zu solchen Mitteln greifen werde.

Ende Juli erlaubte Hitler der neuen Luftwaffe, sich mit mehreren Maschinen am vierten internationalen Flugtreffen in Zürich zu beteiligen. Milch selbst führte die deutsche Mannschaft als Kopilot einer von Willy Polte geflogenen Do 17 Z und einer Me 108 (»Taifun«). Udet flog eine hochgezüchtete Ausführung des Me 109-Jägers, der ehemaligen Bf 109. Der erste Wettbewerb galt dem Sport. Die Schweizer hatten eine komplizierte mathematische Formel entwickelt, die langsame, veraltete Flugzeuge mit gewaltigen Tragflächen stark bevorzugte; wie der Zufall es wollte, verfügten sie über zwei solcher Maschinen; dann stellte aber Frankreich ein noch älteres Flugzeug mit noch größerer Spannweite, das mit Mühe den Überführungsflug nach Zürich schaffte und damit den Siegespreis errang. Für das Publikum galt als inoffizieller Sieger die Maschine, die in kürzester Zeit die meisten europäischen Grenzen überquerte und dabei die längste Strecke zurücklegte. In acht Stunden überflog Poltes Me 108 die Grenzen Jugoslawiens, Rumäniens, Ungarns, Österreichs, der Tschechoslowakei, Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz und legte eine Strecke von 2,393 km zurück. Nach nur zwei kleinen Pannen landete die Me 108 siegreich in Zürich.

Danach flogen Polte und Milch die Do 17 Z in der Meisterschaft der Bomber rund um die Alpen. Die Do 17 Z war dabei schneller als irgendein teilnehmender ausländischer Jäger, eine höchst unwillkommene Überraschung für viele Teilnehmerländer. England machte in Zürich nicht mit, aber Milch erlaubte den nachträglich eintreffenden britischen Experten, die neuen deutschen Geräte zu inspizieren, insbesondere die Flugmotoren Daimler-Benz 600 und 601. Wieder in Berlin eingetroffen, versuchte Milch, dies alles Göring zu melden; Göring empfing

Udet, aber seinem eigenen Staatssekretär gewährte er erst wieder im September eine Audienz.

Die geplante Expansion der Luftwaffe ging weiter. Es war nicht leicht, die zunehmende Rohstoffknappheit mit der von Hitler geforderten Vorverlegung der Aufstellungstermine in Einklang zu bringen. Im Februar 1937 hatte Göring die Verzögerungen in dem damals laufenden Lieferprogramm gleichgültig zur Kenntnis genommen, und im September genehmigte er Milchs Voranschlag für dieses Programm in Höhe von drei Milliarden Reichsmark. Aber Geld allein genügte jetzt nicht mehr, da sich in der Rüstungswirtschaft immer stärkere Mängel bemerkbar machten, vor allem in der Eisen- und Stahlversorgung, wo alle drei Wehrmachtsteile heftig miteinander konkurrierten. Görings Einfluß genügte nicht mehr, um zu garantieren, daß der steigende Bedarf der Luftwaffe gedeckt wurde. Anfang Juni 1937 hatte Hitler von Blomberg befohlen, über die Wirkung der zunehmenden Rohstoffknappheit auf die Aufrüstung der Wehrmacht Bericht zu erstatten, und Ende August mußte das Reichsluftfahrtministerium darauf hinweisen, daß eine »wesentliche Streckung des Aufstellungsplanes der Luftwaffe, des laufenden Beschaffungsprogrammes, des Ausbaus der Luftwaffenindustrie und des Programms für Truppenbauten sowie Flughafenanlagen« die Folge der verringerten Zuweisungen von Stahl sein müsse. Die bedauerlichste Auswirkung werde in einer Verzögerung der Modernisierung des Flugzeugparks der Luftwaffe um fünfzehn Monate bestehen, und die volle materielle Ausstattung der Fliegereinheiten werde erst am 1. April 1939 erreicht sein – eine Verzögerung von sechs Monaten gegenüber dem ursprünglich festgesetzten Termin. Ende Oktober 1937 zeigte es sich, daß selbst diese Erwartungen noch zu optimistisch waren, und Milch teilte Göring mit, daß die Stahlknappheit einige Teile ihres nächsten Fünfjahres-Fertigungsprogramms um nicht weniger als weitere fünf Jahre zurückwerfen werde.

Aber selbst unter diesen Umständen war die Luftwaffe bereits jetzt eine furchtgebietende Organisation, wie es sich Ende September in den großen Wehrmachtsmanövern zeigen sollte. Die Luftwaffe steuerte 62,270 Offiziere und Mannschaften sowie 22,580 Zivilbeamte und -arbeiter bei. Sie brachte eine Gesamtstärke von 1,337 Flugzeugen, 639 Flak-Geschützen, 160 Scheinwerfern und 9,720 motorisierten Fahrzeugen ins Feld. In Übereinstimmung mit der herrschenden »Blitzkrieg«-Doktrin begannen die Manöver mit einem simulierten Luftangriff auf Berlin, um die Luftverteidigung gegen einen Überraschungsangriff zu prüfen. Gleichzeitig fanden Heeresbewegungen großen Stils quer über das offene Land zwischen Berlin und der Ostsee statt. Zuschauer waren Hitler und sein Stab sowie Mussolini und sein neuer Luftwaffenminister General Valle. Im ersten nagelneuen

leichten Verbindungsflugzeug der Luftwaffe, dem Fieseler »Storch«, hüpfen Milch und Udet von Schlachtfeld zu Schlachtfeld und landeten ohne Schwierigkeiten auf winzigen »Rollfeldern« mitten unter den vorderen Truppen. Milch hatte die »Storch«-Spezifikation 1933 gegen den starken Widerstand des damaligen Majors Freiherr von Richthofen herausgegeben, der einem solchen Flugzeug überhaupt keine Zukunftschancen gab. Während des Krieges sollte der langsam fliegende »Storch« unglaubliche Taten vollbringen, unter anderem die Rettung Mussolinis aus seinem Gebirgsgefängnis im Jahre 1943. Vom langsamsten bis zum schnellsten Flugzeug beherrschte die deutsche Luftwaffe jetzt den Himmel Europas.

Milch genoß immer größeres Ansehen im Ausland. Von jedem Staat, den er besuchte, wurde er mit hohen Ehren ausgezeichnet, und sein Tresor im Ministerium war vollgestopft mit Pergamentrollen, Bändern und Medaillen – »Wunderbarer Schmuck für den Sargdeckel«, pflegte er zu sagen.

Milchs Auslandsreisen fanden ihren Höhepunkt im Oktober 1937. Er hatte immer an eine Verständigung zwischen Deutschland und Frankreich geglaubt, und im März hatte er seine Gedanken bei einer Abschiedsbesprechung vor höheren Luftwaffenoffizieren entwickelt, die an einem Generalstabslehrgang in Frankfurt teilgenommen hatten. In den ersten Oktobertagen flog Milch mit Udet und seinem neuen Generalstabsoffizier Oberst Werner Kreipe sowie dem französischen Botschafter François-Poncet nach Paris. Einen Monat zuvor hatte der Botschafter die Einladung zu einem solchen Besuch in Berlin überbracht. Mit einer He 111 landeten sie in Le Bourget-West, dem militärischen Teil des Pariser Flughafens. Zu seinem Empfang war auch General Vuillemin erschienen, der Oberbefehlshaber der französischen Luftwaffe, der ihn darauf hinwies, daß soeben zum ersten Mal seit dem Besuch des Kronprinzen Friedrich Wilhelm bei der Pariser Weltausstellung Ende der 60er Jahre des 19. Jahrhunderts wieder eine französische Ehrenwache vor einem deutschen Offizier das Gewehr präsentiert habe. Ganz offensichtlich sollte diese Einladung einem politischen Zweck dienen.

Ausgesprochen wurde es dann in einer vertraulichen Zusammenkunft mit dem Außenminister Yvon Delbos, dem Luftwaffenminister Pierre Cot und dem Marineminister; sie erklärten, daß es ihr Wunsch sei, enge Beziehungen zu Deutschland herzustellen. Als Milch den anwesenden deutschen Botschafter, Graf Welczek, als zuständig erklärte, antwortete dieser, daß er nicht von Hitler persönlich empfangen werde: »Wenn Sie als Soldat hinkommen zu Hitler, dann hört er Sie an.« Die französischen Minister erläuterten ihre Pläne im einzelnen, und Milch versprach, alles Hitler zu überbringen. Als Milch und seine Gruppe am 9. Oktober wieder abflogen, hielt der betagte Kommandeur des Luftkreises Paris, General Keller, eine Ansprache in Le Bourget; es sei der schönste Augenblick seines Lebens, daß der

deutsche Besuch so wohl gelungen sei und nun die Streitaxt zwischen den beiden Ländern »nach tausendjährigem Krieg« für ewig begraben sei. »Er war so gerührt«, schrieb Milch später, »daß ihm die Tränen in die Augen traten.«

Die deutschen Generale meldeten sich am nächsten Tag bei Hitler auf dem Obersalzberg. Zwei Stunden lang hörte Hitler ihren Bericht an und zeigte sich besonders an dem Gespräch mit den drei französischen Ministern interessiert. Milch wies ganz besonders auf die herzliche Ansprache des Generals Keller hin und empfahl Hitler dringend, doch Graf Welczek sofort zur Berichterstattung zu bestellen. Hitler sagte einen einzigen Satz: »Aber einmal werde ich sie noch dreschen.«

Kaum hatte Milch seinen Bericht erstattet, als der italienische Botschafter, Bernardo Attolico, in offensichtlich großer Verlegenheit bei ihm erschien. Nach einigen Minuten kam er zur Sache. Irgend jemand in Paris habe eine Indiskretion begangen, und in Rom liefen – offensichtlich falsche – Gerüchte um, die besagten, daß Milch und Delbos tatsächlich einen politischen und militärischen Pakt erörtert hätten, der sich ja unweigerlich gegen Italien richten müsse. Mussolini habe deshalb den Wunsch geäußert, Milch möge sofort nach Mailand kommen, um dort eine Luftfahrtausstellung zu eröffnen; das werde die Gerüchte zum Schweigen bringen. Auf Hitlers Anweisung flog Milch am nächsten Tag nach Mailand.

Zwei Wochen lang zerbrach er sich den Kopf darüber, wer wohl der Urheber der Pariser Indiskretion gewesen sein könnte, dann gab ihm Attolico zu verstehen, daß es Delbos selbst gewesen sei, der die Information über London hatte bekannt werden lassen. Milch lehnte es ab, das zu glauben, und teilte von Neuraths Meinung, daß es sich hier um eine Intrige von italienischer Seite in Paris zur Störung der deutsch-französischen Beziehungen handeln müsse.

Mitte Oktober 1937 reiste Milch an der Spitze einer einflußreichen Luftwaffen-delegation, der auch Stumpff und Udet angehörten, nach London. Hier war der offizielle Empfang merklich kühler als in Paris. Obwohl die Reden, die Luftwaffenminister Lord Swinton und R.A.F.-Generalstabschef Sir Cyril Newall hielten, im Ton herzlich waren, hatten die Führungen durch die R.A.F.-Anlagen offensichtlich den Zweck, beeindruckend zu wirken. Man zeigte Milch die modernsten Flugplätze wie den R.A.F.-Stützpunkt Odiham, zwei moderne Bombergeschwader im R.A.F.-Stützpunkt Mildenhall und die Ausbildung der nächsten Offiziersgeneration in Cranwell. Einen Tag lang führte man ihn durch die einzigartigen »Schattenfabriken« in den englischen Midlands – hier wurden zu Friedenszeiten Autos und Motoren hergestellt, aber die Anlagen konnten bei Kriegsausbruch sofort auf die Flugzeugproduktion umgestellt werden. Milch lernte auch die Offiziere kennen, die zwei Jahre später den Kampf gegen die deutsche

Luftwaffe leiten sollten, vor allem Air Chief-Marshal Sir Edgar Ludlow-Hewitt vom Bomberkommando und Air Chief-Marshall Sir Hugh Dowding vom Jägerkommando.

In London wurde er auch einem anderen, nicht unbedeutenden späteren Gegner vorgestellt. »Milch«, sagte Lord Swinton, als er ihn zu einem Abendessen am 20. Oktober einlud, »ich habe auch Ihre beiden besten Feinde eingeladen. Lassen Sie sich nicht einschüchtern und geben Sie tüchtig wider – ich werde den Punkterichter spielen.« Und am Abend sah sich Milch in einem abgedeckt aufgebauten Kreis tiefer Ledersessel beim Cocktail in einem Londoner Club gefangen zwischen Winston Churchill und dessen Anhängern Duff Cooper, Lord Camrose und Leo Amery.

Nach dem Abklingen der höflichen Nach-Tisch-Unterhaltung begann Churchill, der Milch geraume Zeit durch den kräuselnden Rauch ihrer Zigarren betrachtet hatte, mit einem Einkreisungsmanöver: »Was halten Sie vom Segelfliegen als Sport? . . . Glauben Sie, daß ich es bei meinem Alter noch lernen kann?« Milch bot ihm an, das Segelfliegen in Deutschland zu lernen (wo die Luftwaffe aus Gründen, die später klar wurden, große Segelfliegerschulen unterhielt). Churchill erwiderte: »Wenn Sie in Deutschland das Segelfliegen so hoch schätzen, können Sie dann nicht auf den Motorflug ganz verzichten und sich nur dem Segelflug widmen? Das würde eine günstige Lösung aller Schwierigkeiten erbringen!« Das löste zustimmendes Gelächter bei Churchills Gruppe aus. Milch erwiderte: »Ich bin überzeugt, daß unser Führer einen solchen Vorschlag annehmen würde!« Churchill nahm die Zigarre aus dem Mund und sagte: »Oh, wirklich?« Milch erwiderte, daß es eine kleine Vorbedingung gäbe – »daß England dann auf Dampfer und Motorschiffe verzichtet und zu den schönen alten Segelschiffen zurückkehrt!« Lord Swinton verkündete zum allgemeinen Gelächter laut: »Eins zu null für Milch«, und erst in den frühen Morgenstunden löste sich die Gesellschaft auf.

Die Londoner »Milch-Woche« interessierte jeden, nur Göring nicht. Bei seiner Rückkehr berichtete Milch ausführlich dem Außenminister von Neurath und dem Reichskriegsminister von Blomberg über seine Besuche in Paris und London. Blomberg wurde allmählich klar, daß er nicht mäßigend auf Hitlers außenpolitische Ziele einzuwirken vermochte. Milch, der zu seinen engen Mitarbeitern zählte, hatte ihn noch nie so skeptisch über die wahren Ziele Hitlers gesehen, und er war bestürzt über diese neue Stimmung. »Er (Blomberg) hat schwere Sorgen«, vermerkte er in seinem Tagebuch.

Hitler empfing Milch und Udet kurz nach ihrer Rückkehr und lauschte mehr als zwei Stunden lang aufmerksam ihrem Bericht über die britische Rüstung, über die »Schattenfabriken«, den hervorragenden Offiziersnachwuchs in der R.A.F.-

Akademie Cranwell und über Churchill. Milch warnte Hitler ausdrücklich davor, Churchill wegen des Dardanellen-Fiaskos zu unterschätzen. Wieder umriß Hitler seine Strategie – wie er im Grunde nur an einer Zusammenarbeit mit England interessiert sei und wie rassistisch ähnlich die beiden Länder einander doch wären. »Milch«, sagte er, »seien Sie ohne jede Sorge, ich werde niemals gegen England gehen.«

Nach dem Besuch Milchs gab das britische Luftwaffenministerium zu verstehen, daß es gern einige R.A.F.-Generale nach Deutschland schicken möchte, damit sie den Aufbau der deutschen Luftwaffenindustrie und die neue Luftkriegsakademie in Gatow besichtigen könnten; das Ministerium zeigte sich auch an der Anfangsausbildung der Luftwaffe interessiert und ebenso am Nationalsozialistischen Flieger-Korps (N.S.F.K.) – das trotz seines Namens nichts mit der Partei zu tun hatte; außerdem wünsche Whitehall die Erlaubnis für einen der höchsten Beamten im britischen Luftwaffenministerium, Sir Donald Banks, die Beamtenschaft und die reine Verwaltungsorganisation des RLM kennenzulernen.

Vor Milch lagen viele Monate harter Arbeit, die noch durch Görings Feindseligkeit erschwert wurde. Die Kampagne des Ministers gegen seinen Staatssekretär hatte einen neuen Ausdruck in einer weiteren grundlegenden Umorganisation des Ministeriums gefunden. Durch einen Erlaß vom 18. Januar 1938 wurden alle Amtschefs Göring gegenüber direkt verantwortlich gemacht und nicht Milch; damit war die letzte Zusammenarbeit und Koordination zerstört, denn Göring rief sie nur selten und dann auch meist nur getrennt voneinander zum Vortrag. Nun zogen auch die ersten dunklen Wolken über den Beziehungen zwischen Milch und Udet auf, da Udet jetzt Milch gleichgeordnet und als Chef des Technischen Amtes Göring direkt unterstellt war. Udet änderte jetzt willkürlich die einfache horizontale Organisation seines Amtes (C-I: Forschung, C-II: Entwicklung, C-III: Beschaffung, und C-IV: Haushalt), die Milch und Wimmer geschaffen hatten, und führte eine vertikale Struktur von nicht weniger als zunächst dreizehn Abteilungen ein (Flugmotoren, Zellen und so weiter). Das führte dazu, daß die Chefs der einzelnen Abteilungen ihn oft monatelang nicht sprechen konnten. Um die Einkreisung Milchs zu vollenden, ließ Göring auf diese Veränderungen die Ernennung des Oberstleutnants Hans Jeschonnek zum Chef des Luftwaffenführungsstabes unter General Stumpff folgen.

Die Veränderungen im Reichsluftfahrtministeriums wurden zu dieser Zeit von einem noch viel gewichtigeren Ereignis in der Wehrmacht überschattet. Das erste Anzeichen des herannahenden Skandals bemerkte Milch am 12. Januar 1938. Beim Mittagessen, das Göring zur Feier seines Geburtstages gab, saß Milch am Nebentisch. Während der Mahlzeit stand Göring plötzlich auf und sagte, sein

Staatssekretär werde an seiner Stelle alle Glückwünsche entgegennehmen, da er die Gesellschaft verlassen müsse. Milch konnte es erst nicht glauben, daß irgendeine Verpflichtung wichtiger sein könne als Görings alljährliches Geburtstagsmahl. Göring beugte sich zu ihm hinüber und flüsterte: »Wissen Sie, wo ich hingeh?« Und dann, außerstande, das Geheimnis bei sich zu behalten: »Ich gehe zur Hochzeit von Blomberg!« Er lachte merkwürdig und seine Augen glitzerten in einer Weise, die Milch in den zehn Jahren seiner Bekanntschaft mit ihm zu respektieren gelernt hatte.

Milch wußte, daß zwischen Göring und von Blomberg keineswegs eitel Sonnenschein herrschte. Der aufrechte, westlich orientierte Feldmarschall hatte als einziger einen mäßigenden Einfluß auf Hitler auszuüben versucht und diesem die Loyalität des Offizierskorps verschafft; das war ein Dienst, den ihm die deutsche alte Gesellschaft nie verziehen hatte. Junge Offiziere hatten ihm »wegen seiner angeblichen Unterwürfigkeit« gegenüber Hitler den Spitznamen »Gummilöwe« gegeben.

Blombergs Hochzeit bedeutete das Ende seiner militärischen Karriere. Einmal hatte er in einer Unterhaltung mit Göring beiläufig bemerkt, daß seine Verlobte eine »Frau mit Vergangenheit« sei; Göring hatte sich nicht überrascht gezeigt, obwohl er die Folgen genau gekannt haben muß. Als Göring unmittelbar nach der Hochzeit von Himmler ein Aktenstück über die Ehefrau Blombergs erhielt, teilte er dem Reichskriegsminister ohne Umschweife mit, daß er zurücktreten müsse. Milch hörte dann die ganze Geschichte von Göring. Die Einzelheiten brauchen hier nicht noch einmal angeführt zu werden. Göring hatte am Vormittag des endgültigen Rücktritts von Blombergs, am 4. Februar, Milch gegenüber erklärt, daß er Oberbefehlshaber der Luftwaffe bleiben werde, auch wenn er als Oberbefehlshaber der Wehrmacht die Nachfolge von Blombergs antreten sollte. Auch von Blomberg schlug Göring als seinen Nachfolger vor.

Aber Göring sollte eine Enttäuschung erleben. Hitler wies jeden Gedanken daran zurück. Er erklärte seinen Vertrauten, Göring sei viel zu faul für so einen Posten. Er machte sich selbst zum Oberbefehlshaber und behielt von Blombergs Chef des Stabes, General Keitel, den Nachfolger von Reichenau, als »Chef OKW«.

Der natürliche Nachfolger wäre Freiherr von Fritsch gewesen, der Oberbefehlshaber des Heeres; er aber wurde als angeblicher Homosexueller, gegen den die Gestapo gerade gefälschtes Beweismaterial vorgelegt hatte, von vomherein ausgeschlossen. Hitler gab die Neuorganisation der Wehrmacht am 5. Februar in einer großen Ansprache vor den Generalen bekannt; General von Fritsch solle suspendiert werden, bis die Wahrheit in einem Ehrengerichtsverfahren ermittelt

werden könne. Dem Gerichtshof sollte Göring vorsitzen, der am gleichen Tag zum Generalfeldmarschall befördert wurde.

Der einzige Zeuge des Gerichts war ein bekannter Homosexueller. Die Nachfolge des Generals von Fritsch trat General von Brauchitsch an.

Am 8. März 1938, als das Fritsch-Verfahren noch im Gange war, trat Milch seinen Jahresurlaub an. Bereits am ersten Tag erhielt er einen Anruf aus Berlin. Oberst Kreipe sagte: »Herr Generalfeldmarschall hat Ihre sofortige Rückkehr befohlen.« Milch fragte: »Warum?« Kreipe antwortete nicht sofort. Dann sagte er. »Die Tante liegt im Sterben.« Milch hatte keine Tanten. Aber er konnte sich trotzdem etwas dabei denken. (Nach einem Abendessen mit Hitler am 15. Februar hatte er sich »Angleichung Österreich« als Gesprächsthema notiert.) Vielsagend fragte er Kreipe: »Sie meinen, die *Erbtante*?« – »Jawohl«, erwiderte Kreipe.

Möglicherweise erinnerte sich Milch an das geheime Gespräch mit Göring vom Dezember 1936, als das Thema der Luftwaffenzusammenarbeit mit Österreich aufgeworfen worden war. »Österreich wird nie gegen uns kämpfen«, hatte Göring versichert. Die deutsche Industrie solle die junge Luftwaffe dieses Nachbarlandes mit modernem Gerät versorgen, und die Luftwaffe solle alles nur mögliche für die Ausbildung österreichischer Piloten, Ingenieure und Mechaniker tun. »Österreich soll sich zunächst auf die Erweiterung seiner Bodenorganisation konzentrieren, aber unsere Interessen müssen inuner im Vordergrund stehen.« Wenn die »Erbtante« jetzt im Sterben lag, dann mußte in Berlin irgend etwas ganz plötzlich geschehen sein.

Als er in Berlin eintraf, erfuhr Milch, daß inzwischen Schwierigkeiten mit der Regierung Schuschnigg in Österreich entstanden wären, und daß Hitler »äußerst aufgebracht« sei. Wenn Schuschnigg nicht nachgab, dann würden deutsche Truppen in Österreich einmarschieren. Auf Görings Wunsch ging Milch noch am späten Abend ins Propagandaministerium, um sich dort die »freundschaftlichen« Flugblätter anzusehen, die von der Luftwaffe über den Städten Österreichs abgeworfen werden sollten. Am nächsten Morgen, es war der 11. März, berief Göring eine große Konferenz ein, um sich von den militärischen Vorbereitungen zu überzeugen. Einige Offiziere fragten, ob der Fliegerball ausfallen solle, der für diesen Abend im Ministerium angesetzt war. Göring und Milch sagten beide: Nein.

Der Ball war das größte gesellschaftliche Ereignis der Berliner Wintersaison. Das gesamte diplomatische Corps nahm daran teil. Der Ball hatte seinen Höhepunkt erreicht, als die Entscheidung fiel. Göring nahm Milch beiseite und sagte zu ihm: »Morgen wird einmarschiert«, woraufhin Milch und einige höhere Offiziere im großen Gesellschaftsanzug zwischen Ballsaal und dem benachbarten Ministeriums-

gebäude hin- und hereilten, um die »Festlichkeiten« des nächsten Tages vorzubereiten.

Als Hitlers Stellvertreter mußte Göring in Berlin bleiben. Am Morgen des 12. März ließ Göring Milch zu sich kommen und übertrug ihm einen besonderen Auftrag. Er solle dem nationalsozialistischen Minister in Wien, Seyss-Inquardt, den Rücken stärken. Gleichzeitig sollte Milch der österreichischen Bundesregierung gewisse Zusicherungen machen – nämlich daß dem österreichischen Bundespräsidenten und dem Außenminister Guido Schmidt nichts passieren werde und daß ihre Pensionsrechte anerkannt würden. Um 15.00 Uhr landete Milch auf dem Wiener Flughafen Aspern. Hunderte von Maschinen der Luftwaffe strömten nach Österreich. (Die britische Botschaft in Wien meldete, daß stündlich 50 Ju 52 in Aspern landeten; die einzige Erklärung dafür könne nur »der Wunsch sein, der ganzen Welt mit der deutschen Schlagkraft zu imponieren«.) Im Nu standen 200 Ju 52 auf dem Flughafen Aspern, die 2.000 voll ausgerüstete und bewaffnete Soldaten in die Hauptstadt gebracht hatten.

Am späten Nachmittag zog Milch Zivil an und schlenderte durch die Straßen Wiens. Der jubel schien von Stunde zu Stunde nur zuzunehmen. Als er ins Hotel »Regina« zurückkehrte, war Reinhard Heydrich, Chef der Gestapo, schon da. (»Viele überflüssige Leute aus Berlin«, notierte sich Milch in seinem Tagebuch.)

Wenige Minuten vor 2.00 Uhr stand am Nachmittag des 15. März Hitler mit Milch und von Brauchitsch vor dem Maria-Theresien-Denkmal und nahm die Parade der deutschen und österreichischen Streitkräfte ab. Der Vorbeimarsch des Heeres endete einige Minuten zu früh, und von Brauchitsch machte eine frotzelnde Bemerkung, ob die Luftwaffe noch kommen werde. Auch Hitler warf Milch einen fragenden Blick zu; Milch zeigte auf seine Uhr und sagte: »Noch fünf Minuten zu früh.« Eine halbe Minute vor der angesetzten Zeit erzitterte die Luft. Milch wandte sich Hitler zu, salutierte und sagte: »Mein Führer, ich melde gehorsamst den Beginn des Luftwaffenvorbeimarsches.«

Es folgte eine Demonstration der Luftmacht, wie die Welt sie noch nicht gesehen hatte. In den nächsten neun Minuten donnerten 540 Flugzeuge über den Paradeplatz dahin, gestaffelt in Höhen von 800 m für die Transportgeschwader, über 500 m für die deutschen und österreichischen Jagdgruppen an der Spitze der Parade, und bis zu 300 m für die 270 schweren Bomber und Stukas, die ihnen folgten.

Zwei Tage zuvor hatte Hitler in Linz Milch von seinen Plänen für eine lockere Union zwischen den beiden Ländern erzählt; er selbst wolle dabei auch die Präsidentschaft Österreichs übernehmen. Die Begeisterung der österreichischen Bevölkerung veranlaßte ihn nun, den totalen »Anschluß« zu verkünden. Um die

vollständige Loyalität der österreichischen Luftwaffe sicherzustellen, überredete Milch Göring gegen starken Widerstand, Loehr als kommandierenden General zu behalten und ihn nicht durch einen Deutschen zu ersetzen. Schon bald produzierten Fabriken in Wien 200 Me 109 pro Jahr, neue Fliegerschulen wurden errichtet, und Flugplätze in Österreich, die sich später als strategisch wertvoll erweisen sollten, wurden ausgebaut.

Milch wußte mittlerweile von den Absichten Hitlers, die Tschechoslowakei anzugreifen. Im Januar 1938 hatte er eine Stabsbesprechung über die Planstudie »Fall Grün« geleitet; am 21. Mai hatte er in Karinhall an einer großen Besprechung mit Göring über die sehr aktuellen Fragen der deutschen Ost- und Westbefestigungen teilgenommen. Göring gab bekannt, daß er die Befestigungen besichtigen werde, die Heerespioniere im Westen bauten. Am 28. Mai erklärte Hitler den Oberbefehlshabern, unter ihnen Göring, daß er beabsichtige, das ärgerliche tschechoslowakische Problem zu lösen, und einen Tag später übermittelte Göring seinem Staatssekretär und den Befehlshabern der Luftwaffe die Befehle Hitlers für militärische Operationen gegen den Nachbarn, die am 1. Oktober beginnen sollten.

Die Schlagkraft der Luftwaffe reichte für den Kriegsfall noch immer nicht aus, und die Arbeiten am Westwall kamen nur langsam voran. Göring erklärte, er werde eine zweite Befestigungslinie mit Flakstellungen an den Westgrenzen errichten, und dieser Plan wurde mit Milch und dem außerordentlich begabten Ingenieur Fritz Todt erörtert, dem Hitler jetzt die Aufgabe übertragen hatte, den Westwall fertigzustellen. Die Verteidigung Deutschlands nach Westen war eine notwendige Vorbedingung für einen erfolgreichen Angriff auf die Tschechoslowakei.

Nach seiner Rückkehr nach Berlin befaßte sich Milch mit den Einzelheiten der Luftkriegführung gegen die Tschechoslowakei. Er prüfte die Möglichkeit, jeden Personenkraftwagen, um Treibstoff zu sparen, mit Anhängerhaken auszurüsten; er sorgte für die Beschaffung schwerer Flugplatzwalzen für Reparaturarbeiten; er bereitete die Nutzbarmachung der Funkleitstrahlen Dr. Plendls für die planmäßige Bombardierung großräumiger Flächenziele in der Tschechoslowakei vor und erörterte mit Luftwaffenfachleuten und Polizeibehörden (Himmler und Daluge) umfangreiche Luftschutzmaßnahmen in den deutschen Städten.

Göring befahl der Luftfahrtindustrie, ihre Ziele noch höher zu schrauben. Im Juni 1938 wurden in den Fabriken die Zehnstundenschichten eingeführt, aber Udet wies Milch warnend auf die anhaltenden Schwierigkeiten in der Materialzuteilung hin. Am 1. Juli ging Milch mit der allerwichtigsten Forderung, der Zuteilung von 33,000 Tonnen Stahl im Monat, zu Göring, der diese Zahl genehmigte, aber das Versprechen wurde nie gehalten. Am 8. Juli lud Göring die bedeutendsten

Luftfahrtindustriellen nach Karinhall ein, um ihnen mitzuteilen, daß ein Krieg mit der Tschechoslowakei drohe, einem Land, das, wie er sagte, einen allgemeinen europäischen Krieg zu provozieren suche, während er glaube, daß England und Frankreich zweifellos den Krieg vermeiden möchten (»Bei Amerika ist man nicht sicher«). »Sie wissen«, erklärte Göring, »daß es heute keineswegs mehr von Deutschland abhängt, ob der Friede erhalten werden kann. Das Damoklesschwert, das diesen Frieden bedroht, ist die Tschechei.« Andererseits, so verhiess er den Industriellen, könne ein gewonnener Krieg Deutschland großen Nutzen bringen: »Wenn wir den Kampf gewinnen, dann ist Deutschland die erste Macht der Welt, dann gehört Deutschland der Markt der Welt, dann kommt die Stunde, wo Deutschland reich ist. Aber man muß etwas riskieren, man muß etwas einsetzen.«

Die Vorbereitungen für einen großen Krieg mit der Tschechoslowakei wurden intensiviert. Am 11. Juli setzte der Befehlshaber der Luftwaffengruppen 1 eine streng geheime Studie über den »Fall Grün« in Umlauf. Sie sollte die Grundlage für den Einsatz der 400 Jäger und 600 Kampfflugzeuge (sowie der 200 Stukas und Schlachtflugzeuge) sein, die den Angriff vortragen sollten; seine eigene Gruppe sollte von Stützpunkten in Mittel- und Ostdeutschland aus operieren, während die kleinere Luftwaffengruppe 3 von Bayern und Österreich aus angreifen würde. Außerdem sollten etwa 250 Transporter vom Typ Ju 52 die Fallschirmjäger der 7. Fallschirmjägerdivision über den lebenswichtigen Punkten der Tschechoslowakei absetzen.

In Jüterbog bei Berlin hatte man genaue Nachbildungen der tschechischen Befestigungsanlagen aus Beton im Maßstab 1:1 errichtet; am 15. August sahen Hitler und Milch zu, wie diese Ziele von schwerer Artillerie und 8,8-cm-Flak beschossen wurden. Man kam zu dem Ergebnis, daß diese Befestigungen überwindbar waren. An jenem Tag begann Hitler, seinen Generalen seine Zukunftspläne zu enthüllen. Nach neunzig Minuten trug Milch in sein Notizbuch ein: »Führeransprache. Einblick in seine Gedanken. Entschluß ist gefaßt!!« Es war klar, daß ein deutscher Angriff auf die Tschechoslowakei zu einer Kriegserklärung durch Frankreich führen könnte, unverzüglich gefolgt von der Sowjetunion und England und der stillschweigenden Unterstützung durch Amerika. Alle diese Risiken wollte Hitler eingehen. Der Generalstab der Luftwaffe entwickelte seinerseits einen Einsatzplan, den man passenderweise »Erweiterter Fall Grün« nannte und in dem vorausgesagt wurde, daß die Royal Air Force belgischen und holländischen Luftraum verletzen würde, um das Ruhrgebiet mit britischen Mittelstreckebombern erreichen zu können, während sich die Sowjetunion wegen der Neutralität Polens auf Luftangriffe gegen Ostpreußen und Berlin werde beschränken müssen.

Weder die britische noch die französische Luftwaffe mußten damals sehr ernst genommen werden. An dem entscheidenden Datum, dem 1. Oktober, würde die R.A.F. wahrscheinlich 640 Bomber besitzen, die bis auf 120 Maschinen alle veraltet waren; die Franzosen würden über ungefähr 859 Bomber verfügen, von denen höchstens 350 Stück modern ausgerüstet waren. Die Leistungsfähigkeit der französischen Flugzeugproduktion schätzte man auf 40 einmotorige und 30 zweimotorige Flugzeuge pro Monat. Für England nahm man eine Fertigung von ungefähr 200 Flugzeugen pro Monat an. Außerdem werde die R.A.F. bald in Nordamerika gekaufte Flugzeuge bekommen (wo die Produktion sich zur Zeit auf ungefähr 250 Maschinen monatlich belief). Das alles konnte sich nicht mit den modernen Verteidigungskräften messen, die Deutschland im Westen zusammengezogen hatte. Milch zeichnete die erste Seite dieses Dokuments ab; nirgendwo findet sich auch nur eine Andeutung dafür, daß er den leisesten Pessimismus hinsichtlich des Ausgangs eines solchen »erweiterten« Konflikts geäußert hätte.

Grenzenloser und manchmal auch berechtigter Optimismus sowie ein gewisses Maß an Bluff sollten in den folgenden sechs Jahren Milchs starke Seite sein.

Die Gelegenheit für einen großen Bluff hatte sich Milch Mitte August geboten. Unter Führung von General Vuillemin war eine französische Luftwaffendelegation zu einem fünftägigen Besuch von Einrichtungen der deutschen Luftwaffe in Berlin eingetroffen. Milch, der von den neuen Verbindungen Vuillemins zu den Engländern erfahren hatte, setzte ein grandioses Schauspiel für ihn in Szene. Nachdem Göring die Franzosen rundheraus gefragt hatte, was denn passieren werde, falls Deutschland Zwangsmaßnahmen gegen die Tschechoslowakei ergreife (»Frankreich hat vertragliche Verpflichtungen, die es nicht brechen kann«, erwiderte Vuillemin), führte Milch die Gäste durch die Messerschmitt-, Junkers- und Heinkel-Werke, wo die Produktion jetzt nach der im vorigen Jahr vorgenommenen Umrüstung auf moderne Flugzeuge auf Touren kam. Jedes Jagdflugzeug aus ganz Deutschland wurde nach einem Flugplatz in Süddeutschland geflogen, wo General Vuillemins Maschine eine kurze Zwischenlandung machen sollte; in Augsburg zeigte man ihm Messerschmitts neuestes Produkt, die Me 109 E. Im neuen Heinkel-Werk Oranienburg führte eine He 111 ihre wirklich erstaunliche Manövrierfähigkeit selbst mit nur einem Motor vor, und man richtete es so ein, daß Vuillemin einen Blick auf Dutzende nagelneuer He 111 in der Einflughalle erhaschte. Das Tüpfelchen auf dem 1 war eine Führung durch die Luftschutzanlagen des Werkes mit dem Kommandostand, wo alles vorbereitet war, bis hin zu zehn gespitzten Bleistiften; der General war sichtlich beeindruckt, und er rief aus: »Je suis écrasé!«

Eine ganz andere Sache war die britische Luftwaffe. Erst gegen Ende August 1938 beschäftigte sich die deutsche Luftwaffe intensiv mit der Frage eines Angriffs auf England. Am 23. August kam Milch nach Karinhall zu einer Besprechung der Befehlshaber, auf der General Felmy, der Befehlshaber der Luftwaffengruppe 2, den Auftrag erhielt, Ziele und Einsatzmöglichkeiten sowie die Möglichkeiten der Führung für den Fall des Luftkrieges gegen England zu klären. Da dafür die beiden Bombergeschwader, die zur Zeit auf Felmys Flugplätzen im Westen stationiert waren, in keiner Weise ausreichten, sollte er alle Vorbereitungen für die Aufnahme von drei oder vier zusätzlichen Bombergeschwadern treffen, sobald sie nicht mehr für den Angriff auf die Tschechoslowakei benötigt würden. Man sah ein, daß die Luftwaffengruppe mit ihrer derzeitigen Stärke nicht mehr ausrichten könne, als den Bodentruppen Luftunterstützung zu gewähren; aber für den Ernstfall sollten Vergeltungsangriffe auf London und Paris vorbereitet werden. Für den Fall eines großen Luftkrieges gegen England wurden als Ziele vor allem die Hafen- und Rüstungsanlagen Londons, die Kanalhäfen und die Flugplätze in Ostengland genannt; sobald die Bomberkräfte ausreichten, sollten intensive Schläge gegen die britischen Hochsee-Versorgungswege eingeleitet werden.

Jetzt erkannte Göring, daß er kein geeignetes Flugzeug für einen Krieg gegen Großbritannien besaß. Die ersten Fragen nach der Reichweite der He 111 waren im Februar gestellt worden. Voller Sorge wegen des zweimotorigen Jägers Me 110, befahl Göring jetzt Milch und Udet im September, also einigermaßen verspätet: »Das schwere Jagdflugzeug (ist) so zu entwickeln, daß es mit seinen Reichweiten England überdecken kann.« Aber General Felmy, der am 17. September zum Chef eines »Sonderstabes« für die Leitung eines Luftkrieges gegen England ernannt worden war, meldete einige Tage später, als die Münchner Krise sich ihrem Höhepunkt näherte, und der für den Einmarsch in die Tschechoslowakei festgesetzte Tag nur noch knapp eine Woche entfernt war, daß die Luftwaffe außerstande sei, mit ihren vorhandenen Flugzeugen einen wirkungsvollen Angriff auf England zu führen. Felmys Bericht war extrem pessimistisch: »Es kann bei den bisher verfügbaren Mitteln nur mit einer störenden Wirkung gerechnet werden. Ob diese zur Zermürbung des englischen Kampfwillens führt, hängt zum Teil von unwägbaren, jedenfalls nicht vorhersehbaren Faktoren ab ... Ein Vernichtungskrieg gegen England erscheint mit den bisher zur Verfügung stehenden Mitteln ausgeschlossen.« Und doch war ein Krieg gegen England jetzt nicht mehr unmöglich. Die deutschen Vorbereitungen für den Angriff auf die Tschechoslowakei waren fast abgeschlossen. Am 23. September stellte Hitler der Prager Regierung sein Ultimatum, die vorwiegend deutschsprachigen Gebiete der Tschechoslowakei an das Reich abzutreten.

General Felmy hatte vor allem darauf hingewiesen, daß kein deutsches Flugzeug wirkungsvoll Krieg gegen England zu führen vermöge, es sei denn, man könne deutsche Flugplätze an den Küsten Belgiens und Hollands errichten. Die vorhandenen Bomber der Luftwaffe könnten mit einer Bombenlast von einer halben Tonne nicht weiter als 690 km vordringen. In der Erkenntnis, daß man nun doch einen Langstreckenbomber benötigte, hatte Udet's Technisches Amt Mitte 1938 beschlossen, einen viermotorigen schweren Bomber in Auftrag zu geben, der jedoch angesichts der enttäuschenden Erfahrungen, die man in Spanien mit den konventionellen Bombenangriffen gesammelt hatte, laut Weisung des Generalstabs sturzkampffähig sein müsse; diese Stuka-Eignung wiederum bedeutete, daß die vier Motoren paarweise gekoppelt werden mußten – jedes Motorenpaar war in einem Motorengehäuse unterzubringen –, da nur mit zwei Luftschrauben ein Sturzflug für möglich gehalten wurde.

Dieses Flugzeug, die He 177, konnte frühestens in einigen Jahren bei den Verbänden sein, und in dieser Situation ließ Göring sich vom Junkers-Generaldirektor Heinrich Koppenberg dazu überreden, mit höchstem Vorrang die Fertigung eines neuen und unerprobten Flugzeuges zu befehlen – des Junkers-Bombers Ju 88. Vom Spitzenkonstrukteur der Junkers-Werke, Ernst Zindel, aufgrund einer Forderung des Ministeriums aus dem Jahre 1935 nach einem konventionellen schnellen Bomber entworfen, hatte das Flugzeug seinen ersten Flug Ende 1936 zurückgelegt; mit seinen beiden Jumo-211-Motoren versprach es, eine Bombenlast von zwei Tonnen zu tragen, fast 3,200 km weit zu fliegen, und Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 480 km/h zu erreichen. Im Dezember 1937 jedoch hatte der Generalstab auf Udet's Rat eine weitere Anforderung gestellt – die Ju 88 müsse sturzkampffähig sein. Junkers baute einen sechsten Prototyp, der diese Fähigkeit besaß, und diese Maschine legte ihren Erstflug am 1. Juni 1938 zurück.

Die Leistungsfähigkeit der Maschine schien so eindrucksvoll, daß schon wenige Wochen später die ersten Nachbaubesprechungen über einen Lizenzserienbau der Ju 88 geführt wurden. Die Produktion des Bombers begann Anfang September im Dessauer Mutterwerk, und noch bevor das erste Serienmodell das Fließband verließ, war Göring überzeugt, daß hier das Flugzeug war, das er brauchte. Als Ende September die Münchner Krise unmittelbar bevorstand, schlug Göring Milch, Udet und Koppenberg vor, die Ju 88 als künftigen Standardbomber der Luftwaffe zu akzeptieren. In einem halben Dutzend verschiedener Werke sollten 250 Stück pro Monat im Lizenzbau hergestellt werden. Udet, der schon immer die Sturzkampftaktik unterstützt hatte, und Oberst Jeschonnek waren dafür; aber Milch hatte ein ungutes Gefühl wegen des wahrscheinlich zu erwartenden Leistungsabfalls aufgrund von Bewaffnung, Außenaufhängung der Bomben und Sturzflug-

ausführung, die sich ungünstig auf die Aerodynamik und somit auch auf die Geschwindigkeit, Flughöhe, Nutzlast und die Reichweite auswirken mußten. Milch gehörte nicht zu den Fürsprechern der Stuka-Taktik bei schweren Maschinen, und er stellte die Frage, ob die Ju 88 wirklich einen lohnenden Vorteil gegenüber den Eigenschaften der jetzt in großer Zahl hergestellten He 111 bieten könne. Er schätzte die tatsächliche Geschwindigkeit der Maschine mit voller Bombenlast im Tagesformationsflug und ihre höchste Reichweite sehr viel geringer ein als die Junkers-Werke selbst. Göring kanzelte Milch wegen seiner pessimistischen Einstellung gegenüber der Ju 88 ab und weigerte sich, Milchs Alternativvorschlag einer Serienfertigung der modernisierten Do 17 anstelle der Ju 88 auch nur in Erwägung zu ziehen.

Jahre später sollte Göring zugeben, daß Milchs Voraussagen richtig waren. »ich erinnere mich, daß man mir die wunderbarsten Kringel gezeichnet hat, wo diese Maschine westlich von Irland auf und ab fliegen könne, um die feindliche Schifffahrt zu bekämpfen. Aber die Maschine ist bis heute noch nicht gekommen.« Allzu vertrauensselig tat Göring den verhängnisvollen Schritt und ernannte Heinrich Koppenberg zu seinem persönlichen Sonderbevollmächtigten für die Herstellung der Ju 88, der verpflichtet war, »alle Maßnahmen zu treffen, die die rascheste und kapazitätsmäßig höchstmögliche Herausbringung der Ju 88 sicherstellten«. Gleichzeitig erhielt Koppenberg die Berechtigung, »auch außerhalb des Junkers-Konzerns für die Durchführung der Gesamtaufgabe Ju 88 alle an der Herstellung beteiligten Firmen und Unterlieferanten mit Weisungen zu versehen und sich überall den notwendigen Einblick zu verschaffen«. Göring schickte Koppenberg das einzigartige Dokument am 30. September, zusammen mit einem Begleitschreiben, das mit den Worten endete: »Und nun geben Sie den Start frei und schaffen Sie mir in kürzester Frist eine gewaltige Bomberflotte der Ju 88!« Das erste Serienmodell rollte im Januar 1939 bei Junkers vom Band, und während der vierrnonatigen Versuche, die nun folgten, sollten die üblichen »Kinderkrankheiten« sichtbar werden.

Als er den Brief unterschrieb, war Göring zu den Gesprächen Hitlers mit Chamberlain in München. Auch Milch war befohlen worden, nach München zu fliegen – über den Grund dafür können wir nur Vermutungen anstellen; vielleicht wollte Hitler noch mehr militärische Darsteller auf die Bühne bringen als zu seiner Konfrontation mit dem unglücklichen Schuschnigg im Februar; damals hatte er Sperrle und von Reichenau zu sich befohlen, »meine beiden am brutalsten aussehenden Generale«, wie er Milch gegenüber später lachend gestanden hatte. Als Milch in München eintraf, war das Drama mit Chamberlain schon zu Ende, und nach wenigen Stunden bei Göring kehrte er nach Berlin zurück. Am nächsten Tag

besichtigte er die Luftwaffeneinheiten, die in Schlesien für den Krieg bereitgestanden hatten, der jetzt abgewendet worden war.

Die Zaubervorstellung

Der Geist von München lebte nicht lange. Während Göring und Milch die von den Tschechen übergebenen Befestigungen im Sudetenland besichtigten, trieb Hitlers Politik das Reich einer neuen Krise entgegen. Gegen Ende der zweiten Oktoberwoche 1938 befahl Hitler seinem Reichsluftfahrtminister Göring, »ein gewaltiges Fertigungsprogramm durchzuführen, neben dem alle bisherigen Leistungen zur Bedeutungslosigkeit zusammenschrumpfen«. Insbesondere sei die Luftwaffe »unverzüglich zu verfünffachen«. Am 15. Oktober berieten Göring und Milch über Möglichkeiten, die Ausbildungskapazität der Luftwaffe zu vergrößern. Außerdem besprachen sie Pläne für einen möglichen Luftkrieg gegen England. Göring wies Milch an, für den Krieg mit England einen großen Flugplatz auf der Insel Föhr vor der deutschen Nordseeküste zu bauen. Auf einer weiteren Besprechung am 24. Oktober wurde der Grundsatz bekräftigt, daß der erste Luftangriff in einem Krieg »von allen verfügbaren Einheiten, sogar von Schuleinheiten« ausgeführt werden müsse. Um die Beweglichkeit der Luftwaffe zu garantieren, müsse jede Flugzeugbesatzung nicht nur selbst, sondern auch mit ihren jeweiligen Bodendiensten zusammenbleiben. Gemeinsam sollten sie von einem Flugplatz zum nächsten hüpfen.

Zwei Tage später, am 26. Oktober, fand in Karinhall eine neue große Besprechung über die Erfordernisse für einen Krieg gegen Großbritannien – »Fall Blau« – statt; bei dieser Gelegenheit wurde auch die Notwendigkeit der Entwicklung einer panzerbrechenden 1,000-kg-Bombe für den Angriff auf Kriegsschiffe erörtert. Jeschonnek überredete an diesem Tag Göring, die Beschaffung von »so vielen He 177 wie möglich, mindestens aber vier Geschwader« für die Bomberstreitmacht der Luftwaffe zu genehmigen; das würde die Fertigung von ungefähr 500 dieser viermotorigen Langstreckenbomber bis zum Herbst 1942 bedeuten, dem Abschlußtennis des neuen »konzentrierten Flugzeugbauprogramms«, das hier zur Debatte stand.

Dieses gewaltige Programm löste im Reichsluftfahrtministerium heftige Kontroversen aus. Udets Amt war wegen der Materialknappheit dagegen, aber auch deshalb, weil eine einfache Rechnung ergab, daß allein die Treibstoffversorgung von mehr als 100 Geschwadern, die aus Bombern, Sturzkampfbombern, Jägern und anderen Typen bestanden – alles in allem ungefähr 19,000 Flugzeuge (10,800 aktive und 8,200 Reserveflugzeuge) –, die Einfuhr von mehr als 85 Prozent der

gegenwärtigen Weltproduktion an Flugbenzin durch Deutschland erforderlich machen würde. Unter Milchs Vorsitz fand eine Besprechung über die Forderung Hitlers auf eine »Verfünffachung« statt. Der Chef der Organisationsabteilung, Oberst i. G. Kammhuber, hatte ein maßvolleres »Notprogramm« entworfen, und Stumpff als Chef des Generalstabes empfahl, dieses Programm als Zwischenziel anzunehmen. Milch schlug vor, die Angelegenheit Göring vorzutragen, aber da stand Oberst i. G. Jeschonnek auf und sagte: »Ich bin dagegen! Meine Herren, ich stehe auf dem Standpunkt, daß es unsere Pflicht ist, dem Führer nicht in den Rücken zu fallen.« Milch nahm Jeschonnek mit zu Göring. Als sie zurückkamen, verkündete Milch: »Meine Herren, der Feldmarschall hat entschieden, daß das Führerprogramm durchgeführt werden kann.«

Nach Besprechungen mit dem Generalstab verabschiedete Milch Udet's Programm Ende November 1938 zusammen mit General Stumpff; rückschauend wird deutlich, daß es sich weitgehend auf noch völlig unerprobte Flugzeuge, in erster Linie Bomber, stützte; von den 31,300 Flugzeugen, die programmgemäß bis April 1942 hergestellt werden sollten, waren 7,700 Ju 88 und He 177. Der Ju 88-Prototyp war noch nicht geflogen, und die He 177 existierte nur auf dem Reißbrett. Die Fertigung der vorhandenen He 111 und Do 17 dagegen sollte eingestellt werden. Udet hoffte, die derzeitige monatliche Durchschnittsproduktion von 500 Flugzeugen bis 1941 verdoppeln zu können. Udet's Plan sah jedoch nur den Bau von 4,300 Jägern, also ungefähr 100 pro Monat, bis 1942 vor. (Im Vergleich dazu brachte es Milch nach Udet's Tod und unter Kriegsbedingungen auf eine Monatsproduktion von 3,500 Jägern.) Das war im wesentlichen das Programm, das Udet's Amt Anfang 1939 der deutschen Luftfahrtindustrie vorlegte.

Göring setzte seine Politik, Milch »hinauszuorganisieren«, fort. Am 1. Februar 1939 hatte er eine neue Struktur geschaffen, das Amt des Generalluftzeugmeisters, dessen Chef Ernst Udet werden sollte; eine unglaubliche Entscheidung für alle, die ihn kannten. Er war schon Chef des Technischen Amtes (C-Amt), aber mit dem neuen Posten kam ein Schwarm neuer Ämter hinzu: Udet hatte jetzt 26 Abteilungen direkt zu kontrollieren; selbst Milch, der Schreibtischarbeit nicht scheute, hatte nie versucht, mehr als vier Abteilungen direkt zu leiten. Er konnte nur hoffen, daß der neue Udet ein anderer Mensch war als der, den er von Horcher her kannte, und daß der Udet, mit dem Göring sich zu Geheimbesprechungen zusammensetzte, sich vorteilhaft unterschied von dem lebenswürdigen, kunstinnigen, aber wirrköpfigen Publikumsliebhaber. Als jedoch das ganze Kartenhaus 1941 in sich zusammenfiel, stellten die mit der Untersuchung beauftragten Gerichtsoffiziere fest, daß »Udet mit Göring nur über die alten Zeiten sprach.« Zu Jeschonnek sagte Göring einige Wochen später »Was sollen wir mit Udet machen?

Er ist der Sache nicht gewachsen.« Als Jeschonnek vorschlug, dem neuen Amt ein paar hochspezialisierte Generalstabsoffiziere zu attachieren, lehnte Udet selbst diesen Gedanken ab.

Am 1. Februar 1939 wurde Jeschonnek anstelle von Stumpff zum Chef des Generalstabes der Luftwaffe ernannt. Milch hatte eine Reihe von Gründen, den neuen Generalstabschef nicht zu mögen. Anfangs hatte eine enge Freundschaft sie verbunden, die aus ihrer gemeinsamen Dienstzeit bei der Jagdgruppe 6 an der Westfront des Ersten Weltkrieges herrührte; dann war Jeschonnek an den Arbeiten der geheimen Luftwaffe in der Sowjetunion beteiligt gewesen, und im ersten Dienstjahr Milchs als Staatssekretär war Jeschonnek sein Generalstabsoffizier gewesen. Milch schrieb später, Jeschonnek sei ein »tapferer, intelligenter Mann, aber eng und eigensinnig, ohne Verständnis, ja mit Verachtung für die anderen Zweige des Lebens«. Das Verhältnis zwischen Milch und Jeschonnek scheint durch einen tragischen Zwischenfall getrübt worden zu sein, der sich ungefähr zwei Jahre zuvor zugetragen hatte. Dem damaligen Major Jeschonnek war vorgeworfen worden, den Tod dreier Besatzungen seiner Lehrgruppe in Greifswald verursacht zu haben, da er den Befehl erteilt hatte, daß bei Tiefangriffsübungen die Propeller der Flugzeuge die Wogenkämme zu berühren hätten. Als Milch davon erfuhr, war er nach Greifswald geflogen und hatte dem jungen Gruppenkommandeur erklärt, daß er vor ein Kriegsgericht gehöre, daß er ihn aber dennoch wegen seiner bisherigen glänzenden Beurteilungen nur mit einem Verweis bestrafen werde, womit er vor weiterer Bestrafung sicher sei. Jeschonnek war damals anzusehen, daß selbst der Verweis ihn zutiefst kränkte. Die verhängnisvolle Feindseligkeit, die jetzt zwischen ihnen entstand, wurde nie mehr überwunden.

Mitte Februar 1939 reiste Milch wieder zu seinem alljährlichen Skiurlaub in die österreichischen Alpen. Es zeugt für sein Organisationstalent, daß das von ihm geschaffene Ministerium auch ohne ihn einen Monat lang reibungslos funktionieren konnte, selbst in so turbulenten Zeiten. Tatsächlich blieb er mehrere Wochen ungestört, bis das unvermeidliche Telegramm aus Berlin eintraf; es kam am 12. März um 1.00 Uhr früh. Sein Stabsoffizier, Friedrich-Karl Schlichting, teilte ihm mit, daß er mit eiligen Befehlen nach Galtür kommen werde. Die Geheimnachricht bestand darin, daß Hitler den Einmarsch in die Rest-Tschechoslowakei plante. Am 13. März war Milch in München.

Hitlers Entscheidung hatte nicht nur Milch unvorbereitet getroffen: Göring machte Ferien in San Remo, und auch einige hohe Heeresoffiziere waren fern von Berlin. In München teilte Oberst i. G. Jeschonnek Milch mit, es gebe schwerwiegende Beweise dafür, daß Prag sich darauf vorbereite, russische Luftwaffeneinheiten für einen Angriff auf Deutschland ins Land zu lassen. Aus diesem Grunde

beabsichtige Hitler, die Tschechen »zu vernichten«. Die Aufgabe der Luftwaffe war klar.

Bei den Vorbereitungen auf die bevorstehende Invasion leitete Milch in Görings Abwesenheit die Besprechungen mit General Stumpff und Jeschonnek. Als Milch das Ministerium verließ, um mit Staatssekretär Koerner und einem italienischen Industriellen, Signor Puricelli, zum Mittagessen zu Horcher zu gehen, sah er, daß die Wilhelmstraße abgesperrt war. Eine lange Kolonne von Panzern rollte vorbei – eine Panzerdivision auf dem Wege zur tschechischen Grenze. Der Mangel an Begeisterung bei einer Bevölkerung, die sonst so stolz auf ihre Truppen war, fiel auf. Später hörte Milch von Göring, daß Hitler den Marsch der Division durch die Hauptstadt und vor allem durch die Arbeiterviertel ausdrücklich befohlen hatte: »Er wollte ihnen damit eine Korsettstange einziehen.«

Am Nachmittag des 14. März holte Milch den eilig aus Italien zurückgekehrten Feldmarschall Göring vom Bahnhof ab. Auch Präsident Hácha war aus Prag eingetroffen. Konfrontiert mit den Vorbereitungen der Luftwaffe zur Zerstörung seiner Stadt, die Göring ihm sofort in allen Einzelheiten beschrieb, kapitulierte Hácha und erklärte sich damit einverstanden, daß deutsche Truppen am nächsten Morgen in sein Land einmarschierten. Während dieses Einmarsches besichtigte Milch, der im Zusammenhang mit der Reorganisation der Luftwaffe zum »Generalinspektor« ernannt worden war, die Luftlandedivision in Schönwalde, deutsche Jagdstaffeln in Döberitz und die Flakbatterien, die in aller Eile an den Hauptstraßen Berlins in Stellung gegangen waren. Das anhaltende schlechte Wetter verhinderte dann zwei Tage lang den Start der 7. Fliegerdivision, so daß die Luftwaffe sich nur geringfügig an der Besetzung beteiligen konnte, durch ihre bloße Existenz hatte sie jedoch genug getan.

Wieder einmal bebte der Himmel über einer besetzten europäischen Hauptstadt im Motorenlärm von 1,000 Flugzeugen, als die Luftwaffe am 17. März über Prag paradierte. In einem kleinen Hotel beim Wenzelsplatz unterzeichneten der tschechische Chef des Luftwaffengeneralstabs und Milch die Dokumente, mit denen die Luftwaffe des kleinen Landes den Deutschen übergeben wurde. Als Udet und seine Sachverständigen die tschechischen Flugplätze und Fabriken besichtigten, staunten sie über Menge und Qualität der Flugzeuge und des Geräts. Es wurde alles von der Luftwaffe beschlagnahmt und übernommen. Milch schlug die Schaffung einer neuen Luftflotte 4 für den neuen Südostsektor unter dem österreichischen General Loehr vor; Göring nahm diesen Vorschlag am 17. März an und reiste vier Tage später ab, um seinen unterbrochenen Urlaub in San Remo fortzusetzen.

Milch hatte ein ungutes Gefühl, wenn er an die Besetzung Prags dachte. Zum ersten Mal hatten sie gewaltsam den Boden eines fremden Landes betreten. Die Rückgliederung des Memellandes ins Reich, die wenige Tage später erfolgen sollte, war etwas völlig anderes. Zum ersten Mal übte Milch seine ihm neu verliehenen Rechte als besonderer Vertreter des Generalfeldmarschalls Göring aus, nachdem er den Befehl erhalten hatte, als einer der unmittelbaren Begleiter Hitlers am 23. März die Stadt Memel zu betreten.

In Polen löste die Besetzung des Memellandes große Erregung und die Befürchtung aus, daß auch ein Schlag gegen den Freistaat Danzig unmittelbar bevorstehe. Die polnische Regierung ordnete die Teilmobilmachung an, und bei seiner Rückkehr nach Berlin wurde Milch von dem deutschen Nachrichtendienst informiert, daß polnische Truppenbewegungen in Richtung auf die deutsche Ostgrenze im Gange seien. Am 25. März schrieb er die folgenden Sätze in sein Tagebuch: »Kampf Ungarn-Slowaken. Polen mobilisiert gegen uns. Rumänien (mobilisiert gegen) Ungarn. Frankreich (mobilisiert gegen) Italien. Schieres Durcheinander der anderen.« Am selben Tag teilte Hitler von Brauchitsch mit, daß er noch nicht beabsichtige, eine Lösung der Danziger Frage oder der Probleme des Polnischen Korridors zu erzwingen, aber eine Notwendigkeit dazu könne sich durchaus in der Zukunft ergeben, und als das Oberkommando, der Wehrmacht (OKW) am 3. April seine Jahresweisung an die Wehrmacht erließ, befaßte sich einer der Abschnitte mit der Möglichkeit eines Angriffs auf Polen; als frühester Termin für eine solche Operation (»Fall Weiß«) wurde der 1. September 1939 genannt. Das OKW forderte von allen drei Wehrmachtsteilen bis Ende April den Entwurf eines Operationszeitplans an.

Von allen diesen Vorbereitungen erfuhr Göring erst am 18. April, als er aus San Remo zurückkehrte. Eines Abends beim Essen sagte Hitler plötzlich, daß er entschlossen sei, die Angelegenheit des Danziger Korridors mit Polen zu klären. Als Göring ihn fragte, was man darunter zu verstehen habe, erwiderte Hitler, daß Danzig deutsch werden und man eine Lösung des Korridorproblems finden müsse. Sollte alles andere scheitern, so sei er entschlossen, militärische Mittel anzuwenden, um dieses Ziel zu erreichen. Görings Einwände wischte er mit dem Hinweis beiseite, daß er schon ganz andere Situationen geschickt vorbereitet habe, und daß er es in diesem Falle ebenso gut schaffen werde. Göring mahnte ihn, noch zu warten.

Doch da Göring befürchtete, daß Hitler nicht warten werde, befahl er der Luftwaffe am 25. April, sich für weitere Luftoperationen vorzubereiten. Udet wurde angewiesen, den Bau von Flugzeugfabriken zu beschleunigen. Am 27. April trug der Chef des Luftwaffen-Generalstabs einem großen Kreis von Offizieren die

Einzelheiten der Luftwaffenbeteiligung für den eventuellen »Fall Weiß« vor. Ähnlich wie bei früheren Planungen, sollte die Luftwaffe zunächst die polnischen Luftstreitkräfte vernichten, dann die polnische Mobilisierung behindern und dem deutschen Heer taktische Luftunterstützung geben.

Der Anfang April 1939 geschlossene britisch-polnische Bündnisvertrag beschwor das Gespenst eines Krieges mit England für den Fall eines deutschen Angriffs auf Polen. Obwohl General Felmy, der Befehlshaber der Luftflotte 2, im Herbst des vergangenen Jahres so pessimistisch über die taktischen Chancen seiner Luftflotte gegen Großbritannien berichtet hatte, wurde er jetzt von Jeschonnek beauftragt, für den Fall eines Kriegsausbruchs die Operationen gegen England zu leiten. Am 13. Mal besuchte Milch Felmy in Braunschweig, wo dessen Luftflottenkommando gerade ein dreitägiges Planspiel über die Möglichkeiten in einem Krieg gegen Großbritannien beendet hatte. Es ist nicht ohne Bedeutung, daß die Felmy aufgegebene Lage von einem für das Jahr 1942 festgesetzten Kriegsbeginn ausging. Felmy sagte zu Milch, er sehe keine Chancen, daß die Luftwaffe für einen großen Krieg im Jahre 1939 ausreichend gerüstet sei. Eine Woche später fand die gleiche Meinung Ausdruck in einem Bericht der Operationsabteilung des Luftwaffen-Generalstabs über »Operative Zielsetzung für die Luftwaffe im Fall eines Krieges gegen England im Jahre 1939«; hier wurde gleich am Anfang betont: »Ausrüstung, Ausbildungsstand und Stärke der Luftflotte 2 können im Jahre 1939 eine Kriegsentscheidung innerhalb kurzer Zeit gegenüber England nicht herbeiführen.« Im einzelnen waren die Reichweite des Bombers He 111 unzulänglich und die Zahl der vorhandenen Bomber dieses Typs zu gering; eine geeignete Taktik für die Bekämpfung feindlicher Schiffe fehlte noch immer, und der Blindflug-Ausbildungsstand der Besatzungen steckte noch in den Anfängen. Auf alle diese Mängel hatte Milch immer wieder warnend hingewiesen; im Jahre 1933 hatte er die für den Aufbau der Luftwaffe zu einer leistungsfähigen Streitmacht erforderliche Zeit auf zehn Jahre geschätzt. Ihm fehlten noch vier Jahre.

Göring schien zunächst die Gefahr eines Krieges mit England nicht ernst zu nehmen. Er interessierte sich viel mehr für den gerade errungenen Sieg in Spanien als für den größeren Konflikt, der sich nun abzuzeichnen begann. Am 2. Mai 1939 verbrachte er eineinhalb Stunden damit, von Richthofens Bericht über die »Legion Condor« anzuhören. Nur halb so lange hatte er für Milch und Udet Zeit, die ihm von den Erfordernissen des Flugzeugbauprogramms berichteten. Als sie vor dem immer bedrohlicher werdenden Mangel an gewissen Rohstoffen und vor allem an Aluminium und Stahl warnten, traf er keine positiven Entscheidungen, abgesehen von der Anweisung. »Nach Polen ist kein Luftwaffengerät auszuführen.« Nachdem er noch auf einige Kleinigkeiten ähnlicher Art eingegangen war, zog er sich zurück.

Am nächsten Morgen verließ er Berlin, um seinen unterbrochenen Urlaub in Italien wieder anzutreten.

Dieser nonchalante Mangel an Interesse mag in Milch die Ansicht gefestigt haben, daß der Krieg noch in weiter Ferne hege. Abgesehen von der kürzlichen Inspektionsreise, hatte er Hitler seit Dezember 1938 nicht mehr gesehen, und er mußte annehmen, daß Göring besser informiert war als er selbst. Milch wußte, wie unzulänglich die Luftwaffe auf einen längeren Abnutzungskrieg vorbereitet war. Als junger Wehrmachtsteil litt sie noch immer unter einem Lähmenden Mangel an erfahrenen Kommandeuren auf Geschwaderebene, ein Mangel, den selbst der spanische Bürgerkrieg nicht hatte beseitigen können. Aus der Kartei des Ministeriums ging hervor, daß die Luftwaffe nur 400,000 m³ Treibstoff auf Lager hatte, was nach Ansicht der Experten höchstens für einen sechsmonatigen Krieg ausreichte. Wegen des Stahlmangels bestand der bei weitem größte Teil des Bombenvorrats aus 10-kg-Bomben, die die Reichswehr voreinemjahrzehnt gekauft hatte; verschiedene Probeserien von 50- und 250-kg-Bomben und einige wenige 500-kg-Bomben waren für den spanischen Krieg hergestellt worden, aber alle größeren Bomben gab es bisher nur auf dem Reißbrett. Die vorhandenen Bestände würden nur für einen Krieg von wenigen Wochen Dauer gegen einen sehr schwachen Gegner ausreichen; danach würde die Industrie mindestens sieben Monate benötigen, um die Fertigung wieder in Gang zu bringen, die Hitler verboten hatte, und zwar, wie er Milch einmal erklärte, aus folgendem Grund: »Niemand fragt danach, ob ich Bomben habe oder wieviel Munition ich habe; es kommt nur auf die Zahl der Flugzeuge und Geschütze an.« Nur 182,000 Tonnen Stahl waren in dem am 1. April 1939 endenden Jahr für Luftwaffengerät und -munition bereitgestellt worden, verglichen mit 380,400 Tonnen für den Ausbau der Industrie und der Verkehrsfliegerei. Selten kann eine Nation kurzsichtiger für einen Weltkrieg, der in einem Jahr ausbrechen sollte, geplant haben als Deutschland im Jahre 1939.

In Nürnberg wurde ein sogenanntes »Pin-up«-Dokument zum Anklagepunkt der Kriegsverschwörung vorgelegt. Es handelte sich um die angebliche Aufzeichnung über eine Besprechung, die am 23. Mai 1939 zwischen Hitler und seinen Oberbefehlshabern stattgefunden hatte, und in der er seine Absicht mitgeteilt haben sollte, einen nicht provozierten Angriff gegen Polen zu führen und danach die Neutralität der Niederlande und Belgiens zu brechen, um Frankreich zu zerschlagen. Das Dokument war eindeutig in der Handschrift des Oberstleutnants Schmudt, Hitlers Wehrmachtsadjutanten, verfaßt, aber es scheint erst lange nach Beginn der dargestellten Ereignisse geschrieben worden zu sein; Ende 1940, vielleicht sogar erst 1941. Das Dokument bezieht sich auf Probleme, die Hitler

zweifelloso nicht in einer Besprechung erwähnen konnte, die im Mai 1939 stattfand. Die Erörterung über die Verwendung von Flugzeugträgern für Geleitzüge, die Ausnutzung der französischen Produktionskapazität und viele andere Anachronismen legen den Schluß nahe, daß dieses belastende Schriftstück falsch datiert ist. Aber kein Hinweis spricht eine so deutliche Sprache wie die Tatsache, daß in Schmundts Aufzeichnung Göring nicht nur als Anwesender verzeichnet, sondern sogar als Fragesteller im zweiten Teil der Besprechung angeführt wird. Tatsächlich aber war Göring nicht zugegen; Milch war als sein Stellvertreter erschienen. An jenem Morgen hatte Bodenschatz ihn angerufen und gesagt, daß Hitler um 16.00 Uhr eine geheime Ansprache an die Oberbefehlshaber richten werde. Ob der Staatssekretär anstelle von Göring kommen könne?

In Hitlers Arbeitszimmer standen etwa zwölf Stühle vor einem kleinen Pult. Auf dem mittleren Stuhl lag eine Karte mit Görings Namen, und dort nahm Milch Platz. Raeder saß neben ihm, auf der anderen Seite saßen von Brauchitsch (Heer) und Keitel (OKW). Hinter ihnen saßen Schmundt und die anderen Adjutanten. Es ist heute unmöglich, mit Sicherheit anzugeben, was Hitler in dieser Ansprache sagte. Milch schrieb in seinen Memoiren, es sei der Zweck der Versammlung gewesen, die Oberbefehlshaber vor Selbstzufriedenheit zu warnen: »Die Gesamtlage in Europa sei angespannt, und sie mußten jederzeit für einen Kriegsausbruch gegen Deutschlands Willen bereit sein.« Milch fragte Hitler, ob er Göring vom Inhalt der Rede in Kenntnis setzen solle. »Nein«, erwiderte Hitler, »das tue ich selbst.«

Im Nürnberger Gefängnis fragte Milch nach seiner Verurteilung Großadmiral Raeder nach seinen Erinnerungen an die Rede. Raeder, notierte er sich, »betont sofort, daß es sich nicht um Kriegsvorbereitungen gehandelt habe, sondern Hitler wollte sein Licht als militärischer Oberbefehlshaber leuchten lassen«. Zweifelloso gibt es Beweise für eine Vorbereitung auf den Kriegsfall. »Kann das Volkswagenwerk im Falle einer Mobilisierung Kriegsflugzeuge herstellen?« fragte Göring Udet am 21. Juni. Und zwei Tage später nahm Milch an einer Sitzung von Görings Reichsverteidigungsrat teil, auf der »Verteilung und Einsatz der Bevölkerung im Kriege« sowie Maßnahmen für die Leistungssteigerung des Verkehrswesens erörtert wurden; Göring wies darauf hin, daß die hier angewandten getarnten Maßnahmen bei der Bewegung von Truppen nutzlos sein würden, »wenn unerwartet und kurzfristig eine militärische Entscheidung gefordert wird«. Obwohl Göring betonte, daß er versuchen wolle, die noch immer schwache Rohstofflage der Flugzeugindustrie zu verbessern, nahm er noch in der vierten Juliwoche 1939 gelassen Milchs und Udets Schätzung hin, daß die endgültige Stärke von 5.000 Ju 88-Bombern erst »ab 1. April 1943« möglich sein werde. Stand das nicht im Einklang mit dem ganzen bisherigen Luftwaffenprogramm, nach dem der Aufbau 1942 abgeschlossen sein sollte? Es

scheint, daß sich Hitler seinen anderen Oberbefehlshabern gegenüber ebenso beruhigend geäußert hat, denn noch am 22. Juli 1939 bestätigte Großadmiral Raeder seinen Offizieren, Hitler habe ihm bindend versichert, daß kein Krieg bevorstehe. Göring war schon lange zu einer gemächlichen Sommerreise mit seiner Yacht unterwegs. Hitler scheint bei seinen Planungen hinsichtlich einer »Lösung der polnischen Frage« noch immer von der Hoffnung ausgegangen zu sein, die Westmächte heraushalten und einen großen Krieg vermeiden zu können.

Einen Monat vorher hatte Jeschonnek Milch mitgeteilt, Göring wünsche, daß er Verhandlungen mit der italienischen Luftwaffe über einen gegenseitigen Beistandspakt aufnehme, der den später als »Stählernen Pakt« bekannte Hauptvertrag mit Italien abrunden solle. Der Hauptvertrag war am 22. Mai 1939 in Berlin unterzeichnet worden, und Milch brachte das Luftwaffenabkommen selbst nach Rom, wo es am 26. Mai unterschrieben wurde. Für den Kriegsfall verpflichtete der Pakt Italien, Deutschland mit allen seinen Streitkräften zu unterstützen. Mussolini äußerte sich gegenüber Milch befriedigt darüber, daß der Pakt jetzt in Kraft getreten sei: »Krieg ist unvermeidlich«, sagte er, »aber wir wollen ihn bis 1942 hinauschieben.« Als Milch Hitler über seine Gespräche mit Mussolini berichtete und besonders auf dessen Warnung davor, Feindseligkeiten von 1942 zu provozieren, hinwies, versicherte ihm Hitler, daß die Furcht des Duce, ein Krieg könne vor 1942 ausbrechen, ganz und gar unbegründet sei.

In einem Gespräch mit Göring wiederholte Milch, daß er sich wegen des gefährlichen Rüstungsmangels Sorgen mache. Aber Göring scheute sich, Hitler zu melden, daß die Luftwaffe in irgendeiner Hinsicht nicht bereit sei. Am 8. Juni gingen Milch und Udet mit ihren Sorgen zu Rudolf Hess, Hitlers Stellvertreter, um ihn wegen des akuten Materialmangels so »aufzupulvern«, daß er seinen ganzen Einfluß bei Hitler in dieser Sache geltend machen möge. Hess jedoch fand die Tatsache, daß hier zwei hohe Offiziere aus dem – für ihn – »feindlichen Lager« ohne Wissen Görings bei ihm saßen, viel interessanter als das, was sie ihm vortrugen. Als das OKW Mitte Juni 1939 die Rohstoffkontingente für den folgenden Monat bekanntgab, erfuhr Milch, daß selbst die allerwichtigsten Materialien knapper waren als jemals zuvor. »Pflichtgemäß« meldete Udet schriftlich Milch, »daß eine ordnungsmäßige Befriedigung der vorliegenden Anforderungen nicht mehr möglich ist.« Milch leitete diesen Brief an Göring weiter, aber es schien wenig Hoffnung zu bestehen, daß die Luftwaffe in absehbarer Zukunft besser bedient werden würde.

Die einzige Lösung bestand darin, Hitler das Potential der Luftwaffe eindringlich vor Augen zu führen. Im Januar 1939 hatte Großadmiral Raeder im privaten Gespräch Hitler dazu überredet, der Marine in den Fragen den Vorrang zu geben,

die Rohstoffkontingente und industrielle Fertigung betrafen. In Kenntnis dieser Tatsache hatte Milch Mitte April 1939 Göring mit der Begründung, das befohlene Großprogramm bleibe schon aus Materialmangel stark hinter den Notwendigkeiten zurück, empfohlen, »eine möglichst bald stattfindende Vorführung vor dem Führer« zu arrangieren. Er wollte Hitler vor allem die neue 500-kg-Bombe mit Strahlantrieb zeigen und auch das Jagdflugzeug mit Strahlantrieb, an dem Heinkel arbeitete. Milchs Motive sprechen deutlich aus seiner Erklärung: »Der Luftwaffe muß durch eine solche Vorführung in ihrem Aufbau maßgeblich geholfen werden, da sie in den nächsten Jahren so gut wie *allein* den Kampf gegen den Westen im Kriegsfall zu führen hat.«

Sie konnten vieles vorführen. Ein wirksames Radar-Frühwarnsystem war entwickelt worden. Stark überladene Bomber konnten mit Raketenstarthilfe sich dennoch in die Luft erheben. Am 27. Juni hatten Milch und Udet das erste Flugzeug der Welt mit Raketenantrieb, die He 176, beim Heinkel-Werk Marienehe im Flug gesehen. Aber vor allem auf dem Gebiet der Flugzeugarmierung hatten die Wissenschaftler große Fortschritte erzielt. Eine Generalprobe der Vorführung wurde Ende Juni für die Italiener veranstaltet.

Die Luftwaffenvorführung für Hitler und seinen Stab wurde für den 3. Juli in der Erprobungsstelle Rechlin angesetzt. Diese Vorführung sollte sich später stark auf Hitlers Haltung gegenüber militärischen Entwicklungen auswirken, denn er zog aus ihr offenbar Rückschlüsse auf die Einsatzbereitschaft der Luftwaffe, die nach einem Besuch bei einer Einsatz-, nicht bei einer Erprobungseinheit realistischer ausgefallen wären. Die vorgeführten Waffen und Flugzeuge gehörten zweifellos zu den modernsten der Welt: das Heinkel-Jagdflugzeug He 100 und sein Rivale, die Me 109, die gerade mit einem speziell hochgezüchteten Motor den Heinkel-Geschwindigkeitsweltrekord gebrochen hatte; Hitler wurde auch die neue 3-cm-Flugzeugkanone gezeigt, die MK 101, eine Waffe von höchster Zielgenauigkeit und Zerstörungskraft, die in einen zweimotorigen Jäger Me 110 montiert war; er sah, wie sich ein stark überladener He 111-Bomber mit Zusatzraketen für den Start mühelos in die Luft erhob; in den Laboratorien konnte er eine druckfeste Kabine für Höhenflüge besichtigen, und man zeigte ihm von der Luftwaffe entwickelte Verfahren zum Starten von Flugmotoren bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt.

Milch erzählte später, daß er – trotz der allgemeinen Begeisterung über die gelungene Vorführung – davor warnte, zu vieles zu schnell zu erwarten. Als er hörte, wie Göring sich gegenüber Hitler brüstete, wies er darauf hin, daß man nur Versuchsmuster gesehen habe, die frühestens in fünf Jahren bei der Truppe sein könnten. Er halte sich für verpflichtet, dies zu betonen, damit Hitler keine falschen

politischen Entschlüsse fasse, aber Hitler erwiderte, daß es keinen Krieg geben werde. Göring zupfte Milch am Ärmel und zischte ihm ins Ohr. »Halts Maul!« Später sagte er zu ihm: »Ich habe um Ihren Kopf gezittert.« Jahre später fragte Milch Rudolf Hess, ob Hitler in bezug auf Danzig und den Polnischen Korridor geblufft habe. Hess wies das Wort Bluff zurück, kam aber dem Begriff mit seiner eigenen Definition sehr nahe: »Hitler habe a) mit der Überlegenheit der deutschen Rüstung, b) mit der ›Klugheit‹ Englands, sein Empire nicht in Gefahr zu bringen, gerechnet, und glaubte daher an ein Nachgeben wie bei Prag und dem Sudetenland.« Das war der Schaden, den man in Rechlin angerichtet hatte, wie später sogar Göring einsehen sollte; die Vorführung hatte die Versorgung der Luftwaffe mit Rohstoffen nicht verbessert. Aber Hitler glaubte jetzt, daß seine Streitkräfte ihm alles ermöglichen würden.

Das hat Hitler der Luftwaffe nie verziehen. Im Jahre 1942 sollte Göring sich beklagen: »Ich habe wirklich einmal vor dem Kriege Vorführungen in Rechlin erlebt, gegenüber denen ich nur sagen kann: welche Stümper sind alle unsere Zauberer! Was mir da und vor allem auch dem Führer vorgezaubert wurde, ist überhaupt noch nie erreicht worden.« Göring faßte den festen Vorsatz, nie wieder nach Rechlin zu gehen, und als er es im Mai 1942 dennoch tat, gedachte er wieder voller Bitterkeit jenes Julitages 1939: »Der Führer hat aufgrund dieser Besichtigung schwerste Entschlüsse gefaßt«, sagte er. »Es ist ein Glück, daß es noch einmal gutgegangen ist und die Folgen nicht schlimmer geworden sind.« Sehr ähnlich äußerte sich Hitler im Sommer 1944 gegenüber seinem kommissarischen Generalstabschef der Luftwaffe.

Viele Waffen, die man Hitler 1939 gezeigt hatte, waren dann 1943 immer noch nicht bei der Truppe. Vor allem hatten ihn die 3-cm-Flugzeugkanone MK 101 und die Höhenkabine beeindruckt. Über die Kanone hatte er gesagt: »Ich halte die Waffe für so außerordentlich wichtig, weil ich glaube, daß wir gar nicht genug schwere Kaliber haben können.« Mündlich und schriftlich schloß Göring sich diesen Forderungen nach einer Vorrangproduktion der MK 101 und der Kabine an. Am 20. Juli 1939 wurde Udet darüber hinaus informiert: »Der Gfm. (Göring) betonte die Bedeutung des Höhenbombers und verlangte Beschleunigung der Versuche mit allen Mitteln. In diesem Zusammenhang sprach er von der Entwicklung eines Höhenjägers.« Göring verfügte auch: »Die Fabrikation der 3-cm-Bordkanone ist unter allen Umständen zu beschleunigen.« Der Generalfeldmarschall sprach von einer Bestellung von 3.000 Stück. Da die 3-cm-MK 101 veraltet und für den Einbau in die Jagdflugzeuge ungeeignet war, wurde 1941 die verbesserte 3-cm-MK 103 und 1942 die sehr viel kürzere und leichtere 3-cm-MK

108, die besonders für Jäger in Betracht kam, entwickelt. Die MK 108 wurde dann von 1943 an die Standardwaffe der Jäger.

Udets Amt blockierte aus Gründen, die trotz aller Nachforschungen nicht geklärt werden konnten, einen Teil der modernsten, von unabhängigen Flugzeugkonstrukteuren verfolgten Projekte. Görings Bitte, die Möglichkeiten von Schichtholz als Baumaterial für Flugzeuge zu untersuchen, wurde ignoriert; der Jäger He 100 wurde aufgegeben, obwohl er 80 km/h schneller war als die Me 109, und als Heinkel protestierte, untersagte ihm Udets Chefingenieur Lucht in einem Brief (vom 12. Juli), die Sache weiter zu verfolgen. Udet verbot jede weitere Arbeit an dem in Rechlin vorgeführten Strahljäger He 176; als Erich Warsitz, der Testpilot des Ministeriums, wenige Wochen später auch das erste Düsenflugzeug der Welt, die He 178, flog, kam es zu keinem Vertrag. Udet hatte die Entwicklung von Düsenjägern schon Messerschmitt zugesagt, obwohl es zur Zeit der Vorführung in Rechlin für die Zelle der später berühmten zweistrahligen Me 262 noch kein Triebwerk gab. (Ihre Düsenmotoren Jumo 004 hatten ihre ersten Probeläufe erst im Oktober 1940.) Die He 176 wurde in Kisten verpackt und einem Berliner Luftfahrtmuseum geschickt, wo sie 1943 bei einem alliierten Luftangriff zerstört wurde. Gewiß würde Milch – der die He 178 im November 1939 im Flug sah – zugunsten Heinkels interveniert haben; aber sowohl Heinkel als auch Udet hielten ihn nicht auf dem laufenden, und Udet begegnete jeder neuen Erfindung mit halbherzigen Witzeleien. (Über die Starteigenschaften des Strahljägers sagte er zu Warsitz: »Mit dem Ding da ist jeder geglückte Flug ein mißglückter Absturz!«) Udet konferierte weiterhin allein mit Göring.

Im August 1939 war es nicht mehr zu Übersehen, daß mit dem wichtigen Bauprogramm der Ju 88 etwas nicht stimmte. Obwohl man die Maschine zur Zeit der Sudetenkrise unter Heinrich Koppenbergs Gesamtleitung überstürzt bei einem halben Dutzend Fabriken in die Serienproduktion gegeben hatte, war die Ju 88 noch immer nicht bei den Einsatzgruppen eingetroffen.

Mitte April hatte Göring Mussolini gegenüber geprahlt: »Dieser Bomber hat eine solche Reichweite, daß man mit ihm nicht nur England angreifen, sondern weiter nach Westen vorstoßen und den Schiffsverkehr nach England auf dem Atlantik bombardieren könnte.« Im März 1943 war Göring besser informiert: »Die Maschine ist bis heute noch nicht einmal bis Irland gekommen. Ich bitte, meine maßlose Erbitterung zu verstehen. Was die Herren geliefert haben, ist alles aus dem Saustall.«

Milch hatte die wachsenden Komplikationen um dieses Projekt mit großer Sorge beobachtet: seine Prophezeiungen hatten sich als richtig erwiesen. Ursprünglich als überschneller und deshalb leicht bewaffneter Bomber von etwa 6 bis 7 Tonnen

Gewicht geplant, war das Gesamtgewicht der Ju 88 wegen der immer größer werdenden Zahl der vom Generalstab geforderten Eigenschaften, vor allem der von Udet gebilligten Forderung nach Sturzfähigkeit, rasch immer höher gestiegen. Es schloß sich ein verhängnisvoller Kreis: Weil sie schwerer wurde, verlor sie an Geschwindigkeit, und weil sie langsamer wurde, benötigte sie nun doch schwerere Bewaffnung, und das führte alles zusammen zu einer radikalen Verringerung ihrer Reichweite. Mitte 1939 wog die Ju 88 nach angeblich 250,000 Konstruktionsänderungen mehr als 12 Tonnen. Kein Wunder, daß Milch sie nur noch das »fliegende Scheunentor« nannte. Während die Vorführungs-Ju 88 jedermann in Erstaunen versetzte, als sie zweimal vom Werksflugplatz in Dessau zur Zugspitze und zurück mit 500 km/h flog, schätzte der Generalstab die Höchstgeschwindigkeit der Standard-Serienausführung (beruhend auf der V-6) auf kaum mehr als 300 km/h. Das wurde von Udet leidenschaftlich bestritten. Sein ganzer Ruf stand auf dem Spiel. »Bei einer angenommenen Eindringtiefe von 1,880 km wird die Reisegeschwindigkeit der Maschine auf dem Hinflug 350 km/h und auf dem Rückflug 410 km/h betragen«, versicherte er Göring. Seinen Freunden gegenüber gab er jedoch seine Besorgnis zu erkennen. »Hauptsache ist, die Maschine ist da«, sagte er vertraulich zu Ernst Heinkel. »Sie ist dem Führer in Rechlin vorgeflogen worden und hat ihn als heute einzige stürzende zweimotorige Maschine überzeugt. Nur Milch hat noch Einwände – aber der will ja immer sichergehen. Der legt sich nie fest, damit man ihn nicht hinterher festlegen kann, wenn irgendwas schiefgeht.«

Vielleicht war es nicht verwunderlich, daß Göring Mitte Juli 1939 über eine friedliche Beilegung der Konflikte nachzudenken begann. Er wußte, daß die Produktion des He 111-Bombers gedrosselt wurde, während in der Ju 88-Fertigung Verzögerungen aufgetreten waren, so daß es 1940 zu einer »Bomberlücke« kommen mußte. Im Bauprogramm der Flugzeugindustrie war eine spätere Spitzenmonatsproduktion von 172 Ju 88 vorgesehen, und Udet blieb dabei, daß es sich hier um die äußerste Grenze handle; er hatte sogar Hitler in Rechlin erklärt, daß selbst diese Zahl wegen der Aluminiumknappheit nicht zu erreichen sei, und Göring hatte widerstrebend entsprechende Kürzungen (von 20 Prozent) bei den anderen Flugzeugtypen genehmigt, damit das Ju 88-Ziel eingehalten werden könne. Außerdem stellte er 7.2 Millionen Reichsmark für den Kauf von Nichteisenmetallen im Ausland bereit. Am 22. Juli bat Udet Göring um Entschuldigung dafür, daß technische Schwierigkeiten die Ju 88 um drei Monate zurückgeworfen hätten, und er wies darauf hin, daß eine sofortige Produktionssteigerung auf keinem Wege zu erreichen sei, da der Gesamtproduktionsweg neun Monate in Anspruch nehme. Aber er versicherte Göring, daß er nach dem jetzt von ihm genehmigten abgeänderten Lieferprogramm (12) 2,357 Ju 88 bis April 1941 und die Gesamtzahl von

5.000 bis April 1943 erhalten werde. Göring war nicht davon überzeugt, daß genug getan wurde. Nach einem Besuch der Junkers-Werke war er zu der Ansicht gelangt, daß eine Produktion von 300 Ju 88 im Monat (darunter 50 in Form von Ersatzteilen) durchaus möglich sei, vor allem dann, wenn die neu hinzugekommene tschechische Kapazität für das Programm nutzbar gemacht wurde, und am 5. August beorderte er Milch, Udet und Oberst i. G. Jeschonnek zu einer Besprechung radikaler Änderungen des »konzentrierten Flugzeugbauprogramms« zu sich.

Die Besprechung, die in einer Kabine von Görings Jacht »Karin II« stattfand, führte zu einer deutlichen Akzentverschiebung im Luftwaffenbauprogramm, die Görings neue Forderung nach einer »Angriffsflugwaffe« widerspiegelte. Es war der letzte und schwerste Schlag für Milchs ausgewogene Lieferprogramme, die er seit 1933 aufgestellt hatte. Göring verkündete, daß er 32 neue Kampfgeschwader mit insgesamt 4.330 Flugzeugen, davon 2.460 Ju 88, bis zum 1. April 1941 aufstellen werde; diese gewaltige Steigerung der Bomberstreitmacht sollte auf Kosten aller anderen Flugzeugtypen erreicht werden. Die Produktion der Ju 52-Transporter zum Beispiel sollte auf monatlich 15 Stück verringert werden. (Und wie verzweifelt wurden sie knapp drei Jahre später für Stalingrad und Nordafrika benötigt!) Auch die Zahl der Schulflugzeuge wurde in ähnlicher Weise reduziert. Drei Tage nach dieser Besprechung forderte Jeschonnek die Industrie auf, sich nur auf Angriffsflugzeuge zu konzentrieren – auf den Langstreckenbomber He 177, den Standardbomber Ju 88, auf Kampf- und Aufklärungsflugzeuge und den Sturzkampfbomber Me 210; dieser zweimotorige Zerstörer sollte auch als Schlachtflugzeug gebaut werden (es handelte sich um eine Weiterentwicklung der Me 110, die bisher noch nicht gebaut war). Insgesamt forderte der Generalstab zusätzlich zu den 2.460 Ju 88 bis April 1943 800 He 177 an (danach sollte die Monatsproduktion 50 Stück betragen) sowie 3.000 Me 210 (mit einer anschließenden Monatsproduktion von 30 Stück). Das Ausmaß der Katastrophe, die dann eintreten sollte, ist an der Tatsache zu erkennen, daß die Luftwaffe zu jenem Termin nur eine Staffel von weniger als einem Dutzend He 177 im Einsatz hatte, während die Me 210 im Frühjahr 1942 aus technischen Gründen als Typ gestrichen werden mußte. Was blieb, waren riesige Lagerhallen, vollgestopft mit Tausenden von Tonnen unbrauchbarer Tragflächen, Rümpfe und Ersatzteile.

Mitte August 1939 mußte Göring seinen Urlaub unterbrechen. Die Oberbefehlshaber der Wehrmacht wurden am 14. August nach Berchtesgaden gerufen, wo ihnen Hitler seine Entscheidung mitteilte, daß Polen durch einen Überraschungsangriff besiegt werden müsse. Seiner Überzeugung nach werde England nicht den Mut haben, den Krieg zu erklären. Göring rief sofort Milch zu sich nach

Berchtesgaden und teilte ihm die Entscheidung Hitlers mit. Göring fügte noch hinzu, daß die Krise nach Hitlers Ansicht eine Nervenprobe sei; er werde beweisen, daß er die besseren Nerven besitze.

Während Göring in Berchtesgaden blieb, flog Milch nach Berlin und verbrachte die nächsten drei Tage im RLM hauptsächlich damit, in Görings Namen Anordnungen für den Kriegsfall herauszugeben. Milch handelte ruhig. Jeden Abend fuhr er zu seinem Jagdhaus hinaus, während sich der massive Apparat der Luftwaffe langsam zum Angriff bereitmachte. Am Nachmittag des 21. August wurde Milch zur Berichterstattung in Görings Villa gerufen, die ihm die bayerische Regierung als Entschädigung für den 1923 beschlagnahmten Besitz übereignet hatte, und die in der Nähe von Hitlers Berghof lag. Hier traf er die Befehlshaber der vier Luftflotten, die Generale Kesselring, Felmy, Sperrle und Loehr, die aus ihren Hauptquartieren in Berlin, Braunschweig, München und Wien gekommen waren. Milch brachte Udet mit, der die neuesten Berichte über Leistungen und Zahl der britischen, französischen und polnischen Jäger und Bomber bei sich hatte.

Diese abschließende Luftwaffenbesprechung (»Problem Ost«) war die erste seit der kurzen Begegnung zwischen Göring und Milch, die sechs Tage zuvor stattgefunden hatte. Seither hatte Göring den Befehlshabern der vier Luftflotten keine Befehle erteilt, und daher war Milch erstaunt, als der Feldmarschall ihnen jetzt eröffnete, daß Hitler das polnische Problem noch vor Ende des Jahres gewaltsam lösen wolle. Der Angriff werde wahrscheinlich in den frühen Morgenstunden des 26. August beginnen. Die Luftwaffe solle zuerst zuschlagen und die polnische Luftwaffe vernichten; die Operationen sollten von den Luftflotten 1 und 4 (Kesselring und Loehr) geführt werden; die beiden anderen Befehlshaber hätten ihnen aus diesem Grunde den größten Teil ihrer Angriffsverbände zu überstellen.

Göring, der noch vor wenigen Tagen sehr nervös gewirkt hatte, war jetzt wie verwandelt. Im Vertrauen teilte er seinen Befehlshabern mit, daß Stalin Hitler telegraphisch seine Bereitschaft zu einem Pakt mit Deutschland mitgeteilt habe: »Jetzt wird Rußland nicht gegen uns marschieren«, sagte er strahlend. Er fügte hinzu, daß Kommunismus und Nationalsozialismus eigentlich gar keine Feinde zu sein brauchten; wenn sie auch verschiedene Vorzeichen hätten – »der eine plus, der andere minus« –, so würden sie doch ideologisch im Grunde ganz gut zusammenpassen.

Hitler stand unter dem Eindruck, daß es seinen Generalen an kriegerischem Geist mangelte; er hatte deshalb und zur Information über seine Absichten die höchsten Offiziere aller drei Wehrmachtsteile für den 22. August 1939 zu einer langen Ansprache auf den Berghof rufen lassen. Hitler verkündete, daß es ein kurzer Krieg sein werde, ein gerechter Krieg und ein Krieg, den Deutschland nicht

verlieren könne. Weder England noch Frankreich seien imstande, die törichten Garantien einzulösen, die sie Polen gegeben hätten; und von Rußland habe Polen jetzt schon gar nichts mehr zu erhoffen. Die Luftwaffe werde »den Gegner zermürben« und – hier klang wieder ein Echo seines Besuches in Rechlin an – »unsere technische Überlegenheit wird die Nerven der Polen zerreißen«. England habe nur 150 Flakgeschütze im ganzen Land – das entspreche einer deutschen Monatsproduktion. Verglichen mit den 390,000 hervorragend ausgebildeten Männern der deutschen Luftwaffe habe England nur 130,000, Frankreich 72,000 und Polen 15,000. Eine Diskussion folgte der Ansprache nicht (»Es geht nicht um Recht, sondern um Sieg«), denn – wie immer – war jede Diskussion verboten worden.

Göring war insgeheim keineswegs begeistert bei dem Gedanken an den bevorstehenden Konflikt und versuchte, beide Seiten zugunsten einer friedlichen Lösung zu beeinflussen. Selbst jetzt schien manches darauf hinzudeuten, daß die Berghof-Rede nur Teil des Hitlerschen Bluffs war. Am 24. August fand Milch den polnischen Botschafter Lipski in Görings Büro. Bei anderen Gelegenheiten sah er dort Görings schwedischen Verbindungsmann, Birger Dahlerus.

Am 25. August befahl Hitler, daß der Angriff am nächsten Morgen um 4.45 Uhr zu beginnen habe, aber noch am selben Nachmittag zwangen neue politische Entwicklungen ihn zu einer Sinnesänderung, und die Operation mußte verschoben werden. Am 26. August wurde Milch in die Reichskanzlei beordert, wo er eine Atmosphäre tiefer Niedergeschlagenheit vorfand. Hitler saß in sich zusammengesunken da, und Görings Miene zeigte, daß er nicht zufriedener war als sein Chef. Hitler verfluchte Italien. Ribbentrop und Keitel nickten zustimmend. Einer von ihnen sagte: »Das ist ja furchtbar, mein Führer!« Milch fragte, was denn passiert sei, und Hitler gab ihm einen Brief von Mussolini, der gerade eingetroffen war. Die Italiener lehnten jede Beteiligung an dem Polenfeldzug ab, es sei denn, sie könnten mit sehr erheblichen Rüstungslieferungen rechnen. Die Zahlen, die sie nannten, ließen keinen Zweifel daran, daß sie keine Lust hatten, mit Hitler zu marschieren. Milch las den Brief und rief aus: »Mein Führer, das ist doch das beste, was uns passieren kann! Wenn die Italiener gegen uns gehen, dann haben wir irgendwelche Truppen auch gegen sie abzustellen. Wenn sie mit uns gehen, hat der Gegner immer genaue Kenntnis davon, wo das Loch ist, wo er durch kann. Wenn sie aber wohlwollend neutral bleiben, dann können sie uns alles mögliche Gute liefern – Rohstoffe, Öl und Nachschub – und sie bleiben obendrein unsere guten Freunde.« Hitlers Miene hellte sich auf. Beim Mittagessen sagte er zu Milch, es werde überhaupt nicht zu Kampfhandlungen kommen, denn sobald die Polen einsähen, daß es ihm todernt sei, würden sie sich zu einer Einigung bereitfinden; er glaube,

daß auch England, das jetzt seinen Vertrag mit Polen ratifiziert hatte, mit einer solchen Handlungsweise Polens rechne.

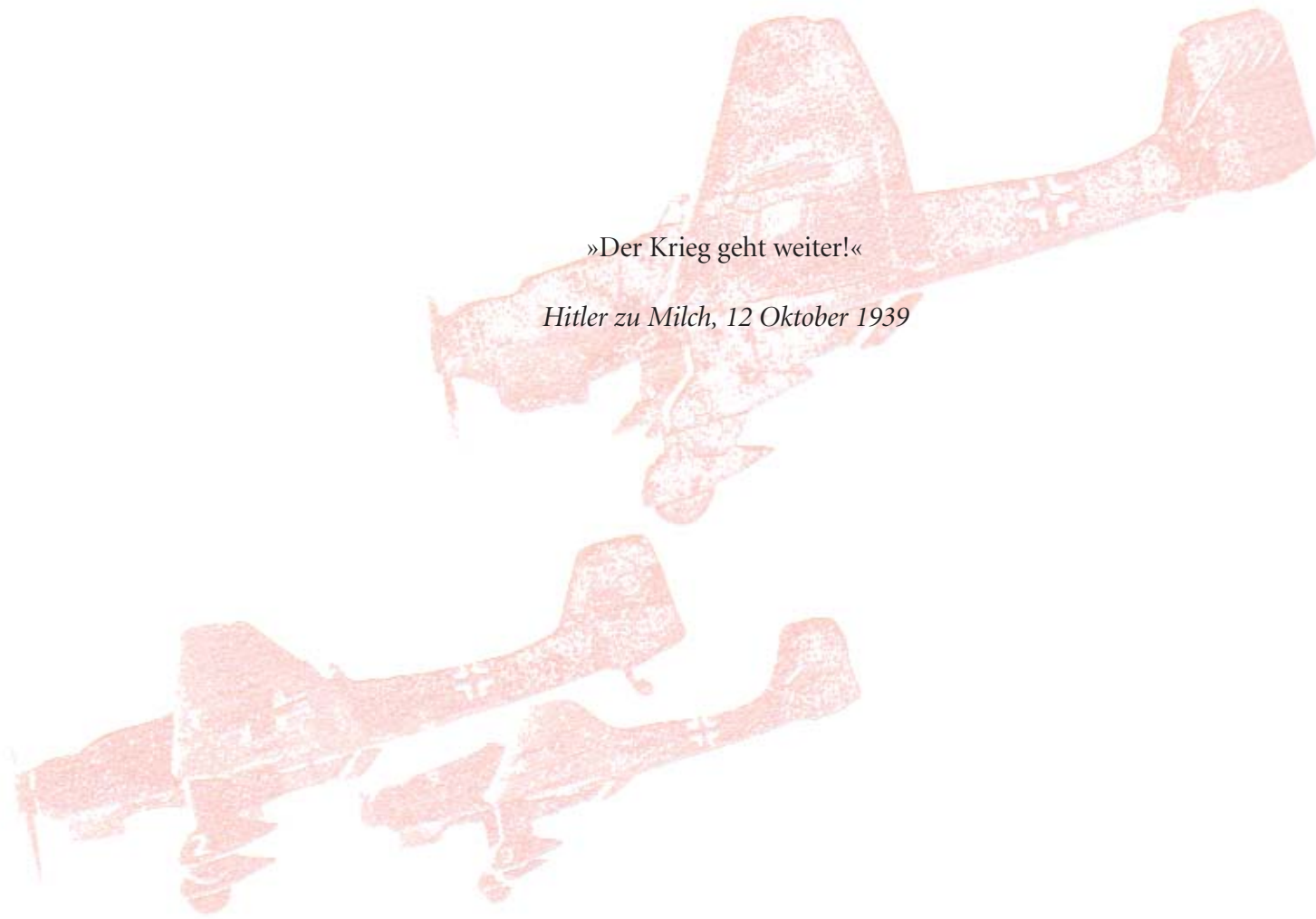
In den nächsten Tagen führte Milch fast ununterbrochen Besprechungen mit Göring. Am 27. August erhielten die vier Luftflottenchefs ihre letzten Anweisungen von Göring, und am 28. inspizierte Milch die Flugplätze der 1. Fliegerdivision des Generals Grauert, von denen aus der Angriff gestartet werden sollte. Bei seiner Rückkehr nach Berlin vereinbarte er mit Albert Speer, dem jungen »Generalbauinspektor für die Neugestaltung der Reichshauptstadt«, die »Zurverfügungstellung« von 14,000 Arbeitern für den beschleunigten Bau von Luftschutzräumen in Berlin.

Am späten Nachmittag des 31. August erhielt die Luftwaffe Befehl, am 1. September im Morgengrauen Polen anzugreifen. Göring war noch immer davon überzeugt, daß die Feindseligkeiten auf Polen beschränkt werden könnten, aber Milch war nicht so optimistisch. Alles, was er in England gesehen hatte, deutete auf die andere Möglichkeit hin. Drei Tage später erklärten England und Frankreich Deutschland den Krieg. Ein Jahr später sollte sich die deutsche Luftwaffe in Schlachten mit einem Gegner verbeißen, auf den sich die Grundsätze Douhets nicht so einfach anwenden ließen.

Weltkrieg – Zu Früh

»Der Krieg geht weiter!«

Hitler zu Milch, 12 Oktober 1939



Illusionen über Kriegsdauer

Drei Stunden vor Beginn des Angriffs auf Polen überflogen zwei nicht identifizierte Flugzeuge in großer Höhe die Befehlszentrale Wildpark bei Potsdam. Da seine Flak nicht imstande gewesen war, ihren Flug zu behindern, beschimpfte Göring seine Stabsoffiziere in einer heftigen Tirade und nahm diese Gelegenheit wahr, den für ihn erbauten Schutzbunker zu besichtigen. So begann der Zweite Weltkrieg. Milch beschwor Göring, selbst nach London zu fliegen und dort mit der Regierung zu sprechen: »Bei den Engländern haben Sie eine gute Presse, im Gegensatz zu Hitler und Goebbels«, sagte er. Am 2. September erklärte sich Göring endlich dazu bereit und besprach diesen Vorschlag mit Hitler. Am nächsten Tag war es zu spät. Das britische Ultimatum an Deutschland, sich aus Polen zurückzuziehen, lief ab, und Chamberlain erklärte, daß auch Großbritannien sich im Kriege befinde.

Milch glaubte, daß Hitler ursprünglich die Absicht hatte, Deutschlands Weltgeltung ohne Krieg wiederherzustellen, in voller Harmonie mit den Briten, für deren Empire er nur zu gern die Rückendeckung in Osteuropa übernehmen wollte. Nur wenige Tage vorher hatte Hitler dem Großadmiral Raeder versichert, daß es nicht zu einem Krieg mit England kommen werde; Raeder sollte sich später bitter bei Milch deswegen beklagen, denn ebenso wie der Luftwaffe war auch der Marine Friede bis 1944 zugesagt worden. Die deutsche Kriegsmarine besaß nur fünfzehn Front-U-Boote. Als Hitler einen Monat später verkündete, er habe 90 Milliarden Reichsmark für die Rüstung ausgegeben, wußte Milch, daß er die Unwahrheit sagte. Die Summe konnte nicht größer gewesen sein als 63 Milliarden, einschließlich der Autobahnbaukosten. Von dieser immer noch großen Summe hatte die Luftwaffe etwas mehr als 13 Milliarden erhalten. Während Deutschland im Jahre 1918 monatlich 14,000 Tonnen Sprengstoff hergestellt hatte und seine Gegner 40,000 Tonnen, betrug die deutsche Sprengstoffkapazität am 20. Februar 1939 nur etwa 7,000 Tonnen im Monat, verglichen mit 21,000 Tonnen in England und Frankreich; tatsächlich betrug die deutsche Kapazität weniger als ein Achtel der Generalstabsforderung für den Kriegsfall und weniger als ein Viertel dessen, was allein die Luftwaffe forderte. Hitler hatte geblufft. Jetzt galt es, die Karten auf den Tisch zu legen.

Die Größe der Luftwaffe war eindrucksvoll, aber sie litt an einem schwachen Unterbau. Vor der Mobilmachung im August 1939 betrug ihre Sollstärke rund 370,000 Mann, von denen 208,000 bei der fliegenden Truppe waren (einschließlich 20,000 Mann Besatzungen und 1,500 Fallschirmjäger). 107,000 Mann gehörten der Flak und 58,000 Mann den Nachrichteneinheiten der Luftwaffe an. Die grund-

legenden Schwächen der Luftwaffe bestanden nach Meinung Milchs in folgenden Punkten: Die vertikale Unterteilung in vier territorial aufgegliederte Luftflottenkommandos war zwar für eine Verteidigung des eigenen Landes angemessen, jedoch nicht für Angriffskriege. Es gab zu wenige gemeinsame Besprechungen zwischen den drei Wehrmachtteilen und nur höchst unzulängliche gemeinsame Manöver. Milch hätte eine horizontale Organisation bevorzugt mit Reichskommandos für Jäger, Bomber und Flugmeldedienst nach britischem Vorbild. Die Flugplätze waren nicht im Hinblick auf die Größe der nächsten Flugzeuggeneration gebaut worden. Die Luftwaffe besaß noch immer keinen strategischen Fernbomber (die He 177, die diese Lücke füllen sollte, legte ihren Erstflug erst im November 1939 zurück). Es fehlten Nachtbomber und Bomben aller Kaliber, es gab weder Lufttorpedos noch moderne Minen, moderne Bordwaffen, moderne Zielgeräte für die Bomber. Viele Mißstände, wie das Fehlen einer Funkverbindung zwischen Bomberformation und Begleitjägern, sollten sich erst 1940 zeigen; andere, wie die unzulänglichen Ausgaben der Luftwaffe für die Entwicklung von Flugabwehraketen, begannen sich erst 1943 schmerzhaft auszuwirken.

Als jetzt der Krieg ausbrach, konnte die Luftwaffe dennoch die stärkste Luftflotte der Welt anbieten: 4,093 Flugzeuge erster Linie (davon 3,646 einsatzbereit) standen zur Verfügung, einschließlich 1,176 Bomber, 408 zweimotorige und 771 einmotorige Jäger und 552 Transporter des Typs Ju 52 (die zumeist noch bei den Fliegerschulen eingesetzt waren). Aber es gab keine Reserven. Die Kapazität der Flugzeugindustrie betrug nur ein Viertel dessen, was später erreicht werden sollte. Deutschland verfügte am Tag des Kriegsausbruchs über keine nennenswerten Vorräte an Flugzeugbenzin und wichtigen Rohstoffen wie Aluminium, Magnesium und Gummi. Niemand kann leugnen, daß Deutschland sich mindestens seit 1936 energisch zum Krieg rüstete. Aber alles spricht dafür, daß dieser Krieg drei Jahre früher ausbrach, als Hitler erwartet und versprochen hatte.

Nach zweiundzwanzig Tagen war der eigentliche Kampf in Polen vorüber, aber die Luftwaffe hatte mehr als die Hälfte ihrer Bombenvorräte verbraucht und 285 der 1939 Flugzeuge auf dem polnischen Kriegsschauplatz verloren.

Deutschland befand sich noch immer im Kriegszustand mit England und Frankreich. Am 27. September 1939 teilte Hitler seinen Oberbefehlshabern mit, daß er sobald wie möglich eine Offensive gegen Frankreich eröffnen wollte; als Termin deutete er die dritte Oktoberwoche an. Vom Heer kamen sofort Einwände und eine umfangreiche Liste von Schwierigkeiten wurde präsentiert; die Sorgen der Luftwaffe waren nicht geringer, und Milch wies in seiner Eigenschaft als Generalinspekteur Göring wiederholt darauf hin, als er am 28. September von den Absichten Hitlers erfuhr.

Das Hauptproblem der Luftwaffe bestand darin, daß die Bomber ihre gesamten Bombenvorräte in den ersten vierzehn Tagen eines neuen Feldzuges verbraucht haben würden und dann »Skat spielen könnten« – wie Milch unverblümt zu Hitler sagte. Er hatte ihn wiederholt vor dieser Situation gewarnt. Am Ende der Reichstagssitzung vom 1. September 1939 war Milch zur Führertribüne hinaufgestiegen und hatte Hitler eindringlich an das noch bestehende Veto gegen eine Wiederaufnahme der Bombenproduktion erinnert, aber Hitler hatte ihm versichert, daß nach Polen wieder Frieden herrschen werde. Dennoch hatte Milch zwei Wochen später die Bombenfabrik in Oberhütten bei Gleiwitz besucht und die Werksdirektoren gefragt, wie lange es dauern würde, um die Produktion wieder in Gang zu bringen; sie hatten mindestens sieben Monate Zeit veranschlagt. Am 5. Oktober während der großen Parade der 8. Armee in Warschau hatte Milch Hitler gegenüber seine Bedenken wiederholt. Und wieder betonte Hitler, daß er keine neue Munition benötige. Er hoffte, daß die Kampfhandlungen jetzt beendet seien. Am nächsten Tag schlug er den Westmächten einen Waffenstillstand vor.

Am 12. Oktober 1939 lehnten England und Frankreich jedoch Hitlers Bedingungen ab, und am Abend desselben Tages rief Hitler Göring, Milch und Udet zu sich nach Berlin und verkündete: »Jetzt müssen Sie Bomben fabrizieren. Der Krieg geht weiter!« Er machte Milch persönlich dafür verantwortlich, daß genügend Bomben vorhanden seien, wenn er seinen Feldzug im Westen antreten würde. Das, fand Milch, sei eine »feine Schweinerei«; die Heeresdivisionen wurden bereits für den Angriff auf Frankreich zusammengezogen, und Göring hatte schon die ersten Besprechungen mit den Luftflotten 2 und 3 anberaumt. Streng genommen handelte es sich um Udets Aufgabenbereich, aber Hitler befahl, daß Milch für das Bombenprogramm zuständig und verantwortlich sein sollte. Sofort berief Milch eine Konferenz der führenden Industriellen der Stahl- und Betonindustrie ganz Deutschlands ein und erteilte ihnen Vorrangaufträge zur Wiederaufnahme der Bombenfertigung. »Es gibt nur einen Termin«, schärfte er ihnen ein, »wenn der Führer antritt, müssen die Bomben bei der Luftwaffe sein.«

Am 16. Oktober verschob Hitler den Beginn der Offensive auf Mitte November. Milch wußte, daß es unmöglich war, in so kurzer Zeit konventionelle Bomben herzustellen, und in dieser Notlage erinnerte er sich an einen Besuch, den er vor zwei Jahren zusammen mit Udet einer Schweizer Fabrik abgestattet hatte. Dieses Werk hatte sich auf die Herstellung von Hartbetonbomben spezialisiert, die mit Stahlsplitt gefüllt waren. Jetzt wurden die Rüdersdorfer Kalkwerke bei Berlin als Leitfabrik für solche Versuche eingesetzt, und Degelow, einer von Milchs Jagdfliegern, der inzwischen Direktor einer Stettiner Portland-Zementfabrik geworden war, wurde mit der Gesamtleitung dieser Operation beauftragt. Als Milch

im April 1940 aus Norwegen zurückkam, war bereits ein Lager von mehreren Millionen Betonbomben angelegt worden. Milch glaubte, daß diese Menge für den neuen Feldzug ausreichen werde.

Die Verlängerung des Krieges kam für Udet, den Generalluftzeugmeister, überraschend. Als er und Milch Anfang November 1939 die Heinkel-Werke an der Ostseeküste besuchten, um den Fernbomber He 177 und den Düsenjäger He 178 – diesen im Flug – zu sehen, nahm Udet Heinkel beseite und flüsterte ihm zu: »An den Krieg mit England habe ich wirklich nicht geglaubt.«

In Berlin bereitete sich Göring in zahlreichen Besprechungen auf den neuen Feldzug vor. Am 5. November setzte Hitler den 12. als neuen Termin fest, aber er beugte sich der Bedingung der Luftwaffe, daß sie fünf Tage guten Wetters benötige, um die französische Luftwaffe vernichten zu können. Hitler und Göring selbst leiteten täglich eine meteorologische Besprechung, und meist zog man den Chefwetterexperten Ministerialrat Dr. Diesing zu Rate. Dabei fürchtete Göring nichts so sehr wie gutes Wetter – er kannte ja den mangelhaften Bereitschaftszustand seiner Luftwaffe. Milch sah, welchen Druck Hitler und Göring auf den Wetterexperten ausübten, aber Diesing ließ sich nicht beirren. »Mein Führer«, sagte er einmal, »ich will gern kühn sein und für drei Tage gutes Wetter ansagen, aber tollkühn will ich nicht sein und sagen, es bleibt für fünf Tage gut.« Am 7. November zog Göring sogar einen »Wetternacher« hinzu, einen gewissen Herrn Schwefler, der behauptete, er könne das Wetter beeinflussen. Am selben Tag verschob Hitler den Angriff um drei Tage. Am 8. November berief Göring seine Generale zu einer, wie Milch sich notierte, »letzten Ölung« vor dem Angriff am 15. November ein und ernannte Milch zu seinem Stellvertreter in Berlin. Aber wieder wurde der Angriff verschoben. Die Verzögerungen gingen allen auf die Nerven. Um diese Unruhe zu bekämpfen, hielt Hitler am Morgen des 23. November in der Reichskanzlei zwei Ansprachen, die Milch als »Mutspritzen« bezeichnete, ihr Wortlaut spielte später eine Rolle in Nürnberg als Beweismaterial. Hitler erinnerte an seinen »unabänderlichen Entschluß«, Frankreich und England anzugreifen, und die erforderliche Verletzung der belgischen und holländischen Neutralität tat er als »bedeutungslos« ab. Milch glaubte, daß Hitler mit diesen Ansprachen erreichen wollte, daß sich die Kommandeure mit seinen Gedanken identifizierten und sich seine Begeisterung für die Kriegführung im Westen auf sie übertrug. Es war eine typische Hitler-Rede, die bei Adam und Eva begann und alle nur möglichen Themen behandelte; und als »Führerrede« dieser Art prägte sie sich den Militärs ein.

Wenige Tage später sprach Hitler mit Milch über die strategischen und technischen Leistungen der Luftwaffe in Polen und beschwor ihn, den Flugzeugbau nach Kräften zu steigern. Beide wußten, daß die Zeit gegen Deutschland arbeitete

und die Gegner rasch aufrüsteten. Der Nachrichtendienst der Luftwaffe bezifferte die gemeinsame Luftwaffenstärke Englands und Frankreichs am 1. Januar 1940 auf 1,782 Bomber und 1,823 Jäger, von denen etwa 60 Prozent im Einsatz seien; Milch wußte, daß England und Frankreich Flugzeuge von Amerika kauften, er kannte sogar die genauen Zahlen, und deshalb konnte es nur noch eine Frage der Zeit sein, bis die Luftwaffe sich einem zahlenmäßig gleich starken Gegner konfrontiert sah.

Mit großer Energie hatte Milch die Bombenproduktion in Gang gebracht und sich dann mit allem Nachdruck um die Fertigung der Ju 88 gekümmert. Am 10. Januar 1940 setzte Hitler nach einer Besprechung mit Göring das Datum für den Angriff auf Belgien, Holland und Frankreich neu fest, dieses Mal auf den 17. Januar; vor allem Jeschonnek hatte den Angriff auf Belgien und Holland gefordert, denn diese beiden Länder sollten vorgeschobene Luftwaffenstützpunkte stellen, von denen aus England angegriffen und der Luftraum des Reiches verteidigt werden konnte. Damit waren die Würfel gefallen, und tief beschämt empfing Milch am folgenden Nachmittag den Besuch des ahnungslosen belgischen Gesandten, des Grafen d'Avignon, der ihn in Anerkennung seiner politischen Verdienste um die Freundschaft zwischen Belgien und Deutschland das Großkreuz des Leopoldordens überreichte. Die Auszeichnung nicht anzunehmen, hätte Verdacht erregt; Milch mußte also akzeptieren.

Kurz darauf muß d'Avignon Grund gehabt haben, an Deutschlands guten Absichten zu zweifeln. Eine Kuriermaschine der Luftflotte 2 des Generals Felmy hatte sich verfliegen und mußte in Belgien notlanden. Das Flugzeug hatte ohne Genehmigung einen Passagier an Bord, der die Einsatzbefehle einer Fallschirmdivision für den Angriff auf Belgien, der in wenigen Tagen beginnen sollte, bei sich hatte. Als Hitler von diesem Zwischenfall erfuhr, ließ er Göring und Jeschonnek zu sich rufen. Jodl bemerkte durchaus richtig, daß die Lage »ungeheuerlich« sei, wenn die Papiere den Belgiern unversehrt in die Hände gefallen sein sollten. Es war der bisher schwerste Schlag für den Ruf der Luftwaffe. Göring sagte später: »Der Führer machte mir als dem Obersten Chef des unglücklichen Kuriers furchtbare Vorwürfe, da ein wesentlicher Teil des Westaufmarsches und die Tatsache solcher deutschen Pläne überhaupt verraten war.« Vor allem an Milch gewandt, sagte Göring: »Sehen Sie, es ist eine entsetzliche Nervenbelastung für mich, zu wissen, daß meine Luftwaffenoffiziere in den Augen des Führers diesen Lebenskampf des deutschen Volkes in Gefahr gebracht haben!« Fast hätte der Zwischenfall Görings Ende bedeutet, so ernst nahm Hitler dieses Versagen in der Beachtung der Sicherheitsbestimmungen; als Lehre für die anderen befahl Hitler die sofortige Entlassung Felmys (und seines Stabschefs, des Obersten Kammhuber) und damit eines der besten Befehlshaber der Luftwaffe. An diesem Tag erließ Hitler seinen »Grund-

sätzlichen Befehl Nr. 1«, der die größte Geheimhaltung sicherstellen sollte. Milch erkannte sofort seine Chance, aus Berlin fortzukommen, und bat Göring, ihm das freigewordene Kommando über die Luftflotte 2 zu geben. Göring war nicht abgeneigt, aber Jeschonnek sprach sich dagegen aus; offensichtlich war ihm der Gedanke, einen so rastlosen und ranghohen Kommandeur leiten zu sollen, keineswegs angenehm. Noch am selben Tag gab Göring Kesselring diesen Posten, und Stumpff übernahm dessen bisheriges Kommando über die Luftflotte 1.

Die deutsche diplomatische Vertretung in Brüssel setzte ihre Bemühungen fort, diskret festzustellen, ob die Vernichtung der Dokumente rechtzeitig gelungen sei. Am Abend fand Milch Göring in etwas besserer Stimmung, da General Wenninger, der Attaché in Brüssel, gemeldet hatte, daß die Offiziere behaupteten, die Papiere verbrannt zu haben. Göring versuchte, ein vergleichbar dickes Bündel von Dokumenten zu verbrennen, aber das Ergebnis war nicht eindeutig. Auf Anraten seiner Frau konsultierte Göring sogar Hellseher, und klugerweise – wenn auch fälschlicherweise, wie wir heute wissen – verkündeten sie, daß keine Spur der belastenden Dokumente erhalten geblieben sei. Die »große Sache« wurde jedenfalls, wie Milch am nächsten Tag in seinem Tagebuch vermerkte, »wegen Wetter (Tau) einige Tage verschoben«. Drei Tage später verschob Hitler die Operation endgültig auf den Frühling.

Am 13. Januar 1940 wurde Kesselring mit seinen neuen Pflichten vertraut gemacht, denn bisher wußte er noch nichts von den Plänen des Westfeldzuges. Am selben Nachmittag, kurz bevor Göring und Milch zu einem Empfang in der schwedischen Gesandtschaft gingen, wurde Milch beauftragt, die Leitung der Planung für eine andere Operation zu übernehmen: Göring teilte ihm mit, daß er als Chef eines kleinen Sonderstabes Pläne für die Operation »Auster« aufstellen solle; es war die erste Codebezeichnung für eine eventuelle Invasion Norwegens. Hitler wollte ursprünglich die Neutralität Norwegens erhalten, bei Kriegsausbruch hatte er jedoch die Regierung darauf hingewiesen, daß er einen Bruch dieser Neutralität durch Dritte nicht hinnehmen werde. Anfang Januar 1940 hatten nun Deutschland und England einen Feldzug zur Besetzung Norwegens vorbereitet – England in der Absicht, seinen Plan Nutte März zu verwirklichen, Deutschland bisher ohne festen Termin.

Der OKW-Führungsstab unter General Jodl hatte eine »Studie Nord« fertiggestellt: eine Zusammenstellung der wichtigsten militärischen und politischen Fragen, die bei einem Norwegenfeldzug eine Rolle spielten, und am 10. Januar hatte Hitler diese Studie den drei Wehrmachtteilen zustellen lassen. Vor allem war darin die Schaffung eines Sonderstabes unter einem Luftwaffengeneral vorgesehen, der den Einmarschplan ausarbeiten sollte. Am 11. Januar teilte General Bodenschatz

Milch mit, daß Hitler ihm die Leitung dieses Stabes übertragen wolle; sein Stabschef solle General Foerster werden. Drei Tage später fand die erste (und letzte) Besprechung des Sonderstabes statt, auf der Milch den einzelnen Mitgliedern Arbeitsaufträge erteilte. Aber auch er wurde ein Opfer des Felmy-Zwischenfalls. Je mehr Hitler darüber nachgrübelte, um so mehr zweifelte er an der Fähigkeit der Luftwaffe, Geheimnisse zu wahren. In einem Feldzug gegen Norwegen, bei dem die deutsche Kriegsmarine mit einem ungeheuren Handikap belastet war, mußte das Überraschungsmoment von entscheidender Bedeutung sein. Am 23. Januar befahl Hitler, die »Studie Nord« zurückzuziehen, den Sonderstab »Auster« aufzulösen und alle weiteren Planungsarbeiten nur noch im streng abgeschirmten OKW durchzuführen. Für uns ist die Episode von geringerer Bedeutung, abgesehen von einem Aspekt: sie zeigt, daß Milch die erste Wahl Hitlers war, als er einen Generalstabsoffizier suchte, auf den er sich verlassen konnte.

Der Winter war ungewöhnlich streng. Die Kanäle froren zu, die Rohstofftransporte in Deutschland kamen teilweise zum Stillstand. Die Flugzeuge bei den Fronteinheiten waren, wie sich jetzt herausstellte, den niedrigen Temperaturen nicht gewachsen: die Sauerstoffgeräte der Jäger versagten in großen Höhen, und die Waffen hatten Ladehemmungen.

Im Februar und März fanden mehrere Besprechungen der Chefs der im Westen eingesetzten Luftflotten in Karinhall statt. Immer wieder sprachen die Generale die bevorstehenden Operationen durch, und sie befaßten sich dabei mit den geringfügigsten Einzelheiten – mit der Produktion von Spezialbomben und von vorfabrizierten hölzernen Flugzeugschuppen für eroberte Flugplätze und mit der Frage, ob holländisches Benzin für die deutschen Me 109 geeignet sei. Sie konnten melden, daß sich ihre Bombenlager allmählich füllten; bis Ende Januar war eine Anzahl von 1,000-kg-Bomben bei ihnen eingetroffen, und bis Ende März hatten sie etwa 200,000 der knappen 50-kg-Stahlbomben erhalten.

Die Flugzeugproduktion erfüllte die in sie gesetzten Erwartungen noch immer nicht. Anfang Februar 1940 hatte Milch Göring auf den anhaltenden Mangel an Eisen und Duralumin hingewiesen. (»Göring will helfen«, notierte er sich.) Die Hilfe nahm schicksalsträchtige Gestalt an: Göring berief die Rüstungswirtschaftler des Reiches und die militärischen Planer am 9. Februar 1940 zu einer Besprechung nach Karinhall ein, um die bestehende Knappheit an Kohle, Eisen, Stahl, Aluminium, Benzin und Arbeitskräften zu untersuchen. Er gelangte zu dem Schluß, daß es sich bei dem Mangel an Kohle und Stahl vor allem um ein Transportproblem handle, das mit der Schneeschmelze verschwinden werde, und schlug eine Verstärkung der Aluminiumkäufe im Ausland vor. Die folgenschwerste Maßnahme – die damals allem Anschein nach harrillos war – bestand in seiner

Weisung, rücksichtslos alle Wehrmachtsprojekte einzustellen, die erst nach Kriegsende ihre ersten Früchte tragen würden. Ausgenommen wurde davon allein der Krauch-Plan für die Herstellung synthetischen Kraftstoffs. Während Göring sprach, notierte Milch seine Worte: »Was nicht kriegsentscheidend ist, wird zurückgestellt.« Aber wie lange würde der Krieg dauern? Einen Hinweis gab das offizielle Protokoll dieser Besprechung: »Entscheidend sind diejenigen Vorhaben, die im Jahre 1940 fertig werden und spätestens 1941 Erträge abzuwerfen versprechen.« Es gibt keinen Hinweis, daß sich Milch oder irgendein anderer der Konferenzteilnehmer gegen diesen Erlaß ausgesprochen hätte. Udets einzige Sorge war, das durch Görings Erlaß (später »Entwicklungsstopp« genannt) freigewordene Aluminium könnte die Industriezentren der Luftwaffe nicht erreichen. Im übrigen waren Görings Maßnahmen autokratisch und verhängnisvoll. Er ließ vorläufig die Arbeit am Düsentriebwerk Jumo 004 und an der Zelle der Me 262 einstellen; auch andere lebenswichtige Entwicklungsarbeiten, darunter Flugabwehrraketen, wurden zurückgestellt. Einen Widerspruch duldete er nicht, und wenige Wochen später formulierte er das schlichte Prinzip: »Ich bin jetzt kommandierender General. Die Front hat die Flugzeuge zu nehmen, die ich ihr gebe.«

Milch und Udet waren noch immer die allerbesten Freunde. Aber Milch ärgerte sich immer mehr darüber, daß Göring ihn zu Udets Vorträgen nicht hinzuzog, obwohl die Dienstanweisung seine Anwesenheit vorschrieb. Er behielt seinen Ärger für sich, denn er wußte, wie empfindlich Udet auf Kritik reagierte. Milch explodierte erst an einem frühen Märztag im Jahre 1940, als sie mit Göring von einer Besichtigung der Einsatzgruppen im Westen zurückkehrten. Im Speisewagen seines Sonderzuges begann Göring unvorsichtigerweise, den Generalluftzeugmeister wegen aller Dinge, die sie gesehen hatten, zu loben. Milch verlor die Selbstbeherrschung und wies darauf hin, daß Udet hier kein Verdienst zukomme: »Das ist nicht dein Tisch – das ist der Tisch von Wimmer, das hat der gemacht!« Und zu Göring gewandt: »Es ist doch ausgeschlossen, daß sich einer hier von uns mit fremden Federn schmückt!« Die He 111 war zuerst von der Lufthansa bestellt worden, und die anderen Flugzeuge und Motoren waren lange vor Udets Ernennung in Auftrag gegeben worden. Udets Sache sei die Flugzeugproduktion, und das immer schleppender werdende Tempo dieser Produktion sei kein Ruhmesblatt für ihn. Er nahm kein Blatt vor den Mund, da sie ja unter sich waren. Seit Kriegsausbruch war die Flugzeugproduktion nicht gesteigert worden. (In den ersten vier Monaten waren nur 1,869 Maschinen ausgeliefert worden – weniger als die Produktion eines Monats nach Milchs Übernahme der Luftzeugmeisterei.) Milch erfuhr später, daß die Kurbelwellenlieferung zweier Werke, die in den Jahren 1938 und 1939 6,700 Stück pro Monat betragen hatte, ein Jahr später erst bei 7,900

Stück lag (»als ob am 1. September 1939 nicht der Krieg ausbrach«). Kurbelwellen waren einer der schlimmsten Engpässe in der Produktion. Udet drängte Milch, das Thema zu wechseln, aber Milch fuhr unerbittlich fort: »Udet, gib doch bitte zu, ob wir genug Flugzeuge haben oder nicht!« Aber erst als Göring sich für die Nacht zurückgezogen hatte, gab Udet zu, daß Milch recht habe.

Udet mußte sich bei Göring beschwert haben, denn am nächsten Tag rief Göring Milch zu sich und sagte, der Generalluftzeugmeister habe sich über Milchs unbegründete Anschuldigungen beklagt. Milch behielt für sich, was Udet zugegeben hatte. »Das lag in Udets Natur«, sagte er später. »Er war kein aufrichtiger Mensch, er war nicht, wie wir sagen, »pupillensicher«. Er war sehr eitel und leicht verletzt.«

Einiges von dem, was Milch gesagt hatte, mußte Göring doch nachdenklich gestimmt haben, denn als er die nächste Besprechung mit Udet über die Flugzeugfertigung in Karinhall abhielt – es wurde jetzt entschieden, die Fertigung der Do 217 und der He 111 H4 auf Kosten der Ju 88, die noch immer nicht befriedigte, zu steigern –, lud er auch Milch zur Teilnahme ein.

Nach dem »Altmark«-Zwischenfall, bei dem die Royal Navy unter Waffengewalt die norwegischen Hoheitsgewässer verletzt hatte, beschleunigte Hitler die Planung für eine deutsche Invasion Norwegens. Ein Kapitän zur See koordinierte jetzt die Planung, und General Nikolaus von Falkenhorst wurde mit der Leitung der eigentlichen Operation beauftragt; weder General von Brauchitsch noch Göring wurden konsultiert, bis von Falkenhorst dem obersten Befehlshaber am 5. März 1940 in der Reichskanzlei den Falkenhorst-Plan vortrug. Das war ein schwerer Schlag für Görings Stolz. Er hatte im Februar mit einer oberflächlichen Norwegenplanung begonnen, als der Sonderstab »Auster« schon aufgelöst war, und er hatte Milch gefragt, wie viele Seeflugzeuge sie bis zum 10. März zusammenkratzen könnten und welche Anzahl voll ausgerüsteter Infanteristen diese Flugzeuge tragen könne. (Durch Einbeziehung von Schulmaschinen war Milch bei einer Gesamtzahl von 1,138 angelangt, mit einer Transportkapazität von 3,857 Mann.) Göring tat den Falkenhorst-Plan als gänzlich wertlos ab und bat Milch, eine Studie von Admiral Wegener über die strategische Bedeutung des Besitzes der norwegischen Küste zu beschaffen.

Anfangs sollte der Luftwaffenbeitrag zur Operation in Norwegen von General Hans Geislers X. Fliegerkorps geleistet werden, das aus einer Reihe von Bomber- und Jagdgeschwadern bestand. Milch führte am 1. April eine eingehende Besprechung über seine operativen Absichten mit ihm. Am nächsten Tag beschloß Hitler auf Drängen der Marine, beim nächsten Neumond, also kurz nach dem 7. April, anzugreifen.

Am Morgen des 9. April 1940 fiel die Wehrmacht blitzschnell in Norwegen und Dänemark ein, wenige Stunden bevor die britischen Truppen, die schon eingeschifft waren, eine ähnliche Operation gegen Norwegen unternehmen konnten. Das Kampfgeschwader z.b.V. 172, das aus Lufthansa-Besatzungen bestand und vom Lufthansa-Vorstandsmitglied Oberstleutnant d. R. Freiherr von Gablenz geführt wurde, schaffte jetzt Hunderte von Soldaten mit seinen Ju 52 zu den von Fallschirmjägern besetzten Flugplätzen in Norwegen.

Die Norweger verteidigten ihre Neutralität mit großer Energie. Die Luftwaffe mußte zunächst einmal den Besitz der Flugfelder sichern, von denen aus General Geislers Bomber die Einheiten der Royal Navy angreifen konnten, die Norwegen zur Hilfe geeilt waren. Am 11. April flog Milch nach Stavanger, wo Geisler zwei Bombergruppen stationiert hatte, und dann nach Oslo; der Flugplatz Fornebu der Hauptstadt war klein und in felsiges Gelände eingezwängt, und mehrere deutsche Transportflugzeuge hatten beim Ausrollen die Begrenzung des Rollfeldes durchbrochen und waren in tiefe Felsschluchten gestürzt. Curt Bräuer, der deutsche Gesandte in Oslo, teilte Milch und General von Falkenhorst mit, daß der König von Norwegen, der in einem kleinen Jagdschloß, in den Wäldern des Nordens Zuflucht gesucht hatte, einer friedlichen Besetzung Norwegens durch die Deutschen zustimme, jedoch auf seinem Recht beharre, die neue Regierung zu ernennen, denn dieses Recht stehe dem Minister Quisling nicht zu. Milch versuchte sofort, bei Hitler diese »weiche Linie« zu unterstützen.

Am Abend meldete er sich in Berlin direkt bei Hitler, der geneigt schien, auf Bräuer zu hören, aber dann kamen andere Kräfte ins Spiel, denn eine Woche später ließ Hitler Milch wissen, daß er sich für die »harte Linie« entschieden habe, offensichtlich nach Vorstellungen durch Großadmiral Raeder und Rosenberg. In Gesprächen, die er kurz darauf mit Göring und Raeder führte, hörte Milch, daß er endlich ein Frontkommando erhalten würde, und zwar solle er eine Luftflotte 5 in Norwegen aufstellen, die den Einsatz des X. Fliegerkorps leiten solle. Seine Rechte als Staatssekretär und Görings Vertreter in Berlin werde er nicht verlieren, aber Norwegen habe Vorrang als Vorstufe für den Hauptkrieg gegen England; außer der Leitung der Luftunterstützung für Falkenhorsts Operationen – die jetzt immer stärker durch den norwegischen Widerstand behindert wurden – sollte Milch die Flugplätze in Norwegen vergrößern, modernisieren und durch neue ergänzen. Im Fall des so oft verschobenen Angriffs auf Frankreich sollte Milch sofort nach Berlin zurückgerufen werden.

Milch machte sich mit Energie an die neue Aufgabe. In Südnorwegen hatte die Luftwaffe etwa 600 Jäger, Bomber und Aufklärer eingesetzt, und mehr als 600 Transporter hatten die deutschen Truppen zu diesem Kriegsschauplatz geflogen. Es

war lebenswichtig, ihre Position auf den wichtigsten Flugfeldern – Stavanger (Sola), Oslo (Fornebu und Kjeller) und Trondheim (Vaernes) – zu sichern, da die Luftherrschaft der Schlüssel des ganzen Unternehmens war. Im Süden war die Luftherrschaft praktisch komplett, da der Feind dort überhaupt keine Flugplätze besaß; aber in der Nähe von Narvik hatten die Engländer rechtzeitig zwei Jagdgeschwader stationieren können, die es der deutschen Luftwaffe fast unmöglich machten, über weite Entfernungen hinweg die Bodentruppen im Erdkampf zu unterstützen. Schon am 13. April rief Göring wiederholt aus Berlin an und bestürmte die Luftwaffe, Operationen großen Stils zur Unterstützung der bedrängten Narviktruppen zu starten.

Vier Tage konferierte Milch mit dem OKL und Hitler über die Norwegenkrise im Norden, die noch durch eine britische Landung in Namsos, 200 km nördlich des wichtigen Hafens Trondheim, der offensichtlich das Ziel des Unternehmens war, verschärft wurde; es gab auch Berichte der deutschen Luftaufklärung über eine bevorstehende britische Landung in Åndalsnes, das 320 km südlich von Trondheim lag. (Dieses Unternehmen fand in Wirklichkeit erst am 17. April statt.) Das englische Landeunternehmen bei Namsos verlief reibungslos; eine Eroberung Trondheims durch die Briten hätte die Entsetzung Narviks unmöglich gemacht und die ganze Operation gefährdet. Als die ersten Meldungen über die Landungen bei Trondheim Hitler erreichten, ließ er Göring, Milch und Jeschonnek kommen, um mit ihnen über Sofortmaßnahmen zur Eindämmung der britischen Truppen, die man bei Åndalsnes vermutete, zu beraten; er befahl der Luftwaffe, mit noch größerem Vorrang, als der Unterstützung General Dietls in Narvik zuerkannt worden war, Fallschirmjäger in das gefährdete Gebiet zu schaffen, Panzerzüge mit Bordwaffen zu beschießen und »Udet-Bomber« – so nannte er die Stukas – zur Versenkung der britischen Kriegsschiffe vor der Küste einzusetzen. Der kleine Hafen Åndalsnes sollte von Bombern des KG 4 zusammen mit den dort befindlichen Landetruppen vernichtet werden.

Am 16. April flog Milch nach Stavanger. Dort standen General Geislers Staffeln in schwerem Einsatz gegen englische Marineeinheiten. Bis zum 18. April hatten die Briten 13.000 Mann in Namsos und Åndalsnes gelandet. Milch befahl den Zerstörern und Bombern der Luftwaffe, die Angriffe gegen die feindlichen Truppen erbarmungslos fortzusetzen. Er schloß einen Tagesbefehl mit dem Satz: »Der Feind ist überall, wo man ihn trifft, zu schlagen.« Am 19. April flog die Luftwaffe einen vernichtenden Angriff gegen Stadt und Hafen Namsos. Wenige Tage später meldete der britische Kommandeur nach London: »Ich sehe nur noch geringe Chancen, entscheidende – oder überhaupt irgendwelche – Operationen auszuführen, wenn die feindliche Lufttätigkeit nicht erheblich eingeschränkt werden kann.«

Das Rollfeld des Trondheimer Flugplatzes Vaernes hatte sich infolge des Tauwetters in einen Sumpf verwandelt, so daß eine sichere Landung für die Maschinen der deutschen Luftwaffe unmöglich war. Milch, der in der Nähe des Flugplatzes mehrere Sägewerke entdeckt hatte, ließ nun eine holzgeplasterte Rollbahn bauen. Er forderte in Berlin eine Ju 52 an, die mit mehreren Millionen Reichsmark an Bord für Holz und Arbeitskräfte nach Vaernes flog. Bemerkenswerterweise meldeten sich mehrere hundert Norweger freiwillig zur Mithilfe, und innerhalb einer Woche war eine 790 m lange hölzerne Rollbahn fertiggestellt (die später auf 1,200 m verlängert wurde). Bald wurde der Flugplatz Vaernes von Stuka- und Jagdgeschwadern benutzt, die von dort aus entscheidende Angriffe gegen die britischen Operationen flogen.

Gegen Ende April verschlechterte sich die Lage in Nordnorwegen. Es kam zu gegenseitigen Anschuldigungen zwischen Heer und Luftwaffe. Mehrere Offiziere trafen einzeln in Oslo ein, offenbar um Milch zu kontrollieren. So erschien auf Görings Anweisung auch Major i. G. Harlinghausen: »Er tat so«, erinnerte sich Milch später zornig, »als ob er mich inspizieren sollte.« Auch Oberst Hoffmann von Waldau, Jeschonneks Stellvertreter, und Oberst Conrad, Görings Adjutant, trafen in Oslo ein; von Waldau berichtete Milch, daß angesichts des Norwegenfeldzuges Görings »Nervosität laufend zunähme«, und Conrad bestätigte, daß Göring ihm befohlen habe, Milch nachzuspionieren.

Milch behielt bis zum Schluß die Nerven, selbst dann noch, als die Lage des in Narvik eingeschlossenen Generals Dietl hoffnungslos erschien. Am 27. April besuchte von Falkenhorst Milch. Er war völlig niedergeschlagen und sagte zu Milch: »Wir müssen auf die Schiffe, wir können nicht mehr vorwärtskommen.« Die einzige Hoffnung war eine verstärkte Luftunterstützung. Zwei riesige ehemalige Lufthansa-Wasserflugzeuge vom Typ Do 26 wurden mit Gebirgsjägern beladen und nach Narvik geflogen. Gleichzeitig wurde ein letzter Versuch gemacht, die alliierten Truppen zu vertreiben, die sich ihren Weg nach Trondheim erkämpfen wollten. Immer noch versuchte Göring, vom fernen Berlin aus mit »idiotischen Telegrammen« einzugreifen. Der Durchbruch deutscher Entlastungsverbände in Bagn am 27. April, der mit starker Unterstützung durch Stukas gelang, bedeutete das Ende des britischen und norwegischen Widerstandes in Mittelnorwegen. Am folgenden Tag befahlen die Briten die Evakuierung aller Truppen in Namsos und Åndalsnes. Mit Ausnahme von Narvik, wo Dietls 6,000 Soldaten und Matrosen 20,000 Alliierte in Schach hielten, war jetzt ganz Norwegen in deutscher Hand.

Hitler fand später sehr lobende Worte für Milchs in Norwegen bewiesene Führereigenschaften. In einer Besprechung mit Speer und anderen sagte er. »Ganz genauso nahm Milch damals die Sache in Norwegen in die Hand, als er da ankam –

es war eine Lage, die bis dahin alles andere als klar oder schön war . . . Und warum? Weil er ein Mann ist, der genauso wie ich das Wort ›unmöglich‹ einfach nicht kannte.« Am 4. Mai überreichte Göring seinem Staatssekretär das ihm von Hitler verliehene Ritterkreuz und teilte Milch vertraulich mit, daß er nach Berlin zurückgerufen worden sei, weil der Feldzug gegen Frankreich, Belgien und die Niederlande unmittelbar bevorstünde.

Milch für sofortige Invasion

An den ersten Tages des Angriffs auf Frankreich, Holland und Belgien konnte die Luftwaffe ihren legendären Ruf mehr als rechtfertigen. Trotz Norwegen hatte Göring fast 4,000 Kriegsflugzeuge für die neue Offensive aufgeboden, darunter 1,482 Bomber und Stukas, 42 Schlachtflugzeuge, 248 Zerstörer und 1,016 Jäger; die Alliierten hatten 1,151 Jäger in Frankreich bereitgestellt, aber viel weniger Bomber als die Deutschen. Im Morgengrauen des 10. Mai 1940 flogen Hunderte von deutschen Flugzeugen über die Grenzen und griffen mehr als siebenzig Flugplätze des Feindes an. Das Gros der feindlichen Luftwaffe wurde am Boden zerstört. Deutsche Luftlandetruppen eroberten wichtige Ziele wie die holländische Moerdijk-Brücke und feste Punkte in Rotterdam, während Lastensegler lautlos auf den belgischen Forts landeten, die dann im Handstreich genommen wurden.

Als sie die Luftherrschaft fast vollständig erlangt hatte, konzentrierte sich die Luftwaffe auf die Unterstützung der Bodentruppen, schlug den Panzerkolonnen die Bahn frei und ebnete der im Gefolge der Panzer vorstürmenden feldgrauen Infanterie den Weg. Die Stuka-Geschwader des VIII. Fliegerkorps unter General von Richthofen deckten die Flanken des Panzerkorps Guderians so wirksam, daß es jeden Tag große Strecken zurücklegen konnte. Milch hatte schon früh für größere Beweglichkeit gesorgt. Jetzt konnten die Einsatzstaffeln in großen Sprüngen von einem eroberten Rollfeld zum nächsten vorhüpfen, so daß es der kämpfenden Truppe nie an Luftunterstützung fehlte. Vor allem aber hatte die Luftwaffe das gute Wetter, das sie verlangt hatte – eine Leistung der Voraussage, die Hitler dem Luftwaffen-Wetterexperten Diesing durch Überreichung einer goldenen Uhr mit Widmung dankte. Am Abend des 11. Mai trafen Berichte ein, daß die feindliche Luftwaffe schon bis zu tausend Flugzeuge verloren habe.

Während der ersten Tage blieben Göring und Milch im Hauptquartier Wildpark und leiteten den Feldzug von Görings Sonderzug »Asien« aus. Fast täglich flog Milch mit seiner Dornier an die Front; er wurde Zeuge des Übergangs über die Maas bei Sedan, und er flog in das noch vom Angriff der Luftwaffe schwelende Rotterdam. Nicht ohne Grund zeichnete Udet in seinen Karikaturen Schlacht-

feldern einen Milch mit Flügeln, der, die Kamera in der Hand, über den schwebte. Spät abends am 15. Mai wurde der Sonderzug »Asien« vom Abstellgleis geholt und verließ Potsdam in Richtung Westfront. Am nächsten Morgen um 11 Uhr erreichte der Zug seinen sorgsam vorbereiteten Standplatz vor einem Eisenbahntunnel bei dem kleinen Eifeldorf Trimbs westlich von Koblenz. Während Luftnachrichtensoldaten die Fernsprechkabel mit dem Zug verbanden und eine Arbeitseinheit mit dem Bau eines Bahnsteigs begann, begaben sich Göring, Udet, der Chef der Personalabteilung Kastner und Staatssekretär Koerner zu Hitler.

Vom nahegelegenen Flugplatz Nieder-Mendig aus begann Milch mit einer Reihe von Tieffluginspektionen und Aufklärungsflügen mit seiner Do 17. Er hielt dabei Fühlung mit den vorgeschobenen Luftwaffeneinheiten und mit den Panzerspitzen. Täglich nahm er an Görings Morgenlage teil, dann war er sechs oder sieben Stunden mit seiner Dornier und seinem »Storch« unterwegs. Am 18. Mai fand er das Wrack einer R.A.F. »Battle« bei Neufchateau und landete, um es sich anzusehen; vor einem Jahr hatte die R.A.F. Flugzeuge dieses Typs stolz in Brüssel vorgeführt. Jetzt war keins von ihnen mehr in der Luft.

Görings Sonderzug wurde jeden Abend aus Gründen des Luftschutzes in den Tunnel rangiert. Ein oder zwei Tage nach ihrer Ankunft in Trimbs wollte Göring das Alarmverfahren prüfen und schickte seinen Zugkommandanten zum Zugbegleiter, damit dieser einen Probealarm auslöse. Die Sirene heulte los, mit einem Ruck setzte sich der Zug in Richtung Tunnel in Bewegung und gewann immer mehr Tempo. Da kein Mensch daran gedacht hatte, den Nachrichtenchef von dem Probealarm in Kenntnis zu setzen, waren die Telefonverbindungen nicht gelöst worden, und nach wenigen Metern wurde die ganze Anlage in Stücke gerissen. Einige Stunden lang hatten Göring und sein Befehlsstand keine Verbindung mehr mit der Front und vor allem nicht mehr mit dem Lokomotivführer. Der Zug dampfte am anderen Ende aus dem Tunnel, nahm Tempo auf und brauste durch das Hügelland, während Göring seinen Diener anschrte und ihm befahl, sich irgend etwas einfallen zu lassen, um sein Hauptquartier wieder zum Stehen zu bringen. Als Milch am Abend dieses Tages von seinem Flug über den Schlachtfeldern zurückkehrte, stand der Zug wieder auf seinem Gleis.

Göring leitete die täglichen Aufklärungsergebnisse, die Milch auf einer Karte skizziert hatte, an das Führerhauptquartier weiter, das sich nicht allzu weit entfernt befand. Milchs Berichte waren genauer und schneller als die routinemäßigen Aufklärungsmeldungen des Heeres. Das Tempo des Vormarsches war unglaublich; die Geschwaderwimpel flatterten auf Flugplätzen, die immer weiter im Westen lagen. Es zeigte sich deutlich, daß die erste Schlacht um Frankreich fast vorüber war. Als sich das britische Expeditionskorps – etwa eine Viertelmillion Soldaten – in

Richtung Dünkirchen zurückzog, standen die deutschen Panzer bereit, um ihnen den Weg abzuschneiden.

Daß es Göring war, der Hitler den Entschluß leicht machte, sein Heer auf andere dringendere Aufgaben zu konzentrieren als auf die Einnahme Dünkirchens, unterliegt jetzt keinem Zweifel mehr, und Milchs Aufzeichnungen – er war während des ganzen fraglichen Tages bei Göring – entkräften diese Annahme nicht. Göring stürzte sich geradezu auf diese Gelegenheit, um einen Punktesieg über das Heer zu erringen. Nach dem Krieg sollte einer seiner Adjutanten erklären: »Er blickte auf das Heer herab und hielt es für einen erbärmlichen, veralteten Zweig der Wehrmacht.« Dies erklärt auch, warum Göring für seine Truppe jetzt eine Aufgabe beanspruchte, an der sie zum ersten Mal scheitern sollte: am 23. Mai teilte er Hitler telefonisch seine Ansicht mit, daß die »große Aufgabe der Luftwaffe« bevorstehe – allein werde sie die Engländer in Frankreich vernichten. Außer Milch wurde auch Görings Ic-Chef »Beppo« Schmid Zeuge dieses Vorschlags. Göring bat, die Panzereinheiten, die in der Nähe der Außenbezirke von Dünkirchen standen, zurückzuziehen; das Heer brauche ja dann nur noch den Hafen zu besetzen, wenn alles vernichtet sei.

Gegen den zornigen Widerspruch des Heeres stimmte Hitler dem Vorschlag begeistert zu. (Jodl sagte sarkastisch zu einem Adjutanten: »Göring nimmt den Mund mal wieder reichlich voll!«) Göring stattete Hitler einen längeren Besuch ab, und als er mit Jeschonnek wieder in seinem Befehlszug eintraf, sagte er triumphierend zu Milch: »Wir haben es geschafft! Die Luftwaffe vernichtet die Engländer dort am Strand. Ich habe Hitler überreden können, daß das Heer angehalten wird.« Milchs Bedenken wischte er mit einer Handbewegung beiseite: »Das Heer spielt jetzt den Kavalier – die Ritterlichen, die nehmen die Engländer ohne Verluste gefangen. Der Führer will, daß sie ordentlich einen Denkmalt bekommen.«

Später bereute Milch, daß er nicht zu Hitler geflogen war und ihn davor gewarnt hatte, diese Aufgabe der Luftwaffe zu überlassen, aber er erkannte, daß ihm die Berechtigung und auch der Mut für einen solchen Schritt fehlte. Das Ansehen der Luftwaffe sollte durch die prahlerische Haltung Görings einen schweren Schlag erhalten.

Nachdem Göring sein Versprechen gegeben hatte, begab er sich wieder auf Reisen. Am 25. Mai flogen er selbst, Milch und mehrere andere nach Holland – zum Teil um Luftwaffeneinheiten zu inspizieren. Während Göring und Udet in Amsterdam blieben, kehrte Milch zum Luftwaffenhauptquartier »Asien« zurück. In Görings Abwesenheit wiederholte Jeschonnek am 26. Mai in einer Besprechung mit

Hitler die Zusicherung, daß es der Luftwaffe gelingen werde, die Engländer zu vernichten.

Aber es herrschten jetzt neue Bedingungen, die Göring nicht vorausgesehen haben konnte; die Rollfelder der Luftwaffe waren nicht nur zu weit von Dünkirchen entfernt, sondern sie waren auch drei entscheidende Tage lang durch Nebel lahmgelegt. So standen am 30. Mai zwar 300 Bomber, denen Jagd-Begleitschutz zugesagt worden war, den ganzen Tag lang startbereit, aber sie konnten wegen einer Wolkendecke in 100 m Höhe nicht aufsteigen. Unterdessen nahm die tapfere Flotte der kleinen britischen Schiffe das fliehende Expeditionskorps an Bord, während sich die französische Armee unter blutigen Kämpfen zurückzog; die kleinen Schiffe boten schlechte Ziele für die Stukas des VIII. Fliegerkorps, die gewohnt waren, Flugplätze und andere Anlagen anzugreifen; die Bomben gruben sich tief in den Sand ein, bevor sie – mit geringer Wirkung – explodierten. Aber die deutschen Panzer blieben auf Hitlers Befehl unbeweglich stehen.

Bedeutungsvoller als Ankündigung der kommenden Ereignisse war die lokale Luftüberlegenheit bei Tage, die die britischen Spitfire-Jäger bei ihren Naheinsätzen über Dünkirchen gegenüber der Me 109 erringen konnten. Bei allen deutschen Berechnungen war man davon ausgegangen, daß Messerschmitts Flugzeug sich als das bessere der beiden erweisen würde, jetzt aber richtete die Spitfire große Verheerungen unter den deutschen Jagdstaffeln an, und in den Anflugschneisen nach Dünkirchen wurden die Bomber eine leichte Beute für sie. Eine Ju 88-Staffel wurde fast völlig zerschlagen, als sie von ihrem fernen Stützpunkt in Holland einflog. Göring konnte sein prahlerisches Versprechen nicht einlösen. Bis zum 4. Juni, dem Tag der Einnahme Dünkirchens durch das deutsche Heer, hatten die Engländer 338,000 Mann aus Frankreich gerettet. Göring hat jedoch die Tatsache dieses Mißerfolgs seiner Pläne und die Konsequenzen, die sich daraus für die Zukunft ergaben, erst später zur Kenntnis genommen.

Als die Schlacht um Dünkirchen noch tobte, beschloß Göring, mit seinem Stab für wenige Tage nach Berlin zurückzukehren. Zu dieser Zeit ereignete sich ein Zwischenfall, der wieder einmal die Spannungen deutlich werden ließ, denen die Freundschaft zwischen Milch und Udet ausgesetzt war. Der Generalluftzeugmeister war schon über Milchs Rückkehr nach Berlin bei Abschluß des Norwegen-Zwischenspiels nicht sehr begeistert gewesen, und ein Angehöriger seines Stabes erklärte, daß Udet jetzt annahm, Milch wolle nun wieder seinen Druck gegen Udet's Verwendung aufnehmen. (»Wir empfanden das Zwischenpantchen Milchs als nicht förderlich und waren gegen seine persönlichen Tendenzen und Machtbestrebungen.«) Als Udet jetzt an einem stürmischen Tag in Amsterdam hörte, daß Görings Stab bis zum Beginn der Schlußphase des Frankreichfeldzuges nach Berlin

zurückkehren werde, erklärte er sofort, daß er zu Görings Hauptquartier zurückfliegen müsse. General Loerzer, der bei ihm war, sagte: »Bei diesem Wetter wäre es Selbstmord.« Udet antwortete darauf. »Und wenn schon? Ich lebe sowieso nicht lange.« Loerzer schien es, als grenze Udets Furcht vor Milch fast an Verfolgungswahn: »Es gibt technische Dinge, die ich nicht kennen kann«, klagte Udet. »Wenn irgend etwas schiefgeht, sagt Milch, ›das habe ich seit Jahr und Tag vorausgesehen‹. Er späht dauernd nach einer Gelegenheit, mir ein Bein zu stellen.«

Bei einer miserablen Sichtweite flog Udet in das Hauptquartier zurück und fuhr in der Nacht mit dem Sonderzug »Asien« nach Berlin. Fast war es so, als habe er in Berlin etwas zu verbergen. Sobald er aber in der Hauptstadt angekommen war, wandelte sich seine Stimmung, und er wurde wieder optimistisch. Seinem Stab verkündete er. »Der Krieg ist aus! Die ganzen Pläne sind Mist! Die brauchen wir nicht mehr.«

Nach einigen anstrengenden Arbeitstagen in seinem Berliner Ministerium flog Milch nach Dünkirchen, als dort die deutschen Truppen am 5. Juni mit den Säuberungen begannen. Das von einer ganzen fliehenden Armee zurückgelassene Chaos bot ein fürchterliches Bild. Auf den Feldern brüllte verlassenes Vieh, und Tausende von unbewachten Gefangenen – meistens Franzosen – schleppten sich in die tote Stadt, die von der Luftwaffe in ein Ruinenfeld verwandelt worden war. Ungefähr 50.000 verlassene Fahrzeuge verstopften die zum Strand führenden Straßen, und vor der Küste konnte man die Rumpfe von zwanzig versenkten größeren Schiffen sehen; 235 Fahrzeuge, darunter neun Zerstörer, waren hier von der Luftwaffe versenkt worden. Der Strand war übersät mit Schuhen, Waffen, Fahrrädern, Lastwagen, Lebensmitteln und weggeworfenem Plünderungsgut – Kleidungsstücken, Büchern und Fotografien. Das Bild erinnerte Milch an die Szenen in Ostpreußen, nachdem dort vor fünfundzwanzig Jahren die Russen in die Flucht geschlagen worden waren. Der Chef des Luftwaffenführungsstabes, General von Waldau, hatte den gleichen Eindruck: »Gräber von Gefallenen und ungeahnte Mengen leerer Sekt- und Whiskyflaschen am Strand lassen ahnen, welcher seelische Zustand die Trümmer des englischen Heeres bestimmte.«

Die Tatsache, daß das Britische Expeditionskorps (BEF) selbst fast intakt entkommen war, dämmerte langsam auch Göring. Als Milch an jenem Abend zu dem Sonderzug »Asien« zurückflog, um über das Gesehene zu berichten, beglückwünschte Göring sich noch immer zu dem fürchterlichen Schlag, der dem britischen Heer zugefügt worden sei. Milch machte ihn auf seinen Irrtum aufmerksam: »Die britische Armee? Ich habe sechs oder sieben tote Neger und vielleicht zwanzig oder dreißig andere Tote gesehen. Die Masse der britischen Armee ist unbehelligt auf die andere Seite entkommen. Die haben ihre Ausrüstung

zurückgelassen und sind davongekommen.« Er räumte ein, daß der Hinauswurf aus Frankreich nach nur drei Wochen ein schrecklicher Rückschlag für die Engländer sei, aber »es bleibt die Tatsache, daß es ihnen gelungen ist, praktisch ihre ganze Armee wieder über den Kanal zu holen, und das ist eine kaum zu übertreffende Leistung.«

Göring fragte Milch, welche Konsequenzen er aus dieser Situation ziehen würde. »Ich empfehle«, sagte Milch, »noch an diesem Tage alle Luftwaffeneinheiten – die zweite und die dritte Luftflotte – an die Kanalküste zu verlegen und mit der Invasion Großbritanniens *unverzüglich* zu beginnen.« Die Marine werde die Bodentruppen nach Südengland schaffen müssen, aber die Luftwaffe könne in ihrem ausgezeichneten Zustand sofort hinüber. Sobald die Fallschirmjäger einige wichtige Flugplätze in Südengland erobert hätten, müsse die Luftwaffe Jagd- und Stuka-Staffeln einfliegen, um sie von diesen eroberten Rollfeldern aus einzusetzen – wie man es im Norwegenfeldzug schon gemacht habe. Es ständen mehrere hundert Transportflugzeuge zur Verfügung, und die könnten unter Jagdschutz zwei bis drei Heeresdivisionen hinüberbringen. Das wäre natürlich ein großes Risiko ohne Panzer oder schwere Artillerie für die Angriffsspitze, fuhr Milch fort, aber er sei überzeugt, daß die britische Armee in den nächsten Tagen nicht imstande sein werde, eine wirklich entschlossene Landung zu bekämpfen. Warnend sagte Milch zu Göring: »Wenn wir die Briten vier Wochen in Frieden lassen, wird es zu spät sein.« Nach einer Weile sagte Göring: »Es ist nicht zu machen.«

Er mag durchaus recht gehabt haben. Später erläuterte Göring: »Ich habe nur eine einzige Fallschirmjägerdivision gehabt, die ich sozusagen unter der Hand entwickeln mußte, weil ich mit meiner Forderung von vier Fallschirmdivisionen gegenüber den Forderungen des Heeres nicht durchgedrungen bin. Hätte ich diese vier Fallschirmjägerdivisionen zur Zeit von Dünkirchen gehabt, so wäre ich sofort nach England hinübergegangen.«

Milch sah in diesem Zögern den ersten entscheidenden Fehler des Oberkommandos, und die Hauptschuld daran gab er dem Großadmiral Raeder. »Meiner Meinung nach«, sagte Milch nach dem Krieg, »sind wir in der deutschen Luftwaffe von der Marine übertölpelt worden.« Er hatte den Eindruck gewonnen, daß Raeder keinerlei Vorbereitungen für eine Invasion Englands getroffen hatte, und daß er nur um Zeit zu gewinnen darauf bestand, daß die Luftwaffe zunächst einmal die Luftherrschaft (und nicht nur örtliche Luftüberlegenheit) erringen müsse. Und erst als er diese Forderung erhob, meinte Milch, habe Raeder eine fieberhafte Tätigkeit entfaltet, um die verlorene Zeit wieder aufzuholen. Im Sommer 1940 sah sich dann die deutsche Luftwaffe in einen kostspieligen Zermürbungskrieg über riesige Entfernungen hinweg mit den britischen Jagd-

geschwadern verwickelt. Als zu Beginn des Herbstes schließlich jede Hoffnung auf eine Invasion im Jahre 1940 schwand, konnte die Marine jetzt die Luftwaffe beschuldigen, sie habe die wichtigste Bedingung nicht erfüllt.

Als Milch am 20. Juni von seiner letzten Besichtigungsreise zurückkehrte, lud Göring ihn zur Teilnahme an der Waffenstillstandszeremonie ein, die am nächsten Tag in Compiègne stattfinden sollte, aber Milch lehnte ab. Die Deutschen hatten beschlossen, die Franzosen zu demütigen, indem sie die Zeremonie in demselben Eisenbahnwaggon abhielten, in dem der Waffenstillstand von 1918 unterzeichnet worden war. Milch erinnerte sich an die Höflichkeit, mit der man ihn vor drei Jahren in Paris empfangen hatte, und auch an die herzlichen Beziehungen, um die sich die Lufthansa und die Air France bemüht hatten, und er hielt diese Charade für eine unnötige Demütigung eines tapferen Feindes. »Daß Herr Foch 1918 keinerlei Ritterlichkeit gezeigt hatte, durfte uns nicht zu gleichem veranlassen«, schrieb er in seinen Memoiren.

Als sich dann später der angeborene Widerspruchsgeist der Franzosen in der Auslegung der allzu liberalen Waffenstillstandsbedingungen am deutlichsten zeigte, revidierte Milch seine Haltung: »Ich denke immer daran, wie einfach es sich die Franzosen beim Versailler Vertrag gemacht haben. Sie haben uns erklärt: ›Ihr könnt ihn mal durchlesen und müßt dann unterschreiben, und wenn ihr nichts unterschreibt, werdet ihr zusammengewichst!« Im Juni 1940 jedoch war Hitler noch bemüht, den Eindruck deutscher Vernunft zu erwecken, aber die Waffenstillstandsbedingungen sollten sich als Quelle vieler künftiger Schwierigkeiten erweisen.

Italien war kurz nach der Kapitulation Norwegens und kurz vor Ende der Kampfhandlungen in Frankreich in den Krieg eingetreten, und der italienische Luftattaché Oberst Teucci war Gast in Görings Zug. Sein erstes Erlebnis war ein Zwischenfall, der Görings Wesen zutreffend charakterisierte. Ein Förster war mit einem Rehbock aus Karinhall herbeibeordert worden, und Göring zog in seinem farbenprächtigen, barocken Jagdkostüm auf die Jagd; sein Hauptquartier überließ er Milchs Fürsorge. Nachdem Milch einige Stunden gewartet hatte, hielt er selbst die übliche Lagebesprechung mit Jeschonnek, Martini, Kastner, Udet und dem gesamten Stab Görings ab.

Göring war inzwischen auf seinem Jagdsitz sanft entschlummert, und als der Rehbock vorbeisprang, war er erschreckt emporgefahren, hatte gefeuert – und das Tier verfehlt. Entsprechend war seine Laune, als er zum Zug zurückfuhr, wo Hauptmann Witzig – der Held des Kampfes um Eben Emael, den Göring mit der Würde eines Sonderzugkommandanten belohnt hatte – salutierte und meldete: »Keine besonderen Vorkommnisse, Herr Feldmarschall. Lagebesprechung und Essen haben zur üblichen Zeit stattgefunden, Herr Feldmarschall.« Wie vom

Donner gerührt erkundigte sich Göring, wer das veranlaßt habe. »Herr Generaloberst Milch, Herr Feldmarschall!« Dunkelrot im Gesicht vor Zorn verfügte Göring ohne eine Sekunde zu zögern: »In zehn Minuten ist Lagebesprechung, anschließend Essen. Alle Herren haben wie üblich teilzunehmen.« Die ganze Mahlzeit wurde wiederholt. Göring als einziger aß etwas. Sein Spitzname war »der Eiserne«.

Die letzten Junitage des Jahres 1940 brachten der deutschen Luftwaffe eine Atempause. Milch flog am 29. Juni nach Berlin, während Göring, der das Fliegen jetzt fast gänzlich mied, am selben Tag in seinem Sonderzug »Asien« zurückfuhr. Milch ging wieder auf die Jagd und fuhr nur gelegentlich nach Berlin, zu einem Mittagessen mit Udet oder auch, um Hitler bei seiner triumphalen Rückkehr nach Berlin auf dem Anhalter Bahnhof zu begrüßen – ein Bild, das Berlin so leicht nicht wieder vergessen sollte.

Über die Weiterführung des Krieges war noch keine Entscheidung gefallen. Hitler hielt den Krieg für beendet und einen Appell an Großbritanniens Einsicht nur für eine Formsache. Es war an der Zeit, seine Befehlshaber zu belohnen; am Abend des 17. Juli rief Oberst Bodenschatz vom Obersalzberg in Milchs Jagdhaus an und teilte Milch mit, daß Hitler ihn zwei Tage später in seiner Reichstagsrede zum Feldmarschall befördern werde.

Wenige Stunden vor der Rede rief Göring Milch nach Karinhall und eröffnete ihm, daß er nicht unter den Beförderten sein werde, da der Luftwaffe nur zwei Feldmarschälle zugestanden worden seien, und das müßten natürlich die beiden Luftflottenchefs Sperrle und Kesselring sein. Jeden Augenblick auskostend, fragte Göring ihn, was er tun solle, und Milch erwiderte, es sei wohl das beste, einfach abzuwarten.

Am Abend jenes Tages gab Hitler bekannt, daß Milch zum Feldmarschall ernannt werde, dienstälter als Sperrle und Kesselring. Für Göring wurde ein neuer Rang geschaffen, der eines »Reichsmarschall des Großdeutschen Reiches«.

Einige Feldmarschälle des Heeres empfanden Milchs Beförderung als unpassend und ärgerlich. Von Manstein fragte: »Welchen siegreichen Feldzug hat er denn geführt?« Hitler hatte Milchs Leistungen in Norwegen und die vierzig Frontflüge in Frankreich als entscheidende Faktoren erwähnt. Es ist wohl anzunehmen, daß Göring, als er von der bevorstehenden Beförderung Keitels hörte, sogleich darauf bestand, daß dann Milch mindestens den gleichen Rang erhalten müsse.

Milch selbst empfand das Unechte seiner Beförderung vor Ende des Krieges. Nach der alten Verordnung von 1878 hatten Feldmarschälle den Vorrang vor den Reichsministern; sie hatten einen Rang, der ihnen nie mehr aberkannt werden konnte und von dem es keine Versetzung in den Ruhestand gab. Milch trug die neuen Insignien stolz bis zum Tag seiner Gefangennahme, eine Geste, die ihm, wie

wir schon gesehen haben, den Zorn der englischen Kommandosoldaten eintrug, in deren Hände er gefallen war. Mit Hohn und Spott begegnete er den Versuchen der Amerikaner, ihm seinen Rang zu nehmen. (»Sie haben mich nicht ernannt, Sie können mich nicht entlassen!«) Zu den Privilegien eines Feldmarschalls gehören traditionsgemäß das Recht auf Sold in voller Höhe, auf ein Büro, einen Stabsoffizier, einen Sekretär und Kraftfahrzeuge oder Pferde bis an das Ende seines Lebens. Das sind die Privilegien eines siegreichen Feldmarschalls; das Los eines Feldmarschalls in der Niederlage wird das Thema eines späteren Kapitels sein.

Luftschlacht um England

»Der deutsche Endsieg über England ist nur eine Frage der Zeit«, hatte General Alfred Jodl nach dem Ende des Frankreichfeldzugs voller Zuversicht geschrieben. »Feindliche Angriffsoperationen größeren Stiles sind nicht mehr möglich. Das waren keine absurden Prophezeiungen. Hitler verfügte über strategische Positionen, die selbst er vor einem Jahr nicht für möglich gehalten hätte. Von Nordnorwegen bis hin zur spanischen Grenze befanden sich alle England zugewandten Küsten Europas in seiner Hand. Die Flugplätze der Luftwaffe waren nur eine Flugstunde von London entfernt, während Berlin für die Royal Air Force praktisch noch kaum erreichbar war. Nichts weist deutlicher auf das falsche Datum des Schmunt-Protokolls über die Besprechung vom Mai 1939 hin, als die Tatsache, daß bis zum Juli 1940 keinerlei Vorbereitungen getroffen worden waren, um diese günstige Situation auszunutzen. Im Gegenteil, nachdem Hitler diese Positionen errungen hatte, begann er nun, seine Chancen zu verspielen, denn er hatte noch immer nicht die Absicht, Großbritannien zu demütigen; er sah die Briten als verwandte Rasse, als verschoben, aber nicht unintelligent an, und sein Blick wandte sich schon nach Osten, der Sowjetunion, zu. Er wußte, daß er zunächst mit England Frieden schließen mußte, und daher können seine ersten militärischen Dispositionen im Juli 1940 nur in diesem Zusammenhang gesehen werden.

Dies erklärt auch, warum Hitler, der neun Monate später am Beispiel Belgrads beweisen sollte, mit welcher Skrupellosigkeit er in ein Land einfallen konnte, jetzt zwei Monate hindurch seiner Luftwaffe über den Straßen Londons keine freie Hand geben wollte. Der Bombenkrieg, auf den die Welt wartete, wurde von Woche zu Woche verschoben.

Sein Stab war radikaler und wollte lieber ein besiegttes England sehen als eines, mit dem man sich noch einigen konnte. Jodl argumentierte: »Am Anfang muß der Kampf gegen die englische Luftwaffe stehen.« Sollte es den Deutschen gelingen, die um London und Birmingham konzentrierten Produktionsstätten der Flugzeug-

industrie auszuschalten, so könne die englische Luftwaffe nicht mehr erneuert werden, und das werde für England das Ende seiner militärischen Aktionsfähigkeit gegen Deutschland bedeuten, da eine Blockade durch die britische Marine keine kriegsentscheidende Bedeutung mehr habe. Inzwischen solle sich die deutsche Luftwaffe darauf konzentrieren, Englands lebenswichtige Versorgungswege über See lahmzulegen: »Verbunden mit Propaganda und zeitweiligen Terrorangriffen – als ›Vergeltung‹ erklärt – wird diese zunehmende Schwächung der englischen Ernährungsbasis den Widerstandswillen des Volkes lähmen und endlich brechen und damit seine Regierung zur Kapitulation zwingen.«

Ob Jodls Ansichten sich als richtig erwiesen hätten, wenn sie jetzt, einen Monat nach Dünkirchen, in die Praxis umgesetzt worden wären, kann nur Gegenstand der Spekulation sein. Die Zeit jedenfalls war so günstig wie nie zuvor: noch immer standen drei Sommermonate für Luftwaffeneinsätze bevor. Und nur jeder Woche, die verstrich, wurden die Verteidigungskräfte der Royal Air Force stärker, und zwar in schnellerem Tempo als die vergleichbare Expansion der deutschen Luftwaffe. Am 30. Juni 1940 hatte die Luftwaffe 841 einsatzbereite Kampfflugzeuge und mehr als 700 Jäger einer ungefähr gleich starken Zahl von R.A.F.-Jägern entgegenzustellen. Diese R.A.F.-Geschwader wurden, wie Milch wußte, monatlich um mehr als 400 Maschinen ergänzt, das heißt, die englische Produktion lief mehr als doppelt so schnell wie die des einzigen deutschen einmotorigen Jägers, der Me 109. Jede Politik der Zurückhaltung auf der Seite der Luftwaffe wurde dadurch unsinnig, und doch wurden dementsprechende Weisungen erteilt, während die deutschen Landheere ostentativ an der Kanalküste umgruppiert und Tausende von Schiffen, Lastkähnen und Booten in voller Sichtweite für eine Landung an Englands Südküste zusammengezogen wurden – eine Landung, mit der Jodl nicht vor Anfang September rechnete und die auch dann nur ein Todesstoß für ein wirtschaftlich gelähmtes und in der Luft geschlagenes England sein konnte, »falls (ein solcher Todesstoß) überhaupt noch erforderlich sein sollte«.

In den ersten drei Juliwochen band diese Anweisung der Luftwaffe höchst wirkungsvoll die eigenen Hände. Nur Störangriffe waren außer einer Bekämpfung der Schifffahrtswege erlaubt. Den Luftflotten 2 und 3 unter Kesselring und Sperrle, die eine gemeinsame Grenze an der Seine hatten, wurden Operationsgebiete in jenen Teilen Englands angewiesen, die ihnen gegenüberlagen, also im westlichen und östlichen England; später sollte die fünfte Luftflotte (Stumpff) Nordengland von norwegischen Stützpunkten aus angreifen. Eine organisatorische Neuerung wurde eingeführt; die Schaffung der beiden taktischen Kommandos Jagdfliegerführer 2, der der zweiten Luftflotte, und Jagdfliegerführer 3, der der dritten unterstellt war. Diese »Jafüs« verfügten in der zweiten Luftflotte über 460 ein- und

90 zweimotorige Jäger, in der dritten über 300 ein- und 130 zweimotorige Jäger (Zerstörer). Ihr Nachteil gegenüber den vergleichbaren R.A.F.-Jagdgruppen (Fighter Groups) bestand darin, daß diese improvisierten Jafüs nach dem Start weder die Bewegungen der feindlichen Einheiten verfolgen noch ihre eigenen Jagdgeschwader durch Funk leiten konnten. Es ist nicht verwunderlich, daß Göring bald schon Kesselring und Sperrle auffordern sollte, ihm mitzuteilen, »wie sie sich die Einsatzleitung ihres Jäger-Begleitschutzes vorstellen«, und daß er »Nachrichtenzentralen für Fliegerkorps während der Angriffe« forderte, »damit laufende Übersicht über Feindlage« ermöglicht werde; diese Zentralen sollten in »engster Verbindung mit dem Funkhorchdienst« stehen.

Milch erfuhr von diesen technischen Schwierigkeiten erst, als die Luftschlacht um England schon begonnen hatte.

Anfangs hatte Hitler an eine Invasion Englands gegen Mitte August gedacht. Die vom Luftwaffenführungsstab einen Monat früher ausgegebenen Befehle erklärten es zum Doppelziel des »Endkampfes« vor der Invasion, die britische Luftwaffe zu vernichten und die Versorgung Englands durch Angriffe auf Häfen und Schiffe zu blockieren. Zu diesem Zweck wurde das IV. Fliegerkorps nach Nordwest-Frankreich verlegt, »um England auf die Hühneraugen zu treten« – nämlich die Schifffahrtswege zu attackieren –, während London sich eine Antwort auf Hitlers möglichen Appell an die Vernunft überlegte. Das VIII. Fliegerkorps (von Richt-hofens Stukas) erhielt die Aufgabe, den Ärmelkanal bei Tage zu schließen; andere Einheiten sollten bei Nacht britische Schiffe angreifen und die Häfen durch Minenfelder lahmlegen.

Der Angriff auf die R.A.F. wurde in zwei Phasen geplant. Zunächst sollten Organisationen und Anlagen der R.A.F.-Jagdfliegerverteidigung in ganz Süd-england vernichtet, dann die Tageinsätze weiter nach Norden vorgeschoben werden, bis die vollständige Luftherrschaft errungen war, während gleichzeitig und ergänzend die britische Flugzeugindustrie angegriffen werden sollte. Vom »Adlertag« an, dem ersten Tag dieser zweiten Phase, bis zu dem Tag, an dem die Invasion Englands stattfinden konnte, würden wahrscheinlich vier Wochen verstreichen. Der »Adlertag« selbst sollte schon vier Tage nach dem Beginn dieses Feldzuges angesetzt werden. Soweit der Plan der Luftwaffe; nichts spricht dafür, daß Milch sich gegen ihn aussprach.

Am 16. Juli erließ Hitler eine Weisung, Planungsvorbereitungen für eine Invasion zu treffen, »sollte sie sich als notwendig erweisen« (er hatte ja seinen »Friedensappell« noch nicht erlassen); am 17. Juli war für die Operationseinheiten der Luftwaffe höchste Bereitschaft befohlen worden, und es begann ein Crescendo der Angriffe auf die englischen Versorgungswege als Teil der psychologischen

Vorbereitung. Am 19. Juli verkündete Hitler seinen Appell an die Briten, der am 22. zurückgewiesen wurde. Hitler glaubte, daß diese unerklärliche Haltung Großbritanniens darauf zurückzuführen sei, daß man in London hoffte, Amerika würde nun in den Krieg eintreten und Rußland sich andere Bündnispartner suchen. In einer Besprechung mit Jeschonnek und den Oberbefehlshabern von Heer und Marine bezeichnete Hitler am 21. Juli die Invasionsdrohung als das beste Mittel, England zur Vernunft zu bringen, und er forderte sie auf, festzustellen, ob eine solche Invasion bis zum 15. September ausgeführt werden könne – dem aus Gezeiten- und Witterungsgründen anscheinend letztmöglichen Terrain. Die Marine wies sogleich darauf hin, daß sie »praktische Vorbereitungen« erst dann einleiten könne, wenn die Luftwaffe die Luftherrschaft errungen habe. Jeschonnek schwieg sich über die praktischen Möglichkeiten dafür aus, erklärte sich aber einverstanden, die Luftwaffe mit ihrer ganzen Gewalt gegen England zu schicken.

Am selben Tag rief Göring alle seine Befehlshaber und Stabsoffiziere zu einer Besprechung nach Karinhall und kündigte an, daß die gegenwärtige Serie verstreuter Nachtangriffe auf Häfen und die britische Flugzeugindustrie in etwa einer Woche abgeschlossen und durch den »Endkampf« ersetzt werden solle. Für die Zwischenzeit verlangte er entschlosseneren Angriffe auf englische Schiffe und Häfen. Er wolle sehen, wie die »Geleitzüge hinweggefegt werden, allen voran die Handelsschiffe«, und die westlichen Zufahrtswege sollten durch Minenfelder gesperrt werden. Diese Operationen seien durch gleichzeitige Bombenangriffe auf die jeweils nächstgelegenen Häfen zu tarnen. Wenn der Hauptangriff auf Landziele beginnt, dann müsse es sich um »heftige Angriffe zur Zermürbung des ganzen Landes« handeln. Es sollten Bomben mit Entschärfungssicherung und Zeitzündern mit mehrstündiger Verzögerung abgeworfen werden. Ausgespart werden sollten Hauptziele wie die Häfen der Südküste, »insbesondere die Schiffsentladungsanlagen an der Küste vor der Insel Wight bis hin zur Südostecke«, denn hier werde Deutschland im September Schiffsentladungsanlagen besonders dringend benötigen.

Interessanterweise erwähnte Göring auf dieser Besprechung, daß einige Me 109-Jäger mit Halterungen für kleine Bomben ausgerüstet worden seien; um den Überraschungseffekt nicht zu verspielen, dürften aber dieser Jagdbomber vorläufig nicht eingesetzt werden. Erst müsse ihre Ausbildung abgeschlossen sein und der Hauptangriff begonnen haben.

Bevor sie Karinhall verließen, wurden beide Luftflottenchefs aufgefordert, Göring innerhalb der nächsten Woche eigene Vorschläge darüber vorzulegen, wie ihrer Meinung nach die Luftüberlegenheit errungen werden könne. Göring selbst vertrat die vernünftige Ansicht, dies könne nur durch Vernichtung der R.A.F. und der

britischen Flugzeugindustrie erreicht werden, und am besten sei es, die Flugmotorenwerke zu zerstören, eine Industrie, die der Gegner unbedingt verteidigen müsse; die R.A.F.-Jagdgeschwader sollten, so lautete die Theorie, auf dem Amboß von großen Schwärmen überlegener Me 109 und Me 110 zerhämmt werden. (Daß man gerade Flugmotorenwerke wählte, läßt wichtige Rückschlüsse darauf zu, welchen Sektor der eigenen Flugindustrie Göring für den lohnendsten hielt.) In taktischer Hinsicht schlug Göring vor, diese Flugmotorenwerke schon jetzt zum Ziel nächtlicher Störangriffe zu machen: »Der Feind muß über Zeitpunkt und Ort im Zweifel bleiben«, sagte er beschwörend, »damit er seine Verteidigung nicht konzentrieren kann.«

Einige Punkte müssen zum Verständnis der Luftschlacht um England noch erwähnt werden. Erstens hatte Hitler überhaupt noch nicht über eine Invasion entschieden. (Noch am 31. Juli teilte er den anderen Oberbefehlshabern mit, daß er zwischen September 1940 und Mai 1941 entscheiden werde – nach einer einwöchigen Erprobung des Hauptangriffs der Luftwaffe.) Zweitens weigerte sich Hitler bis Mitte September mit aller Entschiedenheit, irgendwelche Angriffe auf die Londoner Zivilbevölkerung zu genehmigen, und das hat nach Ansicht General Jeschonneks das Schwert der Luftwaffe stumpf gemacht. Drittens hatte Göring seine Zusicherung über die für die Zerstörung der R.A.F. erforderliche Zeit aufgrund von Vermutungen gemacht, die sich als völlig falsch erweisen sollten.

So erfuhren die Deutschen zum Beispiel erst jetzt, zu Beginn des Angriffs – an Hand abgefangener Funkbefehle –, daß die R.A.F.-Jagdverteidigung vom Boden aus durch Radar geleitet wurde; und erst jetzt entdeckte Göring, daß die 220 zweimotorigen Me 110 als Tagbegleitschutz für die Bomber völlig ungeeignet waren, weil sie den wendigen Spitfires und Hurricanes unterlegen waren. Aber der einmotorige Jäger Me 109 konnte London nur mit Mühe erreichen. Milch hatte schon vor vielen Monaten den Vorschlag gemacht, die Me 109 mit billigen Abwurf tanks auszurüsten, um ihre Reichweite zu vergrößern. Dieses Projekt war zu spät verwirklicht worden, mit dem Ergebnis, daß die Jagdflieger keine Routine im Umgang mit diesen Zusatz tanks hatten und sie daher nicht benutzten.

Es war sehr spät für solche Erkenntnisse. Die Schlacht konnte nicht mehr abgesagt werden, aber man hätte die Taktik noch ändern können, um der Luftwaffe eine Aufgabe zu geben, die sie auch wirklich hätte lösen können. In der neuen Führerweisung vom 1. August blieb es die Hauptaufgabe der Luftwaffe, »die englische Luftwaffe niederzukämpfen«. Dann sollten Angriffe auf die Luftwaffenindustrie und die Flakproduktion folgen; aber »Terrorangriffe als Vergeltung« wurden von Hitler ausdrücklich untersagt, und London blieb noch immer verbotenes Gebiet. In dieser ersten Phase hätte sich die Luftwaffe auf die Zerstörung

der Radar- und Bodenleitstellen der Jäger konzentrieren sollen; aber in der Weisung, die die Luftflotten am 2. August erhielten, wurde nur auf die allgemeine Zielsetzung eingegangen.

Bisher hatten die Deutschen starke Verbände von Kurzstreckenjägern nach Südengland geschickt, um die R.A.F. zum Kampf gegen einen an Zahl vermeintlich überlegenen Gegner zu verleiten. Die Kommandeure der britischen Jäger erkannten diese Taktik und nahmen klugerweise die Herausforderung nicht an, es sei denn, daß tatsächliche Bomberangriffe vorgetragen wurden. In der Folgezeit hatte die Luftwaffe kleine Bomberverbände mit stärkstem Jagdbegleitschutz entsandt, um durch Störangriffe auf Häfen und Schiffe den Start der Verteidiger zu provozieren. Es zeigte sich sehr bald, daß die Verluste der R.A.F. nicht ausreichten, das Jägerkommando entscheidend zu schwächen, um mit der »zweiten Phase« des Angriffs beginnen zu können, nämlich die Verteidigung in den nördlich von Südengland gelegenen Gebieten auszuschalten. In dieser Zeit produzierte die britische Flugzeugindustrie doppelt so viele Jagdflugzeuge wie die deutsche.

Ob die erste Phase erfolgreich abgeschlossen war oder nicht, Göring wollte mit der Eröffnung der zweiten nicht länger warten. Er entschied, sie mit dem »Adlertag« zu eröffnen, und er hatte für diesen Tag einen präzisen Angriffsplan ausgearbeitet. Die Einzelheiten erfuhren Milch und die drei Luftflottenchefs (Stumpff hatte man aus Norwegen herbeigeholt) am Mittag des 6. August in Karinhall; in dieser neuen Offensive sollten Bomberformationen mit sehr starkem Begleitschutz bei Tage die »Umgebung von London« angreifen. Mit dieser Taktik sollte die Jagdverteidigung überwältigt werden. (»Für den ersten Tag ist ein genauer Plan ausgearbeitet worden«, teilte Görings Vertreter dem OKW am nächsten Tag mit. »Danach wird je nach Lage der Dinge verfahren.«) London selbst sollte unangetastet bleiben. Würden sich die deutschen Verluste in den ersten Tagen dieser neuen Phase als zu hoch erweisen, oder sollte der Erfolg hinsichtlich der R.A.F.-Verluste als zu unsicher erscheinen, so war Göring bereit, die Offensive vorzeitig abubrechen. Zum »Adlertag«, dem Beginn des Großangriffs auf die R.A.F., bestimmte Göring den 10. August, ein Zeitpunkt, der einer Invasion Englands etwa Mitte September entsprechen würde.

Drei Schlechtwettertage machten es der Luftwaffe unmöglich, die Offensive zu eröffnen. Am 11. August versprach Göring Hitler, er werde angreifen, sobald eine Voraussage über drei Tage guten Wetters vorliege; am Nachmittag des 12. August erklärte er den folgenden Tag zum »Adlertag«. Bei diesem Duell zwischen Jägern waren die gegnerischen Parteien zahlenmäßig ungefähr gleich stark. Am 10. August verfügte die Luftwaffe über 702 einmotorige Jäger (hinzu kamen 227 zweimotorige Me 110, die bald aus der Schlacht zurückgezogen wurden); die R.A.F. besaß 749

Jäger, meist einmotorige Hurricanes und Spitfires, deren Zahl sehr schnell ergänzt wurde (allein im Juli waren 490 Stück gefertigt worden). Die Luftwaffe verfügte außerdem über 875 einsatzfähige Bomber und 316 Sturzkampfbomber.

Der Angriff begann am Morgen des 13. August; aber er begann nur mit halber Kraft, da Göring wegen Wetterverschlechterung die zweite Luftflotte zuruckrufen ließ: »Großangriff beginnt nur mit Luftflotte 3 wegen Wetter«, notierte sich Milch. In fast fünfhundert Bombereinsätzen, begleitet von doppelt so vielen Jägern, wurden jedoch Flugplätze und Jäger in Südengland angegriffen, und es entwickelten sich große Luftschlachten. Zwei Tage später schaltete sich die Luftflotte 5 mit Ablenkungsangriffen auf Nordengland ein. Anstatt die endgültige Niederlage der R.A.F. anzukündigen, brachte die Offensive den Deutschen zunehmende Verluste ein. Am 13. August verlor die Luftwaffe 45 Flugzeuge, die R.A.F. dagegen nur 13 Jäger (sechs R.A.F.-Piloten überlebten und konnten den Kampf fortsetzen); am 14. August verloren die Deutschen 19, die R.A.F. nur 8 Maschinen (die Luftwaffe meldete 18 Abschüsse).

Göring sah, daß man nicht recht vorankam. Am Mittag des 15. August befahl er seine drei Luftflottenchefs zusammen mit Milch und Jeschonnek wieder nach Karinhall, um sein Mißfallen an ihrer Taktik und Leistung auszudrücken. Er warf Feldmarschall Sperrle vor, zu viele Bomber auf schwierige Einsätze zu schicken, die nur für ausgesuchte Mannschaften geeignet waren; es sei »zwecklos«, sagte er, unerfahrene Mannschaften über England einzusetzen – kampfes müde Besatzungen sollten »ohne Diffamierung« in Urlaub geschickt werden. Viele technische Mängel wurden erwähnt; es gab nicht genügend He 59-Wasserflugzeuge für die Seenotrettung (die Rotkreuz-Flugzeuge wurden auf Dowdings Befehl mit Maschinengewehren beschossen); die Jäger weigerten sich, Abwurf tanks zu verwenden, und vor allem stellte sich die Frage: »Wie kann FT-Verständigung zwischen Jägern und Bombern hergestellt werden?« Göring sah jetzt ein, daß die Me 110 für den Kampf gegen Spitfires und Hurricanes ungeeignet waren und aus dem Kampf zurückgezogen werden mußten; er schlug außerdem vor, die britischen Radarstationen lediglich als »Notziele« zu behandeln. Den Funkstrahl-Pfadfinderverband, die Kampfgruppe (K.Gr.) 100, könne man zum Angriff auf die Flugzeugindustrie von Birmingham einsetzen; aber er betonte: »Städte im allgemeinen sind noch nicht anzugreifen – besonders nicht London.« An jenem Tag verlor die R.A.F. 34 Flugzeuge, die Luftwaffe 75.

Nach drei Tagen sollte die Stunde des Triumphes für die Luftwaffe kommen, aber es wurde der Beginn einer vernichtenden Niederlage. Während des 16. August waren alle drei Luftflotten im Einsatz. Sie verloren 45 Flugzeuge, während die R.A.F. nur 21 einbüßte (die Luftwaffe meldete 108 Abschüsse); die schweren

Verluste erklärten sich aus einem plötzlichen Mangel an Jagdbegleitschutz. Viele Jäger konnten nicht starten, andere verloren in dem Dunst ihre Schutzbefohlenen, und da es keine Funkverbindung gab, wurden sie eine leichte Beute der R.A.F.-Verteidiger. Auch die Stukas verloren bei ausgedehnten Einsätzen am 18. August ihre Begleitjäger und wurden fast völlig vernichtet; 71 Luftwaffenmaschinen wurden zerstört, dagegen nur 27 R.A.F.-Jäger. Am 19. August brachte schlechtes Wetter die Offensive zum Stillstand.

Göring berief am 19. August eine neue Besprechung aller Kommandeure bis hin zu den Gruppenkommandeuren ein, um ihnen vorzutragen, wie enttäuscht er über die Leistung der Jäger sei. Göring erläuterte die neue Strategie: vorläufig mußten die kostspieligen Tagangriffe auf Flugzeugwerke und ähnliche Ziele durch Nachtangriffe ersetzt werden; größere Tageinsätze sollten künftig nur noch mit dem Ziel geflogen werden, Luftkämpfe der Jäger zu provozieren; Bomber sollten nur so viele mitfliegen, wie als Köder erforderlich seien. Die Offensive gegen Jägerflugplätze werde fortgesetzt, aber empfindlichere Flugzeuge wie die Ju 87 und die Me 110 würden bis zum »Großeinsatz«, der die R.A.F. endgültig zerstören werde, in Reserve gehalten. Die zweimotorigen Flugzeuge sollten erst dann eingesetzt werden, wenn die Jäger bis zur Grenze ihrer Reichweite vorgestoßen seien. Bei schlechtem Wetter mußten Ziele wie Norwich – aber »in erster Linie R.A.F.-Ziele« – angegriffen werden, um die Jäger zum Aufsteigen zu zwingen; bei Wetterbesserung sollten sie die R.A.F.-Jagdgeschwader in der Luft vernichten und dabei die größtmögliche Schwerpunktbildung anstreben; alle einmotorigen Jäger beider Luftflotten sollten die Bomber der einen Luftflotte begleiten, gefolgt von den zweimotorigen Jägern als letzter Verstärkungswelle.

Zornig appellierte Göring an das Verantwortungsgefühl der Jäger: »Die Jäger und Zerstörer dürfen ihren Begleitauftrag auch wegen des Wetters nicht abbrechen.« Jeder Jagdflieger, der dagegen verstoße, werde vor ein Kriegsgericht gestellt – ein sicheres Anzeichen für die wachsende Nervosität der Bomberpiloten. Gleichzeitig befahl Göring, daß die »Bomber streng in Formation bleiben« müssen, damit die Begleitjäger ihren Auftrag auch erfüllen könnten. Er empfahl auch, jeder Bomberformation immer dieselben Jagdgeschwader als Begleitung mitzugeben. Die Kommandeure sollten einander kennenlernen, damit sie ein persönliches Verantwortungsgefühl entwickelten. (Es zeigte sich dann, daß die starre Bindung der schnellen Jäger an die schwerfälligen, langsamen Bomber der R.A.F. genau den kleinen zusätzlichen Vorteil verschaffte, den sie noch brauchte.)

Massenangriffe auf Städte blieben, im Gegensatz zu Störangriffen, weiterhin verboten. Um jedoch den Ablenkungsangriffen von norwegischen Flugfeldern aus Glaubwürdigkeit zu verleihen, erteilte Göring dem X. Fliegerkorps des Generals

Geisler die Sondererlaubnis, einen schweren Angriff auf das Stadtgebiet von Glasgow zu fliegen, während Sperrle schwere Nachtangriffe auf Liverpool und Birkenhead vorbereiten (aber nicht ausführen) sollte. Störangriffe auf die britische Industrie sollten fortgesetzt werden, »aber noch nicht auf London«. Das Hauptziel bestand weiterhin darin, die R.A.F. zu Zeiten und an Orten, die die Luftwaffe bestimmte, zum Kampf zu zwingen. Das wurde aufs neue in einem Befehl des Luftwaffenführungsstabes vom 20. August bestätigt.

Die Deutschen glaubten, daß die R.A.F., unterstützt durch die Schlechtwetteratempause, ungefähr 350 Jäger auf die Beine gestellt hätte, nachdem sie schon bis auf die »letzten hundert« abgewirtschaftet gehabt habe. (In Wirklichkeit besaß die R.A.F. am 23. August noch 672 einsatzfähige Jäger.) Als günstiges Wetter am 23. August die Wiederaufnahme der Offensive ermöglichte, hatte jedoch auch in der R.A.F.-Verteidigung eine wichtige zweite Phase begonnen; in der Erkenntnis, daß den Deutschen ein Langstreckenbegleitjäger fehlte, hatten die Engländer ihre südlichen Jagdverbände auf Rollfelder rings um London – der Grenze des Treibstoffvorrats der Me 109 – zurückgezogen. Für die Deutschen bestand die einzige Möglichkeit, diese, wie sie meinten, lästigen paar Maschinen zu vernichten, darin, sie durch Schwerpunktformation zum Massenaufstieg zu zwingen, und das schien Tagangriffe auf London nahezulegen.

Am 25. August bombardierte die R.A.F. Berlin (nachdem eine deutsche Staffel versehentlich über London geraten war und dort neun Zivilisten getötet hatte, ein Fehler, der Göring veranlaßte, die Schuldigen zu bestrafen). In den folgenden zehn Tagen richteten sich vier weitere R.A.F.-Angriffe gegen Berlin. Hitler hatte gehofft, dies vermeiden zu können. Am 4. September warnte er »Wenn sie unsere Städte weiter angreifen, dann werden wir ihre Städte ausradieren.«

Von allen Befehlshabern der Luftwaffe versprach sich General Jeschonnek am meisten von Massentagangriffen auf London. Nach dem Abendessen in seinem Speisewagen hatte Göring Jeschonnek einmal gefragt, ob er sich wirklich viel von der Bombardierung Londons verspreche, und der Generalstabschef hatte bejahend geantwortet. Ein anderer General hatte gesagt, er rechne damit, daß in sechs Wochen alles vorbei sein werde, aber Göring hatte nur gefragt: »Glauben Sie, daß Deutschland aufgeben würde, wenn Berlin in Ruinen liegt?« – »Natürlich nicht«, hatte Jeschonnek erwidert und gemeint, daß die Moral der britischen Zivilbevölkerung schlechter sei als die der Deutschen. »Da irren Sie sich aber«, hatte Göring das Gespräch beendet. Nicht zum letztenmal bewies er, daß er die Lage realistischer beurteilte, als er Hitler gegenüber zugeben wollte.

Als Milch nach einer mehrwöchigen Inspektionsreise zurückkehrte, traf er am 4. September mit Hitler zusammen, der ihn aufforderte, die Produktion von 1.000-

kg-Bomben zu steigern – ein sicheres Anzeichen dafür, daß der Luftkrieg sich jetzt gegen die englischen Städte wenden sollte.

Trotz der erbitterten Luftschlachten, die stattgefunden hatten, ging die Luftwaffe jetzt davon aus, daß die R.A.F. noch über etwa 420 einsatzfähige Spitfires verfügte. Hitler erkannte, daß die Vorbedingung für eine Landung in England (»Erringung der Luftherrschaft«) nicht erfüllt war; eine endgültige Entscheidung wollte er jedoch erst dann treffen, wenn er die Resultate der weiteren Angriffe auf die R.A.F. gesehen hatte.

Nach seiner Zusammenkunft mit Hitler nahm Milch mit Göring, Jeschonnek und den Luftflottenchefs an einer Besprechung über dieses Problem teil. Die erste Frage lautete: »Wann greifen wir London an?« Als frühestmögliches Datum, zu dem Hitler den vorläufigen Befehl für eine Invasion Englands geben konnte, wurde der 21. September genannt. Am selben Tag, dem 4. September, hob Hitler sein Verbot von Nachtangriffen auf Ziele in England auf, weil Sperrle vor zwei Wochen mit seinen Versuchsangriffen so große Erfolge errungen hatte. London selbst blieb weiterhin verbotenes Gebiet.

Im August hatte die R.A.F. 359 Jagdflugzeuge und die deutsche Luftwaffe 653 Flugzeuge einschließlich Bombern verloren; ebenso wie die R.A.F. hielt die Luftwaffe ihre eigenen Siege für wesentlich effektvoller als die des Gegners und ihre neue Taktik, massivere Angriffe auf die Jagdflugplätze zu fliegen, brachte die R.A.F. tatsächlich in Schwierigkeiten; am 1. September meldeten die deutschen Bombergeschwader zum ersten Mal eine Lockerung der Jagdverteidigung, und am 6. erfuhr das OKW, daß die durchschnittliche Stärke der R.A.F.-Jagdstaffel von zwölf auf nur sieben oder fünf Maschinen gesunken war. Jetzt endlich, provoziert durch einen neuen Angriff auf Berlin, befahl Hitler, mit dem Angriff auf London zu beginnen, und mit der Einstellung der Angriffe auf die südenglischen Jagdflugplätze erreichte die Luftschlacht um England ihren Wendepunkt.

Göring hatte Milch schon mitgeteilt, daß er stärkeren Einfluß auf die Schlacht nehmen und deshalb am 6. September nach Holland und am 7. nach Gent fahren werde und daß er beabsichtige, ungefähr zwei Wochen im Westen zu bleiben, um die Schlacht zu leiten. Jetzt, da der endgültige Angriff auf London selbst beginnen sollte, erklärte Göring dem deutschen Volk über den Rundfunk: »Ich habe persönlich die Führung der Luftwaffe im Kampf gegen England übernommen.« Durch Tagangriffe auf London hoffte er, »den kleinen Rest der britischen Jäger zur Schlacht zu stellen«.

Am späten Abend des 5. September flogen Kesselrings Bombergeschwader ihren ersten Angriff auf die weitläufigen Hafenanlagen Londons. Länger als sieben Stunden mußten die Londoner in ihren Schutzräumen bleiben. Am Nachmittag des

7. September stand Göring mit Kesselring und Loerzer am Steilufer von Cap Blanc Nez, und sie hörten über sich das Motorengebrüll von 300 Bombern und 600 Jägern, die in eng geschlossener Formation in Richtung London flogen; den ganzen Nachmittag und auch die folgende Nacht ging der Angriff auf Hafenanlagen und Öltanks entlang der Themse weiter. 21 R.A.F.-Jagdgeschwader wurden in die Schlacht geworfen, aber diesmal lag der Sieg bei Göring (auch wenn die Luftwaffe 40 Flugzeuge und die R.A.F. 48 verlor).

Inzwischen war Hitler zu dem Schluß gelangt, daß die Ergebnisse des verstärkten Luftkrieges gegen England zu ungewiß waren, um den vorläufigen Invasionsbefehl zu geben. Der günstigste Termin für die Invasion war der 24. September. Da aber die Planung zehn Tage vorher beginnen mußte, hatte Hitler nicht mehr zwei Wochen Zeit, um sich zu entscheiden, sondern schon am 14. September mußte die endgültige Entscheidung fallen.

Als die Luftschlacht um England ihren Höhepunkt erreichte, erschien Feldmarschall Milch auf dem Titelblatt des amerikanischen Nachrichtenmagazins »Time«. Der Hauptartikel war nicht geeignet, ihn bei Göring beliebter zu machen, denn darin wurde Milch das ganze Verdienst am Aufbau der Luftwaffe zugeschrieben. »Anfang August«, hieß es in der »Time«, »ließ der Herr der Luftwaffe, Marschall Erhard Milch, durch seinen Chef, Reichsmarschall Hermann Göring, dem Führer mitteilen, daß die Luftwaffe den 1940 überhaupt möglichen Höchststand ihrer Bereitschaft erreicht habe.« Auf die Gerüchte über Milchs Herkunft eingehend, schrieb die »Time«: »Einige Supernazis verweisen voller Mißtrauen auf seine Herkunft, trotz aller Eide seiner Mutter, daß er unehelich sei. Ihr Mann, der dem Kind seinen Namen gab, war ein Jude. Aber Hitler mag ihn und vertraut ihm, und er verlieh ihm ein Goldenes Parteiabzeichen (große Gunst!).«

Zweimal zog Hitler Mitte September Milch (anstelle des abwesenden Göring) zu seinen Beratungen über die Invasion hinzu. Am 13. September empfing Hitler die neuernannten Generalfeldmarschälle und erläuterte ihnen die Gründe für sein Zögern hinsichtlich der Invasion – der Krieg sei ohnehin vorbei, warum also solle er ein derartiges Risiko auf sich nehmen? Am folgenden Nachmittag griff Hitler das Thema im vertraulichen Gespräch mit Milch, Raeder und von Brauchitsch wieder auf; bei dieser Gelegenheit verschob er provisorisch die Entscheidung über die Erteilung des vorläufigen Befehls für die Invasion um drei Tage.

Milch machte sich ausführliche Notizen über Hitlers Äußerungen. Wie üblich begann Hitler mit einer Darlegung seiner großen Strategie; seine Beunruhigung über Rußlands Absichten war deutlich; Moskau sei offensichtlich unzufrieden mit der Entwicklung des Krieges, da es auf eine Ausblutung des Reichs gehofft habe, und wende sich nun Rumänien und Finnland zu. Deutschland aber brauche

Rumänien wegen des Öls und Finnland wegen des Kräftegleichgewichts in der Ostsee. Noch sei nicht klar zu erkennen, was da geschehe, sagte Hitler. Es bestünde jedoch immer die Möglichkeit »neuer Konflikte«; denen aber sehe er in Ruhe entgegen. Sofern sich die Kampfhandlungen nicht zu einem langen Krieg ausdehnen würden, werde Amerikas Rüstung zu spät kommen, um sich noch auswirken zu können, und er sei der letzte, dem an einem langen Krieg gelegen sei. »Wir haben unsere Ziele erreicht«, sagte er zu seinen Oberbefehlshabern, und »deshalb sind wir an einer Fortführung des Krieges nicht interessiert.«

Die einzige Frage laute jetzt, wie das letzte Kapitel zu schreiben sei. Hitler sah eine Landung in England jetzt als Mittel zur Beschleunigung des Endes und nicht mehr als Selbstzweck an. Die deutsche Marine sei bereit, und während die Luftwaffe in ihrem Kampf um die Luftherrschaft das fast Unmögliche erreicht habe, so sei von Göring doch stets warnend darauf hingewiesen worden, daß mehrere Tage gutes Wetter nötig seien, um die R.A.F. zu vernichten, und das sei nicht eingetreten. Die R.A.F. habe sich wieder erholt; niemand wisse, wie viele Jäger England noch habe, aber sie müßten »schwer gelitten« haben. »Soll man jetzt schon aufgeben?« fragte Hitler. Er selbst beantwortete die Frage: Das frühere Ziel, eine konventionelle Landung mit starker Luftüberlegenheit, sei vereitelt worden. Jetzt werde er es mit einer anderen Methode versuchen, die weniger ehrenvoll, weniger berechenbar, aber auch dem Prestige weniger abträglich sei als ein völliger Verzicht auf die Landung. Es werde ein Nervenkrieg sein, unterstützt von mächtigen Luftangriffen und der ständigen Drohung einer Invasion von der See her. »Die bisherigen Luftangriffe waren schon große Erfolge«, betonte er. Ein solcher Nervenkrieg werde die R.A.F. zwingen, Bomber für die Bekämpfung einer Invasion in Reserve zu halten – Bomber, die sonst gegen Deutschland eingesetzt werden könnten. Und die Bombardierung Londons allein könnte schon den Zusammenbruch herbeiführen. »Wenn acht Millionen Menschen verrückt werden, kann das zur Katastrophe führen. Bekommen wir gutes Wetter und schalten wir die feindliche Luftwaffe aus, dann kann selbst eine kleine Landung viel erreichen.«

Feldmarschall von Brauchitsch, der Oberbefehlshaber des Heeres, stimmte zu, wies aber darauf hin, daß der von der Marine gestellte Transportraum »knapp« sei und daß »schwere Verluste möglich« seien. Auch Raeder sprach sich mit Erleichterung für eine Verschiebung aus und schlug ein Datum im Oktober vor. Hitler beharrte jedoch darauf, daß die Oberbefehlshaber bei ihren Vorbereitungen von der Annahme auszugehen hätten, daß der vorläufige Befehl am 17. September erteilt werde (womit die Landung selbst am 27. beginnen würde).

Milch erkannte, daß die beiden anderen Wehrmachtzweige dem Invasionsprojekt sehr skeptisch gegenüberstanden. Der ebenfalls anwesende General

Jeschonnek meinte, daß die Luftwaffe die englische Lebensmittelversorgung bereits in eine sehr kritische Lage gebracht habe; er erinnerte Hitler daran, daß »die Bevölkerung noch nicht so getroffen« sei, daß eine Panik ausgelöst werden könnte. (In Wirklichkeit waren allein in dieser ersten Septemberhälfte 2.000 Menschen in London durch Bomben getötet worden.) Hitler lehnte es noch immer ab, Angriffe auf Londoner Wohnviertel zu genehmigen, räumte aber ein, daß man vielleicht in Zukunft dazu werde übergehen müssen: »Es ist aber unsere letzte Repressalie! Daher (müssen wir) kriegswichtige Ziele zunächst angreifen.« Damit meinte er Bahnhöfe, Wasser- und Gaswerke, andere öffentliche Versorgungsanlagen und ähnliche Ziele.

Die Ereignisse des nächsten Tages bewiesen, daß die deutsche Luftherrschaft noch immer nur eine Chimäre war. Am 15. September wurde die bisher stärkste Angriffsmacht – beide Luftflotten – gegen Ziele in den noch immer von 300 R.A.F.-Jägern verteidigten London geschickt; bei 26 R.A.F.-Verlusten wurden 60 deutsche Flugzeuge vernichtet. Allen war die Quelle der R.A.F.-Stärke ein Rätsel; ausgehend von der Annahme, daß die Briten am 8. September 465 Jagdflugzeuge hatten (davon Dreiviertel einsatzfähig), und unter Berücksichtigung der seither von den eigenen Geschwadern gemeldeten 288 Abschüsse, könne die R.A.F., wie Göring zu seinen Generalen sagte, über nicht mehr als 177 Maschinen für die Verteidigung ganz Großbritanniens verfügen. Er bekräftigte seine Überzeugung, daß »die letzten britischen Reserven jetzt zusammengerafft« worden seien. Daß der eigentliche Engpaß bei der R.A.F. der Mangel an ausgebildeten Piloten und nicht an Maschinen war, wurde nicht in Betracht gezogen.

Göring befahl, die Nachtangriffe auf London bei jeder sich bietenden Gelegenheit mit beiden Luftflotten fortzusetzen; Sperrles Bomber sollten außerdem bei Tage Southampton angreifen, während Kesselring – der jetzt über die meisten Jäger verfügte – die R.A.F.-Jäger in Luftkämpfe verwickelte. Göring schlug eine neue Taktik zur Vernichtung der noch verbliebenen englischen Jäger vor: Man solle dreimal täglich Formationen von höchstens dreißig schnellen Ju 88-Bombern mit sehr starkem Begleitschutz über England einsetzen. Drei aufeinanderfolgende Tage guten Wetters vorausgesetzt, würden die sich ergebenden Luftkämpfe die R.A.F.-Verteidigungsjäger so sehr dezimieren, daß dann die schweren Bomberformationen wieder nach Beheben eingesetzt werden könnten. Inzwischen begannen Londons nächtliche Feuerproben mit aller Gewalt, denn bei Nacht konnten die Verteidiger wenig gegen die anstürmenden Bomber ausrichten.

Am 17. September 1940 entschied sich Hitler für die unbefristete Verschiebung der Invasion. In der Praxis hatte die Luftwaffe den Kampf seit Juli allein geführt, während die anderen Wehrmachtteile sich erholten, neue Ausrüstung erhielten und

umgruppiert wurden. Nun schob man der Luftwaffe auch noch die Schuld zu. Tatsächlich gebührt ein großer Teil der Schuld Hitler selbst; hätte die Schlacht früher begonnen, als das gute Wetter noch vorherrschte und die Verteidigungskräfte der R.A.F. noch schwach waren, und hätte Hitler Massenangriffe auf London nicht verboten, dann wären die Chancen der Luftwaffe besser gewesen. So aber war die Luftwaffe Mitte September 1940 noch immer auf der Suche nach einer wirksamen Strategie.

Görings neue Taktik für Tagangriffe – kleine schnelle Ju 88-Formationen mit einem gelegentlich bis zu zehnmal so starken Jagdbegleitschutz – wurde am 27. September zum ersten Mal angewendet; bei anderen Gelegenheiten operierten einzelne Jagdbomber ganz allein über London und Südengland. Das alles hatte nichts mit den Massenangriffen zu tun, die man ursprünglich als Vorspiel für die Invasion vorgesehen hatte. Anfang Oktober 1940 benutzte Göring die schlechten Witterungsverhältnisse als Ausrede und ließ alle Tageinsätze über England einstellen; damit schwand jede Hoffnung, die R.A.F.-Jäger in der Luft vernichten zu können.

Vor allem hatte sich die Ausrüstung der Luftwaffe als unzureichend erwiesen. Udet, dem Generalluftzeugmeister, war sein Versagen bewußt. Er blieb Görings Besprechungen fern und machte mit seinen Freunden farblose Witze über die Zukunft. Einmal, als der Testpilot Erich Warsitz ihm um diese Zeit besuchte und auf Weiterentwicklung des Heinkel-Düsenjägers drängte, zeigte Udet sich ganz besonders niedergeschlagen. Er saß auf seinem Schreibtisch, bat Warsitz um eine Zigarette und sagte voller düsterer Ironie: »Warsitz, wollt ihr denn nicht verstehen, daß der Krieg in einem Jahr gewonnen ist und hierzu keine Jagdmaschinen nötig sind?« Als man sich dann über eine unwichtige Angelegenheit, die Warsitz ins Gespräch gebracht hatte, unterhielt, unterbrach ihn Udet unvermittelt: »Warsitz – was habt ihr für Sorgen! Begreifen Sie denn nicht? Der Krieg kann sowieso nicht gewonnen werden.«

Gerüchteweise kam das alles Göring zu Ohren. Major Storp, technischer Offizier in Görings Stab, schockierte ihn eines Tages mit einer düsteren Prophezeiung: »Es wird der Tag kommen, an dem Sie eine Situation erleben werden, die Ihnen unvorstellbar erscheint«, sagte der Major, und er berichtete über die Nachlässigkeit der engsten Berater Udets. Göring unternahm jedoch nichts, obwohl ihn auch Jeschonnek wiederholt auf Udets Unfähigkeit hingewiesen hatte.

Die ersten Beschwerden, die nicht mehr zu überhören waren, betrafen den »Schnellbomber« Ju 88, den Sperrle und Kesselring gegen England eingesetzt hatten. Den ganzen Sommer hindurch hatte Milch die widersprüchlichsten Ansichten über dieses Flugzeug gehört. Die schärfste Anklage sprach Major Emig

von der Kampfgruppe 806 in Nantes aus: »Die Heinkel 111 ist viel schneller!« Als Generalinspekteur sammelte Milch die im wesentlichen subjektiven Eindrücke der Geschwader und leitete sie in einem Bericht an Göring weiter. »Die Geschwader ziehen die He 111 der Ju 88 vor«, lautete ein Punkt; andere Punkte besagten, daß das Schlauchboot nicht flottgemacht werden konnte, wenn die Ju 88 auf See niedergehen mußte, daß die Bewaffnung der Maschine unzureichend war und daß es auf den Rollfeldern nicht genug Ju 88-Werkstätten gab. »Nachtstart der Ju 88 mit vollem hinterem Rumpftank schwer.« – »Bei Ju 88 drei Brände in der Luft durch Bruch des Entlüfterrohrs«, und so weiter. Alles in allem führte Milch auf seiner Liste zweiunddreißig Klagen an. (»Alle mit G.L. – Udet – besprochen.«)

Das alles führte dazu, daß Göring ihm Anfang Oktober 1940 befahl, sich »besonders um die mit Ju 88 ausgestatteten Verbände« zu kümmern. Milch besuchte ohne Vorankündigung die dritte Gruppe des KG 30 und die dritte Gruppe des KG 4 in Holland. Die Gruppe des KG 4 berichtete in äußerst günstigem Sinn über das Flugzeug, vorausgesetzt, es werde von erfahrenen Piloten geflogen. Aber die dritte Gruppe des KG 30 hatte durch Mißgeschick mit der Ju 88 ebenso wie unter den Briten schwer gelitten. Er hörte Klagen, daß der Einmotorenflug der Ju 88 unzuverlässig sei; daß die Ju 88 nachts beim Start, im Fluge und bei der Landung und in schlechtem Wetter der He 111 und der Do 217 unterlegen sei und bei Kälte zum plötzlichen Abtrudeln neige, da die Enteiser in den Trimmklappen nicht so gut arbeiteten wie auf den Tragflächen. Das Flugzeug stieg nur noch unter Schwierigkeiten über 5.000 m; es war schwierig, die Ju 88 in Formation zu fliegen, und die Sicht nach rechts wurde durch das Maschinengewehr so stark behindert, daß nur die gestaffelte Formation möglich war. Ihre Bewaffnung war so unzureichend, daß Milch in seinem Bericht schrieb, sie könne ohne Jagdbegleitschutz nicht eingesetzt werden.

Mündlich berichtete Milch am 13. Oktober Göring: »Endurteil der Gruppe: Im Kriege ausgebildete Piloten hätten zu wenig Erfahrung und müßten mit der Maschine verlorengelassen werden. Die Ju 88 sei nur als Spezialmaschine im Sturzangriff gegen Punktziele bei Tage gut. Man könne kaum mehr als 10 Maschinen pro Gruppe an den Feind bringen.« Von den sechsundzwanzig Besatzungen der Gruppe konnte Milch nur fünf als »voll einsatzbereit« melden, so vernichtend hatte sich die Ju 88 auf die Kampfmoral ausgewirkt. Milch meinte sarkastisch: »Die Gruppe hat keine Angst vor dem Feind, aber vor der Ju 88.«

Diese Attacke auf den Standardbomber, der alle Wünsche Jeschonnes in sich verkörperte, löste einigen Ärger im Generalstab aus. General Hoffmann von Waldau, Jeschonnes Stellvertreter, machte sich an diesem Abend folgende Tagebucheintragung über Milchs Bericht an den Reichsmarschall: »Abends großer

Zustand! Staatssekretär (Milch) berichtet in üblicher Übertreibung der Tatsachen über Einstellung eines Kampfgeschwaders zu Ju 88.«

Einige Wochen später teilte Göring Milchs Kritik dem Junkers-Generaldirektor Dr. Koppenberg mit. Er sagte, daß die Ju 88 insbesondere hinsichtlich der Flugsicherheit den Erwartungen nicht voll entspräche. Deshalb sollten »bei der gegenwärtigen Art der Kriegführung« mehr einfache Flugzeuge wie die He 111 hergestellt werden. Göring sprach Koppenberg sein volles Vertrauen aus (»diese ungehörigen und mäkelnden Kritiker stoßen bei mir auf taube Ohren«) und schlug Koppenberg sogar unverbindlich neue Tätigkeitsbereiche vor, so vor allem den raschen Ausbau der Aluminiumproduktion in Norwegen.

Koppenberg seinerseits wies auf die Ju 88 A4 hin, die jetzt vom Band lief (sie war tatsächlich eine erhebliche Verbesserung); dies sei »das Flugzeug des Jahres 1941«. Außerdem sprach er von der nächsten Bombergeneration: »Als Ablösung der Ju 88 kommt im Jahr 1942 die Ju 288 mit Jumo 222.« Den technischen Daten nach zu urteilen, würde das tatsächlich ein bedeutender Fortschritt sein: ein schneller Höhenbomber mit Druckkabine, starker Bewaffnung, zerung, Bombenaufhängung im Rumpf und mit Sturzfähigkeit. Das Flugzeug werde fünf Tonnen Bomben über 2.000 km oder zwei Tonnen über 5.000 km tragen können, die Einsatzhöhe werde 9.000 m betragen, die auf 12.000 m steigen werde, sobald der Jumo 222 mit einem zweistufigen Abgasverdichter ausgestattet werden könne. Wenn man Koppenberg zuhörte, schien es überhaupt keine Schwierigkeiten mit dem Motor zu geben.

Am Abend des »großen Zustands« mit Göring wegen der Ju 88 flog Milch mit Udet und einer Reihe von Freunden nach Paris. Udet's Befinden hatte sich in diesen letzten Wochen sehr verschlechtert, und es schmerzte Milch, mit ansehen zu müssen, wie wenig sich Udet den Aufgaben seines Amtes widmete. Udet trank und rauchte viel. Um seine wachsenden Depressionen zu überwinden, hatte er angefangen, in großen Mengen Pervitin zu sich zu nehmen, dessen Nebenwirkungen ihn zu einem mürrischen und mißtrauischen Menschen machten.

Milch geriet immer tiefer in einen schweren Konflikt. Seit langen Jahren war er mit dem ehemaligen Fliegerhelden befreundet. Aber er war auch Generalinspekteur der Luftwaffe und zutiefst patriotisch. Eine Woche nach seinem Bericht an Göring benutzte Milch die Gelegenheit eines Sonntagnachmittags-Spaziergangs in der Nähe von Karin hall am Döllnsee zu einer langen Aussprache mit Udet über die Ju 88. Das verstärkte nur Udet's Argwohn. Zwei Tage später verschlechterte sich Udet's Zustand durch seine ungesunde Lebensweise, und er erkrankte ernstlich an einer akuten Infektion mit hohem Fieber. Besorgt gab ihn Milch in Professor Kalk's Obhut und besuchte ihn zweimal im Berliner Franziskuskrankenhaus. Aber schon nach einer Woche verließ Udet das Krankenhaus auf eigene Verantwortung, denn

er fürchtete – wie er seinen Freunden verriet –, daß Milch seine Abwesenheit zu Eingriffen in sein Amt benutzen würde. Als Ernst Heinkel ihn besuchte, erkannte er ihn kaum wieder: »Er wirkte aufgedunsen, fahl, innerlich hin- und hergetrieben.«

»Der Eiserne (Göring) will mich auf Bühlerhöhe abschieben«, sagte Udet zu ihm. »Aber ich gehe nicht.« Auf Görings Veranlassung meldete Kalk den kranken General trotzdem in dem berühmten Sanatorium an. Ein paar Tage später entzog sich Udet wieder der Behandlung. Als Begründung gab er Milchs Anwesenheit in Berlin an. Und dennoch konnte dieser seltsame Mann wenig später an Milchs Stammtisch bei Horcher sitzen, als bestünden nicht die geringsten Spannungen zwischen ihnen.

Noch immer hatten die Deutschen das Bild jenes Hermann Göring vor Augen, der zur Zeit der Massentagangriffe auf London ans Mikrophon trat und ihnen in seiner Ansprache davon berichtete – das Bild des Reichsmarschalls, der an der Kanalküste auf- und abschreitet und mit Feldhermgeste die Schlacht lenkt. Dieses Bild bereite Göring selbst eine solche Genugtuung, daß er einmal – wie ein Mitglied seines Stabes, Oberleutnant Simniok, durch Zufall sah – in seiner Zimmerflucht im Pariser Hotel Ritz seiner Frau am Telefon beschrieb, wie er in diesem Augenblick auf den Klippen von Calais stehe, während seine Luftwaffenarmada über ihm am Himmel gen England stürme.

Die Wirklichkeit sah anders aus. Seit Mitte September war die Luftwaffe nur noch nachts mit stärkeren Verbänden über England erschienen, und eine weitere Folge der Fortsetzung des Krieges war die Tatsache, daß Deutschland sich jetzt eine wirksame Verteidigung gegen die britischen Bomber aufbauen mußte. In der Nacht des 23. September 1940 griffen mehr als hundert Mittelstreckenbomber der R.A.F. Berlin an. Seit Mai 1940 waren diese Tag- und Nachtangriffe immer häufiger geworden. Im August erzählte Göring Milch von der Nachtjagdorganisation, die er unter Oberst Josef Kammhuber in Holland aufbaute, und Milch besichtigte die ersten Einheiten dieser Organisation Anfang Oktober. Während einer großen Sitzung am 3. Oktober verlangte Göring größere Zielsicherheit der Flak über Berlin, ein besseres Warnsystem, bessere Schutzräume und mehr Scheinziele.

In diesem Monat begann der lange Krieg zwischen deutschem Beton und britischen Bomben. Göring beschloß, Milch wieder mit dem zivilen Luftschutz zu beauftragen; das war schon lange vorher sein Aufgabenbereich gewesen, aber vor Kriegsausbruch hatte Göring ihm dieses Gebiet genommen; jetzt, als die Schäden eintraten, wurde Milch die Inspektion 14 (Luftschutz) wieder übertragen.

Jetzt erlebten die Deutschen die Härten und Verluste, die sie ihren Feinden zugebracht hatten. Tausende von Kindern mußten aus den Großstädten aufs Land verschickt werden; Krankenhäuser, Fabriken, Schulen – sie alle brauchten ihr

spezielles Warnsystem; in Millionen von Häusern in ganz Deutschland mußten Luftschutzkeller eingerichtet werden; Hunderttausende von Tonnen Beton und Stahl wurden für öffentliche Schutzräume benötigt. Über all diese Punkte sprachen Göring und Milch auf einer Luftschutzsitzung, die am 12. Oktober im Pariser Ritz stattfand. Udet, der erst gegen Ende der Sitzung erschien, wurde mahnend von Göring darauf hingewiesen, auf lange Sicht sei die einzige mögliche Lösung »mehr Flugzeuge bauen«; diese seien »wichtiger als Luftschutzbauten!« Wie recht er hatte, wird an Milchs Notizen deutlich: Allein für das Berliner Schutzraumprogramm benötigte man 200,000 Arbeitskräfte und 4,000 Lastwagen (etwa die Hälfte der Arbeiter, die Udet für den Ausbau der Luftfahrtindustrie forderte).

Am 15. Oktober genehmigte Hitler Milchs Programm für den Bau öffentlicher Schutzräume, beschwor ihn jedoch, »die Leute nicht nervös zu machen« und die Bevölkerung davon zu überzeugen, daß »vorschriftsmäßig ausgebaute Keller« sicheren Schutz gegen Luftangriffe böten.

Milch blieb für den passiven Luftschutz verantwortlich, bis 1942 der Reichspropagandaminister Dr. Goebbels nominell damit beauftragt wurde (»was natürlich nur zu einer Verbesserung der Propaganda hinsichtlich des Geleisteten beitrug«); 1944 wurde die Aufgabe dem Rüstungsministerium übertragen und jede Bautätigkeit im Interesse der Bevölkerung eingestellt.

Mit dem Mißerfolg der Luftschlacht um England verlor Göring das Interesse am Krieg. Während einer Besprechung über Ausbildung und Winterquartier in Deauville sagte er beiläufig zu Milch, daß er bald einen sechswöchigen Urlaub antreten werde; der Staatssekretär solle ihn vertreten. Wenige Tage später, am 4. November, übte Hitler zum ersten Mal scharfe Kritik an Göring wegen des Mißerfolgs der Luftwaffe, der sich folgenscher auf die Außenpolitik auswirke (Spanien zögerte jetzt, der Achse beizutreten). Unter Berufung auf die Auslandspresse stellte Hitler den Erfolg der Luftangriffe auf England in Frage und bezweifelte die Zahl der Luftsiege, die die Luftwaffe errungen haben wollte. General Jodl entlastete Göring, indem er erklärte, daß seiner Meinung nach auch die R.A.F. nach Luft schnappe und daß sie ihre letzten Flugzeuge, die von Fluglehrern und Geschwaderkommandeuren geflogen wurden, in die Schlacht geworfen habe.

Milch hatte seit langem warnend darauf hingewiesen, daß die gegenwärtige Serie von Nachtangriffen ohne Peilstrahlen, wie zum Beispiel das neue X-Verfahren, zwecklos seien. Die Möglichkeit, britische Scheinziele zu bombardieren, sei groß, da die Bomberbesatzungen bei schlechter Sicht dazu verleitet würden, ihre Bombenlasten irgendwo zwischen den Scheinwerfern auszulösen, ohne das Ziel zu sehen: An dunklen Nächten (ist) Wurf überhaupt nur auf sehr große Ziele wirksam. Bei allen anderen Zielen ist m. E. die Wirkung etwa gleich 20% vom

Tageinsatz.« Er hatte empfohlen, daß die mit Funkpeilstrahl fliegende Kampfgruppe 100 die größte Unterstützung mit Personal und Material erhalten solle. Ursprünglich hatte diese Einheit das einfache »Knickebein«-Verfahren angewendet: Die Bomben wurden abgeworfen, sobald sich zwei Peilstrahlen über dein Ziel kreuzten. Die Engländer konnten diese Strahlen jedoch leicht stören, und ein anderes, komplizierteres Verfahren war schon bereit: das X-Verfahren. (Ein Empfangsgerät in den Bombern folgte einem über das Ziel gelegten Hauptstrahl, der Alarm wurde durch zwei den Hauptstrahl schneidende Strahlen ausgelöst, die ininigem Abstand von dem Ziel verliefen.)

Milch meldete Göring: »Wenn. sich das Peilstrahlverfahren bewährt, können auch in dunkelster Nacht große Ziele wirksam angegriffen werden.« Es eigne sich auch für die Bombardierung durch Wolken hindurch, und bei Tage könne man nach diesem Verfahren auch das Gebiet kleinster Ziele mit Genauigkeit anfliegen. Vorläufig jedoch wurde das X-Gerät noch aufgespart, und erst in der Nacht des 14. November zum ersten Mal eingesetzt.

An jenem Abend rief Göring Milch zu sich nach Karinhall und übergab ihm den Oberbefehl über die Luftwaffe; dann trat er die Urlaubsreise an und fuhr zu seinem Jagdhaus in der Rominter Heide. Erst Ende Januar 1941 übernahm er das Kommando wieder. Der Zufall wollte es, daß seine Abreise zeitlich mit einem der größten Angriffe zusammenfiel, die die Luftwaffe im ganzen Krieg flog: 450 Bomber griffen Coventry an, eine Industriestadt in den britischen Midlands. Die Spitze bildete ein mit Brandbomben befrachteter und mit dem X-Gerät ausgerüsteter Verband der Kampfgruppe 100. Das industrielle Leben der Stadt wurde durch Zerstörung der Strom-, Wasser- und Gasversorgung für achtzig Tage lahmgelegt.

Milchs Ankunft in dem Sonderzug »Robinson I« – dem Hauptquartier des Luftwaffengeneraldstabs in La Boissière le Déluge bei Beauvais – führte zu einigen Spannungen. General Jeschonnek wartete zwei Tage lang auf Milch, den ein Motorschaden aufgehalten hatte, und dann reiste er ostentativ zu Göring.

Göring hatte seinen berühmten Befehlszug »Asien« nach Rominten abgezogen, und mit ihm Milchs Waggon, obwohl dessen Ordonnanzoffizier mehrfach diskret zu verstehen gegeben hatte, daß man ihn doch in Beauvais lassen möge. Daß Milch in Jeschonneks Zug, »Robinson I«, einzog, war ausgeschlossen. Sein Stab stellte eine Art Sonderzug auf dem Pariser Gare Saint-Lazare zusammen. Dieser bestand aus Marschall Pétains Speisewagen aus dem Ersten Weltkrieg, dem Schlafwagen des Sonderzuges von Präsident Lebrun sowie etlichen anderen, weniger ehrwürdigen Wagen. Dieser Zug wurde schließlich von SaintLazare zu einem Abstellgleis neben Jeschonneks Zug in Beauvais gebracht.

Vom Pétainschen Speisewagen aus führte Milch den Luftkrieg gegen Englands Städte, während Göring von Rorninten her Befehle durchs Telefon diktierte.

Als sei England noch nicht genug, wurde für die Luftwaffe unerwartet ein zweiter Kriegsschauplatz eröffnet. Gegen Ende Oktober hatte Mussolini – verärgert über die deutsche militärische Intervention im unruhigen Rumänien – mit unzureichenden Mitteln Griechenland angegriffen, ohne vorher seinen Verbündeten zu konsultieren. Aber seine Armeen standen schon weit vorgeschoben in Nordafrika, und das neue Abenteuer brachte ihm nur Unglück.

Einen Tag nach Mussolinis Angriff auf Griechenland besetzten die Engländer Kreta, eine Schlüsselposition im Mittelmeer, die in Bomberreichweite der wichtigen rumänischen Ölfelder lag. Die Griechen waren inzwischen mutig zum Gegenangriff übergegangen und verfolgten die italienischen Eindringlinge bis nach Albanien hinein. »Über die Folgen wage ich kaum nachzudenken«, schimpfte Hitler Mussolini am 20. November aus. Er beschloß, den Italienern Luft zu verschaffen, indem er die britischen Streitkräfte im Mittelmeer angriff, und fünf Tage später rief er Milch, Jeschonnek und Bodenschatz zu sich.

Die Diskussion von fünfundzwanzig Minuten Dauer drehte sich um die Klemme, in der die italienischen Streitkräfte in Albanien steckten: »Italienischer Angriff zwingt uns, Flak in Rumänien aufzustellen, außerdem auch in Südostdeutschland und in Nordafrika«, notierte sich Milch. Hitler bat ihn, bei Göring anzufragen, was die Luftwaffe tun könne, um den Verbündeten zu helfen. Er sprach von Plänen für ein Heeresunternehmen in Saloniki im Februar oder März 1941 und einen Überraschungsangriff zur Eroberung Gibraltars mit spanischer Hilfe; Göring sollte auch Schritte für die Vorbereitung einer Verminung des Suezkanals unternehmen. Hitler sagte, er habe von den Italienern verlangt, Marsa Matruk in Nordafrika als Luftwaffenstützpunkt für Angriffe auf die Royal Navy zu erobern (die alliierte Handelsschiffahrt sei weniger wichtig). Inzwischen solle die Luftwaffe Verbände vom Angriff auf England abziehen und auf italienische Flugplätze verlegen, und von dort aus dann eine regelrechte Offensive gegen wehrwichtige Ziele in Griechenland und gegen die britische Kriegsmarine im Mittelmeer (»wichtigstes Ziel«) eröffnen.

Göring sollte einen Offizier zu Verhandlungen mit den Italienern entsenden, einen Mann von genügend Autorität, um Mussolini zu imponieren: »Eventuell sollten Sie selbst nach Italien reisen«, sagte Hitler zu Milch. Den Italienern sollte man drei klar umrissene Aufgaben geben – die Front zu halten, die Griechen zu binden und Auslademöglichkeiten zu verbessern. »Die Italiener sehen nicht den Ernst der Lage«, sagte Hitler, sie »verplempern« ihre Streitkräfte. Nachdem er seine

Strategie gegenüber Bulgarien umrissen hatte, versicherte er Milch: »Wir werden vorläufig Griechenland nicht direkt angreifen.«

Telefonisch berichtete Milch dies alles seinem Oberbefehlshaber nach Rominten; Göring bat ihn, nach Frankreich zurückzukehren und ihm Jeschonnek wieder nach Rominten zu schicken. Also flog Milch wieder nach Le Déluge zurück, wo ihn sein Sonderzug erwartete, und hörte dann mehrere Tage lang nichts mehr von Italien. Jeschonnek rief aus Rominten an und sagte, Hitler und Göring wünschten, daß die Luftwaffe zur Demoralisierung der Engländer schwere Angriffe auf Liverpool und Manchester noch vor dem nächsten Vollmond fliegen und dazwischen »einen starken Schlag auf London« durchführen solle. Göring zeigte sich sehr an Milchs Aufklärungsfotos von Sheffield und Manchester interessiert, als er ihn am 3. Dezember besuchte, um mit ihm die Auswahl der nächsten Ziele zu besprechen.

Am Nachmittag des folgenden Tages unterbreiteten Milch und von Waldau Hitler den detaillierten Plan der Luftwaffe, den psychologischen Schaden zu reparieren, den die, wie Hitler es nannte, »Schlappe« der Italiener in Griechenland und Albanien angerichtet hatte. Göring setzte unterdessen seinen Urlaub in Rominten fort. Der Plan sah vor, praktisch eine neue Luftflotte in Italien zu stationieren, die aus General Geislers X. Fliegerkorps aus Norwegen, einigen Geschwadern Ju 88 und He 111, einem Minenleger- und einem Zerstörer-geschwader bestand. Die Italiener, so wurde vorgeschlagen, sollten die Arbeitskräfte stellen, den Kurzstrecken-Jagdbegleitschutz und einen Seenotrettungsdienst ihrer Luftwaffe. Hitler übergab Milch einen versiegelten Brief mit militärischen Vorschlägen und seiner eigenen Meinung über die Lage. Diesen Brief sollte Milch Mussolini übergeben.

Göring bestand darauf, daß Milch und von Waldau nicht fliegen sollten; er stellte ihnen einen luxuriösen Sonderwagen zur Verfügung, der an den fahrplanmäßigen Expresß nach Rom angekoppelt wurde. In den frühen Morgenstunden des 5. Dezember kamen Milch und von Waldau in der italienischen Hauptstadt an, wo der deutsche Gesandte von Mackensen sie erwartete.

Zuerst besuchte Milch den Grafen Ciano (»umgeben von Globen und Spezialkarten mimte er den Feldherrn«); Ciano war erleichtert, als er später erfuhr, daß Hitlers Brief in mäßigem Ton abgefaßt war. Zusammen gingen sie um 11 Uhr zum Duce. Milch übergab ihm Hitlers Brief, und Mussolini trat an ein Fenster, öffnete den Umschlag und las. Die beiden Luftwaffenoffiziere skizzierten in großen Zügen die bevorstehende Soforthilfe durch die Luftwaffe. Mussolini gab zu, daß er sich in Griechenland auf falsche Voraussetzungen verlassen habe, aber hinsichtlich der weiteren Entwicklung äußerte er sich optimistisch. »Ich bin anderer Auffassung«, notierte sich von Waldau privat, »da Albanien im Gesamtbild der politisch-

militärischen Lage den Engländern Auftrieb gibt und den späteren Angriff der Italiener auf planmäßige Verteidigung stoßen läßt.«

Als Milch Hitler am 8. Dezember Bericht erstattete, äußerte sich Hitler »pessimistisch« über Albanien. Von Waldau notierte: »Besprechung beim Führer, der erheblich von unangenehmen Auswirkungen der Mittelmeerlage beeindruckt war. Befürchtet Einfluß auf Spaniens Haltung.« (An diesem Tag erklärte Franco tatsächlich im Vertrauen, daß er nicht in den Krieg eintreten werde; dies wiederum vereitelte den deutschen Plan, Gibraltar zu besetzen.) Die Kreise, die das italienische Abenteuer zog, dehnten sich immer weiter aus.

Während General von Waldau in Berlin blieb, um intensive Vorbereitungen für die Verlegung des X. Fliegerkorps nach Italien und Sizilien zu treffen – im Januar 1941 befanden sich 350 Flugzeuge erster Linie auf diesem neuen Luftkriegsschauplatz –, kehrte Milch in das Luftwaffenhauptquartier »Robinson I« in Frankreich zurück, um die Leitung der Nachtangriffe gegen England wieder zu übernehmen. Seit November hatte das allgemeine Ziel darin bestanden, die englische Industrie zu zermürben. Die Angriffsspitze bildeten die Kampfgruppe 100 mit ihren X-Strahlen und ein unterstützender Verband, die KG 26, mit dem neuen Verfahren der Y-Strahlen, bei dem die Bomber, die Spezialwiederholungssender an Bord hatten, von Bodenstationen aus genaue Kurs- und Bombardierungsanweisungen erhielten.

Noch immer flog die Luftwaffe die schwersten Angriffe auf englische Städte; Mitte November 1940 war die Zahl der Opfer auf über fünfzehntausend angestiegen, während in den ganzen sechs Monaten der R.A.F.-Angriffe auf Deutschland erst 975 Menschen getötet worden waren. Und außerdem hatte in den Städten Englands das Unheil gerade erst begonnen – auch wenn die Zielpunkte der Luftwaffe ausnahmslos große Fabriken und militärische Objekte waren. Nacht um Nacht regneten gemischte Ladungen von Hunderten von Tonnen Spreng- und Brandbomben auf sie herab, während die R.A.F.-Nachtjäger beinahe machtlos zusehen mußten. (Die erforderliche Radarausrüstung befand sich noch in der Entwicklung.) Vor allem die britischen Industriezentren wurden schwer getroffen.

Am 15. Dezember – dem Tag der Rückkehr Jeschonneks – griffen die Geschwader der Luftwaffe Sheffield erneut an, und um der immer lauter werdenden Forderung der Engländer nach Vergeltung zu entsprechen, flog die R.A.F. am nächsten Tag den ersten Flächenangriff des Krieges. Der Zielpunkt war absichtlich in das Herz der Wohnviertel von Mannheim verlegt worden. In drei Angriffen, die von diesem Tag an bis zum 23. Dezember geflogen wurden, fügten die Deutschen Manchester und Liverpool, wo auch zwanzig Handelsschiffe getroffen wurden, katastrophalen Schaden zu.

Nach diesen schrecklichen Tagen setzte eine Atempause ein. Vom frühen Morgen des Heiligabends an blieben die Bomberflugplätze der Luftwaffe still. Auf Hitlers ausdrücklichen, von Milch telefonisch übermittelten Befehl waren alle Luftwaffeneinsätze gegen die Britischen Inseln für die Dauer der Weihnachtsfeiertage verboten. Nachdem Hitler am 24. Dezember zwei Jagdfliegereinheiten in Frankreich besucht hatte, fuhr er mit seinem Sonderzug in das Luftwaffenhauptquartier in Le Déluge.

Am Morgen des 1. Weihnachtstages überbrachte Bodenschatz Milch und Jeschonnek den Befehl, sich bei Hitler zu melden. (Außer Milch und Jeschonnek nahm nur noch Bodenschatz an der Besprechung in Hitlers Konferenzwagen teil.) Nachdem Milch über die Angriffe gegen England berichtet hatte, wurde gemeldet, daß Admiral Darlan, der Beauftragte des französischen Präsidenten, eingetroffen sei, so daß die Besprechung beendet werden mußte. Als Hitler seine Gäste zur Tür des großen Abteils brachte, erwähnte er zum ersten Mal Milch gegenüber, er fürchte, daß die Russen einen Angriff auf Deutschland vorvorbereiteten; er deutete an, daß er die Absicht habe, der Sowjetunion zuvorzukommen und als erster anzugreifen.

Milch nahm damals diese Äußerung nicht ernst.

Rußlandkrieg ohne Winterausrüstung

Daß dein zwölf Monate alten Pakt mit der Sowjetunion ein gehöriges Maß an Zynismus innewohnte, hatte Milch zum ersten Mal gespürt, als Hitler im September 1940 bemerkte, daß Moskau offensichtlich »unzufrieden« mit dem Verlauf des Krieges sei.

Aus mehreren Besprechungen über »Russienlieferungen«, an denen alle führenden deutschen Experten für Rüstung, Außenpolitik und Militärwirtschaft teilgenommen hatten, wußte Milch, was dieser Pakt die Deutschen gekostet hatte. Außer knappem Gerät und Werkzeugmaschinen sollte die Marine später den modernen Kreuzer »Lützow« übergeben, und die Luftwaffe sollte einen Teil ihrer geheimsten Ausrüstung, darunter die neue schwere Flak vom Kaliber 10.5 cm, liefern. Ein sowjetischer General war erschienen, und hatte Probeflüge mit dem Prototyp der Rekordmaschine He 100 gemacht, und dann war das Flugzeug für die Sowjetunion in Kisten verpackt worden – die Russen verlangten sogar die Konstruktionszeichnungen für jedes Stück, das man ihnen gab. Dafür lieferten sie Öl, Rohstoffe und Lebensmittel an Deutschland. Als die deutschen Lieferungen hinter den Terminen zurückblieben, erließ Hitler den »scharfen Befehl«, daß die

Verzögerungen wettgemacht werden mußten. Noch weiter hätte die Zusammenarbeit schwerlich gehen können.

Die Flitterwochen waren nach dem deutschen Blitzkrieg gegen Norwegen und Frankreich zu Ende gegangen. Göring sagte später: »(Die Russen) vergrößerten daraufhin den Umfang ihrer Rüstungen, verstärkten ihre Vorbereitungen in den neubesetzten Gebieten, indem sie insbesondere in den Baltenstaaten, in Ostpolen und in Bessarabien Flugplätze in großer Zahl bauten und Truppen konzentrierten.« 1943 sollte er dann behaupten: »Allein in dem neuen Gebiet Polens, das wir dem Russen überlassen mußten, hatte er fast tausend Flugplätze in Bau genommen. Dies alles hörten wir, und dies alles gab uns zu denken.« Als die Russen einigen Experten der deutschen Luftwaffe erlaubten, die gewaltige russische Rüstungsindustrie zu besichtigen, meldeten sie Göring, daß allein die Flugmotorenfabriken von Kuibyschew größer seien als sechs deutsche Hauptwerke. Göring soll den Offizieren als »Meckerern« mit dem Konzentrationslager gedroht haben. Später sagte er, ihr Bericht habe einen furchtbaren Eindruck auf ihn gemacht.

Als Hitler im Herbst zu ihm sagte, daß er wahrscheinlich zum Angriff gegen die Sowjetunion werde übergehen müssen, erhob Göring nach seiner späteren Aussage Einwände: Es wäre strategisch falsch, argumentierte er, die Luftoffensive gegen England jetzt abubrechen; den Operationen gegen Gibraltar, Französisch-Nordafrika, Malta oder Suez gebühre mehr Aufmerksamkeit als der freiwilligen Eröffnung eines so gewaltigen neuen Kriegsschauplatzes. Hitler glaubte, daß das sowjetische Rüstungsprogramm erst 1943 abgeschlossen sein werde.

Der Besuch des sowjetischen Außenministers Molotow in Berlin, der Mitte November 1940 stattfand, machte den Deutschen den Rand des Abgrunds sichtbar; in diesen Gesprächen wurde Hitler klar, daß die Zusammenarbeit zu Ende war. Als Göring, Milch und Ribbentrop dem sowjetischen Außenminister im Kaiserhof ein Abendessen gaben, schrieb Milch die eisige Atmosphäre den Verständigungsschwierigkeiten zu; Molotow selbst macht ein verkniffenes Gesicht. Hitler, der die Möglichkeit eines Rußlandfeldzuges schon untersucht hatte, setzte das Datum jetzt vorläufig auf Mitte Mai 1941 an – einem Termin, den er vorher für die Landung in England vorgesehen hatte.

Ein eventueller Krieg gegen die Sowjetunion war das Thema einer Besprechung im Reichsluftfahrtministerium am 13. Januar 1941 (Milch notierte sich in seinem Tagebuch: »Nachmittags große Besprechung mit Göring, Jeschonnek, Bodenschatz: Ost; Furcht [vor den] Russen.«), und später erklärte Milch: »Was Göring mir damals sagte, war nichts Offizielles, noch kein Entschluß.« Am selben Tag flog Jeschonnek nach Le Déluge ins Hauptquartier, um zum ersten Mal seinen Stab über den geplanten Rußlandfeldzug zu informieren. Im Konferenzwagen von

Görings Sonderzug »Asien« schloß Jeschonneks Führungsgehilfe Major i. G. Friedrich eine große Ledermappe mit dem aufgeprägten Wort »Barbarossa« auf; nach einer einleitenden Ansprache umriß, Jeschonnek den Plan des Rußlandfeldzuges. Während eines Jagdausflugs am Nachmittag in den Hügeln um Beauvals äußerten von Waldau und mehrere andere im privaten Gespräch Kritik an dem Zweifrontenkrieg, der jetzt unvermeidlich schien.

Milch nahm an dieser Besprechung nicht teil, und man scheint ihn über die Planung »Barbarossa« nicht informiert zu haben. Am Abend des 1. Februar kehrte Göring nach Le Déluge zurück, und nach seinem zweimonatigen Urlaub übernahm der Reichsmarschall wieder den Oberbefehl. Jetzt ging Milch in Urlaub. Ohne seine Anwesenheit wurde am 20. Februar ein Sonderstab unter Oberst Löbel geschaffen. Der Auftrag lautete: Koordinierung der Planung für den Rußlandfeldzug.

Man hatte Milch von der Barbarossa-Planung ausgeschlossen, und seit Januar hatte er überhaupt nichts mehr davon gehört. Jetzt platzte die Bombe: Generaloberst Otto Rüdell, Chef der Luftabwehr, der während der Abwesenheit Milchs dessen Amtsgeschäfte im RLM wahrgenommen hatte, erschien in seinem Büro und fragte, ob Milch mit der Weisung einverstanden wäre, daß für den neuen Feldzug keine Winterbekleidung zu beschaffen sei.

»Neuer Feldzug?« fragte Milch. Rüdell erwiderte: »Der nach Rußland . . .« Außer sich vor Überraschung sprang Milch auf und bat Rüdell, ihm alles, was er wußte, zu berichten; der General sagte: »Wir haben Befehl, einen Feldzug gegen Rußland vorzubereiten, der vor Einbruch des Winters beendet sein wird.«

»Der das gesagt hat, ist vollkommen verrückt«, sagte Milch. Rüdell mahnte zur Vorsicht: »Es ist die allerhöchste Stelle.« Milch erwiderte, daß man auch dann damit rechnen müsse, daß ein Krieg gegen Rußland mindestens vier Jahre dauern würde; das bedeute vier Winter.

Der Luftwaffengeneralstab und insbesondere der Generalquartiermeister von Seidel weigerten sich, wie Rüdell erklärte, entsprechend der Weisung Hitlers die Verantwortung für die Beschaffung von Winterbekleidung zu übernehmen. Milch sagte mit grimmigem Vergnügen: »Das nehme ich auf meine Kappe.« Er befahl die Herstellung von drei bis vier Garnituren wollener Wäsche, fünf Paar Strümpfen, hohen Filztiefeln und Schafspelzen für eine Million Luftwaffensoldaten an der Ostfront. Außerdem befahl er die sofortige Beschaffung von Winterausrüstung für die Geschwader. Die Winterbekleidung wurde wie üblich von den Bekleidungsämtern des Heeres hergestellt. Es gab keinen Grund, warum nicht auch das Heer seine Männer in gleicher Weise hätte schützen können; aber dem Generalstab fehlte es an Mut, sich gegen einen falschen Befehl aufzulehnen, und nur 60 Divisionen –

nämlich diejenigen, die als Heeresbesatzungstreitkräfte für Rußland vorgesehen waren – hatten bei Beginn des Feldzugs Winterbekleidung erhalten.

Milch hat sich sehr energisch gegen den Rußlandfeldzug ausgesprochen. Einige Tage nach seiner Unterredung mit Rüdell war Milch zu einem Vortrag bei Göring nach Karinhall gefahren; er betonte dort immer wieder, daß Hitler bislang die Gefahren eines Zweifrontenkrieges vermieden habe; die Entstehung einer Westfront könne nur noch eine Frage der Zeit sein, und früher oder später werde auch Amerika in den Krieg eintreten, was eindeutig aus den Geheimzahlen über die amerikanische Rüstungsproduktion hervorgehe. Göring erwiderte, daß Hitler ein Jahr Zeit habe, um sich den Rücken freizukämpfen, da es ja bis 1942 keine Westfront geben werde. Als Milch einwandte, daß seiner Meinung nach ein Sommerfeldzug kaum ausreichen werde, um Rußland auszuschalten, versicherte Göring: »Wenn wir hart genug zuschlagen, wird Rußland wie ein Kartenhaus zusammenfallen, weil das kommunistische System in Rußland von den Massen mehr als verachtet wird.« Hitler, fügte er hinzu, sei ein unvergleichlicher Führer, der deutschen Nation von der Vorsehung geschenkt: »Wir ändern alle, wir kleineren Menschen, können nur hinter ihm marschieren, erfüllt von grenzenlosem Vertrauen zu ihm. Dann kann uns nichts passieren.«

Am 27. März 1941 traf in Berlin die Nachricht von einem deutschfeindlichen Putsch in Belgrad ein. Hitler ließ seine Oberbefehlshaber in die Reichskanzlei kommen und verkündete seinen Entschluß, »Jugoslawien militärisch und als Staatsgebilde zu zerschlagen«. Seit einigen Wochen schon hatte er einen Blitzfeldzug in Griechenland geplant, um die Italiener zu retten; der Angriff auf Jugoslawien sollte jetzt mit dem auf Griechenland synchronisiert werden und am Morgen des 6. April beginnen.

Milch erhielt Befehl, am 30. März in der Reichskanzlei an einer Einweisung aller höheren Befehlshaber, die am Rußlandfeldzug beteiligt sein würden, durch Hitler teilzunehmen. In seiner dreistündigen Ansprache bezeichnete Hitler wieder den westlichen Kriegsschauplatz als lebenswichtig; es sei seiner Überzeugung nach gerechtfertigt gewesen, 1940 zu erwarten, daß England die Friedensbedingungen annehmen würde, und die Tatsache, daß England jetzt noch immer im Krieg stand, schrieb er dem Einfluß der Juden, des internationalen Kapitals sowie der »Churchill-Clique« zu. Durch Verschleierung der Katastrophe von Dünkirchen – die die Briten 400.000 Tonnen Schiffsraum gekostet habe – und durch Übertreibung der jämmerlichen R.A.F.-Bombenangriffe bei Nacht habe die britische Nation einen frischen psychologischen Auftrieb erhalten. Die Rückschläge der Italiener hätten die Engländer ganz besonders ermutigt, während sich bei dem italienischen Soldaten jetzt ein gefährliches Gefühl der Minderwertigkeit entwickle.

Die Engländer würden geradezu gedrängt, kleine Randerfolge wie den Sieg von Sidi Barrani als Anfang vom Ende für Deutschland zu sehen. Der Balkanangriff sei deshalb bedauerlicherweise eine Voraussetzung für den Sieg über England.

Milch nahm seine Besichtigungsreise durch die Städte im Westen wieder auf. Sein Eindruck war günstig: Fast eine Million Tonnen Stahlbeton war schon in öffentliche Schutzräume und andere Projekte geflossen, und bis zum Juli sollte die Gesamtmenge vier Millionen Tonnen erreichen, fast ein Drittel mehr, als bisher im Atlantikwall verbaut worden war. In Mannheim besichtigte er das unterirdische Großkraftwerk, das vor dem Krieg auf seine Empfehlung hin gebaut worden war. In Hamburg besuchte er die U-Boot-Werften; er meldete Hitler, daß die Luftschutzmaßnahmen dort noch unzulänglich seien und daß man die im Bau befindlichen U-Boote gegen Bombensplitter sichern müsse, und einer plötzlichen Eingebung folgend wiederholte er den Vorschlag, den er schon 1,936 gemacht hatte – »Vorschlag: Bau auch im Inland!« (Dieser revolutionäre Gedanke blieb unbeachtet, bis Albert Speer 1943 das Marinebauprogramm übernahm.)

Inzwischen war die rasche Neudisposition der Luftwaffe für den Balkanfeldzug abgeschlossen worden. Innerhalb von zehn Tagen waren ungefähr 600 Flugzeuge von Stützpunkten in Frankreich, Sizilien und Afrika abgezogen, um die 500 Flugzeuge, die sich schon auf dem neuen Kriegsschauplatz befanden, zu verstärken.

Die Offensive begann am 6. April mit einem schweren Luftangriff auf jugoslawische Flugplätze und die Hauptstadt, und in einer Woche war Jugoslawien besiegt.

In Griechenland stießen die Deutschen trotz der wirkungsvollen Unterstützung durch General von Richthofens VIII. Fliegerkorps auf entschlossenen Widerstand; von Waldau erkannte den Feind als »den zähesten Gegner dieses Krieges« an, und am 7. April bewunderte auch Milch »den heldenhaften Widerstand der Griechen« beim Übergang über den Fluß Struma. Als Generalinspekteur flog Milch von einem Bomberverband zum anderen, besichtigte die Schlachtfelder und trieb die einzelnen Kommandeure zu noch größeren Anstrengungen an. Als Milch seinen Besuch ankündigte, schrieb Richthofen ungeduldig: »Ich muß noch im Zuge bleiben, um auf Milch zu warten. – Schließlich kommt Milch zum späten Essen. Mit unbequemem Gefolge. Rate ihm auf seinen Wunsch, nach vorn zu kommen, nach Prilep zu fliegen, in Bitolj bei uns zu übernachten . . . Recht sinnlos. Glücklicherweise kommt Rückruf M.'s zum Reichsmarschall für spätestens morgen.«

Eine neue Lage entwickelte sich in Nordafrika, und Hitler hatte Vorkehrungen für eine stärkere Luftwaffenunterstützung für General Rommel getroffen. Im Gefechtsstand des Reichsmarschalls auf dem Semmering in Österreich erhielten Milch und von Waldau den Befehl von Göring, zu Rommel zu fliegen, über die

neue Lage auf dem Balkan zu berichten, festzustellen, was Rommel am dringendsten benötigte, und auf dem Heimweg Mussolini zu besuchen. Nach einem abenteuerlichen Flug über das Mittelmeer mit seiner Dornier landete Milch am 18. April auf einer staubigen Rollbahn in Derna. Der Stab General Fröhlichs, des »Fliegerführers Afrika«, war gerade eingetroffen, und der erste deutsche Jagdverband – die I./JG 27 – war schon auf dem Weg.

Rommel freute sich sehr, Milch zu sehen, und lud ihn zu sich in den Wohnwagen ein, um ihm seine Pläne mitzuteilen. Mit zusammengekniffenen Augen starrte Rommel auf eine Karte und zeigte auf Tobruk: »Sehen Sie, Milch, da ist Tobruk. Das nehme ich! Und da ist der Suezkanal, nehme ich auch! Und da ist Kairo. Nehme ich auch!«

Rommel gehörte zu den ausgesprochen »luftempfindlichen« Generalen, und er freute sich sehr über die Luftunterstützung, die Milch mitbrachte; sie veränderte bald die gesamte nordafrikanische Lage. Bevor Milch und von Waldau wieder abflogen, schilderte Rommel ihnen seine bisherigen Erlebnisse. Das geschah, als sie die italienischen Einheiten besuchten. Milch erkundigte sich nach Rommels Meinung über die italienischen Soldaten: »Die sind hervorragend – ganz erstklassige Soldaten«, lautete die überraschende Antwort. Rommel erklärte auch, warum ihre Kampfmoral früher weniger gut gewesen war: »Die Offiziere haben am Tag fünf Mahlzeiten gehabt, die Unteroffiziere drei und die Mannschaften knapp eine Mahlzeit.« Seit sie Rommels Befehl unterstanden, hatten sie zum ersten Mal gesehen, daß Offiziere die gleichen Rationen aßen wie die Mannschaften.

Auf seinem Rückflug nach Berlin suchte Milch Mussolini in Rom auf. Rommels ehrlich gemeintes Lob für den italienischen Frontsoldaten hörte der Duce mit großer Freude; weniger begeistert war er von den tadelnden Bemerkungen über die Offiziere. General von Waldau fand, daß die »harmlose Auffassung der Kriegsführung in Afrika den Eindruck mangelnden militärischen Blickes und Verständnisses (des Duce) erneut bestätigen«. Nach seiner Rückkehr berichtete Milch im Führerhauptquartier über den Balkanfeldzug, in Mönnickkirchen, von Rommels Optimismus und von der Voraussetzung für einen Erfolg: Sicherung seiner Nachschubwege. Hitler war freundlich wie immer, aber Milch fragte sich, warum man ihn eigentlich nach Afrika geschickt hatte.

General Rieckhoff hat in der ersten Nachkriegsgeschichte der Luftwaffe geschrieben: »Unter den leitenden Persönlichkeiten des Reichsluftfahrtministeriums war niemand, der das Debakel in der Technik kommen sah und richtig beurteilte, außer dem Staatssekretär Milch.« Weil die nötige Entwicklungsplanung fehlte, gab es die neuen Flugzeuge, auf die sich der Luftwaffengeneralstab für 1941 verlassen hatte, noch immer nicht. Die Maschinen, die die Hauptlast des Krieges trugen – die

Me 109, Me 110, He 111, Do 17, Ju 52, Ju 87 und die FW 200 –, waren in der Zeit vor der Udet-Ära, vor 1936 entwickelt und erst nach Abschluß einer dreijährigen Folge von vier Vorbereitungsphasen für die Serienfertigung freigegeben worden. Zunächst kamen Konstruktion und Bau des Prototyps, dann folgten drei sorgsam ineinandergreifende Zwischenstadien – Probeflüge, Vorbereitung der Serie und Probserien. Udet hatte versucht, diese drei Stadien zusammenzudrücken, um die Gesamtzeit um ein Jahr zu reduzieren; die Serienfertigung begann vor Abschluß der Probeflüge, was zu wiederholten schweren Pannen und Produktionsstopps führte. Die Ju 88 war der erste Invalide gewesen; jetzt, Anfang 1941, bemerkte man mehrere andere – die Me 109E, die Me 210, die He 177 und, nur wegen ihres neuen Motors, die FW 190.

Als sich die erfahrensten Jägerkommandeure, Galland und Mölders (aber nicht Wick), im Herbst 1940 bei Göring darüber beklagten, daß die Me 109E der Spitfire unterlegen sei, tröstete Udet sie mit Erzählungen vom Baumuster F mit dem Motor DB 601E, das Anfang 1941 bei den Geschwadern eintreffen werde. Im Frühjahr jedoch hatten sie die Messerschmitt-Werke noch immer nicht verlassen.

Viel schwerwiegender war der Fall des zweimotorigen Zerstörers Me 210. Der Luftwaffengeneralstab hatte Professor Messerschmitt gebeten, die Me 110 durch geringfügige aerodynamische Änderungen und durch Einbau eines stärkeren Triebwerks, des Daimler-Benz 603, zu modernisieren; das dadurch entstandene Flugzeug sollte bessere Verteidigungsbewaffnung und Bomben bis zu 500 kg im Bombenschacht als Sturzkampfbomber tragen. Udet beabsichtigte, die Verbesserungen vorzunehmen, den Produktionsplan der Me 110 jedoch nicht zu unterbrechen. Ohne ihn zu benachrichtigen, ergriff Professor Messerschmitt die Gelegenheit, um ein völlig neues Flugzeug zu konstruieren, die Me 210; er bemühte sich nicht um eine Änderung des Ablieferungstermins, und der Generalstab glaubte, daß die ersten tausend Stück bis zum Frühjahr 1941 geliefert sein würden. Im Hinblick auf die bevorstehende Offensive maß Jeschonnek diesem Flugzeug große Bedeutung bei.

Im April 1941 jedoch war noch keine einzige Me 210 geliefert, und im Ministerium brach eine Panik aus. Man beauftragte Direktor William Werner, einen Produktionsexperten, der über große amerikanische Erfahrung verfügte, die Ursachen der Verzögerung zu untersuchen. Von Rakan Kokothaki, dem kaufmännischen Leiter Messerschmitts, erfuhr Werner, daß die Maschine nicht nur in Augsburg, sondern auch unter Lizenz in anderen Werken in die Serienfertigung gegangen sei, obwohl das Probeflugprogramm noch nicht abgeschlossen war. Das Ministerium hatte keine andere Wahl, als dem Messerschmitt-Werk Arbeitskräfte und jegliche andere Unterstützung zuzuleiten, um die Krise zu überwinden. »Ich

habe Weisung, Ihnen mitzuteilen«, schrieb Udet dem Professor im Mai, »daß die heute dem Reichsmarschall gemeldeten Zahlen (6 Stück Mai und 13 Stück Juni) unbedingt eingehalten werden müssen.« Aber die Me 210-Lieferungen begannen nicht vor 1942, und dann sollten sich die Krankheiten dieser Maschine erst richtig zeigen.

Von allen diesen Dingen wußte Milch nichts, da er seit langem von Udets Besprechungen ausgeschlossen war. Bis 1941 gab es niemanden, der dem empfindlichen Generalluftzeugmeister etwas am Zeuge flicken mochte, obwohl viele wußten, wo die Wurzel des Übels lag. General von Witzendorff beschrieb Udet als glänzenden Gesellschafter voller Witz und Charme, der jedoch wenig Neigung zur Schreibtischarbeit zeige und sich ganz und gar auf seinen Stab verlasse, dessen Macht schließlich größer war als die eigene. Gelegentlich ließ Udet es zu, daß Außenseiter wie Koppenberg Briefe entwarfen, die dann er oder Göring unterschrieben. Generalrichter Christian von Hammerstein schrieb über ihn: »Es fehlten ihm alle Eigenschaften für ein führendes Amt, es fehlte ihm vor allem an wirklichen Kenntnissen, an sittlichem Ernst und Verantwortungsbewußtsein.« Major von Pfistermeister, Heinkels Vertreter in Berlin, notierte Anfang Februar 1941, das Durcheinander in Udets Amt sei jetzt komplett; und er zitierte Milchs angebliche Äußerung, daß Udet an der mangelhaften Ausrüstung für die Luftschlacht um England schuld sei: »In Udets Hand wird alles zu Staub.«

Während seiner Amtszeit war Udets Mitarbeiterstab auf mehr als 4.000 Bürokraten angeschwollen – ein riesiger Kaninchenbau von Obersten, Beamten und Ingenieuren, die für alles zuständig, aber für nichts verantwortlich waren. Als Milch dieses zweifelhafte Erbe zufiel, warnte ihn Göring: »Es steckt noch viel fauler Dreck darin . . . Da gibt es Abteilungen, von denen haben Sie keine Ahnung, aber auf einmal tauchen sie auf, auf einmal passiert eine Sauerei. Dann heißt es: ›Luftfahrtministerium?‹ – ›Damit haben wir nichts zu tun.‹ – ›Na, und ob!‹ wird gesagt. Und auf einmal entdeckt man: Da lebt seit 12 Jahren eine Abteilung, und kein Mensch kennt sie. Da gibt es Leute, die hat man schon dreimal herausgeschmissen, und dann tauchen sie in einer anderen Abteilung wieder auf und werden immer größer.«

Bernd von Brauchitsch, der 1940 als Chefadjutant zu Görings Stab gestoßen war, hat bezeugt, daß General Jeschonnek als erster auf »Diskrepanzen« zwischen Udets Flugzeugproduktionszahlen und den geschätzten Zahlen seines eigenen Generalquartiermeisters, von Seidel, hinwies. Anfang April 1941 mußte Udet an Besprechungen teilnehmen, um diese »Diskrepanzen« zu erklären, und die Besprechungen führten zu genauen Überprüfungen der »rutschenden Programme«, die für die Ära Udet bezeichnend waren – Programme, die ständig geändert wurden. Das ganze

Frühjahr hindurch stand die zunehmende Knappheit von Flugmotoren und Jagdflugzeugen regelmäßig auf Udet's Tagesordnung für Besprechungen mit Göring, aber nichts deutete darauf hin, daß jemals darüber gesprochen wurde. »Wenn er zu Göring kam«, schrieb von Hammerstein später, »dann sprachen sie von alten Zeiten . . . Jedes Gespräch über den Dienst wurde peinlich vermieden.«

Udet zeigte sich stärker daran interessiert, die Flugzeugindustrie Frankreichs einzuspannen, als zunächst einmal die deutsche Flugzeugindustrie in Ordnung zu bringen und ihr durch Rationalisierung noch ungenutzte Reserven zu erschließen. »Udet empfing seine Abteilungschefs monatelang überhaupt nicht«, stellte von Hammerstein fest. »Und wenn er es tat, konnte er keine Richtlinien geben, weil er sich nie ernstlich mit einer Sache befaßte und daher dernjenigen recht geben mußte, der ihm gerade vortrug.« Bald versuchte er, sich ganz vor dem Krieg zu verschließen. Als Göring einmal in Den Haag eine Konferenz einberief, hatte Oberleutnant Baumbach, Kommandeur eines Bombergeschwaders, ein bezeichnendes Erlebnis. Udet klopfte ihm auf die Schulter und bemerkte, es sei nicht sehr wichtig, was der Reichsmarschall da gerade sagte; ob Baumbach nicht ein paar Freunde zusammentrommeln könne, damit sie sich alle zusammen in eine Ecke verdrücken könnten? Udet zog eine Flasche Weinbrand hervor. Am 30. April überreichte er Milch eine fragmentarische Studie, die, wie er sagte, bewies, daß der Krieg im September 1941 vorüber sein werde, weil die Luftwaffe dann kein Flugzeug mehr haben werde; Milch übergab die Studie dem Papierkorb.

Am 6. Mai 1941 fuhr Göring auf Urlaub nach Burg Veldenstein. Milch handelte jetzt als Göring's Stellvertreter, aber Udet mied ihn noch immer und fuhr zum direkten Vortrag nach Veldenstein. Milch konnte jetzt die zu ihm dringenden Gerüchte über die katastrophalen Flugzeuglieferungen nicht mehr ignorieren. Er mußte eingreifen. Er tat es nicht öffentlich, sondern unter vier Augen. Eines Nachmittags rief er Udet zu sich in sein Jagdhaus und befahl ihm, sich zusammenzunehmen. Milch konnte außerordentlich hart sein – Paul Koerner, Göring's anderer Staatssekretär, sagte einmal bewundernd von ihm: »Der Milch – der pißt Eis!« – und zweifellos hat Milch bei dieser Gelegenheit seine ganze Autorität ins Spiel gebracht.

Vielleicht ist es wahr, daß Udet selbst Milch um Hilfe gebeten hatte. Nach Milchs Schilderung war Udet's Haltung etwa so: »Wenn schon einer miteingeschaltet wird, dann ist es mir lieber, wenn du es bist.« Milch erklärte sich zur Hilfeleistung bereit. Er fragte den Generalluftzeugmeister über seine Organisation aus und erfuhr zum ersten Mal, daß 26 Abteilungsleiter Udet direkt verantwortlich waren. »Ich habe ihm vorgeschlagen, die ganze Apparatur in drei oder vier Stellen zusammenzufassen, . . . aber er wollte an diese Frage nicht gern heran, weil er von einer Person

seiner nächsten Umgebung immer im falschen Sinne informiert wurde. Dieser Mann hatte Sorgen, seinen Einfluß zu verlieren.«

Inzwischen hatte die Luftwaffe eine große Luftlandeinvansion – ihre letzte – zur Eroberung der Mittelmeerinsel Kreta durchgeführt. In verlustreichen Kämpfen vertrieben die deutschen Fallschirm- und Gebirgsjäger die britischen Verteidiger; als das Unternehmen beendet war, waren 4,500 Fallschirmjäger von den 13,000, die teilgenommen hatten, tot oder vermißt, und die Ju 52-Flotte war halbiert. (271 Ju 52 waren zerstört oder so schwer beschädigt, daß sie nicht mehr repariert werden konnten.) Am 22. Mai, als die Schlacht noch auf ihrem Höhepunkt stand, rief Göring Milch nach Veldenstein, um die »guten Nachrichten« über Kreta anzuhören.

Wir müssen annehmen, daß Milch bei dieser Gelegenheit die chaotische Lage in der Flugzeugproduktion erwähnte – Deutschland sollte mit 2,770 Flugzeugen erster Linie im Osten in den Rußlandfeldzug eintreten, verglichen mit den 2,600, die man im Juli 1940 gegen England bereitgestellt hatte –, denn schon am nächsten Tag wurde Udet von Göring attackiert, vermutlich zum ersten Mal in seinem Leben. Udet ließ privat seiner Erbitterung über Milch freien Lauf. Ernst Heinkel fiel die »fast gehetzte Art« auf, in der Udet von Milch sprach: »Alles ist gegen mich. Der »Eiserne« (Göring) ist einfach in Urlaub gefahren. Er läßt mich mit Milch allein. Milch vertritt ihn beim Führer. Und er wird dafür sorgen, daß dem Führer jeder Fehler, den ich jemals begangen habe, aufgetischt wird. Ich komme gegen das alles nicht mehr an. Ich kann gegen diese persönlichen Verfolgungen nicht mehr an.«

Udet tat Milch in seinem Argwohn unrecht. Obwohl Milch am 8. Mai tatsächlich eine Unterredung mit Hitler hatte, deutet alles darauf hin, daß Milch Udets Sorgen und Probleme überhaupt nicht zur Sprache brachte.

Als sie Göring am Abend des 7. Juni 1941 auf dem Obersalzberg wiedersahen, hat Udet möglicherweise seine Differenzen mit Milch erwähnt, denn am nächsten Tag rief der Reichsmarschall seinen Staatssekretär an und bat ihn, nach Paris zu fliegen, wo er sich »um die Einsatzbereitschaft der Luftflotte 3 kümmern« sollte. Milch argwöhnte, daß ihm dieser Auftrag nur erteilt worden war, um ihn von Udet fernzuhalten, aber tatsächlich war Göring – völlig zu Unrecht – sehr unzufrieden mit Sperrle, weil dieser nicht entscheidend in die Seeschlacht eingegriffen hatte, in deren Verlauf die »Bismarck« versenkt worden war. Außerdem würde Milchs Anwesenheit in Paris die Engländer davon überzeugen, daß die Nachtangriffe auf London – die am 10. Mai 1941 einen neuen Höhepunkt erreicht hatten – keineswegs vorüber seien. In Wahrheit waren bis Mitte Juni mehr als 2,500 Flugzeuge und Kesselrings Hauptquartier der Luftflotte 2 an die Ostfront verlegt worden, und nur

mit Hilfe eines hektischen Scheinfunkverkehrs erhielten die Deutschen die Invasionslegende aufrecht.

Am 11. Juni war Milch wieder in Berlin und setzte entsprechend dem Auftrag von Göring seine Untersuchung der Arbeit Udets fort. Udets Adjutant notierte sich »erhebliche Auseinandersetzungen mit Milch«; Milch schrieb nur das eine Wort »hoffnungslos« in sein Tagebuch. Es erwies sich als unmöglich, von Udets Stab Statistiken zu erhalten: »Was die da aufgetischt haben, war alles Unsinn«, sagte Milch zwei Jahre später. »Niemand verstand das Zeugs, am wenigsten die Leute, die die Statistiken selbst aufgestellt hatten.« Göring teilte das Mißtrauen Milchs gegenüber Statistiken: »Und wenn sie gar mit Kurven aufwarten, dann weiß ich von vornherein, daß man mich täuschen will. Und wenn sie den Betrug noch steigern wollen, dann wählen sie drei Farben dazu.«

Am 12. Juni brachte Udets Chefingenieur Lucht »falsches Material« zu Milch, um Udets neuestes Programm zu stützen. Milch erkannte die Täuschung: Der Bau eines Flugzeugs dauerte neun Monate oder mehr, Udets Stab aber hatte im Durchschnitt alle sechs Wochen ein neues Produktionsprogramm aufgestellt. Bei Milch entstand der Eindruck, daß Udets ganzes 4.000-Mann-Büro nur auf Selbstbetrug und Phantasie beruhte. Das war eine Meinung, zu der sich dann auch Göring bekennen sollte: »Vom GL (Amt des Generalluftzeugmeisters) bin ich am meisten bemogelt worden. Ich bin noch von keinem Apparat so betrogen, belogen, bestohlen worden, hinten und vom, wie vom GL, da gibt es nicht seinesgleichen auf dieser Welt.«

Erst Mitte Juni sah Milch Hitler in Gesellschaft von mehr als vierzig anderen hohen Offizieren in Berlin wieder. Es war eine abschließende Besprechung vor dem Angriff auf die Sowjetunion, der acht Tage später beginnen sollte.

Nach dem Mittagessen hielt Hitler eine Ansprache mit der Rechtfertigung für seinen Angriff: Der Hauptfeind sei immer noch England, das so lange kämpfen werde, wie das überhaupt noch einen Zweck habe – dies sei eine Besonderheit der Briten, die aus der Haltung des einzelnen Soldaten in Flandern und Dünkirchen wie in Griechenland und Kreta deutlich werde. Aber Englands Kampf habe nur so lange Sinn, wie einige Aussicht auf Wirksamwerden der amerikanischen Hilfe bestünde und auf eine russische Intervention; die amerikanische Hilfe aber könne sich nicht vor dem Sommer 1942 auswirken; und dann auch nur, wenn es gelänge, das Volumen des Schiffsverkehrs über den Atlantik trotz der zunehmenden Schiffsraumverluste der Alliierten aufrechtzuerhalten. Es gebe ausreichende Anzeichen für britische Avancen gegenüber der Sowjetunion, fuhr Hitler fort – die völlig gleichlautenden britischen Pressekommentare über die Moskaureise von Sir Stafford Cripps seien ein Beweis dafür. Die Haltung Rußlands sei immer oppor-

tunistisch gewesen: selbst wenn Deutschland mit England Frieden schließe, würde die Größe der russischen Streitkräfte jede deutsche Demobilisierung ausschließen. Ein baldiger Konflikt zu einem von Deutschland bestimmten Zeitpunkt sei die einzige Lösung; und da Rußland das Gros seiner Streitkräfte an der gemeinsamen Grenze stationiert habe, bestehe jede Hoffnung, die Russen schon dort zu schlagen.

Am Tag nach dieser Besprechung rief Göring die Luftwaffenbefehlshaber – die Chefs der fünf Luftflotten und die Luftgaukommandeure – zu einer ähnlichen Konferenz nach Karinhall. Milch hatte den Eindruck, daß Göring nicht sehr zuversichtlich war; es herrschte allgemein eine bedrückte Stimmung.

Milch verbrachte den Vorabend des »Barbarossa«-Angriffs in seinem Jagdhaus bei Berlin. Hitler hatte der Luftwaffe in seiner Weisung aufgetragen, »für den Ostfeldzug so starke Kräfte freizumachen, daß mit einem raschen Ablauf der Erdoperationen gerechnet werden kann«, außerdem habe sie sicherzustellen, daß »die Angriffshandlungen gegen England, insbesondere seine Zufuhr, nicht zum Erliegen kommen.«

Der Angriff begann am 22. Juni kurz vor Morgengrauen mit schweren Luftangriffen gegen ungefähr sechzig russische Flugplätze und ausgewählte Städte innerhalb der Flugzeugreichweite. Die Russen waren offensichtlich unvorbereitet – eine »völlige Überraschung«, die Milch in seinem Tagebuch in einem vielsagenden Satz auf die Wahrscheinlichkeit zurückführte, daß der Feind »unsere Intelligenz überschätzt« habe. Tatsächlich aber hatten die Deutschen die Stärke der Russen unterschätzt – die Macht der sowjetischen Industrie und vor allem den Kampfgeist des sowjetischen Soldaten. Die meisten Befehlshaber Hitlers waren im Ersten Weltkrieg an der Westfront gewesen und hatten keine Vorstellung von den endlosen russischen Weiten.

General Jeschonnek begrüßte den neuen Krieg mit Begeisterung (»Endlich einmal ein ordentlicher Krieg!«), und auch Milch freute sich über die großen Anfangserfolge. Am ersten Tag registrierte er 1,600 zerstörte russische Flugzeuge, eine Zahl, die vor Anbruch der Nacht auf 1,800 anstieg. Etwa 800 weitere russische Flugzeuge wurden am 23. Juni als zerstört gemeldet, 557 am 24., 351 am 25. und weitere 300 am folgenden Tag. Obwohl diese anfänglichen Meldungen wahrscheinlich übertrieben waren, konnten die eigenen Verluste der Luftwaffe nicht annähernd damit verglichen werden.

Erst später zeichnete sich ab, daß die der Luftwaffe zugewiesene Unterstützung der Erdoperationen viel länger dauern würde, als man angenommen hatte. Das Verbot, strategische Ziele im sowjetischen Hinterland anzugreifen, blieb weiterhin bestehen, weil der anfängliche Bewegungskrieg kein Ende fand. In der Zwischenzeit waren die sowjetischen Industrieanlagen über noch intakte Eisenbahnlinien bis weit

jenseits des Urals abtransportiert worden, wo die deutschen Bomber sie nicht erreichen konnten, und in nicht zu langer Zeit sollte die geschlagene sowjetische Luftwaffe mit neuen Flugzeugen ausgerüstet sein. Nach den ersten triumphalen Wochen war es, als habe sich eine Nacht ohne Ende auf Hitler und das Reich herabgesenkt.

Udets Selbstmord

Im Gesamtbild des Krieges gesehen mag der Tod eines Mannes nur mäßig interessant erscheinen; aber kein anderes Ereignis sollte sich tiefer auf Milch auswirken als der Tod Udets.

Die lange Endphase begann zwei Tage vor dem Einmarsch in die Sowjetunion. In der Erwartung eines raschen Sieges hatte Hitler am 20. Juni 1941 befohlen, die allgemeine Rüstungsproduktion zurückzuschrauben, damit der Flugzeugproduktion für den dann folgenden Kampf gegen England hoher Vorrang gegeben werden konnte. Am selben Tag forderte Göring die Vervierfachung der Frontstärke der Luftwaffe, und zu diesem Zweck erteilte er Milch den Sonderauftrag, das neue Programm zu verwirklichen; Milch sollte sich in den nächsten Tagen durch Besprechung mit Udet einen Überblick über die wahre Kapazität der Flugzeugindustrie verschaffen.

Udet sah keine Möglichkeit, die Flugzeugfertigung zu steigern. Udet war krank, er litt an einer chronischen Krankheit – er war apathisch, furchtbare Kopfschmerzen plagten ihn, und den ganzen Tag hörte er ein Summen und Rauschen in den Ohren; kein Arzt konnte ihm helfen. Er fürchtete den geschäftigen Feldmarschall mehr als irgendeinen anderen Menschen. Milch besprach den neuen Auftrag Inlit Udet und zwei hohen Stabsmitgliedern – Alois Cejka, dem für Verträge und Finanzen zuständigen Abteilungschef, und dem Generalingenieur Tschersich. Sie wiesen darauf hin, daß Heer und Marine bisher Vorzugsbehandlung genossen hätten. Milch sagte später: »Udet klagte mir sein Leid, erstens, daß er nicht genug Material bekam und zweitens nicht genug Arbeiter.« Auch in anderer Beziehung sei die Luftrüstung das Aschenbrödel der Kriegswirtschaft, sagte Udet: »Für die Luftwaffe tritt kein Mensch ein. Minister Todt hat einen viel größeren Einfluß bei Hitler als Göring.« Fritz Todt war seit Frühjahr 1940 Chef des Ministeriums für Bewaffnung und Munition des Heeres.

An jenem Abend setzte Milch Göring auseinander, daß die neue Führerweisung nur dann zu einer größeren Frontstärke führen könne, wenn sie von einer schriftlichen Vollmacht – »entweder für Udet oder mich« – begleitet werde, einer Vollmacht, »mit der wir uns der Heeresrüstung gegenüber durchsetzen könnten«.

Göring zögerte nicht: »Legen Sie mir so ein Ding vor, und ich werde es unterschreiben«, sagte er. Milch wies einen der besten Juristen der RLM an, das Dokument zu entwerfen, und wenige Stunden später war der Text fertig. Es war ein Dokument ohne Beispiel. In der Präambel hieß es: »Die Kriegslage bedingt die höchste Steigerung der Rüstungskapazität der deutschen Luftwaffe in kürzester Zeit. Ziel der zu treffenden Maßnahmen muß das Vierfache der jetzigen Ausbringung auf allen Gebieten der Luftrüstung sein. Mit der raschesten Durchführung dieser vom Führer befohlenen Rüstungssteigerung beauftrage ich den Staatssekretär des Reichsluftfahrtministeriums, Herrn Generalfeldmarschall *Milch*, und erteile ihm zur Sicherung des erstrebten Zieles weitestgehende Vollmacht auf den nachstehend umrissenen Gebieten.«

Die Vollmacht erteilte Milch das Recht zur Stillegung und Beschlagnahme von Fabriken, zur Errichtung von behelfsmäßigen Bauten »unter Befreiung von einengenden Vorschriften der Baupolizei, der Gewerbeaufsicht, des Luftschutzes, sozialer Einrichtungen und so weiter« und das Recht zur »Zwangsüberweisung von Arbeitskräften« sowohl für den Bau von Fabriken als auch zum Einsatz in Luftwaffenrüstungsbetrieben; er durfte Verträge auflösen und erhielt das Recht zur »Entfernung und Versetzung von leitenden Personen der gesamten Rüstungsindustrie ohne Rücksicht auf bestehende privatrechtliche Dienstverträge«. Das Dokument war an jeden Reichsminister, an die Wehrwirtschaftsführer und das OKW adressiert.

Es dauerte einige Tage, bis sich flüsternde Mitteilungen über Milchs Dokument ausbreiteten. Inzwischen hatte der Feldmarschall die Revolution schon in Gang gesetzt: Am 23. Juni rief er Speer ins Ministerium und bat ihn, eine rasche Aufstellung von drei riesigen Flugzeugfabriken – jede so groß wie die weitläufigen Volkswagenwerke – in Brünn, in Graz und in Wien vorzunehmen. In Speers Notizen heißt es: »Sämtliche Bauten werden nur in Behelfsbauweise errichtet und sollen grundsätzlich nach dem Kriege wieder abgerissen werden.« Speer war ein so fähiger Mann, daß die drei Bauten in acht Monaten fertig dastanden. Am nächsten Tag erörterte Milch die radikale Reorganisation der gesamten Luftfahrtindustrie mit William Werner: Die industrielle Produktion sollte der im Mai 1941 geschaffene Industrierat des Reichsmarschalls für die Fertigung von Luftwaffengerät führen. Grundsätzlich sollten die Fabriken angeregt werden, mehr aus eigener Initiative zu arbeiten; die ganze Industrie sollte in Sektoren je nach dem Produkt aufgeteilt werden, nicht nach dem Namen der Fabrik oder dem Flugzeugtyp. Jeder Sektor, genannt »Fabrikationsring«, sollte einem »Kontrolleur« unterstellt werden, der dem Industrierat unter dem Vorsitz von Milch verantwortlich war. Kontrolleur sollte der jeweils namhafteste Industrielle des besonderen Gebiets sein: Wenn

Kurbelwellen in zwanzig Fabriken hergestellt wurden, dann sollten sie künftig alle von einem Mann kontrolliert werden; das bedeutete das Ende der Werksgeheimnisse, aber zugleich eine klare Leistungssteigerung. Nach Milchs Überzeugung konnten nur die Industriellen diese neue Aufgabe lösen.

Am 26. Juni berief Milch eine große Besprechung im Luftfahrtministerium über das »Göring-Programm« ein. Anwesend waren die Rustungsexperten des OKW, nicht aber Dr. Todt vom Heer. Milch erklärte, daß die gegenwärtige Produktion der Luftfahrtindustrie mit den Verlusten nicht Schritt halte; im Juni sei mit einem Verlust von acht- oder neunhundert Flugzeugen zu rechnen. Während des Rußlandfeldzuges werde außerdem die britische Flugzeugproduktion ungestört von Luftangriffen arbeiten können, und bald müßten die Deutschen damit rechnen, daß auch die amerikanische Flugzeugproduktion ins Gewicht falle. »Die Luftwaffe muß deshalb vervierfacht werden«, erklärte er. General Thomas notierte sich: »Hierzu wird das Göring-Programm befohlen, mit der Durchführung ist Feldmarschall Milch beauftragt, der hierzu mit besonderen umfassenden Vollmachten ausgestattet ist.«

Der Name »Göring-Programm« war Milchs Idee. »Ich habe vorgeschlagen, es Göring-Programm zu nennen«, erklärte er später der Luftwaffenindustrie, »weil ich möchte, daß das Programm den Namen des Reichsmarschalls trägt, damit er sich mit diesem Programm eng verbunden fühlt.« Das erste Ziel war eine Verdoppelung der Produktion von Kriegsflugzeugen – eine Steigerung um 1,200 Maschinen – bis zum späten Frühjahr 1942. Ein Werk mit einer Monatskapazität von 1,000 Motoren war bereits im Bau, und die Fertigstellung wurde um einen Monat vorverlegt, so daß das Werk in vier Monaten stehen würde. Drei Flugzeugmontagewerke sollten von Speer gebaut werden. Um den gewaltigen Bedarf an Arbeitskräften zu decken – Udets Stab schätzte ihn auf mindestens 3,500,000 neue Arbeiter, die zu den vorhandenen 1,300,000 Arbeitern der Luftrüstung hinzukommen müßten –, hatte Hitler die sofortige Auflösung von drei Ostdivisionen als einen Beitrag befohlen, während der größte Teil des Restes »aus der Heeresfertigung herausgezogen werden muß.«

Milch ließ niemanden im Zweifel über Teile der Sondervollmacht, die er von Göring erhalten hatte. General Georg Thomas, der Chef des Wehrwirtschaftsrüstungsamtes des OKW, notierte sich: »Staatssekretär Milch hat das Recht, in Deutschland jede Fabrik für die Luftrüstung zu beschlagnahmen.« Am Nachmittag des 26. Juni erörterte Dr. Todt, einigermaßen beunruhigt, die Gefährdung seiner eigenen Heeresproduktion mit Milch; Speer, der Zeuge des Gesprächs war, hat beschrieben, wie Todt am Ende der Diskussion nur noch eine Lösung sah: »Am besten übernehmen Sie mich in Ihr Ministerium, Herr Generalfeldmarschall, und

machen mich zu Ihrem Mitarbeiter!« Milch notierte sich kurz in seinem Tagebuch: »Todt will zu uns!« Am nächsten Nachmittag hatte Todt eine neue Auseinandersetzung mit Milch und drohte sogar damit, Hitler seinen Rücktritt zu erklären, falls Milch von der »Göring-Vollmacht« Gebrauch mache; Milch erwiderte, daß er darum bitten werde, ihn von seinem Auftrag zu entbinden, wenn diese Vollmacht nicht noch erweitert und das Rüstungsprogramm von Heer und Marine nicht eingeschränkt werde. Todt beklagte sich daraufhin bei Hitler und sagte, es sei höchste Zeit, diese ewige Rivalität zwischen den drei Wehrmachtteilen zu beenden; er appellierte an das OKW, ihm beim Widerstand gegen die Luftwaffe behilflich zu sein.

Udet hatte an diesen Besprechungen im Reichsluftfahrtministerium nicht teilgenommen. Seine Ingenieure wiesen Milch darauf hin, daß das ganze Flugzeugprogramm durch den Aluminiummangel stark behindert sei. Die schon vorhandene Zellenindustrie könne wegen des Aluminiummangels nur 80 Prozent ihrer Kapazität ausnutzen, und welchen Sinn habe es dann, die Kapazität zu erweitern?

Einen Ausweg schien es nicht zu geben. Mehrere Tage lang besprach Milch das Aluminiumproblem mit Göring, Professor Krauch von IG-Farben und mit Heinrich Koppenberg, dem Göring im November umfassende Vollmachten zur Vergrößerung der Aluminiumproduktion in Norwegen und den besetzten Ostgebieten erteilt hatte. Schließlich schickte Milch eine Gruppe von etwa zwanzig jungen Ingenieuren auf die Reise. Sie sollten jede Flugzeugfabrik inspizieren und prüfen, wie hoch das Einsatz-, das Verspannungs- und das Endgewicht eines jeden Flugzeugtyps und -geräts sei. Sie berichteten ihm dann nicht nur von viel zu hohen Aluminiumzuteilungen durch das RLM an die Industrie (zum Beispiel 25 Tonnen für eine Ju 52 und 5 Tonnen für eine Me 109, während nach den genauen Untersuchungen der Kommission nur 5 Tonnen beziehungsweise 1 Tonne notwendig seien), sondern auch von verschwenderischen Metallverarbeitungsverfahren. Im Messerschmitt-Werk stießen die Ingenieure durch Zufall auf Arbeiter, die Tropenbaracken aus Luftwaffenaluminium herstellten, und zwar aufgrund eines Marinevertrages, der mit einem unbekannten zukünftigen Kolonialprogramm zusammenhängen sollte. Andere Messerschmitt-Arbeiter stellten Aluminiumsteigleitern für Weinberge her. Alle Inspektoren berichteten, daß sie Geheimvorräte an Aluminium gefunden hätten, die die Fabriken für den Notfall gehortet hatten.

Für Milch war der Notfall jetzt da. Er entdeckte, daß das Heereswaffenamt für das letzte Quartal 1941 3,200 Tonnen Aluminium für Flakgranatenzünder forderte. Warum verwendete man nicht Zink? »Ich habe das Kontingent auf 1,500 Tonnen für das 1. Quartal des nächsten Jahres herabgesetzt«, gab Milch auf einer

Besprechung im Luftfahrtministerium bekannt. »Es wird auf 1,000 Tonnen für das 2. Quartal ermäßigt und für das nächste Quartal noch weiter zusammengestrichen werden.«

Vor allem beunruhigten Milch die Hilfsquellen der Vereinigten Staaten. Am 1. Mai war die kombinierte anglo-amerikanische Flugzeugproduktion bereits größer als die der Achsenmächte, und wenn sich Deutschland mit der gegenwärtigen Stagnierung zufriedengab, würde sich der Abstand zum Gegner bis Ende 1942 verdoppeln. Aus Geheimdienstquellen wußte Milch, daß die amerikanische Industrie im Juni 2,800 Hochleistungskampfmotoren hergestellt hatte. Im Sommer bauten die Amerikaner 1,400 Kriegsflugzeuge jeder Art (einschließlich Schulflugzeugen) pro Monat, und 1942 würden sie wahrscheinlich 16,000 Frontflugzeuge herstellen. »England hätte schon längst die Flagge gestrichen, wenn es nicht Amerika hinter sich wüßte«, sagte Milch später im Sommer. »Er (der Amerikaner) kann in Ruhe produzieren, er hat zu essen, er hat genügend Arbeitskräfte (noch jetzt über fünf Millionen Arbeitslose) und er hat nicht unter Luftangriffen zu leiden. Die amerikanische Kriegsindustrie ist hervorragend organisiert und steht unter Führung des besten amerikanischen Fachmannes, Mister Knudsen von General Motors.«

Diesen konkreten Angaben über die britischen und amerikanischen Flugzeugproduktionsprogramme konnte Milch nur sehr unbestimmte Informationen über deutsche Produktionspläne entgegensetzen. Er wußte, daß Udet die Produktion aller zur Zeit verwendeten Motoren und der meisten Bomber auslaufen ließ, mit Ausnahme der verbesserten Dornier (der Do 217), deren Herstellung von Februar 1942 an auf 60 Stück pro Monat steigen sollte; aber er konnte von Udet keine festen Zusagen darüber erhalten, welchen Bomber er von Anfang 1942 an als Ersatz für die He 111 und die Ju 88 vorgesehen habe. In Udet's Direktorium wurde von einem Bomber »B« geredet, aber als Milch Auskunft verlangte, zeigte es sich, daß noch nicht einmal eine Entscheidung darüber gefallen war, welcher der zwei Rivalen – eine Ju 288 oder eine FW 191 – der neue Bomber »B« werden solle.

In Nürnberg sollte Milch später aussagen: ». . . und dieses neue Flugzeug wollte ich nun sehen, und stellte dabei fest, daß es niemals im Jahre 1942 aus der Fabrikation kommen konnte, sondern im günstigsten Falle im Jahre 1944.« Die Industrie konnte die »B«-Spezifikation – insbesondere die Sturzfähigkeit – nur durch Konstruktion eines Zweipropellerbombers erfüllen. Man war sich allgemein einig darüber, daß es sich bei dem Motor um den Jumo 222 mit seiner anfänglichen Startleistung von 2,500 PS handeln müsse; er war ursprünglich als Nachfolger des 1,500 PS starken Jumo 213, des erhofften Nachfolgers für den Ju 88-Motor Jumo 211, konstruiert worden. Als im Jahre 1940 der stärkere Jumo 211J (1,450 PS) mit

Ladeluftkühlung entwickelt worden war, hatte das Ministerium beschlossen, ihn und nicht den kaum besseren Jumo 213 als Antrieb für die nächste Ju 88-Generation zu verwenden und dann, Anfang 1942, sogleich zum Bomber »B« überzugehen, wahrscheinlich der Ju 288. Nun machte der Jumo 222 Schwierigkeiten; die Prototypzelle der Ju 288 hatte ihren Erstflug Ende 1940 mit BMW 801G-Motoren als Notbehelf zurückgelegt, aber noch immer war sie nicht mit den zwei Jumo 222 geflogen. Vor diesem Problem hatten nicht nur Udet, sondern sein ganzer Stab die Augen geschlossen: Die Produktion der vorhandenen Bomber lief aus, aber der Ersatz hatte sich hoffnungslos verspätet. Vom Frühjahr 1942 an würde das Reich weniger als hundert Bomber pro Monat herstellen. Das bedeutete den sicheren Tod für die Bomberwaffe.

Noch katastrophaler war die Lage bei den Jagdflugzeugen. Die durchschnittliche deutsche Jägerproduktion hatte 220 Stück im Monat nie übertroffen, aber inzwischen hatte Udet die Fertigung der alten Jäger einstellen lassen und rüstete auf eine weiterentwickelte Me 109 mit DB 605-Motor um. Die Schwierigkeit bestand nun darin, daß dieser Motor sich überhitzte, und weder die Industrie noch Udet's Ingenieure hatten das Problem gelöst. In ähnlicher Weise wies der Ersatz für den zweimotorigen Zerstörer Me 110, die Me 210, ernste Konstruktionsfehler auf; das Flugzeug neigte zum Flachtrudeln, und mehrere Testpiloten hatten schon den Tod gefunden. Zu allem Überfluß hatte man auch Schwierigkeiten mit dem Motor für Kurt Tanks großartigen Jäger, die FW 190: Der Doppelsternmotor BMW 801 war eine Abkehr von den flüssigkeitsgekühlten Reihernmotoren, die die deutschen Konstrukteure bis dahin bevorzugt hatten. »Ich wünschte diesen Auftrag zum Teufel«, schrieb Milch in seinen Memoiren, »schon um nicht mit meinem Freunde Udet in sachliche Schwierigkeiten zu kommen, der sich leider von seiner näheren Umgebung immer wieder beschwätzen ließ. Auf der anderen Seite war die Frage lebenswichtig.« Anfang Juli mußte er erkennen, daß eine Vervierfachung der Luftwaffe, das sogenannte Göring-Programm, nicht durchzuführen war, da man weder genug Aluminium haben würde, um die Flugzeuge zu bauen, noch genug Treibstoff und Piloten, um sie zu fliegen. Udet einigte sich mit Milch auf ein Zwischenziel, nämlich auf eine Verdoppelung der Frontstärke, die im Sommer 1942 beginnen sollte. Milch bat Udet, ein entsprechendes Überbrückungsprogramm aufzustellen, und riet ihm, sich Zeit für diesen Plan zu lassen und ihm den Entwurf am 8. Juli zu bringen. Am 4. Juli berichtete er Göring über die eingeleiteten Maßnahmen und begann dann seine erste Reise zu den Ostfrontverbänden.

Als Milch nach Berlin zurückgekehrt war, wartete er am 8. Juli vergeblich auf Udet. Nach einiger Zeit rief Milch die beiden höchsten Mitarbeiter Udet's, Ploch

und Tschersich, zu sich und fragte sie, warum Udet die Verabredung nicht eingehalten habe. Ploch erwiderte zögernd. »Udet ist zum Reichsmarschall ins Hauptquartier geflogen – er will ihm das neue ›Elch‹-Programm für die Flugzeugfertigung vortragen.« Gemeint war offenbar das embryonale Überbrückungsprogramm. Zornig schlug Milch mit der Faust auf den Tisch und schrie, daß man ihn erst die Zahlen hätte prüfen lassen müssen, um festzustellen, ob sie überhaupt zu verwirklichen seien. Er schickte Udet ein Telegramm und forderte ihn auf, nach Berlin zurückzukehren, bevor er dem Reichsmarschall das »Elch«-Programm gezeigt habe. Wie sollte er Görings Sonderauftrag ausführen, wenn man ihn einfach überginge? Weder Göring noch Udet sahen den Zwischenfall in diesem Licht. Udet beklagte sich über Milchs Schroffheit, und am 9. Juli bekam Milch einen »Stunkbrief« von Göring, in dem er ihn abkanzelte, weil er Udet unter Druck gesetzt habe; er, Göring, werde das Programm besprechen, mit wem er wolle. Am Abend kehrte Udet nach Berlin zurück, aber viele Tage wartete Milch vergeblich auf ihn. Schließlich bat er Göring telegraphisch um Entbindung von dem Sonderauftrag. Nach mehreren Tagen erhielt Milch die Anweisung, am nächsten Tag zu Göring ins Hauptquartier zu fliegen. Kurz nach Milchs Ankunft wurde Göring jedoch zu Hitler gerufen. Am nächsten Tag beschimpfte Göring in Anwesenheit von General Bodenschatz Milch wegen mangelnder Zusammenarbeit mit Udet. Milch erwiderte, daß er entgegen allen Vorbehalten Görings Sonderauftrag angenommen habe, doch Udet verhalte sich so, als existiere dieser Auftrag überhaupt nicht. Als ihm Udets »Elch«-Programm gezeigt wurde, sagte er zu Göring, daß es ebenso unrealistisch sei wie alle seine Vorläufer. Mindestens neun Monate lang – nämlich die Zeit, die sich ein Flugzeug auf den Hellingen befindet – könne es keine spürbare Auswirkung auf die Flugzeugproduktion geben; das »Elch«-Programm aber gehe von einer gewaltigen Produktionssteigerung innerhalb dieser Zeit aus. Udet konnte zu seiner Entschuldigung nur anführen, daß es sich um Zahlen handle, die seine Experten ihm vorgesetzt hatten; er selbst könne sie nicht nachprüfen. Als Udet gegangen war, hielt Göring Milch noch kurz zurück und fragte ihn, ob Udet noch normal sei, da sein Vortrag und seine Planung »völlig konfus« gewesen seien. Milch entgegnete, daß Udet sich schon immer so verhalten habe, bestenfalls sei er krank, sonst nichts.

In seiner Schilderung von Udets Stab ging Milch mit dem Wort »Gauner« nicht sparsam um, und er nannte Göring die Namen einiger Männer, die er im Verdacht hatte, sich von der Flugzeugindustrie bestechen zu lassen. Am Ende bat Göring um Entschuldigung wegen seines Briefes. Ein paar Stunden später schilderte Udet Milch die Affäre ganz anders; er sagte, daß Göring ihn mit Fragen nach dem Programm bestürmt habe, und daß er habe antworten müssen. Daß es so einfach

gewesen war, glaubte Milch nicht, aber er versicherte Udet, daß nun alles gut verlaufen werde. »Die Hauptsache ist, wir sind uns jetzt einig und klar«, sagte er, und zusammen flogen sie nach Berlin zurück.

Während der nächsten Wochen blieb die neue Harmonie erhalten. Oft sah man Milch und Udet mit ihrem gemeinsamen Freund Paul Koerner entweder im Ministerium oder bei Horcher zusammen. Sie alle wußten, daß die Produktion nicht Schritt hielt; am 5. Juli war die Frontstärke der Luftwaffe im Osten auf 1,888 Jäger und Bomber gesunken.

Milch hatte sich alle Mühe gegeben, seine Abneigung gegenüber Messerschmitt zu überwinden. Er hatte ihn und Heinkel vor einigen Jahren für die Verleihung des Professorentitels und für den Nationalpreis vorgeschlagen. Professor Messerschmitt aber interessierte sich einzig und allein auf das Konstruieren neuer Flugzeuge. Milch wußte, daß sich zur Zeit nicht weniger als 40 verschiedene Flugzeugmuster und Ausführungen in der Produktion befanden. Messerschmitt arbeitete an elf Typen. (Heinkel hatte zehn Flugzeugtypen entworfen, von denen sich nur einer in der Serienproduktion befand.) Milch aber maß der ungestörten Produktion der Me 109 und insbesondere des Baumusters F ganz besondere Bedeutung bei.

Am 7. August besuchte er mit Udet die Messerschmitt-Werke. Mit Messerschmitt, Croneiss und Direktor Rakan Kokothaki, dem kaufmännischen Leiter, besichtigte er die Me 109-Bänder. Der Professor führte ihn in eine Entwicklungshalle und zeigte ihm stolz das Musterflugzeug mit der Me 262-Zelle; aber sie hatte nur eine hölzerne Motorenattrappe, und Milch wußte, daß die ersten Jumo 004-Strahltriebwerke noch nicht fertig waren. (Die Flugerprobung des Triebwerks der Protoserie sollte erst sieben Monate später beginnen.) Milch spürte, daß Messerschmitt ihn nur ablenken wollte, und rief aus: »Meine Herren, es interessiert mich im Augenblick überhaupt nicht, was Sie mir hier zeigen. Ich will wissen, wann kommt der Jäger 109 F, den wir an der Front brauchen, heraus?« (In seinen späteren Aufzeichnungen notierte er sich: »Messerschmitt hat Aufgabe Me 109 nicht erfüllt, will ablenken!«) Zornig befahl er dem Werksinspektor des Ministeriums, dafür zu sorgen, daß keine Arbeit auf die Me 262-Attrappe verschwendet würde, bis die Me 109 F in Ordnung gebracht sei.

Die ganze Zeit über hielt sich Udet im Hintergrund und sah sehr niedergeschlagen aus. Im Aufsichtsratszimmer des Werkes fragte Kokothaki ihn, was denn los sei; Udet redete von dem »großen Durcheinander«, das Milch veranstalte. Professor Messerschmitt überzeugte Milchs harte Sprache nicht. Heute erinnert er sich: »Wie die Herren wieder weggefliegen waren, habe ich mich mit der Bauaufsicht, Oberstingenieur Meyer und seinen Herren, zusammengesetzt, und habe sie beredet, daß sie mich im stillen und ganz geheim weitermachen lassen. Zwanzig

Ingenieure hat mir dann die Bauaufsicht genehmigt, und da haben wir getan, als wäre nichts.« Milch gelangte bald zu der Überzeugung, daß auf Messerschmitt kein Verlaß sei, und als er Udets neues Produktionsprogramm verkündete, wies es eine Steigerung der Me 109-Fertigung aus, aber es enthielt eine Forderung nach zweieinhalbmal soviel FW 190 als Me 109.

Rückschläge im Rußlandfeldzug führten im August 1941 zu einer Neuverteilung der Prioritäten. Das Heer konnte keine Arbeitskräfte für Milch freigeben, und Dr. Todts eigene Produktionsbedürfnisse stiegen, da er jetzt mit einem Monatsprogramm von 600 mittleren und 50 schweren Panzern fertigwerden mußte. Mitte August beschwor Milch die anderen Wehrmachtteile, ihm trotzdem genügend Arbeitskräfte für die Flugzeugindustrie zur Verfügung zu stellen. »Fertigung und Abgang an Flugzeugen halten sich zur Zeit gerade die Waage«, sagte er. »Im ganzen gesehen wird also keine Vermehrung der Kampfkraft, sondern eher eine Herabsetzung eintreten, denn der Osten wird nach Beendigung der Operationen kaum voll brauchbare Maschinen an die Westfront zurückgeben können.« Er drang jetzt auf Einführung totaler Kriegsmaßnahmen (wie Verbot jeglicher Bauten für Nachkriegszwecke, zum Beispiel des Wiederaufbaus des Münchner Bahnhofs), bevor es zu spät sei. In seinem Tagebuch kommentierte er: »Große Besprechung Keitel btr. Programme. Es kommt nichts heraus.«

Milch tat, was er konnte, um den dringendsten Bedarf der Verbände zu decken. Am 21. August flog er an die Ostfront und besuchte die Einheiten. Auf jedem Flugplatz gab es Dutzende beschädigter Flugzeuge, die lahmgelegt waren, weil es keine passenden Ersatzteile gab. Er organisierte fliegende Reparaturkolonnen, die von Staffel zu Staffel flogen, die beschädigten Flugzeuge ausschlachteten und mit diesen Ersatzteilen andere wieder einsatzfähig machten. Wie schon zu der Zeit der Lufthansa-Krisen konzentrierte sich Milch nun auf die nicht genutzten Ersatzteillager der Einheiten: »Wenn ich denke, wie idiotisch ich selbst als Staffelpilot im Ersten Weltkrieg vorging«, sagte Milch einige Wochen später, »für neun Flugzeuge hatten wir mehrere hundert Bosch Magneten und fünfhundert Gummibereifungen auf Lager.« Eine typische Schlamperei bestand darin, daß jedesmal ein kompletter Satz von Ju 52-Ersatzteilen zum Preis von 120,000 Mark gekauft werden mußte, wenn eine Maschine, was besonders häufig vorkam, bei der Landung auf unebenem Feld zu Schaden kam und ein neues Fahrgestell benötigte. Es war eine kriminelle Vergeudung von Arbeitskräften und Kapazität. Nach seiner Rückkehr von der Ostfront diktierte Milch einen scharfen Brief an Udets Stabschef, Generalmajor Ploch. »Zur Zeit läuft über G.L. ein Auftragsbestand an Ersatzteilen in Höhe von 1,900 Milliarden RM . . . Die Summe ist sofort wesentlich zu kürzen, und zwar vor näherer Untersuchung tun mindestens 1 Milliarde.«

Der Bomber »B« wurde nun zum ersten Casus belli. Da die FW 191 in der Entwicklung um ein Jahr hinter der Ju 288 zurück war, konnte Milch sich jetzt sofort für diese Maschine entscheiden. Aus den Plänen des Ministeriums im August 1941 ging hervor, daß die Ju 288 im Januar 1942 vom Fließband rollen und die Produktion sich im Laufe des folgenden Jahres auf 300 Stück erhöhen sollte. Im August 1941 erkannte man jedoch auch, daß sich ein nicht ganz unbekanntes Problem ergeben hatte: Das Gesamtgewicht der Ju 288 war gestiegen, weil der Luftwaffengeneralstab fortwährend die Forderungen in die Höhe schraubte; und der Motor Jumo 222 war nicht nur noch zu schwach, sondern er arbeitete auch nicht richtig. Dabei war Udet's Bomber »B« der Angelpunkt der gesamten Flugzeugproduktion des Jahres 1942. Milch rief den Junkers-Generaldirektor Dr. Koppenberg und dessen technischen Manager Direktor Thiedemann zu sich und fragte sie rundheraus: »Können Sie 1942 die Fertigung des Bombers »B« wie vorgesehen aufnehmen?« Beide erwiderten mit Entschiedenheit, daß sie das könnten, aber sie schlossen die Möglichkeit einer Verzögerung wegen des Motors nicht aus. Milch war nicht zufrieden. Er hatte sich eine graphische Darstellung des Werdegangs der Ju 52 von der Konstruktion über die Entwicklung und die Probe-serien bis hin zur Serienfertigung beschafft. Die Ju 288 war ein viel komplizierteres Flugzeug: »Wenn ich das als Vergleichsgrundlage nehme«, sagte er zu den beiden Junkers-Direktoren, »und sogar davon ausgehe, daß der Bomber »B« ebenso schnell wie die Ju 52 fertiggestellt werden kann, sehen Sie, dann werden wir ihn nicht 1942 bekommen, sondern 1944!« Ohne zu erröten, bestritt Koppenberg das. Milch verfiel jetzt wieder in seinen bekannten Kasernenhoftönen. »Wenn Sie beide mich anlügen, und wenn Sie versagen, dann stelle ich Sie vor ein Standgericht, und dann werden Sie beide wegen Sabotage an unserer ganzen Rüstungsproduktion verurteilt.« Auch jetzt gab Koppenberg nicht nach; aber Thiedemann wurde rot im Gesicht und gab zu: »Herr Feldmarschall, wenn Sie das so meinen, dann muß ich ihnen melden, daß Sie recht haben. Er wird vor 1944 nicht da sein.« (Wie sich später zeigte, sollten Milch und Thiedemann recht behalten.) Milch entließ den Junkers-Generaldirektor Koppenberg fristlos von seinem Posten.

Ende August meldete Professor Mader, der leitende Junkers-Ingenieur, Milch, daß es tatsächlich wesentliche Schwierigkeiten in der Pleuellagerung und im Zylinderkopf des Jumo 222 gebe, er selbst und sein Direktor Cambeis glaubten, daß die Aufnahme der Serienproduktion Jumo 222 ab März 1942 verantwortet werden könne, wobei die Ju 288 dann im August 1942 in die Produktion genommen werden könne. Milch mißtraute diesem Flugzeug instinktiv; er war der Ansicht, daß es viel besser wäre, sich noch ein weiteres Jahr auf die modernste Ausführung der Ju 88 zu verlassen. Am 6. September stimmte auch Göring dieser Auffassung zu und

bevollmächtigte Milch, den Jumo 222-Auftrag rückgängig zu machen und den Bomber »B« zu verschieben.

Als Milch am 27. August 1941 von seinem Besuch an der Ostfront zurückkehrte, hatte Udet auf Görings Drängen endlich seinen Krankenurlaub angetreten und war vom Sanatorium Bühlerhöhe aufgenommen worden. Es ist ein seltsames Gefühl, das Luftwaffentagebuch für das Jahr 1941 durchzublättern, das Udet ein Jahr zuvor illustriert hatte, und dem Monat September die Karikatur eines kranken und müden Udet vorangestellt zu sehen, eines Generalluftzeugmeisters, der durch strömenden Regen bergan gefahren wird, vorbei an einem Wegweiser mit der Aufschrift »Bühlerhöhe«. Um ihn aufzumuntern, überredete Milch Göring dazu, Udet ein Telegramm zu schicken, in dem er ihn seines uneingeschränkten Vertrauens versicherte; aber nichts konnte Udets Argwohn vertreiben, daß Milch es darauf abgesehen habe, ihn zu verdrängen.

Auch im Sanatorium hatte Udet wenig Ruhe, denn viele Maßnahmen erforderten seine Unterschrift – die Reorganisation seines Amtes, die Rückkehr zu den älteren Flugzeugtypen, neue Programmpläne und dergleichen. Milch mußte ihn am 1. September an seinem Krankenbett besuchen, um ihn zu zwingen, der Wiederaufnahme vom Programm gestrichener Flugzeuge zuzustimmen; mehr als 240 Ju 88, 160 He 111 und 65 Do 217 und die notwendigen Motoren sollten in jedem Monat produziert werden, bis die neuen Typen, die an ihre Stelle treten sollten, serienreif waren. Milch erklärte später: »Ich habe ihn besucht und dabei mir seine Unterschrift mit etwas Druck geholt. Hätten wir das nicht am 1. September getan, dann wäre im kommenden Jahr bestimmt kein Bomber und kaum ein Jäger herausgekommen.«

Wenige Tage später entließ Milch Udets Planungschef, den Generalingenieur Tschersich. Nach General Plochs Darstellung, der ein peinlich berührter Zeuge dieser Szene war, sagte Milch zu Tschersich: »Ich habe Sie als Vertreter des Reichsmarschalls gerufen. Er ist mit Ihrer Arbeit nicht zufrieden. Ihre Planungsarbeiten stimmen nicht. Ich habe Ihnen dies zu sagen . . . Sie sind enthoben und haben Ihren Abschied einzureichen.« Am selben Tag entfernte Milch Dr. Koppenberg auch aus dem Industrierat und nahm ihm einige Wochen später alle Sondervollmachten für die Fertigung der Ju 88.

Milch hatte schon neue Männer für die freiwerdenden Posten vorgesehen. An jenem Abend war der erste von ihnen, Karl-August Freiherr von Gablenz von der Lufthansa, in seinem Jagdhaus zu Gast. Als klugen Schachzug für die Zukunft lud er Dr. Albert Vögler, einen der angesehensten Männer der Stahlindustrie, zum Eintritt in den Industrierat ein; auf dessen Rat setzte Milch seine ganze Hoffnung für eine Steigerung der Flugzeugproduktion, besonders beim Ersatz von fehlendem

Aluminium durch Edelstahl. Er wollte die amerikanische Fließbandtechnik und die sowjetischen Zwangsarbeiter mit kapitalistischer Verantwortungsfreudigkeit bekämpfen: »Die Russen haben viel bessere Waffen als früher«, gab er zu. »Sie haben überlegene Panzer und eine mächtige Luftwaffe. Der russische Soldat kämpft tapfer bis zum bitteren Ende; und jetzt kämpft er sogar noch fanatischer . . . Und doch wird er geschlagen. Schon hat er 1.2 bis 1.3 Millionen an Toten verloren.« Diesen Verlusten jedoch stand eine unausweichliche Tatsache gegenüber: »Im Jahre 1941 haben wir in jedem Monat weniger Flugzeuge hergestellt als 1940!«

Udet war noch auf Krankenurlaub, und offenbar ging es ihm besser. Als er spätabends am 14. September im Jagdhaus anrief, überraschte er Milch durch seine »vernünftigen« Äußerungen. Milch rief am nächsten Tag sofort Göring an und betonte, wie wichtig es sei, die Reorganisation des Udet-Direktoriums so bald wie möglich zu Ende zu führen. Er umriß einen neuen Plan für die Verdoppelung der gegenwärtigen Produktion von ungefähr 860 Frontflugzeugen pro Monat. Die Me 109-Produktion sollte mit 200 Stück monatlich vorläufig unverändert bleiben; abgesehen von der Einführung der He 177 sollte es keine neuen Flugzeugtypen geben. Das ganze Programm drehte sich um die »unerschütterliche Entschlossenheit«, vor 1944 keine neuen Flugzeugtypen für die Serienfertigung freizugeben.

Im Zusammenhang mit der Steigerung der Flugzeugproduktion gab es kein Problem, das Milch nicht selbst zu lösen versuchte. Zusammen mit Rautenbach organisierte er zusätzliche Gießereikapazität; mit Porsche vereinbarte er die Einbeziehung eines Teils der Volkswagenwerke in die Flugzeugproduktion; da die Luftwaffe im Osten große Sägewerke unterhielt, befahl Milch nun die Massenproduktion von zunächst 60.000 hölzernen Wohnbaracken als Beitrag zur Unterbringung der Hunderttausende von zusätzlichen Arbeitern, die der Luftfahrtindustrie zugeführt werden sollten.

Das alles war bis zum 25. September 1941 ins Werk gesetzt worden, dem Tag, an dem Udet zwei Wochen zu früh von seinem Genesungsurlaub zurückkehrte. Oberst Pendele sagte später, daß es ihm seiner Meinung nach in mehreren vertraulichen Gesprächen gelungen sei, Udet zu einer gewissen Gleichgültigkeit gegenüber den Auseinandersetzungen mit Milch zu überreden; aber schon jetzt äußerte Udet gelegentlich Selbstmordabsichten.

Milch und Udet sahen sich in Görings Hauptquartier in Rominten wieder. Bei der Erörterung um die Neubesetzung der vier reorganisierten Ämter schlug Milch vor, von Gablenz zum Chef des neuen Planungsamtes (GL-A) zu machen, während Oberst Wolfgang Vorwald, bisher Angehöriger des Luftwaffengeneralstabs, Udets anderes Amt als Chef des Technischen Amtes übernehmen sollte; Ministerialdirigent Geyer und Ministerialdirektor Cejka sollten die beiden anderen Ämter –

das Nachschub- und das Wirtschaftsamt – behalten. Zu Milchs Enttäuschung reagierte Udet heftig gegen von Gablenz (dessen Art und halbjüdische Herkunft ihn im damaligen Deutschland nicht bei jedem beliebt gemacht hatten). Milch schlug vor, Göring die Entscheidung zu überlassen, und er empfahl Ploch, Udet Stabschef, ehrenhaft aus Berlin wegzusetzen. Zögernd fand Udet sich auch bereit, Oberst Edgar Petersen als Kommandeur der Erprobungsstellen als Nachfolger für Carl Franke hinzunehmen. Petersen war der Chef der Blindflugausbildung der gesamten Luftwaffe gewesen und hatte das KG 40 geführt, dessen viermotorige FW 200 eine führende Rolle im Luftkrieg gegen feindlichen Schiffsraum gespielt hatten. Göring überredete Udet dazu, sogar von Gablenz hinzunehmen. Mit Nachdruck sagte er zu ihm: »Wenn Sie den bekommen, dann können Sie sich die Finger lecken!« – und, mit einem Seitenblick auf Milch – »das ist der beste Mann, den ich überhaupt habe!«

Die Tage Plochs waren schon gezählt. Am 28. September ließ Udet ihn kommen und befahl ihm, sich bei Göring zu melden: »Plochinger, jetzt ist es aus. Sie wissen, daß Sie Ihre Tätigkeit bei mir nicht mehr ausüben werden.« Plochs Abschied von Göring kann nicht angenehm für ihn gewesen sein, denn noch Jahre später sprach Göring mit größtem Abscheu von ihm: In einem Falle ist ein Erfinder, der bereits Leistungen aufzuweisen hatte, mit einem Vorschlag zu uns gekommen. Da Udet keine Zeit hatte, wurde er an seinen Generalstabschef Ploch verwiesen. Als Dr. Görnert (der Leiter des Stabsamtes Görings) mit dem Erfinder und einem Dritten zur Tür hereinkam, richtete sich Ploch auf und sagte: »Na, Sie sind also die Verrückten, oder ist nur einer von Ihnen verrückt, der mal wieder eine Erfindung hat? Ich habe hier auch eine Erfindung, das ist nämlich die Tür. Haben Sie gesehen, wo Sie hereingekommen sind – da gehen Sie jetzt wieder hinaus!« Jetzt entließ Göring General Ploch und verbannte ihn an die Ostfront.

Die »konstituierende Sitzung« der GL-Neuorganisation fand in Anwesenheit der Obersten Vorwald und von Gablenz am 4. Oktober 1941 statt. Wenige Tage später mußte Udet erleben, daß sein Erzfeind von Gablenz zum Generalmajor befördert wurde. Von diesem Tage an konnte Udet trotz aller gegenteiligen Versicherungen Milchs nur annehmen, daß seine Karriere zu Ende sei. Milch scheute keine Mühe, um Udet zu schonen. Er nahm ihn mit, wenn er Fabriken inspizierte, und er überließ es nach Möglichkeit ihm, die Fragen zu stellen. Aber es war unausbleiblich, daß Udet spürte, mit welcher Leichtigkeit Milch dem neuen Programm Schwung und Dringlichkeit verliehen hatte. In der Opelfabrik bei Frankfurt besichtigten sie das Ju 88-Fließband, und Milch machte Udet auf die Massenproduktionsverfahren aufmerksam und auf das Minimum an Bürokratie, mit dem in dieser Firma gearbeitet wurde. Am 20. Oktober war das neue Flugzeugprogramm im end-

gültigen Entwurf fertig und wurde von Göring in Rominten genehmigt. Wenige Tage später waren Milch und Udet mit Speer nach Brünn geflogen und dann weiter nach Wien-Mödling, um die ersten beiden der drei neuen Motorenfabriken einzuweihen, die im Sommer gebaut worden waren.

Am 21. Oktober 1941 gab Milch vor zweihundert führenden Flugzeug-industriellen im großen Konferenzsaal des Luftfahrtministeriums die Einzelheiten des Flugzeugprogramms bekannt – des letzten Udet-Programms. Ein Punkt war ganz neu: Während das alte Verhältnis von Me 109 zu FW 190 vier zu eins zugunsten Messerschmitts gestanden hatte, lautete es in diesem neuen Programm drei zu eins gegen ihn; es schien, daß sich Tanks neuer Jäger im Fronteinsatz als leistungsfähiger und zuverlässiger erwies: denn das zerbrechliche Fahrgestell der Me 109 war eine ständige Quelle von Schwierigkeiten. Viele Werke, die jetzt im Lizenzverfahren die Me 109 montierten, sollten mit der Zeit auf die FW 190 umgerüstet werden.

Diese vernichtende Nachricht erreichte das Messerschmitt-Direktorium am nächsten Tag. Der Finanzdirektor und stellvertretende Vorsitz des Werkes, Fritz Seiler, konnte diesen »Erdrutsch« nicht fassen; nach dem Me 210-Fiasko war es ein furchtbarer Schlag für das Prestige dieser Gesellschaft. Seiler konnte nicht glauben, daß sich Milch über die Folgen völlig im klaren war, die die Programmänderung nicht nur für das Werk, sondern auch für die gesamte Jägerproduktion zu einer Zeit haben mußte, in der der Luftwaffengeneralstab versuchte, 2.000 Jäger für eine Frühjahrsoffensive im Osten zusammenzustellen. Das Werk ermächtigte Seiler, sofort bei Milch vorstellig zu werden, um eine Aufschiebung des neuen Programms zu erreichen, bis die genaue Höhe des zu erwartenden Produktionsausfalls ermittelt und bewiesen werden könne, daß die Me 109 nicht so minderwertig sei, wie Rechlin und die Front behaupteten.

Zusammen mit dem Auto-Union-Direktor William Werner, auf dessen Urteil er sich weitgehend verließ, empfing Milch am 23. Oktober den Messerschmitt-Finanzdirektor. Als Seiler darauf hinwies, daß die Umrüstung auf die FW 190 einen erheblichen Produktionsausfall verursachen werde, sagte Milch, daß die Unterlagen von Udet's Amt zusammengestellt seien. Seiler gewann angeblich den Eindruck, daß die von Messerschmitt erhobenen Einwände zu einem für Milch »alles andere als ungelegenem Zeitpunkt« kämen. Milch gab dem Finanzdirektor zwei bis drei Wochen Zeit, um seinen Beweis anzutreten.

Am Ende des Monats trug Milch Göring und Hitler die Einzelheiten des neuen Programms vor; Göring hatte offenbar die Jägerkontroverse mit Hitler erörtert. Unterdessen hatte Seiler von zuverlässigen Ingenieuren erfahren, daß die Überlegenheit der Me 109 nicht ausreiche, um allein deshalb schon zu dem alten

Verhältnis zurückzukehren; aber von Direktor Kalkert, dem Mitinhaber eines der größten Reparaturwerke in Jena, erhielt er angeblich Beweise dafür, daß Generalingenieur Reidenbach von Udet's Stab aus Gründen, über die man nur Vermutungen anstellen kann, gefälschte Versuchsergebnisse vorgelegt haben sollte, die der FW 190 den Vorzug gaben. Und von dem Chef eines Lizenzwerkes, das als erstes Werk die FW 190 statt der Me 109 bauen sollte, erhielt Seiler den statistischen Nachweis, daß die Umrüstung allein in diesem Werk einen Ausfall von 600 Jägern bedeuten würde. Auf Professor Messerschmitts Vorschlag wurde dieser Produktionsausfall auf einer für Milch bestimmten graphischen Darstellung als rotschraffierte Fläche sichtbar gemacht. Fritz Seiler war sich jetzt seiner Sache sicher.

Am 12. November war im Konferenzsaal des Ministeriums die Bühne für die letzte dramatische Szene gerichtet. Links von Milch saßen Croneiss und Messerschmitt; rechts von ihm Udet und der Finanzdirektor Seiler. Anwesend waren außerdem über fünfzig Stabsoffiziere und Techniker. Milch begann mit der Erklärung, ein Finanzexperte habe behauptet, daß die Umrüstung von Fabriken auf die FW 190-Produktion nicht nur eine ungerechtfertigte Herabsetzung der Me 109 darstelle, sondern auch einen Rückschlag von vielen Monaten für die Gesamtjägerproduktion bedeute. Er bat Seiler, zu erläutern, warum sich seine Versuchsergebnisse beider Flugzeuge von den klaren Berichten unterschieden, die Udet's Amt Göring und ihm selbst vorgelegt habe. Statt einer Antwort reichte Seiler ihm die fotokopierten Dokumente, die der Beweis für die Fälschung der Versuchsergebnisse waren: »Das ist die Erklärung, warum Generaloberst Udet falsch unterrichtet war«, sagte er. Milch las die Papiere und gab sie Udet; Udet warf einen Blick darauf und wandte sich Seiler zu. »Keine sehr kameradschaftliche Handlungsweise, Herr Seiler«, sagte er. »Es wäre anständiger gewesen, wenn Sie zuerst mir davon erzählt hätten.« Seiler erwiderte, daß niemand Messerschmitt von der bevorstehenden Programmänderung unterrichtet habe: »Das ist ein Schachspiel, Herr Udet. Ich mache nur den zweiten Zug.« Udet lief dunkelrot an, als Seiler erklärte, daß der Produktionsausfall in dem einen von ihm untersuchten Werk allein 600 Maschinen betragen werde. Als der Finanzdirektor Milch die rotschraffierte Darstellung übergab, betrachtete dieser das Blatt ungefähr eine Minute lang, richtete sich auf und fragte: »Warum ist mir vom Amt des Generalflugzeugmeisters keine solche Zeichnung gegeben worden?« Udet antwortete nicht. Unter den gegebenen Umständen, sagte Milch, werde er alles in seinen Kräften Stehende tun, um das ursprüngliche Fertigungsverhältnis der Me 109 zur FW 190 wiederherzustellen, wenn er auch nicht mehr versprechen könne als ein Verhältnis von

drei zu eins, da eine Fabrik schon umgerüstet worden sei. Es war die letzte und größte Demütigung für Udet und seinen Stab.

Vielleicht hatte Udet das Gefühl, in einen Hinterhalt geraten zu sein, den Milch ihm gelegt hatte. Als er beim Hinausgehen bemerkte, wie erbittert Udet aussah, nahm Milch ihn beiseite und sagte: »Udet, ich habe den Eindruck, daß unsere freundschaftlichen Beziehungen deinerseits ein bißchen angeschlagen sind, da kannst du sagen, was du willst. Wir müssen die Sache wieder ins Lot bringen – laß uns doch für ein paar Tage der Entspannung nach Paris fahren. Wir brauchen beide eine Pause.« Udet nahm die Einladung an. Milch schlug Udet vor, ihn am 17. November um zwölf Uhr auf dem Flughafen Tempelhof abzuholen. Zusammen würden sie dann mit der kleinen Siebel 104-Reisemaschine Udet's nach Paris fliegen.

Nach dieser Verabredung trennten sie sich. Udet verbrachte das Wochenende bei seiner Freundin und bei Generalmajor Ploch, der von der Ostfront, an die Göring ihn einige Wochen zuvor verbannt hatte, nun nach Berlin zurückgekehrt war. Milch flog nach Breslau.

Am Montagmorgen, es war der 17. November, verhinderte dichter Nebel Milchs Rückflug von Breslau, deshalb fuhr er mit dem Auto nach Berlin zurück. Im Ministerium eingetroffen, wollte er gerade nach Tempelhof aufbrechen, um sich dort mit Udet zu treffen, als dessen Adjutant anrief. Ernst Udet hatte sich an diesem Morgen um 9.15 Uhr erschossen.

In einem letzten langen Gespräch mit seiner Freundin hatte Udet am vorigen Tag einige der Probleme geschildert, in die er verstrickt war – Nachschubprobleme, Engpässe, Materialschwierigkeiten. »Ich sitze auf einem falschen Stuhl«, hatte er immer wieder gesagt. Am nächsten Morgen hatte ihr Telefon geläutet, und sie hatte Udet's Stimme erkannt. Sie wollte zu ihm kommen, aber er hatte sie unterbrochen. »Nein, komm nicht, es ist zu spät! Sag Pilly Koerner, daß er mein Testament vollstrecken soll.« Ein Schuß war durch das Telefon zu hören. Entsetzt hatte sie Udet über eine andere Nummer angerufen, aber niemand hatte sich gemeldet. Als sie und Koerner Udet's Haus in der Stallupöner Allee erreichten, hatte die Haushälterin die Schlafzimmertür aufgebrochen. Zwei leere Kognakflaschen lagen neben dem Revolver auf dem Fußboden; der Leichnam lag auf dem Bett.

Sie erzählte Koerner, daß Udet zu ihr gesagt habe, »sie« seien hinter ihm her. Wen Udet damit meinte, ging aus zwei Sätzen hervor, die er mit roter Kreide über dem Bett an die graue Wand geschrieben hatte. Der eine richtete sich gegen Göring: »Eiserner, Du hast mich verlassen!« Mit dem anderen wandte er sich gegen seinen besten Freund; es war eine Frage an Göring, warum er ihn »den Juden Milch und von Gablenz ausgeliefert« habe.

Staatssekretär Koerner war entsetzt über diesen stummen, letzten Vorwurf. Udets Adjutant wischte die Schrift von der Wand. Jeder schwor, niemals zu verraten, was Udet geschrieben hatte. Paul Koerner öffnete den Safe des Toten, und während der Adjutant die dienstlichen Schriftstücke einsammelte, nahm Koerner einen an ihn adressierten Brief heraus. Er enthielt Udets letztes Schreiben an Göring. Koerner beschloß, dieses nicht weiterzugeben. Die Schrift an der Wand war darin mit einiger Giftigkeit weiter ausgeführt – so auch der Satz: »Es war mir unmöglich, mit dem Juden Milch zusammenzuarbeiten.«

Es ist nicht schwierig, die letzten Stunden Udets zu rekonstruieren. Die vielen Anregungsmittel, an die er sich gewöhnt hatte – er selbst hatte einmal Milch gegenüber zugegeben, daß er täglich 36 Pervitintabletten nehme –, sowie die vielen Nebenwirkungen dieser Sucht auf seine persönliche Erscheinung waren seiner Freundin schließlich zuviel geworden, und sie war im Begriff, ihn zu verlassen. Seine Schwierigkeiten im Ministerium waren ihm über den Kopf gewachsen. Den Rest hatte ihm die Rückkehr des Generals Ploch gegeben. Am Sonntagabend hatten Ploch und Lucht bis ein Uhr früh mit ihm gezecht; in der folgenden amtlichen Untersuchung wurde dann festgestellt, daß Ploch Udet gegenüber wie schon so oft angedeutet hatte, Milch beabsichtige, ihn zu entlassen. Milch erfuhr davon sechs Monate später von Göring, und er schrieb in sein Tagebuch: »Ploch war das Schwein!«

Nach dem Krieg berichtete Ploch von einem merkwürdigen und doppeldeutigen Gespräch, das er am Tage vor dem Selbstmord mit Udet geführt hatte; sie hatten Kognak getrunken, als Udet plötzlich ausrief. »Plochinger, es muß durch Erschießen gemacht werden!« Ploch wußte, daß Udet mehrfach, wenn er zu einer Besprechung mit Milch gerufen wurde, einen Revolver in die Tasche gesteckt hatte. Er erwiderte: »Ja, aber du kannst es ja nicht einfach durch Erschießen machen.« Udets Antwort darauf war: »Plochinger, du hast mich nicht verstanden«, und er wechselte das Thema.

Milch zweifelte nicht, daß die von ihm gestürzten »Lufrüstungsbarone« einen letzten Versuch zur Rettung ihrer Position unternommen hatten – aber sie waren zu weit gegangen.

Seit dem Tod seines Jugendfreundes Jochen von Schröder vor elf Jahren hatte der Tod keines Mannes Milch so tief getroffen. Am Abend rief er Göring an und besprach mit ihm Bedeutung und Folgen des tragischen Ereignisses. Göring gab zu verstehen, daß er Milch auch Udets Amt geben möchte, aber Milch sprach sich für Feldmarschall Kesselring als die richtige Wahl aus, da sich dessen Organisationsfähigkeit immer wieder bewährt hatte. Göring schwankte keinen Augenblick in seinem Entschluß, den Skandal zu vertuschen. Sein Arzt und Adjutant, Dr. von

Ondarza, telegraphierte dem Ministerium am nächsten Morgen die von Göring diktierter Pressern Mitteilung:

»Der Generalluftzeugmeister Generaloberst Udet erlitt am Montag, dem 17. November 1941, bei der Erprobung einer neuen Waffe einen so schweren Unfall, daß er an den Verletzungen auf dem Transport verschied. Der Führer hat für den auf so tragische Weise in Erfüllung seiner Pflicht dahingegangenen Offizier ein Staatsbegräbnis angeordnet.«

In Berlin wurden am 18. November die sterblichen Überreste des Mannes, der zu Lebzeiten gescheitert, aber im Tode wieder zum Helden geworden war, mit allen militärischen Ehren in das Reichsluftfahrtministerium gebracht. Als die Sargträger in den Großen Saal eintraten, gingen auf allen Luftwaffengebäuden Berlins die Fahnen auf halbmast. Die berühmtesten Ritterkreuzträger – Galland, Oesau, Mölders, Lützow, Hahn, Gollob, Dinort und Storp – wurden aus allen Ecken des Reiches zusammengeholt, damit sie während des Staatsaktes die Ehrenwache am Sarg hielten.

Dieser Staatsakt fand drei Tage später statt. Diplomaten aus vielen Nationen füllten die Stuhlreihen vor dem Katafalk. Neue Tragödien überschatteten diesen Morgen. General Wilberg, einer der ersten Kommandeure Milchs, war am Tag zuvor bei einem Flugzeugabsturz ums Leben gekommen, und Oberst Werner Mölders fand den Tod, als sein Flugzeug am Morgen dieses Tages nach einem Motorschaden in einen Fabrikschornstein gerast war. Der Reichspropagandaminister Dr. Goebbels trat ein und begrüßte, ihm folgte Reichsmarschall Göring. Nachdem Hitler seinen Kranz niedergelegt hatte, sprach Göring in bewegenden Worten von Udet und schloß: »Ich kann nur sagen, ich habe meinen besten Freund verloren.«

Hitler schwieg während der ganzen Zeremonie. (Jahre später sagte er über die Umstände von Udet's Tod: »Wie leicht hat er es sich gemacht!«) Als der Große Saal sich langsam leerte, nahm Hitler Milch beiseite und sagte mit Nachdruck zu ihm: »Nun haben Sie eine schwere Aufgabe dazubekommen.«

Abbildungen



BILDNACHWEIS

Dornier-Pressephoto

VFW-Fokker-Pressephoto

Hanfried Schliephake

Hanns Hubmann

Imperial War Museum, London

Irving-Archiv

Milch-Archiv

Ullstein Bilderdienst

U.S. Air Force

U.S. National Archives

Zeitgeschichtliches Bildarchiv Heinrich Hoffmann



Da ihm der Rundfunk verschlossen war, charterte Hitler ab 1932 für jeden Wahlkampf Maschinen der Lufthansa. Dabei lernte er Milch als Organisator schätzen.



»Der deutsche Endsieg über England ist nur eine Frage der Zeit«, hatte Jodl nach der Beendigung des Frankreichfeldzuges gesagt. Als sich jedoch trotz der kostspieligen Tagangriffe die erhoffte Luftherrschaft nicht einstellte, befahl Hitler Anfang September 1940 dem Befehlshaber der Luftflotte 3, Hugo Sperrle (hier an der französischen Küste beim Beobachten des »Blitzes«), auch schwere Nachtangriffe auf englische Städte und Industriezentren zu fliegen. Da sich die Radar Ausrüstung noch in der Entwicklung befand, konnten die R.A.F. Jäger kaum etwas gegen diese massierten Bombenangriffe unternehmen.



7. Am 3. Juli 1939 wurden Hitler und seinem Stab (von Below, Göring, Bormann, Udet, Keitel, Milch) in Rechlin die modernsten Versuchsmuster der Luftwaffe vorgeführt. Die vor-eiligen Rückschlüsse, die Hitler und Göring aufgrund dieser Besichtigung auf die Einsatzbereitschaft der Luftwaffe zogen, sollten in der Luftschlacht um England ihre ersten katastrophalen Auswirkungen zeigen.



Von Cap Blanc Nez aus beobachteten Göring und sein Generalstab die Bomberflotten der He 111 (links) und Ju 88, die ab Mitte 1940 den Nervenkrieg gegen London begannen. Die berühmte St. Pauls Kathedrale wurde zerstört, und allein in der ersten Septemberhälfte fanden 2.000 Menschen den Tod.

Vom Ende des Monats an schlug England jedoch zurück: Der lange Krieg zwischen deutschem Beton und britischen Bomben nahm seinen Anfang.



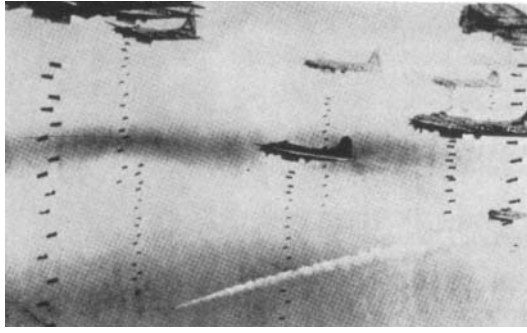
Die Ju 87 erlangte besonders während der ersten Zeit des Zweiten Weltkrieges eine legendäre Berühmtheit als Stuka. Die moralische Wirkung des Sturzangriffes wurde durch eine von Udet erfundene eingebaute Motorsirene erhöht, die man bald nur noch »Jericho Trompete« nannte.



Mit dem Mißerfolg der Schlacht um England verlor Göring das Interesse an diesem Krieg. Anfang Oktober 1940 benutzte er die schlechten Witterungsverhältnisse als Vorwand, um alle Tageinsätze Sperrles und Kesselrings (links, mit Göring) einstellen zu lassen. Damit schwand jede Hoffnung, die R.A.F.-Jäger (meist Spitfire) vernichten zu können.



Nach dem Selbstmord des berühmten Jagdfliegers Ernst Udet (links), der lange die Gewohnheit beibehielt, neue Typen selbst zu erproben, übernahm Milch 1941 dessen Amt als Generalflugzeugmeister. Zusammen mit Speer, der nach dem Flugzeugunglück Fritz Todts 1941 zum Rüstungsminister ernannt wurde, leitete er die Zentrale Planung der deutschen Kriegswirtschaft und des Transportwesens.



Hitler kümmerte sich kaum um die Heimatverteidigung und setzte fast die gesamte Produktionskapazität für seine Offensiv- und Vergeltungspläne ein. Von den rund 3.000 Jägern, die 1943 monatlich die Fabriken verließen, wurde nur ein geringer Prozentsatz für die Verteidigung der deutschen Städte freigestellt.

Gallands kleine Jagdgruppen, die aufgrund des zunehmenden Treibstoffmangels nur noch kurze Einsätze fliegen konnten, waren gegen die schwer gepanzerten und bewaffneten Bomberflotten ohnmächtig. Fast ungehindert konnten die Alliierten (hier die 8. U.S.-Bomberflotte) ihre Bombenteppiche über die deutschen Städte legen.



»Erst in einem Jahr werden wir die Angriffe der Alliierten erwidern können« schrieb Goebbels 1943 in sein Tagebuch. »Bis dahin werden die Alliierten, wenn sie ihr Geschäft verstehen, den größten Teil des Reichs in die Luft sprengen und verbrennen können.«



Während die Zerstörung
militärischer Ziele den
Vorstoßen amerikanischer
Bomberformationen über-
lassen blieb, waren die
Angriffspunkte der R.A.F.
ausnahmslos die
Wohngebiete. Zweck dieser
Terrorangriffe war es, poli-
tischen Druck auf Berlin
auszuüben.

Als Hitler nach seiner
Meinung über die grauen-
vollen Bilder in den zer-
bombten Städten gefragt
wurde, sagte er, die
Erfahrung habe gezeigt,
daß ein Mensch, der alles
verloren hat, ein »wahrhaft
fanatischer Kämpfer« sei.
Und er erinnerte daran,
daß in den letzten drei
Jahrhunderten viele
deutsche Städte bis auf die
Grundmauern zerstört
worden seien, nur um sich
neu zu erheben.



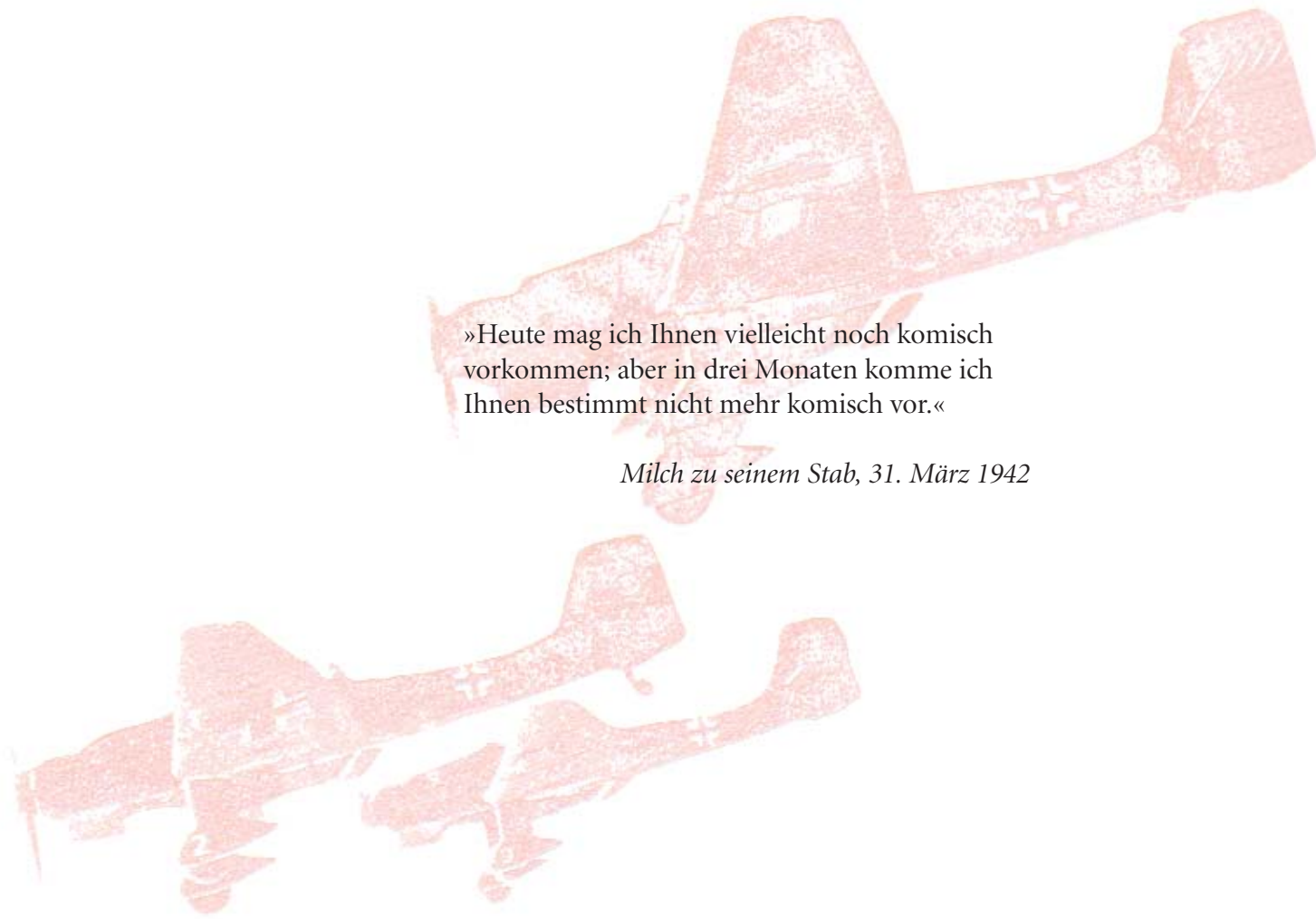


Nach der Entziehungskur (Morphium) gewann Göring im Nürnberger Prozeß jene alte Vitalität und Energie zurück, die während des Krieges von allen seinen Mitarbeitern vermißt worden war.

Milch – dem »ersten Mann nach Göring,« – wurde nicht die Luftkriegsführung, sondern die behauptete Verwicklung in die Fremdarbeiter und medizinischen Versuchsprogramme von der amerikanischen Anklage zum Vorwurf gemacht.



Der Augiasstall



»Heute mag ich Ihnen vielleicht noch komisch
vorkommen; aber in drei Monaten komme ich
Ihnen bestimmt nicht mehr komisch vor.«

Milch zu seinem Stab, 31. März 1942

Milch und Speer

Als Milch von einem alliierten Vernehmungsoffizier aufgefordert wurde, die Kardinalfehler der Luftwaffe zu nennen, erwiderte er, daß er nur einen kenne: »Einhundertvierzigtausend nicht gebaute Jäger!« Klarer als jeder seiner Zeitgenossen hatte er die herannahende Katastrophe vorausgesagt. Aus Geheimdienstquellen wußten die Deutschen, daß Amerika – jetzt im Krieg mit Japan und Deutschland – den Bau von 60,000 Flugzeugen für 1942 und das Doppelte für das Jahr 1943 plante.

Milch hatte ein ganzes Siechenhaus kranker Projekte, schlecht geplanter Industrie und korrupter Organisation geerbt. Als die Luftüberlegenheit im Frühjahr 1944 endgültig an die Alliierten verloren ging, sollte ein Luftwaffenexperte in einer Rückschau über Udet's Jahre schreiben: »Würde man imstande sein, eine wahrheitsgetreue Darstellung, eine objektive richtige Geschichte der Technik in der Luftwaffe seit 1934 zu schreiben, dann würde schon heute ein Unbeteiligter oder erst recht ein Nachfahre das Ganze für eine mit krankhafter Phantasie erfundene und ersonnene Satire halten. Denn es würde niemand im Ernst annehmen, daß es in Wirklichkeit so viel Unzulänglichkeit, Puscherei, Verworrenheit, Macht am falschen Platz, Verkennung der objektiven Wahrheit und Vorbeilaufen an den vernünftigen Dingen insgesamt geben kann.«

Es war eine Situation, der sich Milch gewachsen zeigte. In den zwanzig Monaten bis zum Auftauchen der amerikanischen Luftwaffe im Juli 1943 sollte er die deutsche Flugzeugproduktion um ein Viertel erhöhen. Als er schließlich zum Abtreten gezwungen wurde, stellte die Industrie fünfzehnmal so viele Jäger her wie im Sommer 1941. Milch erreichte das durch rücksichtslose Rationalisierung der Industrie und durch eine Mischung von Brutalität und Menschlichkeit; wichtige Posten besetzte er mit fähigen Offizieren, die Papierarbeit wurde halbiert, wirksame Kontakte zwischen Industrie und Frontverbänden wurden hergestellt und exzentrische sowie unnütze Flugzeugprojekte aus den Programmen gestrichen. Milchs dynamische Aktivität rief viel falschen Optimismus hervor und vertiefte viele Feindschaften.

Die Fehde mit Messerschmitt reichte bis in das Jahr 1928 zurück. In Nürnberg behauptete Milch, daß der große Flugzeugkonstrukteur seine Flugzeuge nicht mit den erforderlichen Sicherheitsfaktoren gebaut habe. Milch bedauerte die deutsche Gepflogenheit, einem Flugzeug den Namen des Zellenkonstruktors zu geben – Heinkel, Junkers, Messerschmitt oder Dornier –, mit gleichem Recht konnte man es nach dem Motorkonstrukteur benennen, dem oft das eigentliche Verdienst am

Erfolg eines Flugzeuges gebührte. Jetzt drohte Milch der deutschen Flugzeugindustrie, daß er Göring immer dann, wenn er den Eindruck hatte, daß man wieder einmal nur aus Eitelkeit oder Prestigegründen handelte, sofort empfehlen werde, zukünftige Flugzeuge nur noch mit Typennummern zu bezeichnen, »und meinetwegen einen Tiernamen hinzuzunehmen«, so wie es in England (»Spitfire«, »Moskito« und so weiter) und den U.S. (P-51-Mustang zum Beispiel) der Fall war.

Der Fernbomber und Aufklärer He 177 war noch immer nicht in Dienst gestellt. Wenn er einmal einsatzbereit war, würde er mehr leisten als irgendein anderer Bomber der Welt; er konnte zwei Tonnen Bomben mit einer Höchstgeschwindigkeit von 520 km/h bei einer Einsatzhöhe von 7,500 m an Ziele schaffen, die 2,250 km tief in feindlichem Gebiet lagen. Auf dem Programm standen 120 He 177 pro Monat. Aber viele waren abgestürzt oder im Flug in Brand geraten, und ein Dutzend Testpiloten hatte mit ihren Besatzungen schon den Tod gefunden. Höhen- und Seitenleitwerk mußten vergrößert werden, und es gab ernste Schwierigkeiten mit den gewaltigen 4.50-m-Propellern und mit den gekoppelten Motoren; die Motoren waren wassergekühlt, und der Wasserkreislauf war unzulänglich. »Warum ist plötzlich dieser blödsinnige Motor gekommen, der so idiotisch zusammengeschweißt ist?« fragte Göring einige Monate später. »Mir ist damals gesagt worden, es würden zwei Motoren hintereinander geschaltet, und plötzlich erscheint da eine Mißgeburt von zusammengeschweißten Motoren, wo man nicht heran kann.«

Die Zellenkonstruktion hatte unter Udet's Obhut Fortschritte erzielt, aber die Motoren waren vernachlässigt worden. Trotz Göring's ausdrücklichem Befehl von 1938 war die Arbeit an einer 1,000-Motoren-Fabrik wegen Technikermangel noch immer nicht aufgenommen worden. Bei Daimler-Benz lief die Produktion des DB 601 aus, aber die neue Motorengeneration litt unter Problemen und Verzögerungen. In den drei Jahren von 1937 bis 1940 hatte Udet alle Arbeiten zur Weiterentwicklung des DB 603 einstellen und die Fabriken sorgfältig überwachen lassen, um sicherzustellen, daß sein Befehl auch befolgt wurde. Der Rivale des DB 603, der Jumo 213, war in Erwartung des Jumo 222 zurückgestellt worden; aber jetzt hatte Milch die Junkers-Direktoren zum Eingeständnis der ungelosten Schwierigkeiten dieses Motors gezwungen und den Jumo 222 zurückgestellt; außerdem hatte er den gesamten Fragenkomplex der Vorzüge des kleineren DB 603 gegenüber dem Jumo 213 erneut aufgeworfen; keiner der beiden konnte vor 1943 in die Serienproduktion gehen. Der 1,400 PS starke DB 605 war auf konkrete Schwierigkeiten gestoßen, nachdem die Massenproduktion schon angelaufen war; wegen Überhitzung des Motors waren Kolben und Ventile ausgebrannt, und einige der besten deutschen Piloten waren abgestürzt, unter ihnen der legendäre Marseille,

als der Motor seiner Me 109 G Feuer fing. Aber die Fließbänder waren schon für den DB 605 umgestellt worden; es gab also kein Zurück mehr.

Als Milch Anfang März 1942 Göring über seine Feststellungen Bericht erstattete, befahl Göring eine »kriegsgerichtliche Untersuchung über Programmgestaltung und Leistungsabfall« gegen Udet's drei Gehilfen Ploch, Tschersich und Reidenbach. Wenige Tage später rief Göring auf einer Fahrt nach Paris den Chef der Luftwaffenrechtspflege, General von Hammerstein, in sein Abteil und erteilte ihm den Auftrag, eine Untersuchung in die Wege zu leiten. Hammerstein ernannte ein aus drei Richtern bestehendes Gericht unter Reichskriegsgerichtsrat Dr. Kraell. Es begannen monatelange Vernehmungen, von Göring angefangen bis hin zum letzten Ingenieur. Die Protokolle des Falls Udet sind nicht erhalten. Kraell durchforstete das Ministerium nach allen Einzelheiten der Flugzeugprogramme seit Anfang 1941, nach allen Forderungen Jeschonneks, von Seidels, Görings und der Industrie im allgemeinen sowie nach den Unterlagen über die Entwicklung, Erprobung und Planung der Me 210 und des Bombers »B«.

Im Herbst 1942 legte das Gericht Göring und Milch seinen Bericht vor. General von Hammerstein erklärte, daß Kraell's Ergebnisse in der Erkenntnis bestanden, daß es an jeder Führung gefehlt, und daß insbesondere Udet seine Pflicht in unverantwortlicher Weise vernachlässigt hatte. Kraell empfahl jedoch, von der Einleitung von Strafverfahren gegen Udet's drei Mitarbeiter abzusehen, da niemand ein Interesse an einem solchen Verfahren haben könne, abgesehen vielleicht von den Feindmächten. Göring war über den Bericht erschüttert, brach in Tränen aus und sagte zu von Hammerstein, er danke dem Schicksal, daß es Udet die Waffe in die Hand gedrückt habe.

Im Winter 1941/42 schwanden endgültig die Hoffnungen auf einen Blitzsieg über die Sowjetunion. Die Luftwaffenpläne für die Nachkriegsbesetzung (»Mit dem Abschluß der Operationen im Osten tritt die Luftzoneneinteilung gemäß anliegender Karte in Kraft.«) wurden vorläufig zu den Akten gelegt. Am 10. Januar 1942 überredete Rüstungsminister Fritz Todt Hitler dazu, für die Dauer des Jahres 1942 durch einen Erlaß – der nie zur Auswirkung kam – den absoluten Vorrang aufzuheben, der der Flugzeugproduktion im Juni 1941 zuerkannt worden war, und eine tiefgreifende neue Rüstung des Heeres an ihre Stelle treten zu lassen. »Die Zielsetzung auf weite Sicht bleibt unverändert der Ausbau von Luftwaffe und Kriegsmarine«, verkündete Hitler, befahl aber jetzt für das kommende Jahr: »Die Mittel der Rüstung sind daher zunächst bevorzugt den gesteigerten Bedürfnissen des Heeres dienstbar zu machen.«

Häufig tröstete sich Hitler damit, daß Friedrich der Große schlimmere Situationen als seine eigene überwunden hatte. Er wies Milch an, der Partei und

den Offizieren Vorträge über die Taten des großen Preußen zu halten, und Milch ließ sich einen derartigen Vortrag von seinem Ordonnanzoffizier Werner Beumelburg für den 230. Geburtstag des Preußenkönigs Ende Januar schreiben. Hitler las die Arbeit und beglückwünschte Milch dazu, als er ihn beim Abendessen im Führerhauptquartier am 28. Januar sah. »Wenn man sich vor Augen stellt, daß Friedrich der Große einer zwölffachen Übermacht gegenüberstand, kommt man sich wie ein Sch—kerl vor!« sagte Hitler. »Wir haben selbst dieses Mal die Übermacht! Ist es nicht geradezu eine Schande?«

Nun war der harte Winter 1941/42 im Osten hereingebrochen und brachte dem Heer zusätzliche Verluste. Milchs eigene Bemühungen im März 1941 hatten der Luftwaffe das Schlimmste erspart – Flieger und Bodenpersonal waren für den russischen Winter wenigstens ausreichend bekleidet. Aber wie das Heer, so war auch die Luftwaffe von einer Katastrophe heimgesucht worden: nur 15 Prozent der 100.000 Luftwaffenkraftfahrzeuge im Osten funktionierten Anfang Januar 1942 noch. Das von Luftwaffeningenieuren erfundene Kaltstartverfahren für Flugzeuge und Kraftfahrzeuge hatte sich nicht durchgesetzt, da Heer, SS und auch die Luftwaffe allesamt dieses simple Verfahren für Verbrennungsmotoren (Ölverdünnung mit etwas Benzin) ignoriert hatten, obwohl die Luftwaffe es selbst im Jahre 1939 in Rechlin Hitler vorgeführt hatte. Das Heer war seit der Rechliner Vorführung zweimal auf das Kaltstartverfahren hingewiesen worden, hatte es aber bis zum 10. November 1941 immer wieder abgelehnt, und erst danach wurde diese Methode vom OKH und OKW gebilligt. Als er von diesem verspäteten Befehl hörte, explodierte Milch: »Wenn eine Verfügung über den Winterstart am 10. November von einer Behörde hinausgeht, dann dauert es acht Wochen, bis sie in Deutschland herum ist. Nun denken Sie sich das an der Ostfront!« Unglücklicherweise hatte sich die Luftwaffe, wie er jetzt erfuhr, in ihren Kraftfahrzeugvorschriften nach dem Heer gerichtet. »Wenn unsere Leute sich auf das Heer verlassen wollen, dann können sie mir leid tun«, sagte Milch voller Erbitterung. Er ordnete eine Untersuchung an und erfuhr, daß der Generalquartiermeister sein eigenes »Merkblatt für den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Winter« erst am 10. Oktober 1941 veröffentlicht hatte, und daß die nachfolgende Druckschrift »Kraftfahrzeuge im Winter« einen Monat später herausgegeben worden war. Ergänzungen über Sondermaßnahmen folgten noch im Januar und Februar 1942. Die Verluste des Heeres an Waffen und Gerät an der Ostfront waren im Winter ungeheuer groß. »Ich habe Schnee immer verabscheut«, sagte Hitler beim Abendessen, als Milch im Februar das Führerhauptquartier besuchte. »Jetzt weiß ich warum. Es war eine Vorahnung.«

Im Winter 1941 hatte Milch mit seinen beiden Kollegen von Heer und Marine, General Leeb und Admiral Witzell, Besprechungen über die Notwendigkeit einer gemeinsamen Planungs- und Koordinationsstelle für ihre Forderungen aufgenommen. Es ging um die Verteilung knapper Hilfsquellen – um die Zuteilung von Rohstoffen, Werkzeugmaschinen, industrieller Kapazität und Arbeitskräften. Im Januar 1942 kamen sie erneut zusammen und beschlossen, daß eine »Spitze der Rüstung« geschaffen werden müsse, die Todt und ihnen allen übergeordnet sein müsse. Ende des Monats fiel die Wahl auf Milch, da er den mächtigen Chef des Vierjahresplans, Göring, hinter sich hatte. »Todt hatten wir nicht informiert«, sagte Milch später. »Wir wollten ihm mit einem *Fait accompli* kommen.«

Diese Verschwörung war unnötig. Am 8. Februar fand Dr. Todt den Tod, als seine Maschine beim Verlassen des Führerhauptquartiers beim Start abstürzte. (Ein Verbrechen wurde nicht vermutet. Milch selbst hatte den Vorsitz bei der von Hitler angeordneten Untersuchung des Unfalls geführt, und man gelangte zu dem Ergebnis, daß der Absturz nicht zu erklären sei.) Im Hauptquartier gab es sofort Spekulationen über Todts Nachfolger, und viele tippten auf Milch; Erfahrung und Fähigkeit wiesen ihn gewiß als geeigneten Kandidaten aus. Göring, der Hitler am nächsten Nachmittag ohnehin hatte besuchen wollen, eilte sofort zu ihm, und zwar in der Absicht, die Übertragung der Aufgabenbereiche Todts auf sein Vierjahresplanamt zu erwirken. Wie vom Donner gerührt hörte Göring von Hitler, daß er den 36jährigen Albert Speer schon zum Nachfolger Todts ernannt habe.

In der kommenden Woche wehrte Speer erfolgreich jeden Versuch ab, Todts frühere Aufgabenbereiche aufzuteilen. Am Montag versuchte General von Hanneken, die Kontrolle der Energieerzeugung für das Wirtschaftsministerium zu bekommen, und am nächsten Tag bemühte sich Dr. Ley, als Speer in Berlin eintraf, das Hauptamt Technik der Partei seiner Organisation wieder einzuverleiben, anstatt es beim Rüstungsministerium zu belassen. Am Mittwoch, dem 11. Februar, hielt Milch einen Vortrag vor dem Industrierat – den Todt immer als offenen Rivalen des Rüstungsministeriums betrachtet hatte – über »höhere Organisation der Rüstungsproduktion«. Am 12. Februar teilte Milch Speer mit, daß für den nächsten Vormittag eine große Besprechung vieler führender Industrieller im Luftfahrtministerium anberaumt sei. Man werde Möglichkeiten zur besseren Koordinierung der Rüstung und der drei Wehrmachtteile sowie zur Produktionssteigerung erörtern, und Speer solle unbedingt daran teilnehmen. Zweifel, die Speer noch gehegt haben mag, wurden zerstreut, als Milch ihn mit zu Göring nahm. Der Reichsmarschall äußerte sich besorgt darüber, daß Speers »Heeresproduktionsaufgaben« mit Angelegenheiten kollidieren könnten, die strenggenommen Sache des Vierjahresplans seien. Er erinnert an eine schriftliche Vereinbarung mit Dr.

Todt, und sagte, er hoffe, daß Speer zur Unterzeichnung eines ähnlichen Dokuments bereit sei. Das übrige werde Speer am nächsten Morgen auf Milchs Konferenz erfahren.

Speer erkannte, daß der nächste Morgen für seinen eigenen Machtbereich entscheidend sein werde, und wenig später eilte er in die Reichskanzlei zu Hitler, der gerade aus seinem Hauptquartier zur Teilnahme an Todts Staatsbegräbnis am Nachmittag zurückgekehrt war. Speer teilte Hitler seine Befürchtungen hinsichtlich der Konferenz Milchs mit. Hitler versicherte ihm seiner stärksten Unterstützung: »Sollte der Versuch gemacht werden, sich gegen Sie zusammenzurotten«, sagte er, »dann schließen Sie die Besprechung und bitten all die Herren in den Kabinettsaal. Dann werde ich ihnen meine Meinung sagen.« Am Nachmittag gab Hitler während der Trauerfeierlichkeit öffentlich bekannt, daß Speer in allen drei großen Ämtern die Nachfolge Todts antreten werde.

Albert Speer hat später geschrieben: »Ich hatte das bestimmte Gefühl, daß mich in der Milch-Besprechung etwas Außergewöhnliches erwartete.« Andererseits konnte er sich keinen besseren Start wünschen, als am Nachmittag von Hitler selbst seinen zukünftigen Mitarbeitern vorgestellt zu werden. Am Vormittag des 13. Februar waren im großen Konferenzsaal des Luftfahrtministeriums die drei Wehrmachtteile stark vertreten. Fromm, Leeb und Witzell sowie Thomas und Funk waren anwesend, und die Industrie hatte Albert Vögler, Wilhelm Zangen und viele andere entsandt.

Vögler schlug das Hauptthema in seiner Eröffnungsrede an. Er beklagte die Konflikte zwischen den drei Wehrmachtteilen auf dem Gebiet der Rüstungsproduktion und empfahl die Ernennung eines Mannes, der allen übergeordnet sei und der über den Vorrang entscheiden könne; der Industrie sei es gleichgültig, wer dieses Amt erhält. Generaloberst Fromm und Admiral Witzell unterstützten diesen Vorschlag. Als Wirtschaftsminister Funk jetzt aufstand und unter allgemeinem Beifall vorschlug, Milch diese neuen großen Vollmachten zu erteilen, argwöhnte Speer sofort, daß die ganze Konferenz von Göring, Funk und Milch inszeniert worden sei. Bevor Milch etwas sagen konnte, beugte er sich zu Im hinüber und flüsterte ihm sehr leise zu, daß er soeben Hitler um dieses Amt gebeten und es von ihm erhalten habe. Milch verkündete der Versammlung diese Neuigkeit und schlug vor, die ihm zugedachte Rolle auf Speer zu übertragen. Dann ergriff Speer das Wort und erklärte, daß Hitler ihnen allen am Nachmittag im Kabinettsaal eine Ansprache halten wolle.

Speer muß sofort zu Hitler zurückgekehrt sein, um ihn davon zu unterrichten, daß Göring und Milch tatsächlich den von ihm erwarteten Coup versucht hatten, denn am selben Tag sprach Hitler beim Mittagessen von der Feindseligkeit gewisser

Leute gegenüber dem Rüstungsministerium und dem Wunsch anderer, sich in dessen Angelegenheiten einzumischen; er verfügte, daß allein das Rüstungsministerium über die Mittel zur Produktionssteigerung zu entscheiden habe. »Wie dem auch sei«, notierte sich Goebbels, »der Führer hat die Rüstungsfabrikanten für den Nachmittag zu sich eingeladen, und er wird ihnen seine Weisungen und Vorstellungen schon vortragen.«

Mit diesem Tage begann die bemerkenswerte Partnerschaft Speer-Milch; sie war bemerkenswert wegen der Vorbehaltlosigkeit, mit der Milch jetzt auf Befolgung der Forderungen Speers drang, obwohl er im Laufe der Monate sah, daß die Heeresproduktion noch mehr als unter Todt bevorzugt wurde.

Milch schätzte den jungen Mann und war von seinen Leistungen bei der Erweiterung der Produktionskapazität der Flugzeugindustrie sehr beeindruckt; aber man hat seine Freundschaft mit Speer nie verstanden. Vorwald, Hertel, Petersen, der jüngere von Brauchitsch – alle warnten vor ihm. Nachdem er unerklärlich widersprüchliche Darstellungen von Speers Handlungsweise gegen Ende des Krieges gehört hatte, schrieb Milch: »Ich habe selten zuviel von Menschen erwartet. Hier bin ich schwer enttäuscht. Ich wehre mich noch gegen dies Gefühl und erhoffe eine günstige Klärung, die Hoffnung ist aber schwach.« Aber die erhoffte »günstige Klärung« kam dann doch noch.

Am Nachmittag des 13. Februar 1942 gegen 5.00 Uhr stellte Hitler Albert Speer den Industriellen vor, die er hinfort führen sollte. Hitler begann mit einem Lob für den Vierjahresplan Görings, der es allein ermöglicht habe, diesen Krieg mit Hoffnungen auf einen Sieg zu führen. Er lobte Görings Luftwaffe wegen ihrer großartigen Nutzung der Industrie und sprach sich für eine liberale Haltung gegenüber Ingenieuren und der Wirtschaft aus. (Eine bemerkenswerte Ansicht, wie Saur später bemerkte, denn sie lief der Parteilinie völlig zuwider.) Dann betonte Hitler, daß nicht nur die Qualität der Rüstung, sondern auch ihre Quantität zähle. Man müsse die Experten für Massenproduktion bei der Konstruktion von Waffen in einem viel früheren Stadium als bisher üblich konsultieren. Er forderte eine Gerätevereinfachung und eine Konzentration der zivilen Produktion, um Arbeitskräfte und industrielle Kapazität für die Rüstung freizumachen. Es sei »unerhört«, so fuhr er fort, daß es nicht gelungen sei, Kriegsgefangene für den Arbeitseinsatz in der Industrie einzuführen; das sei eine Aufgabe, die man einem »groben Lackel« übertragen müsse. »Es befinden sich 75 Millionen russische Bevölkerung in unseren Händen!« Alles hänge davon ab, daß die Front gehalten werde. Solange das Reich den Kopf hoch halte, »geht alles. Sonst würde ich mich erschießen.« Er verlange eine Produktion, die dem Heer gibt, was das Heer braucht, »ohne andere Wehrmachtteile zu schädigen«. Er wiederholte: »Nur die Masse der Waffen ist

interessant, nicht einzelne Spezialwaffen.« Er empfahl den Industriellen beim Auftreten von Kompetenzschwierigkeiten, sie persönlich zu klären, »nur keine Briefe schreiben«. Er fügte hinzu, daß hier ein Fall vorliege, wo das Prestige sich mit dem zweiten Platz zu begnügen habe; er habe nicht die Absicht, nach Kriegsende Herrn Speer in dieser Stellung zu behalten; er brauche Speer für größere, schönere Aufgaben. Gegen Ende der Versammlung rief Hitler sie auf, alle einmütig zusammenzuarbeiten. Ihre vornehmste Aufgabe sei es, »Speer die Arbeit zu erleichtern«.

Am 17. Februar stellte Milch Speer seinen Produktionsexperten William Werner vor, und Werner informierte den Minister sehr gründlich über die Arbeitsweise der Produktionsringe und -ausschüsse; diesem Konzept fügte Speer mit dem ihm eigenen Geist noch eine dritte Dimension hinzu, die der Hauptausschüsse (wie Lokomotiven, Panzer und – nach 1944 – Flugzeuge). »Der Führer hat Speer zum Nachfolger Todts ernannt«, schrieb Goebbels, »zweifelloos der einzige Mann, der in der Lage ist, das große Erbe des Toten seinem Sinn und seinem Programm gemäß zu verwalten.« Wenn andere weniger begeistert waren, dann deshalb, weil Speer ein Unbekannter war; Admiral Witzell machte eine Szene und weigerte sich, Speers Notiz über die in der folgenden Besprechung am 19. Februar erzielte Vereinbarung abzuzeichnen. Milch überredete ihn dann doch dazu.

Auf Milchs Schreibtisch lagen äußerst beunruhigende Berichte nicht nur über die zunehmende britische Bomberstärke, sondern auch über die amerikanische Bomberproduktion. Er teilte Hitlers einseitiges Vertrauen zur Flak als Verteidigung gegen Bombergroßangriffe nicht; für Milch beruhte die Luftverteidigung in erster Linie auf Jagdgeschwadern. Gegenwärtig betrug die Generalstabsforderung nur 360 Jagdflugzeuge pro Monat. Milch vertraute Oberst Vorwald an: »Und wenn der Generalstab sie nicht haben will, machen wir uns trotzdem sofort an das Doppelte an Jagdflugzeugen heran.« Die Jägerproduktion hatte 1941 einen Monatsdurchschnitt von etwa 250 einmotorigen Jagdflugzeugen und 64 zweimotorigen Zerstörern erreicht. Innerhalb weniger Wochen stellte Milchs Planungsstab unter von Gablenz ein neues Programm mit gewaltigen Jägerproduktionszahlen und auch mit mehr Bombern auf – nicht nur den 200 He 177, sondern auch 750 Ju 88 der neuesten Ausführung.

Leider mußte Milch in seiner Planung auch Raum für den Bomber »B« schaffen. Ende Februar 1942 hatten er und Jeschonnek gemeinsam bekräftigt, daß man die Ju 288 als »B« übernehmen solle. Göring zeichnete die Empfehlung ab: »Ju 288 einverstanden. Göring.« Aber das Problem war nicht einfach nur mit einer Grünstiftnotiz am Rande eines Briefes zu lösen. »Der ganze Bomber »B« ist in meinen Augen eine Mißgeburt«, sollte Milch einige Monate später erklären.

Obwohl er das Projekt als Totgeburt betrachtete, mußte er es am Leben erhalten: »Eine vernünftige Maschine wird sie nur, wenn sie auf die (Jumo) 222 geht. Ich weiß überhaupt nicht, was die Maschine soll. Ein Flugzeug, das viel trägt, ist sie nicht; eines, das weit geht, ist sie auch nicht.«

Am 21. März erörtere Milch in Rominten mit Göring und Jeschonnek sein projektiertes Jägerprogramm. Insbesondere ging er auf seinen Plan eines »Regenschirms über Deutschland« ein. Er sagte: »Herr Reichsmarschall, Ihre Gesamtforderung beträgt 360 Jagdflugzeuge pro Monat. Ich verstehe das nicht. Wenn Sie 3,600 Jagdflugzeuge gesagt hätten, dann müßte ich erwidern, daß Amerika und England zusammen . . .« – er machte eine Pause, fuhr dann fort: » . . . daß 3,600 zu wenig seien. Sie müßten mehr produzieren. Aber nur 360 Jagdflugzeuge zu fordern!« Jeschonnek erhob heftig Einwände und verkündete: »Ich wüßte nicht, was ich mit mehr als 360 Jagdflugzeugen pro Monat anfangen sollte.«

Jeschonneks kurze Antwort, die in einem Satz zusammengefaßte Tragödie der Luftwaffe, blieb viele Jahre lang in Milchs Erinnerung verwurzelt. Im Januar 1943 kam er darauf zurück: »Ich kann niemals darüber hinwegkommen, daß vor nicht weniger als zehn Monaten 360 Jäger als Maximum gefordert wurden.« Im Jahre 1943 sah dann Milchs Planung 3,000 Jäger pro Monat vor. Als fünf Monate später die großen Industriestädte der Ruhr nach den verheerenden Angriffen des R.A.F.-Bomberkommandos in Trümmern lagen und sich die amerikanische Tagoffensive spürbar zu machen begann, erinnerte sich Milch wieder an jenen Tag in Rominten: »Wenn ich damals gesagt hätte, ›Ich will, daß in anderthalb Jahren das Programm von heute steht‹ – daß wir rund 900 bis 1,000 Jäger herausbringen wollen –, dann würde mir jeder gesagt haben, Das können wir gar nicht.« Milch hatte dieses Unmögliche geschafft, aber er war noch nicht zufrieden: »Wenn wir 2,000 Jäger bringen können, dann werden sie auch von der Front mit Kußhand aufgenommen, und sie wären verbandsmäßig mit allem, was dazu gehört – Bewaffnung, Betriebsstoff – in Tätigkeit zu setzen. Dann sähe es in Deutschland verdammt anders aus. Tagangriffe nach Deutschland wären dann ein Ding der völligen Unmöglichkeit.«

Jeschonneks Reaktion im März 1942 ergab sich aus seiner Sorge um die Aufrechterhaltung der Bomberproduktion. »Wenn der Feldmarschall ohne Abfall bei den anderen Typen nur auf 720 Jäger kommt, fresse ich einen Besen«, versprach er vor ihrer Abreise. »Auch den liefert Ihnen der Generalluftzeugmeister«, erwiderte Milch.

Nach einem sehr schweren R.A.F.-Nachtangriff auf Paris, bei dem 800 Zivilisten getötet wurden, forderte Hitler einen schweren Vergeltungsangriff auf London, sobald das Wetter dazu geeignet sei. Als sein Zorn verraucht war, widerrief er jedoch den Befehl. In Erwiderung auf eine Frage Görings erläuterte Jeschonnek:

»Der Führer will keinen Angriff auf Deutschlands Städte provozieren, solange die Engländer sich auf den gegenwärtigen geringen Umfang ihrer Einsätze beschränken, und wir sind auch nicht in der Lage, Vernichtungsangriffe im Westen zu führen.« Genau eine Woche später, am 28. März 1942, griffen 230 R.A.F.-Bomber nachts Lübeck an. Als Milch die Berichte las, sah er, daß die Ereignisse ihm recht gegeben hatten. Die Bevölkerung hatte wenig getan, um die Ausbreitung der Brände zu verhindern: »In Lübeck haben sich alle so schnell wie möglich verdrückt . . . Lübeck war von Anfang an gegen unsere Luftschutzmaßnahmen und wollte nicht mitmachen. Immer wieder haben sie gesagt: ›Niemand greift uns an.« Das Resultat sind 256 Tote bei einem Angriff und 100 Vermißte. 15,000 sind evakuiert. Das ist der Lohn für die ablehnende Haltung.«

Der Leidensweg der deutschen Städte hatte begonnen.

Noch eine andere Episode beleuchtet die merkwürdigen Beziehungen zwischen Milch und Göring. Als Milch am 30. März seinen 50. Geburtstag feierte, bemerkte er mit großer Freude, daß Göring zum ersten Mal (und zum letzten) erschien, um ihm zu gratulieren: »Er war freundlich wie schon seit Jahren nicht mehr.« Die Aufrichtigkeit der Glückwünsche Görings ist jedoch zu bezweifeln, wie die Papiere seines persönlichen Referenten Dr. Görnert beweisen. Dieser hatte wenige Tage zuvor notiert: »Der Reichsmarschall wünscht, gleichgültig welche Befehle Feldmarschall Milch gegeben haben mag, daß die Presse dem Geburtstag eine besondere Würdigung widmet. Fotografien, die den Reichsmarschall mit Feldmarschall Milch zeigen, sollten in diesem Zusammenhang verwendet werden. Der Reichsmarschall selbst wird persönlich Feldmarschall Milch um 13.00 Uhr in dessen Büro im Luftfahrtministerium gratulieren. Auch diese Tatsache ist am nächsten Tag in der Presse ausführlich zu melden und vor allem durch Bild- und Wochenschau-berichterstattung zu betonen.«

Während die Wochenschaukameras surrten, schüttelte Göring Milch die Hand und überreichte ihm einen wertvollen 300 Jahre alten Gobelin. Er flüsterte Milch zu, daß er 25,000 Reichsmark wert sei, und der Feldmarschall erwiderte ebenso leise: »Wo ist der geklaut?« (Später versuchte Göring, den Gobeln gegen einen holländischen Zigarrenschrank zurückzutauschen.)

In einem persönlichen Schreiben wünschte Hitler Milch viele Jahre guter Gesundheit für den Ausbau der Luftwaffe: »Ich weiß besonders aus dem Munde des Reichsmarschalls«, schrieb er, »wie hoch Ihr Einsatz in dem uns aufgezwungenen schweren Kampf und besonders Ihre Arbeit auf dem Gebiet, das Ihnen jetzt nach dem Tode Udet's überantwortet ist, einzuschätzen sind. Ich selbst habe im Laufe dieses Krieges Ihre Persönlichkeit gerade in jenen Zeiten würdigen gelernt, in denen sich der Soldat in erster Linie bewähren muß: in den Zeiten großer Spannung,

drohender Krisen und damit schwerer Nervenbelastungen.« Er zählte Milch zu jenen Männern, für die es das Wort »unmöglich« nicht gibt.

Von Hitler kam auch ein Scheck über eine Viertelmillion Reichsmark für den Kauf eines Gutes. »Sehen Sie, Herr Feldmarschall, es daher nur als kleines Zeichen meiner persönlichen und der Dankbarkeit des deutschen Volkes an, wenn ich es in seinem Namen versuche, Ihnen dafür aus Anlaß des 50. Geburtstages bei der Gestaltung Ihres privaten Lebens etwas behilflich zu sein.« Die Unterschrift lautete »Ihr ergebener Adolf Hitler«.

Natürlich kritisierten die amerikanischen Ankläger in Nürnberg, daß Milch dieses Geschenk angenommen habe. Milch wies die Kritik zurück: Ein Geschenk des Staatsoberhauptes könne man nicht ablehnen, und solche Dotationen seien auch in anderen Ländern üblich; außerdem sei er seit 1933 durch die Annahme der Ernennung zum Staatssekretär um ungefähr eine Viertelmillion Reichsmark ärmer, als er es beim Verbleiben in seiner Lufthansa-Stellung gewesen wäre. Im übrigen: »Ich habe mich über die Anerkennung, die in dem Geschenk lag, herzlich gefreut!«

Der Bombenkrieg beginnt

Wenn es einen deutschen Flugzeugkonstrukteur und -industriellen gab, der 1942 zur deutschen Kriegswende beigetragen hat, dann war es Professor Willy Messerschmitt. Hitler hielt sehr viel von ihm und sagte mehr als einmal zu Milch, der Professor habe einen »genialen Hinterkopf«. Milch teilte diese Begeisterung nicht und bewahrte sich ein bitteres Vorurteil gegenüber dem Bayern, gab jedoch zu, daß sich Messerschmitt durch seinen Jäger Me 109 große Verdienste erworben hatte und hoffte, daß er mit der Me 309, die Ende 1943 anlaufen sollte, wieder einen guten Jäger bringen würde. Aber aus Messerschmitts Konstruktionsbüros hatte sich ein Strom von Ideen ergossen, die dem Vorkriegserfolg der Me 109 nicht gleichgekommen waren. Oberstleutnant Petersen faßte es in dem Satz zusammen: »Sie versuchen immer wieder, ihren eigenen Mist zu verkaufen.« Unter diesen kostspieligen Schaumschlägereien befanden sich die Me 321 und 323: Die Me 321 war der Lastensegler »Gigant«, konstruiert, um 20 Tonnen Fracht einschließlich eines mittelschweren Panzers zu tragen; Milch meldete Göring Ende März 1942, das ganze sei ein Betrug: »Beim Einfliegen sind bereits 36 Leute ums Leben gekommen. Die Maschine ist schlecht gebaut, die Trimmung ist unmöglich, Steuerdrücke sind zu hoch.« Wenige Wochen später ließen Milch und Göring die weitere Produktion der Me 321 einstellen. Von der Me 323 wurden nur 140 fertiggestellt, um die vorhandenen Motoren zu verbrauchen. »Die Maschine kann weder nachts noch blind fliegen«, urteilte Milch.

Ebenso entschieden war Milch gegen ein anderes Großflugzeugprojekt Messerschmitts. Um einer Forderung aus dem Jahr 1940 nach einem Bomber zu entsprechen, der nach Amerika und zurück fliegen konnte, hatte Messerschmitt die Me 264 konstruiert, ein Flugzeug mit vier – oder vielleicht auch sechs – Propellermotoren; eine große Gruppe arbeitete in Augsburg an dem ersten Prototyp. Milch gelangte zu der Überzeugung, daß man Messerschmitt auf leichte Jagdflugzeuge beschränken und die wirklich großen Flugzeuge Junkers, Heinkel und Dornier überlassen müsse.

Diese Probleme waren nur geringfügig, verglichen mit der Katastrophe der Me 210. Dafür mußte Messerschmitt später die volle Verantwortung übernehmen, und fast hätte dieses Projekt seiner eigenen Gesellschaft den Bankrott gebracht. Göring klagte später, daß seine Grabschrift dereinst lauten solle: »Länger hätte er gelebt ohne die Me 210.«

Das Flugzeug – Zerstörer, Fernbomber und Schlachtflugzeug – war ursprünglich von dem Chefkonstrukteur Waldemar Voigt entworfen worden; Messerschmitt hatte die Pläne Voigts abgeändert, um Gewicht und Luftwiderstand des Flugzeuges zu verringern. Insbesondere hatte er die Vorflügelschlitze weggelassen und den Rumpf um 90 cm verkürzt. Obwohl dadurch ein von Grund auf anderes Flugzeug entstanden war, hatte das Ministerium (zu Udet's Zeiten) 1.000 Me 210 bestellt, ohne den ersten Flug des Prototyps abzuwarten. Wie wir gesehen haben, war die Maschine bei Beginn des Rußlandfeldzuges noch immer nicht in die Produktion gegangen; Erprobungsmodelle neigten zum Flachtrudeln, kippten über die Flügel ab, oder bei der Landung knickte das Fahrgestell zusammen. (Messerschmitt hatte ein schwächeres Fahrgestell als Voigt vorgesehen, um Gewicht zu sparen.)

Seit November 1941 hatte das Versagen der Me 210 der Gesellschaft zunehmende technische und finanzielle Schwierigkeiten bereitet. Jeder neue Tag brachte Güterzugladungen kostspieliger Zubehör- und Rumpfteile für dieses Flugzeug nach Augsburg und Regensburg; aber noch war kein einziges Flugzeug fertig oder vom Ministerium abgenommen. Um brachliegende Montagekapazitäten auszunutzen, mußte die Gesellschaft Arbeitskräfte für die Me 110-Produktion abstellen, aber am Ende waren fast 4.000 Arbeiter untätig, und noch immer stand das Me 210-Fließband still. Nur ein Verband, die II. Gruppe ZG I, war damit ausgerüstet worden, hatte aber solche Katastrophen mit der Maschine erlebt, daß man sie stehenließ und auf ein anderes Flugzeug umstieg. Im Februar 1942 betrug der Fehlbetrag zwischen Beschaffungskosten (für Rohmaterialien und Halbfabrikate) und Anzahlungen vom Ministerium 25 Millionen Reichsmark, und obendrein belief sich Messerschmitts auch vom Reich gedeckter monatlicher Finanzbedarf auf 16 Millionen Mark.

Während die Gesellschaft vor dem Ruin stand, wartete die Luftwaffe noch immer auf das Flugzeug. Sechs Gruppen sollten im Frühjahr auf die Me 210 umgestellt werden, aber als er am 6. März mit Göring und Milch darüber sprach, sagte Jeschonnek: »In ihrem gegenwärtigen Zustand können wir die Me 210 den Verbänden nicht zumuten.« Drei Tage später ließ Göring Messerschmitt zu sich kommen und machte ihm schwere Vorhaltungen. Der Professor gab jetzt zu, daß die Maschine nicht einsatzfähig sei (nachdem in einer einzigen Woche siebzehn Mann mit dieser Maschine ums Leben gekommen waren). Göring drohte damit, den Flugzeugauftrag völlig zu streichen. Dies hätte den Ruin bedeutet. In den Werken Augsburg und Regensburg standen 370 halbfertige Flugzeuge herum, und es traf Material für 800 weitere Maschinen ein. Es kam zu einer zornigen Auseinandersetzung zwischen Milch, Vorwald und Messerschmitt. Sie fand am 12. März im Ministerium statt. Milch gab dem Professor eine letzte Chance: Die Me 210 müsse zu Voigts ursprünglicher Konstruktion zurückkehren. Zehn Erprobungsmaschinen seien sofort herzustellen, die ersten sechs müßten bis zum 1. April abgeliefert werden. Messerschmitt verpflichtete sich, die Massenproduktion dieser neuen Ausführung vom 1. Mai an aufzunehmen – ein völlig unrealistisches Versprechen, da er wußte, daß es unmöglich sein würde, bis dahin die zehn Flugzeuge zu bauen und zu erproben. Tatsächlich war ihre Erprobung dann erst im September abgeschlossen.

Anfang April stellte sich heraus, daß nicht einmal die ersten sechs Maschinen bis zum 1. Mai umgestellt sein würden. Während einer GL-Besprechung am 14. April erwähnte Milch die Möglichkeit, Messerschmitt abzusetzen, bevor sein »genialer Hinterkopf« weiteren Schaden anrichten könne. Milchs Chefingenieur, Lucht, meldete, daß Messerschmitt selbst seinen Produktionsleiter noch immer nur seinen eigenen Änderungen bestürme. Milch versicherte Lucht: »Ihr braucht in der Beziehung keine Sorge zu haben. Schlimmstenfalls beschlagnahme ich das Werk und unterstelle Messerschmitt einem Generaldirektor. Das ist ja heutzutage ohne weiteres möglich.« Er beauftragte Lucht, die Fabriken selbst zu inspizieren, und teilte dem Finanzdirektor und stellvertretenden Vorsitz der Gesellschaft, Fritz Seiler, mit, daß der Professor den Vorstand verlassen und sich verpflichten müsse, sich in Zukunft nur noch Forschungsproblemen zu widmen. Seiler unterrichtete den »Familienrat« der Gesellschaft am 17. April über diese Forderung. Der Vorsitz, Croneiss, verteidigte loyal seinen Freund Messerschmitt und beschuldigte Seiler, ihn verraten zu haben. Seiler erwiderte, Milch habe das Vertrauen zu der Gesellschaft verloren, und man müsse einen Weg finden, um dieses Vertrauen wiederzugewinnen. Nach einer langen Auseinandersetzung einigte man sich darauf, daß Seiler und Croneiss Milch um eine Milderung seiner Forderung bitten sollten.

Lucht inspizierte Augsburg am 19. April und berichtete von den katastrophalen Zuständen, die er dort angetroffen hatte: »Ich fand Messerschmitt völlig gebrochen vor. Er war körperlich ganz herunter und wahnsinnig aufgeregt. Er hat geheult wie ein Schloßhund.« Über Messerschmitts Vorsitz Croneiss und andere Vorstandsmitglieder berichtete Lucht: »Sie leben völlig in der Furcht des Herrn. Der ganze Laden wird durch Messerschmitt kujoniert.«

Am 23. April empfing Milch Croneiss und Seiler und blieb bei seiner Forderung nach einer internen Reorganisation der Gesellschaft. Er sagte, daß Messerschmitt sich gelegentlich wie eine Prinadonna aufführe, und fügte hinzu: »Sein größter Fehler ist, daß er sich für sehr genial hält.« Wahre Genies wie Hitler oder Speer stünden mit beiden Beinen fest auf dem Boden, aber der Professor sei sprunghaft und unberechenbar: »Es gibt noch andere gute Flugzeugkonstrukteure, denen die Toten auf ihren Flugzeugen nahegehen, während Professor Messerschmitt dies vollkommen kaltläßt.« Dann ließ er die Bombe platzen: Göring habe die Me 210 vom Flugzeugprogramm abgesetzt. Da es unrealistisch sei, die Me 210 vor September in nennenswerter Stückzahl zu erwarten, ordnete Milch an, nur noch an den 16 Me 210 für Erprobungszwecke weiterzuarbeiten. Croneiss sagte, daß die Maschine damit erledigt sei. Milch nickte.

Am 25. April wurde die Arbeit an der Me 210 eingestellt. Die Unterlieferanten erhielten den Befehl, die Produktion von Einzelteilen zu beenden. »Damit«, berichtete Milch, »ist die Maschine an und für sich tot.«

Er hatte Croneiss und Seiler beauftragt, im Werk Ordnung zu schaffen, da er »andernfalls sich gezwungen sehe, einen Kommissar einzusetzen«. Diese Ankündigung wurde dem Augsburger »Familienrat« Ende des Monats mitgeteilt. Das Ministerium wies die Gesellschaft an, von den Lizenzwerken die gesamte Ausrüstung, alles Material, sämtliche Zellenteile und das Zubehör für die Me 210 zu übernehmen, da sie an der Katastrophe unschuldig seien. Viele Güterzüge mit einer Fracht im Gesamtwert von 68 Millionen Reichsmark rollten nach Augsburg. Die Ladungen dieser Züge wurden in zwei Hallen auf dem Fliegerhorst Gablingen gelagert. Milchs Entscheidung kostete die Messerschmitt-Werke zunächst 38 Millionen Reichsmark; die verfehlte Änderung der Voigtschen Konstruktion durch Messerschmitt (als die ersten wieder auf Voigt umgestellten Me 210 im September fertig waren und mit dem Motor DB 603 erprobt wurden, erwiesen sie sich als hervorragende Maschinen und erhielten die neue Bezeichnung Me 410) hatte die Luftwaffe mehr als 1.000 Flugzeuge gekostet, und das zu einer Zeit, als sie sie nicht entbehren konnte.

Am gleichen Tag, an dem die Produktionsvorbereitungen der Me 210 eingestellt wurden, flog die R.A.F. den ersten von vier schweren Bombenangriffen gegen

Rostock und die nahegelegenen Heinkel-Werke in Marienehe. Fast zwei Drittel der bebauten Fläche der Stadt brannten nieder, und die Produktion bei Heinkel mußte vorübergehend eingestellt werden. Hätte die R.A.F. beim Angriff auf das Werk mehr Brandbomben geworfen, so wäre die Zwangspause bis zur Wiederaufnahme der Produktion noch länger gewesen. Ein paar Tage später erklärte Milch: »Wenn der Engländer bei dem Angriff auf Heinkel richtig vorgegangen wäre, hätten wir in den nächsten zehn Monaten in Marienehe bei Rostock keine Produktion mehr.«

Diese ersten Angriffe waren Sturmzeichen für die Zukunft. Ein neuer Offizier, Generaloberst Sir Arthur Harris, befahl die R.A.F.-Bomberflotte, und die Bombenfrachten wurden jetzt vorwiegend über den Städten und nicht so sehr über den Fabriken abgeworfen. Im Wrack eines Wellington-Bombers, das Milchs Sachverständiger für die Ausrüstung der Alliierten, Oberstingenieur Dietrich Schwenke, am Morgen nach dem Angriff auf Lübeck untersuchte, fand er ein neues elektronisches Gerät für genaue Blindflugnavigation. (Es führte die Codebezeichnung »Gee«.) Hitlers Antwort auf diese Angriffe war der Befehl an die Luftwaffe, »Terrorangriffe gegen Städte außer London« zu fliegen, aber selbst jetzt noch war ihm daran gelegen, die britische öffentliche Meinung nicht aufzubringen. Mit der Begründung, Phosphor setze ein Giftgas frei, verbot Hitler seine Verwendung als Bestandteil deutscher Brandbomben. Als er dann jedoch erfuhr, daß die britischen Brandbomben zehn Prozent Phosphor enthielten, genehmigte er der Luftwaffe den gleichen Prozentsatz als Beimischung; in der Praxis verwendete die Luftwaffe nicht viel mehr als ein Viertel der britischen Beimischung.

Milch ging in seinen Vorschlägen für die Bekämpfung der britischen Nachtangriffe von grundsätzlich anderen Überlegungen als Hitler aus. Milch hielt sehr viel von Verfolgungsjägern, die »einen Regenschirm über Deutschland« bilden sollten; Hitler dagegen trat für eine starke Verteidigung durch Flak und Scheinwerfer ein. Milch hatte sich einmal ausgerechnet, daß neben der gewaltigen und kostspieligen Bodenorganisation durchschnittlich 2,313 Schuß der schweren und 4,258 Schuß der leichten Flak erforderlich gewesen waren, um jedes der bis Ende November 1940 als abgeschossen gemeldeten Flugzeuge herunterzuholen. Ein derartiges Sperrfeuer hatte zweifellos eine abschreckende und das Zielen erschwerende Wirkung auf die Bomber, aber der Preis, vor allem an Engpaßmaterial, war zu hoch. In seiner Besprechung mit Hitler am 28. Januar schlug Milch vor, einen größeren Teil dieser knappen Rohstoffe der Flugzeugproduktion zuzuführen und dem Flakprogramm entsprechend weniger zu geben. Damit aber stieß Milch auf den entschiedenen Widerspruch Hitlers.

Milch wollte nun die Produktion von Flakzündern auf die Dauer von drei Monaten einstellen, da schon gewaltige Vorräte an Flakmunition vorhanden seien.

In der Zwischenzeit sollte die Zünderproduktion auf das in großer Menge vorhandene Zink umgestellt werden, wodurch allein 800 Jäger pro Monat mehr hätten gebaut werden können.

In den ersten Wochen seiner Tätigkeit als GL hatte Milch die Hälfte der 4,000 Mann starken Udet-Mannschaft aus dem Ministerium entfernt und das alte, aber beliebte System der Verbindungsoffiziere durch zweimal wöchentlich stattfindende Mammutbesprechungen ersetzt; es waren große parlamentarische Versammlungen, an denen jedes Mal etwa sechzig Offiziere, Ingenieure und Industrielle teilnahmen; niemand blieb mehr im dunkeln über Planung und Forderungen. Reichstagsstenographen wurden hinzugezogen, um jedes Wort dieser Diskussionen festzuhalten. Aus ihren Aufzeichnungen geht hervor, daß Milch mit scharfer Zunge regierte und über eine Wortgewalt beim Schimpfen verfügte, die selbst Goebbels nicht übertroffen hätte. Über jedem Industriellen hing wie ein Damoklesschwert die Möglichkeit, das Schicksal eines Koppenberg oder Messerschmitt zu erleiden. Als Milch erfuhr, daß die führenden Propellerhersteller, V. D. M., um 20 Prozent hinter der geplanten Produktion herhinkten, fegte Milch die Direktoren hinweg und ersetzte sie durch einen Kommissar. An der Ju 88 waren selbst dann noch, als sie schon in der Serienfertigung war, bis zum vorigen Sommer 50,000 Konstruktionsänderungen vorgenommen worden. Als Milch das hörte, untersagte er kategorisch jede in letzter Minute vorgenommene Konstruktionsänderung an einem in der Produktion befindlichen Flugzeug, soweit dies mit der Sicherheit vereinbar war. Als er erfuhr, daß noch immer Zwölfzylinder-Daimler-Benz-Wagen »für irgendwelche hochgestellten Persönlichkeiten« bestellt wurden, überredete er Göring dazu, jede derartige nichtmilitärische Produktion zu verbieten. »Es wird jetzt unter Todesstrafe gestellt, wer für den Frieden noch irgend etwas arbeitet«, gab Milch Mitte April bekannt.

Gleichzeitig leitete er positive Maßnahmen zur Produktionssteigerung ein; er strebte eine stärkere Normung der Flugzeugteile nach amerikanischem Vorbild an und führte gemeinsam mit dem Industrierat Massenfertigungsverfahren ein, die man in anderen westlichen Ländern noch nicht kannte. Mehrfachbohrmaschinen wurden für eine neue Motorenfabrik in Allach konstruiert, die in einem einzigen Arbeitsgang von acht Minuten Dauer drei Dutzend Bohrungen ausführen konnten. Nach dem alten Verfahren hatte man dafür dreißig Stunden benötigt. Man versuchte, den Lieferweg in der Motorenindustrie zu verkürzen und verwendete für die Luftwaffe eine eigene Werkzeugmaschinenfabrik. Im Jahre 1941 waren 28,000 Flugmotoren hergestellt worden, eine Zahl, die sich 1942 auf 50,000 erhöhen sollte.

Wenige Wochen, nachdem Speer im Februar 1942 sein Amt als Rüstungsminister angetreten hatte, erkannte er, daß es ihm noch immer an Einfluß auf die

Lufrüstung fehlte; er beschloß, eine aus Im selbst und Milch bestehende Gruppe zu schaffen, »um ihn mit der Verantwortung vertraut zu machen«. Anfang März 1942 erwähnte Speer gegenüber General Thomas vom OKW die Notwendigkeit, »eine kleine Gruppe von Männern um den Reichsmarschall zu versammeln, um die zentrale Planung zu leiten«. Ende des Monats war der Gedanke ausgereift, und die erste inoffizielle Zusammenkunft des Ausschusses zur Planung der Aluminiumverteilung fand am 25. März im Luftfahrtministerium statt. Eine Woche später trugen Milch und Speer ihren Gedanken Göring vor, wobei sie das notwendige Hinausschieben der Ziele im Aluminium- und Treibstoffprogramm begründeten und das zum Anlaß ihres Vortrags nahmen. Aus dieser Besprechung ergab sich der Beschluß, eine »letzte Instanz« zu schaffen, die die gesamten Rohstoffzuteilungen lenken sollte und gegen deren Entscheidungen weder die Industrie noch die Wehrmacht eine Berufungsmöglichkeit hatten.

Diese neue Gruppe, die Zentrale Planung, sollte aus drei, später vier Männern bestehen – Milch, Speer, Staatssekretär Koerner von Görings Vierjahresplanorganisation und Reichsminister Funk vom Reichswirtschaftsministerium. Anfangs billigte Göring ihnen die Kontrolle über alle Rohstoffe »mit Ausnahme von Kohle, Treibstoff und Buna« zu. Aber die Gruppe hatte keinen Einfluß auf die Beschaffung von Arbeitskräften (die Hitler wenige Tage zuvor dem Gauleiter Fritz Sauckel übertragen hatte), und das sollte sich als großes Hindernis für die Neurüstung erweisen. Die Aufnahme Koerners war symptomatisch für Görings Furcht, daß die Gruppe sonst die Macht an sich reißen könnte. Speer war gegen ihn, aber Milch meinte im Vertrauen, daß es besser sei, einen verhältnismäßig harmlosen »Spitzel« Görings, den sie genau kannten, dabei zu haben, als sich auf andere, unbekannte Weise nachspionieren zu lassen.

Speer erhielt am 4. April 1942 die Genehmigung Hitlers für alle diese Pläne. Der Erlaß, den Göring dann unterzeichnete, besagte, daß alle Mitglieder gleichrangig seien, aber es lag in der Natur der Sache, daß die Kontrolle über die Zentrale Planung an Speer überging.

Die Aufgabe der Zentralen Planung bestand darin, die schwachen Punkte der deutschen Kriegswirtschaft zu finden und etwas dagegen zu unternehmen; einmal nannte Milch den Ausschuß nicht unzutreffend eine »Zitronenquetsche«. Seine Methoden, zerstrittene Rivalen zur Einigung zu zwingen, waren nicht alltäglich, aber immer erfolgreich. Einmal, als sich zwei Gegner – einer der beiden war Krupp – auf einer Besprechung der Zentralen Planung nicht einigen konnten, schrie er sie an: »Ich stelle je einen bewaffneten Soldaten der Luftwaffe vor diese und vor jene Tür mit der Weisung, die beiden Herren nicht eher herauszulassen, als bis sie einig sind.« Dann wurde seine Stimme ruhiger, und er fügte hinzu: »Das ist dann so

ähnlich wie bei der Papstwahl, beim Konklave. Da werden die Kardinäle, die den neuen Papst zu wählen haben, auch eingeschlossen, bis die Wahl vollzogen ist. Das hat sich in der katholischen Kirche bewährt und wird sich vielleicht auch bei uns bewähren.«

Milch war überrascht, Göring in Rechlin vorzufinden – es war der erste Besuch des Reichsmarschalls seit der berühmten »Zaubervorstellung« im Juli 1939. »Eigentlich habe ich die Erprobungsstelle Rechlin nicht mehr betreten wollen«, erklärte Göring in seiner Ansprache, »nachdem die Ingenieure den Führer und mich so furchtbar bei der Besichtigung des Sommers 1939 belogen und uns einen solchen Türken vorgemacht haben.« Wieder zeigte man ihm die gewaltige Wirkung der 30-mm-Kanone MK 101 (wenige Tage vorher hatte eine dieser Waffen, versuchsweise in einen Jäger eingebaut, einen Wellington-Bomber mit einem einzigen Schuß auseinandergesprengt); dieses Mal zeigte man sie ihm eingebaut in ein Panzerbekämpfungsflugzeug Hs 129. Die Geschosse durchschlugen mit Sondermunition Panzerplatten von 80 mm Stärke. Göring erkannte in diesem Flugzeug das ideale Kampfmittel gegen durchgebrochene Feindpanzer. Die MK 101 war die gleiche Waffe, die man Hitler 1939 vorgeführt hatte; die späteren erheblich kürzeren und leichteren Ausführungen mit Munitionsgurten, die MK 103 und MK 108, hatten seither brachgelegen. Als Milch sein neues Amt antrat, erteilte er sofort Fertigungsaufträge, aber erst im Jahre 1943 konnte die Waffe in großer Stückzahl an die Verbände geliefert werden.

Von allen vorhandenen schweren Flugzeugen konnte nur die He 177, die Göring, Jeschonnek und Milch in Rechlin besichtigten, eine strategische Bombardierung russischer Ziele ausführen; aber man hatte sich noch immer nicht darüber geeinigt, ob sie sturzfähig oder nur ein Horizontalbomber sein und ob sie mit zwei Doppel- oder mit vier Einzelmotoren ausgerüstet werden solle. Jeschonnek mußte sogar zu seiner eigenen Überraschung konstatieren, daß »in absehbarer Zeit ein Fernbomber von 15.000 km nicht kommen wird.«

Im Mai trug ihnen Oberstingenieur Schwenke die Einsatzmöglichkeiten solcher strategischer Bomber vor: Fernaufklärung über dem Panamakanal, Störung der transatlantischen Überführungsflugrouten und der alliierten Nachschublinien durch Afrika waren nur eine kleine Auslese der Möglichkeiten; man könnte seltene Rohstoffe, wie Kupfer, Zink, Platin und Tungsten, von fernen Lieferquellen herbeitransportieren und Amerikas Versorgung mit lebenswichtigen Stoffen wie Kryolith lahmlegen. (Der gesamte Weltbedarf kam aus Evigtok in Südgrönland, und nur Deutschland konnte Kryolith synthetisch herstellen.) Auch im Osten gab es attraktive Ziele: »In Rußland sind etwa 50 Prozent der Bunaerzeugung in zwei Städten konzentriert«, meldete Schwenke. »In zwei Werken ist die Kugellager-

fertigung zu 100 Prozent konzentriert. Ein weiterer Engpaß für Rußland ist die Stickstoffherzeugung und die Kokerei.« Andererseits hatten sie nur mangelhafte Kenntnis von der bedeutenden Schwerindustrie jenseits des Urals. Was man wußte, hatte man Gefangenenaussagen und Abwehrmeldungen entnommen. »Nur in ganz vereinzelt Fällen ist bisher die Luftaufklärung eingesetzt worden.«

Die Deutschen sahen keine Möglichkeit, die Vereinigten Staaten in Direktflügen zu bombardieren, aber man hatte Teillösungen des Problems wie Nachtanken in der Luft oder die Errichtung von Relaisstationen mitten im Atlantik geprüft. Mitte 1941 waren Vorbereitungen für das Nachtanken von Bombern im Flug eingeleitet worden; der Bomber sollte nach einer Flugstrecke von 4.000 km von einem anderen Flugzeug 7 Tonnen Kraftstoff übernehmen. Von Milch nach seiner Meinung gefragt, erwiderte General Jeschonnek kurz angebunden: »Hat keinen Zweck.« Milch bat darum, unterrichtet zu werden, falls der Generalstab seine Meinung ändere: »Bis dahin würde ich bitten, die Idee des Tankens beiseite zu lassen.« Er fügte hinzu: »Es gibt ja auch die Idee, in Grönland zu landen und dort durch ein U-Boot Sprit hinzubringen. Ich weiß nicht, wie die Leute sich das denken. Da wäre es schon besser, man fliegt 'rüber, schmeißt die Bomben, zerstört das Flugzeug und sagt: ›Welches Gefangenenerlager habt ihr für mich vorgesehen?‹«

Als Milch im April 1942 im Führerhauptquartier war, hatte Dorpmüller mit ihm über die äußerst prekäre Verkehrslage gesprochen und angedeutet, daß Hitler ihn damit beauftragen wolle, das Verkehrswesen in Ordnung zu bringen; als Milch unmittelbar darauf Hitler sah, bestätigte dieser das in aller Kürze und sagte: »Schließlich sind Sie ein Verkehrsexperte.«

Ende April schien ein vollständiges Chaos hereinzubrechen. Das OKW hatte Zehntausende von Kohlenwaggons zu Tiefladern für den Transport von Geschützen und Fahrzeugen an die Front umbauen lassen, da von den eigentlichen Tiefladern kein einziger zurückgeschickt worden war; Hunderte von Lokomotiven waren im Winter beschädigt worden, weil man keine Vorkehrungen für die extreme Kälte getroffen hatte. Wenn die Waggons entladen waren, machte niemand sich die Mühe, sie zurückzuschicken. So kam es, daß jetzt mehr als 150.000 Stück die Strecken hinter der Ostfront verstopften und neue, vollbeladene Güterzüge nicht vorankommen konnten. Die großen Entfernungen, die jetzt zurückgelegt werden mußten, hatten die durchschnittliche Laufzeit jedes Waggons so verlängert, daß ein ordnungsgemäßer Verkehrsablauf nicht mehr möglich war.

In Deutschland drohte der lähmende Kohlenmangel die Rüstungsfabriken zum Stillstand zu bringen: Mindestens 70.000 Kohlenwagen pro Tag wurden benötigt, um die Kapazität aufrechtzuerhalten. In wenigen Wochen würden wichtige, große Fabriken stilliegen. Die einzige Lösung, die General Gercke, der Transportchef des

OKW, anbieten konnte, bestand darin, die Waggonen samt Ladung von den Schienen zu kippen, um die Strecken freizumachen und die Lokomotiven im Konvoi nach Deutschland zurückzuschicken. Das konnte weder für Deutschland noch für die kämpfende Front sehr nützlich sein.

In dieser Lage erinnerte sich Hitler an die beiden Männer, die ähnliche Situationen schon gemeistert hatten. Speer, der in wenigen Wochen ein schweres Panzerabwehrgeschütz entwickelt und produziert hatte, während das Heereswaffenamt sich Monate dafür ausbedungen hatte, und Milch, der 1940 die Lage in Südnorwegen gerettet und die Luftwaffe vor dem Ruin bewahrt hatte. »Hier waren die Männer, die, genauso wie ich, das Wort ›unmöglich‹ nicht kennen.« Hitler ließ sie beide zusammen mit einem jungen Eisenbahn-Betriebsdezernenten, den Speer ihm genannt hatte, zu sich kommen und hielt ihnen einen langen Vortrag über die Notwendigkeit, die Transportkatastrophe zu überwinden. Seine Rede zeigt uns die magische Mischung aus Drohung und Schmeichelei, mit der Hitler seinen jüngeren Ministern immer wieder Kraft und Rücksichtslosigkeit einzuflößen vermochte.

»Das Transportproblem ist ein entscheidendes«, begann er. »Es muß gelöst werden. Ich habe in meinem ganzen Leben, am stärksten aber im vergangenen Winter, vor entscheidenden Fragen gestanden, die eine Lösung finden mußten. Immer wurde mir von sogenannten Fachleuten und eigentlich zur Führung berufenen Männern erklärt: ›Das ist nicht möglich, das geht nicht.‹ Damit kann ich mich nicht abfinden. Es gibt Probleme, die unbedingt gelöst werden müssen. Wo richtige Führer vorhanden sind, sind sie immer gelöst worden und werden auch immer gelöst werden. Es läßt sich nicht immer mit lebenswürdigen Mitteln durchsetzen; aber für mich kommt es nicht auf Lebenswürdigkeiten an, ebenso, wie es mir völlig gleichgültig ist, was mal die Nachwelt von den Methoden sagen wird, die ich anwenden mußte. Für mich gibt es nur eine einzige Frage, die gelöst werden muß, das ist: Wir müssen diesen Krieg gewinnen, oder Deutschland geht seiner Vernichtung entgegen.« Hitler erinnerte an die Ereignisse des Winters – die Generale, die er entlassen hatte, weil sie den Rückzug wollten – und er räumte ein: »Es gab Tage, die an meinen Nerven rissen; fast alle versagten, bis auf wenige Männer; aber diese Männer, die kämpften mit mir und schlugen sich mit mir . . . Mir war klar: Ein Zurückgehen bedeutete das Schicksal Napoleons. Und ich habe es geschafft! Daß wir diesen Winter überwunden haben und heute in der Lage sind, siegreich wieder anzutreten – ist nur der Tapferkeit des Soldaten an der Front und meinem festen Willen, durchzuhalten, koste es was es wolle, zu verdanken.«

Hitler schlug Mittel und Wege vor, um die Transportkrise zu überwinden: Die Umlaufzeiten mußten abgekürzt werden und das Entladen durch die Verwendung von Kriegsgefangenen beschleunigt werden. Alle unsinnigen Reisen seien zu

vermeiden. Hitler befahl, rollendes Material aus den besetzten Gebieten heranzuziehen: »Hier geht rücksichtslos das deutsche Interesse vor.« Primitives rollendes Material und einfachste Lokomotiven mußten gebaut, der Reparaturstand vorhandenen Materials verbessert werden. Um das alles zu erreichen, sagte er, entlasse er Kleinmann als Staatssekretär und ersetze ihn durch Dr. Ganzenmüller, Speer und Milch sollten diktatorische Vollmachten über das gesamte Reichstransportwesen erhalten. Er schloß: »Die Kriegsaufgaben müssen gemeistert werden ... Ich wiederhole: Für mich gibt es das Wort ›unmöglich‹ nicht, das gibt es nicht für mich! Kohle und Eisen und Verkehr müssen brutal in Ordnung gebracht werden.«

Für Hitler kam es nur auf eines an: »Wegen der Transportfrage darf der Krieg nicht verlorengehen. Sie ist also zu lösen.« Milch und Speer lösten sie in wenigen Wochen. Während Speer sich dem Problem der Massenproduktion von Lokomotiven und rollendem Material zuwandte, konzentrierte sich Milch auf das Eisenbahn- und Binnenschiffahrtssystem. Wenn Milch seine Vollmachten zwei Tage später so umschrieb: »Ich habe die Genehmigung bekommen, jeden Bahnbeamten an jedem Baum aufzuhängen, einschließlich der höchsten Direktoren« (»Und das werde ich auch tun!«), dann war das eine seiner üblichen Übertreibungen, aber keine sehr große. Als Milch seine Aufgabe in Angriff nahm, erkannte er seinen altvertrauten Feind, die Bürokratie, wieder.

Da gab es Sicherheitsbestimmungen – Vorschriften über Zusammensetzung, Höhe, Gewicht und Höchstgeschwindigkeit von Güterwagen. »Die Leute, die mit Bahnsachen zu tun haben, kennen natürlich die Sicherheitsbestimmungen und sind stur wie Gottlieb Schulze«, schimpfte Milch. »Sie können in Deutschland alles machen, nur nicht die Bestimmungen der Bahnpolizei aufheben.« Bewaffnet mit Hitlers Vollmacht, befahl Milch jetzt, jeden Waggon bis zu 20 Prozent zu überladen. Verschiedene Frachtarten wurden, wie es gerade kam, in einem Waggon übereinandergestapelt, und die Züge wurden mit Geschwindigkeiten, die um 10 bis 20 Prozent über dem zulässigen Maximum lagen, an die Ostfront geschickt. Er befahl, die Kanäle und Häfen der besetzten Gebiete nach Lastkähnen und Schleppern zur Entlastung des Eisenbahnnetzes zu durchsuchen – und er stieß auf 2,300 Kähne, die die Marine für die historische Invasion Englands im Jahre 1940 zusammengesucht und umgebaut hatte, und die von Hitler noch nicht für eine andere Verwendung freigegeben waren. Milch ließ sie nunmehr mit Hitlers Erlaubnis nach Deutschland zurückbringen.

»Über die ›große Weite‹ des russischen Raumes ist schon viel geschrieben worden«, spottete Milch, »aber das sind lächerliche Entfernungen!« Er befahl, 70,000 Waggonen täglich für den Kohlentransport bereitzustellen, bevor der Wehrmacht irgendwelche weiteren Waggonen gegeben wurden. Er stellte fest, daß das

OKW Tausende von Eisenbahnwagen gehortet hatte, um für den Fall einer alliierten Invasion Truppen quer durch das Reich transportieren zu können: »Das kann in einem Jahr passieren«, räumte er ein. »Das kann aber auch nie passieren. Aber die Kohlen, die nötig sind, um heute Siemens oder AEG vor der Stilllegung zu bewahren, werden nicht gefahren.« Nach einer Unterredung mit Dr. Ganzenmüller und Speer verkündete Milch seinem Stab: »Bisher hat man sich um 400 Waggon gestritten; wir haben gestern 50,000 Waggon befohlen.«

Ein bedeutender Grundsatz, den Milch beiseite schob, war die Ketzerei, daß alle langfristigen Forschungsarbeiten einzustellen seien, da es nur ein kurzer Krieg sein werde. »Wir müssen uns auf einen dreißigjährigen Krieg einstellen«, hatte er warnend zu seinem Stab gesagt. »Damit ist nicht gesagt, daß der Krieg so lange dauern wird, sondern nur, daß wir so arbeiten müssen, als ob er dreißig Jahre dauern könnte. Der Ausspruch, solche Sachen, die noch in der Forschung oder Entwicklung liegen, kämen ja für diesen Krieg doch zu spät, wird bei höchster Strafe verboten.«

Wie weit Deutschland auf gewissen Forschungsgebieten fortgeschritten war, hatte Milch in Rechlin gesehen. Zwei Turbodieselflugzeuge befanden sich in der Entwicklung – die Arado 234, ein Kampfaufklärer und Düsenbomber, der von vier Düsenmotoren BMW 003 angetrieben wurde (die Prototypen sollten im kommenden Frühjahr fliegen), und der großartige Düsenjäger Me 262, der seinen ersten Düsenflug noch erwartete. Aber neben diesen Projekten erregte Milchs Aufmerksamkeit vor allem auch das »Argus-Rohr«.

Viele Monate zuvor hatte er mit Udet Rechlin besucht, und hatte sich über eine He 111 gewundert, die unter einer Tragfläche ein seltsames zwiebelartiges Rohr hatte. Das Prinzip war erstaunlich einfach und billig: Im Flug wurde vom durch Klappen Luft eingeführt, mit Petroleumdampf vermischt und entzündet; die Heißluft explodiert aus dem hinteren Ende des Rohres, da die Kompression automatisch die vorderen Klappen geschlossen hatte. Wenn das Rohr die richtige Länge hatte, entstand eine orgelähnliche Resonanz, und es wurde eine erhebliche Düsenschubkraft entwickelt. »Hast du eine Verwendungsmöglichkeit dafür?« hatte Milch damals Udet gefragt. Udet hatte den Kopf geschüttelt. Für den Verwendungszweck als kurzfristige zusätzliche Antriebsquelle für He 111 oder Ju 88-Bomber eignete sich das Rohr wegen seines eigenen Luftwiderstandes nicht.

Milch schwebte eine Kombination von drei Dingen vor: Sprengkraft, automatischer Pilot, Argus-Rohr. In Berlin rief er Admiral Lahe, den Präsidenten des Reichsverbandes der Luftfahrtindustrie, an und fragte ihn, ob er einen guten Flugzeugkonstrukteur kenne, der gerade frei sei. Am 27. Mai beschwor Milch seine Wissenschaftler, daß das Argus-Rohr »wichtig für die Zukunft« sei, genauso wichtig

wie die Düsenmotoren. Milch dachte an ein kleines, billiges, unbemanntes Flugzeug, das vollgestopft mit Sprengstoffen, schneller als das schnellste feindliche Jagdflugzeug fliegen konnte. Drei Tage später kam Admiral Lahs mit dem Flugzeugkonstrukteur Robert Lusser zu ihm. Milch erklärte ihm seine Idee, und ein paar Tage später kam Lusser mit einer Aktentasche voller Zeichnungen und Berechnungen zu ihm zurück. An jenem Tag wurde die fliegende Bombe geboren, die später als »V1« bekannt wurde. Anfang Juni 1942 hatte das Projekt die Tarnbezeichnung »Kirschkerne« erhalten. Am 19. Juni umriß Robert Lusser vor Milch und seinem Stab im Ministerium die endgültige Form: er zeigte ihnen die Zeichnung eines kleinen Flugzeuges mit geraden Tragflächen. Das Argus-Rohr war oben auf dem Heckleitwerk montiert. Das Flugzeug werde eine 1.000-kg-Sprengbombe tragen, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 700 km/h in geringer Höhe fliegen, so daß es für jeden modernen Jäger praktisch unmöglich sei, es abzufangen, und es werde bei einer Reichweite von 250 km jedes Flächenziel von 8 x 5 km treffen; mit einer Geschwindigkeit von 1.000 km/h könne sich die fliegende Bombe auf ihr Ziel hinabstürzen. Von Frankreich aus gestartet werde also London mit Leichtigkeit zu erreichen sein.

Eine Verteidigungsmöglichkeit dagegen gäbe es praktisch nicht, denn es erfordere schon einen sehr mutigen Jagdflieger, um sich einer Tonne hochexplosiven Sprengstoffs zu nähern und zu versuchen, diese Bombe zu sprengen. Die Flügel der Waffe enthielten noch eine Kutonase, um Ballonseile ohne weiteres durchschneiden zu können. Der ganze Rumpf sollte aus 1-mm-Stahlblech gebaut werden; Aluminium wurde also nicht benötigt, und der Treibstoff war billiges Petroleum. Die Herstellung der Waffe würde wahrscheinlich nur 550 Arbeitsstunden kosten, hinzu kamen nur noch die Kosten für die Sprengbombe und den Autopiloten. Vorausgesetzt, daß man der Waffe eine Katapultstartgeschwindigkeit von mehr als 300 km/h geben könne, durfte sie kurze Stummelflügel haben. Das erforderliche Katapult war schon bei Walther in der Entwicklung, einem Werk, das Spezialisten für Raketenantrieb besaß; ungefähr im September werde die Waffe fertig sein, und nicht viel später könne das Ministerium die ersten handgefertigten »Kirschkerne« zur Erprobung bekommen. Milch entschied sich für die Forschungsanstalt Peenemünde als Erprobungsort. »Ich glaube, wir sollten schnellstens an die Sache herangehen«, sagte er. »Wir wollen uns im Augenblick noch keine falschen Vorstellungen und keine zu großen Hoffnungen machen, daß die Sache auf Anhieb klappen wird. Ich bitte aber, daß diese Sache niemals irgendwie besprochen wird, damit nicht ›nach oben‹ hin falsche Hoffnungen geweckt werden ... Es ist viel schöner, wir kommen eines Tages damit heraus.«

So ergriff die Luftwaffe eine Chance zu einer Zeit, zu der sie eine andere ungenutzt ließ. Am 4. Juli 1942 wurden Milch, Speer und viele führende Wissenschaftler und Industrielle eingeladen, einen Vortrag von Professor Werner Heisenberg, dem berühmten Kernphysiker, über die Atomzertrümmerung zu hören. Heisenberg leitete ein Atomforschungslaboratorium des Kaiser-Wilhelm-Instituts für Physik in Berlin und experimentierte schon mit Atommeilern. »Es waren sehr gute Ansätze da«, schrieb Milch in seinen Memoiren, »aber man hatte diese Sache nicht ernst genommen und nicht unterstützt.« Heisenberg sprach sogar von der Möglichkeit, eine Atombombe herzustellen. Milch fragte ihn, wie groß eine solche Bombe sein müsse, um eine ganze Stadt zerstören zu können, und der Professor erwiderte: »Etwa so groß wie eine Ananas.«

Jetzt erwachte auch Speers Interesse und er fragte, was Heisenberg für diese Forschung benötige. Er dachte dabei an eine Summe von ungefähr 100 Millionen Mark als angemessenen Betrag. Entweder Heisenberg oder sein Stellvertreter, Professor von Weizsäcker, erwiderte, daß man schon vor langer Zeit ein Baukontingent von 15.000 Reichsmark angefordert habe. Milch und Speer sahen einander fassungslos an. Der Rüstungsminister bewilligte diese Summe auf der Stelle. Am 7. August 1945 las Feldmarschall Milch die Nachricht von Hiroshima, und voller Bitterkeit erinnerte er sich jenes Nachmittags mit Speer und den deutschen Atomwissenschaftlern in Berlin: »Wenn Deutschland diese Erfindung gemacht hätte«, schrieb er, »anstatt das Geld – die U.S. gibt bisher zwei Milliarden Dollar als Kosten an – für den Krieg auszugeben, so hätte man im schönsten Frieden alles erreichen können, was nötig und berechtigt war.« Zwei Milliarden Dollar waren ungefähr die Summe, die die Luftwaffe in drei bis vier Kriegsmonaten für ihre Rüstung ausgab.

Skandal um die Heinkel 177

Nach sechs Monaten im Amt plante Milch ganz offensichtlich für die Zukunft. Von seinen Sachverständigen wußte er, was die R.A.F. vorhatte, und von General von Bötticher, dem ehemaligen Militärattaché in Washington, erhielt sein Stab detaillierte Auskünfte über die Pläne der amerikanischen Luftwaffe. Milch forderte die Industrie auf, Jagdflugzeuge mit größerer Feuerkraft zu entwickeln und Überschallgeschwindigkeit anzustreben, bei Nacht müsse der Kondensstreifen unsichtbar sein, und für alle Jäger solle ein wirksames Bodenkontrollsystem ausgearbeitet werden. Er verlangte einen maßgeschneiderten Nachtjäger (die He 219 schien dafür am geeignetsten zu sein), um die Fertigung von mittleren Bombern nicht beeinträchtigen zu müssen.

Als Bomber forderte er ein schnelles Flugzeug mit einer Bombenlast von einer Tonne, 1,000 km Eindringtiefe und einer Höchstgeschwindigkeit von 700 km/h und später Schallgeschwindigkeit. Wie die neue Jägergeneration sollten die Bomber wesentlich größere Einsatzhöhen haben und zu diesem Zweck mit Überverdichtern und Zusätzen wie »GM1« oder Alkohol-Wasser-Einspritzung ausgerüstet werden; bis 1943 sollten die Bomber in Höhen von 13,500 m und später in noch größeren Höhen operieren. Man wollte die Bomber mit Abgasflammdämpfung, Radargeräten zur Warnung vor feindlichen Jägerangriffen und so bald wie möglich auch mit Düsenantrieb ausstatten. Fernbomber wie die He 177 und die dann folgende Generation sollten mit Lenkwaffen wie der Hs 293 und mit ferngelenkten Bomben wie Fritz-X ausgerüstet werden. Ihre Aufgabe sollten besonders Angriffe auf feindlichen Schiffsraum im Atlantik sein.

Diesen Aufgaben widmete sich Milch in den folgenden zwei Jahren. Aber die Luftwaffe hatte schon die Initiative verloren. Ende Mai 1942 griffen mehr als 1,000 britische Bomber anderthalb Stunden lang Köln an. Der Polizeipräsident meldete 469 Tote, mehr als 5,000 Verletzte und 45,000 Obdachlose. Milch und Speer waren am Morgen nach dem Angriff zufällig in Görings Schloß bei Numberg, als Grohé, der Kölner Gauleiter, anrief und Bericht über die Verwüstungen erstattete. Göring wollte ihm nicht glauben, und als Grohé dabei blieb, brüllte er ihn an: »Wollen Sie sagen, daß ich lüge?« Göring versicherte Hitler, der wenig später anrief, daß die Angaben des Gauleiters falsch seien. Aber Hitler erfuhr sehr bald, wie es wirklich stand.

Nach dem Scheitern der Luftschlacht um England war dies der zweite schwere Schlag für Görings Ruf. Bald schon sollte er sich mit Wehmut des Jahres 1940 erinnern, als die Luftwaffe ihre sorgfältig vorbereiteten Angriffe gegen England flog. »Das hat ja der Engländer von uns gelernt«, sagte er seufzend, »wie es überhaupt für mich furchtbar deprimierend ist. Mit Ausnahme der Funkmeßgeschichte hat er alles von uns gelernt – die ganze Art und Weise des konzentrierten Angriffs, alles hat er von uns übernommen . . . Wie schön hat er im Anfang gekleckert!«

Mitte Juni hatte Milchs Planungsstab Zahlen für die mögliche Flugzeugfertigung in den nächsten Jahren zusammengestellt. Es war eine Steigerung von 1,500 Stück monatlich für 1942, auf 2,860 Stück für 1945, einschließlich 840 Bombern, 1,240 Jägern und 200 Zerstörern vorgesehen. Milch wollte mehr. Von einem Agenten an hoher Stelle im britischen Luftfahrtministerium erhielten sie regelmäßig die britischen Produktionsziffern. Ende Juni sagte er warnend zu Göring: »Beim Vergleich der englischen mit der deutschen Flugzeugproduktion bei den Zahlen, wie sie uns aus England vorliegen, macht der Engländer sowohl mehr Bomber als auch Jäger als wir.«

Das war aber noch nicht alles, denn die Briten hatten jetzt mit dem Einsatz zumindest eines Flugzeuges begonnen, das gern, was die Deutschen hatten, überlegen war – der Mosquito. Oberst Galland meldete Milch, daß die Mosquito seine Jäger bei weitem überträfe. Ende Mai war die erste dieser Maschinen abgeschossen und untersucht worden. Am 12. Juni teilte Milch seinem Stab mit, daß es sich offenbar um einen schnellen Höhenbomber handle, der zum großen Teil aus Balsaholz gefertigt sei. Die englische Besatzung, die nach dem ersten Mosquito-Absturz in Gefangenschaft geriet, behauptete, die Maschine habe eine Höchstgeschwindigkeit von 720 km/h und könne mühelos Höhen von 11.4 km erreichen. Eine zweite Maschine stürzte bei Husum ab; sie brannte vollständig aus, aber es bestand kein Zweifel, daß sie vier 1,000-lbs-Bomben getragen hatte und von Offizieren höherer Dienstgrade geflogen worden war. Die erste Mosquito war von einem Major und einem Oberstleutnant geflogen worden, die zweite von einem Major und einem Oberst. »Das ist bei den Engländern ganz außergewöhnlich«, berichtete Schwenke Milch. »Vielleicht halten sie die Maschine für besonders sicher!«

Milch befahl nun eine intensive Untersuchung: »Es sind Gefangene da – lassen Sie sich die herkommen und vernehmen Sie sie nochmals.« Schwenke erwiderte: »Es handelt sich um höhere Dienstgrade, und die sagen so gut wie gar nichts.« – »Aber man kann sie doch abhören«, meinte Milch. »Vielleicht kann man auch einen fingierten abgeschossenen Afrikaner zu ihnen stecken.« Oberst Killinger, Chef des Vernehmungszentrums im Dulag Luft in Oberursel bei Frankfurt, sei doch sehr geschickt in solchen Sachen. Wenige Wochen später meldete Schwenke, daß die schwarz angestrichenen Mosquitos auch als Nachtjäger verwendet würden und mit vier Kanonen und vier Maschinengewehren bewaffnet seien.

Nicht nur die hölzerne Mosquito bereitete Milch Kopfschmerzen. Drei britische viermotorige Bomber waren aufgetaucht – die Lancaster, die Halifax und die Stirling. Lancaster-Maschinen waren am wenigsten abgeschossen worden, aber eine R.A.F.-Stirling wurde bald nahezu unversehrt erbeutet: im August 1942 machte sie eine Notlandung in Holland. Die Deutschen reparierten die geringfügigen Schäden mit Teilen anderer Stirlings, bauten eine 1,000 m lange Startbahn, unterwiesen eine Besatzung anhand erbeuteter Startvorschriften und flogen den Bomber mit deutschen Hoheitsabzeichen nach Rechlin. Jetzt erschienen auch die amerikanischen viermotorigen Bomber auf dem europäischen Kriegsschauplatz. Am 14. Juli erschien die B-24 Liberator in Nordafrika. Als Schwenke Jeschonnek und dessen Nachrichtenoffizier General Schmid über die kommende Armada amerikanischer Bomber informierte und über die Zahl der Flying Fortress B-17, die, wie man wußte, jetzt im Fährverkehr über den Atlantik geflogen wurden, war Jeschonnek

geradezu begeistert und prahlte: »Wir werden diese viermotorigen Bomber genauso schnell herunterholen wie die zweimotorigen.«

In Milchs Planung war die Verwendung der Me 109, die von einem 1,475 PS starken DB 605 angetrieben wurde, als Standardjäger vorgesehen, bis die Me 309 an ihre Stelle treten konnte; bei der FW 190 hatte sich der Doppelsternmotor BMW 801D bisher als unzuverlässig erwiesen. Jetzt arbeitete der Motor zufriedenstellend, und im Juli legte Galland Milch einen sehr günstigen Bericht über die FW 190 vor. Mittlerweile war auch der Motor DB 605 kuriert; die Überhitzung der Ventile war durch Einführung neuer Teile mit höherem Chromnickelgehalt beseitigt worden, und ein junger Ingenieur in Rechlin hatte eine geringe Änderung des Zündverstellungsmoments vorgenommen. Im Frühsommer war die Krise bei beiden Motoren überwunden. Der DB 605 lief wie geschmiert, und die Me 109 G sollte sich als einer der besten Höhenjäger der Welt erweisen.

Während Hitler alle Kräfte für die große Sommeroffensive in Rußland sammelte – den Vorstoß zum Kaukasus und seinen Ölfeldern –, legte Milch sich seine eigene Strategie zurecht. Seiner Meinung nach war es vernünftiger, 1,000 Flugzeuge mit insgesamt 4,000 Bordwaffen einzusetzen, als nur eine Handvoll; nicht, daß die zusätzlichen Flugzeuge nun unbedingt auch mehr Munition verschossen, sondern durch die richtige Verwendung einer sehr großen Zahl von Flugzeugen für einen einzigen Einsatz konnte man sich oft 20 oder 30 andere Einsätze ersparen. »Den Beweis haben wir in Frankreich gesehen. Wenn wir dort unsere Mittel nicht richtig eingesetzt hätten, hätten wir einen langen Krieg bekommen, der außerordentlich viel Munition verschlungen hätte. Die 1,000 schweren Geschütze, die wir 1914 zuwenig gehabt haben, hätten genügt, um den Krieg zu unseren Gunsten schon Weihnachten 1914 zu beenden . . . Wenn wir heute sagen könnten, daß wir nach sechs Monaten Winterproduktion 6,000 Jäger und 6,000 Bomber statt 1,800 samt Munition, Besatzung und Betriebsstoff haben, darin wäre der Krieg sehr schnell zu Ende.« Im Mai 1942 verfügte die Luftwaffe über ungefähr 15,000 Flugzeuge. Davon waren 6,600 über die verschiedenen Fronten verstreut, 4,300 befanden sich in den Fliegerschulen, 447 waren in Reserve, ungefähr 3,000 wurden repariert und 685 waren »unterwegs«. (»Das sind die Flugzeuge, die einfach verlorengegangen sind«, sagte Milch. »Die sind nicht unterwegs, die werden einfach vermißt – man hat sie unterwegs einfach verlegt.«)

Aber einer Steigerung der Bomberproduktion stellten sich unüberwindliche Schwierigkeiten in den Weg – es waren Probleme der Auswahl, nicht so sehr der Motorenkonstruktion. Der Bomber »B« würde auf geraume Zeit hinaus nicht zur Verfügung stehen; die He 111 veraltete, und nur die neueste Ju 88 – Göring hatte ihre Umbenennung in Ju 188 genehmigt (»damit der Feind den Eindruck hat, daß

es sich um was Neues handelt«, kommentierte Milch) – schien es wert zu sein, sich näher mit ihr zu beschäftigen. Milch wußte, daß der wichtigste Zeitabschnitt heranrückte: »Was wir jetzt produzieren können, wird noch rechtzeitig genug für die große Offensive kommen; was wir in vier Monaten produzieren, kommt zu spät für die Entscheidungsschlachten dieses Jahres.« Seine Sachverständigen erklärten ihm, daß man bei einer Streichung des Bombers »B« und einer Beibehaltung der He 177 schließlich 840 Ju 188 pro Monat werde fertigen können statt der 750, die zur Zeit projektiert seien. Für Milch war die Ju 188 ein unvergleichlich viel nützlicheres Flugzeug als der Bomber »B«, wenn man Kosten, Bombenfracht und Reichweite in Betracht zog; Göring teilte diese Ansicht, aber beide stießen auf die hartnäckige Forderung des Luftwaffengeneralstabs nach der Ju 288, dem Bomber »B«. »Sie reicht weder nach Reichweite noch nach Geschwindigkeit noch nach Zuladung und hat noch eine Reihe anderer Geburtsfehler, insbesondere den, zwei Doppeltriebwerke zu haben, von deren Zuverlässigkeit und Ordnung wir noch nicht überzeugt sein können«, grollte Milch Ende Juni 1942. »Wenn außerdem hinzukommt, daß die Sturzfähigkeit wieder durch die großen Propeller aufgehoben wird, dann verstehe ich überhaupt nicht, warum man das gemacht hat.« Aber noch viele Monate lang war Milch gezwungen, den kostspieligen Bomber »B« am Leben zu erhalten, ein Flugzeug, das sich niemals in die Luft erheben sollte.

Noch immer gab es keinerlei Aussicht, die Vereinigten Staaten in einem Nonstopflug angreifen zu können, aber Anfang August besprach Oberstleutnant Victor von Lossberg einen phantasievollen Plan zur Bombardierung Washingtons und New Yorks mit Milch. Eine Blohm & Voß 222 sollte über den Atlantik fliegen und in der Nähe eines etwa 1,000 km vor New York stationierten U-Boots niedergehen; sie würde 4 Tonnen Bomben an Bord haben und vom U-Boot eine volle Treibstoffladung sowie weitere 4 Tonnen Bomben übernehmen, dann nach Washington oder New York weiterfliegen und diese Operation in der folgenden Nacht wiederholen, bevor sie nach Europa zurückkehrte. Von Lossberg hatte die rückhaltlose Zustimmung des Admirals Karl Dönitz, des Oberbefehlshabers der U-Boote, sowie der Werft Blohm & Voß, nicht aber des Generalobersten Jeschonnek: »Nach allem, was Major Storp mir sagt«, teilte er Milch mit, »hat der Generalstabschef die Idee als praktisch undurchführbar abgelehnt.« Milch war nicht überrascht. Jeschonnek interessierte sich nur für den Rußlandfeldzug. Vor nicht langer Zeit hatte er es auch abgelehnt, die BV 222 nach Japan fliegen zu lassen, bis Hitler gegenteilig entschieden hatte. »Herr Feldmarschall«, sagte von Lossberg, »ich würde jederzeit bereit sein, einen solchen Flug durchzuführen.« Er schlug vor, in erster Linie Brandbomben zu verwenden; jedes Flugzeug könne etwa 4,000 Brandbomben über New York abwerfen: »Die 2.2-km-Elektronbomben mit Sprengsatz,

der nach vier bis zehn Minuten losgeht . . . Wenn die in einer Straße quer über New York gestreut werden, und den Löschenden das Zeug wie Handgranaten um die Ohren fliegt, dann wird man schon eine große Wirkung erzielen.« Als Milch ihn nach seinen Angriffszielen fragte, erwiderte von Lossberg: »Das Judenviertel oder das Hafenviertel.«

Das Luftfahrtministerium arbeitete Pläne für den Bau einer Fabrik aus, die im Fließbandverfahren 1,000 Bomber im Monat herstellen sollte. Die Zahl der Arbeiter war auf 55,000 festgesetzt. Milch sagte zu seinen Mitarbeitern: »Ich möchte, daß schon in diesem Herbst die Fundamente des Motorenwerks dastehen, damit es Ende nächsten Jahres anlaufen kann . . . Heute in einem halben Jahr sieht die Kriegslage bestimmt schon ganz anders aus, so daß wir uns am besten heute schon mit starken Forderungen in den Vordergrund drängen.« Damit meinte er, daß das Schwergewicht des Krieges gegen England und seine Verbündeten bis dahin wieder nach Westen verlagert sein werde. Als die deutschen Truppen Anfang August 1942 mit der ersten Phase ihres Vorstoßes nach Stalingrad begannen, prophezeite Milch voller Zuversicht: ». . . Aber im Osten wird der große Krieg im nächsten Jahr vorbei sein; Kolonialkrieg gibt es selbstverständlich weiter.« Und einige Wochen später versicherte er dem Oberbefehlshaber der ungarischen Luftwaffe, Edler von Rákósi: »Exzellenz, ich versichere Sie, im Frühjahr des nächsten Jahres wird Rußland keine Wehrmacht mehr besitzen. Die Russen sind fertig.«

Dieser Optimismus hielt nicht lange an. Bald wurde Milch klar, daß man sich erst noch mit der russischen Luftwaffe werde auseinandersetzen müssen. Man wußte, daß die sowjetische Industrie ungefähr 500 Flugzeuge und 1,500 Flugmotoren im Monat herstellte, und als die Wehrmacht im Laufe des Sommers immer tiefer nach Rußland hinein vorstieß, stellte man fest, daß die russische Flugzeugindustrie verschwunden war; das ganze Donez-Gebiet war evakuiert worden; auch rings um Moskau hatte man die Flugmotorenwerke aus dem Boden gerissen, und auch sie produzierten jetzt schon wieder. Bisher hatten die Deutschen angenommen, daß die russische Flugzeugindustrie zwischen den Graden 7 und 13 östlicher Länge konzentriert sei. Jetzt revidierte Milch diese Vermutung: »Das stimmt nicht. Da muß noch viel weiter östlich etwas hegen.«

Die Russen hatten den Vorteil, daß ihnen für die Industrie und deren Rückverlagerung Zwangsarbeiter zur Verfügung standen. Alle Bemühungen Milchs, die deutsche Flugzeugproduktion zu steigern, scheiterten daran, daß er nicht imstande war, neue Arbeitskräfte zu erhalten. Er hatte keinen Einfluß auf die Zuteilung von Arbeitskräften so wie Speer, dem die für ortsansässige Arbeitskräfte zuständigen Rüstungsinspektionen unterstanden. Das Problem wurde im Sommer noch dringlicher, als Hitler sein Versprechen zurücknahm, 1943 zum höchsten Vorrang

für die Luftwaffenfertigung zurückzukehren, und seinen Rüstungsminister anwies, daß die Rüstung des Heeres »auch nach dem erfolgreichen Abschluß der Operationen im Osten gleichrangig neben der Luftwaffe vorwärtsgetrieben werden muß«. Zu dieser Zeit konnten 90 Prozent der Flugzeugindustrie wegen Mangels an Arbeitskräften nicht einmal in zwei Schichten arbeiten; im Herbst 1941 hatte sie 1,850,000 Arbeiter beschäftigt, aber diese Zahl war durch die vielen Einberufungen in den nächsten Monaten erheblich verringert worden.

Dieser Mangel war durch Gauleiter Sauckels Ernennung zum Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz (GBA) im März 1942 nicht beseitigt worden. Sauckel war allein Hitler gegenüber verantwortlich und sicherte sich dadurch stärkeren Einfluß auf die Produktion, als Milch oder Speer jemandem zugestehen wollten, der sich außerhalb des Wirkungskreises der Zentralen Planung befand.

Die Regierung schlug zwei Wege ein, um die effektive Zahl der Arbeitskräfte zu vergrößern. Weniger wichtige Konsumgüterindustrien wurden stillgelegt und ausländische Arbeitskräfte ins Land geholt. Milch vergewisserte sich über die Rechtmäßigkeit dieser zweiten Maßnahme. Die legalen Regierungen in Frankreich, Holland und Belgien hatten Abkommen unterzeichnet, die die Gestellung von Arbeitskräften regelten. Als Gegenleistung dafür waren Frankreich zum Beispiel Zugeständnisse für die eigene Flugzeugindustrie gemacht worden. Als Hitler Göring im November 1941 anwies, russische Kriegsgefangene einzusetzen, hatte Milch General von Gablenz gebeten, bei der Rechtsabteilung des OKW die Lage zu prüfen. Es wurde festgestellt, daß die Sowjetunion vor dem Krieg einseitig die Genfer Konvention aufgekündigt hatte, so daß sie sich nicht auf die Klausel berufen konnte, die den Einsatz von Kriegsgefangenen für Rüstungsarbeiten verbot.

Sauckel war am 21. März 1942 befohlen worden, 1,600,000 neue Arbeitskräfte für Rüstung und Landwirtschaft zu beschaffen; am 24. Juli meldete er Vollzug. Gablenz bezweifelte, daß er seine Aufgabe tatsächlich gelöst hatte; Anfang August teilte er Milch mit, daß die Luftwaffenindustrie nur 112,000 Arbeiter von Sauckel bekommen habe, die Heeresindustrie jedoch doppelt soviel. Die Luftwaffe vertrat mit gutem Grund die Ansicht, daß Sauckels Tätigkeit im Ausland mehr Schaden als Nutzen anrichtete. In Frankreich arbeitete eine erhebliche Zahl von Flugzeugzulieferern für das Reich; so war der neue Motor der FW 190, der BMW 801 D, auf das Werk Gnome-Rhône angewiesen. Jetzt deportierte Sauckel die französischen Facharbeiter, aber selten trafen sie in den deutschen Flugzeugfabriken ein. In Frankreich lösten die Zwangsverschickungen Unruhe und sogar Streiks aus; in Deutschland mußte das Reichsluftfahrtministerium die Ausländer ernähren, bekleiden und unterbringen und sich mit ihren Meutereien auseinandersetzen. Als die Unruhe bei den Franzosen zunahm, zum Teil geschürt von Agitatoren, die ihre

Anweisungen aus London erhielten, empfahl Milch exemplarische Strafen. Als die Wahrscheinlichkeit noch umfassenderer Streiks für den Fall einer britischen Invasion besprochen wurde, sagte Milch, er bedaure, nicht der Militärbefehlshaber in Paris zu sein: »Dann würde ich die Belegschaft zusammentreiben und 50 Prozent erschießen lassen; diese Tatsache würde ich dann bekanntgeben, und die restlichen 50 Prozent wenn nötig mit Prügeln an die Arbeit bringen . . . Für uns gibt es nur ›Leben oder Sterben‹, aber nicht ›Streiken‹. Das Wort ›Streik‹ bedeutet Tod fürden, der es gebraucht.«

Diese wenigen Passagen sind ausführlich zitiert worden; es waren typische Äußerungen von Führern beider Seiten zur damaligen Zeit; wären solche Ausbrüche in schriftliche Befehle umgesetzt worden, dann sähe es anders aus. Tatsächlich wurden dann von den 35,000 Seiten umfassenden wörtlichen Konferenzprotokollen Milchs diese und ähnliche Passagen von den amerikanischen Anklägern ausgewählt und seinen Richtern vorgelegt. Es gab ungefähr ein halbes Dutzend solcher Ausbrüche, und keiner davon war in Befehle umgesetzt worden, wie anhand der kurzgefaßten Berichte über die gleichen Besprechungen nachgeprüft werden kann. Aber weder diese Zusammenfassungen noch die vollständigen Texte der ursprünglichen Konferenzen wurden der Verteidigung zur Verfügung gestellt. (Aus den vollständigen Texten geht hervor, daß Milch in ruhigeren Augenblicken intervenierte, um die Lebensbedingungen der ausländischen Arbeiter in der Flugzeugindustrie zu verbessern.) Trotz des Arguments seines Verteidigers, daß »kein Mensch wegen seiner Worte, sondern nur wegen seiner Taten verurteilt werden kann«, wurde Milch am Ende genauso verurteilt, als seien die Grausamkeiten auf seinen Befehl hin verübt worden.

Am 7. September erstattete Milch Hitler im Führerhauptquartier in Winniza Bericht über die Arbeit der Zentralen Planung. Er beklagte sich darüber, daß gewaltige Summen für die Rüstung ausgegeben und fast 40 Prozent des Geldes vergeudet würden. Wieder nach Berlin zurückgekehrt, sagte er erbost zu seinen Mitarbeitern: »Ob es unmöglich ist, ein Glas oder einen Kochtopf zu kaufen, ist diesen Leuten ganz gleichgültig (er meinte das OKW). Denen ist es ganz recht, wenn heute Tausende von Familien in Blechbüchsen kochen müssen. Sie selber aber müssen alles haben: zehn Millionen Rasierapparate werden pro Jahr für die Wehrmacht hergestellt und zwanzig bis dreißig Millionen Zahnbürsten! Dabei haben wir alles in allem nur halb soviel Soldaten! Zwanzig bis dreißig Millionen Kämme, die gleiche Anzahl Haarbürsten und so weiter. Aber glauben Sie, daß die Bevölkerung heute Kamme oder Haarbürsten kaufen kann? Die Wehrmacht allein kann den Krieg nicht gewinnen, sondern nur das ganze deutsche Volk . . . Wenn die (verantwortlichen Offiziere des OKW) ihre Befehle vom Führer bekommen,

dann führen sie sie nicht aus, sondern tun, was ihnen gerade paßt. Und das Ergebnis ist dann diese Schweinerei. Das sind die neuesten Nachrichten, die ich Ihnen aus dem Führerhauptquartier berichten kann.«

Es ist viel über Speers Opposition gegen Hitlers »Verbrannte Erde«-Befehle des Jahres 1945 geschrieben worden; aber das könnte Opportunismus in Erwartung der sicheren Niederlage, und womöglich auch schon im Hinblick auf die zu erwartenden Prozesse durch die Alliierten gewesen sein. Milchs Bemühungen um die Interessen der deutschen Bevölkerung begannen viel früher, als der Sieg noch im Bereich des Möglichen zu liegen schien. Eine solche kaum bekanntgewordene Kontroverse drehte sich um die Stickstoff- und Elektrizitätszuteilungen durch die Zentrale Planung.

Es war ein doppeltes Dilemma. Speers Sprengstofffabriken stritten sich mit der Düngemittelindustrie um die vorhandenen Stickstoffzufuhren, und Speers Rüstungsfabriken wetteiferten mit der Stickstofferzeugung um die vorhandene Elektrizität. In der Zentralen Planung trat Milch entschlossen, aber oft vergeblich für die Forderungen der Landwirtschaft ein. Speer stellte sich auf die Seite der Kriegserfordernisse; die gewaltigen Verluste des vorigen Winters mußten wettgemacht werden. Vielleicht sah er die Sache so: Wenn das deutsche Volk in zwei oder drei Jahren hungerte, dann werde man dem Ernährungsmminister die Schuld geben, während dem Rüstungsminister ein Teil des Verdienstes an dem Sieg auf den Schlachtfeldern zugute kommen werde. Als Staatssekretär Backe zum Herbstanfang 1942 gegen Speers Haltung und gegen dessen Entscheidung, im kommenden Winter die Stickstofffabriken stillzulegen und den Verlust von 140,000 Tonnen Stickstoff zu Lasten der Düngemittelproduktion gehen zu lassen, protestierte (Backe erklärte: »Der Ausfall von 140,000 Tonnen führt zu einem Zusammenbruch der Ernährungswirtschaft!«), erwiderte Speer sarkastisch: »Das können Sie auch ruhig dem Führer – allein – vortragen.«

Milch war genau entgegengesetzter Meinung. Das Reich, sagte er, habe sehr beträchtliche Sprengstoffmengen gelagert; jetzt müsse man alle berechtigten Forderungen der Landwirtschaft erfüllen und womöglich noch ein weiteres tun. Speer lehnte es ab, auf diese Überlegungen einzugehen oder sie Hitler vorzutragen. »Er kann ja nicht wegen des Stickstoffs den Krieg einstellen«, sagte er, und wenige Wochen später hob er noch einmal hervor: »Auf der Pulver- und Sprengstoffseite kann der Führer keinen Einbruch zulassen.« In der jetzigen Lage, da das deutsche Heer die Entscheidungsschlacht um Stalingrad beginne, sei »jede Tonne Pulver wichtiger als eine Tonne Getreide«.

Auch in anderer Hinsicht bereitete Speers Ministerium Milch Sorgen. Trotz klarer gegenteiliger Befehle Görings hatten die nunmehr Speer unterstellten Rüst-

ungsinspektoren begonnen, in ihren jeweiligen Gebieten Arbeitskräfte aus Fabriken der Flugzeugindustrie herauszuziehen und sie der Heeresproduktion zuzuführen. In einem Fall waren den Fieseler-Werken in Kassel 120 Arbeiter weggenommen und dem Heeresprogramm überstellt worden. »Das kommt gar nicht in Frage«, sagte Milch, als man ihm davon berichtete; als er erfuhr, daß der verantwortliche Offizier früher im Heereswaffenamt gewesen sei, schimpfte Milch: »Der Führer hat neulich gesagt, die Herren hätten lieber mehr Karl May lesen sollen als ihre Kurse machen. Dann könnten sie mehr in diesem Krieg.«

Am 21. August 1942 fand von Gablenz bei einem Flugzeugunglück den Tod. Auf dem Weg nach Süddeutschland war seine Siebel 204 in einem schweren Gewittersturm über Thüringen abgestürzt. Es war nicht der erste Absturz mit diesem in Frankreich gebauten Flugzeugtyp, der bereits vor von Gablenz' Tod generell gesperrt worden war. Hitler hatte nach dem Tode Fritz Todts der Luftwaffe befohlen, ein feuer- und stoßsicheres Magnetbandgerät für Flugzeugkanzellen zu entwickeln. Über das neue »Flugschreiber«-Prinzip sagte Milch ein paar Tage später: »Wir werden wahrscheinlich leider nur sehr selten ein Ergebnis damit bekommen. Es ist zu schwierig. In den beiden Fällen Gablenz und Todt war es nicht mehr möglich, daß der Funker noch ein Wort absetzte, obwohl er im Funkbetrieb war.«

Am Abend traf Milch Speer bei Horcher. Der um vierzehn Jahre jüngere Mann legte dem Feldmarschall den Arm auf die Schulter und sagte zu ihm: »Heute nachmittag haben Sie einen lebenslangen Freund verloren. Kann ich Ihnen ein Ersatz sein?« Milch akzeptierte tief gerührt, und das bemerkenswerte Bündnis Speer-Milch, daß mehr als ein Vierteljahrhundert lang durch viele Widrigkeiten hindurch Bestand haben sollte, wurde an jenem Abend gefestigt. Wenn seine Mitarbeiter ihm später nahelegten, doch zu versuchen, Speer zu überlisten, erinnerte Milch sie an die stürmischen Begegnungen im Februar 1942: »Sie wissen, daß ich das seinerzeit Anfang dieses Jahres alles selbst gefordert, und zur Zeit selbst noch im Frühjahr gefordert habe und daß ich damals die Vorschläge, nach dem Wechsel von Todt und Speer, die auf mich lauteten, abgelehnt habe, weil ich mir sagte, ich bin einseitig Luftwaffenrüstung. Ich muß die Luftwaffe scharf fördern können. Ich unterstützte aber sonst Speer absolut, er hat die Sache hervorragend gut geführt.«

Bald waren sie unzertrennlich. Ein ungleicheres Paar kann man sich nur schwer vorstellen: Milch war klein, untersetzt, cholerisch; Speer war groß und asketisch, seine Sprache war geschliffen und intellektuell, wenn sie auch unter dem Einfluß des Milch'schen Leutnantsjargons argen Schaden nahm. Milch war rauhbeinig, robust und ebenso rücksichtslos wie Speer. Milchs Ministerium arbeitete zweimal

in der Woche mit Massenkonzferenzen hinter bewachten Türen, so daß er von 10.00 Uhr früh bis 3.00 Uhr nachmittags mit seinen Generalen und Ingenieuren alle anstehenden Fragen klären und entscheiden konnte. Speer übernahm die Idee des wörtlichen stenographischen Protokolls, machte sich aber lustig über das Konferenzprinzip. Als Milch ihn später dazu überredete, gemeinsame Konferenzen zu veranstalten, um sich über die dringendsten Forderungen der Luftwaffe unterrichten zu lassen, schrieb Speers Chronist spöttisch: »Um diesen Wünschen den notwendigen Nachdruck zu verleihen, trat die Luftwaffe jedesmal fast in Kompaniestärke an, so daß der große Sitzungssaal im Luftfahrtministerium gerade noch ausreichte.« Aber Milchs Methoden funktionierten. Im Herbst 1942 stellte die Luftwaffenindustrie schon 50 Prozent mehr Flugzeuge her, aber er konnte wenig tun, um die vorhandenen Flugzeugprojekte zu revidieren. Ein neues Flugzeug benötigte mehr als fünf Jahre vom Reißbrett bis zur Front. Deshalb mußte Milch sich mit dem abfinden, was 1938 begonnen worden war.

Darunter befand sich die größte Hoffnung des Luftwaffengeneralstabs: der 30 Tonnen schwere Bomber und Aufklärer He 177. Jeschonnek verlangte mindestens eine Staffel He 177 für Fernbombereinsätze in der Sowjetunion, aber im Mai hatte er zu Göring gesagt: »Für diesen Einsatz ist die Betriebssicherheit der Triebwerke Vorbedingung.« Milch wollte die Bomber auch für Massenangriffe auf alliierte Geleitzüge im Atlantik einsetzen, und Admiral Dönitz benötigte die He 177 als Fernaufklärer mit der Aufgabe, es seinen U-Booten zu ermöglichen, die Transatlantikgeleitzüge ebenfalls zum Kampf zu stellen. Die Fachleute stimmten darin überein, daß die Maschine hervorragende Flugeigenschaften erwarten ließ; aber bis September 1942 waren erst 102 Stück hergestellt, und von denen hatte der Generalluftzeugmeister nur 33 für den Fronteinsatz abgenommen; aber auch davon waren jetzt nur noch zwei im Einsatz. Die Doppelmotoren Daimler-Benz 606 litten noch an allen möglichen Mängeln, und jetzt zeigten sich auch größere Konstruktionsfehler der Zelle.

»Wenn man sieht, daß die erste He 177 bereits am 20. November 1939 flog, und feststellen muß, daß sie jetzt noch gar nicht fliegt, dann könnte man weinen«, sagte Milch Ende August 1942. Göring stimmte in den Gesang ein: »Das ist das traurigste Kapitel. Wenn ich daran denke, meine Herren, das ist wirklich zum Heulen. Ich habe kein einziges Fernkampfflugzeug ... Mit einem wirklich ungeheuren Neid sehe ich auf diese viermotorigen Flugzeuge der Engländer und Amerikaner. Hier sind sie uns weit, weit voraus.« Der Schaden war der He 177 durch die Grundforderung der Sturzfähigkeit zugefügt worden. Es war eine starke Versuchung, Udet die Schuld daran zu geben. (Er hatte Professor Heinkel 1938 erklärt, daß das Flugzeug sonst nicht die geringste Chance haben würde.)

Ein grundlegender Fehler Udets hatte darin bestanden, Heinkel allzu blind vertraut zu haben. Anfang 1942 hatte Oberstleutnant Petersen das Werk besucht, um die Ursachen der Verzögerung zu untersuchen. Heinkels Mitarbeiter klagten, daß der Professor seine ganze Aufmerksamkeit der einträglichen He 111-Serie zuwende »und keinerlei Kapazität auf die He 177 verlegt.« Da der ursprüngliche Serienauftrag bis zur Lösung aller Probleme auf fünf He 177 pro Monat verringert worden war, mußte das verständlich sein. Im Februar 1942 hatte es den ersten Motorbrand gegeben, und seither war das Flugzeug von immer neuen Krankheiten heimgesucht worden. Im Sommer hatte es sich gezeigt, daß die Tragflächen falsch konstruiert waren. Sie hielten auch die Sturzbelastung nicht aus. Heinkel selbst begriff das erst nach dem ersten Tragflächenbruch im August. Inzwischen hatte Petersen mehr als 1,300 kleine Änderungen aufgrund der Versuchsergebnisse vorgeschlagen; diese Änderungen wurden in »katastrophal langsamer Weise« ausgeführt. »Wir haben den Beweis«, wurde Milch später gemeldet, »daß Heinkel von dem Moment des Besprechungsprotokolls ab ein Vierteljahr gebraucht hat, bis er überhaupt angefangen hat, kleine Änderungen an dem Muster vorzunehmen.«

Milch wußte, daß nur eine grundlegende Änderung das Flugzeug retten konnte; er dachte daran, auf die Forderung der Sturzfähigkeit zu verzichten und den Bomber zu einem reinen viermotorigen Flugzeug zu machen, anstatt zwei Doppelmotoren zu verwenden. »Muß die He 177 noch sturzfähig sein?« fragte er seine Mitarbeiter im August 1942. Man sagte ihm, daß es eine Generalstabsforderung sei. Milchs Entwicklungsstab wies darauf hin, daß die Aufgabe der Sturzfähigkeit eine völlig neue Maschine bedingen würde, und die Verwirklichung erfordere vier Jahre. Also wurde die Doppelmotorausführung beibehalten, und die Ingenieure bemühten sich darum, zu verhindern, daß die Triebwerke – erst der DB 606, später der DB 610 – im Flug in Brand gerieten.

Göring hatte immer geglaubt, daß es sich bei dem Flugzeug um eine reine viermotorige Konstruktion handle. Als er das eigenartige neue Flugzeug im Mai 1942 in Rechlin sah, kannte sein Zorn keine Grenzen: »Ich habe nie eine größere Wut gehabt als die, als ich diesen Motor gesehen habe. Das kann doch jeder an seinen zehn Fingern abzählen. Wie soll denn ein solcher Motor draußen gewartet werden.) Ich glaube, nicht einmal sämtliche Zündkerzen kann man herausnehmen, ohne daß das ganze Triebwerk herausgenommen werden muß!« Viel später sagte er vorwurfsvoll zu Milch: »Aber es ist doch eine tolle Schweinerei. Ich hatte von Anfang zu Udet gesagt, daß ich dieses Biest viermotorig haben wollte. Es muß zu irgendeinem Zeitpunkt dieser Kasten viermotorig gewesen sein ... Von diesem Hokuspokus mit den zwei zusammengeschweißten Motoren hat man mir gar nichts gesagt. Das war eine freundliche Überraschung.«

Den ganzen Sommer Lang kam es zu He 177-Abstürzen. Als Milch und Speer Mitte Juni die Forschungsanstalt Peenemünde besuchten, um einen Start des Raketengeschosses A4 Wernher von Brauns zu sehen (der Start mißlang), sahen sie eine fabrikneue, mit 4.000 kg Bomben beladene He 177 zu einem Erprobungsflug aufsteigen. Als die Maschine nicht mehr in Sichtweite war, stürzte sie aus 200 m Höhe in einer Rechtskurve ab. Alle Mann an Bord fanden den Tod. »Die Untersuchung hat ergeben, daß am Triebwerk eine Mitnehmermuffe der Welle zur Luftschraube gebrochen war«, berichtete Petersen Milch, und er wies empört darauf hin, daß sich der gleiche Vorgang acht Tage vorher an einem anderen Flugzeug abgespielt habe, allerdings bevor es starten konnte. Nicht nur dieser Vorfall war von Heinkel geheimgehalten worden. Sechs gleiche Fälle waren bei der Firmenerprobung festgestellt worden.

Die Produktion kam nur schleppend voran. Erst zwei He 177 waren einsatzfähig. »Es hilft nichts«, sagte Milch Mitte August, »die Frage ist nur, ob man Heinkel – der bestimmt mit seinem Oranienburger Werk eine maßgebliche Schuld an der Sache hat – das nachsehen kann . . . Auf der anderen Seite hat er uns viel Gutes geleistet.« Professor Heinkel behauptete, er benötige mehr Konstrukteure, aber Milch war das alles nur zu vertraut. »Der Grund dafür liegt nicht in der Arbeiterlage«, sagte er am 26. August, »sondern nur in dem völligen Versagen der Firma Heinkel, einem Versagen seit Jahr und Tag auf diesem Gebiet. Da gibt es überhaupt keine Entschuldigung mehr.«

Drei Wochen später, am 13. September 1942, hielt Göring den Flugzeugindustriellen im Ministerium eine große Rede. Messerschmitt schrieb hinterher in einer Aktennotiz, Zweck des Vortrages sei es offenkundig gewesen, die Industrie auf den Ernst der Lage aufmerksam zu machen. Heinkel erinnerte sich nur daran, daß Göring ihn durch seine Oberflächlichkeit beeindruckt habe. Besonders gegen beide Konstrukteure richtete Göring seine zornigen Schmähungen; seine bissigsten Bemerkungen aber reservierte er für die He 177 und ihre Doppelmotoren. »Aber was hat man mir da alles erzählt«, höhnte Göring. »Ich frage: Warum gehen Sie nicht auf vier Motoren? Da wurde mir gesagt: ›Nein, vier Motoren macht man heute nicht, es ist eine bessere Ausnutzung nur mit zwei Schrauben.‹ Ich sage: ›Na, na, der Gegner geht mir hier sehr gefährlich auf vier Motoren; das ist eine gefährliche Kiste . . .‹ Nein, heißt es, ›wir machen das anders, da kommen zwei nebeneinander oder zwei hintereinander.«

Als Milch auf General Jeschonneks Forderung der Sturzfähigkeit als Ursache allen Übels hinwies, nahm Göring seine Worte zurück und sagte, daß die Firma in diesem Punkt entschuldigt sei; aber er fügte hinzu: »Es ist ja eine Idiotie, mit einem viermotorigen Flugzeug eine Sturzforderung zu stellen. Hätte man mir das nur

einen Augenblick früher gesagt, dann hätte ich sofort erklärt: Was ist das für ein Quatsch! . . . Hätte ich das gewußt, wäre ich natürlich hochgegangen. Nun sitzen wir da.« Er fragte Professor Heinkel: »Wie ist es, Herr Heinkel? Bringen Sie es hin, oder ist da überhaupt keine Hoffnung?« Heinkel versicherte ihm, daß die Brandgefahr der Motoren so gut wie beseitigt sei und erklärte: »Die Zelle muß für das Stürzen verstärkt werden.« – »Sie braucht nicht zu stürzen!« brüllte Göring. Heinkel, ebenso erstaunt wie Mich über diese schnelle Entscheidung, erwiderte: »Dann kann sie sofort an die Front.« Noch dreimal wiederholte Göring, daß der Bomber nicht zu stürzen brauche; er wolle sie nur als Torpedoträger haben, außerdem solle sie Fernlenk Waffen wie die Hs 293 und Fritz-X an Bord nehmen und Schiffsziele weit draußen im Atlantik damit angreifen. Und gelegentlich solle sie in großer Höhe Ziele wie Swerdlowsk unter Beschuß nehmen können.

Zwei Tage nach dieser Rede verkündete Milch seinen Mitarbeitern die Entscheidung Görings: »Der Reichsmarschall hat angeordnet, daß ein Sturzflug für die He 177 . . . nicht zu fordern ist. Er hat mit Recht diese Forderung als einen Wahnsinn bezeichnet und sie sich verboten.« Er befahl, Generaloberst Jeschonnek darüber zu informieren (dennoch sollte die ganze Kontroverse sechs Monate später wiederaufleben).

Inzwischen kamen trotz der Versicherungen Professor Heinkels neue Konstruktionsfehler zum Vorschein. Bei der Untersuchung eines neuen Unfalls entdeckten Milchs Ingenieure neue schwache Stellen in den Tragflächen, die zum Aufwölben neigten. »Das ist doch kein kleiner Fehler«, rief Milch, »das ist eine tolle Schweinerei!« Anfang Oktober erklärte Major Scheele, Kommandeur eines der vorgesehenen He 177-Verbände (I./KG 50), er glaube, den Einsatz nicht verantworten zu können. Als Oberstleutnant Pasewaldt die Ansicht der Fachleute erwähnte, daß die He 177 im übrigen das beste Flugzeug der Welt sei, konnte Milch nur schimpfen: »Was hilft mir das beste Flugzeug der Welt, wenn es nicht hält? Was hilft mir ein Rennpferd, und wenn es die besten Eigenschaften hätte und auf 200 m zwar die größte Geschwindigkeit aufbringt, aber bei 300 m tot umfällt!« Mit ein paar für ihn charakteristischen Sätzen faßte er die ganze Krankengeschichte des leidigen Bombers zusammen: »Zunächst (haben wir) versucht, eine kleine Ohrenoperation durchzuführen, dann haben wir das Gebiß in Ordnung gebracht. Jetzt haben wir aber festgestellt, daß der Mann schwer herzkrank ist und wahrscheinlich überhaupt nur noch künstlich am Leben gehalten wird.«

Am 20. Oktober befahl er, erbittert über einen neuerlichen Produktionsrückstand im Heinkel-Werk, dem Professor eine letzte Verwarnung zu erteilen. Wenn er seine Termine nicht einhalte, dann werde »seine Absetzung und seine Festsetz-

ung durch den Reichsmarschall erfolgen . . . Das sind faule Witze, die er sich mit uns erlaubt.«

Sehr bald nach Görings Tirade über die Überlegenheit des Feindes meldete Oberstingenieur Schwenke Milch, daß jetzt ein »sehr interessantes« Flugzeug aufgetreten sei, die B-17 Flying Fortress; ganz offensichtlich sei sie in erster Linie für Tageinsätze konstruiert worden. Ende Oktober waren die Reste der ersten abgeschossenen Maschine dieses Typs in Rechlin zusammengesetzt worden. Insgesamt seien elf überschwere MGs in dem Bomber, die mit bisher unbekannter Brandsprengmunition geladen seien. Oberst Galland war von dieser gefährlichen Maschine begeistert: »(Sie) vereinigt alle möglichen Vorteile: erstens starke Panzerung, zweitens enorm große Höhe, drittens kolossale Abwehrbewaffnung, viertens große Schnelligkeit.« Schwenke schloß sich diesem Lob an: »Im Verband ist es kaum möglich, sie abzuschießen.« Milch versuchte, sie zu beruhigen: »Das wird ja immer etwas übertrieben angegeben – die Jungens haben sie ja zum ersten Mal vor den Läufen gehabt.« Galland meinte, es gebe nur eine Möglichkeit, die amerikanischen Verbände anzugreifen: »Man muß sie zunächst einmal auseinanderbringen, indem man von vorn angreift.« (Das erwies sich dann auch als die erfolgreichste Taktik.)

Gleichzeitig kündigte sich ein neues gefährliches Projekt an. Auf Fotografien eines Liberator-Bombers B-24 hatte man deutlich eine Abgasturbine erkannt; damit konnte der Bomber in größeren Höhen fliegen. »Über diese Sorgen kommt man nicht hinweg«, sagte Milch Ende Oktober. »Wir müssen damit rechnen, daß die feindlichen Bomber, die nach Deutschland einfliegen, von irgendeinem Zeitpunkt ab in Höhen von 9 und 10 km kommen.« Aus den Trümmern einer anderen Boeing hatte man fast unversehrt das berühmte Norden-Zielgerät geborgen, und nun konnte kein Zweifel mehr an der potentiellen Bombenzielgenauigkeit der Amerikaner bestehen. Und schließlich wurde aus den amerikanischen Bomberproduktionsziffern und den Aufklärungsfotos von ausgedehnten Bauarbeiten an neuen Bomberflugplätzen in Ostengland deutlich, daß man im Jahre 1943 den Beginn einer vernichtenden Bomberoffensive durch die R.A.F. und die amerikanische Luftwaffe erleben werde.

Als er am 11. Oktober Göring in Kalinowka, dem deutschen Luftwaffenhauptquartier im Osten, aufsuchte, nahm Milch Akten mit allen Einzelheiten dieser bevorstehenden amerikanischen Offensive mit. Jeschonnek gab seine sorglose Haltung gegenüber den amerikanischen Bombern nicht auf, und auf Anraten seines Generalstabs nahm auch Göring Milchs Befürchtungen nicht ernst. Wenige Tage später berichtete Milch seinem Stab: »Der Reichsmarschall sagte gleich, daß mit den ganzen amerikanischen Maschinen nichts los wäre, und daß wir trotz ihrer vier

Motoren und so weiter ruhig in die Zukunft sehen könnten. Ich habe darauf geantwortet, daß ich anderer Auffassung bin.«

»Man kann den Krieg nur mit der Luftwaffe gewinnen«

Milch hatte sehr entschiedene Ansichten über Verrat. Das Wort schloß für ihn viele Verbrechen ein, von der Anforderung nicht benötigter Ersatzteile bis hin zum aktiven Geheimnisverrat an den Feind. Als der Ia einer Panzerdivision mit seinem »Storch« hinter den russischen Linien notlandete (der Feind ermordete ihn und erbeutete Dokumente, die Angaben über die neun Tage später beginnende Offensive enthielten), kannte Milch kein Erbarmen: »Der Führer hat mit äußerster Strenge eingegriffen«, sagte er voller Befriedigung. »Der Schuldige war schon tot; er wäre sonst aber auch zum Tode verurteilt worden.«

Es spricht für seine Menschenkenntnis, daß Milch Admiral Canaris stets mißtraute und insgeheim an der Loyalität der Abwehr zweifelte, der von Canaris geleiteten militärischen Gegenspionage. Wenn er an Canaris dachte, dann fiel ihm der erste Besuch des Admirals im Luftfahrtministerium ein. Der Abwehrchef hatte ein Brikett in der Hand. »Na, Canaris«, hatte Milch gefragt, »wollen Sie mir einheizen?« Der Admiral schüttelte den Kopf: »Nein, Herr General wissen, was das ist?« Milch meinte, es handle sich ja wohl um ein Kohlenbrikett. Canaris rief aus: »Nein, das ist eine Bombe! Sie wissen, daß dauernd Sabotage an unseren Schiffen gemacht wird. Jetzt machen wir das beim Gegner auch.« Was den Schutz der deutschen Integrität betraf, so hatte Milch wenig Vertrauen zur Abwehr; er verließ sich da lieber auf die Gestapo. »Die Gauner haben Glück, daß ich nicht Chef der Gestapo bin«, sagte Milch einmal. »Denn dann gäbe es viel mehr Todesopfer.«

Der Verrat war näher, als Milch vermutete. Im Herbst wurde ihm gemeldet, daß die Gestapo das bisher größte kommunistische Spionagenetz aufgedeckt habe, die »Rote Kapelle«, die ihren Sitz im Reichsluftfahrtministerium hatte. Es wurden etwa siebenzig Personen festgenommen. Offenbar hatte die »Rote Kapelle« ihre Funktion kurz vor dem Angriff auf die Sowjetunion aufgenommen, und zwar mit einem bedeutenden Netz in Brüssel und einem zweiten in Berlin. Mitte Oktober 1942 nannte Göring die Einzelheiten: Die Agenten hatten viele Funkstationen aufgebaut und der Sowjetunion chiffrierte Informationen über geplante Fallschirmjägereinsätze, die neueste Lage der Hauptquartiere Hitlers und Görings, Einzelheiten über das Abziehen von Flakbatterien und vieles andere mitgeteilt; ein Kaufmann namens Graudenz hatte sich als Industrievertreter an Ingenieure im Luftwaffenrüstungsamt herangemacht und war einfach von einem Zimmer ins andere gewandert, hatte Produktions- und Verluststatistiken eingesammelt und sie

ungehindert mitgenommen. Glücklicherweise hatte der feindliche Agent, wie Milch dann seinen Amtschefs mitteilte, die Zahlen durcheinandergebracht: »Er hat die Zahlen, die aus Fertigung und Reparatur waren, nur als Neufertigung angesehen und hat die Soll-Zahlen zum Teil mit den Ist-Zahlen verwechselt, so daß das Bild von GL in Rußland – und auch in England und Amerika – viel günstiger erschien, als es in Wirklichkeit gewesen ist.« Trokken meinte Milch: »Das ist vielleicht für uns noch ganz angenehm. Ich hätte mich sonst mit so kleinen Zahlen geniert – die anderen hätten bloß gelacht.«

Am 19. Oktober ließ sich Milch von einem Kriegsgerichtsrat über den Hintergrund der Verschwörung berichten. Im Zentrum saß eine Enkelin des Fürsten Eulenburg, Frau eines E-Offiziers der 5. Abteilung (Nachrichten) des Generalstabes der Luftwaffe, Oberleutnant Schulze-Boysen. Er war ebenso in den Spionagering verwickelt wie seine Frau. Vor dem Krieg hatte er sich als E-Offizier für Verwendung im RLM beworben, aber Milch hatte ihn auf Vorschlag des Chefs des Personalamts (damals noch Oberst Stumpff) wegen angeblicher kommunistischer Neigungen abgelehnt. Einige Zeit später war Göring beim Fürsten von Eulenburg zur Jagd gewesen, und der Fürst sprach ihn auf die Angelegenheit an; zornig hatte Göring Stumpff angerufen und ihm Vorwürfe wegen seiner bürokratischen Einstellung gemacht. Stumpff wies ihn auf Milchs Entscheidung und die politischen Gründe hin, aber Göring übergab Stumpff und Milch und entschied, Schulze-Boysen sei einzustellen. Stumpff hatte das dann auch getan, aber Milch mitgeteilt, daß er in der Personalakte des Mannes vermerkt habe, seine Einstellung sei »auf besonderen Befehl« Görings erfolgt.

Nach dem Bericht des Kriegsgerichtsrates sagte Milch: »Ich bin tief innerlich erschüttert, nicht weil so etwas vorkommt, sondern was für Leute da mitmachen, denen alle anderen Vertrauen entgegengebracht haben. Und alles nur um Geld – es ist nirgends Idealismus. Der wird nur gespielt.« Am nächsten Tag berichtete er seinen Amtschefs: »Es ist ein Kreis von Personen in diese Sache verwickelt, also in absolut erwiesenen Landesverrat, der fünfmal so groß ist, wie das, was hier um den Tisch herumsitzt. Es ist kein einziger Arbeiter dabei. Dafür aber, meine Herren, ist der Hochadel und Verwandtschaft bis zur Hälfte vertreten, Leute, denen man zutrauen könnte, daß sie scharf reaktionär und kaisertreu sein würden, denen man niemals zutrauen würde, daß sie mit den Kommunisten zusammenarbeiten, daß sie ihr eigenes Vaterland den Kommunisten verraten würden.« Milch verkündete neue Sicherheitsmaßnahmen: Mitarbeiter jeden Ranges im ganzen Ministerium mußten sich beim Verlassen des Gebäudes Durchleuchtungen und Stichproben ihres Gepäcks gefallen lassen, und er ordnete die gründlichste Überprüfung aller Angestellten und Beamten an. Er gab auch zu erkennen, daß er der Abwehr des

Admirals Canaris nicht traue: »Die Durchleuchtung hat nur Zweck, wenn sie durch die Gestapo gemacht wird. Sie ist sinnlos, wenn sie durch die Abwehr geschieht. Ich möchte das ausdrücklich zur Kenntnis bringen.« Und er fügte hinzu: »Ich verbiete jede Art der Durchleuchtung durch die Abwehr, jede Durchleuchtung hat durch die Gestapo zu erfolgen, weil wir sonst keinerlei Gewähr haben, daß es eine Durchleuchtung ›von Erfolg‹ ist.« Als er die neugierigen Gesichter rings um den Tisch sah, fuhr er fort: »Das Warum kann ich nicht sagen. Ich habe dafür bestimmte Gründe und Beweise.«

Die Schulze-Boysen-Affäre war nur einer der harten Schläge, die Görings Prestige trafen. Die ganze Luftwaffe hatte unter seinen verschiedenen Versuchen zu leiden, den eigenen Niedergang aufzuhalten. Er gab es auf, berechnete Forderungen im Interesse der Luftwaffe zu stellen und fühlte sich verpflichtet, die Forderungen zu erfüllen, die andere ihm gegenüber erhoben. Die erste Schwäche verschlimmerte den ohnehin schon ernsten Mangel der Luftfahrtindustrie an Arbeitskräften; die zweite führte zu dem Rückschlag von Stalingrad.

Göring unternahm nichts, um das Abziehen der Facharbeiter aus der Luftfahrtindustrie zu verhindern. Im Oktober 1942 verfügte das OKW weitere zahlreiche Einberufungen zum Heer. »Der Führer sagt mit Recht, ›ich will Soldaten haben‹«, erklärte Milch, »dann knicken die Leute in seiner Umgebung zusammen und sagen, ›jawohl, das wird gemacht‹, und greifen einfach neue Leute aus den Werken weg. Ich möchte wissen, wie viele von den Millionen des Heeres an der Front stehen. Ich glaube, daß noch nicht 20 Prozent der Infanterie an der Front steht, 80 Prozent steht irgendwo hinten.« Bei einer anderen Gelegenheit garantierte Milch: »Wenn man mir die Hand freiließe, brächte ich eine Million deutsche Soldaten frei, die alle an die Front gehen könnten. Ich wäre außerdem noch bereit, 500,000 Mann für die Industrie als Arbeiter zu geben.«

Das Gegenteil trat jetzt ein. Während Göring nichts sah, nichts hörte und nichts tat, zog das OKW Zehntausende von Facharbeitern der Rüstungsindustrien ein; um die Lücken zu stopfen, wurden Arbeiter der Luftfahrtindustrie zur Heeresrüstung versetzt, bevor Milch protestieren konnte, und ausländische Arbeitskräfte wurden herbeigeschafft. Gauleiter Sauckel erhielt von Hitler geradezu groteske Vollmachten zur Beschaffung von Arbeitskräften in Frankreich. »Hier kann man nur noch von Oktoberrevolution sprechen«, klagte Milchs Berater für Arbeitskräfte, »weil diese Aktion alles über den Haufen geworfen hat.« Während sich die Vereinigten Deutschen Metallwerke (die größten Luftschraubenhersteller) darauf vorbereiteten, deutsche Schlüsselkräfte zu einer bestimmten Fabrik nach Frankreich zu schicken, war Sauckel eifrig damit beschäftigt, aus dieser Fabrik Franzosen wegzuholen. Andere deutsche Schlüsselkräfte wurden in Paris vom OKW eingezogen, sobald sie

dort eintrafen. Von 200 Mann, die in Paris an Motoren für die FW 190 arbeiteten, holte Sauckel über Nacht 50 weg, um sie nach Deutschland zu deportieren. Um diese Arbeiter zu schützen, schlug Milch vor, die Franzosen zur Wehrmacht einzuziehen: »Wenn wir fünfzigtausend russische Kriegsgefangene in unseren Flakbatterien beschäftigen können, dann haben wir doch sicherlich auch das Recht, französische Arbeiter einzuziehen?«

Nun versiegte auch das Rinnsal russischer Kriegsgefangener. Milch telegraphierte den Luftflottenchefs, sie sollten russische Kriegsgefangene und Arbeiter zusammenfassen und dem Ministerium melden, auf welchen Bahnhöfen man sie in den Zug setze, damit die Luftwaffe sie gleich nach der Ankunft in Empfang nehmen könne; um den Transport von Kontraktfacharbeitern aus Belgien und Holland zu beschleunigen, gab Milch bekannt, daß er zusätzliche Waggons an die fahrplanmäßigen Züge ankoppeln lassen werde. Keine dieser Maßnahmen konnte durchgeführt werden. Schließlich wandten sich einige Luftfahrtindustrielle den Konzentrationslagern der SS als Reservoir für Arbeitskräfte zu, um diejenigen zu holen, wie Milch es ausdrückte, »die etwas an ihrem Volk gutzumachen haben«. Speers Beamte teilten dem Ministerium mit, daß zur Zeit keine KZ-Häftlinge vorhanden seien, die man in der Luftfahrtindustrie einsetzen könne; daher griff die Industrie nun zur Selbsthilfe. Die Heinkel-Werke wandten sich an das von Maurer geleitete SS-Amt Arbeitseinsatz und beschafften sich 6.000 Gefangene aus dem Lager Oranienburg für die Arbeit bei der He 177-Produktion und dem Bau von Flugplätzen, und es folgten ihnen Tausende weiterer Lagerinsassen in die anderen Heinkel-Werke. Durch persönliche Beziehungen zu Himmler und Flugzeuggeschenke an Maurer beschaffte sich Professor Heinkel 40.000 Gefangene. Unterdessen wurden Wehrmachtsstrafgefangene, die als Angehörige von Strafbataillonen in der Produktion des Transportflugzeuges Me 323 eingesetzt waren, für den Bau von Exerzierplätzen aus der Industrie abgezogen.

Für Milch waren solche Gedankenlosigkeiten ebenso ein Verrat wie die allerdings mehr direkten Bemühungen der »Roten Kapelle«, deren Prozesse jetzt begannen. Speer war auch der Meinung, daß noch niemand den Ernst der Lage erkannt habe: »Bei jeder Offensive fehlen uns 10 Prozent ... Wenn wir diese 10 Prozent im kommenden Winter nicht schaffen, dann ist im nächsten Sommer unsere Lage so erschwert, daß es nur auf einen Dauerkrieg herauskommen kann.« Die Rüstung der Alliierten werde sich erst 1943 richtig auswirken, aber 1944 dann »eine andere Situation für uns« schaffen. Ende Oktober 1942 vertraute Speer Milch an: »Ich habe mich neulich mit Goebbels unterhalten. Er ist der Meinung, daß das Volk darauf warte, zu diesem letzten Einsatz aufgefordert zu werden. Das Volk hat ja einen viel besseren Sinn für die Realität als manchmal die Leute, die sich in der Mittelinstanz

dauernd selbst etwas vormachen. Das Volk spürt auch, daß der letzte Schlag noch fehlt.«

Zwei Monate zuvor hatten die deutschen Armeen die Wolga und den Stadtrand von Stalingrad erreicht, und ein langer, erschöpfender Kampf um diesen Brennpunkt hatte begonnen.

Die Luftwaffe trug schon die schwere Bürde der Luftversorgung des Afrikakorps unter General Rommel und verschiedener Teile der Heeresgruppen an der Ostfront. Als die sowjetische Offensive wie erwartet am 19. November 1942 über den Don hinweg losbrach, wurden diese Luftwaffenverpflichtungen im Osten plötzlich noch erweitert; binnen vier Tagen war die deutsche 6. Armee unter Generaloberst Paulus in Stalingrad eingekesselt worden. Zwanzig deutsche und zwei rumänische Divisionen sowie die 9. Flakdivision der Luftwaffe unter Generalmajor Wolfgang Pickert waren eingeschlossen. Hitler befahl die 4. Panzerarmee (Generaloberst Hoth) zum Einsatz, aber wenn die 6. Armee sich so lange behaupten sollte, mußten ihre mehr als 300.000 Mann über eine erheblich verstärkte Luftbrücke mit Waffen, Treibstoff, Nahrung und Munition versorgt werden. Am 21. November erfuhr Generaloberst von Richthofen, Chef der Luftflotte 4, der für diese Versorgung auf dem Luftwege zuständig sein sollte, daß Paulus eine derartige Operation für praktisch möglich halte; er meldete seinen Vorgesetzten, daß er diese Meinung nicht teilen könne. Hätten entweder Göring oder Jeschonnek mit Festigkeit gegen diesen Gedanken Front gemacht, dann wäre möglicherweise ein Führerbefehl an Paulus ergangen, sich den Weg aus dem Umschließungsring freizukämpfen; aber Göring war nicht da. Als sich am 22. November der Ring um die Armee Paulus schloß, glaubte Hitler, der die Möglichkeit der Luftversorgung zunächst mit Jeschonnek in Berchtesgaden besprochen hatte, an den Erfolg einer solchen Operation.

Zu Anfang forderte die 6. Armee 300 Tonnen Treibstoff und 30 Tonnen Munition pro Tag; 150 Tonnen Lebensmittel pro Tag sollten folgen. Das würde, wenn man die sehr geringe Einsatzfähigkeit an der Ostfront berücksichtigte, bis zu 800 Transportflugzeuge Ju 52 erfordern; in der ganzen Luftwaffe gab es jedoch nur rund 750 Ju 52, und mehrere hundert davon versorgten Rommels Truppen in Afrika. Jetzt hätte Göring bereuen sollen, daß er den Lufttransportdienst so lange vernachlässigt hatte. (Noch im September hatte er geprahlt: »Wenn ich mir selbst kritisch sagen müßte, was ich beim Aufbau der Luftwaffe schlecht, und was ich gut gemacht habe, müßte ich mir selbst die beste Note dafür geben, daß ich rechtzeitig erkannt habe, wie notwendig eine Transportflotte ist.«) Milch hatte den ganzen Sommer lang immer wieder darauf hingewiesen, daß die Generalstabsforderung von nur 60 Transportern pro Monat völlig unzureichend sei. Jetzt würde man die

Lücke provisorisch durch die Umwandlung von He 111-Bombern zu Transportern zusätzlich überbrücken müssen.

In einem kurzen Telefongespräch am 23. November 1942 scheint Hitler Göring über eine Versorgung auf dem Luftweg befragt zu haben; Göring, völlig unvorbereitet auf eine solche Frage, erwiderte, die Sache scheine durchführbar zu sein. Am Nachmittag wurde bekannt, daß Göring für den Abend eine Stabsbesprechung anberaumt habe; man solle sich in seinem Zug »Asien« auf einem Bahnhof im Berliner Nordosten treffen. Anwesend waren der Generalquartiermeister von Seidel, Oberst Eschenauer, General Kleinrath und General Vorwald, der Chef des Technischen Amtes. Vorwald berichtete: »Als er (Göring) erschien, gab er uns mit lapidaren Worten bekannt, daß die 6. Armee von der Luftwaffe versorgt wurde. Alle irgendwie verfügbaren Transportflugzeuge seien mobil zu machen; er selbst stelle seine Kurierstaffel zu Verfügung.« Eine Diskussion fand nicht statt. Am nächsten Tag begann die gewaltige Operation.

Gegen 5.00 Uhr früh befahl Hitler Paulus, auszuharren, bis der Entsatz eintreffe; die Luftversorgung werde in die Wege geleitet. Am 25. November wiederholte Göring im Führerhauptquartier, wozu er sich verpflichtet hatte: Die Luftwaffe werde einen Tagesdurchschnitt von 500 Tonnen Nachschub liefern und für diesen Zweck jedes nur erdenkliche Flugzeug bereitstellen, darunter auch die Ju 90 der Lufthansa; die Versorgung der deutschen Truppen, die im vorigen Winter drei Monate lang in Demjansk eingekesselt gewesen waren, bewaise die Möglichkeit der Operation. Als Jeschonnek und Oberst Christian den Erfolg der Versorgungsoperation anzweifeln, wischte Hitler diese Bedenken beiseite und versicherte ihnen am nächsten Morgen: »Es ist alles eine Frage der Zeit . . . Ein hochbegabter Organisator wird die Sache durchführen, wenn nötig ausgestattet mit rücksichtslosen Vollmachten, auch gegen alle Hindernisse, die ihm Gegner dieses Einsatzes (von Manstein, von Richthofen) in den Weg stellen könnten.« Göring reiste unterdessen in dringenden Geschäften nach Paris.

Am 28. November erschien Feldmarschall Rommel unangemeldet im Führerhauptquartier und bat Hitler um die Erlaubnis, seine Truppen nach Italien verlegen zu dürfen. Die britische Offensive von El Alamein und die Anfang des Monats erfolgten alliierten Landungen in Westafrika hätten seine Position unhaltbar gemacht. Hitler befahl ihm, am nächsten Tag wiederzukommen, und Göring wurde gerufen; in Rommels Beisein befahl Hitler Göring, dafür zu sorgen, daß Nordafrika auf dem Luftwege versorgt werde. In diesem Augenblick hätte Göring darauf bestehen müssen, daß entweder Stalingrad oder Nordafrika aufgegeben werde, aber er tat es nicht. Er lud Rommel und dessen Frau ein, ihn am Abend zu Besprechungen mit den Italienern nach Rom zu begleiten; während der ganzen Reise sprach

er nur über seine Kunsterwerbungen; Afrika erwähnte er mit keinem Wort. Göring hatte vor einigen Monaten die Ernennung des Feldmarschalls Kesselring anstatt Rommels zum Oberbefehlshaber Süd durchgesetzt und machte keinen Hehl aus seiner Feindschaft gegen Rommel.

Am Nachmittag des 30. November rief Göring Milch an und bat ihn, sofort nach Rom zu fliegen. Er sollte den Italienern bei ihrer Flugzeugproduktion helfen, um die es, wie sie zugaben, sehr schlecht stand. Milch traf am nächsten Tag in Rom ein und traf dort Rommel. In seiner burschikosen Weise zog Göring so erbarmungslos über Rommel her, daß dieser sehr verärgert und niedergeschlagen war. »Worüber er nicht hinwegkam«, schrieb Milch später, »war das Mißtrauen Hitlers gegen seine Führung und ausgerechnet die Entsendung von Göring und Kesselring, um die Einzelheiten des Rückschlages zu besprechen.«

»Man kann den Krieg nur mit der Luftwaffe gewinnen«, hämmerte Milch seinen Mitarbeitern ein, als das Jahr 1943 anbrach. »Man muß jeden Krieg verlieren, wenn man nicht die Luftüberlegenheit an den Stellen, wo es notwendig ist – nicht im ganzen Himmelsbereich, sondern an den wichtigsten Stellen, im Schwerpunkt –, hat. Es ist für Erdtruppen ohne Luftüberlegenheit oder Luftherrschaft ... nicht möglich, zu siegen.«

Die Flugzeugindustrie lieferte jetzt nach dem notwendigen Anlauf von etwa einem Jahr 50 Prozent mehr Maschinen als 1941, und eine weitere erhebliche Steigerung hatte gerade erst eingesetzt; aber sie reichte noch nicht aus. Von Schwenke hatte sich Milch die Vergleichszahlen für Großbritannien, Kanada und die Vereinigten Staaten für 1942 und die beiden folgenden Jahre geben lassen; wo Deutschland im Jahre 1942 einen Monatsdurchschnitt von 367 Jägern erreicht hatte, betrug der Durchschnitt für diese Länder 1,959; und bei den Bombern lauteten die vergleichbaren Zahlen 349 zu 1,378, und viele der letzteren waren viermotorig.

Milch nahm diese bedrohlichen Zahlen in seinem berühmten Rotbuch, »Rüstung des Gegners«, mit, als er am 4. Januar 1943 zu Göring nach Karinhall fuhr. Von Mittag bis Abend saßen er und Oberst Vorwald Göring an dessen gewaltigen Schreibtisch gegenüber und legten ihm die Beweise für die Möglichkeiten vor, die der Gegner hatte. Göring hatte sein anfängliches und irriges Vertrauen zur Unterlegenheit Amerikas von Hitler übernommen: »Die einfachste Logik, mein lieber Göring!« hatte Hitler zu ihm gesagt. »Die Amerikaner führen bestimmt nichts im Schilde. Sie können Kühlschränke und Rasierklingen machen, aber nichts anderes.«

Milchs Rotbuch erzählte eine andere Geschichte. Er ging um den Tisch herum und legte es Göring aufgeschlagen hin. Der Reichsmarschall blätterte darin herum,

schlug es dann zu und sah Milch verärgert an: »Ja, Milch, sind Sie auch unter die Defaitisten gegangen? Glauben Sie an diese phantastischen Zahlen?« Milch erwiderte, daß er der Richtigkeit der Informationen vertraue. »Lassen Sie mich mit diesem Quatsch in Ruhe«, brüllte Göring. »Die können auch bloß mit Wasser kochen!«

Über die ruhigeren Augenblicke der Besprechung berichtete Milch am nächsten Morgen seinen Amtschefs: »... Da sagte der Reichsmarschall – der bezüglich der Zahlen mit mir nicht ganz einig geht, weil er glaubt, der Gegner würde weniger machen – »Auch wenn er die Zahlen macht, nützen sie ihm nichts in Afrika, wenn er sie nicht mit genügendem Schiffsraum versorgen kann.« Göring sah wie Milch ein strategisches Hauptziel der Luftwaffe jetzt im Angriff auf die feindliche Schiffstonnage: »Da hegt seine Aorta, und wenn sie angeschlagen wird, dann muß er verbluten. Da hilft ihm kein Gott und kein Beten. Wenn er von Amerika oder von England aus seine Armee unterhalten will, dann muß er sie versorgen.« Aber um diese Aufgabe erfüllen zu können, mußte man unbedingt den Bomber He 177 haben; beide Enden einer verhängnisvollen, sich nun sehr schnell zusammenziehenden Schlinge wurden sichtbar.

Am 6. Januar leitete Milch im Ministerium das Kriegsspiel für den Fall einer Invasion. Jeschonnek war nicht zugegen. Milch wurde in seinen Entscheidungen immer unabhängiger.

Zwei Monate lang hatte Milch nach einer Konstruktion eines schnellen zweimotorigen Bombers oder Zerstörers Ausschau gehalten, der Geschwindigkeiten bis zu 800 km/h erreichen konnte. Im Dezember 1942 hatte ihm der Junkers-Professor Hertel eine interessante Konstruktion gezeigt. Das Flugzeug hatte beide Motoren im Rumpf und trieb zwei Flugschrauben über dieselbe Welle an – die Welle des einen verlief durch die hohle Welle des anderen; nach langen Erörterungen hatte Milch bedauernd dieses Projekt verworfen, denn er fürchtete aufgrund früherer Erfahrungen, daß die ungewöhnlich lange Propellerwelle Schwingungen auslösen werde.

Am 8. Januar kam Professor Claudius Dornier mit den Skizzen eines neuartigen Flugzeuges, der Do 335, zu ihm; das Flugzeug hatte wie Hertels Projekt beide Motoren im Rumpf, aber anstatt zwei Luftschrauben vom anzutreiben, hatte Dorniers Konstruktion einen Propeller in der Nase und einen zweiten im Schwanz. Milchs Chef der technischen Entwicklung, Dr. Pasewaldt, hatte die Idee verworfen, aber Dornier prophezeite, daß seine Maschine schneller als 750 km/h fliegen werde. Milch spürte, daß hier ein Projekt vorlag, das funktionieren würde. Er rief General Vorwald an und bat ihn, Dornier einen Sofortvorausauftrag für 20 Do 335 zu

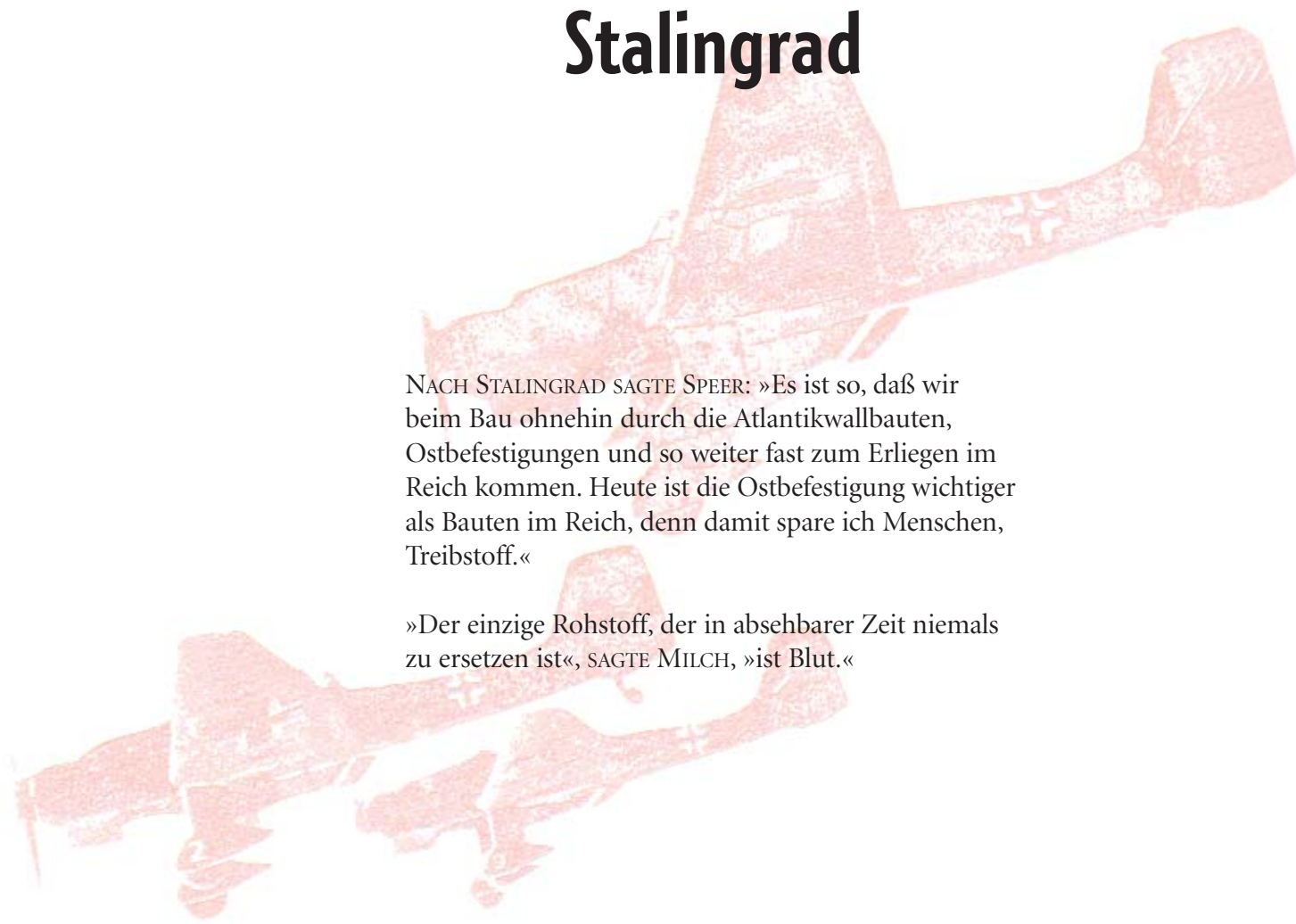
erteilen; daraus entwickelte sich das schnellste propellergetriebene Flugzeug der Welt.

Kurz vor Weihnachten war der Vorsitzende der Lufthansa, Emil-Georg von Stauss, gestorben, und Mitte Januar 1943 war Milch zu seinem Nachfolger gewählt worden. Damit hatte nun Milch folgende hohe Ämter inne: Staatssekretär, Generalinspekteur der Luftwaffe, Stellvertreter des Oberbefehlshabers, Generalluftzeugmeister und Aufsichtsratsvorsitzender der Lufthansa.

Sonderstab Stalingrad

NACH STALINGRAD SAGTE SPEER: »Es ist so, daß wir beim Bau ohnehin durch die Atlantikwallbauten, Ostbefestigungen und so weiter fast zum Erliegen im Reich kommen. Heute ist die Ostbefestigung wichtiger als Bauten im Reich, denn damit spare ich Menschen, Treibstoff.«

»Der einzige Rohstoff, der in absehbarer Zeit niemals zu ersetzen ist«, SAGTE MILCH, »ist Blut.«



»Retten Sie die 6. Armee«

Mitte Januar 1943 erhielt Milch Befehl, die 6. Armee zu retten, die Hitlers Starrsinn, die Fügsamkeit des Generals Paulus und Görings Leichtfertigkeit in Stalingrad in die Falle geführt hatten, eingeschlossen von sowjetischen Armeen, während sich die deutsche Ostfront immer weiter von der belagerten Stadt entfernte.

Von Richthofens Luftflotte 4 hatte auf dem Flugplatz Tatsinskaja einen Verband von Ju 52 zusammengezogen, die pro Maschine ungefähr zwei Tonnen Nachschub über die 250 km nach Stalingrad schaffen konnten. Ein Verband von He 111-Bombern, die ungefähr anderthalb Tonnen Nachschub in Wersorgungsbomben« tragen konnten, war auf dem ebenfalls improvisierten Flugfeld Morosowskaja stationiert, der ungefähr 210 km von Stalingrad entfernt lag. Görings Versprechen bedeutete, daß täglich 300 Maschinen in Stalingrad in Zwischenräumen von jeweils zweieinhalb Minuten landen mußten; es hing deshalb vieles von der Fähigkeit der 6. Armee ab, den Flugplatz Pitomnik aufrechtzuerhalten, die Flugzeuge rechtzeitig zu entladen und den Nachschub ebenso schnell zu verteilen. Anfang Dezember 1942 waren der Luftversorgung zehn Geschwader Ju 52 (darunter 600 den Fliegerschulen entzogene Ju 52) und verschiedene Verbände mit Ju 86, FW 200, Ju 90 und anderen Maschinen zugeteilt worden; auch einige Ju 290-Prototypen waren eingetroffen – große viermotorige Transporter, die zehn Tonnen Nachschub in die Festung tragen und mit siebzehn Verwundeten an Bord zurückkehren konnten.

Im Dezember 1942 hatte General Hoths 4. Panzerarmee mit ihrem Entsatzvorstoß in Richtung Stalingrad begonnen, aber Mitte des Monats war ein von der italienischen 8. Armee gehaltener Frontabschnitt zusammengebrochen; Hoths Vormarsch stockte, da ihm seine einzige vollkampffähige Panzerdivision nun entzogen wurde; kurz darauf überrannten russische Panzer den Luftversorgungsstützpunkt Tatsinskaja, und erst im letzten Augenblick entkamen die dort stationierten 124 Transportflugzeuge. Zwei andere Hauptverladeplätze gingen Anfang Januar 1943 verloren, als die Heeresgruppe Don unter Generalfeldmarschall von Manstein die Hauptkampflinie noch weiter zurücknehmen mußte; die Transportgeschwader zogen sich auf Rollfelder wie Nowotscherkask und Swerewo zurück, ein Teil der Fracht mußte wegen des für die langen Flugstrecken benötigten Flugbenzins zurückgestellt werden, und die Zahl der täglichen Einsätze verringerte sich. In Stalingrad begannen die Truppen des Generals Paulus zu hungern; sie verschlangen die wenigen noch vorhandenen Pferde. Die Kommandeure sprachen schon vom Verrat der Luftwaffe.

Am Abend des 14. Januar 1943 wurde Milch vom Führerhauptquartier angerufen; General Bodenschatz teilte ihm mit, daß Hitler jetzt, da alles andere gescheitert sei, entschieden habe, daß Milch die Versorgung der 6. Armee organisieren solle.

Bei Hitlers Lagebesprechung erkannte Milch zum ersten Mal das ganze Ausmaß der Katastrophe von Stalingrad. Der letzte gute Flugplatz der Festung in Pitomnik war gerade den Sowjets in die Hände gefallen. Als die Besprechung zu Ende war, nahm Hitler ihn beiseite und hob die entscheidende Bedeutung des Auftrags hervor. Ungefähr 300 Tonnen mußten täglich eingeflogen werden, wenn die Festung gehalten werden sollte, dadurch aber würden starke russische Einheiten gebunden, die der Feind sonst an anderer Stelle einsetzen könnte. Er erteilte Milch eine Sondervollmacht und ermächtigte ihn, allen militärischen Kommandostellen Befehle zu erteilen und Anweisungen zu geben. Ärgerlich fuhr er fort, »er könne sich selbst schlagen, daß er (ihn) nicht schon vorher geholt habe, aber der Reichsmarschall habe nicht gewollt«.

Mehr als 2.000 km trennten das Führerhauptquartier von der Stadt Taganrog, wo von Richthofen und von Manstein ihre Hauptquartiere errichtet hatten. Milch und sein Stab legten die Entfernung in fünf Stunden zurück. Bei ihrer Ankunft wehte ein eisiger Sturm, und es schneite ununterbrochen; dieses fürchterliche Wetter sollte mehrere Wochen lang unverändert andauern. Noch beunruhigte Milch die Kälte nicht. Seit Oktober 1942 hatte er geglaubt, daß die Luftwaffe keinen zweiten Winter an der Ostfront zu fürchten brauche. Seit dem Frühjahr 1942 hatte ein Sonderstab die Verbände besucht und Erfahrungen für den nächsten Winter gesammelt. Milch hatte die Vorbereitungen selbst überwacht und die Fertigung von 3.000 vorfabrizierten Holzbaracken für die Flugplätze befohlen. Der größere Teil davon war bis Ende September an die Front geschafft worden, so daß sie noch vor dem ersten Schneefall eintrafen. Zehntausende chemisch geheizter Werkzeughäuschen, Manschetten, elektrischer Gebläsegeräte und Spezialmäntel für das Bodenpersonal waren abgeschickt worden; Monteure hatten in den Verwundetentransportflugzeugen und den Bodentransportfahrzeugen für Verwundete Kabinenheizungen installiert. (»Ich möchte nicht, daß wir wie im vergangenen Winter die Verwundeten in offenen Loren bei 30 Grad Kälte fünf Tage zurücktransportieren.«)

Die Nachricht, daß Milch, der Organisator, auf dem Wege sei, wurde nicht sehr begeistert aufgenommen. Mit deutlicher Resignation kommentierte General Fiebig, der Befehlshaber des VIII. Fliegerkorps, in seinem Tagebuch: »Viel wird er nicht mehr zu organisieren haben, denn es kann ja nur noch abgeworfen werden – reiner Zufallserfolg.« Von Richthofen, der Befehlshaber der Luftflotte 4, rief in Rastenburg an und bat darum, entweder abgelöst oder vor ein Kriegsgericht gestellt zu werden;

Jeschonnek erklärte ihm, Milch sei Hitlers letzter Versuch, alles Erdenkliche zu tun, um die 6. Armee zu retten. Milch erhalte das Kommando über die Luftversorgungseinheiten, während von Richthofen sich auf die Kampfeinsätze beschränken solle. Mit Bitterkeit schrieb der Luftflottenchef in sein Tagebuch: »Für die Sache und die vielen Freunde in Stalingrad und überhaupt für die 6. Armee würde es mich aufrichtig freuen, wenn Milch den Stein der Weisen finden würde, der nach höchster Ansicht ja scheinbar vorhanden sein soll. Wir haben ihn jedoch nicht gefunden. – Bei dieser ganzen Entwicklung, die mit dem Erfassen von Sündenböcken abschließen muß, bin ich nur in einem Punkte beruhigt: daß ich auch innerlich selten ein so gutes Gewissen gehabt habe, wie in dem ganzen Problem Stalingrad.«

Am 16. Januar war Milch in von Richthofens Befehlszug in Taganrog-Süd eingetroffen. »Er ist über die taktische und technische Lage völlig falsch unterrichtet«, notierte sich von Richthofen schlechtgelaunt, »und ist daher noch recht optimistisch.« Milch ließ sich über die Zahl der verfügbaren Flugzeuge und Verbände unterrichten. Zum ersten Mal erfuhr er, daß sehr viel weniger Transportflugzeuge einsatzfähig waren, als man im Führerhauptquartier angenommen hatte; ein großer Prozentsatz war durch die Kälte außer Betrieb gesetzt worden. An jenem Abend standen zur Verfügung: 140 Ju 52, von denen nur 15 einsatzfähig waren; 140 He 111, aber nur 41 konnten starten, und 20 FW 200, von denen nur ein einziges einsatzbereit war. Nur der Einsatz von 7 Ju 52 und 11 He 111 war an diesem Abend tatsächlich für den Flug nach Stalingrad vorgesehen.

Richthofen vertraute Milch an, daß er von Anfang an erklärt habe, die Luftversorgung sei »unmöglich«, und jetzt, nach der Eroberung des Flugplatzes Pitomnik, sei es Wahnsinn, weiterzumachen. Der Verladeflugplatz Salsk sei 350 km von Stalingrad entfernt, und wenn auch Nowotscherkask verlorengehe, würden die Heinkel-Maschinen die Festung nicht mehr erreichen können. Man habe die Reichweite der Ju 52 schon auf das äußerste gestreckt; ihre Treibstofftanks seien ungeschützt, und in dem Luftkorridor wimmelte es von russischen Jägern und Flak; die Reste der in Pitomnik stationierten Begleitjäger seien gerade noch entkommen, aber sie könnten jetzt Stalingrad ohne Zusatztanks nicht mehr erreichen, und Zusatztanks ständen nicht zur Verfügung.

Die 6. Armee hatte kaum Vorkehrungen für das Entladen der Flugzeuge getroffen. Unglücklicherweise hatte sie ihr Hauptquartier in der Nähe des einzigen Notflugplatzes in Gumrak errichtet und frühere Versuche der Luftwaffe ignoriert, das Feld für die Verwendung in der Luftversorgung bereit zu machen, denn man wollte keine russischen Bombenangriffe auf sich lenken. Der Verlust von Pitomnik ließ nun keine Wahl mehr zu; aber das Feld war für Nachtlandungen nicht

hergerichtet worden, und selbst Taglandungen waren wegen der vielen Bombenrichter, die nicht beseitigt wurden, so gefährlich, daß sich die meisten Besatzungen zu landen weigerten, und ihre Ladung abwarfen. Ohne Fahrzeuge konnten die Soldaten die schweren Behälter nicht einsammeln; deshalb blieben sie oft in tiefen Schneewehen eingebettet liegen, und die hungernden Truppen von Stalingrad waren weiter den größten Entbehrungen ausgesetzt. Der Verlust der Luftüberlegenheit nach Abzug der Jäger hatte eine schwierige Situation in eine verzweifelte verwandelt.

Im Laufe des Abends erhielt Milch Funksprüche von der 6. Armee, die verständlicherweise immer hysterischer wurden: »Das Schicksal der Armee hängt von dem heute nacht eintreffenden Nachschub und von dem der Nacht des 17./18. ab . . .« – »Bis 23.00 Uhr erst 16 Abwurfbehälter gesichtet. Wovon soll die Truppe morgen leben und kämpfen?« – »Kampf immer zweckloser, da Nachschublücke nicht mehr überbrückt werden kann.« – »Zahlreiche deutsche Soldaten liegen verhungert auf den Straßen . . .« – »Bitte gegen Latrinengerüche der Flugzeugbesatzungen vorgehen. Flugplatz Gumrak voll einsatzfähig.« Um zunächst einmal die Kampfmoral der Besatzungen zu heben, nahm Milch sich vor, am nächsten Morgen selbst jeden Versorgungsverband zu besuchen; dann wollte er nach Stalingrad fliegen, um sich selbst bei Paulus einen Eindruck von der Situation zu verschaffen.

Bei wildem Schneesturm und dreißig Grad Kälte fuhren Milch, Professor Kalk und Petersen am nächsten Morgen mit einem Stabswagen zum Flugplatz ab. Als sie über einen Bahnübergang holperten, sah Milch einen Schatten, der sich bewegte. Er spürte die Gefahr und machte den Fahrer darauf aufmerksam. Der Fahrer bremste. Die Vorderräder saßen in den Eisenbahnschienen fest, und eine schwere russische Lokomotive krachte mit etwa 60 km/h in den Wagen und schleuderte ihn über den Bahndamm hinweg gegen ein Bahnwärterhäuschen, das zertrümmert wurde. Milch lag bewußtlos und mit schweren Verletzungen im Wrack des Wagens. Ein Sanitätskraftwagen brachte ihn in ein Lazarett, und von Richthofen wurde benachrichtigt. Kalk untersuchte Milch und stellte eine schwere Kopfwunde fest, außerdem waren mehrere Rippen gebrochen. Mit dem Flug zu den Einheiten und nach Stalingrad war es aus. Innerhalb von drei Stunden befand sich Milch wieder im Luftflottenbefehlszug: »Ungeachtet des Schocks und des Fiebers kommt er zum Luftflottenstab zurück und regiert weiter«, notierte sich von Richthofen erstaunt. Telefonisch gab Milch die ersten Sofortmaßnahmen nach Berlin durch: die Zuführung von Jägern mit Zusatzbehältern sowie die Umstellung deutscher Fabriken auf die Massenfertigung von Versorgungsbomben.

Von General Fiebig erfuhr er, daß in Stalingrad ganz offensichtlich einiges nicht in Ordnung war: Mehrere He 111, die im Laufe des Tages tatsächlich in Gumrak

gelandet waren, hätten keine Bodenorganisation vorgefunden, und kein Mensch von der 6. Armee habe sich für ihre Ladungen interessiert. »Die Lebensmittel, die sie an Bord hatten, wurden Soldaten ausgehändigt, die gerade vorüberzogen, und einige Verwundete wurden zurückgefliegen. Die Truppe zeigte Auflösungserscheinungen. Unsere Besatzungen mußten sich mit Handfeuerwaffen gegen Soldaten verteidigen, die sie bedrängten«, sagte Fiebig. Seine Besatzungen meldeten, sie hätten keine russischen Panzer vor der Festung gesehen und keine größeren Kampfhandlungen wahrgenommen. Milch befahl, am nächsten Morgen erfahrene Luftwaffenoffiziere nach Gumrak zu schicken, damit sie dort die Organisation inspizierten und mögliche Abwurfzonen sowie einen Landeplatz für Lastensegler (50 Stück standen zur Verfügung) in größerer Stadtnähe erkundeten.

Am Abend des 17. Januar funkte Paulus an Hitler. »Mein Führer! Ihre Befehle für die Versorgung der Armee werden nicht befolgt. Platz Gumrak seit 16. Januar früh anfliegbar. Zahlreiche Einwendungen der Luftwaffe außerhalb der Festung. Platz einwandfrei nachlandeklar befunden. Bodenorganisation vorhanden. Schnellstes Eingreifen. Höchste Gefahr.« Dem folgten zwei Telefonanrufe für Milch von Jeschonnek und einer von Oberst Christian im Führerhauptquartier. Sie erkundigten sich, warum Milch für diese Nacht keine Einsätze geplant habe. Milch erwiderte, daß es sinnlos wäre, da Gumrak keine Bodenorganisation habe und allein die Russen »Landestreifen« (bei Pitomnik) und »Abwurfzonen« markierten. Jeschonnek sagte, daß die beiden auf dem Flugplatz Gumrak stationierten Luftwaffenoffiziere, Major Freudenfeld und Hauptmann Pfeil, die Angaben von Paulus bestätigten. Milch konnte nur erwidern, daß Fiebig's Besatzungen es ganz anders schilderten; die vierzehn Maschinen, die dort am Tage die Landung gewagt hatten, meldeten, daß es dort nichts von dem gab, was die Luftwaffe unter einer Nachlandeorganisation verstand.

Milch argwöhnte, daß die Moral der Transporterbesatzungen tatsächlich gelitten und Paulus mit seinen Klagen nicht ganz unrecht habe. Im Laufe der Nacht flogen 27 He 111 in geringster Höhe immer wieder über den Flugplatz Gumrak, ohne eine Befehrerung wahrzunehmen; wiederum blieb ihnen nichts anderes übrig, als ihre Fracht abzuwerfen. Tageinsätze waren äußerst gefährlich. Aber auf Milchs Befehl starteten im Morgengrauen drei weitere He 111 bei dichtem Bodennebel und trotz gefährlicher Schneeverwehungen. Jede Maschine hatte einen Offizier an Bord, der Befehl hatte, Verbindung mit Paulus in der Festung aufzunehmen. Sie nahmen Geräte für die Landebahnbefehrerung mit, damit Gumrak nachteinsatzfähig gemacht werden konnte.

Oberst Petersen hatte die ersten Rollfelder inspiziert, und sein erster Bericht über die Ju 52-Geschwader in Swerewo war alarmierend: Dort tobte ein Sturm von fast

100 km/h Geschwindigkeit, und die Flugzeuge seien unter gewaltigen Schneeverwehungen begraben; es gäbe keinen Schutz, nicht einmal einen vor der Kälte schützenden Graben für die Hunderte von Fliegern – nur ein riesiges, ungastliches Feld, über das Schneestürme dahinfegten, und nach wenigen Minuten Arbeit frören die Hände der Monteure an ihren Werkzeugen fest. Von den 106 Ju 52, die auf dem Feld herumstanden, waren 42 leicht beschädigt und warteten auf Reparatur, von den übrigen hatten an diesem Morgen nur acht den Start gewagt, und fünf davon waren vorzeitig wieder zurückgekehrt. Die Zahlen sprachen für sich.

An diesem Morgen des 18. Januar meldete sich der verantwortliche Lufttransportführer bei Milch. Er brachte Entschuldigungen für die Leistungen seiner Männer vor. Als Milch ihn fragte, ob er irgendwelche Forderungen habe, verneinte der Oberst; es sei sinnlos, noch mehr Techniker herbeizuholen, da es ohnehin schon nicht genügend Unterkünfte und Gerät gebe. Diese Einstellung erregte den Zorn des Feldmarschalls. Ärgerlich äußerte er wenige Tage später. »Nun hatten die Leute keine Möglichkeit, sich aufzuwärmen. Das einzige, was man fertigbrachte, war, einen völlig kalten Omnibus dahinzustellen. Nun stellen Sie sich mal vor, was es heißt, bei 25 Grad Kälte und einem 70-km-Sturm, der Tag und Nacht gleichmäßig bläst und nicht um 6 Uhr abends aufhört, wie bei uns, zu arbeiten!«

Milch befahl dem Lufttransportführer, sofort sechzehn vorgefertigte Baracken (die sogenannten »Hundehütten«) nach dem Flugplatz Swerewo zu schaffen.

Einige Tage später schrieb Milch in sein Tagebuch: »Die Junkers-Verbände wußten sich überhaupt nicht zu helfen . . . Man mußte sie erst mit der Keule auf den Kopf schlagen. Sie hatten zuerst gar nichts, aber plötzlich war eine Hütte da; ein kleines Öfchen war drin, so daß sich die Leute aufwärmen konnten . . . Von sich allein haben es die Leute nicht geschafft. Dann allmählich haben sie sich an den Kaltstart gemacht. Ich habe jedem, der es nicht machte, mit dem Kriegsgericht gedroht.«

Mehr als 100 Ju 52-Transporter standen da, und nur drei flogen. Von diesem Augenblick an erkannte Milch, daß die Luftwaffe die 6. Armee im Stich gelassen hatte. Die Luftflotte hatte nicht die erforderlichen organisatorischen Maßnahmen getroffen. Der hierfür in erster Linie verantwortliche Stabschef wurde bald darauf von Richthofen abgelöst. Im übrigen behielt Milch für sich, was er hier über die Schuldigen erfahren hatte. Als General Fiebig anrief, um sich wieder über die »beleidigenden Anwürfe« der 6. Armee zu beschweren, erwiderte Milch beruhigend, daß es sich hier um die Äußerungen von Kommandeuren in äußerster Notlage handle. Und als Göring selbst anrief und sich über die »schrecklichen Funkgespräche« von Paulus beklagte, meldete Milch, daß die Transporterbesatzungen und das gesamte Bodenpersonal zu 100 Prozent einsatzwillig seien; aber er fügte hinzu,

daß er dabei sei, eine neue Versorgungsorganisation mit Schlüsselpersonal aus seinem Amt des Generalluftzeugmeisters aufzubauen.

Als der Flakgeneral Pickert meldete, daß Paulus vor einer Woche damit gerechnet habe, daß er nur noch sechs Tage aushalten könne, schickte Milch ihn ins Führerhauptquartier, um Hitler und Göring Bericht zu erstatten. »Wir hegen die gleichen Befürchtungen wie Sie«, sagte er wenig später zu Manstein. »Aber wir müssen davon ausgehen, daß Stalingrad gehalten wird, und wir müssen alles in unseren Kräften Stehende tun, um dazu beizutragen. Es kommt natürlich gar nicht in Frage, so zu handeln, als sei Stalingrad schon verloren.«

In der Nacht vom 18. zum 19. Januar konnten sechs He 111 und eine FW 200 in Gumrak landen und ihren Nachschub ausladen; weitere 41 Heinkel, eine FW 200 und drei Ju 52 warfen ihre Fracht über dem Flugplatz ab. Die Versorgungsbomben fielen in tiefe Schneeverwehungen, und nur wenige wurden geborgen. Eine Heinkel von Oberst Kühls KG 55 brachte zwanzig Verwundete nach Nowotscherkask zurück; Kühl beklagte sich bei Milch darüber, daß der Nachschubkanal für Ersatzmaschinen aus Deutschland in Krakau aus irgendwelchen Gründen verstopft sei; Milch schickte General Dahlmann auf den Weg, um die Ursache zu untersuchen.

Auf Befehl Hitlers wurde Panzergeneral Hube aus der Festung herausgeflogen. Am Morgen des 19. Januar meldete er sich bei Milch als dessen Stabschef. Er führte überzeugend Klage darüber, daß viele in Pitomnik gelandete Transportflugzeuge nur halb voll waren, während andere Maschinen nicht benötigte Dinge gebracht hätten. Am Nachmittag hielt Milch den beiden Lufttransportführern der Heinkel-Verbände (Kühl und von Beust) eine Ansprache. In der kommenden Nacht, befahl Milch, hätten sie ihre bisherigen Höchstleistungen zu vollbringen: »Richten Sie die Männer auf, bewirken Sie, daß sie den Kopf nicht mehr hängen lassen«, beschwor er sie. Der Schneesturm tobte unverändert weiter, als die beiden Stabsoffiziere ihn verließen.

Es lag auf der Hand, daß Stalingrad vor der Ankunft Milchs abgeschrieben worden war. Alarmiert durch Hubes Beschwerde, ließ Milch einige der Behälter auf den Verladeflugplätzen öffnen. Viele Säcke enthielten nur Fischmehl. »Wir haben die Abwurfsäcke natürlich zurückgehen lassen mit der Bitte an das Heer, den Proviantniann zu hängen. Wenn wir den Inhalt der Säcke nicht auf den Plätzen untersucht hätten, wären die Flugzeuge tatsächlich mit Fischmehl nach Stalingrad geflogen!« Gleichgültigkeit dieser Art war entlang des langen Nachschubweges vielfach anzutreffen. Irgendwo zwischen Deutschland und der Ostfront befanden sich jetzt – von Milch angefordert – zwei Jagdstaffeln, 50 Besatzungen für He 111- und 25 Ju 52-Besatzungen. Wo, das wußte allerdings niemand. Der Engpaß schien in Krakau zu sein. Nachdem Dahlmann ihm gemeldet hatte: »Ich kann keinen

Menschen erreichen; Dienststunden oder ein morgendliches Antreten gibt es nicht. Die meisten kommen, wie es ihnen paßt«, telegrafierte Milch nach Berlin, forderte ein Kriegsgericht an und teilte Dahlmann mit: »Sie haben mit diesem Kriegsgericht gegen alle Schuldigen vorzugehen. Ich warte auf Todesurteile.« Innerhalb der nächsten Stunden suchte der Hauptschuldige, Milch telefonisch zu erreichen. Der Mann riet davon ab, ein Kriegsgericht zu beauftragen. Milch schrie ihn an: »Verzicht auf mein Kriegsgericht kommt nicht in Frage, da es ja eigens für Sie da ist!« Von dem Augenblick an klappte es in Krakau.

Mit der Ankunft von Milchs Sonderstab schien die Situation weniger hoffnungslos. Die Zahl der Versorgungseinsätze stieg, neue Flugzeuge stießen zu den Geschwadern, und die erschöpften Besatzungen faßten wieder Mut. Der Flugplatz Gumrak hatte jetzt eine improvisierte Pistenbefeuerung von zehn Panzerlampen, und ein starkes Funkfeuer arbeitete. Milchs Sonderstab, verstärkt durch Ingenieure aus dem Ministerium wie Herrmann und Breith, erschien auf den Ladeflugplätzen, Frontreparatur- und Nachschubbasen wurden eingerichtet. Am 20. Januar sah die 6. Armee 30 He 111 mit Benzin, Munition, Lebensmitteln und Medikamenten in Gumrak landen, und 130 Verwundete wurden ausgeflogen. Aber von den Ju 52 landete nur eine einzige Maschine.

Das beharrliche Versagen der Ju 52 in Swerewo erregte immer wieder Milchs Zorn: »Ich werde jeden Kommandeur, der meinen Befehlen zuwiderhandelt, erschießen lassen.« Oberst Petersen ließ Kaltstarttrupps aus Rechlin kommen, damit sie die 65 Ju-Transporter bearbeiteten, die in Swerewo dem russischen Winter überlassen worden waren. Sie stellten fest, daß die Junkers-Besatzungen nicht einmal versucht hatten, das zuverlässige Kaltstartverfahren anzuwenden. »Die Ju 52-Geschwader hatten nicht einmal eine Ahnung davon, daß es das überhaupt gab«, berichtete Milch später, »denn sie waren gerade erst aus Afrika eingetroffen.« Milch hatte untersucht, was mit den auf dem Dienstweg angeforderten Unterkünften und Geräten geschehen war. »Ich habe festgestellt, daß die Züge zum Teil tatsächlich auf den Weg geschickt worden sind; aber irgendwo wurden sie auf ein Nebengeleis rangiert, weil wichtigeres Zeug transportiert werden mußte. So standen sie also da herum . . . und wer weiß, wo sie heute sind.«

Am Nachmittag des 20. Januar meldete sich Major Thiel bei Milch; als Kornmandeur der III. Gruppe des KG 27 (Kampfgeschwader Boelcke) war er am Tag zuvor von Milch nach Gumrak und zu Paulus geschickt worden. Fünf Stunden lang hatte seine Heinkel in Gumrak auf das Entladen warten müssen. Sein Bericht ließ keinen Zweifel offen über die in Stalingrad herrschende Situation und Stimmung. Paulus hatte vorwurfsvoll zu ihm gesagt. »Der Abwurf nutzt uns gar nichts. Viele (Versorgungs-)Bomben werden nicht gefunden, die Leute sind zu

schwach, um sie auf dem Rollfeld zu suchen, wir haben keinen Sprit, um sie abzuholen. Heute ist der vierte Tag, an dem die Leute nichts mehr zu essen bekommen haben. Schwere Waffen können nicht zurückgebracht werden, weil kein Sprit vorhanden ist. Die letzten Pferde sind aufgeessen. Können Sie sich vorstellen, daß sich Soldaten auf einen alten Pferdekadaver stürzen, den Kopf aufschlagen und das Gehirn roh verschlingen? Was soll ich als Oberbefehlshaber einer Armee sagen, wenn der einfache Mann zu mir kommt und bittet: ›Herr Generaloberst, ein Stückchen Brot?‹»

Immer wieder fragte Paulus, wer zuerst seine Zustimmung zu der Luftversorgung gegeben habe, wer verantwortlich dafür sei; jetzt wäre es zu spät, seine Armee könne nun nicht mehr ausbrechen und sich den Weg freikämpfen. General Schmidt, sein Stabschef, schrie den Luftwaffenmajor voller Zorn an: »Und nun kommen Sie und versuchen, die Luftwaffe reinzuwaschen, die den schlimmsten Verrat begangen hat! irgend jemand muß diese Luftversorgung dem Führer vorgeschlagen haben. Diese herrliche 6. Armee muß so vor die Hunde gehen!« Schmidt stürmte hinaus und weigerte sich, Thiel die Hand zu geben. Und Paulus sagte: »Wir sprechen bereits aus einer anderen Welt zu Ihnen, denn wir sind tot. Von uns bleibt nichts anderes übrig, als was die Chronik noch über uns schreibt.« Paulus, der seine Gelassenheit bis zum Ende der Unterredung bewahrte, sagte zu Thiel, daß nur eines noch von Nutzen sein könne: Den Transportflugzeugen müsse befohlen werden, in Gumrak zu landen, ob sie wollten oder nicht. Milch unterrichtete Rastenburg am Abend telefonisch über die entsetzliche Situation, von der Thiel berichtet hatte; er rief auch Göring an und ließ ihn wissen, daß die Lage »hoffnungslos« sei.

Ein Ladeflugplatz nach dem anderen mußte geräumt werden. Woroschilowgrad ging verloren, und der Feind stand so dicht bei Nowotscherkask, daß kein Flugbenzin mehr zu dem Flugplatz geschafft werden konnte. Milch rief das Führerhauptquartier an: »Ich bitte, dem Führer mitzuteilen, daß es keinen einzigen Mann gibt, der nicht sein Äußerstes für die Versorgungsflüge getan hat. Was unsere Männer hier leisten, übertrifft alles, was bisher mit diesen Mitteln geleistet worden ist.« In den Nachtstunden starteten 113 Transportflugzeuge; davon erfüllten 67 ihren Versorgungsauftrag. Von diesen Maschinen landeten 21 He 111 und 4 Ju 52 in Gumrak. Die anderen Ladungen wurden über dem Flugfeld abgeworfen, in der Hoffnung, daß man sie finden werde.

In Stalingrad arbeiteten Gruppen hungernder Soldaten an der Herrichtung eines zweiten Behelfslandestreifens. Es war ein plattgewalztes Feld von 800 m Länge und 60 m Breite. Am Morgen des 21. Januar erhielt Milch die Nachricht, daß ein Geschwader von Me 109G-Jagdflugzeugen mit Zusatztank sowie 80 erste Warte für

die Bodenmannschaften der Ju 52 für Stalingrad unterwegs seien. Unterwegs waren auch Güterzugladungen mit Lastenseglern – Go 242, Me 321 und sogar 77 DFS 230. Zusätzliches Heizgerät für die Flugzeuge war abgeschickt, und die Industrie hatte mit der Massenproduktion von Versorgungsbomben begonnen.

Milch beauftragte den Kontrolloffizier Major Maess und drei andere, an diesem Tag nach Gumrak zu fliegen. Fiebig notierte sich: »Sie wollen im äußersten Fall herausgeholt werden. Daran glaube ich nicht – sie sind geopfert.« Am Mittag erstattete ein Stabsoffizier der 6. Armee Milch Bericht über die neueste Lage: Es sei eine entsetzliche Tragödie: jetzt seien noch etwa 150,000 deutsche Soldaten in der Stadt, aber sie verhungerten und erfrieren langsam. Einzig und allein 200 Tonnen am Tag könnten die Armee am Leben erhalten: »Wie lange die Festung noch aushalten kann, weiß ich nicht und kann ich nicht sagen; es könnte sehr bald alles vorbei sein.« Milch schickte den Offizier zur Berichterstattung zu Hitler.

Am frühen Morgen des 22. Januar kehrte Major Maess vorzeitig aus der Festung zurück. Paulus hatte ihm befohlen, Stalingrad sofort zu verlassen. »Welche Hilfe Sie auch hier herbringen, es ist zu spät. Wir sind doch verloren.« Als Maess ihn auf andere, günstige Entwicklungen hinwies, fiel Paulus ihm ins Wort: »Tote interessieren sich nicht mehr für Kriegsgeschichte«, und voller Bitterkeit warf er den Major hinaus. General Jaenecke, der kommandierende General des IV. Armee-korps, den Hitler zu sich befohlen hatte, begleitete ihn. Maess meldete sich krank und flog nach Westen; seine letzte Mitteilung lautete, daß Flugzeuge auf dem neuen Landeplatz von Stalingrad landen, nicht aber wieder starten könnten. Jaenecke gab der Festung noch drei Tage.

Die Uhr war nun fast abgelaufen. Am selben Tag wurde der Landeplatz Gumrak von russischen Truppen erobert. 81 Flugzeuge flogen zu dem neuen Rollfeld, und 26 versuchten die Landung, aber die meisten gingen zu Bruch, weil sie beim Ausrollen in Bombenkrater rasten, die von Schnee- und Schneeverwehungen verdeckt gewesen waren. Die anderen Flugzeuge warfen ihre Ladungen ab. Am folgenden Tag nahm die Luftflotte 4 ihr Hauptquartier nach Mariupol zurück. Die Russen hatten einen Großangriff gegen die westlichen Außenbezirke von Stalingrad begonnen, und auch der neue Feldflugplatz wurde von ihnen gestürmt; zehn weiteren He 111 war es noch gelungen zu landen und ihre Fracht sowie einen Teil des Treibstoffs aus ihren Tanks dortzulassen, bevor der Feind da war. Von jetzt an mußte die Luftversorgung allein durch Abwurf aufrechterhalten werden; keine Verwundeten konnten mehr ausgeflogen werden. Bis zu diesem Zeitpunkt war es gelungen, über 30,000 verwundete Soldaten auszufliegen. Weil mit dieser Wendung gerechnet worden war, hatte jeder Soldat die Erlaubnis erhalten, einen letzten Brief nach

Hause zu schreiben. Als an jenem Samstag, dem 13. Januar, die letzte Heinkel startete, hatte sie neunzehn verwundete Soldaten und sieben Postsäcke an Bord.

Drei Lastensegler Go 242 standen den ganzen Tag voll beladen bereit. Mannschaften und Zugflugzeuge warteten nur noch auf den Start. Aber das Wetter war zu schlecht, und Milch verbot ihren Einsatz. Am 23. Januar fanden 116 Versorgungsflüge statt, aber sie konnten ihre Ladung nur abwerfen. Um zehn Uhr abends wurde Milch gemeldet, daß die Festung Stalingrad in zwei Teile gespalten worden sei, in einen nördlichen Kessel von ungefähr 16 km Breite und 13 km Tiefe, und einen südlichen in den Vororten der Stadt. Eine Stunde später funkte die 6. Armee die genaue Beschreibung von vier neuen Abwurfzonen, im Südkessel auf dem Roten Platz und beim Sanatorium, im Nordkessel in Gorodische und der riesigen Traktorenfabrik.

Noch zwei Tage sollte es dauern, bis die ersten Jagdflugzeuge Milch auf dem Weg über die Krakauer »Schleuse« Stalingrad erreichten. Hitler rief in den frühen Morgenstunden des 24. Januar an, um sich nach der Lage zu erkundigen. Er klammerte sich an jeden Hoffnungsschimmer, der von Milchs Sonderstab zu ihm drang. »Er wollte ein Wunder, und er glaubte, es würde noch kommen«, schrieb Milch später. »Ich sah keine Möglichkeit.« Bei Tagesanbruch verschlechterte sich das Wetter; mehrere Stunden lang war die Funkverbindung mit der Festung unterbrochen. Einige Flugzeuge flogen tief über die nebelverhangenen Ruinen und warfen an grellbunten Fallschirmen Verpflegungssäcke ab, aber nur wenige wurden gefunden. Um 19.00 Uhr funkte die 6. Armee: »Furchtbare Zustände herrschen in der Stadt. Mindestens 20.000 unversorgte Verwundete, ebenso viele Soldaten mit Erfrierungen sowie verhungerte Soldaten und Versprengte suchen Schutz in den Ruinen der Häuser und in Kellern. Katastrophale Szenen größten Ausmaßes . . . Die Front wird von kleinen Gruppen unter dem Kommando von Generalen und Offizieren hoher Kampfmoral gehalten, die die letzten noch kampffähigen Männer aus der Feuerzone selbst um sich scharen.«

Der letzte Fluchtweg aus der Festung war nun abgeschnitten. 45 Tonnen Nachschub wurden in der Nacht an Fallschirmen über den beiden schrumpfenden Kesseln abgeworfen; von den 62 einsatzfähigen Ju 52 in Swerewo waren nur elf aufgestiegen. Der Kommandeur gab den kalten Motoren die Schuld, aber Milch verlangte voller Zorn: »Heute nacht muß das anders werden. Jeder Flugzeugführer, der ohne einen sehr guten Grund nicht startet, wird vor ein Kriegsgericht gestellt.« Offenbar beschwerte man sich beim Luftflottenchef, denn Richthofen notierte sich: »Feldmarschall Milch glaubt entgegen dem Kommandeur der Transporter, daß, die Gruppenkommandeure ihre Besatzungen nicht bis zum letzten Einsatz anhalten und droht deshalb mit dem Kriegsgericht! Ob so mehr zu erreichen ist?«

Offenbar doch, in der Nacht vom 26. zum 27. Januar führten nicht weniger als 124 Transportmaschinen Versorgungsflüge über Stalingrad aus; 50 He 111 flogen allein 104 und 56 Ju 52 60 Einsätze. 100 Tonnen Lebensmittel – Brot, Schinken und Schokolade – sowie Munition wurden über den Abwurfzonen, die jetzt durch sich kreuzende Lkw-Scheinwerfer markiert waren, abgeworfen. Nachdem Milch die Nachricht erhalten hatte, daß die Me 109G-Gruppe jetzt in dem 1,000 km entfernten Lemberg eingetroffen sei, und daß sich die Me 110-Jäger auf dem Wege nach Saporosche befanden, forderte er nun von Berlin Ingenieure und Ölkühler-spezialisten für die He 177, Spezialisten für Bodengeräte, Ingenieure für Fallschirme und Abwurf, Spezialisten für Flugzeugreparaturen sowie für Reparaturen an Waffen und Funkgeräten an; bis zum Abend des 26. Januar waren 64 dieser Ingenieure bereit zum Flug nach Osten. Unterdessen kämmte das Ministerium neue Flugzeuge aus – fünfzehn weitere He 111, zahlreiche Me 323, FW 200, Ju 52 und weitere Versuchsmuster der viermotorigen Transporter Ju 90 und Ju 290. Jetzt trafen täglich ein Güterzug mit gefüllten Versorgungsbomben und ein Güterzug mit Lebensmittelabwurfsäcken auf den Ladeflugplätzen ein; alle drei Tage kam auch ein Güterzug mit Lastenseglern an. In Swerewo warteten schon 1,800 Tonnen Lebensmittel und Munition auf den Lufttransport nach Stalingrad; aber der Lufttransport selbst war noch immer der hemmende Engpaß.

Am 29. Januar kam unerwarteter Besuch – General Schmundt, der Chefadjutant Hitlers. Es war ein typisches Zeichen für Hitlers mißtrauische Natur. Milch sagte Schmundt sehr offen seine Meinung: »Ich würde es begrüßen, wenn der Führer sich stärker von den Einzelproblemen des Oberbefehls löste und, wie im Westen und Süden, eine besondere Persönlichkeit zum Oberbefehlshaber der Ostfront ernennt, dem alle drei Wehrmachtteile unterstehen.« Die Armeen der Ostfront mußten sich in stark befestigten Stellungen eingraben, da Deutschlands erweiterte Rüstungsproduktion die des Feindes erst 1944 werde erreichen können; das Jahr 1943 müsse also ein Jahr der Defensive sein. General Schmundt schlug Milch vor, seine Ansicht Hitler vorzutragen.

Die Verteidigung der beiden noch verbliebenen Kessel wurde jetzt ernstlich durch die 30,000 bis 40,000 Verwundeten behindert, die unversorgt in den Ruinen lagen. Die Lebensmittelbestände waren so geschrumpft, daß Paulus befehlen mußte, Verwundeten und Kranken keine Rationen mehr zu geben, damit die noch kampffähigen Soldaten weiterkämpfen konnten. Die schweren Versorgungsbehälter schwebten teilweise zu weit vom Roten Platz entfernt nieder und blieben in den hohen Gerippen der zerschossenen Gebäude hängen, wo die Soldaten sie nicht bergen konnten. Aber die Luftversorgung ging weiter, bis zum Morgengrauen des

29. Januar hatten weitere 196 Flugzeuge jeweils eine Tonne Lebensmittel und Munition abgeworfen.

Inzwischen waren zwölf Fernjäger auf Milchs Rollfeldern eingetroffen. Sie waren durch die Ausrüstung mit Abwurfanks so lange aufgehalten worden. Milch hatte nicht vergessen, daß sich am nächsten Tag die Machtergreifung durch die Nationalsozialisten zum zehnten Male jähren würde, und er befahl: »Morgen, am 30. Januar, müssen deutsche Jagdflugzeuge über Stalingrad sein.« Am Abend erließ er den Befehl: »Morgen haben alle Me 109 und alle Me 110 als Langstreckenjäger über Stalingrad zu operieren. Widerspruch wird nicht geduldet. Der Ruf der Luftwaffe und insbesondere der Jagdwaffe beim deutschen Heer steht auf dem Spiel.« Von Mansteins Heeresgruppe dachte nicht daran, diesem Anlaß gerecht zu werden. Sie bestimmte als Parole des Heeres für den nächsten Tag das eine Wort »*Panama!*« Für Männer der Generation Milchs war das eine Beleidigung. Es bezog sich auf den Riesenskandal um den Bau des ersten Panamakanals. Milch entging der tiefere Sinn dieses Wortes keineswegs, und er befahl die Änderung der Parole. Sie lautete nun: »*Es lebe der Führer!*«

Jetzt änderte sich auch der Ton von Paulus. Er funkte an Hitler: »Am Jahrestag Ihrer Machtergreifung grüßt die 6. Armee ihren Führer. Noch flattert das Hakenkreuz über Stalingrad. Möge unser Kampf kommenden Generationen ein Beispiel sein, daß sie auch in der hoffnungslosesten Situation nicht kapitulieren. Dann wird Deutschland siegen.«

Unter Milchs Leitung erreichte die Luftversorgung ihren zweiten Höhepunkt. Während der Nacht zum 30. Januar überflogen 124 Flugzeuge die Abwurfzonen, und dieses Mal wurde fast der gesamte Nachschub geborgen. Im Morgengrauen standen Milchs Jäger über Stalingrad; aber schon funkten die letzten Luftwaffeneinheiten ihre Abschiedsgrüße aus der Festung.

Der Südkessel war fast am Ende. Flieger berichteten Milch nach ihrer Rückkehr, daß rings um den Roten Platz Brände wüteten und daß auch das GPU-Haus, in dem das Armeeoberkommando von Paulus untergebracht war, in Flammen stehe. Am Abend hörte Milch im Befehlzug von Richthofen die Rundfunkübertragung der Rede Görings zum Gedenktag aus dem überfüllten Ehrensaal des Reichsluftfahrtministeriums in Berlin. Göring erklärte den Hörern, warum sie gegen Rußland zu kämpfen hätten; was da mitschwang, bereitete Milch Übelkeit: »Und nun, meine Kameraden, ob Feldmarschall oder Rekrut, nun bitte ich euch alle, einmal zu überlegen, in welcher Lage unser Führer war, als er mit seinem politischen Genius ganz klar diese tödliche Gefahr erkannte! . . . Gewiß, es kamen damals Schwächlinge und sagten, die Sowjetunion hat drei-, vier-, fünfmal soviel Panzer, zehnmal soviel Flugzeuge wie wir . . . Das ist stets die Haltung der Feiglinge!« Milch wußte,

wen Göring damit meinte, und sein ganzer Stab wußte es auch. Es war Görings Rache dafür, daß Milch und andere vor zwei Jahren vor einem Rußlandfeldzug gewarnt hatten.

In der Nacht zum 1. Februar wurden 120 Versorgungseinsätze geflogen. Am nächsten Morgen erfuhr Milch, daß der Südkessel vernichtet sei. Major Freudenfeld und die Luftnachrichtentruppe hatten gefunkt, daß russische Soldaten ihnen die Tür einschlugen, deshalb meldeten sie sich ab . . . Hitler befahl dem XI. Armee-korps, das die Traktorenfabrik hielt: »Ich erwarte, daß der Nordkessel von Stalingrad bis zum letzten Mann verteidigt wird. Jeder Tag, jede Stunde, die damit gewonnen wird, ist von entscheidender Bedeutung für die übrige Front.«

Die Transportgeschwader warfen in der Nacht 98 Tonnen über dem Kessel ab, eine gewaltige Leistung, wenn man die Entfernungen bedenkt, die es jetzt zu überwinden galt. Das Korps rechnete damit, noch zwei Tage aushalten zu können.

Am Morgen des 2. Februar wurde der letzte deutsche Widerstand in Stalingrad gebrochen: »IX. Armee-korps hat mit seinen sechs Divisionen im schwersten Kampf bis zum letzten seine Pflicht getan. Es lebe der Führer! Es lebe Deutschland!« Milch gab diesen Text um 11.00 Uhr telefonisch an das Führerhauptquartier durch. Es hätte sich um eine sowjetische Kriegslist handeln können, deshalb befahl er einer Welle von Versorgungsmaschinen, noch einmal die Stadt zu überfliegen für den Fall, daß es doch noch Anzeichen für Kämpfe gab; aber sie kehrten mit ihrer Fracht zurück. Nichts deutete mehr auf Kämpfe hin, und Kolonnen russischer Truppen marschierten in die Traktorenfabrik. Leuchtraketen waren ziellos in den Himmel abgeschossen worden. Milch befahl die sofortige Einstellung aller Versorgungs-operationen und teilte Hitler diese Entscheidung eine Stunde vor Mitternacht telefonisch mit.

Zusammen mit General Hube kehrte Milch in das Führerhauptquartier zurück. Zur Überraschung Milchs ließ Hitler zuerst Hube allein kommen; offensichtlich suchte er einen Sündenbock, denn er fragte Hube, ob Milch alles in seiner Macht Stehende getan habe, worauf Hube erwiderte: »Das und noch mehr.« Wäre Milch vierzehn Tage früher geschickt worden, sagte Hube, dann wäre Stalingrad nicht verlorengegangen. »Ja«, meinte Hitler bedrückt, »das ist mein Verhängnis.«

Dann meldete sich Milch in aller Form zurück: »Auftrag nicht erfüllt.« – »Doch, Milch«, sagte Hitler, »Sie haben Ihren Auftrag erfüllt, aber ich habe Sie zu spät gerufen.«

Milch blieb bis in die frühen Morgenstunden bei Hitler. Er machte keinen Hehl aus seiner Meinung; an Paulus' Stelle, sagte er, hätte er den Befehlen nicht gehorcht und seiner Armee den Ausbruch aus Stalingrad befohlen. Hitler erwiderte kalt, daß er ihm dann den Kopf vor die Füße hätte legen müssen, worauf Milch erwiderte:

»Mein Führer, das hätte gelohnt! Einen Feldmarschall weniger und 300,000 Soldaten gerettet!« Hitler nahm das übel, und Milch begriff, daß er in dieser Nacht nicht mehr mit Im reden konnte.

Der totale Krieg

In 72 Tagen und Nächten hatte die Luftwaffe 8,350 Tonnen Nachschub in die Festung Stalingrad geflogen, das ist ein Tagesdurchschnitt von mehr als 100 Tonnen; der Preis waren 330 zerstörte, vermißte, verunglückte oder abgeschriebene Flugzeuge und ungefähr 800 gefallene Flieger. Das entsprach dem Verlust von fünf Geschwadern, also eines ganzen Fliegerkorps. Aus den Fliegerschulen hatte man rücksichtslos Flugzeuge und Fluglehrer abgezogen, und auch die Lufthansa hatte einige ihrer besten Flugzeugführer verloren. Aber was waren diese Verluste, verglichen mit denjenigen der 6. Armee? Nur 108,000 Soldaten hatten die Schlacht überlebt und zogen in sowjetische Kriegsgefangenschaft; von ihnen blieben nur 6,143 Mann am Leben und kehrten nach Deutschland zurück.

Sehr viel später erfuhr Milch einiges darüber, vor welchem Hintergrund Göring Hitler seine verhängnisvolle Zusage gegeben hatte. Oberst i. G. Eschenauer, der Chef der 4. (Nachschub-)Abteilung des Generalstabs der Luftwaffe erzählte ihm, daß er nachgewiesen habe, daß 300 Tonnen am Tag unmöglich seien; dabei war es zunächst schwer gewesen, Jeschonnek klarzumachen, daß die sogenannten 250-kg-»Versorgungsbomben« nicht annähernd 250 kg Lebensmittel fassen können, sondern viel weniger. (Sie hatte lediglich die gleiche Form wie eine 250-kg-Bombe.) Es muß Jeschonnek hoch angerechnet werden, daß er Göring sofort darauf aufmerksam machte und ihn bat, Hitler darauf hinzuweisen, daß sie bei ihren Berechnungen von falschen Voraussetzungen ausgegangen waren. Göring verbot ihm, Hitler etwas davon zu sagen; wie könne er das dem Führer antun; Er müsse ihn jetzt irgendwie aufrichten . . .

Während der Abwesenheit Milchs hatten sich viele Dinge ereignet, die seine zukünftige Tätigkeit beeinflussen sollten.

Die Messerschmitt-Werke hatten direkte Verhandlungen mit dem Konzentrationslager Dachau über die Gestellung von 3,000 Gefangenen für das Werk Augsburg begonnen. Bei hellichtem Tag und ohne Begleitschutz hatten amerikanische Bomber am 27. Januar 1943 ihren ersten Angriff auf Deutschland geflogen, und drei Tage später, während Göring in seiner Rundfunkrede von den »Feiglingen« sprach, die vor einem Angriff auf Rußland gewarnt hätten, hatten R.A.F.-Mosquitos Berlin bombardiert; in der Nacht desselben Tages hatten starke britische Verbände Hamburg angegriffen und dabei zum ersten Mal das 9-cm-

Radarsystem »H2S« verwendet – ein System, das mehr als jedes andere zum Untergang der deutschen Städte beitragen sollte. (Milch wurde gemeldet: »Dann ist ein ganz neues Gerät gefunden worden, und zwar in einer bei Rotterdam abgeschossenen Stirling – ein Dezimetermeßgerät hinten unter dem Rumpf. Es ist noch ungeklärt, was es ist.«)

Auf irgendeine Weise mußten die neuen schweren Verluste des deutschen Heeres an der Ostfront wettgemacht werden, denn schon plante Hitler eine Frühjahrsgegenoffensive. Speer teilte der Zentralen Planung am 26. Januar 1943 mit, daß Hitler ein großes Panzerfertigungsprogramm gefordert habe. Bis zum Herbst müsse die Produktion auf 1,500 Panzer im Monat gesteigert werden. Speer sagte zu, daß weder das Luftwaffen- noch das U-Boot-Programm in irgendeiner Weise darunter leiden sollten, aber als Milch ihn bei seiner Rückkehr bat, der Luftwaffenfertigung den gleichen Vorrang (die sogenannten 49er Nummern) zu geben, gingen Speers Untergebene im Rüstungsamt drei Monate lang nicht auf diesen Appell ein, und als Ende April ein ähnlicher Vorrang endlich erteilt wurde, waren die Lieferanten schon so sehr mit Panzer- und U-Boot-Verträgen eingedeckt, so daß sie Luftwaffe kaum noch Chancen hatte.

Mit Speer konnte sich Milch auf freundschaftliche Weise einigen, aber der Amtschef des Ministers, Karl-Otto Saur, entzog sich jeder Zusammenarbeit. Saur, ein untersetzter, geschäftiger, laut redender Ingenieur, war ein Fachmann für Rüstungs- und Industriefragen. Mit Hilfe der Polizei, Drohungen mit dem Konzentrationslager ausstoßend und bewaffnet mit dem Panzerfertigungsbefehl Hitlers vom Januar, fiel Saur in die wichtigsten Luftwaffenfabriken ein und holte sich die besten Techniker heraus; über Nacht verschwanden die besten Schweißer und Ingenieure von den Junkers- und Daimler-Benz-Fließbändern. Speer versprach zwar, Milch zu helfen, aber anscheinend konnte auch er sich nicht gegen Saur durchsetzen. Auch Göring, den Milch auf diesen Mißstand hingewiesen hatte, war der Meinung, daß Hitler sich nun entscheiden müsse, was er eigentlich wolle: »Speer kann auch nichts machen, wenn der Führer ihn mit den Panzern drängt. Deshalb muß sich der Führer klarmachen, ob er den Flugzeugen die gleiche Bedeutung wie den Panzern zumessen will.«

Die Flugzeugforderungen Hitlers änderten sich ständig entsprechend den Schwankungen der Kriegslage. Nach Stalingrad hatte Hitler impulsiv von Milch verlangt: »Nun bitte, gehen Sie wieder an Ihre Produktion heran, und nun stehen im Vordergrund Transporter, Transporter und nochmals Transporter.« Er schlug ein ganz primitives Flugzeug vor, das bis zu vier Tonnen tragen und in der Lage sein sollte, auf unebenem, nicht hergerichteten Boden zu landen. Aber bald war die Räumung des Kaukasus mit Marschrichtung auf die Krim in vollem Gange, und

jetzt rief Hitler Milch eines Nachts vom Hauptquartier der Heeresgruppe Süd an und bat ihn, auch Ju 52-Wasserflugzeuge bauen zu lassen. Und verzweifelt verlangte er auch den Bomber He 177. Diese Maschine hatte 19 Versorgungseinsätze nach Stalingrad geflogen und sich wie üblich als schnelles, schweres Flugzeug ausgezeichnet; aber fünf waren im Fluge durch Motorbrände vernichtet worden.

Abgesehen von der Do 335 fühlte sich Milch besonders von einem anderen Projekt angesprochen, dem zweistrahligen Turbodüsenjäger Messerschmitt 262. Noch im Dezember hatte er seinen Stab warnend darauf hingewiesen, daß man nicht damit rechnen dürfe, die neuesten Jäger, die Me 109G und die FW 190, ohne mindestens noch eine weitere Generation kolbengetriebener Flugzeuge durch Düsenjäger ersetzen zu können. Aber am Morgen seiner Abreise an die Stalingrad-Front hatte er General Vorwald gebeten, Professor Messerschmitt unter Druck zu setzen; am nächsten Morgen hatte Vorwald dem Stab Milchs davon Mitteilung gemacht und hinzugefügt, daß Messerschmitt praktisch nichts an der Düse tue, mit der Begründung, man habe seine Forderung auf Gestellung neuer Konstrukteure nicht erfüllt. »Er soll aus seinem Projektbüro die Leute herausschmeißen«, meinte Vorwald dazu, »und nicht dauernd mit diesen Projekten hier ankommen. Die dauernde Projektiererei ist nutzlos. Auf die Sachen, die da sind, kommt es an.« Professor Messerschmitts Vorliebe für futuristische Forschung beunruhigte auch Goebbels: »Tolle Zustände werden mir aus den Flugzeugwerken bei Messerschmitt geschildert«, schrieb er. »Dort haben die Konstruktionsbüros sehr viel und die Produktionsstätten sehr wenig zu tun. Das sind ja liebliche Aussichten für die Zukunft.«

Es verstrichen nur noch wenige Wochen, bevor Milch sich wieder in das Düsenjägerprojekt einmischte.

Wie viele von den hunderttausend Soldaten, die nach Stalingrad in sowjetische Gefangenschaft gerieten, mochten jetzt noch am Leben sein? Das Schauspiel von Stalingrad und der Ostfront verfolgte Milch wie ein Spuk, und er nahm sich vor, Hitler bei der nächsten Gelegenheit seine Meinung zu sagen. Als Speer vor dem Zentralen Planungsausschuß einen Monolog über den Mangel an Material und Treibstoff hielt, fiel Milch ihm voller Ingrimms ins Wort: »Der einzige Rohstoff, der in absehbarer Zeit niemals zu ersetzen ist, ist Blut.«

Ungefähr um diese Zeit besprach Milch zum ersten Mal mit Speer den Vorschlag, ein Reichskriegskabinett zu schaffen, um Hitler von der Bürde politischer und besonders militärischer Einzelfragen zu entlasten. Milch und Speer wußten, daß nun der letzte Augenblick gekommen war, um das Steuer herumzuwerfen: »Vor allem«, schrieb Milch in seinen Memoiren, »mußte das furchtbare Durch-

einander in der Führung aufhören, und alle Kräfte auf ein Ziel gelenkt werden. Die meisten Minister saßen in Berlin, völlig unorientiert und von jedem Einfluß auf die große Linie ausgeschaltet.« Speer und Milch beschlossen, Göring für ein kleines, schlagkräftiges Kriegskabinett zu interessieren, das aus vier oder fünf Persönlichkeiten unter dem Vorsitz Hitlers bestehen sollte. Auch Goebbels wurde eingeweiht. »Gestern war eine Besprechung beim Reichspropagandaminister«, sagte Milch am 16. Februar zu seinen Amtschefs. »Minister Goebbels hat in unerhört geschickten und klaren, Überzeugenden Worten darauf hingewiesen, daß die Führerschaft eines Staates . . . In einer Krisenzeit in erster Linie dazu verpflichtet ist, den Kopf hochzuhalten und ohne jede Meckerei und Miesmacherei, ohne jeden Defaitismus die Gesamtlage ruhig und klar zu beurteilen. Unser Volk . . . muß von uns geführt werden, und es muß sich auch von uns geführt fühlen. Man darf nicht den Eindruck haben, daß wir diese Energie, die das Volk uns anbietet, nicht annehmen. Aus Tausenden und Millionen von Briefen geht dieser Wunsch hervor. Unzählige Leute schreiben, daß es doch ein Unsinn wäre, die Frauen nur bis zum 45. Lebensjahr heranzuziehen, und daß man bis zum 65. gehen sollte.« Es war der Vorabend des totalen Krieges.

Am Abend des 18. Februar wurde Milch Zeuge, wie Goebbels das neue Zeitalter verkündete. Nach der Rede lud Goebbels Milch und einige seiner gleichgesinnten Kollegen in seine Wohnung ein. Zu ihnen gehörten Speer, Ley, Stukkart, Thierack, Koerner und andere. Milch schilderte ihm im vertraulichen Gespräch seine »entschieden unangenehmen« Schwierigkeiten mit der Heeresrüstung. Goebbels fand im Staatssekretär »einen sehr rabiaten und radikalen Vertreter des totalen Krieges« und gewann den Eindruck, daß er sich als wertvolle Stütze für diese Sache erweisen könne. »Ich freue nüch«, schrieb Goebbels in sein Tagebuch, »daß es mir gerade bei Milch und Koerner gelungen ist, Interesse und Begeisterung für den totalen Krieg zu erwecken. Damit wird es uns auch gelingen, den Reichsmarschall auf unsere Seite zu bringen.«

Die Luftwaffe litt unter der Plage eines Sammelsuriums von Vorkriegs-Flugzeugmustern, die von den veränderten Gegebenheiten der Luftkriegsstrategie längst überholt waren; wirklich leistungsfähige Waffen wie die 3-cm-Kanone konnten erst Mitte 1943 in die Massenproduktion gehen. Milchs Vorgänger hatte sich mit allen Kräften gegen so verheerende Waffen wie die 1-kg-Bombe gewehrt, die Hitler selbst gefordert hatte.

Der zunehmende Mangel an ausgebildeten Besatzungen für Bomber und Jäger war auf die völlig ungenügende Zuteilung von Treibstoff für die Fliegerschulen und durch die gewaltigen Zahlen von Frontflugzeugen, die die Industrie jetzt ausstieß, zurückzuführen. Einmal hatte der Generalstabschef der Luftwaffe Göring ver-

sichert, daß man den Treibstoff, den die Schulen erhielten, den Frontverbänden zuleiten sollte, dann werde der Krieg vorbei sein, bevor die jetzt in der Ausbildung stehenden Besatzungen benötigt würden. Milch verlangte jedoch mit Nachdruck eine erweiterte Kapazität der Treibstoffproduktion, denn ohne zusätzlichen Treibstoff war es unmöglich, Besatzungen mit der erforderlichen Gründlichkeit auszubilden, ohne Treibstoff konnte man keine neuen Flugmotoren einfahren und keinen Nachschub transportieren. Sollten die Alliierten ihren Angriff jemals auf die synthetischen Ölraffinerien Deutschlands konzentrieren, werde das Verhängnis da sein: »Die Vernichtung der Hydrierwerke ist das schlimmste, was uns treffen kann«, sagte er im Frühjahr warnend in der Zentralen Planung. »Damit steht und fällt die Möglichkeit der ganzen Kriegführung. Es stehen ja nicht nur die Flugzeuge, sondern auch die Panzer und U-Boote still, wenn die Hydrierwerke wirklich getroffen werden sollten.« Göring ließ sich nicht aus der Ruhe bringen: »Es ist mir heber«, sagte er zu Milch, »ich habe einen Haufen Maschinen dastehen, die zunächst wegen Benzinmangel nicht fliegen können, als daß ich sie nicht habe.« 1945 hatte sich Görings Wunsch erfüllt.

Am 22. Februar 1943 sah Milch Göring und den Generalstab zum ersten Mal seit Stalingrad wieder, um ihnen die Planung für das kommende Jahr vorzulegen. Gelingweilt klagte Göring, daß all die alten, bekannten Flugzeugmuster wieder auftauchten: »Das Ganze leidet unter der vollkommenen Planlosigkeit, die die Jahre vorher geherrscht hat, und auch unter der völligen Selbstherrlichkeit, die bei dem damaligen GL vorhanden war, auch der Scheu, dem Oberbefehlshaber Defekte rechtzeitig aufzuzeigen ... Ich habe ja die kriegsgerichtliche Untersuchung da gemacht«, räumte er ein, »und insofern muß ich mich selbst auch schuldig sprechen, als mein Vertrauen hier zu groß gewesen ist.« Als sich das Gespräch dem Mangel an schweren Bombern zuwandte, erinnerte Milch ihn an die Ereignisse des Jahres 1937: »1933/34 ist bei Junkers und Dornier ein viermotoriges Flugzeug gebaut worden. Die Dinger sind nachher abgelehnt und verschrottet worden. Man hat damals geglaubt, in dem mittleren Kampfflugzeug das Wahre zu sehen und hat das viermotorige Flugzeug getötet. Zu derselben Zeit«, betonte er, »ist der Engländer und Amerikaner auf die Viermotorige gegangen.«

Bei dieser Besprechung fiel Milch auf, daß Göring oft nicht mehr weitersprechen konnte; seine Augen machten einen glasigen Eindruck, und er brachte die Flugzeugtypen durcheinander: »Was nützt uns die schönste ferngesteuerte Bombe und all der Mist, wenn wir nicht 'rauskönnen und die Schiffe dort pakken, wo kein Jäger ist. Der russische Raum stellt uns auch hier ganz bestimmte Aufgaben. Ich muß verlangen, daß mit den schnellsten Mitteln das Vorziehen, oder wie man es nennt, an die Viermotorigen herangegangen wird. Ob nun hier die Grundlage der

Focke-Wulf weiterausgebaut wird, oder ob die (Heinkel) 177 dazu die geeignete Maschine ist, ob eine vergrößerte Ju 288, ... das weiß ich nicht.« Völlig verwirrt fragte er dann: »Wieviel Motoren hat diese (Junkers) 290?«

Es war diese allgemeine Lethargie Görings, an der der Plan eines neuen Kriegskabinetts scheiterte. Nach einer abschließenden Besprechung mit Milch am 27. Februar fuhr Speer zu Görings Sommerhaus auf dem Obersalzberg, wohin sich der Reichsmarschall zurückgezogen hatte, und trug ihm den Gedanken vor. Nach dieser ersten Begegnung optimistisch gestimmt, rief Speer am nächsten Tag Goebbels an; als dieser jedoch am Montag auf dem Obersalzberg eintraf, um die Sache weiter voranzutreiben, meinte Speer warnend, daß Göring jetzt »etwas resigniert« sei.

Am Nachmittag trafen beide mit Göring zusammen. Goebbels schrieb: »Göring trägt eine etwas barocke Kleidung, die, wenn man ihn nicht kannte, ein bißchen komisch wirken würde. Aber er ist ja so, und man muß sich schon mit seinen Originalitäten abfinden; ja, sie haben manchmal etwas direkt Sympathisches an sich.« Göring sagte, die Lage an der Ostfront sei etwas gefestigter, äußerte sich aber besorgt über die verborgenen Hilfsquellen der Sowjetunion an Arbeitskräften und Material. Im allgemeinen machte er einen müden Eindruck, aber als Speer und Goebbels ihm ihren Plan einer neuen Prätorianergarde fähiger Minister als Helfer für Hitler vortrugen, erklärte sich Göring bereit, einen Versuch zu machen. Goebbels gewann den Eindruck, daß sich Göring »seiner augenblicklich etwas schwachen Position durchaus bewußt sei«. Ob er Hitler den Gedanken vorgetragen hat, ist unbekannt. Milch schrieb in seinen Memoiren: »Es war mein Eindruck, daß er sich vor Hitler fürchtete.«

Grund genug dafür lieferten die nächsten Tage. In der Nacht nach Görings Unterredung mit Speer und Goebbels griffen mehr als 250 viermotorige R.A.F.-Bomber Berlin an und warfen 600 Tonnen Bomben; die Großbrände konnten lange nicht unter Kontrolle gebracht werden, 20.000 Häuser wurden beschädigt, 35.000 Menschen waren obdachlos, und 700 Zivilisten fanden den Tod. Während Goebbels eilig nach Berlin zurückkehrte, fuhr Göring in die entgegengesetzte Richtung zu einem kurzen Besuch nach Rom.

Zum ersten Mal hatte man mehr als 2.000 Flugzeuge in einem Monat gefertigt, darunter 725 Jäger, 133 Zerstörer und mehr als 650 Bomber. »Das ist nur der Anfang – nun geht es weiter«, sagte Milch. »Eine Pause gibt es nicht. Wir müssen Ende des Jahres auf 3.000 Flugzeugen stehen und auf 8.000 Motoren.« Am nächsten Tag kreiste am hellen Tage ein R.A.F.-Fotoaufklärer vom Typ Mosquito hoch über Berlin. Weder die deutschen Jäger noch die Flak konnten ihn erreichen.

Als »Anregungsmittel« für die deutsche öffentliche Meinung befahl Hitler Vergeltungsangriffe auf London, ein Ziel, das er in letzter Zeit geschont hatte. Von

100 Tonnen Bomben jedoch, die seine Flugzeuge am 3. März 1943 nach London trugen, fielen nur zwölf innerhalb der Grenzen der Hauptstadt. Göring war noch in Rom. Auf der mittäglichen Lagebesprechung spottete Hitler über die Unfähigkeit der Luftflotte 3, London zu finden. In derselben Nacht des 3. März hatte Hamburg den ersten wirklich schweren R.A.F.-Angriff erlebt. »Wann kommt der Reichsmarschall hierher?« fragte Hitler wiederholt. »So geht es nicht, so kriegen wir die Engländer nicht klein.« Er rief Milch zu sich ins Führerhauptquartier und wiederholte seine Forderung, Höhen- und Schnellbomber in den Vordergrund zu stellen.

Am Abend des 5. März 1943 aß Milch allein mit Hitler zu Abend. Über das sechsstündige Gespräch, das sich anschloß, hegen natürlich nur die Angaben des Feldmarschalls vor, aber es besteht kein Grund, an den wichtigen Punkten seiner Darstellung zu zweifeln. Milch ging von zwei grundsätzlichen Punkten aus – daß sich Deutschland 1943 auf die Defensive beschränken müsse, um die Kräfte für eine Wiederaufnahme der Offensive zu schonen, falls das 1944 nötig sein werde; und daß die deutsche Führung erneuert werden müsse. Göring, den er im Verdacht hatte, nach zehnjähriger Unterbrechung wieder Drogen zu nehmen, sollte den Oberbefehl der Luftwaffe niederlegen, und Keitel, Ribbentrop, Frick und gewisse andere Schlüsselpersonlichkeiten sollten durch neue Männer ersetzt werden; er schlug Hitler vor, von Manstein zu seinem eigenen Stabschef zu ernennen.

Milch versuchte Hitler davon zu überzeugen, daß die deutschen Streitkräfte gegenwärtig zu schwach für die geplante Frühjahrsoffensive im Osten (Kursk) seien, und daß das Transportsystem für die großen Entfernungen nicht ausreiche. Milch fragte Hitler, ob er wüßte, wie viele Soldaten von den vielen Millionen des Heeres tatsächlich im Osten kämpften. Hitler hielt zehn Finger in die Höhe und zählte die Millionen von Soldaten ab, die seiner Meinung nach in der Etappe, an anderen Fronten oder im Urlaub seien, und es blieben noch immer mehrere Finger stehen. Milch schüttelte den Kopf und meinte, daß weniger als eine Million deutscher Soldaten aller Wehrmachtteile tatsächlich an der Ostfront kämpften; die anderen Millionen seien auf anderen Kriegsschauplätzen, in der Etappe und in der Heimat eingesetzt. Hitler wollte das nicht glauben; da sagte Milch: »Ich wette meinen Kopf gegen eine deutsche Reichsmark, daß es weniger als eine Million deutscher Frontsoldaten im Osten gibt.« Jetzt begann Hitler, mit einem Bleistift Punkte in ein Blatt Papier zu stechen. Milch erbot sich, innerhalb von sechs Wochen, eine Million oder auch zwei Millionen Soldaten zusätzlich an die Front zu schaffen, denn voll ausgebildet seien sie ja alle sowieso längst; wieder punktierte Hitler den Bogen Papier.

Milch schlug eine starke Verteidigungsstrategie vor, rechtzeitig, und keinesfalls später als Herbst, solle man auf eine gut vorbereitete Stellung am Dnjepr zurück-

gehen. Außerdem solle eine radikale Reorganisation der Kommandostruktur im Osten vorgenommen werden. Die taktischen Luftwaffenkommandos sollten dabei den örtlichen Heeresgruppen unterstellt werden, und die besten Offiziere beider Wehrmachtteile sollten ohne Rücksicht darauf, zu welchem sie selbst gehörten, die Heeresgruppen befehligen – er nannte von der Luftwaffe die Namen von Richt-hofen, Stumpff, Loehr und Kesselring. Jeder große Kriegsschauplatz solle einen eigenen, nur für diesen Schauplatz zuständigen Oberbefehlshaber haben: »Dann hätten Sie sofort eine Verwendung für Reichsmarschall Göring – Sie könnten ihm den Oberbefehl über die Ostfront geben. Wenn er da ist, müssen Sie einen Strich auf der Karte ziehen, und den darf er ohne Ihre ausdrückliche Erlaubnis nicht nach Westen hin überschreiten. Sonst geht er wieder einkaufen in Paris.«

Milch schlug ein Fertigungsziel von 5.000 Jägern im Monat vor und warnte davor, die alliierten Bomberfertigungszahlen für Bluff zu halten: »Wenn diese Bomber kommen, wird Deutschland und die ganze Rüstungsindustrie zerstört; und dann ist alles aus.« Er warnte ebenso davor, die Russen zu unterschätzen; ihre Führung sei in diesem Krieg beispielhaft. Hitler unterbrach ihn: »Ich werde Stab bestimmt gut behandeln, wenn er mal gefangen ist!«

Milch schloß mit einer Andeutung, daß Hitler jetzt Frieden schließen sollte, und sei es auch zu ungünstigen Bedingungen: »Mein Führer, Stalingrad ist die bisher größte Krise für Volk und Wehrmacht. Es ist eine Vertrauenskrise in erster Linie. Minister Goebbels hat dies bisher allein verstanden und sich zur Gegenwirkung eingesetzt. Er hat aber den kürzesten Hebelarm. Jetzt muß von Ihrer Seite etwas Entscheidendes geschehen, damit Deutschland noch einigermaßen aus diesem Krieg herausgeführt werden kann. Noch ist es nicht zu spät, wenn auch kurz vor 12 Uhr. Sicherlich denken viele so wie ich. Wir alle bücken hoffnungsvoll auf Sie, den Führer. Handeln Sie, handeln Sie durchgreifend, handeln Sie schnell!«

Es war 3.15 Uhr, als sie sich trennten. Gegen Ende seines Vortrags hatte Milch wegen seiner Schroffheit um Entschuldigung gebeten: »Mein Führer, ich bin unbescheiden, ich habe Ihnen wohl zwanzigmal widersprochen . . .« Hitler zählte die Punkte, die er mit dem spitzen Bleistift in das Papier gestochen hatte, und erwiderte: »Nein, Sie haben mir bereits vierundzwanzigmal widersprochen.« General Vorwald sagte später, daß Milch sehr bedrückt von dieser Besprechung zurückgekehrt sei: »Er glaubte selbst nicht daran, daß Hitler die nötigen Konsequenzen aus seinem Bericht ziehen würde.«

Das Jahr der Zusammengebissenen Zähne

»... denn ich sehe nach der ganzen Sache nicht
sehr rosig für die großen Städte.«

Milch, März 1943



Terrorangriffe

In der Nacht der Unterredung Milchs mit Hitler zerstörte die Royal Air Force Essen und verwüstete die Kruppschen Stahl- und Rüstungswerke. Gefangengenommene britische Besatzungen gaben zu, daß die Zielpunkte bei diesen Angriffen jetzt ausnahmslos die Wohngebiete waren; Zweck dieser Terrorangriffe war es, politischen Druck auf Berlin auszuüben. Die Zerstörung militärischer Ziele blieb den noch seltenen Vorstößen amerikanischer Bomberformationen bei Tage überlassen.

In den nun folgenden Monaten wurde fast in jeder Nacht ein deutsches, französisches, tschechisches oder anderes Ziel für die Zerstörung durch einen methodischen Angriff ausgesucht; die Ankündigung war jedesmal ein Schauer bunter, feuerwerksähnlicher Leuchtbomben, von den »Pfadfinder«-Maschinen abgeworfen, die mit Hilfe der Radarsysteme »H2S« oder »Oboe« geleitet wurden. »H2S« zeichnete die Umrisse einer Stadt auf den Radarschirm des Flugzeuges, während »Oboe« ein sehr präzises System war, das mit Peilstrahlen arbeitete, die von englischen Bodenkontrollstationen ausgingen und es einzelnen Flugzeugen ermöglichte, Markierungsleuchtsignale oder Bomben über weit entfernten Zielen – etwa dem Ruhrgebiet – mit einer Genauigkeit von wenigen hundert Metern abzuwerfen.

Zur Bekämpfung der immer stärker werdenden feindlichen Bomberoffensive hatten die Deutschen General Kammhubers Jagdschutzsystem und die Flak; beide Systeme hingen in hohem Maße von Boden- und Flugradarsystemen ab. Kammhuber hatte eine Kette von Nachtjagdräumen geschaffen, die mit je einem Frühwarnradarsystem »Freya«, einem »Würzburg«-Präzisionsradar und vom Boden aus geleiteten Jagdflugzeugen bestückt waren. Es war ein kostspieliges und kompliziertes System, es war starr und in hohem Maße verwundbar; wenige Wochen vorher hatte Milch erfahren, daß man ein bombensicheres unterirdisches Hauptquartier in Arnheim bauen und dafür eine Menge Stahlbeton verwenden wollte, die einem Jahres-Luftschutzkontingent für das ganze Reich entsprach. (»Und das zu einer Zeit, wo sieben Millionen Deutsche noch ohne Schutzraum sind.«)

Es gab noch eine andere, weniger sichere Verteidigungsmethode – Gegenschläge der Luftwaffe gegen die britische Zivilbevölkerung; aber Göring war noch in Rom, und seine Abwesenheit verärgerte Hitler immer mehr. »Der Führer ist, wie Speer mir berichtet, Göring gegenüber im Augenblick ziemlich unzugänglich«, schrieb Goebbels am 8. März 1943. Spät an jenem Abend warf die R.A.F. fast 800 Tonnen Bomben auf Nürnberg. Hitler war außer sich vor Zorn; er ließ Bodenschatz aus dem Bett holen und erinnerte ihn an die zahllosen Befehle, die er der Luftwaffe

erteilt habe, und daß sie in Bausch und Bogen nicht befolgt worden seien: »Die Generalität hat es eben immer besser gewußt als der Führer«, zitierte Goebbels ihn. Am 9. März griff die R.A.F. mit starken Kräften München an, am 11. war Stuttgart das Ziel. Mehr wollte Hitler sich nicht bieten lassen, und er befahl Göring, sofort nach Deutschland zurückzukehren.

Aufzeichnungen über das Gespräch zwischen Hitler und Göring besitzen wir nicht. Am 13. März befahl Hitler eine »Intensivierung des Luftkrieges« gegen England; diesen Befehl erhielt Milch, als er sich in Rechlin Vorführungen der neuesten Ausrüstung ansah. Am nächsten Morgen machte Hitler den neunundzwanzigjährigen Oberstleutnant Dietrich Peltz direkt verantwortlich für die Bomberoffensive. Er ernannte ihn zum »Angriffsführer England« und unterstellte ihn unmittelbar dem Reichsmarschall.

Diese neue Aufgabe, und der neue Fehlschlag, sollte Göring noch schärferen Tadel von Hitler eintragen, der nicht begreifen konnte, daß die Luftwaffe Zeit brauchte, um sich ihre Stärke bewahren zu können. »Da habe ich ihm aber ganz klar gesagt«, erklärte Göring später, »da müssen Sie in Stalingrad nachsehen, da hegen meine Bomber zusammengeschlagen auf den Feldern . . . Ich bin überhaupt von 1942 ab immer mehr beiseite geschoben worden, desgleichen mein Generalstabschef Jeschonnek. Generalfeldmarschall Milch ist dem Führer später unter Umgehung meiner Person direkt unterstellt worden.«

Eine Zeitlang ließ sich Milch durch Hitlers Befehle von seiner Überzeugung ablenken, daß man sich allein auf die Verteidigung des Reiches konzentrieren müsse. »Wir müssen England auch angreifen«, sagte er zu seinen Mitarbeitern, »damit uns England hier nicht kaputtschlägt. Die ganze weitere Rüstung – Luft, Heer und Marine – ist davon abhängig, ob wir den Luftraum einwandfrei durch entsprechende Angriffe gegen die englischen Basen – seien es die Fliegerhorste oder die dortige Industrie oder die dortigen Menschen und Städte – (freikämpfen). Legen Sie den Engländern auch ein paar Millionen um!« rief er. »Wenn das ginge, würden sie auf ihre Angriffe auf Deutschland sehr schnell verzichten. Das erlauben sie sich doch nur, weil sie keine Gegenseitigkeit oder eine so kleine Gegenseitigkeit mit den paar Jabos sehen, weil das alles erst im Anlaufen ist. Sie sollen sehen, wie die aufhören! . . . Es handelt sich nicht um Punktziele, sondern um reine Terrorangriffe und weiter gar nichts! Sie sehen, was die Leute mit ihren Terrorangriffen erreichen, auch wenn sie nicht zielen: Sie haben weder hier auf das Ministerium gezielt noch auf etwas anderes, sondern haben stur ihren Kurs darüberhinweg genommen.«

Auch der Einsatz von Giftgas wurde untersucht. In einem am 27. Januar 1943 abgeschossenen Stirling-Bomber der R.A.F. waren Anweisungen für das Absprühen

von Giftgas gefunden worden, und ein Besatzungsmitglied hatte zugegeben, daß Großbritannien schon Geschwader für den Giftgaskrieg eingeteilt habe. Hitler befahl Milch, daß die Luftwaffe bei Eröffnung des Gaskrieges durch den Gegner gegen die deutsche Zivilbevölkerung Vergeltung durch Giftgaseinsatz gegen feindliche Städte üben und dafür jedes nur verfügbare Geschwader einsetzen solle. (Die Deutschen hatten im Gegensatz zu den Alliierten schon die modernsten Nervengase entwickelt.) Milch ordnete an, daß alle deutschen Pläne und Geräte, die für diesen Eventualfall ausgearbeitet und beschafft wurden, den besonderen Vermerk zu tragen hätten, daß Deutschland niemals von sich aus den Gaskrieg beginnen, sondern ihn ausschließlich als Vergeltung für einen Giftgasangriff führen werde. Es war ein unangenehmes Thema, und die Bestimmungen des Völkerrechts waren in diesem Punkt zweifelhaft. »Die Entscheidung darüber, ob wir zum Gaskrieg übergehen oder nicht, überlassen wir lieber dem Feind«, sagte Milch.

Göring schätzte es nicht, von Hitler ermahnt zu werden; auch war er nicht erfreut darüber, daß man ihn aus Rom hatte zurückkommen lassen. Wutentbrannt rief er seine Generale und die Industriellen am 18. März 1943 nach Karinhall, und es folgte eine fünfstündige Tirade voller Beleidigungen und Anschuldigungen; die Niederschrift füllte fast hundert Seiten der Dokumente; allein der einleitende Gewittersturm Görings dauerte neunzig Minuten.

»Ich kann Ihnen nur den Ausdruck meiner allerstärksten Verbitterung aussprechen über das völlige Versagen, das auf fast allen Gebieten der Luftfahrttechnik eingetreten ist – Verbitterung auch darüber, daß ich in der Vergangenheit in einem Ausmaß betrogen worden bin, wie ich es sonst nur in Varietévorstellungen durch Zauberer und Illusionisten gewohnt gewesen wäre«, beklagte sich Göring. »Zum Teil sind Dinge, die mir schon vor diesem Kriege als absolut fertig gemeldet worden waren, heute noch nicht da.« Zweimal betonte er, wenn er jetzt von »dern Gegner« spreche, dann meine er die westlichen Alliierten, denn die deutsche Wehrmacht halte er noch für stark genug im Vergleich mit den Russen. Die gegenwärtigen deutschen Flugzeuge seien unbrauchbar und nur noch für die Rußlandfront zu verwenden, fügte er hinzu. »Im Jahre 1940 konnte ich mit dem Durchschnitt meiner Maschinen wenigstens bis Glasgow fliegen, aber heute kann ich es nicht mehr.«

Einen großen Teil seiner Rede widmete Göring den gescheiterten Flugzeugprojekten, die Messerschmitt – zum Beispiel die Me 264 und die Me 309 – und Heinkel angeregt hatten. »Man hat mir einen Großbomber zugesagt«, sagte Göring sarkastisch, »die Heinkel 177. Man hat mir dann gesagt, als sich später eine Kalamität nach der anderen herausstellte: ›Ja, wenn diese Maschine nicht zu stürzen braucht, ist sie der beste Vogel der Welt und kann sofort, aber auch sofort einge-

setzt werden.« Ich habe dann erklärt, »Sie braucht ja nicht zu stürzen!« Denn an ihren Einsatz in dieser Weise ist gar nicht zu denken. Aber dort, wo der (horizontale) Einsatz probiert wurde« – hier meinte er Stalingrad – »hat er nur zu katastrophalen Verlusten geführt, die nicht durch den Feind herbeigeführt waren.« Damit fehlte noch immer die Fernaufklärung für die U-Boot-Rudel, und die Bekämpfung der feindlichen Schifffahrt durch Sonderbomben wie Fritz-X und Hs 293 sei unmöglich. Später rief er dem Professor zu: »Nun, Herr Heinkel, was sagen Sie heute dazu . . . Kommt sie nun, oder kommt sie nicht?« – »Sie kommt im Sommer, Herr Reichsmarschall . . .« – ». . . Und wieviel von zehn Maschinen werden brennen«, höhnte Göring. »Die Hälfte! . . . Man hat sich über den Rückstand beim Gegner lustig gemacht«, stachelte er seine Zuhörer auf, »über seine ›langsamen viermotorigen Klamotten‹ und so weiter . . . Täuschen Sie sich nicht darüber, meine Herren, der Engländer wird mit den von einem Teil von Ihnen so sehr verspotteten ›viermotorigen langsamen Klamotten‹ – und was ich sonst noch für schöne Ausdrücke gehört habe – bei uns immer stärker auftreten. Er wird sich jede Stadt vornehmen. Es ist ihm ganz egal, er fliegt mit derselben Navigationssicherheit nach München wie nach Berlin, er fliegt in die Gegend von Warschau und Wien.«

Dann kam Göring auf den britischen Schnellbomber Mosquito zu sprechen: »ich kann wahnsinnig werden, wenn ich die Mosquito, ansehe«, gab er zu. »Ich werde grün und gelb vor Neid. Der Engländer – der sich noch mehr in Aluminium leisten kann als wir – baut sich ganz schön eine Holzmaschine, und zwar nur einer Geschwindigkeit, die er jetzt schon wieder gesteigert hat. Da schneiden Sie sich mal ein Stück ab! Das ist eine Maschine, die jede Klavierfabrik drüben bauen kann.« Voller Bitterkeit erinnerte er sich an das Urteil, das seine Fachleute vor Jahren abgegeben hatten – es sei unmöglich, eine solche hölzerne Maschine zu bauen. (Udet hatte ihn gewarnt: »Da lacht uns die ganze Welt aus!«) Und wer, fragte Göring, könne jetzt lachen? Vor zwei Tagen hätten die Mosquito wieder bei hellichtem Tag einen Tiefangriff auf Paderborn geflogen, ohne eine einzige Maschine zu verlieren.

Warum baute die Luftfahrtindustrie nicht einfach den erbeuteten Stirling-Bomber nach? »Dann hätte ich wenigstens eine Maschine, mit der man was ausrichten kann!« rief Göring. Und warum nicht die Mosquito nachbauen? Professor Messerschmitt fühlte sich getroffen und erwiderte, es sei sehr viel einfacher, ein vorhandenes Flugzeug auf Holz umzubauen, als ein Flugzeug neu zu entwickeln. Göring fiel ihm ins Wort: »Ich sage Ihnen ja gerade, Sie sollen den Mosquito nehmen!« Das hatte der Professor nicht gemeint, und hartnäckig fuhr er fort: »Das kann auch irgendein anderes Flugzeug sein.« Wieder brüllte Göring ihn an: »Warum nehmen wir nicht das beste!« Messerschmitt erklärte: »ich glaube, daß es

denkbar kompliziert ist. Der Holzbau ist durchaus nicht einfacher.« – »Jedenfalls einfacher als eure Maschinen!« erwiderte Göring.

Das zweite große Feld der Unzufriedenheit Görings war die Funkmeßtechnik. Längst hatte die Luftwaffe die Initiative in dem »elektronischen Krieg« eingebüßt; Schlimmeres sollte folgen. »Ich bin mir längst im klaren«, wetterte Göring, »daß der Engländer all die Geräte hat. Soweit wir überhaupt Geräte haben, kann sie der Gegner alle fünf Minuten stören. Das nimmt man alles gottergeben hin, und wenn ich mich aufrege, dann heißt es: ›Wir haben zu wenig Menschenmaterial!‹ Meine Herren, wir haben nicht zuwenig Menschenmaterial, sondern zuwenig im Gehirnkasten, die Erfindungen zu machen, die notwendig sind!« Göring, der oft gestand: »Ich kann meinen Radioapparat nicht einstellen«, nahm kein Blatt vor den Mund, wenn er seine Meinung über die deutsche Radarausrüstung äußerte: »Ich habe mir die Apparate oft angesehen. So überwältigend sieht solch ein Ding doch gar nicht aus – es sind lauter Drähte und wieder Drähte und noch etwas, und der ganze Apparat ist sowieso merkwürdig primitiv.«

Tatsächlich war das deutsche Radar, das mit Wellenlängen von einem halben Meter arbeitete, anfälliger für Störungen als die von den Briten bevorzugten 9-cm-Wellenlängen. Ein schleichender Störfeldzug hatte begonnen, zunächst von Sendern in Südengland aus, dann von speziell ausgerüsteten viermotorigen Flugzeugen über Deutschland und den besetzten Gebieten. Aber die Engländer hatten auch die allereinfachste Störmethode entwickelt – den Abwurf von Metallfolien, die genau halb so lang waren wie die deutsche Wellenlänge. So einfach und so wirkungsvoll war dieses Verfahren, das die Codebezeichnung »Window« führte, daß Kommandeure der R.A.F.-Verteidigungseinheiten mit Erfolg seine Einführung verzögert hatten, aus lauter Furcht, auch die Deutschen könnten diese Methode entdecken.

Aus Milchs Dokumenten geht hervor, daß die Deutschen schon zur selben Zeit die gleiche Idee gehabt hatten und aus den gleichen Gründen an ihrer Verwirklichung gehindert worden waren.

Im April 1942 hatte Milch eine sehr hohe Prämie für die Erfindung eines Mittels ausgesetzt, das es ermöglichen würde, sich der Radarortung zu entziehen. Immer wieder stellte er sich die Frage, ob es nicht möglich sein könnte, »sich durch irgendeinen Draht« oder eine ähnliche Einrichtung zu schützen. Wenige Wochen später bestätigte ein Chefingenieur: »Schon wenn man einen Draht ausstreut, stört man die Erkennung so, daß keine genauen Feststellungen getroffen werden können. Dazu braucht man nicht einmal einen (Stör-)Sender, sondern nur ein paar Aluminiumplättchen oder so etwas.« Im August hatte Oberstingenieur Schwenke primitive britische Versuche gemeldet, das Frühwarnsystem »Freya« durch Stanniolfolien zu stören, die, von Ballons herabhängend, in Richtung Deutschland

treiben sollten. »Sie würden einen gewissen Erfolg haben können, wenn sie in einem erheblich größeren Umfange bei entsprechender Wetterlage eingesetzt würden«, erklärte er.

Nachträglich läßt sich sagen, daß jetzt eine dringliche Untersuchung aller nur möglichen Gegenmaßnahmen hätte stattfinden müssen. Aber selbst noch deutlichere Informationen konnten dies nicht bewirken. Anfang September 1942 erfuhr Milch, daß die englischen Nachtbomber von Zeit zu Zeit »Wolken feinsten Aluminiumstaubes« ausstießen, um das Bordradargerät »Lichtenstein« der deutschen Nachtjäger zu stören. Seine Experten teilten ihm jetzt mit, daß die Möglichkeit eines regelrechten Störkrieges gegen die wichtigsten deutschen Funkmeßsysteme bestehe, und daß die deutschen Verteidigungseinrichtungen ausgeschaltet werden könnten.

Ende November 1942 konnte man überschauen, was der Engländer erreichen würde, wenn er dieses einfache Störverfahren weiterentwickelte. Ein Ingenieur sagte zu Milch: »Wenn er (der Engländer) solche Wolken, die sich etwa 20 bis 30 Minuten in der Luft halten, über ein Großstadtgebiet herunterrieseln läßt, dann ist die Würzburgmesserei augenblicklich nicht sehr aussichtsreich . . . General Martini faßt das als derartig geheim auf, daß er sagt, es darf nur über dem Meer erprobt werden, damit die Dinger, wenn sie geworfen sind, vom Seewasser vernichtet werden; denn gegen diese Sache ist augenblicklich kein rechtes Kraut gewachsen.« Milch befahl, Göring Bericht zu erstatten, damit er Befehl erteilen könne, ob man diese Technik gegen die Engländer anwenden solle oder nicht.

Als Milch im Januar 1943 einen ausgedehnten Störfeldzug gegen das britische Radar verlangte, erklärte man ihm, daß der für diese Fragen zuständige General Martini nachdrücklich gegen jedes Stören sei: »Er bittet darum, daß sämtliche Versuche dieser Art, den feindlichen Funkmeßbetrieb zu stören, unter allen Umständen vorläufig unterlassen werden, weil es ein einfaches Mittel gibt, das ganze Funkmeßverfahren auch bei uns zu stören, und daß wir kein Gegenmittel besitzen.« In den nächsten sechs Monaten wurden von ihm keinerlei Forschungsarbeiten zur Entwicklung eines Gegenmittels unternommen. Als die Engländer ihr Verfahren »Window« zum ersten Mal anwendeten – und zwar bei den Massenangriffen, die im Juli auf Hamburg stattfanden –, wurde das deutsche Radarsystem lahmgelegt, wie man es vorausgesagt hatte. Erst jetzt begann Martini mit der Erforschung von Gegenmaßnahmen.

Die deutsche Elektronenindustrie war weit hinter derjenigen des Gegners zurückgeblieben. Ein Grund dafür war, daß das Amateurfunkwesen in England und Amerika eine große Rolle spielte, während es in Deutschland systematisch von den Reichsbehörden unterdrückt worden war; außerdem hatte jeder Wehrmachtteil

sein eigenes Gerät entwickelt und hergestellt (diese Aufsplitterung ging bis Anfang 1944 weiter). Als Milch am 7. September 1942 von Hitler hörte, daß die Manne ein einfaches Warngerät für U-Boote entwickelt habe, das ihnen meldete, wenn ein feindliches Radargerät sie geortet hatte, forderte er von seinen Mitarbeitern, ein ähnliches Gerät für deutsche Flugzeuge zu entwickeln.

Da ihnen die Spezialteile und die britischen Kenntnisse fehlten, konnten die Deutschen anfangs die R.A.F.-Radargeräte nicht reproduzieren, aber sie setzten Stück für Stück zusammen. Faszinierend fanden sie vor allem das Radargerät »H2S«; zusammen mit zwei Gefangenen hatte man es im Februar 1943 bei Rotterdam aus einem Flugzeugwrack geborgen. Milch wurde gemeldet: »Beide verweigern jede Aussage mit sturer Konsequenz und behaupten, daß sie von diesem Gerät nichts wüßten. Daraus ergibt sich, daß es etwas Besonderes ist.« Es wog etwa 150 kg, füllte ein halbes Dutzend Schränke und wurde offensichtlich in Serien hergestellt. Allmählich wurde das erbeutete Gerät »H2S« in den Berliner Telefunken-Laboratorien wieder zusammengesetzt, und an Hand dieser Ergebnisse und anderer Gefangenenaussagen gewann die Luftwaffe ein Bild von seiner Arbeitsweise.

Die »H2S« ließ sich nicht so leicht stören. Mit düsterer Miene sagte Göring: »Der Gegner navigiert mit einer tödlichen Sicherheit weit, weit in unser Land hinein. Er schmeißt seine Bomben über den Wolken, in den Wolken und unter den Wolken . . . Wenn ich dann frage, ›Ist anzunehmen, daß der Engländer das Gerät hat?‹ wird mir geantwortet: ›Jawohl, das ist anzunehmen. Wir haben auch ein Gerät gefunden, sind uns aber noch nicht ganz im klaren.‹« Als Milch darauf hinwies, daß die »H2S«-Schränke so voluminös sind, daß kein deutsches Frontflugzeug groß genug sei, um das Gerät zu tragen, erwiderte Göring: »Die haben drüben die ›ollen viermotorigen Klamotten‹ gebaut, die so geräumig sind, daß ein Tanzplatz drin ist.«

Die Luftwaffe war nicht imstande, die Bevölkerung vor den massierten Bombenangriffen der Alliierten zu schützen. Im März 1943 hatte die R.A.F. gewaltige Nachtangriffe gegen viele deutsche Städte geflogen; sie hatte fast 1,000 Tonnen über Duisburg abgeworfen und 1,450 Tonnen in zwei Angriffen auf Berlin; am 3. April wurden fast 1,000 Tonnen auf Essen geworfen, wobei in den Krupp-Werken große Schäden angerichtet wurden. Die Formationen schwerer amerikanischer Bomber schlugen am Tage auf Ziele in den besetzten Ländern an Deutschlands Peripherie zu; am 4. April töteten sie 228 Pariser in einem Angriff auf die Renault-Motorenwerke und 221 Italiener in einem Angriff auf Neapel; am nächsten Tag wurden 2,130 Zivilisten, darunter 300 Kinder, in Antwerpen (es war ein Drittel der gesamten militärischen Verluste, die Belgien drei Jahre zuvor während des deutschen Einmarsches erlitten hatte) Opfer der amerikanischen Bombenangriffe. Während

dieser Zeit schaute Göring, wie Goebbels sich notierte, der Entwicklung mit erschütternder Tatenlosigkeit zu.

Zusammen mit Goebbels besuchte Milch Anfang April 1943 das verwüstete Ruhrgebiet. Die Schäden in Essen waren erschreckend. Zusammen bestiegen Goebbels und Milch einen hohen Turm in den Krupp-Werken und schauten über die ausgebrannten Ruinenfelder der Fabrikgebäude. Sie hielten Ansprachen vor besorgten Gauleitern und Bürgermeistern der größten westdeutschen Städte, und Milch verteidigte die Luftwaffe, so gut er konnte. »Aber er befindet sich dabei in einer ziemlich hoffnungslosen Situation«, schrieb Goebbels. Mit Goebbels konnte Milch offener über die Zukunft sprechen als mit den anderen. »Vor November wird es nicht möglich sein, in großem Umfange die Angriffe der Engländer zu erwidern«, schrieb Goebbels, »und nicht vor dem nächsten Frühjahr – mit anderen Worten, erst in einem ganzen Jahr – werden wir ihnen wirklich mit gleicher Münze heimzahlen können . . . Bis dahin werden die Engländer, wenn sie ihr Geschäft verstehen, einen großen Teil des Reiches in die Luft sprengen und verbrennen können. Milch sieht die Luftkriegslage als sehr ernst an.«

Der ständige Aderlaß an den Facharbeitern der Luftwaffenindustrie blieb ein unverändert großes Problem. Sauckel tat wenig, um hier zu helfen. »Ihm liegt nur an der Meldung von großen Zahlen an den Führer«, beklagte sich Milch bei Göring. »Speer und ich sind der Meinung, daß man ihn irgendwie in die Zentrale Planung eingliedern muß, damit wir neben dem Material auch den Arbeitereinsatz in der Hand haben.« Davon wollte Hitler jedoch nichts hören. Bis November 1942 hatte Sauckel überhaupt keine zusätzlichen Arbeitskräfte für die Luftfahrtindustrie beschafft, und als er dann anfang, gelangte er durch die Einbeziehung fluktuierender Arbeitskräfte und ihre zwei- oder dreimalige Zählung zu phantastischen Zahlen.

Am 12. April wurde eine Art Kabinettsberatung unter Görings Vorsitz in Berchtesgaden anberaumt. Sauckel erschien mit Statistiken über seine neuesten Leistungen, die weder Milch noch Speer hatten prüfen können; beide wurden deshalb »ziemlich überfahren«, wie Goebbels bemerkte.

Die Berchtesgadener Arbeitskräftebesprechung führte zu nichts, und als Milch Monate später wieder auf das Thema zurückkam, sagte Göring mit ungeduldig schnarrender Stinune: »Wir haben schon einmal die Ostereier in Berchtesgaden gesucht und sind damals zu keinem einwandfreien Ergebnis gekommen.« Inzwischen ging die unterschiedslose Einberufung von Milchs Facharbeitern weiter. »Es ist doch komisch, daß man gerade in einem ›Führerstaat‹ nach einer starken Hand schreit«, klagte Milch. Im Juni 1943 verfügte die Luftfahrtindustrie über 1,964,000 Arbeiter, verglichen mit 1,896,000 zu Jahresanfang; aber ein großer Teil davon waren Fremdarbeiter – Ukrainerinnen, die kein Deutsch sprachen, aufsässige

französische Zwangsarbeiter und unversöhnliche Polen. »An der Ju 52 arbeiten bei den Junkers-Flugzeugwerken zur Zeit nur noch sechs deutsche Meister beziehungsweise Kontrolleure«, schrieb Milch an Göring. »Alles übrige sind Russen. Der BMW 801 wird zu 75 Prozent von Russen, die Stuka Ju 87 zu 80 Prozent von Russen gefertigt und so weiter.«

Wie sollte man auf die zunehmenden alliierten Luftangriffe auf Deutschland antworten? In einem Leitartikel in »Das Reich« hatte Goebbels von einem »ausreichenden Mittel« gesprochen, das man bald gegen England einsetzen werde. Er hatte damit nur die organisatorische Umstellung unter Oberst Peltz gemeint, aber die Öffentlichkeit glaubte, Deutschland habe irgendeine neue tödliche Geheimwaffe entwickelt. In Wirklichkeit war jede Vergeltung bis zum Herbst ausgeschlossen, und selbst »Kirschkern«, die fliegende Bombe, konnte vor dem Sommer 1944 nicht fertig sein.

Im April beobachtete Milch an der Nordspitze des Fliegerhorstes Peenemünde-West seine Ingenieure dabei, wie sie ein seltsames kanzelloses Flugzeug mit stählernem Rumpf auf dem landseitigen Ende einer hohen, dem Meer zugewandten Rampe startklar machten. Mehrere »Kirschkerne« waren im November von Flugzeugen aus gestartet worden, und die Windtunnelversuche waren abgeschlossen; die Katapultstarts hatten zu Weihnachten begonnen, und das unbemannte Flugzeug hatte makellos funktioniert. Jetzt sah Milch zu, wie das Argus-Rohr der Waffe gezündet wurde. Das Katapult wurde ausgelöst und das Flugzeug in den Himmel geschleudert. In ungefähr 1.000 m Höhe schwenkte es in die Waagrechte ein und raste dem fernen Horizont entgegen, verfolgt von einem schnellen Beobachtungsflugzeug.

Die britische Bomberoffensive gegen Deutschland arbeitete mit immer größerer Zielgenauigkeit. Ende April 1943 entdeckten die Deutschen auch warum. Unversehrt bargen sie das neue britische Bombenzielgerät »Mark XIV«, das selbst dem amerikanischen »Norden«-Gerät überlegen war, das sie bereits in Händen hatten. Das britische Gerät war vollautomatisch und mit einem kleinen Rechenkasten gekoppelt, der auch die heftigsten Abwehrbewegungen der Maschine in seine Berechnungen einbezog. Von einem Agenten in Whitehall hatten die Deutschen außerdem erfahren, daß in Konferenzen zwischen dem britischen Flugzeugbauminister Sir Stafford Cripps und dem Air Council über die britische Produktion von Frontflugzeugen gesprochen worden war. Von diesen waren im April 1.920 Stück gebaut worden, und einen immer größeren Anteil davon stellten die »viermotorigen Klamotten«, von denen Göring gesprochen hatte.

Bis Mai 1943 hatte es mehrere heftige Angriffe auf das Ruhrgebiet gegeben; 1.500 Tonnen waren in jeder Nacht auf Städte wie Duisburg und Dortmund abgeworfen

worden. Am Mittag des 8. Mai wurde Milch allein zu Hitler in die Reichskanzlei gerufen; Hitler wiederholte seine bekannten Forderungen und faßte seine Lagebeurteilung in einem Satz zusammen: »Bei der Luftwaffe ist entweder die Technik oder die Taktik nicht in Ordnung.« Milch akzeptierte, daß die gegenwärtige Taktik falsch sein müsse, und erklärte, daß nun sich für den Rest des Jahres 1943 damit abfinden müsse, so gut man eben könne; er steigere die Flugzeugfertigung auf monatlich 3,000 Stück bis Ende des Jahres, aber er selbst habe keinen Einfluß auf ihren taktischen Einsatz. Hitler entließ ihn mit der Forderung, daß jedes Jagdflugzeug in der Lage sein müsse, eine Bombe zu tragen.

Eine Woche später sprengten einige R.A.F.-Lancaster-Bomber mit je einer acht Tonnen schweren rotierenden Spezialbombe die Talsperren, die die Wasserversorgung des Ruhrgebietes sicherstellten; eine weitere Woche später flog eine Mosquito-Staffel bei Tage einen Tiefangriff gegen die Zeiss-Werke in Jena; keine einzige Maschine wurde abgeschossen. Göring schimpfte vor seinen Generalen: »Meine Leute sagen: ›Ob wir bei schlechtem Wetter London finden können, ist nicht ganz sicher zu sagen!‹ Aber der Bruder fliegt von drüben auf eine Talsperre hin, die im Nebel liegt, und haut genau hinein.« Und bei anderer Gelegenheit: »Ich muß sagen, meine Achtung vor den Brüdern wächst stündlich . . . Ich lasse mir vielleicht eine Tieffluggeschichte gefallen, die an der Küste gemacht wird. Aber Jena liegt doch wirklich im Herzen Deutschlands! Da muß man doch sagen: was für ein Schneid auf der einen Seite, und was für eine Verachtung unserer Jäger auf der anderen!«

Goebbels, der Hitler ebenfalls am 8. Mai aufsuchte, schrieb einige Tage später: »Das technische Versagen unserer Luftwaffe ist in der Hauptsache auf Fehlkonstruktionen zurückzuführen. Hier hat Udet ein gerüttelt Maß an Schuld. Er hat diese ja persönlich durch seinen Freitod abzubüßen versucht; aber damit haben sich die Dinge selbst in keiner Weise verändert. Speer ist sehr unglücklich über diese Entwicklung, aber er glaubt, daß es Milch gelingen werde, die Sache aus dem Gröbsten herauszuführen . . . Das Volk hat schon einen gesunden Instinkt, wenn es unter sich die Schuld an diesem Versagen Göring selbst zuschiebt. Göring hat seine alten Weltkriegskameraden zu stark in den Vordergrund gestellt. Diese sind offenbar den schweren Kriegsaufgaben nicht gewachsen gewesen.«

Hitler teilte Speers Meinung über Milch. Als General Galland Hitler am 25. Mai besuchte, sagte dieser zu ihm, daß eine Luftwaffe ohne Milch »überhaupt nicht vorstellbar sei.«

»Als ob ein Engel schiebt«

Das Düsenflugzeug Me 262 flog im Juli 1942 zum ersten Mal, und erst im Herbst 1944 kam es bei der Luftwaffe zum Fronteinsatz. Es war zu spät für einen entscheidenden Einfluß auf den Ausgang des Krieges. Nachträglich können wir erkennen, wo die Fehler lagen, die zwischen diesen beiden Daten begangen worden sind. Das RLM konnte für die Maschine den Fertigungsauftrag erst erteilen, als mit der Lieferung brauchbarer Düsentriebwerke gerechnet werden konnte. Und kaum war der Auftrag erteilt, da verlor Professor Messerschmitt jegliches Interesse an dem Flugzeug und wandte sich anderen Projekten zu; als sich dann das Fertigungsprogramm der Jägerausführung dieser Maschine in den letzten Stadien befand, verlangte Hitler, daß zunächst die Bomberausführung zu bauen sei, eine Entscheidung, an der in erster Linie Messerschmitt selbst die Schuld trug.

Nach dem Krieg erbeuteten die Briten die Archive des Reichsluftfahrtministeriums und beschlagnahmten die persönlichen Papiere Willy Messerschmitts; sie befinden sich noch in London und ergeben ein historisch nicht mehr zu veränderndes Bild des verschlungenen Pfades, den das umstrittene Projekt Me 262 eingeschlagen hat. Als Messerschmitt nach Deutschlands Niederlage an diese Zeit zurückdachte, erkannte er die Verzögerung im Bau seines berühmtesten Flugzeuges als wesentlichen Faktor an, gab aber Milch die ganze Schuld. Milch, meinte er, sei »ein Mann, dessen Ehrgeiz bei weitem größer war als seine Fähigkeiten«, ein Mann, dem es immer wieder gelungen sei, »diese Lücke durch Intrigen zu überbrücken«. Jahre später erklärte Messerschmitt im westdeutschen Fernsehen: »Generalfeldmarschall Milch hielt die ganze Sache für Unfug und verhinderte, daß wir weiter daran arbeiteten.« Messerschmitt hat auch behauptet, daß er schmerzlich zusammengezuckt sei bei Hitlers »absurder« Idee einer Bomberausführung der Me 262, und er hat beschrieben, wie Hitler im März 1945 sagte, daß die Niederlage der Luftwaffe »ganz auf diesen verdammten Juden Milch und seinen alttestamentarischen Haß zurückzuführen ist«. Diese Bemerkung sagt mehr aus als jede andere über den Haß, der zwischen Messerschmitt und Görings Staatssekretär bestand.

Das Neue und Großartige an der Me 262 war die Junkers-Strahltriebmaschine, die von Dr. Anselm Franz konstruiert worden war. Forschungen auf den Gebieten der Gasturbine und ähnlichen Projekten hatte vor allem Hugo Junkers gegen Ende des Ersten Weltkrieges betrieben, und 1928 hatte Milch einem Forscher in Hamburg einen Lufthansa-Auftrag für eine derartige Entwicklung erteilt. Die Hauptschwierigkeit hatte in der Konstruktion des axialen Verdichters bestanden. Im Juli 1939 hatte das Luftfahrtministerium einen Auftrag für die Entwicklung eines 600-kg-Schub-Strahltriebwerks an Professor Otto Mader, den Leiter des Junkers-Laboratoriums für Motorenforschung, vergeben. Die Gesamtkonstruktion lag in

den Händen von Oberingenieur Fritz Böttger, dem Konstrukteur des erfolgreichen Kolbenmotors Jumo 210. Der Jungfernlauf des Gesamttriebwerks fand statt, als die Luftschlacht um England ihren Höhepunkt erreicht hatte. Anderthalb Jahre lang wurde das Triebwerk mit der Bezeichnung Jumo 004 Verbesserungen, Abänderungen und Versuchen unterzogen, bis im Juni 1942 die ersten beiden flugfähigen Jumo-Strahltriebwerke an Messerschmitt geliefert werden konnten.

Vier Jahre vorher hatte das RLM einen Vertrag für die Konstruktion einer entsprechenden Zelle erteilt, und das Resultat, die Me 262, war fertig, als die Triebwerke eintrafen. Die Motoren wurden montiert, und den ersten reinen Düsenflug unternahm Flugkapitän Fritz Wendel am 18. Juli 1942 mit der Me 262.

Es war eine Tragödie für die Me 262, daß die Entwicklung in den Händen eines Menschen lag, zu dem Milch so wenig Vertrauen hatte. Nach Udet's Tod hatte Milch es als vordringliche Aufgabe der Industrie angesehen, genügende Stückzahlen der vorhandenen Flugzeugtypen zu bauen, um den totalen Zusammenbruch der Luftwaffe zu verhindern. Ob mit Recht oder nicht, Milch hatte die Me 262 als eines jener Projekte eingestuft, die Messerschmitt nur auf Kosten so entscheidend wichtiger Flugzeuge wie der Me 109 und der Me 410 fördern wollte. Das ganze Jahr 1942 über hatte Milch in Sorge gelebt, das für die Me 262 vorgesehene Strahltriebwerk Jumo 004 könnte die gleichen Kinderkrankheiten in der Serienfertigung entwickeln wie die Triebwerke der Bomber He 177 und Ju 288 – und tatsächlich geschah das dann auch. Hinzu kam, daß es Mitte Januar 1943 noch immer keine Generalstabsforderung nach Düsenjägern gab.

Im Frühjahr 1943 rüstete Messerschmitt die Fließbänder für die Produktion der Me 209, einer Nachfolgerin der Me 109G, die von dem neuen Motor Daimler-Benz 603 angetrieben wurde. Noch Ende März war Milch der Ansicht, daß man sich bei Messerschmitt ausschließlich auf dieses neue Flugzeug und auf die Me 410 konzentrieren sollte – »das Dringendste, was wir für den Kampf gegen England brauchen«. Die Me 262-Düse sollte von irgendeinem anderen Werk schnellstens fertiggestellt werden. Obwohl das Reichsluftfahrtministerium im Januar den Vorrangauftrag für die Me 262 erteilt hatte, setzte Messerschmitt die Konstrukteure, die an dem Strahljäger arbeiteten, jetzt für die Me 410 ein, und im April schrieb er dem Ministerium, daß der Strahljäger aus diesem Grund »terminlos« zurückgestellt werde. Er habe jedoch einen »Gewaltplan« aufgestellt, nach dem bis Ende 1944 vierzig Strahljäger hergestellt werden könnten, vorausgesetzt, daß diesem Projekt die höchste Vorrangstufe erteilt würde.

Als Milch am 14. Mai von seinen Experten berichtet wurde, daß die Kolbenme 209, die für den Einsatz Anfang 1945 vorgesehen war, an Steigegeschwindigkeit und Manövrierfähigkeit den bereits im Einsatz fliegenden Me 109G und FW 190D

wahrscheinlich unterlegen sein werde, war damit plötzlich die Frage nach der nächsten Jägergeneration wieder weit offen. Milch dachte daran, sofort und ohne Interimskolbenjäger auf die Me 262 überzugehen. Er bat Galland, Probeflüge mit der Me 262 zu machen. Gallands Urteil vertraute er rückhaltlos: »Ich muß mich immer wieder wundern, welch unerhörtes Fingerspitzengefühl Galland als alter Jagdflieger hat«, sagte er einmal. »Was er mir schreibt, lese ich grundsätzlich durch.« Am 22. Mai kletterte Galland in ein Versuchsmuster des damals noch mit einem Heckrad ausgerüsteten Strahljägers, flog eine Zeitlang damit und rief dann aufgeregt Milch an, um zu melden, daß die Maschine fliegt, »als ob ein Engel schiebt«. Unter dem Eindruck dieses Erlebnisses fuhr er sofort zu Göring auf den Obersalzberg und schrieb einen nur eine Seite umfassenden Bericht an Milch, der das ganze Flugzeugfertigungsprogramm umwerfen sollte: »Das Flugzeug stellt einen ganz großen Wurf dar, der uns im Einsatz einen unvorstellbaren Vorsprung sichert, falls der Gegner noch länger beim Kolbentriebwerk bleibt.«

Gallands Vorschlag lief darauf hinaus, den unzulänglichen Jäger Me 209 sofort zu verschrotten und die freiwerdende Konstruktions- und Fabrikationskapazität auf die Me 262 umzustellen. Milch las seinen Amtschefs das Dokument am 25. Mai vor. Als er fertig war, rief einer von ihnen aus: »Ich glaube, der Entschluß ist richtig. Es ist aber ein Entschluß!« Oberst Petersen, der festgestellt hatte, daß die Me 262 durchschnittlich um 200 km/h schneller war als die derzeitige Me 109G, sagte: »Es ist die einzige Maschine, die in der Lage ist, die Spitfire und die Höhenmaschinen einzuholen«.

Dem Strahljäger Me 262 wurde jetzt vorbehaltlich der Zustimmung Görings höchster Vorrang zuerkannt. Das Werk sollte beauftragt werden, noch vor Jahresende die ersten hundert herzustellen. Petersen, der Kommandeur der Erprobungsstellen, wurde zum Kommissar für dieses Flugzeug ernannt. Milch teilte am Nachmittag Göring telefonisch seinen Vorschlag mit, die Me 209 abzusetzen und dafür den Strahljäger zu bauen. Göring gab seine Zustimmung, ohne eine Frage zu stellen.

Drei Tage später kam Schwenke mit beunruhigenden Nachrichten zu Milch. Ein englischer Kriegsgefangener hatte ihnen soeben berichtet, daß er in der britischen Luftfahrtversuchsanstalt Farnborough einen britischen Düsenjäger in »sehr schnellem« Flüge gesehen habe. Die deutsche Entscheidung war nicht zu früh gefallen.

Am 29. Mai flog Milch mit Speer, anderen führenden Ministern und den Oberbefehlshabern (Göring selbst blieb auf dem Obersalzberg) nach der geheimen Erprobungsstelle Peenemünde. Die 14-Tonnen-Rakete A4 (später V2) des Heeres sollte sich mit der fliegenden Bombe der Luftwaffe messen. Beide konnten einen

Sprengsatz von einer Tonne nach London tragen, und Wernher von Brauns Rakete würde ungefähr hundertmal soviel kosten wie Milchs fliegende Bombe Fi 103 (»Kirschkeim«, die spätere V1); aber die A4 blickte auf eine siebenjährige Entstehungsgeschichte zurück, und das Heer wollte sie natürlich nicht absetzen. Da es ein Heeresprojekt war, hielt es selbst ein nüchtern denkender Rüstungsexperte wie Speer für seine Pflicht, diese zur Zeit des totalen Krieges anachronistische Waffe zu unterstützen. Rückschauend aber wird deutlich, daß es sich bei der A4-Rakete um ein völlig unsinniges Projekt handelte. Wäre die Rakete ausdrücklich in der Absicht gebaut worden, die Grundlagen für Milchs gesteigerte Flugzeugproduktion zu zerstören, so hätte man dafür keine noch knapperen Materialien vorsehen können. In den ersten Monaten des Jahres 1944 sollte die A4 200,000 Facharbeiter binden, 1,000 Tonnen Aluminium pro Monat sowie Zehntausende von Tonnen flüssigen Sauerstoff, reinen Alkohol und Wasserstoffsuperoxyd verschlingen; sie sollte die Industrie mit Aufträgen für elektronische Geräte und Präzisionsinstrumente überschwemmen und jede vorhandene Werkzeugmaschine mit Beschlag belegen.

Die fliegende Bombe Fi 103 war von vornherein so konstruiert, daß diese Engpässe umgangen werden konnten. Hergestellt aus einfachem Stahlblech und betrieben mit Kerosin, versprach sie, einen erheblichen Teil der britischen Luftverteidigung zu binden, sobald sie eingesetzt war (während die A4-Rakete, unverwundbar für Angriffe, diesen Zweck nicht erfüllen würde).

Um zwölf Uhr startete das Heer seine A4-Rakete, sie verschwand in niedrigen Wolken, und Funkmeßstationen verfolgten ihren Flug 100 km in die Stratosphäre; in 250 km Entfernung schlug sie auf, nur 4,8 km vom Ziehnittelpunkt entfernt, eine sehr schmeichelhafte Leistung für ein sonst sehr ungenaues Geschloß. In einem Autokonvoi fuhren die Generale und Minister zum Rollfeld der Luftwaffe, wo Ingenieure eine fliegende Bombe auf ihrem Katapult startklar gemacht hatten; sprachlos sah Milch zu, wie sie nach einem Flug von anderthalb Kilometern ins Meer fiel. Eine nach dem Mittagessen katapultierte zweite fliegende Bombe wiederholte diese glanzlose Leistung. Am Nachmittag wurde eine zweite A4-Rakete gestartet; an der Spitze einer immer länger werdenden grellweißen Flammensäule sprang sie der hohen Decke feiner Zirkuswolken entgegen, dann trat irgendein Fehler auf, sie begann zu taumeln, und Sekunden später stürzte sie in Sichtweite aller Anwesenden zur Erde zurück. Nun konnte Milch wieder aufatmen. Es wurde entschieden, beide Projekte nebeneinander zu betreiben, aber Speer erkannte nur der A4-Rakete die höchste Vorrangstufe, DE, zu.

Nach dem Fiasko mit der Fi 103 traf Milch eine weitere Entscheidung: »Ich habe jede Besichtigung verboten. Auch wenn eine hochgestellte Persönlichkeit nach Peenemünde kommen sollte, darf die Sache nicht vorgeführt werden.« Inzwischen

plante er eine Serie von anfangs 100 Stück im August, 500 im September und schließlich, vom April 1944 an, 5.000 pro Monat. Milch stand vor einem Dilemma: »Wir können ja noch nicht in größere Stückzahl laufen, ehe wir nicht wissen, wie der Vogel fliegt.« Aber als er hörte, daß der Generalstab der Luftwaffe verfügt habe, die neunzig auf London und andere Städte gerichteten Katapultrampen in Frankreich erst zu bauen, wenn 2.000 Probestarts (das heißt nicht mehr im Jahre 1943) vorgenommen worden seien, befahl Milch, zwanzig Katapulte sofort als »Versuchskatapulte« in Auftrag zu geben.

3.000 Tonnen Stahl wurden in den folgenden drei Monaten für die Bomben und ihre Katapulte benötigt. Milch wußte, daß Speer einwenden würde, die Waffe könne nicht fertig sein, wenn sie noch immer nicht richtig funktionierte. Seine Mitarbeiter drängten ihn, trotzdem anzufangen. Wenige Wochen später verlangte Saur von Milch, er solle Facharbeiter für die Herstellung von elektrischen Geräten für die A4 freigeben. Der Kampf zwischen Rakete, fliegender Bombe und dem verzweifelten Bedarf für die Verteidigung des Reichs hatte die entscheidende Phase erreicht.

In der letzten Maiwoche 1943 setzten die Engländer die Verwüstung der Großstädte an der Ruhr fort. Am 23. und 25. Mai fielen 2.000 Tonnen Bomben in jeweils einem einzigen Angriff auf Dortmund und Düsseldorf, am 27. Mai starben bei einem »Oboe«-Angriff auf Wuppertal in knapp fünfzehn Minuten 2.450 Menschen und 118.000 wurden obdachlos. Milch wiederholte seine Forderung, daß man mehr für die Heimatfront tun müsse. »Das deutsche Volk«, sagte er, »hat sich einigermaßen daran gewöhnt, soweit eine Gewöhnung daran überhaupt möglich ist, daß bei Nacht irgendein Ort schwer bombardiert wird. Es wird aber nicht verstehen, wenn eines Tages über Berlin vielleicht ein Flying Fortress-Geschwader erscheint und exerziermäßig Bomben abwirft, ohne daß das geringste dagegen geschieht. Der Angriff auf Jena hat die Moral der Bevölkerung und ihr Vertrauen zur Luftwaffe tief erschüttert, obwohl der Schaden gar nicht so groß ist. Es ist eine üble Situation, und man kann sich das nicht öfter leisten. Das, was in Bochum, in Dortmund und in Wuppertal passiert ist, ist viel schlimmer als alles, was an der Front passiert; denn der Soldat gibt unter solchen Umständen den Kampf eben auf, die Bevölkerung muß aber bleiben.«

Das Gemetzel nahm seinen Fortgang. Am 11. Juni warf das Bomber Command 2.000 Tonnen Bomben auf Düsseldorf, tötete innerhalb weniger Minuten eine sehr große Zahl von Menschen und machte Hunderttausende obdachlos; in der nächsten Nacht wurden 1.500 Tonnen auf Bochum abgeworfen. Das nächste Ziel war die Stahlstadt Oberhausen.

Milch berichtete Göring, daß die Verteidigung zahlenmäßig noch immer zu schwach sei, und er bat darum, die Tagjagdgeschwader zu vervierfachen. Obwohl Milch festgestellt hatte, daß die Führung auf Geschwaderebene hervorragend war, schlug er eine radikale Änderung der Befehlsstruktur im Westen vor – die ganze Luftflotte sollte dort einem einzigen Befehlshaber unterstellt werden, und ihm wiederum sollten ein Flakführer und drei andere in ihrer Funktion als Führer der Jagdstreitkräfte, der Angriffskräfte und der Atlantikstreitkräfte – übereinstimmend mit dem Jäger-, Bomber- und Küstenschutzkommando der R.A.F. – unterstellt werden.

Unter seinem Vorsitz fand einige Tage später in Berlin eine Besprechung über eine Revision der Jagdschutztaktik statt. Es lag auf der Hand, daß nun jetzt eine flexiblere Taktik benötigte, um das Masseneindringen der Nachtbomber einzuschränken. 1940 hatte Milch vergeblich die Verwendung einsitziger Nachtjäger gefordert; das war bis vor kurzem ignoriert worden, bis nämlich Major Herrmann inoffiziell mit Nachtjagdversuchen einsitziger Flugzeuge (also Tagjäger) über Berlin begonnen hatte; sie waren inoffiziell, weil General Kammhuber den Gedanken im Februar 1943 noch einmal verworfen hatte. Milch befürwortete die Versuche. Für ihn lag die Antwort in einfacher zahlenmäßiger Stärke: »Wenn wir heute eine anständige Nachtjagd mit vielen Maschinen hätten, dann könnte man den Leuten die Suppe versalzen wie nichts.« Es galt, auf irgendeine Weise die kostspielige und jetzt bei den feindlichen Masseneinsätzen unwirksame Praxis der Kammhuber-Nachtjagdlinie abzulösen.

In der dritten Juniwoche warf die R.A.F. 2,000 Tonnen Bomben auf Krefeld, 1,640 Tonnen auf Mülheim und Oberhausen, 1,660 Tonnen auf Wuppertal und 1,300 Tonnen auf Gelsenkirchen. In Wuppertal stieg die Zahl der toten Zivilisten durch diese beiden Angriffe auf 8,000. Am 22. Juni suchte Goebbels Hitler auf, um ihm seine Besorgnis wegen der Angriffe vorzutragen; Hitler versicherte ihm, daß er eine bedeutende Verstärkung des Flak- und Jagdschutzes für das Ruhrgebiet befohlen habe, und er versprach, daß bis zum Herbst Vergeltungsangriffe mit Raketen und Bombern auf die Britischen Inseln begonnen haben wurden. »Der Führer«, notierte sich Goebbels, »bedauert vor allem, daß Goring in dieser schweren Zeit seinen Pflichten wirklich nicht ganz gewachsen ist. Er läßt die Zügel schleifen und regt sich dann darüber auf, daß es mit der Luftwaffe rapide bergab geht.« Er gab Udet und Gallands Vorgänger Mölders die Schuld an vielen technischen Mängeln der Luftwaffe und klagte: »Luftwaffengenerale sind technische Stümper. Wenn mm die Vergrößerung der Luftwaffe rechtzeitig Milch – oder noch besser, Speer – anvertraut hätte, dann stünden wir jetzt ganz gewiß viel besser da, als es der Fall ist.«

Im Juni 1943 hatte Ernst Heinkel Messerschmitts Schicksal ereilt. Voller Zorn über das fortwährende Versagen der He 177 hatte Milch am 9. März seinem Stab aufgetragen, auf Heinkel keine Rücksicht mehr zu nehmen. Mit der Führung des Werkes wurde ein Kommissar beauftragt, und ein Kandidat Milchs, Carl Frydag, der zugleich Mitglied des Industrierats der Luftwaffe war, wurde zum Betriebsführer ernannt.

Am 27. Juni 1943 ließ Hitler die sieben führenden Flugzeugkonstrukteure, unter ihnen Messerschmitt und Heinkel, auf den Obersalzberg kommen und rief einen nach dem anderen einzeln zu sich herein. Jeder Konstrukteur hatte jetzt Gelegenheit, seine eigene Sache vorzutragen. Wie Heinkel berichtet, erklärte Hitler ihm: »Ich habe Sie so überraschend hergebeten, um zu verhindern, daß sich Göring oder Milch dazwischenschieben. Ich muß mir persönlich ein Bild von der lufttechnischen Situation machen, das nicht durch die gefärbten Vorträge der Herren von der Luftwaffe verfälscht ist.« Nach sehr kurzer Zeit war das Gespräch bei der He 177 angekommen: »Seit drei Jahren wird mir diese Maschine immer wieder versprochen«, beschwerte sich Hitler. »Ich wünsche von Ihnen eine absolut offene Antwort auf die Frage: ›Wann kommt die He 177?‹« Heinkel wies auf die »bisher durch nichts zu erschütternde Sturzflugforderung« hin. Offensichtlich erinnerte er sich nicht daran, daß Göring diese Forderung bereits vor zehn Monaten ausdrücklich zurückgezogen hatte.

Am selben Tag wurde Messerschmitt zu einem einstündigen vertraulichen Gespräch zu Hitler gebeten; er überschüttete Milchs Verwaltung der Luftfahrtindustrie mit Kritik und ging so weit, Hitler und Speer – der zufällig hereinkam – vor dem Fehler einer Massenproduktion des Strahljägers Me 262 zu warnen, da dessen Treibstoffverbrauch, wie er sagte, höher sei als derjenige von Kolbentriebwerkjägern wie der Me 209, die Milch jetzt habe absetzen lassen. (Er erwähnte jedoch nicht die Tatsache, daß der Düsenmotor Treibstoff geringer Qualität verbrauchte, der ein Hydrierungsstadium weniger erforderte und deshalb in viel größeren Mengen zur Verfügung stand.) Messerschmitt zeigte Hitler einen Brief, den er Milch vor einem Jahr geschrieben hatte, und in dem er sich für die Konzentration auf weniger Flugzeugbaumuster aussprach. Nach einiger Zeit wandte sich das Gespräch wieder der Me 262 zu, »und in diesem Zusammenhang«, teilte Messerschmitt später seinen Direktoren mit, »äußerten der Führer und Reichsminister Speer Vorbehalte und Bedenken gegen eine Umstellung des gesamten Jägerprogramms auf Strahljäger, und zwar aus Gründen der Treibstoffversorgung.« Während sich Milch um Vorrang für den Strahljäger bemühte, weckte sein eigener Konstrukteur Zweifel an dieser Maschine bei der deutschen Führung.

Milch war ein Fürsprecher der Schwerpunktbildung. Nach seiner Meinung sollte die Luftwaffe in aller Stärke nur an einer Front zur Zeit eingesetzt werden, und zwar an der Heirnatfront; innerhalb dieser Front sollte die größtmögliche Zahl von Flugzeugen gegen den Feind geworfen werden, und hier versagte das Kammhuber-System: Die Feindbomber drangen Nacht für Nacht in einem gewaltigen, massierten Bomberstrom ein, aber nur eine Handvoll von Kammhubers Nachtjägern konnte eingesetzt werden; alle anderen mußten untätig in ihren »Nachtjagdräumen« – »Himmelbett« genannt – bleiben.

Am 27. Juni schlug Major Herrmann seine Lösung des Problems Göring und Jeschonnek auf dem Obersalzberg vor. Herrmann empfahl die Schaffung eines Schwerpunkts, indem eine große Anzahl von Jägern den Massen angreifender Bomber entgegengeworfen wurde; bei Nacht bedeutete das: Zuschlagen, wo sich die Bomber versammelten, genau über den Zielstädten unter Ausnutzung der Beleuchtung durch Brände, Scheinwerfer, Bombenexplosionen, Leuchtbomben und Zielmarkierungsbomben. Er erklärte, daß die radargesteuerten Flakscheinwerfer Nacht für Nacht bei den Angriffen auf das Ruhrgebiet bis zu 140 Flugzeuge mehrere Minuten lang auffaßten; sie wären eine leichte Beute für einsitzige Jäger, sofern die Flak das Feuer einstellte. Herrmann schlug vor, hundert oder mehr serienmäßig ausgerüstete einmotorige Jäger durch Kampfflieger mit Kampferfahrung an den Feind bringen zu lassen, und die Bomber genau über den Zielstädten zu jagen, als wäre es heller Tag. Generaloberst Hubert Weise, der als Luftwaffenbefehlshaber Mitte für die Verteidigung des Reichs über deutschem Boden verantwortlich war, stimmte dieser freien Nachtjagd (später bekanntgeworden unter der Bezeichnung »Wilde Sau«) begeistert zu; Göring entschied, daß Kammhuber sich damit abzufinden habe. Anfang Juli verlegte Major Herrmann seine kleine Versuchseinheit von Berlin ins Ruhrgebiet, begann mit der Auswahl von Mannschaften und wartete auf den nächsten R.A.F.-Angriff.

Als Milchs Planungsstab ihn am 29. Juni fragte: »Sind Herr Feldmarschall damit einverstanden, daß das Schwergewicht auf Jäger und Zerstörer gelegt wird, und zwar auf Kosten der Bomber?«, gab Milch seine Zustimmung. An diesem Tag schrieb er Göring und wiederholte einen nun schon zwei Monate alten Vorschlag, eine volle Monatsproduktion an Jägern (ungefähr 1.000 Maschinen) sofort zur Verteidigung des Heimatgebietes zur Verfügung zu stellen. Da Göring ihn nicht empfangen wollte und jetzt wochenlang nicht auf Briefe antwortete, versuchte Milch Hitler über dessen Adjutanten Oberst von Below für sein Projekt zu gewinnen. Anfang Juli 1943 willigte Hitler in die Verstärkung der Jagdverteidigung im Westen ein.

Milch bat Göring um UK-Stellung der jetzt mit der Fertigung des Strahljägers Me 262 beschäftigten Facharbeiter sowie der Arbeiter, die die Strahltriebwerke herstellten, die Nachtjäger und das vor kurzem von Zeiss entwickelte Bombenzielgerät TSA bauten; er schlug vor, schon jetzt die massierte Verteidigung der Katapultanlagen für die fliegende Bombe in Frankreich zu planen, denn »nach Beginn der Offensive mit dieser Waffe werden Jäger und Flak großartige Gelegenheit zur Vernichtung der feindlichen Luftwaffe erhalten, da sie gezwungen sein wird, die Anlagen anzugreifen.«

Am 2. Juli hatte Göring alle Luftflottenchefs kommen lassen, um mit ihnen die neue Ostoffensive »Zitadelle« zu besprechen, die in drei Tagen beginnen sollte. Hier wurde die Entfremdung zwischen Göring und Milch deutlicher sichtbar als je zuvor. Als Göring am nächsten Tag von der »Feigheit« des fliegenden Personals sprach, protestierte Milch dagegen und verwies auf seine Inspektionsberichte. Göring fuhr Milch zornig an: »Sie bilden sich doch nicht ein, daß ich Ihren Wisch gelesen habe?« Mit steinerner Miene erwiderte Milch, dann sei es ja wohl auch überflüssig, daß er als Generalinspekteur Besichtigungen mache, und Göring meinte, von ihm aus wäre das nicht nötig.

In der Nacht des 9. Juli griffen 600 schwere R.A.F.-Bomber Köln an. Dieses Mal stand Major Herrmann mit zwölf einmotorigen Jagdflugzeugen – fünf FW 190 und sieben Me 109 – bereit, um seine Theorien über der Stadt zu erproben, die bald von Bränden und Leuchtbomben grell beleuchtet war. Innerhalb einer Minute hatte er zehn oder fünfzehn Flugzeuge gesehen, die an ihren Auspuffflammen klar zu erkennen und leichte Ziele für einen schnellen einsitzigen Jäger waren. Hatte man Zweifel, brauchte man nur in der Nähe der Zielmarkierungsbomben zu warten. Herrmann schätzte, daß er bei genügend eigenen Maschinen in einer Nacht bis zu 80 Feindbomber abschießen könne. Er hatte schon 120 Besatzungen für die »Wilde Sau« ausgewählt, aber bei den verschiedensten Verbänden erst fünfzehn Flugzeuge auftreiben können.

Wenige Tage später lieferte der deutsche Agent im britischen Luftfahrtministerium weitere Protokolle von Konferenzen in Whitehall. Daraus ging hervor, daß die kürzlichen Verluste der R.A.F. an schweren Bombern noch höher waren, als man in Deutschland annahm. Schwenke sagte zu Milch, daß der Feind sich ernstlich werde fragen müssen, was er zur Verhinderung weiterer Verluste tun solle, wenn es gelänge, die britischen Verluste um etwa ein Fünftel zu steigern. Es war eine Frage, die man sich im R.A.F.-Bomberkommando bereits gestellt hatte; die Antwort wurde am 15. Juli erteilt. Es wurde beschlossen, das Verbot des Abwurfs der geheimen Metallstreifen zur Störung des Kammhuberschen Radarsystems vom 23. Juli an aufzuheben.

Fünf Tage nach Beginn der Operation »Zitadelle« landeten die Alliierten, unterstützt von 3,000 Flugzeugen, in Sizilien; am 12. Juli begannen die Russen mit einer Gegenoffensive. Am folgenden Tag befahl Hitler die Einstellung der Operation »Zitadelle« und schickte Luftverstärkungen aus dem Osten nach Italien.

Jetzt wurden die Aussichten auf Konzentration zur Verteidigung des Reichs noch geringer. Göring erklärte Milch am 13. Juli im Führerhauptquartier, daß das wichtigste Problem zur Zeit die Flugzeugzuführung zu Richthofens Luftflotte 2 in Italien sei. Bei Hitlers Lagebesprechung am nächsten Tag zeigte man Milch Mussolinis dringende Bitten um stärkere Unterstützung durch die Luftwaffe. Vergeblich wies Milch darauf hin, daß die Verteidigung des deutschen Raumes die Vorbedingung für alle deutschen Operationen in Sizilien oder an irgendeiner anderen Front sei. »Wenn uns hier etwas passiert, hat es keinen zweck«, sagte er. »An Italien können wir uns nicht halten.« Nach seiner Rückkehr nach Berlin sagte er zu seinen Amtschefs: »Ich war ja gerade oben (im Führerhauptquartier) und habe versucht, allen Herren klarzumachen, auf was es ankommt. Ich kann nur immer wieder sagen: 1943 ist für uns das Jahr, in dem wir mit zusammengebißenen Zähnen stillhalten müssen. 1944 wird sich dann die Lage sehr ändern, und diese grundlegenden Änderungen müssen schon im Herbst (dieses Jahres) in Erscheinung treten.«

Hoffnung auf Geheimwaffen

In den letzten Wochen vor der Hamburger Katastrophe im Sommer 1943 drängte Milch die führenden deutschen Politiker und Regierungsbeamte, seine Bemühungen um eine Konzentration auf Verteidigung des Reichs zu unterstützen und bei jeder Gelegenheit ihren Einfluß auf Hitler geltend zu machen.

Hitler glaubte nicht, daß die geringen Verluste, die Kammhubers Nachtjäger dem Feind zufügten, die Angriffe verhindern könnten. »Terror bricht nun nur durch Terror«, sagte er am 23. Juli zu Göring und Milch. »Man muß zu Gegenangriffen kommen – alles andere ist Quatsch.« Als sie die Möglichkeit erwähnten, durch Nachtjäger die heimkehrenden englischen Bomber auf ihren eigenen Flugplätzen abzuschießen, meinte Hitler sarkastisch, daß die Luftwaffe wohl kaum in der Lage sein werde, ein einzelnes Bomberrollfeld anzugreifen, wenn es ihr zur Zeit nicht möglich sei, London bei Nacht zu finden. »Das ist eine Affenschande«, sagte Hitler zwei Tage später zu seinem eigenen Stab, »und ich sage das dem Reichsmarschall genauso, nehme kein Blatt vor den Mund . . . Und hier muß ich mir sagen lassen von einem Strohkopf: ›Ja, mein Führer, wenn der nach Dortmund kommt von England, kann er mit seinem heutigen Strahlverfahren auf Hallen von

500 m Breite und 250 m Länge genau die Bomben abwerfen.« Aber wir finden London nicht mit 50 km Durchmesser in 150 km Entfernung von der Küste! . . . Ich sage das den maßgebenden Herren auch!«

In der Nacht des 25. Juli brach über Hamburg die Katastrophe herein. 700 schwere Bomber griffen Hafen und Stadt an, und als erstes warfen sie Kaskaden von Stanniolstreifen von etwa 25 cm Länge in den Himmel – das einfache Mittel zur Störung der Flak- und Jagdleitfunkmeßgeräte, das General Martini, der dieses Mittel »Düppel« nannte, schon lange gefürchtet hatte. Während die Scheinwerfer ziellos über Hamburgs Himmel fingerten und die geblendeten Nachtjäger in der Dunkelheit umherkreuzten, töteten die Bomber 1,500 Menschen und verwüsteten einen großen Teil der Stadt. Nur zwölf Bomber wurden abgeschossen. Maßnahmen gegen die gefürchteten Metallstreifen hatte man immer noch nicht entwickelt. Am nächsten Morgen griffen 100 amerikanische Bomber Hamburg an, um die Feuerbekämpfung zu stören, und am Abend bombardierten die Engländer mit 600 Flugzeugen Essen.

»Meine Herren«, rief Milch bei einer Besprechung aus, »wir sind nicht mehr im Angriff, sondern befinden uns seit 1½ bis 2 Jahren in der Defensive; jetzt wird dieser Tatsache anscheinend endlich auch von seiten der Luftwaffe an höchster Stelle Rechnung getragen.« Er fuhr fort: »Ich versuche seit drei Monaten zu sagen, für einen Monat die gesamte Jägerfertigung für die Heimatverteidigung! Dann wäre solch ein Angriff wie gestern auf Hamburg und Hannover gar nicht möglich gewesen.«

An diesem Abend des 27. Juli mußte Hamburg einen neuen, gewaltigen Schlag hinnehmen. Wieder eingehüllt in Stanniolfohen, warfen die Bomber 2,300 Tonnen Spreng- und Brandbomben über der Stadt ab. Riesenhafte Flächenbrände entstanden. Die Hauptwasserleitungen waren bei den vorangegangenen Angriffen zerstört worden, und bald fegten die Brände mit entsetzlicher Geschwindigkeit über die Stadt dahin; Zehntausende von Einwohnern wurden von dem künstlichen Hurrikan, den die Flächenbrände erzeugten und der als »Feuersturm« durch die Straßen jagte, in das Inferno hineingezogen, verbrannten in den riesigen Betonluftschutzbunkern oder wurden von Kohlenmonoxyd vergiftet. 50,000 Menschen starben.

Am Morgen nach dieser Nacht rief Görings Chefadjutant Milchs Büro an und teilte mit, daß »der Schwerpunkt auf die Verteidigung des Reichs zu legen« sei. Milch nahm an, daß Hitler seine Meinung geändert habe. (Später zeigte es sich jedoch, daß Göring Hitlers Starrsinn unterschätzt hatte.) Milch erhielt den Befehl, sich am nächsten Morgen bei Göring und Hitler zu melden.

Milch bat Oberst Victor von Lossberg, einen der besten deutschen Flugzeugführer und Bomberexperten, ihn zu fliegen. In der Nacht hatte von Lossberg eine Idee gehabt, wie man ein Jagdverteidigungssystem aufbauen könnte, das die britische Stanniolstreifenstörung nicht nur überwinden, sondern sie geradezu nutzbar machen würde – ein freies Nachtjagdverfahren, das mehr Jäger an den Feind heranzuführen versprach als Kammhubers starres Verfahren; Verbände von zweimotorigen Nachtjägern sollten sich über Holland versammeln und dort den feindlichen Bomberstrom erwarten; jede Staffel sollte einen »Führungshalter« bekommen, der selbst einen Funkstrahl aussendet und vom Boden aus durch das »Y«-Leitstrahlverfahren in die Spitze der einfliegenden Bomberverbände hineingeführt wurde; die anderen Maschinen der Staffel wurden dem Peilsender des »Führungshalters« folgen und dann, ausgerüstet mit den modernsten Funkmeßgeräten, die freie Jagd im Bomberstrom beginnen. Von Lossberg empfahl auch, Major Herrmanns immer erfolgreichere »Wilde Sau«-Einsitzerjagd weiter zu verstärken; das würde eine Beschränkung der Flak auf Höhen unter 2.000 m bedeuten. Auf diese Weise würde man die britischen Flugzeuge nicht nur über der Kammhuber-»Himmelbett«-Linie stellen, sondern an der ganzen langen Strecke von der Küste bis zum Ziel, und auch über dem Ziel selbst.

Milch las den Entwurf dieses Plans am nächsten Morgen auf dem Weg ins Hauptquartier. Er bat von Lossberg, mit ihm zu Göring zu kommen. In Rastenburg tippte Lossberg eine drei Seiten lange Zusammenfassung seiner Vorschläge. »Durch diese Maßnahmen«, erläuterte Lossberg Göring sein Projekt, »können einschließlich des Nachtjagdgeschwaders Herrmann 200 bis 300 Nachtjäger zur Wirkung kommen, das heißt mindestens eine Verdreifachung des bisherigen Einsatzes.« Den britischen Bombern könnten schon bald in jeder Nacht gewaltige Verluste zugefügt werden. Göring ordnete eine gründliche Prüfung dieser Vorschläge an, und Milch sorgte dafür, daß am Mittag des 30. Juli in Berlin damit begonnen wurde.

Hitler lehnte Milchs Bitte ab, von der Marine einen Teil ihrer 10,5-cm-Munition für die Flak zu bekommen. Ebenso weigerte er sich, einer größeren Produktion von Jagdflugzeugen für das Reich zuzustimmen. Hitler wollte nur Vergeltungsschläge gegen England führen. Wenige Tage später erfuhr Milch, daß Speer, der am Morgen nach dem ersten Angriff auf Hamburg ins Führerhauptquartier gerufen worden war, diese Gelegenheit benutzt hatte, um Hitler zur Unterzeichnung eines umfassenden Erlasses zu bewegen, mit dem die Fertigung der A4-Rakete die höchste nur mögliche Vorrangstufe erhielt. Das mußte sich sehr negativ auf die Flugzeugproduktion auswirken.

In der Nacht zum 30. Juli erlebte Hamburg wieder einen schweren Angriff; mehr als 2.000 Tonnen Bomben waren auf die Wohngebiete abgeworfen worden. Aber

dank der »Wilden Sau«-Taktik Herrmanns stiegen jetzt auch die britischen Verluste: 28 Bomber waren trotz der Radarstörung abgeschossen worden.

Am nächsten Morgen begann die Besprechung über Lossbergs Vorschläge. Trotz der nachdrücklichen Einwände Hitlers befahl Milch, daß der neue Schwerpunkt die Jägerproduktion zu sein habe; um sein Gewissen zu erleichtern, erwähnte er auch die fliegende Bombe »Kirschkern« als Bomberersatz. In einer kurzen Vorbesprechung umriß er die Grundzüge des neuen Sonderprogramms für die Reichsverteidigung: Ohne das, was für eine eventuelle spätere Offensive von ausschlaggebender Bedeutung sein könnte, zu vernachlässigen, setzte er allein der Produktion von Jagdflugzeugen ein neues Ziel von 3.000 Stück pro Monat bis zum Sommer 1944.

Lossberg erläuterte seine »Zahme Sau«-Vorschläge, zweimotorige Nachtjäger in den feindlichen Bomberstrom einzuschleusen. »Es kann in einer Woche laufen«, sagte er. »Da kommt uns »Düppel« (die Stanniolstreifen) zustatten. Denn wo sich die Düppelstraße befindet, das kann jede Würzburg leicht feststellen. Jeder dieser Führungshalter, der Peilzeichen gibt, führt einen Haufen anderer Nachtjäger hinter sich her. Das Verfahren geht: das machen die Kampfflieger seit Beginn des Krieges, zum Beispiel bei der Schiffsbekämpfung . . . Dieser Verband kann also von der Scheldemündung bis zum Ziel am Feind bleiben. Er kann sich noch am Ziel an der freien Jagd beteiligen, wie es Major Herrmann macht, solange sein Betriebsstoff und Munitionsvorrat reicht.« Milch bat General Kammhuber um seine Meinung, der sich nach einigem Zögern mit der sofortigen Verwirklichung einverstanden erklärte.

Milch entwarf einen Befehl für Göring, in dem Kammhuber angewiesen wurde, eine Verfolgungsnachtjagd nach dem Lossberg-Herrmann-Verfahren aufzubauen; Göring sollte Milch als Generalluftzeugmeister beauftragen, »sämtliche Zweige der Tag- und Nachtjagd mit allen Mitteln materialmäßig zu versorgen. Diese Versorgung geht allen anderen Aufgaben vor.« Noch an diesem Nachmittag wurden die ersten Lichtenstein-Radargeräte SN2 in die Ju 188 eingebaut, die als Führungshalter fliegen sollten.

Oberstleutnant Diesing brachte den Befehlsentwurf Görings ins Führerhauptquartier. Nachdem er geschickt jene Klauseln geändert hatte, die Milch eine Spur von Kontrolle über das neue Nachtjagdsystem verliehen hätten (Milchs letzte Klausel, »Ich befehle die weitere Einschaltung des Generalinspektors der Luftwaffe in diese Aufgabe«, wurde ganz gestrichen), unterschrieb Göring den Befehl zwei Tage später. Vom 31. Juli an erhielten Kammhubers Nachtjagdverbände Befehl, ihre Luftkämpfe auch über der Flak- und Flakscheinwerferzone des jeweils angegriffenen Objekts fortzusetzen; aber sie sollten nur viermotorige Flugzeuge

angreifen, um die Erkennungsprobleme zu vereinfachen. Die Radarstörung durch die Stanniolstreifen konnte man noch immer nicht überwinden.

Der deutschen Führung erschien Hamburg vorübergehend als der Anfang vom Ende. Am 29. Juli prophezeite Speer ganz offen: »Wenn die Fliegerangriffe im jetzigen Ausmaß weitergehen, sind wir nach zwölf Wochen einer Menge von Fragen enthoben, über die wir uns zur Zeit noch unterhalten. Dann geht es in einer glatten, verhältnismäßig schnellen Talfahrt den Berg hinunter. Kurz, zur Zeit ist die Frage einfach die: Können wir mehr Jäger, mehr Zerstörer und so weiter bauen und was legen wir dafür still? Sonst können wir die Schlußsitzung der Zentralen Planung abhalten!« Milch gegenüber äußerte sich Speer zwei Abende später noch pessimistischer über die Zukunft, und am 1. August sagte er zu Hitler, wenn es so weiterginge, sei in acht Wochen nicht mehr die Gewähr gegeben, daß man eine einheitliche, zusammengefaßte Rüstung haben werde, wenn die gleiche Katastrophe noch über sechs andere Städte hereinbreche, werde der Krieg zu Ende sein.

Selbst Milchs eiserner Optimismus war angeschlagen. Als sich die Reichsminister, Staatssekretäre und Gauleiter am 2. August auf Befehl Hitlers in Berlin versammelten, damit Goebbels ihnen eine »Zementspritze verpassen« konnte, unterbrach Milch wiederholt eine Erörterung des Luftkrieges mit dem Ausruf. »Wir haben den Krieg verloren! Endgültig verloren!« Goebbels beklagte sich nachher bei seinen Mitarbeitern: »Das hätte mal einer meiner Staatssekretäre wagen sollen, und wenn er zehnmal recht hat!«

In der Nacht griffen die Engländer Hamburg noch einmal an. »Meine Auffassung geht dahin«, sagte Milch zu den schweigenden Offizieren, die sich am nächsten Morgen im Ministerium versammelten, »es sieht noch schlimmer aus, als Speer es sagte. Lassen Sie noch fünf oder sechs solche Angriffe wie auf Hamburg über uns hinweggehen, dann macht das deutsche Volk an der Arbeit nicht mehr mit, selbst bei gutem Willen . . . Ich sage es offen: Die Maßnahmen, die jetzt ergriffen werden, sind zu spät ergriffen worden . . . Mit der Idee einer Nachtjagd im Osten oder Truppschutz auf Sizilien oder solchen Dingen ist heuer nichts mehr zu machen. Der Mann im Felde soll sich sein Loch graben und hineingehen und warten, bis der Angriff vorbei ist. Das, was die Heimat erleidet, das ist nicht mehr zu ertragen.«

Jetzt wurden mehr als 1.000 neue Jagdflugzeuge im Monat produziert; aber noch immer wurden sie auf alle Kriegsschauplätze verstreut. Vom strategischen Standpunkt aus war das nicht zu verstehen, wie Milch später schrieb. In der Luft mußte man – ebenso wie auf der Erde – von hinten nach vorn kämpfen; erst mußte man die Bomber aus dem Herzen Deutschlands vertreiben, dann von östlich des Rheins, dann von den deutschen Grenzen und zum Schluß durfte man sie nicht mehr über

den Kanal lassen, sofern das zu erreichen war. Das aber war nur mit der geballten Kraft der ganzen Jagdwaffe möglich.

Im August sollte Milch erklären: »Wenn wir heute die doppelte Zahl (an Jagdflugzeugen) herausbrächten, dann würden wir für die heutige Front gerade so durchschlüpfen. Kommt aber eine scharfe Ostfront und eine starke Südfront dazu, dann reichen auch 2,000 nicht mehr.«

Es war damit zu rechnen, daß im günstigsten Falle die fliegende Bombe Fi 103 bis zum Herbst 1943 im Einsatz gegen London sein werde; im Frühjahr 1944 sollten die ersten 100 Strahljäger da sein, und später im Jahr würden die ersten Strahlbomber Ar 234 bei den Einheiten eintreffen. Im Hinblick auf die geheimen Katapulte, die an der Kanalküste für die fliegende Bombe gebaut wurden, sagte Milch: »Hier muß das Grab für die englische Luftwaffe geschaffen werden.

Wenn sie mit ihren Bombern kommen und wir können eine andere Konzentration (von Jägern) in dem Augenblick machen, wo er anfliegt, dann brauchen wir nicht mehr die Jagd im Heimatgebiet, sondern legen sie vom an die See.« Er prophezeite auch, daß die Amerikaner bald gezwungen sein würden, sich auf Tagangriffe auf die Katapulte zu konzentrieren (die Nachtbomber der R.A.F. waren für solche Arbeit weniger geeignet): »Dann kann man sie in kürzester Zeit so zerfleddern, mit einem oder zwei Angriffen sind sie fertig, und sie brauchen 14 Tage, bis sie einen neuen Angriff machen können . . . Was da an Menschen und Material ausfällt, kommt nicht mehr nach Deutschland.« Im Frühjahr 1944 sollte sich dieser Teil seiner Prophezeiung weitgehend als richtig erweisen.

Damit ist nicht gesagt, daß die fliegende Bombe nun alle Schwierigkeiten überwunden hatte. Für das ganze Projekt wurden fast 3,000 zusätzliche Arbeitskräfte benötigt, und niemand wollte sie hergeben, am allerwenigsten das Heer, das für sein eigenes A4-Raketenprojekt sorgen mußte. Von den rund 70 Probestarts der fliegenden Bombe, die bis Ende Juli stattgefunden hatten, war ein enttäuschend großer Prozentsatz fehlgeschlagen. Bei einem Fernschußversuch hatte man jedoch 225 km erreicht; die Bomben flogen in einer Flughöhe von 1,200 m und mit einer Geschwindigkeit bis zu 640 km/h. Ende August wurde Milch gemeldet, daß nur etwa 60 Prozent der Versuchsstarts erfolgreich verlaufen waren. Aber wenige Tage später sagte er: »Ich bin froh, wenn Fi 103 überhaupt so funktioniert, daß wir sie einsetzen können . . . Eine Waffe, für die es keine für die Bevölkerung sichtbare Abwehr gibt, wirkt von sich aus moralisch katastrophal, daß damit schon – ganz gleich, was herunter kommt – eine unerhörte Wirkung da ist.« Er rechnete damit, daß die Londoner unter schwerer Bombardierung die Schäden zwei oder drei Tage, »oder, wenn sie ganz hartnäckige Burschen sind«, vier Tage lang bekämpfen können; darin aber würde alles vorbei sein, die Brände würden ungehindert wüten.

»Dann gibt es nur eines: 'raus aus der Stadt!« Bei einer Monatsproduktion von 3.500 fliegenden Bomben könnte man theoretisch alle zwölf Minuten eine starten.

Anfang August 1943 traf das Strahljägerprojekt Me 262 ein unerwarteter Schlag. Durch eine Führerweisung wurde plötzlich befohlen, den Kolbenmotorjäger Me 209 nicht abzusetzen (obwohl Milch und Galland seine Leistung für unzureichend hielten).

Drei Monate waren seit Milchs Entscheidung verstrichen, die Me 209 zugunsten der sofortigen Strahljägerproduktion abzusetzen. Seither mußte jemand bei Hitler Alarm geschlagen und auf die angeblichen Gefahren einer Konzentration auf Strahljäger hingewiesen haben. Die Entscheidung Hitlers mußte unweigerlich einen Rückschlag für Milchs Pläne bedeuten, die Me 262 in großen Stückzahlen zu produzieren.

Aus Messerschmitts Aufzeichnungen läßt sich der Ursprung der Führerweisung rekonstruieren. Die Kampagne des Professors gegen seinen eigenen Strahljäger hatte eingesetzt, als er im Mai 1943 von Milchs Entscheidung hörte. Eine Woche später veranstaltete Messerschmitt in seinem Werk eine neunstündige Aussprache über die Zukunft, und zu Fritz Seilers großer Überraschung verkündete Messerschmitt, daß der Abbau der Me 209 nicht zu vertreten sei; in einem Brief an Seiler vom 2. Juni behauptete Messerschmitt, daß Strahljäger vielleicht nie den vorhandenen Kolbenmotorjäger ersetzen könnten »wegen des sehr hohen Brennstoffverbrauchs«, außerdem sei noch nicht erwiesen, ob Strahltriebwerke für große Höhen ebenso geeignet seien wie das Triebwerk der Me 209. Am 27. Juni hatte Messerschmitt diese höchst beunruhigenden Warnungen in seinem Gespräch mit Hitler wiederholt. Sein Werk wies dann in Besprechungen mit dem Reichsluftfahrtministerium darauf hin, daß die Umrüstung für die Me 209 in den Fabriken praktisch abgeschlossen sei. Aber Milchs Berater lehnten dieses Flugzeug ab; Galland nannte es »ein ganz müdes Schiff«, und Alpers vom Beschaffungsamt erinnerte Milch daran, daß an eine Auslieferung der Me 209 vor Anfang 1945 nicht zu denken sei.

Obwohl das Ministerium die Me 209 abgesetzt hatte, setzte Messerschmitt die Konstruktionsarbeiten fort, während er sich gleichzeitig bei Milch darüber beschwerte, daß er nicht genügend Konstrukteure für das Projekt Me 262 habe. Das Werk lehnte Milchs Forderung, die ersten hundert Me 262 bis Ende 1943 zu liefern, ab und schlug vor, diese Versuchsserie bis frühestens Mai 1944 zu liefern; die erste Maschine im Januar, acht weitere im Februar, 21 im März und 40 im April; von Mai an könne man pro Monat 60 Me 262 liefern.

Ein Monat war seit der folgenschweren Mai-Entscheidung verstrichen, aber jetzt, Ende Juni, hatte das Werk noch immer keinen einzigen Gegenstand gekauft, der

mit dem Strahljägerprogramm zusammenhing. »Sie haben vier Wochen gebummelt«, beschwerte sich Milch. Messerschmitts Antwort bestand darin, höchste Dringlichkeitsstufe, zusätzliche Werkzeugmaschinen und Arbeitskräfte, angeblich für die Me 262, zu verlangen. Aber Milch erwiderte: »Man kann über die höchste Dringlichkeitsstufe nicht noch hinausgehen. Dann kommt sofort Minister Speer und will seine Panzer in dieselbe Stufe haben.«

Dennoch beantragte Messerschmitt am 20. Juli beim Ministerium 225 Vorrichtungsschlosser und 47 weitere Konstrukteure. (Obwohl 40 Konstrukteure noch mit dem angeblich toten Projekt Me 209 beschäftigt wurden.) Milch schlug vor, die Zeichner freizugeben, die in den Dienststellen der Luftwaffe die regelmäßigen Lagekarten anfertigten. (»Die Lage Deutschlands im Kriege habe ich im Kopf – sie ist mir so geläufig, daß ich keine Karte dazu brauche.«) Messerschmitt unternahm inzwischen weitere vertrauliche Vorstöße beim Kommandanten des Konzentrationslagers Dachau, um Gefangene zugewiesen zu bekommen.

Um so größer war Milchs Bedauern über die unbegreifliche Führerweisung von Anfang August, die Kolbentriebwerkjäger wie bisher weiterzubauen. Nun sollte also die nächste Jägenergeneration nach der Me 109 und der FW 190 doch entweder von der Me 209 oder Kurt Tanks Ta 153 gestellt werden; die Stückzahlen des Strahljägers Me 262 mußte man stark verringern und verzögern. Die Me 209 war noch nicht geflogen, aber unweigerlich fiel die Entscheidung zu ihren Gunsten aus, da das Werk mehr Fabriken für sie zur Verfügung hatte und behauptete, daß die Umrüstung auf dieses Flugzeug zu 85 Prozent abgeschlossen sei. Am 10. August klagte Milch, daß man nun die Fertigung des Strahljägers nicht mehr in der im Mai vorgeschlagenen Weise vorantreiben könne: »Aber es ist ja von höchster Hand eingegriffen worden, daß diese Frage in anderem Sinne gelöst wird.«

Milch zweifelte nicht daran, daß Professor Messerschmitt selbst diese Führerweisung erwirkt hatte. Als er zehn Tage später zu Oberst von Lossbergs Kritik an der Langsamkeit der RLM-Planung für einen Strahlbomber Stellung nahm, erinnerte er ihn: »Da, wo wir früher mal sehr tapfer und mutig sein wollten, haben wir eins auf den Kopf bekommen, und zwar beim Strahljäger. Wahrscheinlich hat Messerschmitt es in der entsprechenden Besprechung so dargestellt, als ob er Sorgen hätte.«

Milchs Programm für die Verteidigung des Reichs sah die Fertigung von 4.000 Jagdflugzeugen im Monat September 1945 vor. Auf General Gallands Vorschlag setzte er die Fertigung des Strahljägers Me 262 auf ein Viertel dieser Gesamtstückzahl fest. Ohne die Führerentscheidung vom August 1943 hätte diese Stückzahl viel höher angesetzt werden können.

Unterdessen wartete Berlin auf die Katastrophe; jedermann mußte, daß sie kommen würde. In der ersten Woche nach Hamburg hatte Goebbels allen nicht unabkömmlichen Zivilisten befohlen, die Stadt zu verlassen. In Erwartung der Angriffe wurden eine Million Menschen evakuiert. Im Hauptquartier wurde die Position des Generalstabschefs der Luftwaffe untragbar; er hatte sich nie mit Verteidigungsproblemen befaßt, und das war allgemein bekannt. Jeschonnek sah zu seiner Beunruhigung, wie Göring, der Hitler mied, jetzt seinen eigenen »kleinen Generalstab« mit den Obersten von Brauchitsch und Diesing sowie zwei oder drei anderen einrichtete, um seine Anordnungen unmittelbar den untergeordneten Befehlsstellen zuzuleiten. Außerstande, mit Jeschonnek zusammenzuarbeiten, begann Göring jetzt heimlich, Ersatz für ihn zu suchen. Von Richthofen erhielt Befehl, sich am 27. Juli in Ostpreußen bei ihm zu melden, und als die Frage einer Ablösung Jeschonnes auftauchte, ließ der wegen seiner Harte bekannte General durchblicken, daß er sich selbst für einen sehr geeigneten Nachfolger halte.

Um seine Stellung zu verteidigen, entwarf Jeschonnek Mitte August eine Denkschrift für Hitler, in der er nachzuweisen suchte, daß Göring allein für die ganze Luftwaffenmisere verantwortlich sei. Ob diese Denkschrift jemals Hitler erreichte, ist ungewiß, aber ihren Entwurf zeigte später Jeschonnes Nachfolger Milch.

Die Ereignisse der folgenden Tage sollten Jeschonnes Position unhaltbar machen. Nach dem amerikanischen Tagangriff auf Flugzeugfabriken in Wiener Neustadt am 13. August kanzelte Hitler ihn zum ersten Mal länger als eine Stunde unter vier Augen ab; danach beklagte sich Jeschonnek bei seinem Stellvertreter: »Warum sagt der Führer mir das alles und nicht dem Reichsmarschall?« Am Mittag des 17. August drangen amerikanische Bomberformationen ohne Begleitschutz tief nach Deutschland ein und griffen die Kugellagerfabriken in Schweinfurt und die Messerschmitt-Werke in Regensburg an. Vierhundert Messerschmitt-Arbeiter wurden getötet, und viele halbfertige Flugzeuge wurden auf den Fließbändern zerstört oder beschädigt. Sofort ließ Hitler Jeschonnek zu sich kommen und machte ihm die schwersten Vorwürfe wegen dieses neuen amerikanischen Erfolges.

In der Nacht kam es zu einem neuen Fiasko. Starke britische Bomberverbände griffen die Raketenversuchsanstalt Peenemünde an. Geschickt von einem kleinen Mosquito-Verband in die Irre geführt, versammelten sich 200 Nachtjäger Hermanns und von Lossbergs über Berlin, wo die Flak – die bei ihrem Eintreffen sofort hätte schweigen müssen – prompt das Feuer auf sie eröffnete. Die Jäger schlossen daraus, daß auch feindliche Bomber zur Stelle sein mußten. Milch, der dieses erstaunliche Schauspiel von unten beobachtete, konnte erkennen, wie die verwirrten Jagdflugzeuge verzweifelt Erkennungssignale abschossen. Oberst von Lossberg rief

an und bat Milch, der Flak zu befehlen, das Feuer einzustellen; Milch ordnete dies an und setzte sich auch mit Göring in Berchtesgaden in Verbindung, der seine Zustimmung zur sofortigen Einstellung des Flakfeuers gab. Aber von Ostpreußen aus hatte Jeschonnek den Befehl an die Flak, bei Erscheinen der Jäger das Feuer einzustellen, für hinfällig erklärt. Von dem Teil der Jäger, der noch rechtzeitig nach Peenemünde gelangen konnte, wurden 41 britische Bomber abgeschossen, aber ein vernichtenderer Schlag gegen die Engländer wäre im Bereich des Möglichen gewesen. Göring nahm sich Jeschonnek am Telefon vor und wettete: »Sie stehen ja vor Hitler immer wie ein Leutnant mit der Hand an der Hosennaht!«

Hans Jeschonnek ging Udets Weg. In einem seiner Abschiedbriefe hatte er geschrieben: »Ich kann mit dem Reichsmarschall nicht mehr zusammenarbeiten. Es lebe der Führer!« In einem anderen bat er, Görings kleiner Generalstab solle nicht zu seiner Beerdigung kommen. Göring traf während des Todestages Jeschonneks aus Salzburg ein, öffnete dessen Panzerschrank und nahm die Kopie der ihn belastenden Denkschrift heraus.

Am 20. August stellte Göring Hitler den neuen Generalstabschef der Luftwaffe vor: es war nicht von Richthofen, da sich Göring mit diesem vor kurzem überworfen hatte, sondern Generaloberst Günter Korten, Chef der Luftflotte 1, der bis Oktober 1936 Milchs Stabsoffizier gewesen war. Milch hielt sehr viel von ihm: »Sein Nachfolger Korten verstand es, das Vertrauen von Hitler bald zu gewinnen, während sein Verhältnis zu Göring schnell in Spannung geriet«, schrieb er, »wenn auch Korten bei seiner diplomatischen Veranlagung es nicht zu klaren Entscheidungen kommen ließ. Noch Ende Juli 1944 sagte er mir, daß er im August 1944 spätestens von seinem Posten zurücktreten wolle, da er mit Göring beim besten Willen nicht könne.« Aber noch bevor dieser Monat anbrach, war auch Korten eines gewaltsamen Todes gestorben.

Jetzt, nach dem Tode Jeschonneks, überredete Milch Göring dazu, eine Anzahl von Jagd- und Zerstörergruppen von anderen Fronten nach Deutschland zu verlegen: »In meinen Augen ist das wahnsinnig spät geschehen«, meinte er am 25. August, »aber es ist endlich gemacht worden.« Schon suchte er nach Auslagerungsmöglichkeiten für die lebenswichtigen Flugzeugfabriken. Man sprach von riesigen, bombensicheren Betonwerken, aber der Anteil der Luftwaffe am Bauvolumen war 1943 auf die Hälfte dessen geschrumpft, was man ihr in den vorangegangenen vier Jahren zugestanden hatte. Im Laufe des Sommers gelang es Milch, mehr als 3.3 Millionen Quadratmeter Nutzfläche für Fabrikverlagerungen zu finden, aber der eigentliche Transport wurde dann durch Mangel an Transportraum und Treibstoff behindert; Speer hatte sich bei der Reichsbahn die höchste Dringlichkeitsstufe für

das »Adolf-Hitler-Panzerprogramm« gesichert, und im Herbst war die ursprüngliche Waggonzuteilung der Luftwaffe auf die Hälfte eingeschränkt worden.

Im August 1943 war Herrmanns Einsitzer-Nachtjagdgeschwader um mehr als 150 Flugzeuge verstärkt worden; Besatzungen, die noch immer keine Maschinen hatten, »borgten« sich einige der Tagjagdgeschwader. Der Major veranlaßte, daß hochfliegende Bomber das ganze Zielgebiet mit Leuchtbomben an Fallschirmen taghell erleuchteten. Das half seinen frei jagenden Piloten bei ihrer Suche nach feindlichen Bombern; die Flak legte ein Sperrfeuer von Leuchtmunition, und die Scheinwerferbatterien strahlten von unten jede Wolke an, die sich zeigte.

Am 23. August flog die R.A.F. ihren Angriff auf Berlin. Binnen einer Stunde hatte sie 56 Bomber verloren, zum größten Teil durch die Nachtjäger. Milch fiel auf, wie zurückhaltend der Gegner dieses Mal bei der Bekanntgabe seiner Verluste war: »Das ist der Beweis dafür, daß der Schlag gegessen hat!« triumphtierte er. Am 30. August ließ er die Geheimstatistik über die Luftkriegführung des Monats kommen, einschließlich der Verlustliste von dem Agenten im britischen Luftfahrtministerium. Es war unverkennbar, daß die Tendenz gegen die R.A.F. verlief.

Die Ursache vieler Schwierigkeiten bestand in Milchs Abhängigkeit vom Rüstungslieferungsamt im Rüstungsministerium. Das von Dr. Schieber geleitete Amt war zuständig für die Lieferung aller wichtigen Teile wie Kurbelwellen, Kolben, Ventile und so weiter. Speer selbst erkannte diese Abhängigkeit, tat aber wenig, um Schieber zu kontrollieren; als 1943 die neuen Panzer-, U-Boot- und A4-Raketen-Programme eingeführt wurden, sah sich die Luftwaffe an die Wand gedrängt. Anfang August vereinbarte Milch mit Speer, daß ihre Amtschefs an jedem Mittwoch zusammentreffen und ihre Schwierigkeiten erörtern sollten, aber das Rüstungsministerium tat wenig, um ihm zu helfen. Bei einem Luftangriff auf Essen wurden 1,600 Flugzeugkurbelwellen zerstört, und ein späterer Angriff verschlimmerte diesen Engpaß noch; Anfang August 1943 besaß die Luftfahrtindustrie 1,400 Flugmotoren ohne Kurbelwellen. Da Kurbelwellen auch für Panzer, Lkw's und so weiter benötigt wurden, blieb der Engpaß bestehen. Ebenso verhielt es sich mit Teilfabrikaten und Vormaterial, auf Saur's Anweisung gingen Beamte von den Speer unterstellten örtlichen Rüstungsdienststellen in Werke wie BMW und Daimler-Benz, die Flugmotoren herstellten, und dirigierten Facharbeiter für das A4-Raketenprogramm um. Speer sagte Milch seine Unterstützung zu, aber als Milch ihn bat, einen Erlaß zu unterschreiben, der den Anforderungen des Heimatverteidigungsprogramms entsprochen hätte, lehnte der Minister das in aller Höflichkeit ab.

Immer wieder kritisierte der Stab des Feldmarschalls dieses unerklärliche Bündnis zwischen Milch und Speer, das in entscheidenden Fragen, etwa in der Frage der Heimatverteidigung, zu versagen schien; aber für Milch stand die Notwendigkeit

einer einheitlichen Wehrmachtsplanung der Rüstung an erster Stelle. »Sie werden mich jetzt verstehen«, sagte er am 24. August zu General Kleinrath, »warum ich Speer bei den vielen Klippen, die im Zusammenleben, liegen, durch dick und dünn unterstütze, damit wir auf diesem Wege zu einer solchen Wehrmachtsplanung kommen.« Er glaubte, daß nur er selbst und Speer gemeinsam Hitler bewegen könnten, eine Steigerung der Jagdflugzeugfertigung zu bewilligen. »Ich habe Speer davon überzeugt, daß das notwendig ist. Seine Leute allerdings haben das immer noch nicht ganz begriffen.«

Für Milch war es ein Rätsel, daß er in seinem Kampf um die Heimatverteidigung allein dastand. Er hielt es für beschämend, daß die anderen Wehrmachtteile nicht freiwillig lebenswichtige Hilfe für das Verteidigungsprogramm stellten. »Es hilft uns kein Schwein«, sagte er am 31. August 1943, »sondern wir müssen uns selber helfen. Jeder sagt uns sein vollstes Mitgefühl und verspricht uns einen Kranz für unseren Sarg.«

In der Nacht griffen wieder 600 Bomber Berlin an. Die Bedingungen waren gut für die Nachtjäger, und sie wurden von weit voneinander entfernten Flugplätzen in Norddänemark und Mittelfrankreich in den Bomberstrom geleitet. Auf ihr Konto kamen die meisten der 47 Bomber, die in dieser Nacht abgeschossen wurden. Milch hatte den Widerschein von den Wolken durch Scheinwerfer, Leuchtbomben und sogar durch Magnesiumleuchtfeuer in den Randbezirken verstärken und darüber hinaus Spezialmaschinen bereitstellen lassen, die dünne Nebelstreifen sprühen sollten, falls die Wolken nicht ausreichten. Am nächsten Tag sagte er zu Speer: »Die feindlichen Bomber kriechen dann darauf wie die Fliegen auf die Tischdecke.« Drei Nächte später griff die R.A.F. erneut Berlin an, dieses Mal nur mit den starken Lancaster-Geschwadern; 22 Maschinen wurden abgeschossen, und die Angriffsserie fand ein plötzliches Ende. Von den insgesamt 1,719 Einsätzen, die in jenen drei Nächten gegen Berlin geflogen wurden, hatte nur 27 ihre Bomben in weniger als 5 km Entfernung vom Zielpunkt abgeworfen.

Einen Monat nach Hamburg neigte sich die Waage entschieden zugunsten der neuen Nachtverteidigung der Luftwaffe.

Verteidigung des Reichs

Bis zum August 1943 wurden die von Milch aufgestellten Flugzeugfertigungsprogramme befolgt, aber nur den Beginn der kombinierten Bomberoffensive erlebte man die ersten großen Rückschläge. Die Bombardierung der fünf größten Jagdflugzeugwerke und der beiden größten Reparaturwerke hatte die Augustproduktion um 150 Jagdflugzeuge schrumpfen lassen. Nicht nur diese großen

Werke waren schwer angeschlagen, sondern auch die kleineren Fabriken, in denen wichtige Schmiede- und Gußstücke hergestellt wurden; nach Hamburg war der Mangel an Luftschrauben so katastrophal, daß von 42 Ju 188, die in einem Monat geliefert werden sollten, nur vier Stück fertiggestellt werden konnten.

Speers Stab behauptete mit allem Nachdruck, daß Milchs neues Heimatverteidigungsprogramm »224« undurchführbar sei, und daß selbst das im April herausgegebene Programm »223« schon an die Grenzen stieß, die der Flugzeugfertigung durch den Kurbelwellenengpaß gesetzt waren. Als Milch und Vorwald Speer baten, das Jägerprogramm in der Dringlichkeitsstufe zumindest den anderen Vorrangprogrammen hinsichtlich der Belieferung mit Teilerzeugnissen und Vormaterial gleichzusetzen, wurde diese Forderung abgelehnt. Das Rüstungsministerium äußerte Zweifel an der Genauigkeit der Planung Milchs. Eine Anzahl von Halberzeugnissen, Arbeitskräften und Werkzeugmaschinen wurde den Flugmotorenwerken zugesagt, aber nichts davon wurde tatsächlich gestellt; im Gegenteil, Mitte September warfen Speers Beauftragte die Frage auf, ob das alles wirklich erforderlich sei. Milchs Mitarbeiter gewannen den Eindruck, daß das Rüstungsministerium bewußt Obstruktionspolitik betrieb, um schließlich die Flugzeugfertigung ganz an sich zu ziehen, wie das wenige Wochen zuvor schon mit dem Marinebauprogramm geschehen war. Als Speer später die Flugzeugfertigung übernahm, genehmigte das Ministerium, wie wir sehen werden, Programme, die über »223« hinausgingen und fast so hoch lagen wie »224«.

Am 7. September 1943 machte Messerschmitt Hitler in einem einstündigen Gespräch auf Milchs »Unfähigkeit« aufmerksam und sprach von den Wundern, die der Jäger Me 209 und das Flugbombenprojekt vollbringen könnten. Dann sprach er über den Strahljäger Me 262. Er war seit langem der Meinung gewesen, daß diese Maschine sich als Schnellboraber eigne; wenige Tage vorher hatte er gehört, wie Oberst Peltz dringend einen Strahlbomber für den Angriff auf England gefordert hatte. Messerschmitt sagte zu Hitler. »Die schnellste Möglichkeit wäre eine Bomberausführung der Me 262. Der technische Vorsprung der 262 ist so gewaltig, daß dieses Flugzeug nicht schnell genug kommen kann, da sonst zu befürchten ist, daß der Gegner mit etwas Ähnlichem früher oder gleichzeitig mit uns kommt.« Bedauerlicherweise verfüge er jetzt nicht über ausreichende Kapazität für die Massenfertigung der Me 262; er schlug vor, Konkurrenzprojekte – die von Milch bevorzugten Gewaltaufklärer und Strahlbomber Do 335 und Ar 234 – zu verschrotten. Hitler hatte noch nie ein Düsenflugzeug gesehen, aber die Möglichkeit, die Me 262 als Strahlbomber einzusetzen, muß in seinen Gedanken haften geblieben sein, denn er erkundigte sich danach, als er einige Wochen später mit

Göring sprach; und als er mehr als zwei Monate später Milch wiedersah, war der Gedanke zur Forderung geworden.

Am Tag nach Messerschmitts Gespräch mit Hitler wurde der alliierte Waffenstillstand mit Italien verkündet. In einer Hinsicht bedeutete dieser Abfall Italiens eine Erleichterung für die deutsche Kriegswirtschaft: Deutschland hatte Italien 1941 zwei Millionen Tonnen Treibstoff liefern müssen und 1.2 Millionen Tonnen im Jahre 1942; Ende 1942 hatte General Thomas Milch erklärt: »Teilweise können die Schiffe nicht mehr auslaufen, weil sie kein Heizöl haben.« Mit dem gleichen Argument war die Untätigkeit der italienischen Luft- und Bodenstreitkräfte begründet worden.

Milch teilte Hitlers Meinung von der »Vertrauenswürdigkeit« der Italiener, der anordnete, die italienischen Diplomaten in Berlin – insbesondere Geheimnisträger wie die Attachés Major Gasperi und Oberst Teucci – in Deutschland zunächst festzusetzen. Aber man konnte sie nicht unbefristet in Berlin zurückhalten. Wenige Wochen nach seiner Rückkehr nach Italien war Gasperi Gast alliierter Nachrichtendienstoffiziere in einem Appartement in Neapel und erzählte ihnen alles, was er über die neuen Waffen der Luftwaffe wußte.

Am 27. September besetzten britische Truppen Foggia und die fünfzehn Flugplätze, die rund um die Stadt lagen. Die amerikanischen Bomber- und Jagdgeschwader rückten ein. General Kleinrath empfahl Milch als einzige Lösung, mit allerhöchstem Druck sämtliche italienischen Fabriken ausräumen zu lassen. »Wenn wir sofort anfangen, würden wir es vielleicht noch wegstehlen. Es ist auch ganz klar, sowie die Basis Foggia steht, haben die Engländer und Amerikaner die besten Möglichkeiten; sie werden Oberitalien gänzlich kaputtschlagen.« Widerstrebend mußte Milch jetzt jede Hoffnung aufgeben, den besonders schnellen Kolbenjäger Fiat G 55 von Professor Gabrielli, einem der hervorragendsten Flugzeugkonstrukteure der Achsenmächte, in Italien herzustellen. Auch konnte er die Pläne, die italienischen Fabriken zu verlagern, nicht sofort genehmigen. »Weil wir mit Italien noch nicht im Kriege sind, können wir Beute noch nicht machen.« Andererseits hatte er realistisch auf grundsätzliche politische Einwände reagiert: »Der Führer hat befohlen, daß alles herausgeholt wird, und daran wird auch Mussolini nicht viel ändern können.«

Während Hunderttausende entwaffneter italienischer Soldaten in die Gefangenschaft zogen, übernahmen deutsche Truppen deren Aufgaben. Die Beweise für Italiens Treulosigkeit verschlugen selbst Milch die Sprache. Mitte Oktober teilte Göring ihm mit, daß die Italiener gewaltige Mengen von Rohstoffen gehortet hatten, während sie von Deutschland immer neue Lieferungen verlangten: »Sie haben mehr Kupfer als wir am Lager«, sagte Göring fassungslos. »Das Tollste ist das

Treiböl. Wir haben in zwei Tunnels soviel gefunden, daß es ausgereicht hätte, um die ganze (italienische) Flotte ein Jahr lang auf einem hohen Gefechtsstand zu halten. Die Schweine haben Faß für Faß versteckt, und bei mir sind sie gewesen: »Wir wollen gern fliegen, brauchen aber Benzin!« Tausend Tonnen habe ich ihnen mehr gegeben, und jetzt finden wir 65,000 Tonnen versteckt.«

Am 1. Oktober 1943 begann die amerikanische Luftwaffe mit Bombereinsätzen gegen Deutschland von dem soeben besetzten Stützpunkt Foggia; das erste Ziel war die Messerschmitt-Fabrik in Wiener Neustadt.

Die schwergepanzerten amerikanischen Geschwader waren schwierige Gegner für die deutschen Jäger, die zum größten Teil noch immer nur 2-cm-Maschinengewehren armiert waren. Im Sommer waren sie bis nach Aachen hin mit Begleitschutzjägern P-47 (»Thunderbolt«) aufgetaucht, und das erschwerte den Verteidigern ihre Aufgabe noch mehr. Milchs Experten entwickelten viele Bekämpfungsmethoden. Wegen der noch nicht überwundenen technischen Schwierigkeiten bei der Raketenentwicklung gab es noch immer keine einsatzfähigen Boden-Luft- oder Luft-Luft-Lenk Waffen. Viel Energie wurde auf kompliziertere Methoden wie Nahzünder für Bomben und Granaten mit Fernsteuerung verwendet oder auf akustische und magnetische Prinzipien, besonders furchteinflößend war eine 250-kg-Bombe mit Raketenantrieb, die eine zweimotorige Me 410 aus etwa 1,000 m Entfernung in die Bomberformationen schleudern konnte.

Im September schrieb ein Lastenseglerpilot, der die Einsätze gegen die belgischen Forts und Kreta überlebt hatte, einen Brief an Milch und schlug ihm die Aufstellung eines Kamikaze-Geschwaders für den Einsatz gegen wichtige feindliche Ziele vor; er schrieb, er und seine Kameraden seien der Meinung, sie hätten ihr Leben schon gelebt, und sie suchten eine Gelegenheit, sich für das Vaterland zu opfern. Milch las seinen Mitarbeitern diesen Brief vor und bat General Korten, den Gedanken der Bildung eines Kamikaze-Geschwaders für den Angriff auf amerikanische Bomberformationen mit Göring zu besprechen: »Ich möchte an dieser Sache, da sie so oft genannt wird, nicht vorbeigehen, ich habe aber innerlich Bedenken dagegen.« Oberst Petersen schlug vor, veraltete Ju 88 mit Sprengstoff vollzupacken und mit ihnen den Flying Fortress-Formationen entgegenzufliegen; der Pilot könne im letzten Augenblick aussteigen – wenn das noch möglich war. Aber da die Sprengwirkung nach ungefähr 20 m gleich Null sein würde, könnte jeder Mann es immer nur mit einer Flying Fortress aufnehmen. »Die Theorie der Japaner geht dahin«, sagte Oberst Pasewaldt, »den Opfertod einzelner oder mehrerer Leute nur gegen Ziele einzusetzen, bei denen wenigstens ein Mehrhundertfaches dieses Mannes vernichtet wird.«

Göring befahl Korten, alle diejenigen zu überprüfen, die sich für derartige Einsätze meldeten, für den Fall, daß man sich für diese Taktik entschließen sollte.

Die Konzentration der Alliierten auf die Luftwaffenindustrie bereitete Milch eine ingrimmige Genugtuung. »Der Gegner greift uns nicht zufällig an, sondern er weiß schon, was ihm besonders weh tut. Die große Frage ist: Bekommen wir noch genügend Jäger in die Front hinein, ehe sich der Gegner mit seinen Angriffen stärker auswirken kann?« Es herrschte eine andere Stimmung als noch vor einem Monat, als Englands Führung – und auch einige Männer der deutschen Führung – von Deutschlands unmittelbar bevorstehendem Zusammenbruch sprachen. Anders als das Fighter Command der R.A.F. im Jahre 1940, ging die deutsche Jagdverteidigung im Herbst 1943 mit ständig zunehmender Kraft aus den Kämpfen hervor.

In den drei Monaten, die seit dem 1. Juli 1943 vergangen waren, hatte sich die Zahl der deutschen Jagdflugzeuge im Westen von 1,288 und 1,646 erhöht, eine Steigerung, die jede Voraussage des britischen R.A.F.-Generalstabs über den Haufen warf; hier war man davon ausgegangen, daß Deutschland nach den Angriffen auf die Flugzeugwerke und die Jagdverteidigung am Vorabend der alliierten Invasion im Jahre 1944 vielleicht noch 650 Jagdflugzeuge im Westen haben werde; jetzt aber schätzte man die deutsche Jagdstärke im Westen auf mehr als 1,700 Maschinen – eine Zahl, die noch weit hinter dem tatsächlichen Stand zurückblieb. Als die Alliierten Anfang November 1943 diese Schätzungen anstellten, war die Aussicht, die Luftwaffe vor einer Invasion besiegen zu können, offensichtlich geschwunden, und Sir Arthur Harris, der Chef des Bomber Command, führte den Premierminister mit der gleichen verlockenden Aussicht in Versuchung, die man unter anderen Umständen Hitler im Jahre 1940 vorgegaukelt hatte. »Wir können Berlin von einem Ende zum anderen in Trümmer legen, wenn die amerikanischen Luftstreitkräfte mitmachen«, verhiess Harris. »Es wird zwischen 400 und 500 Flugzeuge kosten. Es wird Deutschland den Krieg kosten.« Churchill genehmigte einen Versuch.

Die Deutschen rechneten damit. Um die »H2S«-Radargeräte der Bomber zu neutralisieren, nutzten sie die restlichen Sommermonate, um auf den Seen rings um Berlin Metallflöße als Radartarnung zu verankern; sie bauten »Roderich«-Spezialsender, um die Engländer zu stören, und einen einfachen Empfänger (»Naxos Z«), auf den die Radarstrahlen von »H2S« wie Peilstrahlen für die Nachtbomber wirkten; die Bodenstationen lernten es, die »H2S«-Strahlen unvorsichtiger Bomberbesatzungen beim Einflug nach Deutschland zu verfolgen. Major Hermanns Organisation wurde auf drei Geschwader vergrößert, und die Nachtjäger wurden so weit wie möglich mit verbesserten Radargeräten ausgerüstet, die weniger anfällig für Störungen durch Stanniolfolien waren (SN2, Weitwinkel), sowie mit

den Infrarot-Bordsuchgeräten »Spanner«. Am 15. September wurde General Kammhuber durch Generalleutnant Schmid als Kommandierender General der Nachtjagdverbände ersetzt, und Dutzende von Flugplätzen, darunter auch die Rollfelder von Flugzeugwerken, wurden für die Aufnahme von Jägern gerüstet, die dort während und nach den Luftschlachten der Nacht landen und auftanken wollten. In manchen Nächten folgten mehr als 250 Jäger dem laufenden Funkkommentar des Bodenleitoffiziers über die Bewegungen des feindlichen Bomberstroms.

Die Engländer trafen Gegenmaßnahmen: sie spalteten die Bomberströme auf und griffen mehrere Städte gleichzeitig an, so daß der deutsche Leitoffizier bis zum letzten Augenblick in Ungewißheit schwebte – dann versuchten sie die Funkverbindung zu stören. Das besorgten schwere Flugzeuge, die keine andere Fracht an Bord hatten als Sender, sie streuten falsche Anweisungen an die Jagdflieger ein, beorderten sie in die entgegengesetzte Ecke Deutschlands oder, was noch wirkungsvoller sein konnte, sagten Wetterverschlechterungen oder Bodennebel voraus. Als Gegenmaßnahmen belud Milch Major Herrmann eine Spezial-Ju 88 mit falschen Pfadfinder-Leuchtbomben, die er in genau dem Augenblick über freiem Feld abwerfen ließ, in dem der britische »Master Bomber« seine Zielsprache sendete. Es war ein Alptraum, der immer wildere Formen annahm, aber in den nächsten sechs Monaten hatte die Luftwaffe die Oberhand errungen.

Natürlich dauerte es einige Wochen, bis die Organisation der neuen deutschen Taktik stand. Bei den früheren R.A.F.-Angriffen, wie zum Beispiel auf Bochum und Kassel im September, wurden die Nachtjäger, die sich über das städtische Zielgebiet vorwagten, von der eigenen Flak beschossen, die anderen, die vorsichtiger waren, lauerten in der Dunkelheit und kamen dort oft nicht zum Schuß. Bei einem Angriff Anfang Oktober näherte sich die R.A.F. Kassel auf höchst geschickte Weise, indem sie zuerst Kurs auf Hannover und Magdeburg vortäuschte. Das löste einen zornigen Kommentar von Milch über die Unfähigkeit des Flugmeldedienstes aus, zu erkennen, daß der Bomberstrom 60 km östlich von Hannover abgedreht hatte: »Was mich innerlich erbittert, das ist die Tatsache, daß es uns nicht möglich ist, in der Nacht einigermaßen zu führen, obwohl dafür Hunderttausende von Leuten eingesetzt sind.« Er prophezeite: »Sie werden es sogar erleben, daß nicht nur am Rhein liegende Städte, sondern meinetwegen München und Berlin zu gleicher Zeit angegriffen werden, und dann möchte ich sehen, wie dieses Führungssystem damit fertig wird!«

Die R.A.F. ging jetzt auch dazu über, Fernnachtjäger über Deutschland einzusetzen, die mit sehr leistungsfähigen Radargeräten ausgerüstet waren und ihren deutschen Kollegen das Leben schwer machten. Milch hatte schon längst

empfohlen, ähnliche deutsche Einsätze über R.A.F.-Bomberflugplätze zu fliegen, und in der Nacht des 2. Oktober mischten sich zweiundzwanzig deutsche Fernnachtjäger unter die britischen Bomber, die nach einem Angriff auf München zu ihren hell erleuchteten Heimatplätzen zurückkehrten. Hitler mißbilligte diese Eindringoperationen, die für den Feind äußerst storend waren, aber psychologisch ohne Effekt auf die feindliche Bevölkerung blieben. Bei der Mittagslage vom 3. Oktober ließ er Göring wissen, daß es ihm viel sympathischer sei, wenn die Luftwaffe kontinuierlich Englands Städte angreife, anstatt den Landebetrieb auf den feindlichen Bomberflugplätzen zu stören; als Oberst Christian, einer der Adjutanten, am nächsten Tag trotzdem den Einwand erhob, daß die Fernnachtjäger große Verwirrung unter den R.A.F.-Bombern stifteten, sagte Hitler mit Schärfe: »Sie sind durcheinander, aber sie kommen!«

Zu all dem kam hinzu, daß die amerikanischen Bombergeschwader jetzt ihre Tagangriffe auf die deutsche Luftfahrtindustrie wiederaufnahmen. Die amerikanischen Bomber waren ebenfalls mit dem Stanniolstörverfahren ausgerüstet (»Chaff«) und mit Sendern zum Stören der deutschen Funkmeßgeräte (»Carpet«). Während des amerikanischen Angriffs auf Emden am 2. Oktober wurden zum ersten Mal »H2S«-Radargeräte an Bord der Bomber entdeckt; offenbar ahmten sie das britische Blindbomberverfahren nach. Milch machte kein Hehl aus seinem Respekt vor der amerikanischen Zielgenauigkeit: »Wenn die Viermotorigen ihren Bombenteppich irgendwo legen, gibt es im allgemeinen ziemlich Kleinholz.«

Das Frankfurter Industrieviertel wurde am 4. Oktober zu »Kleinholz« gemacht. Als die ersten Nachrichten über diesen Angriff Hitler erreichten, versicherte sein Stab ihm: »Der Angriff war durch V-Leute bekannt. Deswegen war der Befehlshaber Mitte vorgewarnt.« Mag sein, daß er vorgewarnt war, gerüstet war er nicht. Gallands Jagdgeschwader konnten so gut wie nichts ausrichten, um die schwerbewaffneten Bomberformationen zu stören. Vereinzelte Jägerketten kamen sporadisch bis auf 1.000 m an die Bomber heran, drehten dann aber nach wenigen, wirkungslosen Feuerstößen wieder ab. (Die aus je 18 Bombern bestehenden Formationen konnten gemeinsam die Feuerkraft von 200 schweren Maschinengewehren auf angreifende Jäger konzentrieren.) Nach der Abendlage machte Hitler Göring bittere Vorwürfe wegen des Versagens seiner Jagdgeschwader. Göring stellte eine Untersuchung an und erfuhr, daß die ganze 5. Jagddivision nicht gestartet war. Der Kommandeur meldete, seine Jäger hätten starten, aber nicht so leicht wieder landen können, was Göring nicht überzeugend fand. »Wenn Sie den Gegner von Calais bis Frankfurt und von Frankfurt bis Calais nur ab und zu angreifen«, beklagte er sich bei Galland, »dann ist das für ihn kein Risiko.«

Wieder ließ Hitler den Reichsmarschall und seinen Stab kommen und hielt ihnen am Abend des 5. Oktober einen zweistündigen Vortrag über die Wichtigkeit, sein Volk zu verteidigen. Göring berichtete Milch darüber »Jetzt wird vom Führer verlangt – und zwar sagt er, er muß das verlangen, weil er hier als Sprecher der Bevölkerung auftritt – das ist, koste es, was es wolle, das Abwürgen der Groß-einflüge bei Tage ... Es ist ja für die betreffenden Gauleiter, deren Gebiete besonders heimgesucht sind, eine furchtbare Situation, und es ist zu verstehen, wenn eine gewisse Nervosität und Vergrämung einsetzt. Ich habe jetzt nach dein Frankfurter Tagesangriff Leute gehört, die erklärt haben, gesehen haben wir die feindlichen Flugzeuge alle über Frankfurt, so wie wir im Frieden unsere Geschwader haben fliegen sehen; und ein deutscher Jäger ist weit und breit nicht dagewesen. Es war strahlendes Wetter. Wir haben uns alle an den Kopf gefaßt und gefragt, wo ist die Abwehr, von der man uns so viel erzählt hat?«

Milch versuchte, Gallands Geschwader in Schutz zu nehmen: »Herr Reichsmarschall, eins macht der Jägerei unerhört Sorge: weil ein großer Teil von den Jägern glaubt, Ihr Urteil sei zu hart ...« – »Der größere Teil der Jäger ist laurig!« unterbrach Göring ihn. Milch blieb dabei, daß dieses Gefühl die Flugzeugführer sehr bedrücke. »Das braucht sie nicht zu drücken«, schnaubte Göring, »sie brauchen nur statt auf 1,000 m auf 400 m herangehen, und sie brauchen nur einmal statt 20 Gegner 80 herunterzuschießen. Dann ist das Gefühl weg, und ich ziehe vor ihnen ganz tief den Hut.«

Göring war es mit seiner Kritik an der Kampfmoral der Jäger viel ernster, als Milch angenommen hatte. Schon sagten die Menschen, wenn sie aus den Kellern kamen und Jäger am Himmel sahen: »Görings Jäger sind jetzt oben, der Angriff muß vorüber sein.« Es ärgerte Göring, daß die Piloten als Nationalhelden gefeiert wurden; er fand, sie hätten einen guten Teil schuld. In den Tagen nach Frankfurt versuchte er, ihnen frischen Mut einzuflößen. »Um die Verluste der Jäger kümmert sich das deutsche Volk einen Dreck«, sagte er zu Galland. »Gehen Sie mal nach Frankfurt und fragen Sie, ob dort die Verluste, die die Jägerei an dem Tag gehabt hat, Eindruck machen! Dann wird ihnen gesagt: ›Sie sind wohl verrückt geworden – zählen Sie mal unsere Tausende von Toten.« Ein zweites Frankfurt dürfe es um des Ansehens der Luftwaffe willen nicht wieder geben, sagte Göring. »Sie können das vielleicht aushalten – *ich* nicht.«

Göring räumte ein, daß die Tagjagd wegen des amerikanischen Thunderbolt-Begleitschutzes schwieriger werde; aber keine Situation sei gänzlich unerträglich. »Die größten und bedeutendsten Schlachten sind durch den Angriff aus miserabelsten Positionen gewonnen worden«, sagte er zu seinen Generalen. »So hat auch Alexander in einer berühmten Schlacht durch ein reißendes Flußbett

hindurch in glitschigem Lehm über Höhen, auf denen der Gegner stand, sich siegreich geschlagen. Gerade weil die Position so schlecht war, hatte der Gegner es nicht für möglich gehalten, daß der Angriff hier erfolgte.« Ein ermutigendes Argument war das nicht.

Viel Schuld gab er auch der unterlegenen Ausrüstung der Luftwaffe. »Ich habe nicht umsonst gesagt«, schäumte er am 7. Oktober, »daß der GL einmal den Ring der Illusionisten bekommt. Die machen da ihren Hokuspokus und überbieten sämtliche Zauberer der Welt.« Nachdem Milch den kommenden Strahlbomber Ar 234 beschrieben hatte und den Koppelmotor-Schnellbomber Do 335 – »ein hochinteressantes Flugzeug, das Messerschmitt versucht, beim Führer als Wahnsinn hinzustellen und abzutöten« –, machte Göring ihm sogar ein Kompliment: »In Ihrer Zeit hat sich natürlich viel geändert, Milch, und niemand ist Ihnen dankbarer als ich.«

Einige Tage später fragte Göring General Galland: »Wie lange können Sie schießen aus allen Knopflöchern?« Der Befehlshaber der Tagjäger erwiderte: »Sieben Minuten!« Göring rechnete laut vor, daß ein Jagdflieger deshalb im Laufe einer einzigen Schlacht mehrere Male zum Auftanken und zur Übernahme neuer Munition landen könne. »Er kann also während eines vierstündigen Fluges, wenn mit allem Eifer gearbeitet wird, bescheiden gesagt, dreimal über dem Feind sein.« Galland nickte. Göring fuhr fort: »Dreimal verlange ich!« Göring schuf mit dieser Konzeption die Voraussetzung eines Sieges, den Gallands Jagdflieger in Kürze erringen sollten, als die riesigen amerikanischen Bombergeschwader am 14. Oktober nach Schweinfurt flogen. Es war ein Tag, an den sich die Amerikaner später als »Schwarzen Donnerstag« erinnern sollten.

Lebensfragen

Es war bequem, Udet die Schuld an den technischen Rückschlägen zu geben, die die Luftwaffe im Herbst 1943 erlitt. Aufgestachelt von seinen technischen Offizieren, den Obersten Diesing und Knemeyer, begann Göring jetzt, auch Milch zu beschuldigen. Während einer Besprechung in Speers Atelierhaus auf dem Obersalzberg am 9. Oktober sagte Göring in einer Gefühlsaufwallung über Udet: »Wenn ich nur eine Erklärung dafür finden könnte, was sich Udet eigentlich gedacht hat! Er hat unsere Fliegerei in ein vollkommenes Chaos hineingeführt. Wenn er heute noch lebte, müßte ich sagen: Sie sind der Zerstörer der deutschen Luftwaffe!« Wenn Milch nicht dabei war, setzte Göring auch ihn auf die Liste der Sündenböcke. Er warf ihm vor, die Mosquito nicht nachgebaut zu haben: »Ich habe gesagt, ich wäre da ganz ungeniert – ich würde vom Feind alles nachbauen, was gut ist, ohne mich

einen Moment zu besinnen. Churchill könnte erklären, was er wollte – das würde mich nicht stören.«

Falsch unterrichtet über die Bomberfertigung, die Milchs neues Heimatverteidigungsprogramm »224« vorsah, tobte Göring. »Mir ist gesagt worden, ich brauche noch dieses Jahr zu überstehen, dann ist bis Mitte nächsten Jahres alles in Ordnung. Das ist aber nicht wahr: es sinkt immer wieder ab! Jetzt im Oktober sind es 410 Bombenflugzeuge und im nächsten Oktober 266! Was stellt sich der Feldmarschall eigentlich vor! Was ist denn das überhaupt für ein Saustall?« (In Wirklichkeit wies Milchs Programm eine Steigerung um 169 Kampfflugzeuge pro Monat für die nächsten zwölf Monate aus.)

Niemand wagte, den abwesenden Milch zu verteidigen. »Ich will das Betrugswesen endlich radikal abschaffen«, schäumte Göring, »das ist ja noch schlimmer geworden als unter Udet. Wo ist die ›Programmsteigerung? Wenn ich so die Bomber abbaue, ist es kein Kunststück, die Jäger heraufzubringen! Alle fünf Monate wird ein neues Programm gemacht.« Er befahl ein Blitzgespräch mit Milch, aber Milch war nicht zu erreichen. Augenblicke später, als Oberst Diesing erklärte, Tagangriffe auf England seien schwierig, weil deutsche Flugzeuge keinen Heckstand hätten (die He 177 hatte von Anfang an einen), tobte Göring wieder los: »Ich muß schon sagen, was müssen diese Leute dann in den Gehirnen gehabt haben? Sie kannten den Heckstand beim Gegner, und sie haben gar nicht daran gedacht, bei uns einen Heckstand zu bauen. Man sollte tatsächlich den (Generalingenieur) Reidenbach heute abend abholen und ohne jedes Verfahren totschießen.« Er wandte sich einem Adjutanten zu und befahl, daß Reidenbach, Ploch und Tschersich (der jetzt für Speer arbeitete) sofort von der Gestapo zu verhaften seien: »Ich sehe täglich mehr das Verbrechen dieser Leute . . . Im übrigen wird kein Kriegsgericht gemacht, sondern ein kurzes Standgericht. Haben sie versagt, werden sie totgeschossen. Wenn nämlich in acht Tagen verkündet wird, daß der ehemalige Entwicklungschef, der ehemalige Planungschef und der ehemalige Stabschef des Generalluftzeugmeisters erschossen worden sind, werden Sie sehen, daß dann auf einmal dieser ganze Sauapparat dort unten anders auf Draht gehen wird!«

Kein Wunder, daß Milch diesen letzten Satz mit Rotstift unterstrich, als die Niederschrift bei ihm eintraf, und er unterstrich auch die vielsagende letzte Äußerung des Reichsmarschalls, die ihn selbst betraf: »Der Feldmarschall spricht in jeder Sitzung von ›Erschießen!‹ Aber wenn *ich* es einmal sage, wird es gemacht und ohne jede Rücksicht durchgeführt. Ich mache die Sache nicht mit dem Mund, sondern tatsächlich!« Dennoch konnte Milch, als er von den drei Verhaftungen hörte, die vorgesehenen Standgerichte verhindern, und Göring, dessen Zorn verflogen war, gab nach.

Am 11. Oktober erhielt Milch vom Obersalzberg die telegrafische Forderung Görings, die Kampffliegerwaffe unverzüglich für den Feldzug gegen England zu verstärken. Die Produktion des Bombers Ju 88 sei auf 100 Stück pro Monat zu halten, und die gesamte Kampffliegerfertigung solle von gegenwärtig 410 pro Monat auf 600 und dann, so bald wie möglich, auf 900 gesteigert werden, ohne dadurch die übrigen Waffenprogramme (Jäger, Aufklärer und so weiter) zu beeinträchtigen. Milch empfand diese Schwergewichtsverlagerung als völlig falsch: »Man darf das Heimatverteidigungsprogramm gerade in den nächsten Monaten in keiner Weise schwächen«, warnte er Göring drei Tage später. »Sonst schlägt uns der Gegner sowieso die Produktion für alle Kampfflugzeuge kaputt und mit der (Junkers) 188 und 388 ist dann absolut nichts mehr zu wollen.« Aber er erörterte Mittel und Wege mit seinen Produktionsexperten; der Junkers-Direktor Thiedemann zeigte ihm Pläne für eine wesentliche Steigerung seiner Bomberproduktion. (»Ich habe es V-Programm genannt, etwa Vergeltungsprogramm!«) Milch glaubte, daß man sich am Ende doch wieder bei dem ursprünglichen Programm befinden werde, und er schlug vor, statt dessen Möglichkeiten zu entwickeln, wie man mehr Sprengstoff in die Schächte des Jagdbombers Me 410 packen könne – zum Beispiel durch die Herstellung gegossener Bomben ohne Stahlmantel: »Es ist eine Terrorbombe!«

Die zweite Oktoberwoche 1943 wurde für die in England stationierten amerikanischen Bomberverbände zu einer Krisenwoche. Am 8. Oktober verloren sie bei einem Angriff auf Brennen und das nahegelegene Vegesack 30 Bomber; mehr als 20 Maschinen wurden außerdem schwer beschädigt. Als Göring am nächsten Tag die Meldung erhielt, daß die Amerikaner sich soeben von einem Angriff auf Marienburg und Anklam in Ostpreußen zurückzögen, wo 90 Prozent der Jagdflugzeugfabriken vernichtet worden seien, rief er aus: »Auf die Dauer geht es so nicht weiter. An Minister Speer müssen die notwendigen Befehle heraus, daß sofort sechs betonierte Fabriken für die Jäger gebaut werden.«

Gallands Geschwader hatten an diesem Tag Mehrfacheinsätze geflogen. Jedes Flugzeug war im Alarmstart aufgestiegen, auch die in Frankreich stationierten Verbände, und einige von ihnen hatten vielleicht zwei oder drei Einsätze gegen die Amerikaner geflogen. 28 der 378 Bomber waren vernichtet worden, aber das waren immer noch nicht genug für Hitler (der 80 Abschüsse pro Angriff forderte) und für Göring. Galland, der sich selbst an der Luftschlacht beteiligt hatte, konnte auch sehen, warum das so war: Es erschienen ein paar schwache ein- oder zweimotorige Jagdformationen, eröffneten auf viel zu große Entfernung das Feuer, flogen unentschlossene Attacken und drehten zu früh wieder ab. Er mußte jetzt Görings Bemerkungen über die geringe Jägermoral beipflichten.

Am 10. Oktober bombardierten die Amerikaner den Stadtkern von Münster. Die Deutschen vernichteten 30 der 236 Bomber. In drei Tagen hatte der Feind also 88 Bomber und damit fast 900 Mann verloren – deutliche Rechtfertigung für Milch, der immer wieder die Bedeutung der Jagdverteidigung hervorgehoben hatte. »Der Amerikaner macht bei seinen Tageseinfügen Maßarbeit: In Marienburg ist nicht eine Bombe in die Stadt gegangen, alles ins Ziel«, sagte Milch zu Göring.

Vier Tage später ließ Göring den Staatssekretär zu einer Besprechung über die Steigerung der Kampfflugzeugproduktion nach Berchtesgaden kommen. Milch wies darauf hin, daß er in den nächsten neun Monaten fast 250.000 neue Arbeitskräfte benötige, um allein das Reichsverteidigungsprogramm auf seinem Stand zu halten. Nach den zweijährigen Bemühungen des Gauleiters Sauckel beschäftigte die Luftrüstung immer noch praktisch die gleiche Zahl von Arbeitern wie bei Kriegsbeginn, nämlich 1.2 Millionen. Ungeduldig wies Göring auf die gewaltige Produktion hin, die die amerikanische Luftfahrtindustrie mit nur einem Bruchteil dieser Arbeitskräfte erzielte, und sagte provozierend zu Milch: »Wir wissen doch genau, was an Russen hereingekommen ist, was von Frankreich gekommen ist, von Holland und so weiter. Und wenn jetzt zwei Millionen Italiener kommen, werden Sie mir in einem halben Jahr wieder erklären: Das hat gar keinen Einfluß gehabt. Da muß doch irgendwo ein geheimer Rüstungsbetrieb sein, der sich allmählich so sechs bis sieben Millionen Menschen geholt hat.«

Verzweifelt wünschte sich Göring ein Flugzeug, mit dem er Amerika angreifen konnte, und aus diesem Grunde hatte er auch Professor Messerschmitt zu der Besprechung holen lassen. Wieder offerierte der Professor seine Me 264, die, wie er sagte, mehrere Tonnen Bomben nach dem amerikanischen Mittelwesten befördern könne. »Wenn wir das erreichen könnten«, sagte Göring seufzend, »wenn man da ein paar Bomben werfen könnte, daß sie da drüben verdunkeln müßten!« Aber der Professor verlangte einhundert Ingenieure und Konstrukteure und Tausende von Arbeitern für das Projekt, und Direktor Carl Frydag riet ihm dringend von dem Projekt ab: »Herr Messerschmitt, Sie blockieren sich selbst in Ihren anderen dringenden Fertigungen. Sie kriegen nachher keine 262 und keine 209 fertig.« (Und dabei hatte Messerschmitt verschwiegen, daß die Auslieferung der Me 264 – selbst im allergünstigsten Fall – nicht vor 1950 erfolgen konnte.) Göring stimmte zu und erinnerte Messerschmitt an die Zerbrechlichkeit seiner meisten Konstruktionen und auch daran, daß er sich im Hinblick auf Kampfflugzeuge jetzt lieber auf Junkers verlasse, und bei Jagdflugzeugen in stärkerem Maße auf Focke-Wulf, deren FW 190 jetzt bei den Flugzeugführern beehrter sei als die Me 109; und daß es Leute gebe, die ebenso wie Oberst Peltz behaupteten, daß nur die allerbesten Flieger in der Lage seien, mit der Me 410 fertig zu werden.

Der 14. Oktober 1943 wurde zum »Schwarzen Donnerstag« für die Amerikaner. 3.000 amerikanische Flieger hatten in ihrer Einsatzbesprechung Befehl zu einem neuen Ansturm auf Schweinfurt erhalten. Die Kampfmoral in den Bombergeschwadern war schon bis nahe an den Krisenpunkt abgesunken. Das ärztliche Tagebuch einer Einheit, die bei dem früheren Angriff auf Schweinfurt schwere Verluste erlitten hatte, spricht eine deutliche Sprache: »Die geistige Einstellung und die Moral der Besatzungen hat einen bisher nicht beobachteten Tiefpunkt erreicht.« Am vorangegangenen Tag hatte ein Staffelpkapitän sich krank gemeldet – »er hatte keine Lust mehr, weiterzufliegen.« Als die Einsatzbesprechung für den Angriff dieses Tages begann, »versetzte allein die Erwähnung des Wortes ›Schweinfurt‹ den Besatzungen einen schweren Schock.« Eine geschätzte Zahl der an der Einflugschneise stationierten deutschen Jäger wurde nicht bekanntgegeben; der Arzt prüfte nach und stellte fest, daß diese Unterlassung absichtlich geschehen war: »Die ganze deutsche Jagdwaffe von 1.100 Maschinen war innerhalb von 140 km ihres Kurses stationiert. Was das bedeutet, liegt auf der Hand. Als ich meine Runde bei den Mannschaften machte, um Ausrüstung, belegte Brote, Kaffee und so weiter zu prüfen, hatten die Besatzungen Angst, und es war klar zu erkennen, daß viele an ihrer Rückkehr zweifelten.«

Neunzig Minuten nach Beginn der Besprechung Görings mit Milch und Messerschmitt überquerten die amerikanischen Bomber die deutsche Grenze; als die begleitenden Thunderbolt-Jäger abdrehten, kreuzten die ersten deutschen Jagdgeschwader auf. Die deutsche Taktik war so fachmännisch koordiniert, daß bei den Amerikanern der Verdacht entstand, ihr Einsatz sei von einem Agenten in England verraten worden. Viele Jäger waren jetzt mit den vom Generalluftzeugmeister in Rechlin entwickelten Abschußvorrichtungen für 21-cm-Raketen ausgerüstet worden. »Wenn eine Staffel oder auch nur eine Kette in geschlossener Formation ankommt und aus allen Rohren die Raketen abfeuert«, hatte man Milch vor einem Monat mitgeteilt, »dann wird unbedingt irgend etwas getroffen!« Welle um Welle von ein- und zweimotorigen Jägern griff mit Raketen, 20-mm-Kanonen und sogar mit Bomben an, und die mächtigen Formationen der Flying Fortress fielen auseinander, zahlreiche Bomber verließen schlingernd ihren vorgeschriebenen Kurs und wurden vernichtet. Es war die blutigste Schlacht in der Geschichte der amerikanischen Luftwaffe. Alle deutschen Jagdflugzeuge, Tagjäger und Nachtjäger, wurden den Angreifern entgegengeschleudert; Galland sagte später, seine Männer hätten 800 Einsätze geflogen.

Die einmotorigen Jäger landeten, tankten auf und warfen sich wieder in die Schlacht, wie Göring es befohlen hatte. Dem Feind wurde keine Atempause gegönnt. Um 14.40 Uhr begannen die Reste der amerikanischen 1. Fliegerdivision

ihren Zielflug auf Schweinfurt. Zehn Minuten später verließ Göring, der noch nichts wußte, daß eine so entscheidende Schlacht begonnen hatte, den Konferenzsaal und ging zu seiner Villa hinauf. Hier erhielt er die Nachricht vom Beginn des Angriffs. Er nahm die Meldung ruhig entgegen; die Amerikaner hatten schon einmal bei einem Angriff auf Schweinfurt keinen schweren Schaden anrichten können, weil der zuständige Flakführer rechtzeitig die Nebelgeräte eingeschaltet hatte. Kaum hatte er sich in seinem Arbeitszimmer hingesetzt, als ihn plötzlich der Gedanke durchzuckte: »Der Mann wird doch hoffentlich vernebelt haben?« Dann beruhigte er sich – die Sache war so selbstverständlich; natürlich mußte man die Generatoren angeschaltet haben. Aber es war nicht geschehen, und dieses Mal entstanden erhebliche Schäden. Um 14.57 Uhr hatte die letzte amerikanische Maschine ihre Bomben abgeworfen, und die Kugellagerfabriken waren schwer beschädigt worden.

Als die Bomber Kurs auf ihre Heimatplätze nahmen, griffen 160 Jagdflugzeuge sie gleichzeitig aus allen Himmelsrichtungen an und flogen den bisher konzentriertesten Angriff, ohne Pause wurden die Kämpfe den ganzen Weg zur Kanalküste und noch darüber hinaus weitergeführt. Am frühen Abend war die Schlacht zu Ende; über Südwestdeutschland verstreut lagen die Wracks von 60 Flying Fortress, 17 weitere waren bis zur Reparaturunfähigkeit beschädigt, und viele andere hatten tote Besatzungsmitglieder an Bord, als sie sich nach England heimschleppten. Kurz nach 9.00 Uhr abends, als die vollständige Liste der Abschüsse vorlag, rief Göring Hitler an, um ihm die größte Stunde seiner Flieger zu melden. An diesem Abend war auch Speer Hitlers Gast beim Abendessen, als die Nachricht eintraf. Speer schrieb: »Schaub unterbrach, »Der Reichsmarschall möchte Sie dringend sprechen. Dieses Mal hat er eine freudige Nachricht!« Wie uns Hitler berichtete, hatte ein neuer Tagangriff auf Schweinfurt mit einem großen Abwehrsieg geendet.« Voll böser Vorahnungen erbat Speer die Erlaubnis, selbst Schweinfurt anrufen zu dürfen; nach einigen Schwierigkeiten gelang es ihm, den Werkmeister einer Kugellagerfabrik zu sprechen. Er erfuhr von ihm, daß sämtliche Fabriken schwer zerstört seien.

Inzwischen hatte Göring zu seinem Ärger entdeckt, warum der Flakkommandant die Nebelgeräte nicht rechtzeitig eingeschaltet hatte: »Der Mann hat erst die Feuchtigkeitsprozente ausgemessen«, brüllte er seine Mitarbeiter an. »Ich kann nur sagen: ich zittere nur immer bei jedem Anflug aus Angst davor, was an solchen Dummheiten passieren kann, was solche gottvergessenen Idioten bei mir wieder anstellen können . . . Ich werde mir jetzt von verschiedenen Sparten durch Umfrage die allergrößten Idioten aussuchen, die werde ich in meinen Stab kommandieren,

damit ich durch Aussprache mit ihnen feststellen kann, was eventuell ein Idiot draußen anstellen könnte, damit ich das einigermaßen vorher rieche.«

Wie sich dann herausstellte, hatte die deutsche Kugellagerfertigung geringeren Schaden erlitten, als Speer befürchtet hatte. Zusammen mit Milch hatte er mehrere Wochen damit verbracht, Sparmöglichkeiten für Kugellager zu suchen, und Milch hatte zwei Tage zuvor einen Sparkommissar zu diesem Zweck ernannt; es hatte sich herausgestellt, daß allein das Heer einen so großen Vorrat an Kugellagern gehortet hatte, daß man die gesamten, durch den vorigen Angriff eingetretenen Ausfälle damit decken konnte, und Milch hatte den Verdacht, daß auch die Luftwaffe irgendwo derartige Hortungslager besaß. Noch an diesem Morgen erklärte Milch: »Wir haben nun beschlossen, daß jeder Abnehmer von Kugellagern um 20 Prozent gekürzt wird: Heer, Marine und Luft. Kugellager ist Modesache gewesen.« Speer schrieb später, daß nicht ein einziger Panzer, nicht ein einziges Flugzeug und kein sonstiges Gerät wegen des Mangels an Kugellagern weniger produziert worden ist.

Schweinfurt wurde nicht von allen sofort als großer strategischer Sieg erkannt. Aus Furcht vor neuen Angriffen dieses Ausmaßes brachte Hitler am Nachmittag in Gegenwart von Speer und General Korten klar zum Ausdruck, daß die Heimatverteidigung jetzt Vorrang vor allen anderen Programmen habe. Speer notierte sich als Forderung Hitlers eine Steigerung der Produktion an Flak, Jagdflugzeugen und 200-cm-Flakscheinwerfern. Hitler verlangte auch die Armierung der Jagdflugzeuge mit den modernsten Waffen, vor allem mit der sehr schweren 50-mm-KWK – einer normalerweise auf Panzerlafetten montierten Pak mit 21-Schuß-Magazin. Galland sprach sich dagegen aus, und die Sache wurde bald zu einem großen Skandal, vergleichbar der Affäre um die Me 262 als Bomberflugzeug. Einen Tag vor Schweinfurt hatten Speer und Milch noch über die Steigerung des Jägerprogramms debattiert, aber jetzt begannen Milchs Planer zuversichtlich mit der Prüfung des neuen Programms »225«, das bei einer Steigerung der Bomberfertigung gleichzeitig eine Erhöhung der Jägerfertigung auf 5.000 Stück pro Monat vorsah. Diese Studie war jedoch nur kurzlebig. Speers Ministerium wies sie als völlig undurchführbar zurück, und Milch sagte am 29. Oktober zu seinen Planern: »Die (Zulieferungs-)Schwierigkeiten schon für das Programm ›224‹ sind nach den Auskünften von Minister Speer sehr groß.«

Nachts mußte sich die Luftwaffe noch immer mit den zunehmend verfeinerten R.A.F.-Taktiken der elektronischen Kriegführung und der Täuschung auseinandersetzen. In der zweiten Oktoberhälfte wurden 1.700 Tonnen Bomben auf Hannover und 1.100 Tonnen auf Leipzig geworfen. Obwohl Dutzende von Wissenschaftlern daran arbeiteten, war das Grundproblem, die völlige Überwindung der Stanniolfeldstörung, noch immer nicht gelöst. Grollend gestand Göring seine Bewun-

derung für die britischen elektronischen Geräte ein: »Auf dem Funkmeßgebiet muß er ein Weltgenie besitzen. Er hat Genie, und wir haben Dösköpfe . . . Die Engländer hätten nie den Düppel hier gebracht, wenn sie nicht ihre Entstörung hundertprozentig hätten.« Er fügte hinzu: »Ich hasse den Bruder wie die Pest, aber in einem Punkte ziehe ich doch den Hut vor ihm. Nach Kriegsende werde ich aus Hochachtung vor der Hochfrequenz drüben nur noch einen englischen Radioapparat benutzen. Dann habe ich den Hochgenuß, endlich mal etwas zu besitzen, was immer funktioniert hat.« Auch die Leistung der britischen Zielsuchgeräte setzte Göring in Erstaunen: »Es kann Nebel bei uns sein oder nicht: Der Engländer findet bei uns die kleinste Dreckmühle. Er fliegt über den Wolken und schmeißt auf dem Bahnhof in Stuttgart Punkt ab . . . Gestern ist er bis München ohne jede Bodensicht geflogen!« Er wandte sich dem Luftnachrichtenchef General Martini zu und meinte: »Da haben Sie vielleicht vergessen zu stören?« – »Wahrscheinlich hat er eine neue Frequenz«, stammelte Martini, ein Mann, der sehr leicht errötete. »Eine Frequenz, die im Moment nicht gestört werden kann.« – »Martini!« schrie Göring, »Sie haben großes Glück, daß Sie dem Führer keinen Vortrag zu halten brauchen, sondern nur mir. Der Führer würde wahrscheinlich so lange gar nicht mehr zuhören.« Göring genoß noch immer große Popularität bei der Bevölkerung. In der letzten Oktoberwoche besuchte er die Jagdverbände im Westen, und überall, wo sein Mercedes in den Städten an Rhein und Ruhr hielt, umdrängten ihn die Menschen und jubelten ihm zu. Für die Generale, die ihn begleiteten, war das ein Rätsel.

In einem vertraulichen Gespräch mit ihnen im Kasino des Jägergefechtsstandes Arnhem rief Göring bewegt aus: »Rein menschlich würde ich es verstehen, wenn Leute, die nur vor Trümmern stehen – rechts und links nichts als Trümmer! –, die über hundert Angriffe durchgestanden haben, gelegentlich der Durchreise eines Großen, der sogar noch verantwortlich ist für den Klamauk, zum mindesten für die Verteidigung, ihm – nicht gerade faule Eier an den Kopf werfen – aber zumindest böse Blicke zugeworfen oder gesagt hätten: ›Du oller Schamott!‹« Er lächelte schwach: »Dann hätte ich auch nicht eingreifen lassen! . . . Daß die Leute auf mich zuströmten, habt ihr alle miterlebt. Es war da ein phantastischer jubel, daß ich hätte das große Heulen bekommen können. Und das im fünften Kriegsjahr! Vergessen Sie nicht: im vierten Kriegsjahr des vorigen Weltkrieges wurde gestreikt, und jeder Offizier ein krummer Hund geschimpft.« Sichtlich bewegt sprach Göring von den zerbombten Straßen in Köln, Wuppertal, Krefeld und Bochum: »Darin machen die Leute wieder ihre Läden auf, im Schutt. Die Leute kamen heraus, ließen alles hegen und hielten mir die Kinder entgegen . . . In diesem Augenblick habe ich meine letzte Überzeugung bekommen, daß, wenn wir, die Führenden, keine allzu großen Fehler machen, wir diesen Krieg nicht verlieren können!«

Der Beifall, den ihm die Bevölkerung spendete, verstärkte die Verachtung, die Göring gegenüber seinen Offizieren empfand. Als am Morgen des 23. Oktober Hunderte von Jagdfliegern in einer der Flugzeughallen von Arnheim versammelt waren, um eine Rede des Reichsmarschalls zu hören, wüteten in Kassel riesige Brände nach dem Angriff der vorangegangenen Nacht; 1,800 Tonnen Bomben hatte die R.A.F. auf die Stadt geworfen. Fast 6,000 Zivilisten waren getötet worden. Göring machte den Jagdfliegern den Vorwurf, sie seien »laurig, manche sogar sehr laurig«. Auf Gallands Vorschlag hatte er während der Tagesluftschlacht vom 9. Oktober zuverlässige Offiziere als »fliegende Kommissare« zur Kontrolle mitfliegen lassen, und sie hatten Göring berichtet, wie eilig die einzelnen Jäger abdrehten, sobald die Bomber »es für nötig hielten, wieder zurückzuschießen«, wie Göring sagte.

Zornig erinnerte er sie daran, daß sie ihm beim Abzug der Jagdverbände von der Front zur Heirnatverteidigung versichert hatten: »Die viermotorigen Bruchbuden sollen ruhig mal ankommen! Das wird ein helles Fest werden, sie abzuschießen! Nun sind sie gekommen, aber das helle Fest ist ausgeblieben. Nun müßt ihr eines bedenken: Das deutsche Volk hat unsagbar unter dem Terror der Feindbomber gelitten, bei Tag und bei Nacht. Bei Nacht hat das deutsche Volk noch einigermaßen Verständnis dafür, weil es sich sagt: in der Nacht gegen die Bomber anzu- kommen, ist schwer. Was es aber gar nicht versteht, ist das Herankommen bei Tage, besonders bei strahlendem Wetter. Das hat mir das Volk in ungezählten Briefen geschrieben, sie hätten gesehen, wie die Jäger da gekämpft hätten; wahrscheinlich hätte ich lauter kranke Leute in die Heimat zurückgeholt, um die Luft- verteidigung aufzunehmen . . . Ich will nun nicht eine einzelne Gruppe oder Staffel herausnehmen und sie als besonders schlecht hinstellen. Aber eines kann ich euch versichern: Feiglinge will ich in meiner Waffe nicht haben . . . die rotte ich aus.«

Milch hielt es für falsch, allein den Jagdfliegern die Schuld zu geben. Schweinfurt und mehrere R.A.F.-Nachtangriffe hatten gezeigt, was diese Männer leisten konnten, wenn man ihnen geeignetes Gerät und gute Führung gab. Die höchsten Befehlsstellen der Luftwaffe waren nach Milchs Ansicht verantwortlich für die Planungsfehler, die der Luftwaffe ihre derzeitige defensive Position aufgezwungen hatten. Am nächsten Tag, dem 24. Oktober, zeigte er Göring die neue Programm- studie »225«, das 5,000-Jäger-Programm, und er erinnerte ihn daran, daß Hitler ihn seit einigen Monaten nicht mehr empfangen habe, deshalb müsse Göring jetzt dessen erforderliche Zustimmung erwirken. Vor allem gelte es, die Luftrüstung vor dem drastischen Einberufungsprogramm zu schützen, das für die nächsten drei Monate geplant war.

In einer Besprechung mit Speer hatte Hitler einige Tage zuvor erklärt, daß in den nächsten drei Monaten 210,000 Mann aus der Industrie einberufen werden sollten, und 60,000 davon sollten aus den Reihen der 435,000 nach Angaben des Ministeriums Speer für die Luftrüstung UK-gestellten deutschen Arbeiter kommen; in Gegenwart Hitlers teilte Speer Milch diese vernichtende Nachricht mit. Hitler weigerte sich, Milchs Einwände gelten zu lassen. Milch war der Überzeugung, daß Speers Mitarbeiter hier mit einem Trick gearbeitet hätten; er konnte es nicht glauben, daß die Luftrüstung tatsächlich 435,000 UK-gestellte Arbeiter beschäftigte. »Ich persönlich halte die Grundlage für gelogen, wenn ich es auch nicht beweisen kann«, sagte er zu Göring. »Ich bin aber schon dabei, das festzustellen.« Er war der Meinung, daß die richtige Zahl näher bei 259,000 liege und ihre Abgaben entsprechend geringer sein müßten. Speer schrieb einen alarmierenden Bericht für Hitler über die Auswirkungen dieser Einziehungsaktion auf die Kriegsproduktion, soweit Heer und Marine betroffen waren; Milch bat Göring, ein Gleiches zu tun, da die Luftwaffe sonst schweren Schaden erleiden würde.

In diesem Kampf um Arbeitskräfte zog die Luftwaffe ständig den kürzeren. Speer konnte seine Rüstungsinspektoren benutzen, um Arbeiter von einer nur für die Luftrüstung arbeitenden Fabrik in eine andere zu versetzen, die Heeresgüter fertigte.

Göring versprach, die Erfordernisse des neuen Programms bei seinem nächsten Zusammentreffen mit Hitler, das am 27. Oktober in Rastenburg stattfand, durchzusetzen. Nach der Mittagslage leitete Hitler eine gemeinsame Besprechung über die Arbeitskräfte der Wehrmacht. Aus den Aufzeichnungen des Admirals Dönitz geht nicht hervor, ob Göring den Bedarf der Luftwaffe überhaupt erwähnte; aber später erklärte er Milch, er habe Hitler nachgewiesen, daß die Zahl der Arbeitskräfte in der Luftindustrie konstant geblieben sei, obwohl Millionen von Kriegsgefangenen, ausländischen Arbeitern, neu mobilisierten Arbeitern und Frauen der Kriegswirtschaft zugeführt worden seien. Hitler wollte nicht glauben, daß die Luftindustrie weniger als fünf Millionen Arbeitskräfte habe (in Wirklichkeit waren es etwa 1.2 Millionen). Die Oberbefehlshaber der anderen Wehrmachtteile erzählten offenbar absurde Geschichten über ihre eigene Notsituation.

Am 29. Oktober unterrichtete Milch seinen Stab von dem Ergebnis der Intervention Görings bei Hitler zur Schonung der Luftindustrie: »Da ist jetzt die klare Entscheidung gefallen, daß eingezogen wird.« Offensichtlich ließ er auch bei Göring keinen Zweifel über seine eigene Ansicht aufkommen. Am 28. Oktober hatte er in sein Tagebuch geschrieben: »Große Besprechung, Karinhall. Furchtbarer Krach. (Göring hat) schlechtes Gewissen, da bei Führer nichts erreicht.«

Nach seiner Begegnung mit Hitler war Göring nach Berlin zurückgekehrt und hatte dann Milch, Speer und Sauckel nach Karinhall kommen lassen. Zu Milch sagte er grollend: »Ich bin jetzt sehr mißtrauisch geworden. Früher hat man mir leicht etwas erzählen können. Jetzt bin ich durch Schaden klug geworden. Ihr dürft mich nicht so betrunken machen (mit Zahlen), wie das früher der Fall gewesen ist.« Aber die Zahlen sprachen eine deutliche Sprache. Bis Ende September 1943 waren insgesamt mehr als eine Million Soldaten auf Kosten der deutschen Kriegswirtschaft eingezogen worden; Sauckel behauptete Hitler gegenüber, daß er allein in den letzten neun Monaten dafür 2,200,000 Arbeitskräfte zur Verfügung gestellt habe, darunter 770,000 Gefangene, und er fügte hinzu, daß er im Vormonat mit einer neuen Aktion zur Beschaffung von drei Millionen Italienern für die deutsche Industrie begonnen habe. 382,000 davon seien schon eingesetzt. Die italienischen Arbeiter in Deutschland sollten sich als ebenso unzuverlässig erweisen, wie sie als Verbündete gewesen waren; sie meldeten sich freiwillig zum Militär, wurden deshalb nach Italien zurücktransportiert, und verschwanden dann spurlos in den Bergen. Die Arbeiter, die blieben, wurden mit Samthandschuhen angefaßt.

Die neue Einberufungsaktion begann unverzüglich. In dem Serienbau der Flugzeuge konnte man auf niemanden mehr verzichten, also nahm man die Männer aus den Entwicklungslabors. Die Wehrbezirkskommandos holten sich die Männer, die sie brauchten, gewöhnlich vor Tagesanbruch, so daß diese keine Möglichkeit hatten, sich mit dem RLM in Verbindung zu setzen und zu protestieren. »Der Wehrbezirkskommandeur wird danach beurteilt, ob er genug Helden greift oder nicht«, sagte Milch einige Tage später erbittert zu Göring. »Und wenn er es nicht tut, wird er verabschiedet.« Trotzdem befahl er, daß niemand von der Arbeit an Strahltriebwerken, an Strahljägern und Strahlbombern abgezogen werden dürfe. Gegenteiligen Befehlen sei nicht Folge zu leisten.

Hitler war es gelungen, Göring davon zu überzeugen, daß, ob die deutschen Linien in Rußland nun ein paar hundert Kilometer zurückgedrängt würden, unerheblich sei im Vergleich dazu, ob die Deutschen im Frühjahr 1944 mit einer Manövrierfähigkeit antreten könnten, die es gestatte, im Westen die Front zu halten und keine zweite Front aufkommen zu lassen. »Dafür ist die Fliegerei entscheidend«, hatte Hitler betont und hinzugefügt, daß, falls eine feindliche Armee den Fuß auf deutschen Boden setzen sollte, dies das Ende für Deutschland bedeuten werde. Das sei eine unendlich viel größere Gefahr als jeder Angriff auf die Städte. Vergeblich erinnerte Milch Göring daran, daß sie ja nicht allein die Städte verteidigen müßten, sondern die Rüstung – das Fundament ihrer militärischen Stärke. »Ich denke dabei an die Lebensfrage neben der Ostfront, nämlich ob die Heimat im nächsten Frühjahr, wenn der (Langstrecken-)Jäger des Amerikaners kommt,

genügend verteidigt ist!« Göring erwiderte ungeduldig: »Und wenn sämtliche Städte Deutschlands dem Erdboden gleichgemacht werden, lebt das deutsche Volk immer noch! Das ist gewiß schlimm, aber es hat gelebt, bevor es Städte gab. Und wenn wir in Erdhöhlen wohnen müssen, Aber wo das Leben für uns aufhört, ist dann, wenn die Bolschewisten hereinströmen.« Als Milch weiterhin widersprach, sagte Göring: »Ich wehre mich nicht gegen die Verteidigung, denn *ich* habe die Luftwaffe in der Heimat aufgebaut, *ich* bin es gewesen, der gegen alle Widersprüche die Staffeln von den Fronten zurückgeholt hat.« Er wiederholte, daß es nur zwei wirkliche Gefahren für das Land gebe. Die erste, »wenn es eines Tages heißt, der Russe, Heeresgruppe Soundso, steht in Schlesien und die andere Heeresgruppe in Ostpreußen, die eine steht an der Weichsel, die andere kommt die Oder aufwärts . . . Dann kommt die Gefahr Numero zwei, und das ist England.« Deshalb sei es gerechtfertigt, daß er die Bomberflugzeuge als Bestandteil der Luftverteidigung betrachte. »Ich muß drüben selber angreifen . . . In dem Augenblick allerdings, wo der Engländer versucht, in Frankreich zu landen, um eine zweite Front aufzumachen, werde ich auch nicht einen einzigen Jäger in der Reichsverteidigung belassen, sondern an dem Tage geht restlos alles, was fliegen kann, nach vorn. Und das ganze Reich besitzt am selben Tage nicht ein Flugzeug – mag kommen was will . . . Wenn die Engländer bei einer Landung im Westen an der Küste Fuß fassen«, sagte Göring abschließend, »so wäre das tödlich. Ob sie zwei oder drei Tage auf deutsche Städte Bombenangriffe machen oder nicht, ist schlinun – aber nicht tödlich.«

Strahljäger als Bomber

Milch hatte immer schon erkannt, daß der Strahljäger, die Me 262, für die Wiederherstellung der deutschen Luftüberlegenheit lebenswichtig war. Auch Galland sagte ihm jetzt, daß »die (Me 262) eine derartige Überlegenheit bringt, daß schon geringe Stückzahlen wichtig wären«.

Die ersten hundert Stück der Vorserie sollten zwischen Januar und Mai 1944 fertig sein, und die Großserie sollte im November 1944 in Regensburg und Augsburg beginnen. Aber Messerschmitt blieb bei seinen Forderungen nach mehr Facharbeitern, Konstrukteuren und Vorrichtungsbauern, und Mitte Oktober 1943 begann Göring sich zu fragen, ob der Strahljäger jemals zum Einsatz kommen werde. »Ich möchte nicht, daß ich mit der 262 um ein halbes Jahr zu spät anfare«, sagte er zu Milch. Es waren prophetische Worte.

Das RLM hatte sein Möglichstes getan, um Messerschmitts Anforderungen zu erfüllen. Als Blohm & Voß in Hamburg zerstört worden war, hatte Milch die Werft

dazu überredet, ihre besten Konstrukteure, Arbeiter und Werkmeister ihrem Rivalen Messerschmitt zu überlassen, und zwar gegen die verbindliche Zusage, daß sie zusammenbleiben und nach dem Krieg geschlossen zu ihrem Hamburger Werk zurückkehren durften. Dennoch verlangte Messerschmitt die sofortige Zuweisung von 120 weiteren Vorrichtungsbauern und 260 Werkzeugmachern – »alles weit über das hinaus, was möglich ist«, sagte Milch. Messerschmitt wandte sich dann an Göring persönlich und verlangte 4.000 weitere Arbeiter »Ich mache Sie darauf aufmerksam, die Me 262 wird eine Verzögerung von drei Monaten erleiden, und wenn ich (die Arbeiter) weiter nicht kriege, von einem halben Jahr!«

Als Göring Hitler am 27. Oktober davon erzählte, »hat er (der Führer) fast einen Schlaganfall bekommen«, berichtete der Reichsmarschall. Hitler hatte keine sehr klare Vorstellung von den Möglichkeiten des Düsenflugzeugs, das er noch nie gesehen hatte. Es werde, so hoffte er, eine entscheidende Rohe bei der Niederwerfung der alliierten Invasion in Frankreich im nächsten Frühjahr spielen. Als kritische Phase der bevorstehenden Invasion bezeichnete er Göring gegenüber die ersten Stunden des Durcheinanders beim Ausladen am Strand, wenn alles mit Panzern, Geschützen und Truppen verstopft sei: In diesen Stunden müsse die schnelle Me 262 ihren ersten sensationellen Auftritt machen, und zwar als Schnellbomber! Genaues Zielen sei nicht erforderlich – es werde genügen, wenn die Maschinen in geringer Höhe über die Landstellen am Strand dahinsausen, Bomben in die mit vollem Gerät an Land gehenden Truppen schleudern und sie zwingen könnten, den Kopf einzuziehen; selbst wenige Stunden Verzögerung, die dem Feind aufgezwungen werden, könnten entscheidend sein, denn das werde ihm selbst die erforderliche Zeit zum Heranziehen der eigenen Reserven geben. Göring stimmte zu, aber insgeheim zweifelte er daran, daß die Me 262 zu diesem Zeitpunkt einsatzfähig sein würde. Deshalb sagte er jetzt, man werde auch versuchen, diese Taktik mit den vorhandenen Jagdbombern anzuwenden. Hitler ergänzte: »Wenn wir nur zwei siebziger (70-kg-Bomben, die es nicht gab) mitnehmen könnten, bin ich schon außerordentlich dankbar.« Göring versprach, mit Milch und Messerschmitt darüber zu sprechen.

Milch war der Ansicht, daß die Verzögerung des Strahljägers darauf zurückzuführen war, daß Messerschmitt alle Anstrengungen auf den Otto-Jäger Me 209 konzentriert hatte. Als Göring Messerschmitt gegenüber Milchs Wutausbrüchen über dessen Vernachlässigung des Me 262-Projekts zu verteidigen suchte, unterbrach ihn Milch zornig: »Herr Reichsmarschall – der Mann ist gar nicht notwendig. Wir haben bessere Konstrukteure als Messerschmitt.«

Es muß erwähnt werden, daß Milch zu dieser Zeit den Befehl Hitlers, die Me 262 als potentiellen Jagdbomber zu sehen, nicht kritisierte, denn er nahm an, es handle

sich nur um das Aufhängen einer Bombe unter den Einsitzer, so wie es bei Me 109 und der FW 190 der Fall war. Aber auch Messerschmitt erhob gegen die Forderung Hitlers keine Einwände, als Göring und Milch einige Tage später zu ihm nach Regensburg fuhren. Bevor sie die ausgedehnten Werksanlagen und Flugzeughallen besichtigten, erwähnte Göring die Forderung Hitlers nach einem Me 262-Bomber. Messerschmitt rief aus: »Herr Reichsmarschall! Es ist von vornherein vorgesehen, M bei der Maschine zwei Bombenschlösser angebaut werden, damit man mit ihr Bomben werfen kann, und zwar eine zu 500 kg beziehungsweise zwei zu je 250 . . . Sie können aber auch eine 1,000er oder zwei 500er tragen.« Als Göring fragte, wie lange es dauern werde, die vorhandenen Flugzeuge mit Bombenaufhängeschlössern und Abwurfgeräten nachzurüsten, erwiderte Messerschmitt: »Das ist verhältnismäßig leicht gemacht – in 14 Tagen.«

Bevor sie gingen, zeigte man Göring und Milch das soeben fertiggestellte sechste Versuchsmuster der Me 262 im Flug (es war die erste Maschine dieses Typs mit einziehbarem Bugrad) sowie einen Raketenabfangjäger Me 163, ein geeignetes Flugzeug für ein Kamikaze-Geschwader.

Zwei Tage später, am 4. November, statteten Göring und Milch einen ähnlichen Besuch den Junkers-Werken ab, wo die Strahltriebwerke Jumo 004 hergestellt wurden. Diese wichtigen Fließbänder wurden in eine Heereskaserne nach Zittau verlegt, wo die Großserie im Januar anlaufen sollte. Göring forderte, unterirdische Fertigungshallen für die Produktion der Strahltriebwerke und schlug die Bergzüge an der Elbe vor; für die Zwischenzeit verlangte er, leistungsfähiges Feuerlöschgerät in den zu ebener Erde gelegenen Fabriken zu installieren. Bevor sie das Dessauer Werk wieder verließen, zeigte man Göring und Milch die Versuchsmuster der neuesten Junkers-Bomberkonstruktionen, die Ju 388 (im Keim eine von zwei BMW-Doppelsternmotoren angetriebene Ju 188) und einen Großstrahlbomber, die Ju 287, mit sechs Jumo 004-Triebwerken; mit seinen nach vorn geschwungenen Tragflächen sollte sich der Bomber der Schallgeschwindigkeit annähern. Das Versuchsmuster legte seinen ersten Flug acht Monate später zurück.

Zum Schluß besuchten Göring und Milch das Arado-Werk, das mitten in der Verlegung nach Landshut begriffen war; am neuen Platz sollte die Produktion im September 1944 mit 26,000 Arbeitern aufgenommen werden. Bisher hatte das Werk das Sorgenkind He 177 im Lizenzbau und einige Jagdflugzeuge hergestellt; jetzt aber lag seine Zukunft im Strahlbomber und Gewaltaufklärer Ar 234, von dem die ersten hundert bis Ende 1944 hergestellt werden sollten. Fünf Versuchsmuster waren gebaut; sie hatten eine Höchstgeschwindigkeit von 800 km/h und eine Reichweite von 1,600 km. Das Projekt war um einige Wochen zurückgeworfen worden, als die erste Ar 234 vor einem Monat abstürzte, und die im Gange

befindliche Verlegung würde eine weitere Verzögerung von zwei Monaten bedeuten. Milch bestand darauf, den ursprünglichen Produktionsplan nicht nur beizubehalten, sondern ihn noch zu steigern, und das Werk verpflichtete sich, bis Ende 1944 200 Stück zu fertigen, oder 1.000 bis Mitte 1945, vorausgesetzt, daß Rohstoffe und Arbeitskräfte in entsprechenden Mengen zugeteilt würden.

Sehr optimistisch gestimmt kehrte Göring von seinen Besuchen bei den Triebwerk- und Flugzeugfabriken zurück. Er wußte jedoch, daß ein paar Tage gutgezielter Sättigungsbombardierungen dies alles vernichten konnten und leitete daher eine große Unternehmung ein, »um rücksichtslos mit meinem ganzen Krempel in und unter die Erde zu gehen«, wie er sagte. Während RLM-Beauftragte das ganze Land nach geeigneten leeren Tunnels und Höhlen absuchten, hielt Göring am 8. November eine Rede vor den Gauleitern und rief sie zur Zusammenarbeit auf. Goebbels, der Görings Rede konzeptlos fand, notierte sich in sein Tagebuch: »Göring versteift sich vor allem auf eine These, die man der Öffentlichkeit gar nicht mitteilen kann, nämlich daß die Vergeltung gegen England zum großen Teil schon durch unsere Angriffe im Herbst 1940 vorweggenommen sei.« Das stimmte nicht ganz, denn Göring umriß tatsächlich seine konkreten Pläne. Vor allem beschrieb er die Strahlbomber, die 1944 von den Fließbändern kommen sollten. »England hat den Luftkrieg schon einmal in der schwersten Form bekommen«, sagte er. »Es hat als germanisches Land mit zusammengebissenen Zähnen darauf reagiert.« Viele Monate lang habe man sie jetzt in Frieden gelassen, während für die Deutschen die Luftangriffe zu einer Selbstverständlichkeit geworden seien. Um so mehr würden die Engländer zu leiden haben, wenn die Vergeltungsangriffe begonnen hätten, und zwar noch vor Ende des Jahres 1943, wobei London nicht das einzige Ziel sein werde: »Es ist immer besser, eine Stadt von 100.000 Einwohnern durch Terrorangriffe ganz kaputt zu machen, als in einer Riesenstadt ein Loch zu machen!« Er sprach von den sechs Tonnen Bomben, die die He 177 tragen könne, und von dem »Trialen«-Sprengstoff, der die doppelte Sprengkraft der britischen Explosivstoffe besitze, und er versprach den Gauleitern ein Stichwort, sobald die Vergeltungsangriffe auf mehr als hundert Einsätze pro Nacht verstärkt worden seien.

Bis zum Herbst 1943 war das Projekt des Strahlflugzeugs Me 262 schon um mehrere Monate hinter dem Plan zurückgeblieben. Im Januar 1944 lehnte Messerschmitt in einer langen schriftlichen Stellungnahme jede Verantwortung dafür ab. Er behauptete jetzt, daß er im Laufe des Jahres 1943 immer wieder auf die Bedeutung der Maschine hingewiesen, »aber kein Gehör gefunden« habe. Daß die Maschine so spät serienreif gemacht werde, sei »ausschließlich Schuld des RLM«. Das entsprach jedoch nicht den Tatsachen. Noch im Juni 1943 hatte sich Messer-

schmitt dagegen ausgesprochen, die Me 262 anstelle des Otto-Motor-Jägers Me 209 zu produzieren, und er behauptete, die Me 209 sei zu 95 Prozent reif für die Fertigung. Er hatte weiterhin Facharbeiter und Konstrukteure in die »tote« Me 209 investiert, was natürlich zu Lasten des Strahlflugzeugs ging. Ende September fragte Milch seinen Stab mit aller Vorsicht (schon in Hinblick auf Hitlers Gegenbefehl, der die Weiterentwicklung der Me 209 betraf), »Ohne daß ein Irrtum entsteht, die Frage zu prüfen, ob wir die Me 209 hinsichtlich Leistung und Termin unbedingt brauchen«. Die Meinung der Sachverständigen, vor allem Gallands, war einhellig: Man brauchte sie nicht. Ende Oktober hatte die Me 209 noch nicht einmal ihren ersten Flug zurückgelegt, obwohl die Großserie bereits im folgenden Frühjahr anlaufen sollte. Im Spätherbst befahl Milch noch einmal, jede Arbeit am Otto-Jäger Me 209 einzustellen, und wenige Tage später erhielt er die entsprechende Vollmacht von Göring.

Die Odyssee des Strahljägers Me 262 hatte aber eben erst begonnen.

Milch las mit besonderem Interesse die Vernehmungsprotokolle alliierter Flieger. Die Amerikaner waren einstimmig der Meinung, daß eine Verstärkung der Jagdverteidigung die Tagangriffe unmöglich machen würden. Die Engländer taten die deutschen Luftangriffe auf ihr Land als Nadelstiche ab, gaben aber zu, daß die Eindringoperationen der Fernnachtjäger über den R.A.F.-Bomberflugplätzen sehr unangenehm seien. Es kursierte eine Unzahl von Gerüchten: So hieß es zum Beispiel, deutsche Jäger verhielten sich eine halbe Stunde oder noch länger wie alliierte Begleitjäger, bevor sie plötzlich zum Angriff übergingen; andere seien wackelnd angefliegen gekommen, was auch die Amerikaner immer als Erkennungszeichen machten. Den Deutschen wurde fälschlicherweise auch nachgesagt, sie flögen erbeutete B-17 mit amerikanischen Hoheitszeichen: »Es wurde daher befohlen«, freute sich Milch, »auf jedes verdächtige Fortress-Flugzeug zu schießen, das die Formation einzeln anfliegt . . . Das ist nur gut!«

Auch in Deutschland liefen Gerüchte um. Hitler glaubte, daß die bemerkenswerte Zielgenauigkeit bei Angriffen einzelner britischer Flugzeuge auf die Hochöfen des Ruhrgebietes darauf hindeuten könnten, daß die R.A.F. Bomben verwendete, die durch Infrarotgeräte ins Ziel gesteuert würden, und über den Luftwaffenführungsstab bat er Milch, diese Möglichkeit zu untersuchen. (Tatsächlich hatten die Mosquitos schon seit mehr als einem Jahr das Leitstrahlverfahren »Oboe« angewendet, aber noch war keines dieser Geräte den Deutschen in die Hände gefallen.) Milchs Sachverständige erwiderten, daß die Briten möglicherweise von Agenten Funkbaken in der Nähe der ausgewählten Ziele aufstellen ließen, Baken, die erst zu arbeiten beginnen, wenn sie durch einen Funkstrahl angeschaltet werden. Eine gründliche Untersuchung der wenigen Blindgänger, die nach diesen

Präzisionsangriffen gefunden worden waren, erbrachte keinerlei Hinweise darauf, daß sie sich in irgendeiner Weise von gewöhnlichen Bomben unterschieden. Einen Steuerungsmechanismus konnte man nicht entdecken; offensichtlich fanden die Bomben ihr Ziel durch ein Radarprinzip, das dem deutschen Y-Leitstrahlverfahren ähnelte.

Speer lehnte es ab, die Verantwortung für das von Milch geplante neue Flugzeugprogramm »225« zu übernehmen. Zu jener Zeit galt das Programm »223« mit einem Ziel von 3,700 Jägern, 1,194 Zerstörern und 720 Bombern pro Monat von 1945 an; das nach den Angriffen auf Hamburg konzipierte Heimatverteidigungsprogramm »224«, das in der zweiten Oktoberwoche erlassen worden war, hatte diese Ziele auf 4,160 Jäger, 1,256 Zerstörer und 820 Bomber von 1945 an emporgeschraubt; Speer erklärte, dies sei das Höchste, für das sein Ministerium die Zulieferungen zusagen könne. Aber das neue V-Programm »225« sah nun 4,585 Jäger, 1,264 Zerstörer und 930 Bomber (Göring hatte 900 verlangt) von 1945 an vor. Die Jägerproduktion würde im Laufe des Jahres 1944 wesentlich niedriger sein, aber nicht wegen der Bombersteigerung, sondern weil es an geeigneten Motoren fehlte.

Speer weigerte sich, das neue Programm auch nur in Erwägung zu ziehen: »Das hat keinen Zweck«, wandte er ein. »Das sind Utopien! Über das Programm 224 hinaus ist überhaupt nicht zu diskutieren. Wenn die Luftwaffe von sich aus ein Programm 225 anerkennt, kann sie das tun; aber ich muß offiziell darauf hinweisen, daß dazu die Zulieferungen nicht gegeben werden.« Milch forderte sein Amt auf, eine neue Studie auszuarbeiten, um zu versuchen, die beiden Positionen in Einklang zu bringen.

Mitte November zeigte es sich, daß die jetzt noch anhaltende Dürre der vorangegangenen Monate für das Jahr 1944 einen bisher nicht dagewesenen Aluminiummangel bewirken würde. Dieser neue, hemmende Faktor wurde Milch am 17. November während einer Besprechung mit Speer mitgeteilt. Die Dürre war ein Ereignis, mit dem niemand gerechnet hatte. Es war die schlimmste, die Deutschland seit neunzig Jahren heimgesucht hatte. Der Verlust an Wasserkraft würde erhebliche Produktionsausfälle an Stickstoff, Elektrostahl, synthetischem Treibstoff und Aluminium verursachen; außerdem war der Wasserstand der Donau so niedrig, daß die Ölkähne aus Rumänien nur 300 statt der üblichen 700 Tonnen tragen konnten; im November würde die Transportmenge 80,000 Tonnen gegenüber 144,000 Tonnen im Oktober betragen, und in Rumänien warteten 323,000 Tonnen auf den Transport nach Deutschland. Von der deutschen Aluminiumproduktion, die man für die nächsten Monate auf 40,000 Tonnen pro Monat schätzte, würde die Luftwaffe nun 22,000 Tonnen pro Monat erhalten. Diese Situ-

ation schien das Programm »225« völlig unmöglich zu machen, denn »dazu ist die Masse Aluminium und Stahl nicht da«, teilte Milch Göring am 23. November mit. Ganz abgesehen davon mußten 10,000 Tonnen aus Spezialblechen bestehen, die das Rüstungsministerium nicht eingeplant hatte. (Das Raketenprojekt A4 – »ein unerhörter Aluminiumblechfresser« – würde 1,000 Tonnen im Monat verschlingen.)

Aus Gründen der Diplomatie hatte Milch – ebenso wie Speer – immer gute Beziehungen zu Heinrich Himmler unterhalten; stets hatten sie Geburtstagsglückwünsche ausgetauscht, und einmal sagte Milch: »Ich arbeite lieber mit ihm als mit manchen militärischen Stellen zusammen.« Wahrscheinlich war es ganz einfach die Bewunderung eines Organisationsfachmanns für den anderen; beide hatten aus dem Nichts eine Streitmacht geschaffen.

Nach einer Führerrede vor 4,000 Offiziersanwärtern in der Breslauer Jahrhunderthalle lud Milch am 20. November Himmler auf sein nahe gelegenes Gut »Althofdürr« ein, um sich seiner Hilfe für die Nöte der Luftwaffe zu versichern. Wie Hitler, so besaß auch Himmler peinlich korrekte Manieren und einen sonderbar förmlichen Charme. Milch berichtete ihm von seinen Schwierigkeiten und sprach über die dringende Notwendigkeit, die Reichsverteidigung auszubauen. Himmler sagte seine Unterstützung zu.

Am 23. November beorderte Göring Milch telegraphisch nach Karinhall, um dreiundzwanzig technische Fragen mit ihm zu besprechen. Offensichtlich waren ihm diese Fragen von den beiden technischen Offizieren, Diesing und Knemeyer, nahegelegt worden, deren Übergriffe in die Befugnisse des Generalluftzeugmeisters Milch schon seit einiger Zeit aufgefallen waren. Es war der erste Besuch Milchs in Karinhall seit dem großen Zusammenprall mit den Rüstungsindustriellen vom März 1943. Milch nahm die Papiere über die Me 209 mit, da Göring die Entwicklungs- und Beschaffungslage für den Strahljäger Me 262 und den Strahlbomber und Gewaltaufklärer Ar 234 besprechen wollte. Er und General Vorwald erklärten dem Reichsmarschall, daß jetzt klar sei, wie Messerschmitt sie über den Fortgang der Me 209 getäuscht habe: Die Produktionsvorrichtungen seien zu 80 Prozent im Rückstand und die Großserie könne, wenn überhaupt, nicht vor Anfang 1946 beginnen. Zornig genehmigte Göring die von Milch und Vorwald verfügte Absetzung der Me 209. Auch die Ju 288 (Bomber »B«) wurde zugunsten der weit billigeren Ju 388 und einer reinen viermotorigen Ausführung der He 177 endgültig vom Programm gestrichen.

Die Besprechung endete um 15.30 Uhr. Als die anderen gegangen waren, bot Göring Milch eine Zigarre an, und der Diener Robert holte eine etwas angenagt aussehende Zigarrenkiste; die Zigarren darin sahen ausgesprochen billig und

schlecht verarbeitet aus – Milch schätzte ihren Preis auf etwa 8 Pfennig das Stück. »Da ziehe ich heber meine Leibmarke vor!« sagte er und wählte eine Brasil aus seinem Zigarrenetui. Göring schrie Robert an: »Sie sind wohl verrückt geworden, daß Sie es wagen, dem Feldmarschall solche Zigarren anzubieten! Bringen Sie sofort eine Auswahl von den Kubazigarren.« Der Diener zog mit rotem Kopf ab. Göring entschuldigte sich bei Milch: »Ich verstehe nicht, was dem Robert eingefallen ist.« Dieser war im Nu wieder da mit fünf Kisten der teuersten Zigarren, die Milch je gesehen hatte.

Als Milch Karinhall verlassen wollte, kam Robert hinter ihm hergelaufen. »Herr Feldmarschall«, sagte er keuchend, »ich hätte es niemals gewagt, Ihnen diesen Dreck anzubieten. Aber der Alte hat mir extra den Befehl dazu gegeben.«

In der Nacht des 18. November hatte Sir Arthur Harris mit seinem Versuch begonnen, »Berlin von einem Ende bis zum anderen Ende in Trümmer zu legen«. In der Nacht des 22. November ließ er einen noch schwereren Angriff folgen, von dem Göring noch immer kaum etwas wußte, als Milch und seine Mitarbeiter in Karinhall eintrafen. Das Rüstungs- und das Reichsluftfahrtministerium waren in Mitleidenschaft gezogen worden, und auch das Heereswaffenamt nebenan geriet in Brand. In dieser Nacht hatte es ungefähr 3,500 Tote gegeben. 400,000 Menschen waren obdachlos geworden, und in der folgenden Nacht griffen starke britische Bomberverbände erneut Berlin an.

Hitler hatte endlich eingewilligt, die Frage gründlich untersuchen zu lassen, ob Millionen von Wehrmachtsangehörigen untätig seien, und Milch hoffte, als Resultat dieser Untersuchung Verstärkungen für die Arbeitskräfte der Luftfahrtindustrie zu bekommen. Speer hatte vorgeschlagen, einem erfahrenen Industriellen wie Albert Vögler den Auftrag zur Reorganisation des Heeres nach den kommerziellen Prinzipien eines großen Konzerns zu erteilen, und er hatte ein Beispiel für die Methoden des Heeres angeführt: Früher habe ein Major mit 9,000 Mann unter sich den gesamten Ankauf und die Reparatur von Kraftfahrzeugen in Frankreich organisiert. »General Kühn hat dann festgestellt, dort gehöre ein Generalmajor hin, ein Oberst und ein Oberstleutnant. Alle diese Offiziere brauchen dann wieder einen Adjutanten. Der Major aber macht die Arbeit nach wie vor.« Göring bat Milch und Speer, ihre Vorschläge schriftlich niederzulegen, damit er diesen Bericht Hitler übergeben könne.

Im Grunde waren es die gleichen Argumente, die Milch schon im März Hitler in der nächtlichen Auseinandersetzung vorgetragen hatte. Am 8. November gab Hitler endlich zu, daß ein Mißverhältnis in der Verteilung der Heeresangehörigen auf kämpfende Truppe und Etappe bestehe. Er befahl dem OKW, die tatsächliche Situation zu untersuchen, und lud Admiral Dönitz und Göring am 24. November

nach Rastenburg ein, um Möglichkeiten zur Verstärkung der kämpfenden Truppe des Heeres zu erörtern. Am Tag vor dieser Besprechung bat Göring Milch, ihn über die Einzelheiten zu informieren. Milch wiederholte seine Behauptung, daß von den 8,3 Millionen Mann beim Heer weniger als zwei Millionen tatsächlich an den Fronten stünden: »An der Ostfront«, sagte er, »stehen 260,000 Mann Infanterie.« Wenn man ihm nur freie Hand ließe, könne er zwei Millionen Soldaten aufreiben und sie den Fronteinheiten zuführen.

Genau das Gegenteil trat dann ein. Görings Position war – vor allem jetzt, wo Berlin wieder unter den Luftangriffen leiden mußte – so schwach geworden, daß er nicht nur Milchs Statistiken nicht erwähnte, sondern erklärte, »daß auch er der Auffassung sei, daß aus den rückwärtigen Diensten der Luftwaffe noch viel herauszuholen sei«.

Göring hatte im Oktober seinem Staatssekretär befohlen, auf dem Flugplatz Insterburg eine Vorführung der modernsten Flugzeuge und Waffen für Hitler vorzubereiten. Gezeigt werden sollten auch die beiden Strahlflugzeugprojekte, die fliegende Bombe und die Fernlenk Waffen Hs 293 und Fritz-X, die für die Bekämpfung feindlichen Schiffsraums vorgesehen waren. Auch Filme über die neuen Panoramafunkmeßgeräte (»Tremmen«) und der »Korfu«-Empfänger sollten Hitler vorgeführt werden, die vor einer Woche während eines Nachtangriffs auf Berlin den Weg der R.A.F.-Bomber anhand ihrer Radaremissionen verfolgt hatten.

Am 26. November begann die Vorführung, die mit einer Kette von Mißverständnissen endete. Als Hitler mit seinem Stab eintraf, überreichte Göring ihm ein Album der vorzuführenden Flugzeuge. Milchs führende Ingenieure und Amtschefs waren verständlicherweise stolz auf das Gerät, das auf dem Flugplatz aufgebaut war – einige Typen davon gehörten zu den modernsten der Welt. Aber bevor Milch seine Mitarbeiter vorstellen konnte, zeigte Göring auf seine beiden technischen Adjutanten Diesing und Knemeyer und sagte: »Hier, mein Führer, möchte ich Ihnen die beiden Leute vorstellen, die die ganze Sache beim Generalluftzeugmeister gemacht haben.«

Milch verschlug es die Sprache. Aber es sollte noch schlimmer kommen. Göring nahm Milch das gedruckte Programm aus der Hand und begann, Hitler jedes Flugzeug vorzustellen. Er hatte keine Ahnung davon, daß eines der Jägerversuchsmuster einen Unfall in Rechlin gehabt hatte und deshalb bei dieser Vorführung fehlte; die anderen Flugzeuge waren deshalb jeweils um einen Platz aufgerückt. Wo der fehlende Jäger hätte sein sollen, stand jetzt ein mittelschwerer Bomber. Göring stellte ihn Hitler als einmotorigen Einsitzer vor; die Farce ging noch mehrere Ausstellungsstücke lang weiter, bis Hitler die Geduld verlor und Göring auf seinen Irrtum aufmerksam machte.

Die nächste Katastrophe trat ein, als sie den Strahljäger Me 262 inspizierten. Hitler wiederholte seine Frage, ob dieser Jäger auch Bomben tragen könne. Bevor die anderen ihn bremsen konnten, trat Messerschmitt vor und erklärte: »Jawohl, mein Führer, er kann ohne weiteres eine 1,100-kg- oder zwei 500-kg-Bomben mitnehmen.« Hitler dankte ihm: »Dies ist endlich der Blitzbomber, dies ist endlich das Flugzeug, was ich von der Rüstung der Luftwaffe schon seit Jahren gefordert habe. Hier steht es, nur keiner hat es erkannt!« Oberst Petersen sagte später. »Damit ist der Bazillus gesetzt worden.« Selbst jetzt scheint niemand protestiert zu haben, nicht einmal Göring. (Obwohl er am 18. März Milchs Bemühungen, die Schnellbomberlücke zu füllen, abwertend beurteilt hatte: »Beim Schnellbomber haben es sich die Herren sehr einfach gemacht. Unter den schnellsten Jäger wurde eine Bombe gehängt, und der Schnellbomber war fertig. Nun ist aber ein Jäger kein Bomber. Das hat aber die Herren nicht weiter gestört«.) Göring genehmigte jetzt eine Abänderung des Strahljägerprojekts, die eine Verzögerung von vielen Monaten zur Folge haben sollte.

Zum Teil aus Sicherheitsgründen (es mußte vermieden werden, daß ein Strahltriebwerk durch Absturz über Feindgebiet dem Gegner in die Hände fiel) und zum Teil aus seinem Wunsch heraus, die Jägerausführung zu fördern, hatte Milch immer zur Vorsicht bei der Strahlbomberentwicklung geraten. Im Mai hatte Major Herrmann empfohlen, die Me 262 auch als Bomber zu bauen, aber Milch hatte ausweichend geantwortet: »Wir machen es erst einmal als Jäger, und in dem Augenblick, wo wir sehen, daß es läuft, werden wir auch irgend etwas für andere Zwecke finden.« Oberst Peltz, der »Angriffsführer England«, hatte Herrmann beigeplottet: »Der Strahlbomber, wenn er heute kame, wäre derartig überlegen, daß ihn der Gegner nicht herunterholen würde.« Im Juli bat er um 100 Strahlbomber Ar 234 zum frühestmöglichen Termin, und bedauerte, daß zunächst die Aufklärerausführung geplant war, da ein Absturz in England seine Geheimnisse verraten werde. Milch wußte, daß bei der Me 262 zunächst eine ganze Reihe technischer Probleme – unter anderem Umbau auf einen Zweisitzer, Bombenschächte, Spezialbombenzielgerät, verstärktes Fahrwerk, verbesserte Sicht – gelöst werden mußten, was möglicherweise jahrelange Arbeit bedeutete. Als Oberst Diesing ihm Ende August mitteilte, daß selbst Hitler jetzt sagte, er betrachte die Strahltriebwerke eher als Antrieb für Bomber, war Milch entschieden anderer Meinung. »Ich kann nicht erwarten, daß ein anderer, der sich gelegentlich mal mit solchen Fragen beschäftigt, das ebenso übersieht wie ein Spezialist!« Wenige Tage später aber hatte auch Göring den Strahlbomber als »äußersten Schwerpunkt« für Entwicklung und Planung bezeichnet; er dachte sowohl an einen Kleinbomber als auch an einen Bomber mit einer Zweitonnenladung und befahl Milch. »Der

Strahlbomber ist bewußt außerordentlich zu forcieren.« Zur Zeit von Insterburg stand nur eines fest: Die Me 262 war noch nicht imstande, Bomben, nicht einmal die kleinsten, zu tragen.

Als die Vorführung beendet war, schlug Göring vor, vom Dach des kleinen Kontrollturms aus den Vorbeiflug jeder einzelnen Maschine zu beobachten. Hitler war einverstanden, lud aber nur Milch und von Below ein, ihn zu begleiten, da er »endlich vernünftige Erklärungen« für jedes Flugzeug wünsche. Das Strahlflugzeug Me 262, das mehrere Male vorbeijagte, machte den stärksten Eindruck auf ihn.

Auch das Flugbombenprojekt war inzwischen um ungefähr zwei Monate hinter dem Terminplan zurück. General Vorwald erinnerte Milch daran: »Das Ziel war bisher ›das Neujahrsgeschenk‹.« General Korten, dem Generalstabschef, schien es jetzt jedoch, als käme die ganze Bodenorganisation allmählich in Ordnung, nur die Waffe selbst nicht. Ende Oktober hatte Hitler ihn und General Zeitzler gefragt, wann die drei geheimen »Vergeltungswaffen« – die Rakete A4 (V2), die fliegende Bombe (V1) und die Hochdruckpumpe, eine monströse unterirdische Geschützbatterie mit mehr als 100 m langen, auf London gerichteten Rohren – das Feuer eröffnen wurden. Hitler war zuverlässig berichtet worden, daß die A4-Rakete Ende 1943 fertig sein werde. »Wir streben an, dieses Ziel auch mit der V1 zu erreichen«, hatte Korten gesagt, aber Jodl hatte ihm widersprochen: »Nein, Sie werden weit hinter der A4 zurückhängen.«

Mitte Dezember waren die 96 Katapultfeldstellungen für die Waffe in Frankreich entlang der ganzen England gegenüberliegenden Küste fertig, und im März sollte auch der Bau der beiden ersten der acht geplanten bombensicheren Bunker für den Start der fliegenden Bombe beendet sein; im ganzen Land wurden Höhlen erweitert und abgestützt, um die Vorräte an Raketen und fliegenden Bomben aufzunehmen. Aber die Großserie der Bombe lag jetzt etwa zwei Monate hinter dem Plan, nachdem sich in der Erprobung der Massenfertigung eine Reihe von Schwierigkeiten eingestellt hatte, die bei den handgefertigten Versuchsstücken nicht aufgetreten waren: Kompaß und Abstiegsvorrichtung waren fehlerhaft, die Steuerung war nicht ausgereift, und einige der Zellen brachen im Fluge wegen unzulänglicher Punktschweißung auseinander. Im September hätten 90 Erprobungsstarts stattfinden sollen, aber nur 14 Schuß wurden gemacht, und im Oktober folgten nur 35. Der R.A.F.-Angriff auf Peenemünde hatte die Entwicklung um ungefähr drei weitere Wochen zurückgeworfen, und der Großangriff auf Kassel am 22. Oktober hatte die Evakuierung der Fieseler-Werke erzwungen, in denen die Modellserie hergestellt wurde. Die französischen und holländischen Arbeitskräfte hatte man jedoch in Kassel zurücklassen müssen, und an dem neuen Ort gab es keine Preßluft, keine Elektrizität, keine Telefone und keine Transportmittel. Die Großserie sollte Ende

Oktober im Volkswagenwerk anlaufen, aber um das erste Ziel von 5.000 Stück im Monat erreichen zu können, benötigte das Werk zusätzlich 250 Arbeitskräfte und 700 weitere Werkzeugmaschinen.

»Was halten Sie für den frühesten Termin, zu dem die ganze Sache überhaupt funktionieren kann?« fragte Milch seine Spezialisten am 3. November. Stabsingenieur Brée erwiderte, daß man noch bis zu 150 fliegende Bomben erproben müsse, was etwa drei Monate in Anspruch nehmen werde. General Vorwald war ebenfalls der Meinung, daß man mit Anfang Februar 1944 als Endtermin rechnen könne. Aber lange vor diesem Termin tauchten neue Fehlerquellen im Programm der fliegenden Bomben auf.

Am Tag nach Insterburg versprach Göring Hitler, daß die Luftwaffe als Vergeltung für die fortgesetzten Angriffe auf Berlin einen konventionellen schweren Bombenangriff auf London vorbereiten werde. Auf der Rückreise von Ostpreußen ließ er seinen Sonderzug »Asien« in Neuenhagen bei Berlin halten und rief seine Generale zu einer Besprechung dieses Unternehmens. Göring gab bekannt, daß er Hitler sein Ehrenwort habe geben müssen, diesen Angriff innerhalb der beiden nächsten Wochen zu fliegen. Er sei jedoch bereit, weitere zehn Tage zu warten, falls der Vollmond bessere Resultate versprechen sollte. Er befahl Generalmajor Peltz, in den nächsten Tagen so viele Ju 188, Ju 88, Me 410 und He 177 wie möglich aufzutreiben; Peltz sagte: »Was Bomben tragen kann, ist für mich gut genug.« Er schlug vor, zehn He 177 zur Bombardierung der Parlamentsgebäude hinüberzuschicken.

Im Idealfall konnte die He 177 zwei 2.500-kg-Bomben (»fette Mäxe«) tragen; 100 Stück davon mit einer sogenannten »Englandmischung« aus Triälen und Hexogen befanden sich schon auf Lager. Göring strahlte: »Stellen Sie sich doch nur mal die Wirkung vor, wenn zwanzig fette Mäxe mit diesen Explosivstoffen auf sie herunterpurzeln!« Er wollte mindestens 300 Flugzeuge für den ersten Schlag aufbringen und sie notfalls von der italienischen Front abziehen; ihnen sollte eine zweite Welle von 100 Flugzeugen und 150 weitere in der nächsten Nacht folgen. Göring gab bekannt, daß er den Angriff persönlich von seinem Hauptquartier in Beauvais leiten werde. Als sein Stab ihn bat, sich nicht diesem Risiko auszusetzen, erklärte er »Mich bringen Sie nicht davon ab! Mein Entschluß ist gefaßt. Ich muß an Ort und Stelle sein, um persönlich jeden Streit ausräumen zu können, der etwa entstehen könnte. Wenn bei der ersten Angriffswelle zu viele Flugzeuge abgeschossen werden, muß ich da sein, um zu verhindern, daß an dem Rest des Unternehmens etwas geändert wird. Nichts wäre schlimmer, als sich mit eingeknicktem Schwanz zu verdrücken, wenn wir in der ersten Runde ausgepunktet werden.«

Ende der ersten Dezemberwoche fuhr Göring nach Frankreich. Aber erst am 22. Januar 1944 sollte der massierte Angriff auf London beginnen. General Peltz hatte

524 Bomber (darunter einige He 177) und Jagdbomber zusammengezogen, von denen 462 einsatzfähig waren; sie griffen London in zwei Wellen mit sechsstündigem Abstand an, hatten aber offensichtlich einige Schwierigkeiten, die Hauptstadt zu finden, denn nur 30 Tonnen Bomben fielen innerhalb der Stadtgrenzen. Die He 177 litt besonders schwer unter der Abwehr. »Nicht einmal so weit können sie kommen«, schimpfte Hitler nach dem Angriff. »Diese Bruchkiste ist offensichtlich der schlimmste Schrott, der je produziert worden ist. Das ist der fliegende Panther (eine der weniger gelungenen deutschen Panzerkonstruktionen), und der Panther ist die kriechende Heinkel!«

Mittlerweile näherte sich der Ansturm der R.A.F. auf Berlin seinem Höhepunkt. Zehntausende Tonnen von Brand- und Sprengbomben prasselten Woche für Woche auf die Hauptstadt nieder, und im ganzen Reich breitete sich Angst und Panik aus. Das Bomber Command nahm die von den Nachtjägern zugefügten Verluste hin, als spielten sie überhaupt keine Rolle. Als Milch die versammelten deutschen Luftwaffenattachés am 6. Dezember in Berlin informierte, gab er sich kaum Mühe, seine schlechte Laune zu verbergen. Einer von ihnen schrieb: »Schweigend und mit kurzem Kopfnicken hörte er die Berichte unserer Attachés an« – diejenigen aus Schweden, der Schweiz und Portugal erklärten, daß die Regierungen dieser Länder jetzt nach dem Abfall Italiens Deutschland abgeschrieben hätten – »und sagte dann, ›Es ist klar, daß wir durchhalten und die Bolschewiken wieder zurückwerfen müssen. Wir wissen, daß es auf der Konferenz von Teheran ernsthaft Streit zwischen den Alliierten gegeben hat; wir müssen nur lange genug durchhalten, bis sich das auswirkt. Dann wird die Wende kommen.« Er machte kein Geheimnis aus der gewaltigen (siebenfachen) Überlegenheit der westlichen Luftstreitkräfte, ging aber auch auf die erwartete Flugzeugproduktion bis zum Frühjahr 1944 ein.

Im Jahre 1942 hatte die Luftfahrtindustrie 15,700 Flugzeuge hergestellt und 25,871 im Jahre 1943, weitere 18,600 waren nach Reparaturen erneut in Dienst gestellt worden, und als neues Ziel für 1944 war eine Produktion von 51,800 Flugzeugen vorgesehen. Milch konnte nicht glauben, daß es noch immer Leute gab, die die Flugzeugfertigung einschränken wollten, um der Lkw-Produktion mehr Stahl, der A4-Produktion mehr Aluminium und den Tausenden von lächerlichen Beschäftigungen, die in dieser verzweifelten Kriegslage noch immer geduldet wurden, mehr Arbeitskräfte zuteilen zu können. So war zum Beispiel in Baden-Baden das Spielkasino noch immer geöffnet und mit Personal voll ausgestattet, während das Strahljägerprogramm Me 262 um Arbeitskräfte aller Art kämpfen mußte.

Aber es gab auch Lichtblicke. Das RLM hatte das Mosquito-Problem durch den Einbau des geheimen Geräts »GM I« in die Junkers 88R-Nachtjäger gelöst. Es

handelte sich um ein System zum Einspritzen von Stickstoffoxyd in den Motor, was ihm überlegene Höchstleistungen verlieh. Die R.A.F.-Bomber litten weiterhin unter den Angriffen der Nachtjäger, und am 20. Dezember begannen R.A.F.-Großangriffe auf die Anlagen der »Geheimwaffen« in Frankreich, wie Milch es erwartet hatte. Die Do 335 mit ihrem Doppelmotor hatte die ersten Flüge gemacht und dabei in Bodennähe eine Geschwindigkeit von 640 km/h und in normaler Höhe von fast 800 km/h erreicht. In der Do 335 sah Milch den Otto-Schnellbomber und Tagjäger der nächsten Zukunft.

Dem Ende Entgegen



»Big Week«-Offensive

Zu Beginn des Jahres 1944 wurde Milch zu einer Besprechung der Rüstungsprogramme des neuen Jahres ins Führerhauptquartier gerufen. Als er Berlin am Abend des 2. Januar in Görings Sonderzug verließ, verkündete das Geheul der Luftschuttsirenen einen neuen Fliegeralarm, und am nächsten Morgen nahm er zum ersten Mal seit vielen Monaten wieder an einer Lagebesprechung Hitlers teil.

Hitler hatte eine Besprechung über das Grundproblem der Arbeitskräfte für den 4. Januar anberaumt, und am Vorabend dieses Tages waren Milch und Speer Himmlers Gäste bei einem Abendessen. Speer nutzte die Gelegenheit, um Himmler zu bitten, ihn in seiner Opposition gegen weitere Deportationen durch Gauleiter Sauckel aus Frankreich zu unterstützen. Sauckel glaubte, daß französische Arbeiter in deutschen Fabriken produktiver arbeiteten als in französischen. Speer hatte oft die entgegengesetzte Meinung geäußert: »Es ist Blödsinn, wenn ich eine Million Mann aufrufe, habe ich in Frankreich bei mir zwei Millionen Arbeitskräfte weniger« – womit er die Deportierten und die Weggelaufenen meinte – »und kriege nur 50,000 bis 100,000 ins Reich.« Nur Hitler selbst konnte in diesem Streit entscheiden.

Der Nachmittag des 4. Januar war der von Hitler geleiteten Arbeitseinsatzbesprechung vorbehalten. Die Wirtschaftszweige mit dem dringendsten und größten Bedarf an Arbeitskräften waren durch Milch, Speer, Keitel und Staatssekretär Backe vertreten; die ausführenden und Arbeitskräfte beschaffenden Organe wurden von Himmler und Sauckel vertreten. Hitler akzeptierte zum Teil Speers Kritik an Sauckels Kampagnen in Frankreich, aber er wollte Milchs Argument nicht gelten lassen, daß es im Reich noch immer ungenützte Reserven an Arbeitskräften gebe – vor allem die nicht berufstätigen Frauen. Sauckel unterstützte Milch zum Schein und sagte die Beschaffung von einer weiteren Million weiblicher Arbeitskräfte zu, wenn Hitler ihm Vollmachten »à la Stalin« gebe, doch Hitler lehnte dies brüsk und mit überraschender Schärfe ab. Sauckel erinnerte Milch später daran, daß Hitler erklärt habe, »unsere deutschen hochbeinigen, schmalen Frauen«, seien nicht zu vergleichen mit den »kurzgestampften, primitiven und gesunden Russinnen«. Milch wußte, daß zum Beispiel in den Junkers-Werken weniger Frauen beschäftigt waren als vor dem Krieg. Das Grundproblem bestand darin, daß Frauen über 45 Jahre nicht zur Arbeit gezwungen werden konnten, und daß die Angehörigen von Soldaten, die an der Front standen, »eine Riesenunterstützung« erhielten, die es früher nicht gegeben hatte und die kein Interesse an Arbeit aufkommen ließ. Auf diese Frage wollte Hitler jedoch nicht näher eingehen, er genehmigte aber Speers

Plan, in Frankreich eine Reihe von Werken zu »Schutzbetrieben« zu erklären, die selbst Sauckels Zugriff entzogen sein sollten, aber im übrigen sollten Sauckels Zwangsverschickungen weitergehen.

Der Gauleiter versicherte Hitler, daß er »mit fanatischem Willen« versuchen werde, die für das Jahr 1944 benötigte Gesamtzahl von 4,050,000 neuen Arbeitskräften zu beschaffen, damit die derzeitigen Produktionsziffern gehalten und im Laufe der Zeit noch gesteigert werden könnten.

An jenem Abend aßen Milch und Speer allein mit Hitler und nahmen dann an der abendlichen Gesellschaft in seinem Teehaus teil, die bis in die frühen Morgenstunden dauerte. Bevor sie gingen, erinnerte Hitler sie ausdrücklich noch einmal an die Dringlichkeit des neuen Unterseeboots (vom Baumuster XXI) und der Strahlbomber Me 262 und Ar 234; er gab zu verstehen, daß die Me 262 ein paar Wochen früher herauskommen sollte als die Ar 234. Am nächsten Morgen berichtete Milch seinem Stab: »Der Führer sagt: ›Wenn ich die rechtzeitig habe, kann ich damit Invasionen und so weiter abwehren.‹ Er ist mit diesem Gedanken innerlich auf das stärkste beschäftigt. Er hat das auch zu dem Reichsmarschall gesagt . . . Der Führer ist dafür, daß die (Dornier) 335 auch in diese Sonderklasse hineingenommen wird, um ein Bein auf dem Otto-Triebwerk zu haben.«

Zwei Tage später befanden sich Milch und Speer wieder im Führerhauptquartier. Die Ursache der Zusammenkunft waren alliierte Zeitungsberichte über Einzelheiten der Entwicklung von Düsenjägern in ihren Ländern. Hitler drang darauf, daß die Luftwaffe Gegenmaßnahmen einleiten müsse.

Seit Ende Oktober 1943 hatte Hitler immer öfters von der Verwendung der Me 262 als Jagdbomber zur Vereitelung der alliierten Invasionspläne im kommenden Frühjahr gesprochen. Anfang November hatte Milch Göring telegraphiert: »Verwendung Me 262 als Jabo von Beginn an gefordert.« Am 3. Dezember erinnerte er seinen Stab daran, daß Hitler in Insterburg die Dringlichkeit dieser Maschine und des mit der unkonventionellen 50-mm-Kanone armierten Jägers Me 410 hervorgehoben habe. Am 5. Dezember hatte Hitler wieder auf die Bedeutung von Strahljagdbombern hingewiesen, die »im Frühjahr 1944 in großer Zahl im Fronteinsatz« sein könnten. Göring schickte Milch eine Mitteilung darüber, die am nächsten Morgen im RLM erörtert wurde. Als Oberst Knemeyer einwarf: »Die 262 ist nur als Jabo anzusehen!«, wies Petersen darauf hin, daß das nicht möglich sei, bis das stärkere Triebwerk Jumo 004C produziert werde: »Es hat eine Reihe von Mißverständnissen gegeben.«

Obwohl Milch wußte, daß nur das zehnte Versuchsmuster, die V-10, experimentell mit zwei Bombenhalterungen ETC 504 für 250-kg-Bomben ausgerüstet war, und die Fertigstellung nicht vor Anfang Mai 1944 erwartet wurde, ahnten

weder er noch Göring etwas von den falschen Vorstellungen, die sich Hitler von der Me 262 machte. Ende Dezember, nach einem Besuch von Göring, hatte Hitler zu seinen Befehlshabern gesagt: »Mit jedem Monat steigt die Wahrscheinlichkeit, daß wir wenigstens eine Gruppe von Strahlflugzeugen kriegen. Das Entscheidende ist, daß er (der Feind) im Moment der Invasion Bomben auf den Kopf kriegt. Dann zwingen wir ihn, Deckung zu nehmen. Und wenn auch immer nur ein Flugzeug in der Luft ist, muß er Deckung nehmen und damit versäumt er Stunde um Stunde! In einem halben Tag kommt aber das Heranziehen unserer Reserven in Gang. Wenn er am Strand nur sechs oder acht Stunden angenagelt ist, kann man sich vorstellen, was das für uns bedeutet.« Am 3. Januar 1944 befahl Hitler Göring, das Strahlbomberprojekt mit größter Dringlichkeit weiter zu beschleunigen. Milch konnte jedoch nur die Me 262 als Jabo fördern und nicht die von Hitler geforderte reine Bomberversion (mit zusätzlichem Bombenschloß, Bombenzielgerät und so weiter). Ihm ging es aber auch darum, ihr Debüt als Jäger nicht zu verzögern.

Milch sah in dem Projekt der fliegenden Bombe, Fi 103, eines der bedeutendsten für das neue Jahr – vorausgesetzt, sie funktionierte. Bei anderen herrschte geteilte Meinung über diese Waffe. Diesing und Saur zum Beispiel zeigten offen ihre Abneigung gegen dieses Projekt. Andererseits stellte Himmler für die Großserie der Waffe einen Tunnel im »Zentralwerk« zur Verfügung, einem gewaltigen unterirdischen Tunnelkomplex, den die SS und Zehntausende von Konzentrationslagerhäftlingen bei Nordhausen im Harz ausbauten. Hier sollte die fliegende Bombe eine vom Volkswagenwerk unabhängige, bombensichere Produktionsstätte erhalten.

Inzwischen waren jedoch erhebliche Herstellungsprobleme aufgetreten. Milch hatte den Übergang zur Großserie genehmigt, bevor die Erprobung abgeschlossen war – es war das gleiche Risiko, das Udet bei der Ju 88, der Me 210 und der He 177 auf sich genommen hatte –, und dieses Glücksspiel war nicht gutgegangen. Die billigen Massenfertigungsverfahren hatten zu einer Kette von Fehlschlägen geführt; Ende November 1943 wurde die VW-Großserie vorläufig stillgelegt, und die 2.000 schon zum Teil fertiggestellten Bomben mußten verschrottet werden, weil sie in der Struktur zu schwach waren. Am Ende beschloß das RLM, das Werk mit der Herstellung von 100 fliegenden Bomben, bei denen die allerneuesten Abänderungen schon berücksichtigt waren, zu beauftragen; ein Werksvertreter schätzte, daß sie bis Mitte Februar geliefert werden könnten. Erst dann konnte die endgültige Entscheidung über die fliegende Bombe getroffen werden.

In der Zwischenzeit war ein »Flakregiment 155 (W)« zur Bemanning der Katapulte und der Nachschubverbindungen aufgestellt worden, und im Dezember 1943 wurden die 5.000 Offiziere und Mannschaften nach Frankreich verlegt. Der Flakinspekteur General Walther von Axthelm wußte jedoch nichts von den

Verzögerungen, die immer wieder eintraten. Aufgrund seines Berichts entschied Hitler, daß die »Vergeltung« mit der fliegenden Bombe gegen London am 15. Februar 1944 zu beginnen habe. Anfang Januar meldeten von Axthelm und Ingenieur Brée dem Führerhauptquartier, das Volkswagenwerk werde im Januar 1,400 fliegende Bomben herstellen, 2,000 im Februar und dann, ab September, 8,000 Stück pro Monat. Als er später davon hörte, klagte Milch: »Dabei war doch eins ganz bestimmt klar: daß im Januar keine 1,400 Geräte frontbrauchbar herauskommen könnten!« Brée behauptete später, er habe auch auf die Kinderkrankheiten hingewiesen und auf den Mangel an Arbeitskräften; aber im OKW bestand unverändert die Meinung, daß der Termin Mitte Februar weiter Geltung habe.

Hitler hatte eine neue OKW-Befehlsstelle für den Einsatz aller drei Vergeltungswaffen befohlen, das LXV. Armeekorps; als dieses Korps jedoch Einzelheiten über die Organisation der Flugbombenproduktion wissen wollte, lehnte Milch das kurz angebunden ab, solange die Erprobung noch nicht abgeschlossen war.

Die endgültige Entscheidung darüber, ob die fliegende Bombe eingesetzt werden sollte, wurde auf den 24. Januar 1944 verschoben. Als Speers Sonderbeauftragter für die Me 262, Dr. Crome, fragte, ob die übrige Geheimwaffenproduktion Facharbeiter für den Strahljäger freistellen könne, erwiderte Milch: »Über A4 (V2) kann ich nichts sagen. In bezug auf Fieseler 103 (V1) könnten wir in vier Tagen Bescheid geben.« Crome fragte spitz: »Brauchen wir A4 mehr oder Messerschmitt 262?« Milch hatte in dieser Hinsicht keine Zweifel: »Me 262 brauchen wir vor allen anderen, vor U-Booten und Panzern, weil ohne diese Maschine eine Rüstung nicht mehr möglich ist . . . Die anderen Sachen können unerhört helfen, aber bringen uns nicht dasselbe.« – »Das habe ich schon vor vier Wochen gesagt«, erwiderte Crome, »aber daraus sind nicht die notwendigen Konsequenzen gezogen worden.« – »Sie werden in Deutschland auch nicht gezogen!« rief Milch, und beschwörend wandte er sich an Saur: »Sieht die U-Boot-Seite oder die Panzerseite nicht ein, daß in vier oder sechs Monaten nicht ein Panzer oder ein U-Boot mehr aus einer deutschen Stelle herauskommt? Saur, sehen Sie nicht ein, daß hier etwas geschehen muß?« Saur gab irgendeine nichtssagende Antwort.

Jeder mußte erkennen, daß nur eine sofortige Verstärkung der Jagdverteidigung des Reichs die Zukunft sicherstellen konnte. Am 11. Januar 1944 nahmen die Amerikaner ihre strategischen Angriffe gerade auf diese Verteidigung wieder auf. Alle drei Bomberdivisionen, 663 Bomber, starteten zum Angriff auf die Flugzeugfabriken in Halberstadt, Braunschweig, Magdeburg und Oschersleben. Zwei Divisionen hatte man wegen schlechten Wetters wieder zurückrufen müssen; die deutschen Jäger nutzten die Lücken, die dadurch in den Begleitschutz gerissen

wurden, mit großer Wirkung aus. Sie schossen 59 Bomber und fünf Begleitjäger bei 40 eigenen Verlusten ab.

Als Oberst Diesing erwähnte, daß man das BMW-Werk Allach so bald wie möglich unter die Erde verlegen sollte, stimmte Milch zu, sagte aber »Trotzdem möchte ich darauf hinweisen: ein Tag wie der 11. Januar mit dem Kampf unserer Jäger und Zerstörer gegen den eingedrungenen Feind ist viel mehr wert als alle Höhlen. Natürlich darf diese Höhlensache darunter nicht leiden. Das muß laufen, aber wichtiger ist, daß der Gegner mal wieder zusammengeschlagen wird, damit er nicht wieder kommt. Die Vorbedingung dafür ist, daß wir wieder genügend Jäger herausbringen. Wir hegen um das berühmte eine Jahr zu spät.«

Nachts setzten die britischen Bomber ihre Angriffe auf Berlin fort, aber das von Sir Arthur Harris versprochene Ende des Krieges war noch nicht in Sicht. Am 20. Januar warf die R.A.F. 2,400 Tonnen Bomben auf Berlin – eine erstaunliche Leistung, wenn man an die Schwierigkeiten denkt, mit denen die Luftwaffe vor einem Jahr zu kämpfen hatte, als es galt, 100 Tonnen Nachschub über eine Entfernung von 320 km nach Stalingrad zu bringen und über der Stadt abzuwerfen.

Als der 24. Januar kam, konnte das Volkswagenwerk noch immer keinen festen Termin für die Wiederaufnahme der Flugbombengroßserie nennen; noch nicht einmal die erste der 100 neuen Bomben war fertig. Wenn diese Bomben einigermaßen befriedigend funktionierten, so glaubte das Werk, Mitte Februar eine endgültige Entscheidung treffen zu können; man werde dann etwa 400 im März, 1,000 im April, 1,500 oder 2,000 Flugbomben im Mai fertigen und danach die Produktion um monatlich 500 Stück steigern. Als endgültiger Entscheidungstermin wurde der 14. Februar genannt.

Ende Januar griffen die alliierten Luftstreitkräfte die 96 auffälligen, sprungschanzenähnlichen Katapulte in Frankreich aufs neue an. Ein Viertel der Rampen wurde dabei zwar beschädigt, aber die Alliierten hatten Zehntausende Tonnen Bomben vergeudet und auch Flugzeuge und Besatzungen verloren. In dieser Zeit baute die Luftwaffe mit 10,000 Arbeitern 50 feldmäßig vorfabrizierte Katapultstellungen hinter dem Ring der »Sprungschanzen«, die zur Zeit den Angriffen ausgesetzt waren, und diese neuen Anlagen hatten die Alliierten nicht entdeckt. Von diesen Stellungen aus sollte jetzt der Angriff eröffnet werden; man wollte die beschädigten »Sprungschanzen« nur dann benutzen, wenn es sich nicht vermeiden ließ. Unabhängig davon, ob es jemals zum Einsatz der fliegenden Bombe kommen würde, erkannte Milch, daß seine Strategie, die feindlichen Bomber fern vom Reichsgebiet in »Jäger- und Flakfallen« zu locken, ihre Wirkung tat. »Die Angriffe, die dort stattfinden, sind für uns Gold wert«, triumphierte er, »denn sonst hätten wir die Bomben anderso hinbekommen!«

Mitte Februar konnten Milch und General Vorwald Göring in Karinhall melden, daß die ersten fünf der neuen Volkswagenwerkserie von 100 fliegenden Bomben erprobt worden seien und alle perfekt funktioniert hätten. Sie seien bis zu 280 km weit geflogen und dabei nur einen Grad von dem vorgeschriebenen Kurs abgewichen. Als Milch am Morgen des 14. Februar, dem Tag der Entscheidung, die Meldung erhielt, daß fast alle anderen Flugbomben ebensogut funktioniert hätten, befahl er die sofortige Wiederaufnahme der Großserie und meldete einen Termin an das Führerhauptquartier: »Die Fernbombardierung Londons kann in etwa zwei Monaten beginnen.«

Es war ein Monat vergangen, seit Speer in das SS-Lazarett Hohenlychen eingeliefert worden war. Bei seinen Besuchen sah Milch voller Sorge, wie sich die ursprüngliche Kniekrankheit durch eine Erkrankung der Lunge verschlimmert hatte. Mit Saur, Speers Stellvertreter, konnte Milch zu keiner befriedigenden Verständigung gelangen; Saur war rücksichtslos, energisch und blind voreingenommen zugunsten seiner Heeresrüstung; außerdem führte Saur fast wöchentlich Besprechungen mit Hitler, und sein Einfluß verstärkte sich von Mal zu Mal. »Dabei wußte ich«, sagte Milch im Juni 1944 in seiner Rücktrittsrede, »daß er es gewesen war, der zur Komplettierung seiner Rüstung ungewollt uns den größten Schaden zugefügt hatte . . . Der Weg der anderen Rüstungen ging jede Woche einmal an den Führer. Er sagte darin, ›Ich fordere . . .‹ Unsere Rüstung wurde dabei nicht vertreten, weil sie nicht in der Verantwortung des Ministeriums Speer lag. Infolgedessen wurde zwar nicht zum Ausdruck gebracht, daß sie auf unserem Rücken und auf unsere Kosten erfolgte, aber es war doch Tatsache.«

Milch erkannte, daß es sinnlos war, auf eine ausreichende Zusammenarbeit mit dem Stab Speer zu hoffen, schon gar nicht während der Abwesenheit des Ministers. Nur durch seinen völligen Machtverzicht zugunsten Speers konnte er noch erreichen, daß die Luftfahrtindustrie die Arbeitskräfte, das Material, die Transport- und die Baukapazität erhielt und die Sonderzuteilungen an Lebensmitteln und Kleidung, deren Verteilung Speer kontrollierte. »Wenn einer im selben Werk Panzer arbeitet«, sagte Milch, »bekommt er dauernd Eßpakete. Wenn er das Doppelte für Flugzeuge arbeitet, bekommt er gar nichts.« Bei seinen Besuchen an Speers Krankenbett sprach Milch davon, daß er bereit sei, die Flugzeugfertigung im Interesse der Industrie ganz in Speers Hände zu geben, wenn das der einzige Ausweg sei. Speer begrüßte den Vorschlag.

Milch brauchte nicht lange auf die passende Gelegenheit zu warten. Am 20. Februar 1944 begann die »Big Week«-Offensive der amerikanischen Bomber; ihre Weisung bestand darin, in zehn Tagen eine Industrie zu vernichten, zu deren Aufbau Milch in den letzten achtzehn Jahren beigetragen hatte; die deutsche

Luftwaffe sollte vernichtet und damit der alliierten Invasion im Frühjahr Tür und Tor geöffnet werden. Die »Big Week«-Offensive begann damit, daß 1.000 Flying Fortress und Liberators, die auf dem ganzen Weg von britischen und amerikanischen Fernjägern begleitet wurden, ein Dutzend Ziele der Luftfahrtindustrie angriffen, vor allem die um Leipzig gelagerten Me 109-Werke, die 32 Prozent dieser Jäger herstellten. Die Werke hatten den R.A.F.-Angriff der vergangenen Nacht überstanden (die deutsche Verteidigung hatte in Verfolgungskämpfen bis hin zum Ärmelkanal 78 Bomber vernichtet); aber gegen die amerikanischen Bombenteppiche des nächsten Tages war man machtlos.

Als dieser Feldzug fünf Tage später durch schlechtes Wetter beendet wurde, hatten die Amerikaner Zehntausende Tonnen Bomben auf Ziele abgeworfen, die 90 Prozent der Luftfahrtindustrie ausmachten; gefolgt waren 9.200 Tonnen Bomben, die nachts auf Kugellagerzentren wie Stuttgart, Steyr und Schweinfurt sowie auf Augsburg abgeworfen wurden; die beiden Luftstreitkräfte verloren insgesamt fast 300 Bomber, aber die Ergebnisse ihrer Offensive wirkten sich verheerend auf die deutsche Flugzeugindustrie aus. In den Industriezentren waren 75 Prozent der Gebäude zerstört; in den Leipziger Werken hatte man 350 in der Fertigung befindliche Me 109-Jagdflugzeuge verloren, in den verschiedenen Messerschmitt-Werken in Süddeutschland 150 und in Wiener Neustadt 200 Stück. Die gesamte Fertigung an Nachtjägern, den einzigen Flugzeugen, die das Funkmeßgerät »SN2« tragen konnten, war vernichtet und bei Junkers die laufende Produktion von monatlich 365 Ju 88 um die Hälfte reduziert worden. Während die deutsche Luftwaffe verzweifelt kämpfte, beschloß Göring, am 24. Februar einen dreiwöchigen Aufenthalt in seiner Burg Veldenstein anzutreten.

Milch hatte schon mit Saur's Stab eine Besichtigung der gesamten Industrie vereinbart, um Möglichkeiten der Auslagerung als vorbeugende Maßnahme gegen neue Luftangriffe zu erörtern. Ein anderer als Milch hätte sich vielleicht geschlagen gegeben angesichts der verbogenen Maschinen, der brennenden Hallen, der Arbeitermassengräber und der vielen halbfertigen Flugzeuge, die auf den Fließbändern vernichtet worden waren. Als erstes traf er die Entscheidung, daß die Hauptwerke nicht vollständig evakuiert werden dürften, und er befahl, daß jeweils die Hälfte der Fabriken in Oschersleben und Braunschweig verbleiben sollten, denn, so erklärte er einige Tage später: »Der Gegner soll ja weiter mit den Bomben darauf gehen . . . Die Leute sollen glauben, daß das Werk noch da ist.« Und als spät abends der Sonderzug mit seinem eigenen und Saur's Stab nach Leipzig zu den verwüsteten Me 109-Fabriken zurückkehrte, hatte der Gedanke eines »Jägerstabs« bereits Gestalt angenommen.

Direktor Schaaf, einer von Speers Spezialisten, schlug einen Sonderstab nach dem Vorbild des 1943 gegründeten »Ruhrstabs« vor. Unter Oberbaurat Adam vom Ruhrstab waren mehr als 30,000 Mann mit Reparaturarbeiten im Ruhrgebiet beschäftigt; Milch fragte, ob man diese Leute sogleich für Reparatur und Verlagerung der wichtigsten Flugzeugwerke übernehmen könne. Die Schwierigkeit bestand darin, daß man Speer wegen seiner Krankheit nicht fragen konnte. Milch beschloß, für den nächsten Tag eine gemeinsame Besprechung einzuberufen. Es sollte eine Niederschrift über die Bildung eines »Jägerstabs« verfaßt werden, dem die dringend erforderliche Verlagerung und der Wiederaufbau der Jägerproduktion unterstehen sollten.

Die BBC hatte noch einmal bekanntgegeben, daß es die Absicht der Alliierten sei, zunächst die deutschen Jägerwerke zu zerschlagen; wenn das erreicht sei, könnten sie mit Deutschland machen, was sie wollten. »Dann würde die übrige Produktion folgen«, sagte Milch in einer Rede vor seinem und Saur's Stab, »und es wäre kein Kunststück mehr, nach der Art der Amerikaner überall gezielte Bombenteppiche zu legen, wohin sie nur wollen.« Dann ging er auf die strategische Lage der Alliierten ein: Zu den wichtigsten Stoßkeilen des Feindes zählte nun die Rußlandfront; der andere, »und zwar der stärkste«, richte sich, geführt von den Briten bei Nacht, gegen die deutsche Bevölkerung und damit gegen die deutsche Produktion. »Die Engländer haben es sich genau ausgerechnet, wieviel Angriffe sie für Berlin brauchen – es sind wohl fünfundzwanzig«, fuhr er fort. »Jetzt haben sie davon fünfzehn, zehn haben sie noch vor.« Dagegen gebe es nur ein Mittel: Jägereinsätze bei Tag und bei Nacht. Im Februar hätten sie zum ersten Mal 2,000 Jäger produzieren sollen. »Mit diesem Programm ist in keiner Weise zu rechnen«, sagte Milch. »Wir können sehr froh sein, wenn wir in diesem Monat etwa 1,000 bis 1,200 Jäger herausbringen, so wie es heute aussieht. Ich muß aber damit rechnen, daß die Zahl im März . . . auf eine Zahl heruntergehen wird, die wahrscheinlich unter 800 liegen wird.«

Ein neuer Sonderstab mit umfassenden Vollmachten zur Wiedergutmachung des Schadens sei die einzige Lösung. Die Fabriken selbst hätten jetzt weder Arbeitskräfte noch Bauarbeiter und kaum Transportmittel übrig. »Die örtlichen Stellen des Staates sowie auch der Wehrmacht stehen diesen ganzen Fragen, wie ich es gesehen habe . . . mit ziemlicher Hilflosigkeit gegenüber. Sie können nicht helfen, und doch sind es lächerliche Sachen, Kleinigkeiten, . . . die in der Lage wären, Deutschland aus dieser bedrohten Situation wieder herauszuholen. Der Kampf ist nicht hoffnungslos, sondern er ist durchführbar . . . Es geht darum, den Gegner moralisch so zu erschüttern, daß er die Verluste nicht mehr erträgt. Jedesmal, wenn er es erzwingen will – weil die politische Führung (der Alliierten) viel härter ist als der

Soldat, der diesen Flug ausführen soll –, muß er geschlagen werden.« Sonst werde sich der Feind nach der Zerstörung der Großstädte den kleineren Städten zuwenden; und dieselbe Armada, die jetzt systematisch Berlin bombardiert, werde dann in Zukunft Städte wie Braunschweig oder Hildesheim auslöschen können, und zwar fünf oder sechs auf einen Schlag. »Mein Vorschlag geht dahin, daß wir für das Jäger- und Zerstörerprogramm eine Organisation aufziehen, die parallel zu der Organisation des Ruhrstabs läuft, die mit soviel Erfolg gearbeitet hat ... Es ist gleichgültig, ob in Norwegen noch ein Wall gebaut wird oder nicht«, fuhr Milch fort, »wenn inzwischen die Heimat kaputtgeht. Es ist auch gleichgültig, nach meiner Auffassung, ob am Atlantik noch ein Geschütz mehr oder weniger eingebaut wird, wenn nun mit Sicherheit sagen kann, daß diese Geschütze eines Tages, wenige Tage nach der Erledigung der deutschen Luftwaffe, nicht mehr in die Stände hereinkommen, weil kein Zug mehr rollen wird, weil es keine Bahn mehr geben wird, die über den Rhein fährt, über die Weser, Elbe und die Oder. Damit muß man rechnen!«

Das Schriftstück über einen interministeriellen »Jägerstab« wurde jetzt aufgesetzt und unterschrieben, und innerhalb von sechs Stunden hatte nun sich über die Organisation geeinigt.

Der Jägerstab ging sofort an die Arbeit. Jeden Abend fuhr Milch zu Speer, um sich seine Unterschrift für wichtige Erlasse zu holen. In jedem zerbombten Flugzeugwerk wurde ein Werkbeauftragter für die »Wiederankurbelung der Flugzeugfertigung« ernannt und bevollmächtigt, im Namen von Milch und Speer Befehle zu geben.

Am 4. März fuhren Milch und Saur, der inzwischen aus taktischen Gründen zum Chef des Jägerstabs ernannt worden war, nach Burg Veldenstein, um Göring, der dort seinen aus Diesing, Knemeyer und von Brauchitsch bestehenden »kleinen Generalstab« um sich versammelt hatte, und General Korten Bericht zu erstatten. Göring begrüßte die Schaffung des Jägerstabs, kritisierte aber das schleppende Tempo, mit dem die Luftfahrtindustrie sich in unterirdische Höhlen und Tunnel zurückzog. Er berichtete, daß Hitler befohlen habe, sofort zwei große bombensichere Werke zu bauen; hier sollten die modernsten Flugzeugprojekte untergebracht werden, wie zum Beispiel die Me 262 (ein Projekt, das bei der Zerstörung Augsburgs unversehrt geblieben war).

Am nächsten Tag stimmte auch Hitler den neuen Erlassen zu, äußerte aber Milch gegenüber Bedenken wegen des Namens »Jägerstab«; er meinte, die schwergeprüfte deutsche Bevölkerung konnte ihn mißverstehen und »eine Hilfsaktion für die grüne Jägerei« darunter vermuten. Der Bau der beiden bombensicheren Werke, die eine Fläche von 600,000 bis 800,000 m² haben sollten, müsse der Auftakt zu einer

großzügigen Verlagerung der gesamten deutschen Industriewerke unter die Erde sein, »da nur auf diesem Wege auf weite Sicht die Voraussetzungen für die Erhaltung der Fabrikationsstätten für einen Krieg geschaffen werden können«. Milch berichtete eingehend über die »Big Week«-Offensive und gab ein Versprechen, von dem er jetzt wußte, daß er es einlösen konnte: Das Feuer auf London mit Flugbomben könnte nun zu jedem von Hitler befohlenen Zeitpunkt eröffnet werden. »Die Entscheidung kann nur der Führer selber treffen«, sagte er wenige Tage später zu seinem Stab. »Ich habe ihm auch gesagt, man sollte an seinem Geburtstag (am 20. April) anfangen, und zwar nicht als Vernichtung, sondern als übelste Störung, die es überhaupt gibt: Stellen Sie sich vor – auf Berlin fällt alle halbe Stunde ein schwerer Schuß, und keiner weiß, wo er niedergehen wird. Nach zwanzig Tagen wackeln aber allen die Knie!«

Am Mittag des 6. März überflogen amerikanische Bombergeschwader in großer Höhe Berlin und warfen 1,600 Tonnen Bomben ab; sie verloren 68 Bomber und 11 Begleitjäger, aber niemand konnte bestreiten, daß die deutsche Kampfmoral einen schweren Schlag erlitten hatte. Zwei Tage später, als wieder strahlendes, klares Wetter herrschte, begab sich Milch mit General Galland eilig zum Gefechtsstand der 1. Jagddivision und traf rechtzeitig genug ein, um den Beginn des nächsten amerikanischen Angriffs beobachten zu können. 100 Jäger stiegen im Alarmstart auf, um den Feind abzufangen, erreichten ihn aber nicht mehr rechtzeitig; wäre ihnen das gelungen, sagte Galland später zu Milch, dann hätten sie 80 Bomber abschießen können.

In den nächsten drei Monaten vollbrachte der Jägerstab ein Wunder. Unter seiner Leitung erhob sich die Jägerindustrie wie ein Phönix aus der Asche ihrer Werke und erzielte höhere Produktionsleistungen als jemals zuvor. Milch und Saur besuchten die Fabriken, ermutigten die erschöpften Arbeiter und leiteten Notmaßnahmen ein. Unfähige Direktoren wurden entlassen und die Trümmer beseitigt, Notbauten wuchsen empor, und in der ganzen Industrie wurde die 72-Stunden-Woche eingeführt. Das Ministerium Speer sorgte für die Sonderzuteilungen an Lebensmitteln, die die zusätzliche Arbeitsleistung ermöglichten, und als Anreiz zu höheren Arbeitsleistungen gab es zusätzliche Kleiderpunkte. Es wurde unter extrem harten Bedingungen gearbeitet.

Göring verließ Burg Veldenstein nicht. Sechs Wochen vergingen, bevor Milch ihn wieder zu sehen bekam. Aber die Verbindung ließ Göring nicht abreißen; telefonisch beschimpfte er Milch, weil er angeblich lebenswichtige Projekte vernachlässige wie den Jäger Ta 154, und er tobte, weil Milch nicht an einer Besprechung teilnahm. Der endgültige Bruch mit Göring konnte nur noch eine Frage der Zeit sein, und dieser ließ keinen Zweifel daran, wen er jetzt bevorzugte –

er rief Saur, nicht seinen eigenen Staatssekretär, am 18. März zur Berichterstattung nach Veldenstein.

Am 24. März 1944 erkundigte sich Milch bei seinen Generalen nach dem Stand der Vorräte an fliegenden Bomben. General von Axthelm, der nun nach Beendigung der Erprobung eingeschaltet worden war, erklärte ihm, daß die Volkswagenwerke im April 1,700 und im Mai 2,500 Stück fertigen würden. »Mein Eindruck ist«, sagte Milch, »daß wir Ende April anfangen könnten, wenn wir es nicht auf zu großer Basis tun wollen.« Von Axthelm widersprach ihm nicht, sagte aber, daß es seiner Meinung nach besser sei, zu warten, bis man über viele Monate hinweg eine unbarmherzige und unablässige Bombardierung Londons durchhalten könne: »Man muß schon dieses sadistische Schießen durchführen können, das den Monat über reicht, wenn auch nur wenige Schuß zwischen den großen und schweren Schußperioden dazwischenliegen.« Es sei ganz unrealistisch, das mit einem Bestand von nur 3,000 fliegenden Bomben versuchen zu wollen – diese 3,000 Schuß könne man alle innerhalb von 24 Stunden abgeben. Milch erwiderte, daß die Katapultanlagen in Frankreich plötzlich mitten im Kampfgebiet hegen könnten, wenn eine alliierte Invasion stattfindet. »Deshalb können wir keinen Tag und keine Minute warten. Ich habe den Eindruck, daß das Mittel schnell zur Wirkung kommen muß. Juni ist zu spät Ich persönlich würde am 20. April anfangen, 1,500 im April und den Rest im Mai . . . Alle halbe Stunde, oder alle zwei Stunden einen Schuß! Das reicht aus, um das Leben in dieser Stadt nachhaltig zu stören.«

Eine Woche später, als es den Anschein hatte, alles sei verloren, fügte die Luftwaffe den R.A.F.-Nachtbombern eine Niederlage von noch nicht dagewesenen Ausmaßen zu. Am 30. März starteten mehr als 700 englische Bomber mit dem Auftrag, Nürnberg zu vernichten. Es war eine klare, kalte Nacht, und die Kondensstreifen verrieten deutlich den Kurs der Bomber. Die zweimotorigen Nachtjäger waren inzwischen alle mit dem Funkmeßgerät »SN2« oder mit »Naxos Z« ausgerüstet worden, das die Radarernissionen der Bomber anpeilen konnte. Die Bedingungen waren für die Verfolgungstechniken von Lossberg und Herrmann perfekt. In jener Nacht wurden 95 Bomber über Deutschland vernichtet und 12 weitere gingen in England zu Bruch. Das R.A.F.-Bomberkommando hielt den Zeitpunkt für gekommen, die Nachtoffensive fast völlig einzustellen. Die Schlacht um Berlin, die nach Meinung von Sir Arthur Harris den Krieg beenden werde, hatte mit einem überraschenden Sieg der Jagdverteidigung geendet. Für Milch war das der langerwartete Wendepunkt, und er mußte an die parallele zur Luftschlacht um England denken, an den Versuch der deutschen Luftwaffe, die R.A.F. zu vernichten. Wie glänzend hatte England diese Krise überlebt! Die Lehre für den Jägerstab war eindeutig: »Es ist ein Unterschied, ob ein einzelner Jäger gegen fünf Bomber mit

einem Übermaß von Maschinenwaffen anrennen muß, oder ob gegen die fünf Bomber zwanzig Jäger eingesetzt werden können. Dann werden die Burschen fallen wie die reifen Äpfel.«

Der Punkt, an dem es nicht mehr weitergeht

Die Hauptfunktionen des Jägerstabs hatten darin bestanden, in den zerbombten Fabriken die Fertigung von Flugzeugen und Ersatzteilen wieder in Gang zu bringen und sie für die Zukunft durch Dezentralisierung zu schützen, um die Tagesangriffsziele zu vervielfältigen und an Flächenausmaß zu verringern, und außerdem die Verlagerung in Tunnel, Höhlen und große bombensichere Fabriken zu organisieren. Es war ein Wettlauf mit der Zeit, denn die Alliierten griffen die geheimen Auslagerungshallen oft in dem Augenblick an, wo sie bezogen wurden. Zwischen dem 9. und 14. April 1944 flogen die Amerikaner systematische Angriffe auf Dutzende dieser neuen Fabrikationsstätten; vor allem die Kugellagerfabriken wurden betroffen. »Es gibt kein Mittel der Welt«, sagte Saur, »bei sechs Millionen ausländischen Arbeitern eine Geheimhaltung in Deutschland sicherzustellen.«

Im April stellte Deutschland zum ersten Mal mehr als 2,000 Jäger her, und im Mai waren es bereits 2,212 Stück. Im September 1944 sollte mit einer Monatsproduktion von 3,375 Jägern ein Höhepunkt erreicht werden. Das wäre natürlich nicht möglich gewesen, wenn Milch und sein Stab nicht viele Monate vorher schon die Voraussetzungen für diese Leistungssteigerung geschaffen hätten. Mit Hilfe der verborgenen Reserven Saur konnte die Jägerproduktion trotz der massiven Luftoffensive der Alliierten aufrechterhalten werden.

Speer war einer der beiden Chefs des Jägerstabs, aber bis Ende Mai 1944 hatte er noch an keiner einzigen Sitzung teilnehmen können. Ende März hatte er sich mit seiner Familie in Burg Goyen oberhalb von Meran niedergelassen. Von dort protestierte er gelegentlich in Briefen an Hitler gegen Übergriffe auf seinen Bereich. Göring erblickte in der Abwesenheit Speers die unverhoffte Gelegenheit, ihn auszuschalten und seine verlorene Position in Hitlers Gunst wieder zurückzuerobern.

Unvorsichtigerweise hatte Hitler einmal geäußert, Speer sei ein geeigneter Kandidat aus der jüngeren Generation für seine Nachfolge, und diese hohe Einschätzung durch Hitler hatte Speer die Feindschaft Bormanns und Görings eingetragen. In Speers Abwesenheit stellte Göring Hitler jetzt den besonnenen wortkargen Chef der Organisation Todt, Xaver Dorsch, vor und gab Hitler zu verstehen, daß Speer zwar ein ausgezeichnete Rüstungsminister, aber für den Bausektor nicht sehr geeignet sei.

Göring beschuldigte Speer, den sechs Monate alten Führerbefehl zum Bau gewaltiger bombensicherer Betonfabriken für die wichtigsten Produktionszweige offensichtlich ignoriert zu haben. Seit dem vorigen Sommer waren die Bemühungen, wichtige Fabriken unter die Erde zu verlagern, immer stärker geworden. Während Göring anfangs daran gedacht hatte, vorhandene Höhlen und Tunnel zu verstärken, hatte Speer Hitler Anfang Oktober Dorschs einfachen Plan zur Anlage künstlicher Höhlen vorgetragen. Es sollten große Erdhügel errichtet und mit einer etwa fünf bis sechs Meter dicken Betonschicht überdeckt werden; danach sollte die darunterliegende Erde ausgeschachtet und für den Beton des nächsten Bauabschnitts verwendet werden. Wenige Tage später hatte Dorsch auf Hitlers Befehl diese Pläne Göring in Rominten gezeigt, unter anderem den fertigen Konstruktionsplan für eine nach diesem Verfahren zu bauende Betonflugzeugfabrik. Aber sieben Monate später war mit dem Bau dieser Fabriken noch nicht einmal begonnen worden.

Die Schwierigkeit bestand darin, daß Speer für das gesamte Bauwesen im Reich zuständig war; Dorschs Organisation, die auch Speer unterstand, konnte nur in den besetzten Gebieten bauen. Speer war aus ganz spezifischen Gründen gegen derartige große Projekte: Sie seien zu teuer, würden zu spät kommen, und ihr Bau selbst würde die Produktion um vier oder fünf Monate zurückwerfen. Aber während einer Besprechung mit Göring, die Mitte Oktober 1943 stattfand, hatte er sich bereit erklärt, eine oder zwei solcher Fabriken für die Jägerfertigung zu bauen, darunter eine für Messerschmitt in der Nähe von Augsburg. Sein Bauspezialist, Stobbe-Dethleffsen, schätzte, daß das Dach jeder Fabrik in sechs Monaten gegossen werden könne. Vielleicht dadurch ermutigt, dachte Göring Ende Oktober an sechs solcher »Luftfestungen«, womit er bei Speer den Einspruch bewirkte: »Sie sprachen doch nur von zwei bis drei! Haben Sie sich auch eine Vorstellung davon gemacht, wieviel Material das kostet?«

In den folgenden Monaten hatte das Luftfahrtministerium verschiedene Möglichkeiten für den Schutz der Produktion untersucht, insbesondere der lebenswichtigen BMW-Flugmotorenwerke in Allach. Aber Speers Ministerium hatte jede Hilfe abgelehnt und sogar verfügt, daß die Baukontingentierung nur innerhalb des Kontingentes der Luftwaffe erfolgen dürfe. Als die Luftwaffe dann in der Nähe von Stuttgart einen für einen Teil der Produktion des Strahljägers Me 262 geeigneten Autobahntunnel fand, versuchte Speer, diesen für die Kugellagerproduktion zu beschlagnahmen, was Göring veranlaßte, in anzurufen und zornig zu erinnern: »Sie wissen ja, daß der Führer Ihnen den Auftrag gegeben hat, zwei große Betonfabriken zu bauen.« Speer gab Göring jetzt zu verstehen, daß die Jägerfabriken in etwa neun Monaten fertig sein würden.

Auch Milch wußte, daß die deutsche Wirtschaft solchen gewaltigen Bauprojekten nicht gewachsen war. Am 6. April 1944 gelang es ihm und Saur, Hitler dazu zu bewegen, seine Zustimmung nur zu einer der geplanten Betonfabriken zu erteilen, da man die restliche Produktionsfläche in einer Erweiterung des unterirdischen Tunnelsystems »Mittelwerk« bei Nordhausen schaffen könne, wo schon die Rakete A4 (V2) von Konzentrationslagerhäftlingen gebaut wurde. In dieser Erweiterung sollten 1,000 Me 262 im Monat montiert sowie das Junkers-Strahltriebwerk mit allen seinen Einzelheiten hergestellt werden. Hitler versprach, Himmler dazu zu veranlassen, 100,000 ungarische Juden für diese beiden Jägerstabprojekte zu stellen.

Später sagte Milch zu Göring, es sei die Absicht des Jägerstabs, die Serienfertigung der Me 262 von Junkers und nicht von Messerschmitt leiten zu lassen, um so die Serie termin- und umfangmäßig sicherzustellen. Sobald der ganze Komplex fertiggestellt sei, werde dort auch ein Fließband für weitere 2,000 Otto-Jäger und ihre Motoren eingerichtet. Ende April jedoch war vom Rüstungsministerium noch keine Entscheidung über Standort und Form der oberirdischen Betonfabrik gefallen. Das war die Lage, als Hitler eingriff.

Bisher hatte Hitler kaum Interesse für die Reichsverteidigung gezeigt. Als ausländische Gäste ihn nach seiner Meinung über die grauenhaften Bilder in den zerbombten deutschen Städten fragten, sagte Hitler kalt, die Erfahrung habe gezeigt, daß ein Mann, der alles verloren hat, einen wahrhaft »fanatischen Kämpfer« abgebe. Und er erinnerte die Fragesteller daran, daß in den letzten drei Jahrhunderten etliche deutsche Städte bis auf die Grundmauern abgebrannt seien, nur um sich neu zu erheben. Am 6. April 1944 wurde Milch bei einem Vortrag über Zementverteilung wegen des geplanten neuen Führerhauptquartiers bei Waldenburg in Schlesien vorstellig. Er wies darauf hin, daß dieses Projekt 28,000 Tonnen Beton und Stahl verschlingen würde, also ebensoviel wie das gesamte Jahreskontingent für den Bau öffentlicher Luftschutzräume, und daß nur für ein bis zwei Prozent der Bevölkerung Luftschutzbunker vorhanden waren: »Es könnte doch passieren, daß sich das Volk das eines Tages mal nicht mehr gefallen läßt und einen Aufstand macht.« Darauf hatte Hitler geantwortet: »Dann lasse ich eine SS-Division einmarschieren und die ganze Bande von denen niederschießen.« Das Hauptquartier in Waldenburg wurde gebaut, aber nie benutzt.

Die Notwendigkeit der Verteidigung seiner Rüstungsfabriken sah Hitler jedoch nun endlich ein. Beunruhigt über die zunehmende Wucht und Genauigkeit der alliierten Luftoffensive, lehnte er ungeduldig einen Vorschlag des Admirals Dönitz ab, für eine begrenzte Zeit Arbeitskräfte für die Reparatur eines am U-Boot-Bau beteiligten Werks aus der Luftfahrtindustrie abzuziehen. »Auch ich brauche die Sturmgeschütze und Panzer für mich als Lebensbedingung«, erwiderte Hitler in

Görings Beisein. »Aber trotzdem muß zunächst die Käseglocke der Jäger über dem Reich hängen. Das ist das A und O.« Am 14. April ließ er Göring und Dorsch kommen und kritisierte die Verzögerungen im Bau der Jägerbetonfabriken. Xaver Dorsch wies ihn darauf hin, daß seine Organisation Todt nur in den besetzten Gebieten baue, so daß die Fabriken in Speers Bereich fielen. Hitler erwiderte, daß er keine Verzögerungen mehr dulden werde und befahl der Organisation Todt, unverzüglich die Arbeit zu übernehmen. »Nur die OT kann derartige gewaltige Tiefbau- und Betonarbeiten machen«, erklärte er. Schließlich waren das die Leute, die den Westwall, den Atlantikwall und die U-Boot-Bunker in den besetzten Gebieten gebaut hatten.

Xaver Dorsch ließ noch am selben Abend seine sechs Monate alten Baupläne mit dem Flugzeug aus Berlin holen und führte an den nächsten beiden Tagen weitere Besprechungen mit Göring und Hitler, der jetzt auch den Bau von zehn »Pilzen« – bombensicheren Flugzeughallen – auf bestimmten Flugplätzen verlangte. Am 17. April hob Hitler in einem Gespräch mit Göring noch einmal die Dringlichkeit des Baus bombensicherer Jägerfabriken hervor und sagte: »Alles kann ich nicht unter die Erde bringen, das würde Jahre dauern. Das Erste, Entscheidende und Wichtigste ist, daß ich über alles das, was ich nicht hinunterbringen kann, die Jägerknüppel setze, wenn ich im Reich 2,000 Jäger als Ist-Zahl habe.« Genau das hatte Milch seit Beginn der alliierten Luftoffensive immer wieder gefordert.

Hitler befahl Göring, sofort eine Besprechung der Jägerstabchefs und der höheren Führer der Organisation Todt einzuberufen. Am nächsten Morgen, dem 19. April 1944, begann die Sitzung. Speer schickte Dr. Fränk als seinen Vertreter, aber Göring untersagte ihm die Teilnahme. Das war für Milch ein neues Anzeichen dafür, daß Göring gegen den abwesenden Rüstungsminister intrigierte. Göring gab bekannt, daß Hitler entschieden habe, die Organisation Todt (Dorsch) solle die bombensicheren Fabriken- und Flugzeugschuppen bauen. Mindestens eine der Fabriken habe die Monatsproduktion von 500 Jägern aufzunehmen, »und zwar wünscht der Führer sie als erste für den Strahljäger 262«. Milch und Saur machten ihn darauf aufmerksam, daß der Strahljäger im »Mittelbau« montiert werden solle; Göring sagte, in diesem Falle könne die Ta 152 (ein großartiger Jäger, der entweder den DB 603 oder Jumo 213 als Triebwerk erhalten sollte und außergewöhnlich gute Höheneigenschaften besaß) in die Jägerfabrik gehen. Am Ende der Besprechung erwähnte Göring noch die Gefahr, daß die Alliierten die Hydrierwerke angreifen könnten. »Ich habe gehört, die Hydrierwerke greift der Gegner deshalb nicht an, weil er sie für sich selber reservieren möchte. Er meint, es genüge, die Flugzeuge kaputtzuschmeißen.« Dennoch entschied er, daß Professor Krauch, der Generalbevollmächtigte für die chemische Erzeugung, genau feststellen sollte, was bei den

gefährdeten Hydrierwerken unter allen Umständen »verbunkert« werden müsse. Am gleichen Tag erhielt General Spaatz, der Befehlshaber der amerikanischen 8. Luftflotte, die Erlaubnis, die Bombenoffensive gegen diese Werke zu lenken; aber es sollte Mitte Mai werden, bevor diese Offensive begann.

In diesen Tagen führte Milch mehrere lange Gespräche mit General Korten, der ihm eindeutig zu verstehen gab, daß es ihm unmöglich sei, noch länger mit Göring zusammenzuarbeiten. Auch Speer spürte, daß seine eigene Einflußnahme auf Hitler schwächer geworden war. Als er von Görings neuesten Machenschaften hörte, schrieb er Hitler einen langen Brief aus Meran und bezeichnete es als Unfug, weitere gewaltige Großbauten anzufangen. Er beklagte die zweifelhafte Rolle, die der »untreue« Dorsch seiner Meinung nach gespielt hatte. Speer ließ den Brief durch Dr. Fränk überbringen und bat ihn, Hitler wissen zu lassen, daß er entschlossen sei zurückzutreten, falls seine Meinung nicht akzeptiert werde. Davon erfuhr Milch am nächsten Tag im Schloß Kleßheim, wohin Hitler sich zu einer Reihe von Gesprächen mit ausländischen Diplomaten zurückgezogen hatte; Milch, Keitel und Dönitz waren dorthin gefahren, um Hitler die Glückwünsche der Wehrmacht zu seinem 55. Geburtstag auszusprechen. Bei dieser Gelegenheit meldete Milch Hitler, daß die Vergeltungsoffensive gegen London mit der fliegenden Bombe jederzeit eröffnet werden könne, es bedürfe nur einer zweiwöchigen Vorankündigung für den Transport und die Installation der vorgefertigten Katalpulte, die aus Sicherheitsgründen weiter rückwärts gelagert waren.

Nachdem sie die neuen deutschen Heereswaffen, die auf dem Schloßgelände ausgestellt waren, besichtigt und an der Mittagslage teilgenommen hatten, bat Milch Hitler um ein Gespräch unter vier Augen. Als Saur gegangen war, fragte Milch, ob er für Speer sprechen dürfe, da er glaubte, daß nicht Dorsch allein schuld daran sei, daß Speer gekränkt war. Milch schrieb später: »Ich merkte, daß Hitler eine Trennung von Speer zu diesem Zeitpunkt noch sehr schwer wurde, und daß meine pro Speer abgegebenen Argumente einschließlich der Kritik an Göring, Saur und den anderen ihren Eindruck nicht verfehlt hatten. Besonders wies ich auf die Krankheit von Speer hin, daß er jetzt empfindlicher als gewöhnlich sei.« Milch schloß damit, daß Hitler seinen besten Mann verlieren werde, einen Mann, der nicht leicht ersetzt werden konnte – und das nur wegen der Intrigen einzelner Leute.

Hitler und Milch waren quer durch den breiten Raum ans Fenster gegangen und starrten auf die Panzer und Geschütze, die unten auf den Terrassen aufgestellt waren. Geistesabwesend begann Hitler mit den Fingern an die Fensterscheiben zu trommeln. »Er sah mich lange scharf und prüfend an«, schrieb Milch, »dann wurde er freundlicher und sagte mir, daß er Speer sehr hoch – vielleicht am höchsten von

seinen Mitarbeitern schätzte; daß Speer aber vernünftig sein und nicht zuviel übernehmen müsse; . . . daß die Verselbständigung der Bauten (unter Dorsch) Speer in seinen Augen nicht herabsetze.« Milch erwiderte, daß er noch an diesem Abend zu Speer nach Meran fahren wolle, und er bat Hitler um ein tröstendes Wort, um eine Botschaft, die das frühere Vertrauensverhältnis wiederherstellen könne. Anfangs wollte Hitler nicht antworten und trommelte weiter ans Fenster. Milch wiederholte seine Bitte. »Jawohl, gut!« antwortete Hitler. »Bestellen Sie Speer, daß ich ihn lieb habe! Genügt Ihnen das?«

Milch, Saur und Dr. Fränk brachen sofort nach Meran auf. Die Straßen waren vereist, und erst um 1.00 Uhr früh trafen sie bei dem streitbaren Minister ein. Als Milch ihm allein die schwerer kämpfte »Liebeserklärung« Hitlers überbrachte, erwiderte Speer halsstarrig: »Der Führer soll mich am Arsch lecken.« Milch wurde daraufhin grob und riet Speer, in sich zu gehen: »Um dem Führer gegenüber in solcher Form aufzutreten, bist du viel zu klein!« Erst gegen 5.00 Uhr früh gab Speer nach.

Milch fuhr sofort zum Obersalzberg zurück, um Hitler Speers Versöhnungsbereitschaft mitzuteilen. Dort herrschte eine bedrückte Stimmung. Der Panzergeneral Hans Hube, der am Vortag von Hitler die Brillanten zum Ritterkreuz erhalten hatte, war in der Nacht bei einem Flugzeugunglück ums Leben gekommen. Hitler war davon so niedergeschlagen, daß er Milchs Bericht nur mit einem kurzen Nicken entgegennahm.

Allmählich ging die Luftwaffenrüstung entsprechend Milchs Vorschlag in Speers Hände über, der Anfang der zweiten Maiwoche 1944 nach Berfin zurückkehrte.

Die R.A.F. wagte sich jetzt bei Nacht kaum noch nach Deutschland hinein, während die amerikanischen Bomber bei Tage unter schweren Verlusten die deutschen Flugbombenstellungen in Frankreich angriffen; beide Luftstreitkräfte hatten nun auch mit ihren Einsätzen gegen das Transportsystem als Teil der alliierten Invasionsvorbereitungen begonnen. Als Ganzenmüller ihm eine Karte der Angriffe auf das französische Eisenbahnnetz zeigte, deutete Milch auf die bombardierten Gebiete und sagte: »Sie bewerfen die gesamten Anmarschstraßen für den ganzen Raum. Das hier ist der Raum, den sie sich ausschneiden, von hier bis da. Man sieht aus der Dichte, daß hier der Schwerpunkt für sie liegt.« Milch empfahl, die Karte sofort an das OKW zu schicken.

In wenigen Monaten, so hoffte er, werde man Hunderte von Strahljägern Me 262 herstellen, die dann den amerikanischen Bomberformationen entgegengeworfen werden könnten. Ein neues Jägerstabprogramm, »226«, wurde aufgestellt; mit Erbitterung sprach man im Ministerium darüber, daß dieses Programm quantitativ nicht viel niedriger lag als »225« und über »224«, die beiden Programme, die von

Speer und seinen Amtschefs als »unrealistisch« abgelehnt worden waren, solange Milch noch die Luftwaffenproduktion allein leitete. Das neue Programm stieß auch auf die feindselige Ablehnung durch den Generalstab der Luftwaffe, weil man die darin vorgesehenen Bomberfertigungszahlen als zu gering empfand. In den Monaten Februar, März und April hatte die Industrie 567, 605 und 680 Bomber hergestellt. Die Studie »1026«, auf der das neue Programm beruhte, sah eine Produktion von ungefähr 550 Bomber pro Monat vor, was für 40 Bombergruppen ausreichen würde; aber eine andere, theoretische Studie, »1027«, rechnete mit einer Produktion von nur 284 Bombern pro Monat, was nur für 26 Gruppen ausgereicht hätte. General Korten sah darin den Tod der Bomberwaffe; Milch hoffte jedoch, daß man nach dem Beginn der Flugbombenoffensive gegen England eine Anzahl bemannter Bombergruppen von diesem Schauplatz abziehen könne, um so das Gleichgewicht wiederherzustellen. General von Seidel, der Generalquartiermeister, überzeugte den Generalstab der Luftwaffe, daß die Bevorzugung der Jäger eine Folge davon sei, daß nur ein Teil der Flugzeugfertigung »einer Dienststelle des Reichsministeriums für Rüstung und Kriegsproduktion« übertragen worden sei.

General Karl Koller, Kortens Stellvertreter, verfaßte eine längere Denkschrift über die Gefahr, in der sich die Bomberwaffe befand, und er schlug vor, die gesamte Flugzeugfertigung in Speers Ministerium zusammenzufassen, während die Milch verbliebenen Abteilungen für Entwicklung und Forschung unter einem »Chef der Luftwaffenrüstung« im OKL umgruppiert werden sollten. Zwei Wochen später ergänzte Koller seine Arbeit mit einer ausführlichen Studie über die Bomberwaffe, die erforderlich sei, um die deutsche Position in Europa zu wahren.

Keine Rüstungsproduktion konnte jedoch ohne Schutz gegen Luftangriffe überleben, kein Flugzeug konnte ohne Piloten und Treibstoff fliegen. Am 12. Mai, also in der Zeit zwischen den beiden Generalstabsstudien, flogen die Amerikaner ihren ersten Angriff gegen die deutsche Ölproduktion; die Hydrierwerke von Leuna und Pölitze, die den synthetischen Treibstoff herstellten, wurden schwer beschädigt. Am 19. Mai erstattete Speer Hitler und Keitel Bericht über die Katastrophe von Leuna; Hitler befahl, daß sich Speer, Milch und Keitel in drei Tagen mit den Spezialisten der synthetischen Treibstoffindustrie zu einer gemeinsamen Besprechung zusammensetzen sollten. Zur Offenheit aufgefordert, machten sie Spezialisten der Industrie kein Hehl aus der Lage, in der Deutschland sich befinden werde, wenn die lähmende amerikanische Offensive weitergehe. Aber Hitler war noch immer auf eine mächtige Bomberwaffe versessen, und noch am selben Tag sprach er mit Göring über eine gewaltige zukünftige Luftwaffe, deren Ist-Stärke 14.000 Flugzeuge bei einem Monatsnachschieb von 5.000 oder 6.000 Flugzeugen betragen sollte. Er stimmte mit Göring darin überein, daß es letzten Endes doch immer

wieder die Luftwaffe sei, die den Ausschlag gibt, wenn es gilt, den Endsieg zu erzwingen. Göring sagte später: »Man sieht es immer wieder: vorher wollen die Herren vom Heer und von der Marine alles mögliche nicht wahr haben, kommen sie aber dann in den Dreck, dann schreien sie alle: jetzt die Luftwaffe her! Und dann muß man ihnen immer wieder sagen: ›Ja, wäret ihr vorher nicht so kurzsichtig gewesen, wäre jetzt die Luftwaffe, die ihr braucht, da.«

Unterstützt von Göring, lehnte Hitler jetzt die vom Jägerstab geplante Bomberproduktion als »völlig unerträglich« ab. Seine früheren Ermahnungen, sofort einen »Jägerknüppel« zu schaffen, schien Hitler vergessen zu haben.

Milch sah nur eine Hoffnung, die lähmenden amerikanischen Tagangriffe aususchalten – den Strahljäger Me 262. Aus diesem Grunde hatte er weiterhin allen Nachdruck auf die schnellste Schaffung der V- (Versuchs-) und Großserie dieses Typs gelegt. Die Wünsche Hitlers, die Me 262 als Bombenträger einzusetzen, konnte man durch Anbringung von Bombenschlössern am Einsitzer erfüllen, obwohl damit keine Zielgenauigkeit zu erreichen war.

Später stellte sich jedoch heraus, daß Hitler die Me 262 als reinen Bomber wollte, was einen völligen Umbau des Flugzeugs auf einen zweiten Bedienungsmann (Bombenschütze), Einbau von Bombenschächten und einem Bombenzielgerät unter anderem erforderte. Es handelte sich also um Entwicklung und Bau eines fast neuen Flugzeugs, das mindestens 15 Monate Verzögerung bringen mußte und nicht vor dem Spätsommer 1945 herauskommen konnte. (Wesentlich früher war aber mit der Ar 234, einem reinen Strahlbomber – und dazu von größerer Leistungsfähigkeit als die Me 262 – zu rechnen.) Es lag also für Milch kein Grund vor, die schon in der Herstellung befindliche Me 262 in der Jägerausführung zu stoppen. Ob sie später als Einsitzer mit Bomben eingesetzt würde, war nicht Sache des Generalluftzeugmeisters. Keinesfalls konnten die fertigen Einsitzer später zu Zweisitzern umgebaut werden, wie Hitler es forderte.

Im Mai 1944 gingen etwa zwanzig Me 262 der Nullserie der Fertigstellung entgegen, und zehn Versuchsmuster waren schon geflogen; aber drei davon waren verunglückt – zwei, weil ihr Fahrgestell zusammengebrochen war, und die dritte Maschine war am 19. Mai abgetrudelt und hatte sich in den Boden gebohrt, nachdem der Flugzeugführer gefunkt hatte, er fühle sich in der Maschine nicht wohl, und deshalb die Haube kurz vor dem Aufprall abgeworfen hatte.

Diese technischen Rückschläge schrumpften zu einem Nichts zusammen verglichen mit den Störungen, die eine radikale Konstruktionsänderung der Me 262 jetzt verursachte. Göring hatte am 23. Mai eine Besprechung im Speisesaal der SS-Kaserne auf dem Obersalzberg einberufen. Thema war das Jägerstabprogramm »226«. Göring erklärte, daß sich Hitler wieder für eine starke Bomberwaffe interes-

siere. Auf der Suche nach den Fehlern, die seit 1938 begangen worden waren, kam er zu dem Schluß, daß sie auf dem Gebiet der Kampffliegerei »vollkommen falsch gelegen hätten«. Udet habe man es zu verdanken, daß zu Anfang alle Kraft auf den einmotorigen Sturzkampfbomber konzentriert worden sei. (Göring gestand jetzt immerhin zu: »Es wird wohl sein allergrößtes Verdienst für alle Zeiten bleiben, daß er uns damals eine Waffe geschaffen hatte, die uns solche hervorragenden Erfolge brachte.«) Dies hätte dazu geführt, daß man zu zweimotorigen und schließlich viermotorigen Sturzkampfbombern wie der Ju 88 und der He 177 übergegangen sei, während die Alliierten systematisch die rein konventionellen schweren Bomber wie die Lancaster und die Flying Fortress perfektioniert hatten.

Göring hob die Notwendigkeit hervor, zunächst die Jagdwaffe stark zu machen, damit unter ihrem Schutz die Rüstung forciert werden könne. Ganz im Sinne von General Korten stellte er fest: »Dazu kommt aber, daß dies zur Zeit derartig auf Kosten der Bomberwaffe geschieht, daß, wenn das weitergeht, praktisch die Kampffliegerei rein zahlenmäßig zum Erliegen kommt.« Deshalb setze er sich jetzt zum Ziel, die Bomberflotte bei einer Monatsproduktion von 800 bis 900 Bombern bis zu einer Ist-Stärke von mindestens 2,600 Flugzeugen zu erhöhen. Nur die Heinkel mit vier getrennten Motoren (die unter der Bezeichnung He 277 lief) komme als Großbomber der Zukunft in Frage. Deshalb habe Hitler gefordert, diese Produktion vorzuziehen und in der Planung von 200 Maschinen pro Monat auszugehen. Für den Kampf im Westen werde man Schnellbomber wie die Ju 388 und die Do 355 benötigen, »und als Behelfsjagdbomber die 234 und 262«. Was die Zukunft anbetreffe, so werde Professor Hertels Strahlbomber, die Ju 287 mit den nach vorn gewinkelten Tragflächen, die deutsche Luftüberlegenheit wiederherstellen; dieser 870 km/h schnelle Bomber werde vom Dezember 1945 an mit einer monatlichen Stückzahl von 100 Maschinen hergestellt werden, und drei Versuchsmuster würden Ende 1944 fertig sein. Göring gab bekannt, daß Hitler das geplante Flugzeugprogramm noch an diesem Nachmittag zu prüfen wünsche.

»Die Sitzung machte auf mich einen höchst merkwürdigen Eindruck«, schrieb Feldmarschall von Richthofen. Einerseits war da Milch, »stumm unterstützt durch Speer, der sich so gab, als habe sich überhaupt nichts geändert; und da war Saur mit seinen energischen und radikalen Leuten, unterstützt von General Korten. Ich sagte dies nachher dem Reichsmarschall, der der gleichen Auffassung im Grunde ist und von sich aus ändern möchte. Er wird aber laufend von diesen Stellen überrollt. Einen sehr guten Eindruck machte der neue Jagdflugzeugdirektor Saur, dem wohl der Gesamtbau an Flugzeuggerät in nächster Zeit automatisch in die Hände fällt. Damit wird Milch de facto stellungslos werden.«

Zusammen mit Oberst Petersen, dem Kommandeur der Erprobungsstellen, war Milch zum Berghof hinaufgegangen und hatte sich zu Göring und Speer begeben, die in einem ungeheizten Raum vor dem riesigen Fenster standen, das den Blick über die Alpen freigab. Geistesabwesend hörte sich Hitler die Einzelheiten des Jägerstabprogramms an, anscheinend ganz versunken in den Anblick der Berge, bis die Planung für den Strahljäger Me 262 erwähnt wurde. Hier unterbrach er »Ich denke, die 262 kommt als Schnellbomber? Wieviel der fertiggestellten 262 können Bomben tragen?« Milch erwiderte: »Keine, mein Führer – die Me 262 wird zur Zeit noch ausschließlich als Jagdflugzeug gebaut.« Das Flugzeug könne ohne umfangreiche Konstruktionsänderungen keine Bomben mit Erfolg abwerfen, und selbst dann nicht mehr als 500 kg.

Hitler begriff jetzt, daß das Wunderflugzeug nicht mehr rechtzeitig kommen werde, das Flugzeug, auf das er seine größten Hoffnungen gesetzt hatte, um die Invasion abwehren zu können. Aufgeregt unterbrach er Milch: »Das ist mir egal – ich verlange nur eine 250-kg-Bombe! . . . Wer achtet überhaupt auf meine Befehle!« rief er aus. »Ich habe das rückhaltlos befohlen und nie einen Zweifel daran gelassen, daß die Maschine als Jagdbomber herauskommt.«

Saur legte die von Hitler geforderten Gewichtszahlen der Me 262 an Waffen und Panzerung vor. Die Gesamtgewichte waren weit höher als 500 kg. »Man braucht keine Waffen drin«, sagte Hitler. »Die Maschine ist so schnell, daß sie auch keine Panzerung braucht. Dann soll man das alles ausbauen.« Er wandte sich an Oberst Petersen und fragte ihn, ob es sich nicht so verhalte. Petersen, eingeschüchtert wie so viele andere vor ihm, nickte und antwortete: »Jawohl, das geht ohne weiteres!« Milch, außer sich über diese Wendung der Dinge, bat Hitler, die Gegenstimmen zu hören, aber niemand machte den Mund auf. General Korten schwieg, und General Galland wurde so grob von Hitler angefahren, daß auch er in Schweigen versank. Als Milch noch einmal versuchte, Hitler auf den Unterschied zwischen dem Ein- und Zweisitzer, das heißt dem Behelfsbomber und dem Normalbomber der Me 262 hinzuweisen, ging ein Sturzbach von Beschimpfungen über ihn nieder, und bevor er sich wieder in der Gewalt hatte, schrie er zurück: »Mein Führer, das sieht doch jedes kleine Kind, daß das kein Bomber, sondern ein Jäger ist!«

Ostentativ wandte sich Hitler von ihm ab und vernied es bis zum Ende der Diskussion, noch einmal das Wort an Milch zu richten. Der Mann, der zur Linken von Oberst Petersen saß, sagte leise »Aufschlagbrand«, um zu beschreiben, was sie gerade erlebt hatten. Milchs Tage im Amt waren offensichtlich gezählt.

Nach der Sitzung sagte Speer zu Göring, er habe nicht den Eindruck, als ob die Luftwaffe Hitler ihre Sorgen hinsichtlich der Me 262 klar genug geschildert habe. Der grundlegende Einwand gegen eine Bomberausführung war die Tatsache, daß

der Strahljäger seine 600 kg an Panzerung und Bewaffnung vor dem Schwerpunkt trug; man konnte das nicht ausbauen, ohne die gesamten Lasten des Flugzeugs neu zu verteilen, was vielleicht sogar eine Änderung der Tragflächenposition erforderlich machen würde. Die ersten 100 Me 262 und die schon für alle übrigen gefertigten Teile waren fast ausschließlich für die reine Jagdausführung vorgesehen; im Laufe der nächsten fünfzehn Monate konnte es keine grundlegenden Konstruktionsänderungen geben. Als ihm das am Morgen nach der Führerbesprechung vorgetragen wurde, tobte Gönng. »Die Herren scheinen alle taub gewesen zu sein. Ich habe den ganz klaren Befehl des Führers immer wieder erwähnt, daß er darauf pfeift, die 262 als Jäger zu bekommen, sondern er wünscht sie zunächst ausschließlich als Jagdbomber . . . Der Führer muß ja wirklich einen merkwürdigen Begriff bekommen. Es ist ihm sofort von allen Stellen, Messerschmitt eingeschlossen, geantwortet worden, daß kein Zweifel darüber bestünde, und zwar von Anfang an. Messerschmitt hat noch in meiner Gegenwart (in Insterburg) dem Führer gesagt, es sei von Haus aus vorgesehen gewesen, daß daraus ein Jagdbomber gemacht werden kann. Jetzt geht es auf einmal nicht.« Als Oberst Petersen jetzt auf die strukturellen und Triebwerksschwierigkeiten einging, die bei dem Strahlflugzeug aufgetaucht seien, erwiderte Göring unglücklich: »Ich wäre dankbar, wenn Sie 10 Prozent von Ihren Ausführungen gestern gemacht hätten!« Milch bat um Entschuldigung: »Die Schwerpunktsfrage habe ich auch gestern nicht gewußt.« Sogar Oberst Knemeyer war jetzt gegen eine Verwendung der Me 262 als Jagdbomber. Göring sagte grollend zu ihm: »Der Führer sagt, ›als Jäger können Sie sie von mir aus verbrennen!‹ . . . Er braucht ein Flugzeug, das bei dieser riesigen Jägermasse, die bei der Invasion dranhängt, aufgrund seiner hohen Geschwindigkeit da durchbrausen kann.« Göring war der Meinung, daß dieser »zuchtlose militärische Sauladen« Hitler und ihn selbst arglistig getäuscht habe.

Milch mußte mitansehen, wie alles zerstört wurde, was er aufgebaut hatte. Göring hatte sich jetzt, gestützt auf Saurs Schätzung, daß er allein in der nächsten Woche 1.000 Jäger produzieren werde, für eine Jagdverteidigung von 3.000 Jägern für das Reich ausgesprochen. (Sarkastisch trug Milch in sein Tagebuch ein: »Er [Göring] entdeckt die Reichsverteidigung!«) Aber woher sollte man jetzt die Besatzungen nehmen? Und mit der Abänderung der Me 262 zum Blitzbomber hielt Milch den Krieg für endgültig verloren. Mit Bitterkeit dachte er daran, daß niemand ihn während der Führerbesprechung unterstützt hatte. Selbst Galland hatte sich mit Hitlers katastrophaler Entscheidung abgefunden, obwohl er wußte, daß die Me 262 die einzige Hoffnung war, endlich auch die Mosquito-Gefahr zu bannen. (»Für den Mosquito, gibt es kein Entrinnen, wenn ihn eine 262 sieht.«) In einem

privaten Gespräch bat Milch Göring, einen letzten Versuch zu machen, Hitler zu einer Sinnesänderung zu bewegen; dann kehrte er nach Berlin zurück.

Speer begann nun, Milchs Flugzeugproduktion zu übernehmen. Am Freitag, dem 26. Mai 1944, nahm er im Luftfahrtministerium zum ersten Mal an einer Jägerstabsitzung teil. Am nächsten Tag unterrichtete Göring Hitler davon, daß Oberst Petersen jetzt seine Versicherung zurückziehe, die Me 262 sei zum Tragen von Bomben geeignet. Hitler war jedoch davon überzeugt, daß der Strahlbomber gebaut werden könne, und daß er in der Lage sein werde, Flächenziele aus einigen tausend Metern Höhe anzugreifen; als Ziele dachte er an Truppeneinschiffungsbewegungen auf der anderen Seite des Ärmelkanals oder an die Masse von Panzern und Truppen, die nach dem Ausschiffen die Landestrände überschwemmen würden. Später an diesem Tag sagte er zum japanischen Botschafter Oshima, daß die Jägerproduktion bis Ende des Jahres eine Monatsziffer von 6,000 Maschinen erreichen werde, und daß sämtliche Montagewerke der Luftwaffe unter der Erde verlegt sein würden.

In Wirklichkeit zweifelte Hitler sehr daran, daß die Me 262 tatsächlich etwas gegen die alliierten Jäger werde ausrichten können, die allein die Garantie für die feindliche Luftüberlegenheit boten; er glaubte, daß es für die Strahljäger taktisch schwierig sein werde, die viel langsameren, aber wendigeren Otto-Jäger Mustang und Thunderbolt zum Kampf zu stellen; der Feind brauche ja nur zu kurven, und der Strahljäger werde über ihn hinausrasen.

Am 27. Mai teilte Göring Milch den endgültigen Befehl Hitlers, die Me 262 als Bomber zu bauen, mit: »Der Führer hat befohlen, daß das Flugzeug Me 262 ausschließlich als Schnellbomber zum Einsatz zu bringen ist. Das Flugzeug kommt als Jagdflugzeug bis auf weiteres nicht in Frage. Die Verwendungsbezeichnung Jabo ist zu streichen und dafür Schnellstbomber einzusetzen.«

Auf einer Besprechung, die Göring am 29. Mai in Süddeutschland zur »Schaffung der letzten Klarheiten« einberufen hatte, erklärte er, daß die Betreuung des Projekts von Gallands Mann, Oberst Gollob, auf den General der Kampfflieger übertragen werde, »damit keine Irrtümer entstehen«. Als Professor Messerschmitt zu erklären begann, daß nach dem Bombenwurf die Me 262 wieder ein Jäger sei, unterbrach Göring ihn bestürzt: »Nicht wieder *Jäger*, sondern wieder *ganz schnell!* Hören Sie nur auf, *Jäger* zu sagen.« An jenem Abend überbrachte Oberst Petersen Milch die Nachricht, daß Göring »Saur die Luftrüstung global übergeben« werde.

Milch leistete keinen Widerstand. Eine Woche verbrachte er in seinem Jagdhaus; sonst war er in Berlin. Für einen Tag reiste er mit dem Jägerstab nach Ungarn, um den Staatsvertrag über die gemeinsame Flugzeugproduktion zu unterzeichnen, aber im übrigen bereitete er seinen Rückzug aus dem aktiven Leben vor.

Als Göring Hitler davon zu überzeugen versuchte, daß der gegenwärtige gewaltige Aufschwung der Flugzeugproduktion beweise, wie stark das Ministerium Speer sie in der Vergangenheit behindert habe, erwiderte Speer, daß die Steigerung nur durch Reserven erreicht worden sei, die aus der Luftwaffenrüstung selbst kämen. Speer bat Hitler, Göring dahingehend zu beeinflussen, »daß nach Möglichkeit der Reichsmarschall uns von sich aus bestellt und uns den Vorschlag macht, die Luftwaffenrüstung in das Ministerium einzugliedern«; Hitler stimmte diesem Gedanken zu.

Görings Prestige nahm immer mehr ab. Eine Woche zuvor waren die deutschen Olwerke wieder schwer angegriffen worden. Als am 6. Juni die alliierte Invasion Frankreichs begann, konnte die Luftwaffe nur zu 319 Einsätzen starten, während die Luftstreitkräfte Englands und Amerikas an jenem Tag 14.700 Einsätze flogen. Am 7. Juni befahl Hitler Saur, die Fertigung des Schnellbombers Do 335 und der Me 262 (ausschließlich als Strahlbomber) zu beschleunigen. So tief war Görings Stern gesunken, daß Hitler ihn während einer großen Lagebesprechung höhnisch fragte, ob er angesichts der ausbleibenden Luftsiege während der alliierten Invasionsoperationen mit seiner Luftwaffe »vielleicht mit dem Feinde einen Rückversicherungsvertrag geschlossen« habe.

Es sollte noch schlimmer kommen. In der Nacht des 12. Juni wurde der Flugbombenangriff auf London eröffnet, zwei Tage vor dem festgesetzten Termin und bevor die Vorbereitungen nach dem Aufmarschplan getroffen waren. Die Mannschaften an den Katapulten mühten sich ab, um wenigstens zehn Bomben zustarten. Vier davon stürzten sofort ab. Von den restlichen sechs verschwanden zwei, und man sah und hörte nie wieder etwas von ihnen. Eine Flugbombe zerstörte eine Eisenbahnbrücke in London, und die anderen drei schlugen woanders auf. Als Milch das LXV. Armeekorps nach den Gründen des Versagens fragte, erwiderte das »Kirschkeim«-Regiment, das OKW habe den geplanten Zeitpunkt um zwei Tage verlegt, und dadurch sei der methodische Terminplan für die endgültige Installation der schweren, vorgefabrizierten Katapultanlagen durcheinandergeraten.

Zwei Tage später wurde die Offensive wiederaufgenommen. In der ersten Nacht wurden 244 Bomben gestartet, und deutsche Aufklärungsflugzeuge meldeten zahlreiche Brände in der britischen Hauptstadt. Bis zum nächsten Tag wurden 500 Flugbomben gestartet, und bis zum 22. Juni waren es bereits 1.000 Stück. Während der nächsten drei Monate fügte die Waffe (die ungefähr 132 Millionen Reichsmark gekostet hatte) den Briten Schäden in Höhe von ungefähr 517 Millionen Reichsmark zu. Dies war eine eindeutige Rechtfertigung der Strategie, die Milch seit Mitte 1942 verfolgt hatte.

Am 19. Juni rief Speer Milch an und bat ihn, am nächsten Tag nach Berchtesgaden zu kommen. Dort wurde Milch von Göring mitgeteilt, daß die Rüstung insgesamt nun bei Speer zusammengefaßt werden müsse, was sein Ausscheiden als Generalluftzeugmeister bedeute. Als dieser Sachverhalt wenig später von Hitler bestätigt wurde, bat ihn Milch, ihm auch den Rücktritt als Staatssekretär zu genehmigen. Er lege aber Wert darauf, weiter Generalinspekteur der Luftwaffe zu bleiben. Hitler war mit beidem einverstanden.

Da Hitler Milch dazu aufgefordert hatte, Speer bei der Eingliederung der Lufrüstung in das Rüstungsministerium zu unterstützen, bot Speer ihm pro forma den Posten eines »stellvertretenden Rüstungsministers« in seinem Ministerium an. Speer teilte den Obersten Reichsbehörden in einem Rundschreiben Milchs neue Ernennung mit, wies aber darauf hin, daß die vollmacht seiner eigenen Amtschefs, direkten Vortrag bei ihm zu halten und ihn in ihren jeweiligen Geschäftsbereichen zu vertreten, dadurch nicht berührt werde.

Am letzten Junitag des Jahres 1944 erklärte Milch in einer vertraulichen Abschiedsrede seinen Mitarbeitern, warum die Lufrüstung am 1. August an das Ministerium Speer abgetreten werden müsse. »Der Reichsmarschall hat selbst in Gegenwart von Reichsminister Speer und mir diesen Vorschlag gemacht, und der Führer ist damit einverstanden.« Er räumte ein, daß diese Neuregelung Gerüchte und Unruhe auslösen müsse und daß es »natürlich ein weitgehender Entschluß« sei, den man im fünften Kriegsjahr getroffen habe. »Der Entschluß ist aber von allen Seiten von oben her für richtig gehalten worden.« Er betonte, daß die Umorganisation nicht die Folge eines Versagens von Stellen der Luftwaffe oder des GL sei; sie sei wegen der Auswirkungen der Bombenangriffe unvermeidlich geworden – er habe sie als die einzige Möglichkeit zur Überwindung der Obstruktion durch das Ministerium Speer angesehen: »Uns fehlte erstens alle Bauunterstützung, und fehlten zweitens die Lastkraftwagen ... Alle Wünsche, die wir in dieser Hinsicht vorbrachten, wurden von maßgebenden Stellen lächelnd abgelehnt ... Wir hatten auch keinerlei Möglichkeit, unseren Leuten Ernährungszulagen zu geben, was für die Forderung einer 72-Stunden-Woche Voraussetzung war. In der Frage der Kontingente und Zulieferungen wurden wir absolut wie das fünfte Rad am Wagen behandelt.« Er sehe ein, sagte er, daß Außenseiter jetzt behaupten würden: »Die Leute sind nicht tüchtig gewesen, sie sind gescheitert.« Er gab auch zu, daß sein Programm der industriellen Rationalisierung noch unfertig sei. »ich glaube, daß ich nicht weich geführt, sondern manchen sehr hart angenommen und angelassen habe. Es tut mir auch heute nicht leid, daß ich das getan habe, mag es auch manchmal unberechtigt gewesen sein.« Er glaube noch immer an den Endsieg, hätte aber Deutschland getan, was er zwei Jahre lang als Generalluftzeug-

meister gefordert hatte, dann sähe es heute anders aus. Er befahl, die Niederschrift seiner Rede mit Ausnahme einer Ausfertigung des Stenogramms, die er in sein Geheimarchiv aufnahm, zu vernichten.

Was Milch immer gepredigt hatte – die »schwerpunktmäßige« Verstärkung der Jagdverteidigung des Reiches –, war auch nach seiner Abdankung weiter gültig. Am 20. Juni hatten 1,500 amerikanische Bomber, begleitet von 1,000 Jägern, aufs neue die lebenswichtigen Hydrierwerke angegriffen; am folgenden Tag hatte dieselbe Armada auf Berlin bei hellichtem Tage 2,000 Tonnen Bomben abgeworfen, und am 22. Juni hatte die große russische Sommeroffensive mit einer Unterstützung von 4,000 Flugzeugen begonnen. Am 25. Juni betonte Hitler, daß es besonders wichtig sei, der alliierten Luftüberlegenheit Einhalt zu gebieten, und er fragte, wie viele Jäger zusätzlich gebaut werden könnten, wenn die geplanten 200 He 177 pro Monat abgesetzt würden. Saur schätzte die Steigerung auf monatlich 1,000 Stück. Am nächsten Tag sagte Hitler »Es kommt in unserer Lage darauf an, Jäger und nochmals Jäger zu bauen; dazu Schnellbomber . . . Der damit verbundene langjährige Verzicht auf eine operative Luftwaffe muß in Kauf genommen werden.« Immer wieder betonte Hitler diese Forderung, die vor ein paar Monaten noch als Ketzerei gegolten hatten. Am 27. Juni erteilte Göring seinen Mitarbeitern die niederschmetternde Weisung, »jede Produktion an Kampfflugzeugen, LT-Flugzeugen und dergleichen sowie die gesamte Ausbildung in dieser Richtung sofort einzustellen«. Mit versteinertem Gesicht wies er General Kollers Protest zurück und fügte warnend hinzu, »daß es der Wille des Führers sei, nur noch Jagdflugzeuge zu bauen«. Er werde jeden, der diesen Befehl nicht bis zum letzten Punkte befolge, erschießen lassen.

Am 10. Juli hatte Milch noch immer keine Nachricht darüber erhalten, wer sein Nachfolger sein würde. Telegraphisch bat er Göring um Mitteilung, wem er seine Ämter als Staatssekretär und Generalluftzeugmeister übergeben solle. Göring erwiderte, daß der General der Flieger, Foerster, Staatssekretär werde und General Vorwald Generalluftzeugmeister, aber während Vorwald und Milch Oberst von Lossberg als besten Mann für das jetzt in Technische Luftrüstung (TLR) umbenannte Technische Amt empfohlen. hatten, ernannte Göring seinen eigenen Kandidaten, Oberst Diesing, über ihren Kopf hinweg zum Chef dieses Amtes. Ein Nachfolger als Staatssekretär wurde nie ernannt.

Das waren nicht die einzigen weitreichenden Veränderungen. Am 20. Juli 1944 wurde der fähigste Generalstabschef der Luftwaffe, General Korten, der nur wenige Schritte von Hitler entfernt stand, als die Bombe des Attentäters explodierte, tödlich verletzt.

Als Milch durch das Radio von dem Attentat erfuhr, telegraphierte er an Hitler: »Mein Führer! Ich bitte meiner tiefstempfundenen Freude Ausdruck geben zu dürfen, daß eine gnädige Vorsehung Sie bei dem gemeinen Attentatsverbrechen unserem deutschen Volke und seiner Wehrmacht erhalten hat. Gott schütze Sie weiterhin und gebe Ihnen den verdienten vollen Erfolg.« Er unterzeichnete mit: »Ihr getreuer Erhard Milch, Generalfeldmarschall.«

Diese Gefühle entsprangen nicht reinem Opportunismus. Milch blieb bei seiner Verachtung gegenüber den Mördern eines seiner besten Freunde auch dann noch, als eine maßvollere Haltung ihm hätte nützen können. Als ein Vertreter der Anklage das Datum seiner Entlassung verwechselte, schlug Milch mit der Faust auf den Zeugenstand und rief: »Ich bitte zu beachten, 20. Juno, nicht Juli! Ich lege Wert darauf, nicht zu diesen Leuten zu gehören.«

Nach dem Putsch erkrankte Göring an einer Halsinfektion und zog sich länger als einen Monat aus dem Führerhauptquartier zurück. Hitler schlug General von Greim als Nachfolger Kortens vor, aber Göring suchte sich einen harmloseren Mann, Generalleutnant Werner Kreipe, und legte von Greim nahe, die Berufung abzulehnen. Am 24. Juli teilte Göring Kreipe in Rominten mit, welche Wahl er getroffen habe. Einen Monat später schilderte er ihm die Bedenken, die er gehabt hatte: »Mein lieber Kreipe, ich habe zunächst noch etwas gezögert, Sie zu meinem Chef des Generalstabes zu ernennen, und zwar deshalb, weil auch Sie, wie Ihre Vorgänger, Generalstabsoffiziere bei Milch waren. Was ist denn dieser Milch – ein Furz aus meinem Arschloch. Erst wollte er den ›Kronprinzen‹ als mein Nachfolger spielen, aber jetzt wollte er auch noch Usurpator werden.«

Während Görings langer Abwesenheit überschüttete Hitler bei jeder Lagebesprechung die Luftwaffe mit Vorwürfen. Vergeblich wies Koller auf die Planungsfehler von 1939 bis 1942 als wahre Ursache hin, denn Hitler suchte die Gründe des Versagens auch in jüngerer Vergangenheit. Als sich General Kreipe am 11. August zum ersten Mal bei Hitler meldete, hielt ihm Hitler einen langen Vortrag über das Versagen der technischen Berater Görings, womit er wohl Udet, Jeschonnek, Milch und andere meinte, und über die Art, in der sie ihn mit »voreiligen Versprechungen« getäuscht hätten; Kreipes Aufgabe sei es daher, dafür zu sorgen, »daß wieder Klarheit und Wahrheit« innerhalb der Luftwaffe herrschen.

Unablässig forderte Hitler die Verlegung der Jagdgruppen von der Reichsverteidigung nach Frankreich. Milch wies Kreipe auf die dringende Notwendigkeit hin, Jäger für die Verteidigung der noch vorhandenen, lebenswichtigen Hydrierwerke bereitzustellen (jedes Werk müsse seine eigene Jagdgruppe haben, um sich verteidigen zu können). Kreipe erfuhr von dem Führerbefehl, der die Verwendung der Me 262 als Jäger verbot: »Galland berichtet über Veranstaltung in Insterburg,

worauf Milch in Ungnade fiel«, notierte er sich am 12. August in sein Tagebuch. »Daher Verzögerung bei der Me 262 um $\frac{3}{4}$ Jahr.« Eine Woche später versuchten Speer und Galland noch einmal, Kreipe zu veranlassen, Hitler den »Blitzbomber« auszureden und sich in erster Linie der Verteidigung des Reiches zu widmen.

Aus der Ferne stimmte Göring dieser Einstellung zu, aber bei seiner nächsten Begegnung mit Hitler am 26. August unternahm er keinen Versuch, die akute Frage des Strahljägers aufzuwerfen. Und als Kreipe am 30. August tapfer das Problem aufrollte, schnitt ihm Hitler das Wort ab. »In steigender Erregung wurde ich scharf abgefertigt«, notierte sich Kreipe an diesem Tag. »Unverantwortliche Elemente in der Luftwaffe wie Milch und Galland hätten mich beschwätzt.« Einige Tage lang erwog Hitler die Möglichkeit, die Luftwaffe mit Ausnahme einer Streitmacht von Strahlflugzeugen völlig abzuschaffen und sich im übrigen ganz auf eine verdreifachte Flakverteidigung zu verlassen.

In diesen Monaten verschwand Milch langsam im Hintergrund des Kriegsgeschehens. Er verabschiedete sich von den Konstrukteuren und Ingenieuren der fliegenden Bombe und von den übrigen Mitarbeitern des Ministeriums. An Speers Amtschefbesprechungen nahm er weiterhin teil und begleitete den Minister auf seinen Reisen. Mitte August nahmen sie am Stapellauf eines der neuen U-Boote vom Typ XXI teil und machten eine Tauchfahrt in dem neuen Walther-U-Boot 793 mit. Gegen Ende September besuchten sie Fallschirmjäger- und Heeresverbände im Westen. Eines Nachmittags, als sie auf einem Feld in Holland vor sich hindösteten, hörten sie plötzlich Flugmotorendonner, und hoch über sich sahen sie die 8. U.S.-Luftflotte in eindrucksvoller Formation unbehelligt von Flak und Jägern in Richtung Deutschland fliegen. Milch schätzte die Zahl der Bomber auf 1.000, ein Beamter Speers zählte 987.

Dank der ständigen Bemühungen General Gallands wurde die Me 262 dann doch zuerst als Jagdflugzeug eingesetzt. Am 3. Oktober 1944 wurde ein Erprobungskommando unter dem 23 Jahre alten österreichischen Major Walter Nowotny aufgestellt, einem ausgezeichneten Jagdflieger von der russischen Front. Das Kommando bestand aus zwei in Achmer und Hesepe stationierten Staffeln und hatten eine Gesamt-Soll-Stärke von 40 Me 262. Oberst Trautloft, der Inspekteur der Tagjäger, überwachte an den ersten Tagen selbst die Operationen und versuchte, dafür zu sorgen, daß das Kommando die besten Flugzeugführer aus den Otto-Verbänden erhielt. Am ersten Tag starteten vier Me 262 in Achmer; zwei wurden binnen weniger Minuten während des Starts, die dritte Maschine beim Landeanflug von Feindjägern abgeschossen. Insgesamt meldete das Kommando drei oder vier vernichtete Feindbomber.

Der durch die Zerstörung der Hydrierwerke durch die Amerikaner verursachte Treibstoffmangel wirkte sich so katastrophal aus, daß in den Messerschmitt-Werken bei Angriffsgefahr die zur Abnahme bereitstehenden Maschinen auf dem Einflugplatz Obertraubling mit Pferden und Ochsen auseinandergezogen werden mußten, weil die Traktoren nicht fahren konnten. Am 8. November kehrte Nowotny vom Feindflug nicht mehr zurück, und wenige Tage später wurde der Verband aufgelöst. Er hatte ungefähr 26 feindliche Flugzeuge abgeschossen.

Bis Ende Oktober waren etwa 265 Me 262 hergestellt worden. Dreißig davon wurden bei Angriffen auf das Messerschmitt-Werk zerstört; für November rechnete man mit einer Produktion von 130 Stück und für Dezember waren 200 vorgesehen. Der erste Bomberverband, der die Me 262 einsetzte, war die KG 51 unter Major Wolfgang Schenck; dann wurden noch acht andere ehemalige Bomberverbände auf dieses Flugzeug umgerüstet. Außerdem stellte man noch weitere Me 262-Jagdgruppen auf, die zum Teil Maschinen erhielten, die unter jeder Tragfläche Aufhängevorrichtungen für jeweils zwölf R4M-Raketen hatten, die gegen Flugziele eingesetzt wurden; aber die Maschine war durch Hitlers Eingreifen zu spät gekommen. Für die Alliierten wurde die Me 262 nie zu der Gefahr, die diese davon erwartet hatten.

Auf der Rückfahrt von den Schlachtfeldern von Arnheim, wo Milch und Speer vom Morgengrauen an einen deutschen Gegenangriff beobachtet hatten, geriet Milchs Fahrer am 1. Oktober 1944 bei hoher Geschwindigkeit ins Schleudern, der Wagen prallte gegen einen Baum und stürzte dann in einen Graben. Erst im Lazarett kam Milch wieder zu Bewußtsein. Mit Rippenbrüchen und Lungenkomplikationen lag er bis Anfang 1945 bewegungsunfähig in seinem Jagdhaus. An einem Oktobertag warf die R.A.F. 9.000 Tonnen Bomben auf eine deutsche Stadt; es war der endgültige Beweis für die vollständige, uneingeschränkte Luftüberlegenheit der Alliierten.

Ungeladen erschien Milch zum letzten Mal in Karinhall zu Görings Geburtstag im Januar 1945. Göring war erstaunt und betont unfreundlich. Drei Tage später erhielt Milch einen vor einer Woche geschriebenen Brief von Göring, mit dem er ihn aus seinem letzten Amt, dem des Generalinspektors, entließ. Angeblich wollte Göring Bruno Loerzer ernennen, aber Hitler lehnte es zornig ab, ihn auch nur in Betracht zu ziehen, und auch dieses Amt Milchs blieb unbesetzt.

Anfang Januar erzählte ihm einer der Vertrauten Hitlers, daß Stalin einen Verhandlungsfrieden angeboten, Hitler es jedoch abgelehnt habe, sich auch das nur anzuhören. Zwei Wochen später begann der sowjetische Einmarsch in Schlesien. Hitler schien auch jetzt noch der Verzicht auf Milchs unerschütterliche Loyalität nicht leichtzufallen, denn einmal, gegen Ende Februar, sagte er zu Sepp Dietrich,

daß es wahrscheinlich viel besser gewesen wäre, wenn er dem Feldmarschall viel früher die Luftwaffe gegeben hätte: »Dann wäre vielleicht auch Udet noch am Leben.« Und als Speer einen Transportstab unter Milch vorschlug, der das deutsche Verkehrssystem wiederherstellen sollte, stimmte Hitler am 1. März dem Plan zu, änderte jedoch seinen Entschluß zwei Wochen später wieder, da die Milch feindlich gesonnenen Gruppen in seiner Umgebung ihn von der mangelnden Eignung Milchs überzeugt hatten. So behauptete zum Beispiel der SS-Obergruppenführer Kaltenbrunner, seine Gestapo habe ein belastendes Dossier über Milch. Speer nahm Milch gegen diese Verleumdungen in Schutz.

In der Abgeschiedenheit von Milchs Jagdhaus berichtete ihm Speer von Hitlers Befehlen zur Zerstörung der deutschen Industrie, damit diese dem Feind nicht in die Hände falle, und er erzählte von seinem Kampf gegen diese Befehle. Hier entwarf Speer auch seinen Rundfunkvortrag, in dem er das deutsche Volk aufrief, die Ausführung dieser sinnlosen Befehle zu verhindern. Milch meinte, der Sinn des in verklausulierter Sprache gehaltenen Aufrufs käme klar genug heraus, »aber auch für die Gestapo«. Ende März kam der übliche Geburtstagsgruß von Hitler. (»Der Führer gratuliert, Göring und das Gesindel nicht«, notierte er sich in seinem Tagebuch.) Als von Below ihn zwei Tage später besuchte, erbot sich Milch, nach Berlin zurückzukehren und mit Hitler zu sterben. Er wiederholte dieses Angebot, als er Hitler telegraphisch am 20. April zum Geburtstag gratulierte.

Deutschland wurde jetzt von den alliierten Armeen in zwei Teile geschnitten, und Speer beauftragte Milch in aller Form, ihn im Nordraum zu vertreten. Am 21. April berichtete er, daß Hitler einen sehr guten Eindruck auf ihn gemacht habe, aber nicht der »sich drückende Göring«. In Himmlers Hauptquartier, im Sanatorium Hoherlychen, erwähnte Speer im Vertrauen seine Plane für eine Karl-May-Flucht nach Grönland in einer von seinem Freund Werner Baumbach gesteuerten Maschine; wenn das nicht klappte, wollten sie in einem kleinen Paddelboot auf Deutschlands Kanälen und Wasserstraßen leben. Zwei Monate nach Kriegsende wollte er zurückkehren, »um dann Deutschlands Führung zu übernehmen«. Es war für viele Monate die letzte Zusammenkunft.

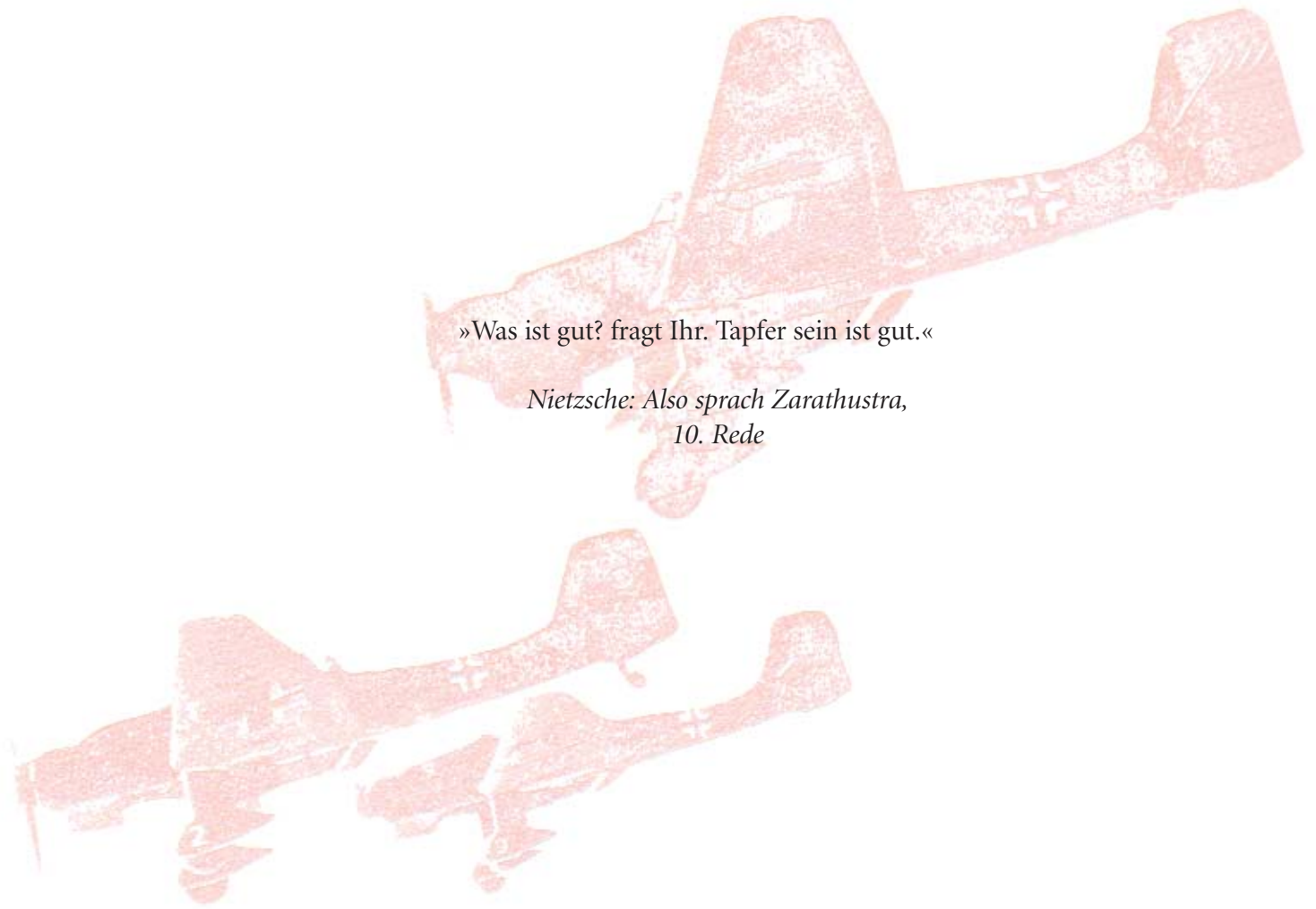
Am 24. April 1945 suchte Milch das OKW auf, das sich jetzt in einer Baracke in Neuroofen in der Nähe seines Jagdhauses befand. Jodl berichtete ihm, daß Göring Hitler aus Berchtesgaden telegraphisch mitgeteilt habe, er übernehme jetzt die Führung; Hitler sei nicht einverstanden gewesen und habe die Verhaftung des Reichsmarschalls befohlen. Zwei Tage später verließ Milch nachts sein Jagdhaus zum letzten Mal und fuhr mit dem Wagen in Richtung Lübeck. Auf der Straße begegneten ihm deutsche und russische Panzer, aber er fuhr ohne Licht und wurde nicht angehalten.

Hitlers Selbstmord überraschte Milch weniger als die Tatsache, daß er Admiral Dönitz zu seinem Nachfolger ernannt hatte und nicht Göring oder Speer. Milch lehnte Speers Vorschlag ab, sich zu dem Admiral nach Flensburg zu begeben. Statt dessen erwartete er in einem Gutshaus bei Neustadt an der Ostseeküste die Dinge, die da kommen sollten.

Gericht in Nürnberg

»Was ist gut? fragt Ihr. Tapfer sein ist gut.«

*Nietzsche: Also sprach Zarathustra,
10. Rede*



Der Zeuge

Über die Ereignisse, die Milch bei seiner Gefangennahme in Neustadt ereilten, ist am Anfang dieses Buches berichtet worden. Am 18. März 1945 wurde er nach England geflogen. Wenige Tage zuvor hatte man ihm erlaubt, nach Schloß Sierhagen zurückzukehren, und dort erfuhr er, daß seine Unterkunft von britischen Soldaten durchwühlt und alles gestohlen worden war.

Als sein Flugzeug Südengland überflog und in Croydon landete, bemerkte Milch zu seiner Überraschung nur geringe Bombenschäden. Ein Offizier des englischen Luftfahrtministeriums fuhr ihn durch London und dann hinaus auf die Straße nach Oxford; nach ungefähr 30 km hielten sie vor einem weißen Haus in waldigem Parkgelände, dem ersten von mehreren Vernehmungszentren. Das wichtigste dieser Zentren befand sich in Latimer, ein »Combined Services Detailed Interrogation Centre« (CSDIC), in dem jede Methode angewendet wurde, um Informationen aus den Gefangenen herauszuholen. Milch wurde Ende Mai in dieses Lager verlegt; er traf dort General Koller, General Schmid (den ehemaligen Chef des Luftwaffen-Nachrichtendienstes) und viele andere. Den Gefangenen sagte man, sie seien dort, um Gutachten über ihre Erlebnisse zu verfassen. Lohnend wurden die streng geheimen CSDIC-Berichte erst durch die (völkerrechtlich verbotenen) versteckten Mikrophone in den Gemeinschafts- und Einzelräumen. Milch wußte, daß die Luftwaffe die gleichen Methoden in ihrem Kriegsgefangenen-Durchgangslager Oberursel angewandt hatte, und er gab sich keinen Illusionen hin: »Sie öffneten eine Tür zu einem kleinen Zimmer, und ich sah mich dem erstaunt dreinschauenden General Galland gegenüber . . . Wir hatten einander viel zu erzählen, und das war zweifellos auch der Zweck der Übung, denn man konnte sich darauf verlassen, daß es da drinnen ein hochempfindliches Abhörgerät gab.«

Milch sollte fast vier Monate in diesem Zentrum verbringen, wo er fast täglich von britischen und amerikanischen Offizieren verhört wurde, die er nur unter ihren Tarnnamen kannte. Bei den Vernehmungen ging es um militärische Dinge; sie hatten nichts mit den Untersuchungen von Kriegsverbrechen zu tun. Milchs klare Aussage, daß die amerikanischen Tagangriffe auf das Verkehrswesen und die synthetischen Treibstoffwerke Deutschland besiegt hatten, waren den britischen Vernehmungsoffizieren peinlich: »Ich glaube, sie nehmen mir die offene Wahrheit übel«, notierte sich Milch. »Immer wieder wurde ich hierzu vernommen. Ich konnte nur wiederholen: Die Engländer schlugen uns schwerblutende Wunden, die Amerikaner schossen uns ins Herz.«

Der amerikanische Major Ernst Englander machte einen besonders intelligenten Eindruck. Er hatte schon ausführlich Göring in Augsburg vernommen und vertraute Milch an: »Göring ist so verlogen, daß er selbst nicht mehr weiß, ob und wann er lügt.« Milchs Reaktionen und den Niederschriften seiner Privatunterhaltungen, besonders aber dem Abhörgerät im Vernehmungsraum konnte der Amerikaner entnehmen, daß Herzlichkeit nicht das hervorstechende Merkmal seiner Beziehungen zu Göring gewesen war. »Göring und Milch haben einander gehaßt, und sie haben es mit eigenen Worten gesagt – daran kann kein Zweifel bestehen«, schrieb er ein Jahr später.

Major Ernst Englander brachte Milch unerfreuliche Nachrichten von Göring: Er war noch immer rauschgiftsüchtig, und voller Verachtung hatte er Milch »den kleinen Dicken« genannt. Aber wenn Milch über alles nachdachte, dann war er doch überzeugt, daß Göring im allgemeinen gut von ihm und seinen anderen Mitarbeitern sprechen würde, wenn auch nur, um seinerseits wieder von ihnen gedeckt zu werden.

In diesen Wochen beschloß Göring, seinen letzten Auftritt vor seinen Feinden in Nürnberg zu seiner größten Leistung für Deutschland zu machen: »wenn die Zeit gekommen ist, dann ist die Zeit gekommen – das ist meine Meinung«, sagte er zu seinen Anwälten. »Die Verantwortung tragen und untergehen mit feuernden Geschützen und wehender Flagge! Die Verteidigung Deutschlands ist das bei weitem wichtigste in diesem Prozeß – es geht da nicht nur um ein paar Angeklagte, die ihren Kopf verlieren werden, es geht vielmehr darum, das ganze deutsche Volk von der Schuld zu reinigen.« Viele Monate vorher, im November 1944, hatte Göring schon gesagt: »Das Leben um jeden Preis ist die These eines Feiglings.« Und er hatte hinzugefügt: »Im übrigen ist aber das Leben nicht so großartig, daß ich nicht bereit bin, mit großem Erstaunen und großer Neugier mal hinüberzugehen und festzustellen, was dahinter los ist. Das ist auch schon ein ganz gewaltiger Anreiz.«

Milch saß in seiner Zelle in England und mußte zusehen, wie Deutschland anfang, für den Krieg zu zahlen: Geteilt und hungernd, trug das Land die Last der Niederlage. General Stumpff traf ein und brachte schlimme Nachrichten mit von Raub und Plünderungen in der russischen Zone. In Rostock allein, so ging das Gerücht, hatten 260 Familien Selbstmord begangen. Es wurde auch behauptet, daß die Russen die ehemaligen SS-Konzentrationslager wieder geöffnet hätten. »Immer wieder überlegt man sich«, schrieb Milch, »was man tun soll. Natürlich möchte ich am liebsten mein Deutschland mit wiederaufbauen helfen. Zunächst ist man gefangen und geht einem ungewissen Schicksal entgegen.«

Erst nach der Potsdamer Konferenz begann er, seine eigene Zukunft pessimistischer zu betrachten. Am 10. August las er in der »Times« die Nachricht über die

Viermächteerklärung, daß der erste Prozeß gegen Hauptkriegsverbrecher, zu denen auch Göring gehörte, in Nürnberg stattfinden werde. Am selben Tag aber sagte ein amerikanischer Offizier, den er vorsorglich gebeten hatte, ihn bei seiner Verteidigung zu helfen für den Fall, daß auch ihm der Prozeß gemacht werde, daß alle nach England gebrachten Gefangenen nicht in die Kategorie der Kriegsverbrecher fallen würden. Milch wollte es nicht in den Kopf, wie zwei der allgemeinen Nürnberger Anklagepunkte aufrechterhalten werden konnten, da die Sowjetunion selbst gerade ohne jeden Grund Japan den Krieg erklärt hatte und deshalb eines dieser Verbrechen schuldig war, und die auf Japan abgeworfenen Atombomben bewiesen, daß Amerika hier ein Verbrechen gegen die Menschheit begangen hatte, das ebenso furchtbar war wie alles, was Milch vor kurzem zum Beispiel im Konzentrationslager Neustadt gesehen hatte. Bald erreichte ihn die Nachricht, daß man ihn möglicherweise als Zeugen nach Nürnberg bringen werde.

Je mehr er über Göring hörte, um so größer wurde sein Zorn. Viele Beweise für die Korruption, die offenbar in der Luftwaffe floriert hatte, gelangten in seine Hände. Er traf einen Heinkel-Direktor, der selbst einen Scheck über 40.000 Reichsmark für einen leitenden Testpiloten ausgestellt hatte, damit dieser einen günstigen Bericht über die schlecht konzipierten Versuchsmuster der He 177 liefere. Göring schien an einigen Flugzeugwerken finanziell beteiligt gewesen zu sein.

Gegen Ende August 1945 wurde Milch in einer Flying Fortress nach Süddeutschland gebracht. Er wurde im Luftwaffen-Vernehmungszentrum Kaufbeuren in einem ehemaligen Irrenhaus gefangengesetzt. Milch hatte keine Ahnung, was man von ihm wollte; erst Ende September begann die Ungewißheit zu schwinden. Am 23. September besuchte Engländer ihn: »Speer will er auch besuchen, der sei ›Zeuge‹«, schrieb Milch in sein Tagebuch. »Ob ich auch Lust hätte, als Zeuge nach Nürnberg zu gehen? Was ich energisch verneinte.« Die Einladung war reine Formsache, denn am 12. Oktober wurde Milch gemeinsam mit Oberst von Brauchitsch nach Nürnberg gebracht. Im Gefängnishof des finsternen Justizpalastes lernte er den Kommandanten, den amerikanischen Kavallerieobersten Burton C. Andrus, kennen; Andrus hatte die wichtigsten deutschen Gefangenen, die inzwischen schon als »Hauptkriegsverbrecher« bezeichnet wurden, von ihrem Durchgangslager in einem Hotel in Mondorf hierher begleitet. Er trug einen hellgrün lackierten Helm (was ihm von Göring den Spitznamen »der Feuerwehrhauptmann« eintrug) und stand in dem Ruf, böartig und brutal zu sein. Die Brutalität beschränkte sich nicht auf die Angeklagten – Göring, Speer, Keitel, Hess und die anderen –, sondern auch die Zeugen, die sich jetzt in dem Gefängnis versammelten, bekamen sie zu spüren.

Die Nürnberger Prozesse haben schon genügend Geister und später auch genügend Gewissen beschäftigt, und weitere Erörterungen sind an dieser Stelle überflüssig. Aber Milchs Tagebücher ermöglichen es uns, die unsichtbare Maschinerie, die auf die Verurteilung der Angeklagten hinarbeitete, aus der Perspektive eines führenden Zeugen zu sehen. Die unverhohlene Feindschaft Milchs gegen Göring war zweifellos der Grund für seine Überführung nach Nürnberg, aber hinter den Gefängnismauern hörte er so erstaunliche Berichte über die Wandlung seines ehemaligen Oberbefehlshabers, daß er zu der Überzeugung gelangte, Göring verteidigen zu müssen. In Nürnberg traf er den kranken und alten Feldmarschall von Blomberg wieder, und auch dieser sprach jetzt günstiger über Göring. Mit General Guderian bildeten Milch und von Blomberg eine der Gruppen im Zeugenflügel des Gefängnisses.

Elf Tage, nachdem sich die Tore des Nürnberger Gefängnisses hinter ihm geschlossen hatten, wurde Milch zu seiner ersten Vernehmung zu Major John J. Monigan jr. gerufen. Es fing harmlos an. Man sprach über Milchs offizielle Beziehungen zu Speer, Göring und Sauckel sowie über die Geschichte der Zentralen Planung; aber nach ungefähr einer Stunde wechselte Monigan das Thema. »Lassen wir die Zentrale Planung mal einen Augenblick beiseite; Teil Ihrer Aufgaben im RLM war doch die Entwicklung neuen Geräts, nicht wahr?« Milch erwiderte, das treffe für die Zeit nach 1941 zu. »Wie verhielt es sich mit der Verwendung der Druckkammer in der Luftfahrtentwicklung?« fragte Monigan. Milch gab eine harmlose Antwort, aber der Major beharrte: »Waren Ihnen die Experimente bekannt, die mit Druckkammern veranstaltet wurden?« Und Sekunden später fragte Monigan, welchen Anteil Heinrich Himmler und die SS an diesen Versuchen gehabt hätten, und ob nicht der Generaloberstabsarzt der Luftwaffe, Dr. Hippke, beteiligt gewesen sei. Und hatte Himmler sich nicht an Hippke wegen der Flieger gewandt, die mit Fallschirmen über der See abgesprungen waren, um ihn zu fragen, ob das RLM bei Kälteversuchen an Menschen mitwirken wolle? Milch erwiderte, daß Hippke die Vorstöße der SS zurückgewiesen habe, da derartige Versuche nicht erforderlich seien: »Schließlich verfügten wir über ausreichende Erfahrungen – weil wir mehrere hundert Männer gerettet hatten, die bei sehr niedrigen Temperaturen im Ärmelkanal geschwommen waren. Und wir hatten sieben Ärzte, die fortwährend und ununterbrochen diese Höhenversuche an sich selbst vornahmen, bis sie das Bewußtsein verloren, und aus diesem Grunde herrschte bei uns Klarheit über alle Fragen, die mit diesem Problem zusammenhingen.« Monigan war nicht zufrieden und fragte Milch nach einem ehemaligen Luftwaffenarzt, der zur SS versetzt worden war: »Sein Name war Rascher.« – »Ich kenne ihn nicht«, erwiderte Milch. Der Amerikaner fragte ihn dann, ob er

einen Film über Menschenversuche gesehen habe, und wahrheitsgemäß antwortete Milch: »Ich sage erneut unter Eid, daß ich nie einen Film oder irgend etwas anderes gesehen habe, was in irgendeinem Zusammenhang stand mit Menschen, die der Wasserkühlung unterzogen wurden.«

Als er in seine Zelle zurückkehrte, schrieb er in sein Tagebuch: »Ich wußte nur, daß Hippke sich bei mir darüber beklagte, daß die SS jetzt auch auf dieses Gebiet vorzudringen versuche, und daß er ein gemeinsames Forschungsprojekt abgelehnt habe . . . Genau kann ich mich an all dies nicht erinnern. Wie überhaupt mein Gedächtnis seit den Schlägen auf den Kopf durch den englischen General bei der Gefangennahme schlechter geworden ist.«

Am nächsten Tag zeigte sich sein Gedächtnisschwund noch deutlicher, als ihm ein Brief gezeigt wurde, den er allem Anschein nach im Jahre 1942 geschrieben hatte und der sich auf Dr. Rascher bezog. Er lautete: »Lieber Herr Himmler! Haben Sie vielen Dank für Ihren Brief vom 25. 8. Ich habe mit großem Interesse die Ausführung von Dr. Rascher und Dr. Romberg gelesen. Ich bin über die laufenden Versuche unterrichtet. In nächster Zeit werde ich die beiden Herren bitten, vor meinen Herren einen Vortrag mit Filmvorführung zu halten.« Als er das las, meinte Milch, daß es sich hier nur um die höfliche Antwort auf einen Brief von Himmler handle, aber er könne sich nicht erinnern, ihn je erhalten zu haben (wahrscheinlich hatte sein Büro sich damit befaßt).

Das letzte Dokument, das Milch auf dem Vernehmungstisch vorgelegt wurde, war ein Brief von ihm an Himmlers ehemaligen Stabschef, den SS-General Karl Wolff. Darin wurde erklärt, daß die Fortsetzung der in Dachau vorgenommenen Höhen-(Tiefdruck-)Experimente nach Ansicht Hippkes zwecklos sei, daß sich aber das RLM für andere Versuche interessiere, die mit den Problemen der Rettung von Fliegern aus dem Meer zusammenhingen (das heißt mit der Kälteeinwirkung auf den menschlichen Körper); der Luftwaffenstabsarzt Rascher werde zu diesem Zweck bis auf weiteres zur SS abgestellt. Der Brief schloß mit den Worten: »Die Unterdruckkammer werde für diese Unterkühlungsversuche nicht benötigt, sie wird an anderer Stelle dringend gebraucht und kann daher in Dachau nicht weiter belassen werden. Ich spreche der SS für ihre weitgehende Mithilfe den besonderen Dank des Oberbefehlshabers der Luftwaffe aus. Ich verbleibe mit den besten Wünschen für Sie in alter Kameradschaft mit Heil Hitler! Stets Ihr E. Milch.«

Anfangs hatte Milch geglaubt, bei den erwähnten Versuchen handle es sich um die üblichen physiologischen Experimente mit Freiwilligen der Luftwaffe; aber aus anderen Dokumenten dieses Nürnberger Dossiers ging hervor, daß die von Rascher und Romberg mit entliehenem Luftwaffengerät vorgenommenen SS-Experimente über dieses harmlose Konzept hinausgegangen waren. Verurteilte Häftlinge waren

in kaltes Wasser getaucht worden, und man hatte ihre Körperfunktionen gemessen, bis sie starben. Diese unmenschlichen Versuche waren gefilmt worden, und der Film war am 11. September 1942 einem Publikum von Luftfahrtmedizinern im RLM vorgeführt worden. Zu Rombergs Ärger hatte Milch den Film noch immer nicht gesehen, als er drei Tage später wieder aus dem Ministerium abgeholt wurde.

Wenn es die Absicht der Amerikaner war, Milch zu beeinflussen, so blieb die zweistündige Vernehmung nicht ohne Erfolg. Aber Milchs Reaktion bestand darin, sich noch entschlossener dem nun folgenden Druck der Vernehmungsoffiziere, ihn zu einer Belastung Görings zu bewegen, zu widersetzen. Am 27. Oktober 1945 wurde er wieder verhört. Dieses Mal versuchten sie, ihn davon zu überzeugen, daß Göring die deutsche Luftwaffe für einen Angriffskrieg vorbereitet habe. Milch bestritt das entschieden. (»Ich habe schon vorher auf die Gründe hingewiesen, aus denen meiner Meinung nach die deutsche Luftwaffe nicht kriegsbereit war.«) Der Druck, den man auf ihn ausübte, wurde verstärkt. Die Zeugen wurden jetzt kaum besser behandelt als die Angeklagten; die Zellen waren ungeheizt und zugig, und oft kamen die »Zeugen« tagelang nicht ins Freie.

Milch erkannte, daß die Alliierten die Rivalitäten und Eifersüchteleien der führenden Deutschen ausnutzten, um Zwietracht im feindlichen Lager vor Beginn des Prozesses zu säen. Das wichtigste Ziel war Göring. Milch wußte, daß Göring loyal die Wahrheit über seine Herkunft geheimhielt, und vielleicht hat auch das ihn wieder zu Göring hingezogen. Am 9. November erschien Staatssekretär Stuckart vom Innenministerium: »Bis jetzt war er auf der anderen Seite in Einzelhaft«, schrieb Milch. »Er ist sehr dünn geworden und krank. Er ist über meine Herkunft verhört worden, offenbar von Major Englander.« Göring hatte den Amerikanern wahrheitsgemäß erklärt, daß er beim Innenministerium interveniert und eine Änderung des Geburtsscheins von Milch verlangt habe, und Paul Koerner hatte das bestätigt. Daß mehr an der Sache war als dies, blieb ein Geheimnis, das von allen, die es kannten, loyal gehütet wurde, und die Amerikaner kamen nie dahinter.

Es begann ein strenger Winter. Am 20. November 1945 wurde das Hauptverfahren eröffnet; Milch war noch immer im Zeugenflügel des Gefängnisses. Der Mangel an Nahrung und Bewegung in frischer Luft begann sich auszuwirken. Milch litt zunehmend an Schwindelanfällen und verlor rasch an Gewicht. Er teilte seine knappen Rationen mit Feldmarschall von Blomberg, dessen Magenbeschwerden sich verschlimmerten. Die Amerikaner ließen nun den Zeugen Handschellen anlegen, wenn sie zum Verhör geführt wurden. Kesselring, der noch immer für Göring eintrat, war der erste, dem dies widerfuhr. Überdies erschwerten es die Wachen der Gefangenen, jetzt, wo der Prozeß begonnen hatte, überhaupt

noch Schlaf zu finden. Die ganze Nacht lang herrschte Unruhe und grelles Licht schien ihnen plötzlich ins Gesicht.

Feldmarschall von Blomberg ertrug diese Demütigungen und die Feindseligkeit einiger seiner alten Kameraden nicht länger. Er erkrankte schwer, aß nicht mehr und wurde immer apathischer. Am 16. Februar schrieb Milch: »Sage dem deutschen Arzt, Pflücker, von Blomberg müsse in ein Lazarett, dasselbe sagt der amerikanische Arzt, er fürchtet aber, daß der (Oberst) Andrus es ›aus allgemeinem Haß‹ nicht zuläßt. Der Mann wird ihnen bald unter den Händen sterben.« Vier Tage danach erfuhr Milch, daß bei von Blomberg Magenkrebs festgestellt worden sei; einen Monat später starb der Feldmarschall.

Görings Verteidiger, Dr. Stahmer, versicherte sich, daß Milch bereit sei, als sein Zeuge für Göring aufgerufen zu werden. Als er von einem Gespräch mit Speers Verteidiger zurückkam, sah Milch zum ersten Mal seit vierzehn Monaten Göring für einen Augenblick; der ehemalige Reichsmarschall sah gesund und schlanker aus, und im Vorübergehen grüßten sie sich freundlich. Göring brauchte jetzt jede Hilfe, die sich ihm bot.

Als Milch ein paar Tage später, nach Bodenschatz, in Nürnberg in den Zeugenstand trat, wußte Göring noch nichts von Milchs Wandlung, und leise sagte er zu seinem Verteidiger, daß er damit rechnen müsse, von dem Feldmarschall gründlich angeschwärzt zu werden, da ihre Beziehungen sehr gespannt gewesen seien. Süskind, der in der »Süddeutschen Zeitung« über die Prozesse berichtete, beschrieb Milch als einen »kräftigen, gedrungenen Mann, etwas John Bull im Gesichtsausdruck, klug und bestimmt, nicht ohne Humor«. Süskind genoß die Präzision der Stegreifantworten Milchs: »Über das Kriebsrecht sei der deutsche Soldat aus seinem Soldbuch unterrichtet worden – ›Ich habe mein Soldbuch hier‹, unterbricht er sich, holt es hervor und trägt einige Punkte daraus vor. Das wirkt stark – die Fähigkeit zur Improvisation, zum eigenen Urteil spricht aus der einfachen Geste, und als bald darauf die Sitzung geschlossen wird, denkt man hoffnungsvoller, freilich nicht weniger gespannt an das diesem Zeugen noch bevorstehende Kreuzverhör durch die Anklagevertretung.« Und die »Times« kommentierte: »Kein Zeuge könnte mit mehr zuversichtlicher Aufrichtigkeit sprechen als Feldmarschall Milch.«

Mit der Beendigung seiner Aussagen am zweiten Tag, dem 11. März 1946, war das Schicksal des Zeugen Milch besiegelt. Der Korrespondent der »Times« schrieb: »Durch die Taktik des Anklägers wurde Milch in eine Lage versetzt, in der er den größten Teil des Feuers auf sich lenkte. Fast fünf Stunden lang focht er mit Worten einen Kampf, in dem die Anklage allem Anschein nach keine Mühen scheute, um seine Aussagen in Mißkredit zu bringen, so daß es oft schien, als sei Milch und

nicht Göring hier der angeklagte Mann.« Milch hatte jede Herausforderung mit einer Gegenherausforderung beantwortet. Nach dem Konzentrationslager Dachau im Jahre 1935 gefragt, erwiderte er, daß dort die Behandlung damals wesentlich besser gewesen sei als diejenige, die die Alliierten ihren Kriegsgefangenen in Nürnberg zuteil werden ließen. Nach seiner Einstellung zu Bombenangriffen auf die Zivilbevölkerung gefragt, sagte Milch: »Ich kann mir nichts Gemeineres und Verwerflicheres als solche Angriffe denken. Und wer da noch einen Zweifel hat, braucht sich nur Hamburg, Berlin, Leipzig, die Städte des Ruhrgebiets, des Rheinlands und besonders Dresden anzusehen, um mit mir übereinzustimmen.« Als der britische Ankläger, G. D. Roberts, ihn mit seiner kühlen und unbewegten Stimme fragte: »Sie wissen natürlich, daß die Neutralität Norwegens verletzt worden ist?«, sagte Milch, an den »Altmark«-Zwischenfall denkend: »Jawohl, nach unserem Wissen und unserer Auffassung ist sie doppelt verletzt worden!« Er verleitete Jackson sogar zu einer unüberlegten Drohung. Der Amerikaner fragte: »Wußten Sie, daß Speer seine sämtlichen persönlichen Akten und Papiere zusammen mit den Protokollen des Zentralen Planungsausschusses den Vereinigten Staaten übergeben hat?« »Nein«, erwiderte Milch. »Aber jetzt weiß ich es, und nichts könnte mir gleichgültiger sein.« – »Es wird Ihnen *nicht* gleichgültig sein, mein Freund!« brüllte Jackson. (Der zweite Teil der Antwort Milchs und Jacksons Zornesausbruch erscheinen im alliierten Prozeßprotokoll nicht.) Als er schließlich den Zeugenstand verließ, hatte Milch nur die Beantwortung einer einzigen Frage abgelehnt – ob Göring faul sei; seine Zurückhaltung war mit beifälligem Gelächter aufgenommen worden.

Am 3. April wurde Milch aus dem Nürnberger Zeugenflügel abgeholt und in das Konzentrationslager Dachau verlegt. Als das Lager noch von der SS geführt wurde, gab es dort den sogenannten »Bunker«, ein Bauwerk aus Beton mit niedrigen Strafzellen, die 2.25 x 2.40 m groß waren und gerade für einen Gefangenen ausreichten; in der Ecke jeder Zelle befand sich eine offene Latrine und oben in einer Wand gab es einen Luftschlitz. Milch wurde in eine dunkle, winzige Zelle geführt, in der er – als seine Augen sich an die Finsternis gewöhnten – die Gestalten von fünf anderen Insassen wahrnehmen konnte. An der Stimme erkannte er Feldmarschall Kesselring und von Brauchitsch sowie drei andere Männer. In anderen Zellen befanden sich Feldmarschall Sperrle, Generaloberst von Falkenhorst, Professor Brandt und General von Gyldenfeldt. In Milchs Zelle hatten nur vier Pritschen Platz, die beiden übrigen Gefangenen mußten auf dem Fußboden unter den Pritschen schlafen.

Milch hatte noch immer keinen offiziellen Aufschluß darüber, ob ein Kriegsverbrecherprozeß ihn erwarte oder nicht. Im Laufe des Juli hörte er jedoch die

ersten Gerüchte, daß die neuen Prozesse unmittelbar bevorstünden, und er hielt es für ratsam, sich nach einem Anwalt umzusehen. Er schrieb an Dr. Dix, Hjalmar Schachts (erfolgreichen) Verteidiger, und fragte ihn, ob er sich bereithalten wolle. Dix lehnte es ab, ihn zu vertreten, ehe nicht die finanzielle Frage geklärt sei, und Milch hatte noch immer keinen Rechtsbeistand, als man ihn Ende August plötzlich und angeblich zum Zwecke weiterer Vernehmungen von Dachau in das Nürnberger Gefängnis zurückbrachte.

Die Vernehmungen wurden wiederaufgenommen. Kurz nach seiner Ankunft in Nürnberg wurde Milch in einen Raum gebracht, in dem ein Film über die Greuel der Judenvernichtung gezeigt wurde. Milch war entsetzt: »Furchtbare Szenen, dazu die Erläuterungen eines deutschen Arztes!« schrieb er in sein Tagebuch. »Hitler, Himmler und Konsorten müssen wahnsinnig geworden sein. Auch wenn wir nichts dergleichen vermutet hatten, lastet die Schuld auf uns allen. Je höher, um so schwerer. Ich kann nicht begreifen, wie Menschen so sehr zum Tier werden können – und wie anders war der Eindruck, den wir alle in jenen ersten Jahren nach 1933 von Hitler hatten!«

In diesen Wochen fand er sich endgültig mit seiner sicheren »Liquidierung« durch die Amerikaner ab, und er begann, für seine Familie die Geschichte seines Lebens zu schreiben, eine qualvolle Aufgabe in einer ungeheizten Zelle, aus der man jedes Möbelstück entfernt hatte. Wenn die Dunkelheit anbrach, gab es kein brauchbares Licht mehr. Ungefähr einen Monat nach seiner Rückkehr stand Milch plötzlich in einem Korridor Speer gegenüber. Der ehemalige Minister klopfte ihm auf die Schulter, aber sie konnten nicht miteinander sprechen.

Am 14. Oktober lag Milch die ganze Nacht wach in seiner Zelle und lauschte dem Hämmern der Zimmerleute in der Turnhalle des Gefängnisses. Sie bauten den Galgen für die elf, die zwei Tage später gehenkt werden sollten. Göring war dazu verurteilt, mit ihnen zu sterben, wie er es von Anfang an erwartet hatte; gehenkt werden sollten auch Sauckel, Keitel, Jodl und mehrere andere. Speer hatte ein milderer Urteil erhalten und sollte zwanzig Jahre im Spandauer Gefängnis verbringen. (»Sie werden mindestens fünfzehn Jahre kriegen«, rief er Milch zu, als er an ihm vorbei abgeführt wurde.) Als Frau Göring kam, um sich von ihrem Mann zu verabschieden, bat der ehemalige Reichsmarschall sie, Milch seinen Dank dafür zu überbringen, daß er ihn im Zeugenstand verteidigt habe; nach zehnjähriger Fehde trennten sich Göring und Milch ausgesöhnt. Göring schrieb einen letzten, langen Brief an Winston Churchill (der nie veröffentlicht worden ist) und nahm dann Gift. Die anderen zum Tode verurteilten Gefangenen wurden ein paar Stunden später in der Turnhalle gehängt.

Eines Nachts, genau eine Woche nach den Hinrichtungen, als kalte Zugluft von dem vergitterten, unverglasten Fenster zu dem ewig offenen Guckloch in der Zellentür strich, träumte Milch von Hitler. Milchs Telefon hatte geläutet, und als er sich meldete, hatte eine Stimme gesagt, es sei der Sekretär des Führers, und ob der Herr Feldmarschall ihn sprechen wolle. Er möge dann zweimal an den Hörer klopfen. (Milch dachte in seinem Traum, daß dadurch die Abhörgefahr gebannt werden könne.) Er hatte zweimal geklopft, und dann hörte er die vertraute gutturale österreichische Stimme. Absurd, wie Traumgespräche meistens sind, hatte Milch gefragt: »Wie geht es Ihnen?« Und Hitler hatte geantwortet: »Ist das alles, was Sie mir zu sagen haben?« Da er nicht wußte, worüber er sich sonst mit ihm unterhalten sollte, erwiderte Milch: »Ich war ihnen länger treu als Sie dem deutschen Volk und mir!« Offenbar hatte Hitler dann eingehängt.

Milchs Fatalismus war die Quelle eines großen Teils seiner Gelassenheit während der Vernehmungen, die nun folgten. Die Amerikaner stellten den Brief an General Karl Wolff, den er 1942 unterschrieben hatte und in dem es um die Experimente in Dachau ging, in den Mittelpunkt der Anklage. »Warum erhielt die Deutsche Versuchsanstalt für die Luftfahrt einen Auftrag, die Körperfunktionen in Höhen von mehr als 10,000 Meter zu untersuchen?« fragte ein Vernehmungsoffizier, Hauptmann Koch, und bevor Milch etwas erwidern konnte, antwortete Koch selbst: »Weil die Ärzte sich nicht klar waren über das Sieden des Blutes und deshalb Forschungen darüber angestellt werden sollten; und da Tierversuche nicht mehr erforderlich waren, gab es Besprechungen, und die Sache wurde dann mit Konzentrationslagerinsassen in Dachau gemacht – in Anbetracht der damit verbundenen Gefährdung menschlichen Lebens! Ja, oder nein?« Milch konnte nur bestreiten, für irgendwelche derartigen Befehle verantwortlich zu sein.

Gegen Ende des Gesprächs beklagte sich Hauptmann Koch darüber, daß er von den rangniedrigeren Offizieren jedes Geständnis der Verantwortlichkeit, das er haben wollte, auch bekommen habe, aber je höher ihr Rang, um so weniger seien die Offiziere bereit, sich zu ihrer Verantwortung zu bekennen. Als er aufstand, um zu gehen, hielt Milch ihn zurück: »Darf ich das Folgende sagen. Mein Schicksal ist mir gleichgültig. Das möchte ich ausdrücklich betonen. Wenn jemand zu mir sagt, Sie waren ein Feldmarschall, Sie waren in einer hohen Position – wir wollen Sie aufhängen, dann sage ich: Nur zu! An meinem Leben liegt mir nichts. Aber ich werde nicht die Verantwortung für Gemeinheiten übernehmen, von denen ich überhaupt nichts weiß und die meiner Natur völlig fremd sind.«

Prozeß auf Leben und Tod

Am 14. November 1946 wurde Milch von dem amerikanischen Gerichtsoffizier Oberst Charles Mays die Anklageschrift überreicht. Die ihm zur Last gelegten Kriegsverbrechen und Verbrechen gegen die Menschlichkeit schlossen die Versklavung, Deportation und Mißhandlung von Millionen Menschen ein – von zivilen Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen; ebenso wurden ihm auch die Beteiligung an kriminellen medizinischen Versuchen an Menschen sowie die Beteiligung an Morden, Mißhandlungen, Grausamkeiten, Folterungen, Greueln und anderen unmenschlichen Taten zur Last gelegt.

Milch wurde dann eine Liste ortsansässiger deutscher Anwälte vorgelegt, und er entschied sich für Dr. Friedrich Bergold. Er hat diese Wahl nie bereut, denn Bergold erwies sich als loyaler und furchtloser Anwalt, der einen ruhigen, gesammelten und humorvollen Eindruck machte.

Ein Todesurteil war gewiß, wenn es der Anklage gelingen würde, Milchs Mitäterschaft bei den Dachauer Experimenten nachzuweisen. Tatsächlich hatte der SS-Standartenführer Wolfram Sievers, Chef der berüchtigten Organisation Ahnenerbe, erklärt: »Dr. Rascher war bis Ende 1943 Luftwaffenarzt. Sein Vorgesetzter war Generaloberstabsarzt Dr. Hippke. Meines Wissens war Dr. Hippke dem Feldmarschall Milch in dessen Eigenschaft als Generalinspekteur der Luftwaffe direkt unterstellt. Milch muß Kenntnis von Raschers Experimenten gehabt haben.« Ähnliche Erklärungen gaben Dr. Siegfried Ruff von der medizinischen Abteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt und Walter Neff ab. Neff, der später das Schicksal von Sievers teilte, sagte für die Amerikaner aus, daß »Milchs Name in Dachau oft gefallen ist« und daß Dr. Rascher gesagt habe, er habe persönlichen Kontakt zu Milch aufgenommen: »Die Unterdruckkammer wurde aufgrund von Befehlen, für die Milch verantwortlich war, nach Dachau gebracht und von dort wieder abgeholt.«

Am 23. Dezember 1946 war dieses Beweismaterial vollständig. Milch wußte, daß Dr. Erich Hippke, der den Brief an General Karl Wolff entworfen hatte, und Wolff selbst ihn durch ihre Aussage sofort von jedem Verdacht reinigen konnten. Bergold bat deshalb die Amerikaner, Wolff und Hippke für ihn ausfindig zu machen; sein Kollege Dr. Fritz Sauter, Verteidiger im Ärzteprozeß, hatte ebenfalls beantragt, Dr. Hippke als Zeugen für die Verteidigung rufen zu dürfen. Bergolds Antrag trug das Datum des 21. Dezember. Nach wenigen Tagen wurde ihm mitgeteilt, man könne weder Hippke noch Wolff finden.

Von überallher trafen jetzt in Nürnberg die Nachrichten von anderen Prozessen ein. General von Mackensen und Feldmarschall Kesselring waren von einem britischen Gerichtshof zum Tode verurteilt, aber noch nicht hingerichtet worden.

Am 14. Dezember 1946 schuf der stellvertretende amerikanische Militärgouverneur das Militärtribunal II, und vor ihm sollte im Nürnberger Justizpalast der Milch-Prozeß verhandelt werden. Im gleißenden Licht der Filmscheinwerfer wurde Milch sechs Tage später zum ersten Mal in den Gerichtssaal geführt, um in aller Form vom Volke der Vereinigten Staaten von Amerika angeklagt zu werden. Er erklärte, in allen drei Punkten der Anklage nicht schuldig zu sein.

Inzwischen hatte sich Milchs Verteidiger einen Assistenten verschafft – den Bruder des Feldmarschalls, den Anwalt Dr. Werner Milch. Am 24. Dezember wurde er gebeten, um jeden Preis Hippke ausfindig zu machen. Die alliierten Militärbehörden hatten nun schon seit einigen Wochen vergeblich Rundfunkaufrufe an Hippke erlassen, sich zu melden, schließlich teilten die Alliierten Berggold mit, daß Hippke vermutlich nach Ostdeutschland geflohen sei. Werner Milch fuhr zu der letzten bekannten Adresse des Arztes nach Hamburg; die Frau des verschollenen Arztes sagte ihm, daß ihr Mann vor einigen Tagen morgens wie üblich das Haus verlassen habe und seither spurlos verschwunden sei; die Besatzungsbehörden wüßten nichts von ihm. Aber eine Nachbarin erinnerte sich daran, am fraglichen Morgen gesehen zu haben, wie ein Mann von britischen Soldaten verhaftet worden sei; die Beschreibung paßte auf Hippke. Milchs Bruder holte in jedem Hamburger Gefängnis Erkundigungen ein und erfuhr schließlich von dem Personal des Zuchthauses Fuhlsbüttel, daß sich Dr. Hippke dort befinde; er sei auf Weisung aus Nürnberg dorthin gebracht worden. Die Amerikaner hatten die Gefängnisbehörden ersucht, Hippkes Existenz niemandem bekanntzugeben. Es war klar: Für Milch begann ein Kampf auf Leben und Tod.

»Mr. Denney«, sagte Richter Robert Morrell Toms, als der Prozeß am 2. Januar 1947 eröffnet wurde, »Sie können mit Ihrer Anklage beginnen.«

»Hoher Gerichtshof!« begann Clark Denney. »Dieser Angeklagte, Erhard Milch, war Feldmarschall der Luftwaffe, Staatssekretär im Luftfahrtministerium, Generalflugzeugmeister, alleiniger Vertreter der Wehrmacht in der Zentralen Planung, Chef des Jägerstabes und Mitglied der Nazi-Partei.« Nachdem er Milchs frühe Laufbahn geschildert hatte, fuhr Denney fort: »Der Angeklagte hat sich niemals von den Zielen und Idealen des deutschen Militarismus losgesagt. Er wurde ein Mitglied jener stillen Armee von Männern, welche die Erinnerung wachhielten, welche haßten und hofften, aber, ungleich vielen anderen, war dieser Mann nicht müßig. Er wartete nicht passiv ab, bis sich Deutschland wieder erhob, er widmete diesem Ziele seine größten Anstrengungen. 1921, ein Jahr nach seiner Entlassung aus dem Heer, finden wir ihn als Chef des Flugdienstes in dem neuen Geschäftszweig des Handelsflugwesens.« Auf wie vertrautem Fuße Milch mit Hitler gestanden habe, zeige seine Teilnahme an der berüchtigten Besprechung vom 23. Mai 1939, an der

außer ihm nur ein paar andere teilgenommen hätten. »Die Anklage wird beweisen, daß Milch bei der Verschleppung zur Zwangsarbeit der Zivilbevölkerung besetzter Gebiete ein Haupttäter war. Sie wird zeigen, daß er an der Ermordung und Mißhandlung von Kriegsgefangenen teilnahm.«

Diese Worte aber waren stärker als die Beweise. Bald zeigten sich die Schwächen der angeführten Dokumente. Nachdem Denney einige Stunden lang eine ganze Reihe von Dokumenten verlesen hatte, die sich auf Sauckel und die Beschaffung von Arbeitskräften bezogen, fragte Richter John Joshua Speight ihn ungeduldig: »Können Sie eine Verbindung herstellen zwischen all diesen Dokumenten, die Sie verlesen, und dem Angeklagten?« Anstelle einer Antwort verlas Denney am 6. und 8. Januar Vernehmungen von Sauckel und Göring, die anscheinend kurz vor ihrer Verurteilung zum Tode stattgefunden hatten; die ihnen zugeschriebenen Erklärungen waren so absurd, daß man ihr Zustandekommen nur schwer verstehen kann. Bergold protestierte sofort; das Internationale Militärtribunal (IMT) habe mehrfach entschieden, daß Aussagen dieser Art nur dann akzeptiert werden sollen, wenn die Verteidigung Gelegenheit hat, den betreffenden Zeugen zu prüfen. Aber ein großer Teil der amerikanischen Anklagen gegen Milch war auf solchen Aussagen von Leuten aufgebaut, die inzwischen nicht mehr lebten. Nach einer kurzen Unterbrechung verlas Clark Denney Artikel 19 des IMT-Status: »Der Gerichtshof ist an Beweisregeln nicht gebunden.« Er wies am nächsten Tag darauf hin, daß zu der Zeit, als die »Verfügung Nr. 7«, die diesen nun folgenden Verhandlungen zugrunde lag, herausgegeben wurde, ausdrücklich hervorgehoben worden war, daß diese Verhöre als Beweise zulässig seien: »Gewiß wußten diejenigen, die das Gesetz herausgegeben haben, daß gewisse Angeklagte im ersten Prozeß bald des Todes sein würden.« Der Präsident des Gerichtshofes mußte Bergolds Einwand zurückweisen, und zahlreiche dieser nicht mehr kontrollierbaren Vernehmungsprotokolle wurden von Denney in seine Anklage aufgenommen.

Darunter befand sich eine angeblich von Gönng am 27. September, rund zwei Wochen vor seinem Selbstmord, unterschriebene eidesstattliche Erklärung. »Diese eidesstattliche Erklärung«, behauptete die Anklage am 14. Januar 1947, »stellt Milchs Verantwortung für das medizinische Forschungsprogramm absolut klar.« Der letzte Absatz des Dokuments lautete: »... daß Generaloberstabsarzt Dr. Erich Hippke von 1941 bis 1944 einschließlich Chef des ärztlichen Dienstes der Luftwaffe war; daß das Amt des Chefs des ärztlichen Dienstes unmittelbar für die Durchführung aller medizinischen Forschungsarbeiten und Versuche verantwortlich und daß das Amt des Chefs des ärztlichen Dienstes (Hippkes Amt) dem ehemaligen Feldmarschall Milch direkt unterstellt war.« Hippke allein konnte jetzt beweisen, daß diese Erklärung nicht der Wahrheit entsprach.

»Hohes Gericht«, mußte Bergold sich am 15. Januar wieder beschweren, »ich muß nun um Vertagung bitten, und zwar aus folgenden Gründen: Der Fall des Angeklagten Milch ist für die Verteidigung zeitlich besonders schwierig, weil es sich hier nur um einen Angeklagten handelt. Ich bin zwar schon seit November für den Angeklagten Milch tätig, aber ich habe dem Hohen Gericht schon in einer früheren Sitzungstagung vorgetragen, daß ich die Unterlagen bis zu Beginn dieses Prozesses nicht bekommen habe. Ich habe jetzt die Protokolle der Zentralen Planung, soweit sie der Anklagevertretung vorliegen, noch nicht einmal vollständig ... Ich darf diese Protokolle nur in der Informationszentrale der Anwaltschaft lesen, darf sie nicht aus dem Raum herausnehmen, darf sie nicht meiner Sekretärin zur Abschrift geben, sondern muß sie dort lesen. Das Büro wird um 6.00 Uhr geschlossen. Ich bin nahezu jeden Tag hier am Gericht gewesen. Wenn das Gericht abends geschlossen war, hatte ich nur eine Stunde Zeit, sie zu lesen ... Ich habe noch nicht die Sitzungsprotokolle des Jägerstabs ... Ich habe noch keinen der von mir angeforderten Zeugen selbst sprechen können.« Trotz des Einspruchs von Richter Michael A. Musmanno wurde Bergold die beantragte Vertagung bewilligt.

Die allgemeine Atmosphäre verfehlte nicht ihre Wirkung auf die Entlastungszeugen. Hippke, den die Anklagebehörde am 16. Januar zu einem »Gespräch« holen ließ, machte gegenüber Bergold keinen Hehl daraus, daß er jetzt für seine eigene Zukunft fürchte, falls er für Milch aussage. Ein anderer entscheidend wichtiger Zeuge, der ehemalige Staatssekretär Gaus, erlitt einen plötzlichen Gedächtnisschwund, so daß die Verteidigung ohne ihn auskommen mußte; heute berichtet Bergold, wie Gaus ihn buchstäblich händeringend gebeten hatte, ihn nicht als Zeugen aufzurufen.

General Wolff konnte noch immer nicht aufgespürt werden. Als Milch die Erlaubnis des Gerichts erbat, die ehemaligen französischen Minister Delbos und Cot als Zeugen für seine Vorkriegsbemühungen um eine deutsch-französische Entente sowie den früheren belgischen Ministerpräsidenten van Zeeland vorzuladen, lehnte das Gericht den Antrag ab. Am 1. Februar schrieb Milch niedergeschlagen in sein Tagebuch: »Nachmittag, zusammen mit Dr. Bergold und Werner. Bergold unzufrieden mit Speer – sein Gedächtnis dahin, ein gebrochener Mann! Raeder sagt, er hasse mich; ein Freund telegraphiert, daß er seine Arbeit nicht im Stich lassen könne, schlägt eine eidesstattliche Erklärung vor!«

Zumindest Speer hatte nichts mehr zu verlieren, wenn er Milch verteidigte. Bergold erfuhr am 3. Februar, daß der Alliierte Kontrollrat seinen Antrag, Speer hinter verschlossener Tür in Gegenwart des Richters Musmanno befragen zu dürfen, genehmigt hatte. Am Morgen des 4. Februar brachte man Speer in Handschellen zur Befragung. In sein geheimes Tagebuch trug Speer ein: »Keine

Zeitungs- oder Wochenschauleute anwesend – sehr froh darüber, weil man dann klarer aussagen kann . . . Kostete eine Menge Energie, da ich erschöpft war. Anklage lehnt es ab, mich ins Kreuzverhör zu nehmen. (Milchs) Anwalt zufrieden. Hoffe, meine Pflicht gegenüber Milch getan und seine Last erleichtert zu haben.« Diesen Eindruck hatte Bergold jedoch nicht. Die Aussage des ehemaligen Ministers hatte seinen Erwartungen in keiner Weise entsprochen; zweimal hatte Speer ihn in Einzelheiten stolpern lassen, und er hatte sogar erklärt, die Zentrale Planung hätte sich tatsächlich mit der Beschaffung von Arbeitskräften befaßt, eine Anschuldigung, die Bergold zu entkräften versucht hatte.

Generaloberstabsarzt Professor Dr. Erich Hippke betrat den Zeugenstand am 7. Februar. Mit seinen ersten Antworten fiel die Anklage hinsichtlich der Dachauer Experimente gegen Milch in sich zusammen. Während er Milch bis 1940 oder 1941 direkt unterstellt gewesen sei, sagte er aus, habe nun ihn dann zum Leiter der Luftverteidigung, General Rüdell und später General Foerster, versetzt. Er bestätigte, selbst den Brief an General Karl Wolff entworfen zu haben, und betonte, daß Milch alles versucht hatte, um die SS von den medizinischen Angelegenheiten der Luftwaffe fernzuhalten. Die Dachauer Versuche wären für die Luftwaffe unerheblich gewesen, und das Luftfahrtministerium sei nie über Todesfälle unterrichtet worden, die diese Versuche verursacht hätten.

Eine Woche später sagte auch General Karl Wolff aus. Milchs Verteidiger hatte ihn als Internierten in einem Nürnberger Irrenhaus gefunden.

Am 16. April trat das Tribunal um 14.00 Uhr zusammen, um seinen Spruch zu verkünden. Richter Michael A. Musmanno gab sofort bekannt, daß er eine abweichende Empfehlung vorlegen werde, dann begann das Gericht, auf die drei Anklagepunkte einzugehen. Im zweiten der drei Punkte, der sich mit den kriminellen medizinischen Versuchen in Dachau befaßte, verkündete Richter Fitzroy Donald Phillips, das Gericht habe befunden, es sei »offensichtlich, daß der Angeklagte nie particeps criminis und Mittäter jener Unterdruckversuche wurde«. Milch wurde ohne Einschränkung freigesprochen.

Musmanno verlas den Beschluß des Tribunals zum ersten Punkt der Anklage, daß Milch für die Zwangsverschleppung ausländischer Arbeiter nach Deutschland verantwortlich sei, was zu ihrer »Versklavung, Folterung und Ermordung« geführt habe. In diesem Punkt wurde Milch schuldig befunden. Milch hatte nicht bestritten, daß ausländische Arbeiter in der Flugzeug- und Rüstungsindustrie beschäftigt worden waren; aber seine Verteidigung hatte darin bestanden, darauf hinzuweisen, daß die meisten Arbeiter gemäß den Bestimmungen des von ihrer legalen Regierung unterzeichneten Waffenstillstands nach Deutschland gekommen waren; außerdem war die Beschaffung und Zuweisung von Arbeitskräften die direkte und

alleinige Verantwortung von Gauleiter Sauckel gewesen, der dafür in Nürnberg hingerichtet worden war. Mit keinem der Ämter Milchs sei eine Vollmacht verbunden gewesen, ausländische Arbeitskräfte zu beschaffen oder zuzuweisen. Die von Bergold vorgetragene Verteidigung wurde in diesem Punkt nicht akzeptiert.

Was den dritten Punkt der Anklage betraf, so fand das Gericht keine Beweise für eine Schuld Milchs an Verbrechen gegen die Menschlichkeit, die an Deutschen begangen worden waren, bemerkenswerterweise erklärte es ihn jedoch für die Folterung und Deportation von »Massen ungarischer Juden« und anderer Bürger Ungarns und Rumäniens verantwortlich. (Obwohl die Verteidigung das Gericht daran erinnert hatte, daß diese Deportationen lange nach Milchs Rücktritt stattgefunden hatten, und daß kein einziger Fall von Zwangsverschickungen rumänischer Arbeitskräfte bekanntgeworden sei.) Auch in diesem Punkt wurde er schuldig gesprochen.

Milch wurde gefesselt in seine Zelle zurückgebracht. Er schrieb: »Nichts ist eigentlich begründet.« Das Gericht vertagte sich zur Urteilsverkündung bis 9.30 Uhr.

Das Urteil wurde am 17. April 1947 gesprochen: »Es ist der Spruch dieses Tribunals, daß der Angeklagte Erhard Milch verurteilt werde zu lebenslanger Freiheitsstrafe, abzuleisten im Gefängnis von Rebendorf.« Der Präsident befahl: »Der Gerichtsmarschall führe den Angeklagten hinaus.« Milch wurde in die Zelle 11 gebracht, wo der Rest seines Lebens beginnen sollte.

Nachwort

So ging für Erhard Milch, zwei Jahre später als für die meisten anderen Menschen, der Krieg zu Ende. Wieder gehörte er zu den Überlebenden. Es gab kaum eine Gefahr, der er noch nicht begegnet war. Mit vier Flugzeugen, zwei Autos und einer Lokomotive war er verunglückt; allein im Zweiten Weltkrieg hatte er mehr als fünfhundert Flüge zurückgelegt, davon vierzig in Einsätzen in den Schlachten um Norwegen und Frankreich. Jetzt war er auch einem Todesurteil entronnen; seine Nürnberger Ankläger sind alle Längst tot; er allein ist noch am Leben.

In den ersten drei Monaten seiner Haft war Milch zusammen mit den sieben Hauptkriegsverbrechern eingesperrt, die den ersten Prozeß überlebt hatten. Er verbrachte die Zeit in langen Privatgesprächen mit Speer, Hess und den anderen, die Spandau noch auf viele Jahre hinaus nicht wieder verlassen sollten. Milch war ein genauer Beobachter, so daß seine Tagebücher nicht ohne ein gewisses Interesse sind.

Rudolf Hess schien der einzige zu sein, dem noch der Glaube an den Nationalsozialismus verblieben war – alle anderen hatten sich mehr oder minder davon losgesagt. Hess war offensichtlich dabei, ein Buch zu schreiben; dauernd klapperte in seiner Zelle eine Schreibmaschine, und von Zeit zu Zeit tauchte er auf, um Milch und Speer nach den Einzelheiten der wichtigen Waffenprojekt-Fehlschläge zu befragen, zum Beispiel nach der von Göring 1937 abgesetzten viermotorigen Ju 89. Offensichtlich machte er diese Fehlschläge für die deutsche Niederlage verantwortlich. »Ich sagte ihm, daß das alles nur Einzelheiten seien und nicht die wirklich entscheidenden Faktoren. Wir wurden besiegt, weil Hitler nach nur vier- oder fünfjähriger Wiederaufrüstung in den Krieg gezogen ist, ohne eine genügend vorbereitete Schicht des militärischen Führungsnachwuchses zu haben. Ich sagte, das gelte auch für den zivilen Sektor, für den Konflikt zwischen Staat und Partei und die dadurch entstandene Desorganisation. Und obendrein noch fungierten zum Teil praktisch unbrauchbare Leute als Administratoren.« Es war eine recht unangenehme Unterhaltung, die da in einer Atmosphäre gezwungener Höflichkeit stattfand; Speer zog sich gleich zu Anfang zurück. Zu Milch sagte er, er glaube, daß Hess den Nachweis erbringen wolle, daß Hitler und der Nationalsozialismus durch die Unfähigkeit der unteren Führung im Stich gelassen worden seien. Milch erkannte, daß Hess nicht nur in seinem Glauben an Hitler ungebrochen war, sondern daß sich in ihm auch zunehmend der Glaube an seine eigene nationalsozialistische Mission festigte. Im Juni 1947 verblüffte ihn der ehemalige Stellvertreter Hitlers mit der Bemerkung, er suche eine bessere Bezeichnung für das Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda.

»Er ist ein seltsamer Mensch«, schrieb Milch, »teils intelligent, teils sehr verworren, aber ein solcher Fanatiker und Asket, daß man ihn unmöglich für völlig zurechnungsfähig halten kann.« Und nachdem er sich zum letzten Mal von ihm verabschiedet hatte: »Er hat das Märtyrergewand angezogen und sieht in allem nur einen gegen seine Person gerichteten Angriff.«

Noch immer war Milch von dem ehemaligen Reichsminister Speer fasziniert; er betrachtete ihn mit einer Mischung aus Freundschaft, Belustigung, Zynismus und Bewunderung. »Speer hält nichts von Soldaten. Schließlich hat er selber nie gedient. Stark egozentrisch – ganz besonders daran interessiert, was wohl die Amis und die Deutschen von ihm halten. Noch immer ehrgeizig wie eh und je – spricht sich sehr offen gegen Göring, Keitel und Saur aus.«

Als dann die Lastwagen das Nürnberger Gefängnis verließen, um Speer und seine Mitgefangenen nach Spandau zu bringen, schrieb Milch seine Meinung über seine ehemaligen Kollegen nieder. »Von den jüngeren ist er die markanteste Persönlichkeit – hochintelligent, eine Künstlernatur und ehrgeizig bis zur Machtgier; weiß,

was er will, und was er wert ist. Launisch. Gut geeignet für hohe Ämter, mit der Einschränkung, daß er sich oft als schlechter Menschenkenner erweist. Sehr entgegenkommend, manchmal aber auch schroff immer voller Überraschungen. Manchmal kampflustig, manchmal friedliebend. Meistens schwimmt er gegen den Strom, tut meistens etwas anderes als das, was man erwartet hat. Hat persönlichen Mut und setzt sich ohne Rücksicht auf die eigene Sicherheit für andere ein. Steht gern im Mittelpunkt, leidet an einer gewissen Eitelkeit . . . Deutschland könnte ihn woanders besser gebrauchen, auch heute noch.«

Milch blieb im Zuchthaus Landsberg und beobachtete den unablässigen Strom von Gefangenen, von denen es etlichen schlechter als ihm ging: Sie trugen die roten Jacken, die sie als »Kandidaten« für den Henker kennzeichneten. Seine Bitterkeit verwandelte sich in Stoizismus; er erlernte das Handwerk des Tischlers und des Glasers. Anfang 1951 wurde sein Strafmaß von lebenslang auf fünfzehn Jahre herabgesetzt, und Mitte 1954 wurde Milch entlassen, nachdem er fast zwei Drittel dieser Zeit verbüßt hatte. Vieles in der Welt hatte sich verändert, aber vieles war so geblieben, wie es schon immer war. Eine neue Lufthansa war gegründet worden, und eine neue deutsche Luftwaffe steckte in den Kinderschuhen. Wieder einmal war Milch der Außenseiter, aber dieses Mal gab es für ihn keine Rückkehr. Die Öffentlichkeit vergaß, daß es Erhard Milch gab.

Mit der Tragödie der deutschen Luftwaffe waren vor allem drei Männer verbunden: Göring, der die Luftwaffe konzipierte, Milch, der sie aufbaute, und Hitler, der sie einsetzte. Ihre Niederlage kann keinem unüberwindlichen Hindernis in bezug auf Material oder Hilfsquellen zugeschrieben werden. Selbst der Treibstoffmangel, der die Ausbildungsflugstunden reduzierte und am Ende des Krieges den Start der Frontverbände verhinderte, wäre nie kritisch geworden, hätte man die energischen Maßnahmen von 1944 zwei Jahre früher ergriffen, wie Milch es immer wieder gefordert hatte. Die Hauptursache der Tragödie der deutschen Luftwaffe war die mangelnde Bereitschaft der gesamten Wehrmacht: Hitler hatte den Krieg begonnen, bevor der Aufbau der Luftwaffe abgeschlossen war.

Von den beiden wichtigsten Offizieren der Luftwaffe war Göring ein Mann, den pathologische Eitelkeit und Machtgier kennzeichneten, während sein Stellvertreter Milch seine Triebkraft in einer kongenialen Alchimie von persönlichem Ehrgeiz und stark verwurzeltem Nationalgefühl fand. Seine Beziehungen zu Göring waren von einer tiefen »Haßliebe« bestimmt.

Es ist schwer, in den ersten Jahren nach 1933 Fehler in Milchs Amtsführung zu finden, obwohl ihn die Willkür- und Eifersuchtsmaßnahmen seines Ministers im Laufe der Zeit immer mehr einengten und behinderten. Kein Regime hätte sich einen besseren Architekten für seine Luftwaffe wählen können. Als Milch mit seiner

Arbeit begann, gab es buchstäblich nichts; aus diesem Nichts schuf er bis 1940 die größte Luftwaffe der Welt. Selbst im Krieg war seine Leistung nicht zu bestreiten; versehen mit den immer geringer werdenden Hilfsquellen eines im Kriege befindlichen Landes, gegen das eine Blockade verhängt und das schweren Luftangriffen ausgesetzt war, gelang es Milch, von 1941 bis 1944 die Flugzeugproduktion mehr als zu verdreifachen.

Gäbe es das Stigma von Nürnberg nicht, so hätte die Geschichte Milch wahrscheinlich Seite an Seite mit Lord Brabazon, Juan Trippe und den anderen großen Luftfahrtpionieren eingereiht, als den Mann, der das Fliegen ohne Furcht propagiert und ermöglicht hatte; auch heute noch sollte die Geschichte ihn mit Robert S. McNamara vergleichen, den Zivilisten und Manager eines großen kommerziellen Unternehmens, der plötzlich und unerwartet in eine Welt der militärischen Strategie und der großen Politik geworfen worden war.

In Hitler hatte Milch lange Zeit den Retter aus nationaler Not und Schande gesehen, einen der seltenen »Verwandler der Welt«. Hitlers Eintritt in den Krieg war für ihn jedoch ein großer Schock. Der Krieg gegen Rußland erschütterte sein Vertrauen in Hitlers politisches und militärisches Genie. Die Opferung der 6. Armee in Stalingrad hat er nie verstehen können. Als aber Hitler noch 1944 an der Luftoffensive gegen England festhielt und den Einsatz des Strahlflugzeugs Me 262 als Jäger verbot, zweifelte Milch an Hitlers Verstand.

Aber ebenso wie die Luftwaffe ein Geschöpf Milchs war, so war auch der Feldmarschall ein Produkt seiner Zeit. Er übernahm ihre Sprache und arbeitete nur ihren Mitteln. Mit seinem rauhen Kasernenhoftönen beherrschte er das Ministerium und versuchte sich durch wilde Drohungen mit Kriegsgericht und Erschießungskommando durchzusetzen, um ausweglosen Situationen zu begegnen. Aber niemals hat er ein Todesurteil unterschrieben.

Milch hatte sich am Glanz des nationalsozialistischen Aufstiegs berauscht; neben Hitler hatte er die Parade in Wien abgenommen und in Berlin getafelt; daß er durch den Sturz des Nationalsozialismus auch leiden mußte, kann ihn nicht überrascht haben.

Register

- A4 (später V2), 160, 243, 29-3, 300, 303, 308, 334, 338, 340, 346, 356
 Abwehr, 246-7, 303, 316, 340
 Ad Astra, Schweizer Luftverkehrsgesellschaft, 21
 Adenauer, Konrad, Bundeskanzler, 28, 44
 Afrika, 171-2, 225, 25-3, 263
 Air Council, 287
 Air France, 38, 143
 Albanien, 164, 165, 166
 Aluminium, 112, 126, 131, 182, 184, 190, 224, 230, 282, 292, 333, 340
 Amerika, 23, 30, 37, 39, 56, 102, 129, 148, 170, 183, 208, 216, 219, 247, 253, 284, 320, 377, 386
 Amery, Leopold Stennett, Erster Lord der Admiralität und Kolonialminister, später Indienminister im Kriegskabinett Churchills, 96
 Åndalsnes, 135-6
 Andrus, Burton C., amerik. Oberst in Nürnberg, 377, 381
 Antwerpen, 11, 285
 Ar 234, Aufklärer und Strahlbomber, 303, 310, 317, 330, 334, 337, 344, 361
 6. Armee, 9, 250-1, 256-70, 393
 IX. Armeekorps, 269
 LXV. Armeekorps, 346
 Arnhem, 324
 Attolico, Bernardo, ital. Botschafter in Berlin, 95
 d'Avignon, Jacques, Graf, belg. Botschafter in Berlin, 129
 Axthelm, Walter von, General u. Inspekteur der Flakartillerie, 345, 353
 Backe, Herbert, Staatssekretär im Reichsministerium f. Ernährung u. Landwirtschaft, 239, 343
 Balbo, Italo, ital. Luftmarschall, Generalgouverneur v. Libyen, 44, 49
 Baldwin, Stanley, Earl B. of Bewdley, brit. Premierminister, 71
 »Barbarossa«, 169, 178
 Baumbach, Werner, Kampfflieger, 175, 372
 Bayreuth, 70, 82
 Beaverbrook, Lord William Aitken, brit. Minister, 78
 Belgien, 76, 92, 129, 137, 237, 249, 285
 Below, Nikolaus von, Oberst, Adjutant der Luftwaffe bei Hitler, 296, 338, 372
 Bergold, Friedrich, Verteidiger Milchs in Nürnberg, 385-90
 Bertram, Otto, Leiter der Lufthansa-Seefliegerabteilung, 39
 Beumelburg, Werner, Ordonnanzoffizier Milchs, 211
 Bf 108, »Taifun«, Reiseflugzeug (spätere Me 108), 92
 Bf 109, Jäger (spätere Me 109), 79, 83-5, 92, 101, 103, 116, 118, 131, 140, 146, 148-9, 153, 173, 182, 184, 186-7, 190, 192-3, 210, 218, 234, 264, 267-8, 272, 290-1, 297, 305, 320, 330, 349
 »Big Week«, Luftoffensive der U.S.A.F., 343, 348, 352
 Blitzkrieg, 93, 168
 Blohm & Voß, Flugzeugbau (Hamburg), 55, 63, 235, 328
 Blomberg, Werner von, Generalfeldmarschall und Reichskriegsminister, 47-50, 52, 56, 59-61, 64, 68, 71-2, 74-9, 82-3, 86, 88-93, 96, 98, 378, 380-1
 BMW 801, Flugzeugmotor, 184, 234, 237, 287
 Bochum, 293, 314, 324
 Bodenschatz, Karl Heinrich, General der Flieger, Vertreter der Luftwaffe im FHQu, 114, 130, 144, 164, 167-8, 185, 257, 279, 381
 Boelcke, Oswald, Jagdflieger im Ersten Weltkrieg, 9, 263
 Bohnstedt, Oberst, 50, 53, 55
 Bolle, Carl, Rittmeister a. D., Milchs Ordonnanzoffizier im RLM, 48, 60

- Bombenkrieg (s. a. Luftkämpfe, R.A.F., U.S.A.F.), 41, 145, 218
- Bordwaffen, 126, 135, 234
- Bosch, Carl, Chemiker u. Ingenieur, Vorsitzender des Verwaltungsrates der IG-Farben, 65, 187
- Böttger, Fritz, Oberingenieur bei Junkers, 290
- Bötticher, Friedrich von, dt. Militärattaché in Washington, 231
- Brandenburg, Ernst Bruno, Leiter der Abt. Luftverkehr im Reichsverkehrsministerium, 25-6, 41, 46-7
- Brandt, Karl, Leibarzt Hitlers, Reichskommissar f. d. Gesundheitswesen, 382
- Bräuer, Kurt, dt. Gesandter in Oslo, 4, 134
- Braun, Wernher von, Raketenkonstrukteur, 87, 243, 292
- Bulgarien, 165
- Cambeis, Walther, Direktoriumsmitglied der Junkers-Motorenwerke, 188
- Cambrai, 10
- Canaris, Wilhelm, Admiral u. Chef der dt. Spionageabwehr, 82, 246, 248
- »Carpet«, amerik. Bord-Störsender, 315
- »Chaff« (s. a. »Window«), 315
- Chamberlain, Arthur Neville, brit. Staatsmann, 106, 125
- Chiang Kai-shek, nationalchin. Staatsmann und Marschall, 39
- Christian, Eckhard, Oberst, 174, 251, 260, 315
- Christiansen, Friedrich, General der Flieger, Wehrmachtsbefehlshaber Niederlande, 48
- Churchill, Sir Winston Leonhard Spencer, brit. Staatsmann und Premierminister, 71, 96-7, 170, 313, 318, 383
- Ciano, Galeazzo Conte, ital. Außenminister, 3, 165
- Conrad, Oberst, Adjutant Görings, 136
- Cooper, Alfred Duff, Viscount Norwich, brit. Informationsminister, 96
- Cot, Pierre, frz. Luftwaffenminister, 94, 388
- Courtney, Christoph, Air Vice Marshal der R.A.F., 86-7
- Coventry, 163
- Cranwell, R.A.F.-Akademie, 95, 97
- Cripps, Sir Richard Stafford, brit. Botschafter in Moskau, Flugzeugbauminister, 177, 287
- Crome, Sonderbeauftragter Speers für die Me 262, 346
- Croneiss, Theodor, Vorsitzender bei Messerschmitt, Chef der Flieger-SA, SA-Brigadeführer u. später SS-Brigadeführer, 54, 58-9, 67, 69, 186, 193, 220-1
- CSDIC (Combined Services Detailed Interrogation Centre), 375
- Dachau, 270, 305, 379, 382-5, 389
- Dahlerus, Birger, schwed. Industrieller, 122
- Daluege, Kurt, General der Polizei, 101
- Dänemark, 24, 134
- Danzig, Freistaat, 13, 16-22, 28, 111, 117
- Danziger Luftpost GmbH, 16-20, 28, 52, 79
- Degelow, Carl, Jagdflieger im Ersten Weltkrieg, 127
- Delbos, Yvon, frz. Außenminister, 94-5, 388
- Denney, Clark, amerik. Ankläger in Nürnberg, 386, 387
- Dessau, 20-26, 38, 62-3, 90, 119
- Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL), 33, 384
- Deutscher Luftsportverband, 48
- Deutsch-Russische-Luftverkehrsgesellschaft (Deruluft), 20, 28, 30
- DFS (Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug), 265
- DFS 230, 10sitziger Lastensegler, 265
- Diesing, Ulrich, Oberstleutnant i.G., techn. Offizier bei Göring, 128, 137, 301, 306, 317-18, 334, 336-7, 345, 347, 351, 368
- Dietl, Eduard, Generaloberst, Befehlshaber AOK 20, 136

- Dietrich, Sepp, SS-Oberstgruppenführer, Kommandeur der SS-Leibstandarte, 371
- Do 11, 2mot. mittlerer Bomber, 55, 70
- Do 13, Bomber, Weiterentwicklung der Do 11, 55, 70
- Do 17, 2mot. mittlerer Bomber, 79, 92, 106, 138, 173
- Do 19, 4mot. schwerer Bomber, 79, 89
- Do 217, 2mot. mittlerer Bomber, 133, 183, 189
- Do 26, Wasserflugzeug, 136
- Do 335, »Pfeil«, Bomber und Nachtjäger, 253, 272, 310, 317, 341, 366
- Döberitz, 8, 75, 86, 110
- Dönitz, Karl, Großadmiral, Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Nachfolger Hitlers, 235, 241, 326, 335, 356, 358, 373
- Dornier, Claudius, Flugzeugkonstrukteur, 24, 31-2, 39, 53, 56, 78-9, 89, 137-8, 172, 183, 208, 219, 253, 274, 344
- Dorsch, Xaver, Chef des vereinigten Amtes Bau-OT im Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion, Mitarbeiter Speers, 354-9
- Dortmund, 67, 287, 293, 298
- Dowding, Sir Hugh, Oberbefehlshaber des Jägerkommandos der R.A.F., 96
- Duisburg, 285, 287
- Dünkirchen, 139-42, 146, 170, 177
- »Düppel« (s. a. »Window«), 299, 301, 324
- Düsseldorf, 28, 79, 293
- Eden, Sir Robert Anthony, Earl of Avon, brit. Kriegsminister, danach Außenminister, 74
- Eltz von Rübenach, Paul Freiherr von, Verkehrs- und Reichspostminister, 47
- Emig, Major, 158
- England (s. a. Großbritannien), 49, 56, 66, 71, 74, 83, 86, 89, 92, 96-7, 102-7, 112, 118, 120-3, 125-30, 134, 142, 145-9, 151, 154-8, 161-2, 164, 166-8, 170, 174, 177-9, 183, 209, 216, 232, 236, 247, 253, 280, 284, 287, 290, 298, 300, 310, 318-19, 321-2, 328, 331, 337, 353, 360, 376-7, 393
- Englander, Ernst, amerik. Vernehmungsoffizier, 376-7, 380
- Eschenauer, Artur, Oberst i.G., Chef d. Nachschubabt. d. Generalstabs d. Luftwaffe, 251, 270
- Essen, 2, 4, 25, 28-9, 32, 111, 143, 171, 279, 285-6, 299, 308
- F 13, Verkehrsflugzeug (Junkers), 15-19, 23, 27
- F 24 Ko, Verkehrsflugzeug, 1mot. Ausführung der G 24 (Junkers), 33
- Fairey »Battle«, brit. Bomber, 138
- Falkenhorst, Nikolaus von, General, Oberbefehlshaber AOK Norwegen, 133-6, 382
- »Fall Blau« (Großbritannien), 107
- »Fall Grün« (Tschechoslowakei), 101-2
- »Fall Weiß« (Polen), 111-12
- Farnborough, brit. Luftfahrtversuchsanstalt, 291
- Fedden, Sir Roy, Chefkonstrukteur bei Bristol Aircraft Co., 92
- Felmy, Helmuth, General der Flieger, Oberbefehlshaber der Luftflotte 2, 43, 104-5, 112, 121, 131
- Fernnachtjäger, 314, 332
- Fi 103, »Kirschkern«, spätere V1, Flugbombe, 230, 287, 292, 301, 303, 338, 345, 366
- Fi 156, »Storch«, Verbindungsflugzeug, 94, 138, 246
- Fiat G 55, ital. Jäger, 311
- Fiebig, Martin, Kommandierender General des VII. Fliegerkorps, 257, 259, 265
- Finnland, 155
- Fisch, Willy, Chef des Amtes B. im RLM, 26, 48
- Flak (Flugzeugabwehrkanone), 10, 65, 82, 93, 102, 125, 161, 164, 167, 215, 222, 258, 275, 279, 294-301, 306, 308, 314, 323
9. Flakdivision, 250
- Flick, Friedrich, Industrieller, 55, 61
- Fliegerabteilung 204, 11
1. Fliegerdivision (Reichsluftwaffe), 123, 321

- IV. Fliegerkorps, 147
- VIII. Fliegerkorps, 137, 140, 147, 171, 257
- X. Fliegerkorps, 134, 152, 165-6
- Flugabwehrraketen, 126, 132
- Flying Fortress, B-17, 4mot. schwerer Bomber der U.S.A.F., 233, 245, 293, 312, 321-2, 332, 349, 362, 377
- Foch, Ferdinand, frz. Marschall, 143
- Focke, Heinrich, Flugzeugkonstrukteur, 31, 78, 275, 320
- Foerster, Helmuth, General der Flieger, 131, 368, 389
- Ford, Henry, amerik. Industrieller, 24
- Foreign Office, 86
- Fränk, Gerhard, Mitarbeiter von Speer, 357-9
- Frankfurt, 28, 79, 94, 191, 233, 315-16
- Frankreich, 10, 20, 40, 47, 56, 71, 75-8, 88, 91, 94, 102-3, 111, 113, 122-9, 134, 137-44, 147, 165-8, 171, 230, 234, 237, 240, 248, 293, 297, 319-20, 328, 335, 338-9, 341, 343, 345, 347, 353, 359, 369, 390
- Franz, Anselm, Konstrukteur der Me 262-Turbine, 7, 47
- Freya, dt. Radarfrühwarnsystem, 279, 283
- Frick, Wilhelm, Reichsinnenminister, 68, 276
- Fritsch, Werner Freiherr von, Generaloberst, Oberbefehlshaber des Heeres, 68, 75, 88, 98-9
- Fromm, Fritz, Generaloberst, Befehlshaber des Ersatzheeres, Chef der Heeresrüstung, 213
- Frydag, Carl, Direktor der Henschel-Flugzeugwerke, 295, 320
- Führerhauptquartier, 138, 172, 211, 226, 238, 251, 257-8, 260, 262, 264, 269, 276, 298, 300-1, 343-4, 346, 348, 369
- Funk, Walter, Reichsbankpräsident, Reichswirtschaftsminister, 36, 147, 213, 224
- Funkleitstrahlen, 101
- FW 190, Jäger, 184, 192-3, 234, 237, 249, 272, 290, 297, 305, 320, 330
- FW 191, Bomberprojekte, 183, 188
- FW 200, »Condor«, Transporter und Fernbomber, 29, 39, 83, 112, 173, 191, 256, 258, 262, 267
- G 24, 3mot. Verkehrsflugzeug (Junkers), 28, 33, 39
- Gablenz, Karl-August Freiherr von, Vorstandsmitglied der Lufthansa, Generalmajor, 27, 34-6, 46, 89, 134, 189-91, 194, 215, 237, 240
- Gabrielli, Giuseppe, ital. Flugzeugkonstrukteur u. Generaldirektor bei Fiat, 311
- Galland, Adolf, General der Jagdflieger, 196, 233-4, 245, 288, 291, 304, 315-19, 321, 323, 328, 352, 363-4, 369-70, 375
- Ganzenmüller, Albert, Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium (Reichsbahn), 228-9, 359
- »Gee«, brit. elektr. Gerät für Blindflugnavigation, 222
- Geisler, Hans, General der Flieger, Kommandeur des X. Fliegerkorps, 134, 153
- Gercke, Rudolf, Generalmajor, Chef des Wehrmachttransportwesens, 226
- Gestapo, 64, 98, 100, 246, 248, 318, 372
- Geyer, Ministerialdirigent im RLM und Chef d. Nachschubamts, 190
- Giftgaskrieg, 281
- Go 242, Lastensegler, 265-6
- Goebbels, Joseph, Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda, Gauleiter von Berlin, 37, 89, 125, 162, 196, 214-15, 223, 249, 272-3, 275, 277, 279, 286-8, 294, 302, 306
- Grauert, Ulrich, Generaloberst, Kommandeur der 1. Fliegerdivision u. Kommandierender General des 1. Fliegerkorps, 123
- Greim, Robert Ritter von, Feldmarschall, 8, 91, 369
- Griechenland, 164-5, 170-1, 177
- Groener, Wilhelm, General, Reichsverkehrs-, Reichswehr- und Reichsinnenminister, 13
- Grohé, Gauleiter von Köln, 232
- Großbritannien, 20, 40, 71, 73, 79, 104, 107, 112, 125, 145, 252, 281

- Grulich, techn. Prokurist der Luftthansa, 32, 34
- Guderian, Heinz, Generaloberst, Oberbefehlshaber Pz.AOK 2, Generalinspekteur der Panzertruppen, Chef des Generalstabs des Heeres, 378
- Gumrak, 258-60, 262-5
- Gyldenfeldt, Heinz von, General, 382
- H2S, brit. Radargerät, 271, 279, 285, 313
- Hácha, Emil, Präsident der Tschechoslowakei, 110
- Halifax, brit. 4mot. Bomber, 233
- Hamburger Flugzeugbau, 78
- Hammerstein, Christian von, höchster Generalrichter der Luftwaffe, 43, 174-5, 210
- Hammerstein-Equord, Curt Freiherr von, Generaloberst, Chef der Heeresleitung der Reichswehr, 43
- Hanneken, Hermann von, General d. Inf., Wehrmachtsbefehlshaber Dänemark, 212
- Harris, Sir Arthur Travers, brit. Luftmarschall, Chef des Bomber Command der R.A.F., 222, 313, 347, 353
- He 100, Jäger, 116, 118, 167
- He 111, Bomber, 56, 63-4, 79, 103-4, 106, 112, 116, 119, 132-3, 159-60, 165, 173, 183, 189, 229, 234, 242, 251, 256, 258-64, 267
- He 176, erstes Raketenflugzeug, 116, 118
- He 177, Bomber mit zwei Doppeltriebwerken, 105, 107-8, 120, 126, 128, 173, 190, 209, 215, 225, 232, 235, 241-4, 249, 253, 267, 272, 290, 295, 318, 330-1, 334, 339-40, 345, 362, 368, 377
- He 178, erstes Düsenflugzeug, 118, 128
- He 277, 4mot. Bomber, 362
- He 51, Doppeldeckerjäger, 64, 75, 82-3
- He 59, Wasserflugzeug, 151
- He 70, erstes europ. Verkehrsflugzeug mit Einziehfahrwerk, »Blitz«, 63
- Heinkel, Ernst, Flugzeugkonstrukteur, 31, 63-4, 80, 119, 161, 176, 295
- Heisenberg, Werner, Kernphysiker, 231
- Herring, J. H., Oberst, brit. Luftwaffenattaché in Deutschland, 60
- Herrmann, Hajo, Major, Befehlshaber der 30. Jagddivision, 58, 263, 294, 296-7, 300-1, 314, 337
- Hertel, Heinrich, Chefkonstrukteur bei Junkers, 214, 253
- Hess, Rudolf, Stellvertreter Hitlers in der NSDAP, 37, 59, 89, 115, 117, 377, 390-1
- Hexogen, dt. Sprengstoff, 339
- Heydrich, Reinhard, SS-Obergruppenführer, Chef des Reichssicherheitshauptamtes, Stellvertreter von Himmler, 64, 100
- Himmler, Heinrich, Reichsführer der SS, 64, 68-9, 89, 98, 101, 249, 334, 343, 345, 356, 378-9, 383
- Hindenburg, Paul von Beneckendorff und von H., Generalfeldmarschall u. Reichspräsident, 7, 41, 43, 48, 50
- Hippke, Erich, Generaloberstabsarzt der Luftwaffe, 378-9, 385-9
- Holland, 28, 76, 92, 129, 137, 139-40, 154, 159, 161, 233, 237, 249, 300, 320, 370
- Hoth, Hermann, Generaloberst, Befehlshaber der 4. Panzerarmee, 250
- Hs 123, Stuka, 79, 86
- Hs 129, Schlachtflugzeug, 225
- Hs 293, ferngesteuerte Bombe, 232, 244, 282, 336
- Hube, Hans, Generaloberst, General der Panzertruppen, Oberbefehlshaber der 1. Panzerarmee im Osten, 262, 269, 359
- IATA (International Air Traffic Association), 27, 38
- Imperial Airways, 38
- Inspektion 14 (Luftschutz), 161
- Insterburg, 336-9, 344, 364, 369
- Invasion, 110, 130, 137, 142, 147, 149-50, 154-8, 228-9, 238, 253, 313, 329, 345, 349, 353, 363-4
- Italien, 15, 24, 29, 87, 95, 110-11, 113, 115, 122, 143, 164-6, 251, 298, 311, 327

- Jackson, Robert H., Hauptanklagevertreter für die U.S. in Nürnberg, 382
- Jaenecke, Erwin, Generaloberst, Kommandierender General des IV. Panzerkorps, 265
1. Jagddivision, 352
5. Jagddivision, 315
- Jagdgruppe 6, 11
- »Jägerstab«, 351-3, 361, 365
- Jeschonnek, Hans, Generaloberst, Chef des Generalstabs der Luftwaffe, 89, 97, 105, 107-12, 115, 120, 129, 135, 139, 143, 148, 151, 153-4, 157-8, 163-5, 167-8, 173-4, 178, 216, 220, 225-6, 233, 235, 241, 244-5, 250-3, 258, 260, 270, 280, 296, 306-7, 369
- JFA (Junkers-Flugzeugwerke-AG), 62-3
- Jlag (Junkers-Luftverkehr-AG), 26
- Jodl, Alfred, Generaloberst, Chef des Wehrmachtführungsstabes beim OKW, 129-30, 139, 145-6, 162, 338, 372, 383
- Ju K 47, Stuka, 57
- Ju 52, Verkehrsflugzeug und Transporter, 37-8, 40, 42-3, 49, 55, 63, 70, 82, 100, 102, 120, 126, 134, 136, 173, 176, 182, 187-8, 250, 256, 258, 260-7, 272, 287
- Ju 86, Bomber, 79, 256
- Ju 87, Stuka, 79, 84, 152, 173, 287
- Ju 88, 73, 79, 105-8, 114, 118-20, 129, 133, 140, 157-60, 165, 173, 183, 188-91, 215, 223, 229, 234, 312, 314, 319, 339, 349, 362
- Ju 89, 4mot. Langstreckenbomber, 79, 89, 391
- Ju 90, ziv. Version und Weiterentwicklung der Ju 89, 89, 251, 256, 267
- Ju 188, Horizontalbomber und Stuka, 234, 301, 310, 330, 339
- Ju 287, Großstrahlbomber, 330
- Ju 288, »Bomber B«, 160, 183-4, 188, 235, 275, 290, 309, 334
- Ju 290, Transporter, Weiterentwicklung der Ju 90, 256, 267
- Ju 388, Höhenflugzeug, Weiterentwicklung der Ju 188, 330, 334, 362
- Jugoslawien, 170-1
- JUMO (Junkers-Motorenwerke), 62
- Jumo 004 (Strahltriebwerk), 118, 132, 186, 290, 330
- Jumo 210 (Strahltriebwerk), 290
- Junkers, Hugo, Flugzeugkonstrukteur, 15, 22, 24
- Junkers, Klaus (Sohn von H. Junkers), 38, 55
- Kalk, Heinz, Oberst, Arzt d. R., 161, 259
- Kaltenbrunner, Ernst, SS-Obergruppenführer, Chef des Reichssicherheitshauptamtes, 372
- Kaltstartverfahren, 211, 263
- Kamikaze, 312, 330
- Kammhuber, Josef, Oberst i.G., General der Flieger, Kommandierender General der Nachtjagdverbände (XII. Fliegerkorps), 108, 129, 161, 279, 294, 296, 300-1, 314
- Karinhall, 84, 101-2, 104, 107, 131, 133, 143-4, 148, 150-1, 160, 163, 170, 178, 252, 281, 326-7, 334-5, 348, 371
- Kastner, Personalchef des RLM, 138, 143
- Keitel, Wilhelm, Generalfeldmarschall, Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, 98, 114, 122, 187, 276, 343, 358, 360, 377, 383, 391
- Kerkhove, Charles Graf de Denterghem, belg. Botschafter in Berlin, 76
- Kesselring, Albert, Leiter des Amtes D, Generalfeldmarschall, Generalstabschef der Luftwaffe, Oberbefehlshaber der Luftflotte 1, später 2, Oberbefehlshaber Süd u. West, 53, 55-6, 62-3, 80-1, 87, 89-90, 121, 130, 144, 146, 155, 157-8, 195, 252, 277, 380, 382, 385
- KG 4 (Kampfgeschwader), 135, 159, 191
- KG 27 (Boelcke), 263
- KG 30, 159
- KG 40, 191
- KG 51, 371
- KG 55, 262
- Killinger, Oberst, Chef des Vernehmungszentrums im Dulag Luft in Oberursel, 233
- Kleinrath, Generalmajor, 251, 309, 311

- Knauss, Robert, Direktor in der Luft-
hansa, 52
- Knemeyer, Siegfried, Oberst i.G., techn.
Offizier bei Göring, 317, 334, 336,
344, 351, 364
- Koerner, Paul, Staatssekretär bei
Göring, 46, 68-9, 110, 138, 175, 186,
194-5, 224, 273, 380
- Kokothaki, Rakon, Direktor bei
Messerschmitt, 54, 173, 186
- Koller, Karl, Generalleutnant, Chef des
Generalstabs der Luftwaffe, 360, 369,
375
- Köln, 25, 28, 65, 79, 232, 297, 324
- Königsberg, 5-6, 14, 16-20, 52
- Koppenberg, Heinrich, General-
direktor der Junkerswerke, 61-3,
105-6, 160, 174, 182, 188-9, 223
- »Korfu«, dt. Peilgerät, 336
- Korten, Günther, Generaloberst, Chef
des Generalstabs der Luftwaffe, 74,
307, 312-13, 323, 338, 351, 358, 360,
362-3, 368
- Kraell, Alexander, Reichskriegsgerichts-
rat, 210
- Krauch, Carl, Vorstand der IG-Farben,
132, 182, 357
- Kreipe, Werner, General der Flieger,
Chef des Generalstabs der Luftwaffe,
94, 99, 369-70
- Kreta, 164, 176-7, 312
- Kriegsmarine, dt., 125, 131, 164
- Krupp, Gustav von Bohlen und Hal-
bach, Industrieller, 61, 224, 285-6
- Kursk, 276
- Lahs, Admiral a. D., Präsident des
Reichsverbandes der Deutschen
Luftfahrtindustrie, 41, 46, 229
- Lancaster, 4mot. brit. Bomber, 233,
288, 309, 362
- Lastensegler, 137, 260, 266
- Leeb, Wilhelm Ritter von, Generalfeld-
marschall, 212-13
- Legion Condor, 83, 112
- Ley, Robert, Leiter der Deutschen
Arbeitsfront, 212, 273
- Liberator, B-24, 4mot. Bomber der
U.S.A.F., 233, 245
- Lichtenstein, dt. Radargerät, s. SN2-
Lichtenstein, 284, 301
- Lindbergh, Charles, Oberst, amerik.
Flieger, 29
- Lipski, Joseph, poln. Botschafter in
Berlin, 122
- Litauen, 77
- Liverpool, 153, 165-6
- Löbel, Oberst, 169
- Locarno, 25
- Loehr, Alexander, österr. General,
Oberbefehlshaber der Luftflotte 4,
Generaloberst der deutschen Luft-
waffe, Oberbefehlshaber Südost
(HGr.E), 101, 110, 121, 277
- Loerzer, Bruno, Generaloberst, 48, 50,
141, 155, 371
- London, 21, 60, 71, 78, 86-7, 95-6, 104,
125, 135, 145-58, 161, 165, 176, 216,
222, 230, 238, 276, 288-9, 292-3, 298,
303, 331, 338-9, 346, 352, 358, 366,
375
- Lossberg, Victor von, Oberst, 235, 300-
1, 306, 368
- Lübeck, 2, 4, 217, 222, 372
- Lucht, Roluf, Generalstabsingenieur
Milchs, 118, 177, 195, 220-1
- Ludendorff, Erich, General d. Inf. und
Erster Generalquartiermeister, 7
- Luftaufklärung, 78, 135, 226
- Luftflotte 1, 130, 307
- Luftflotte 2, 112, 130, 176, 298
- Luftflotte 3, 151, 176, 276
- Luftflotte 4, 110, 250, 256
- Luftflotte 5, 134, 151
- Lufthansa (Deutsche Lufthansa AG), 8,
26-47, 52, 54, 57, 62, 66, 82, 87, 89,
132, 134, 136, 143, 187, 189, 218,
254, 270, 289, 392
- Luftkämpfe, 152, 157, 301
- Luftkriegsakademie, 80, 97
- Luftwaffengruppe 2, 104
- Luftwaffengruppe 3, 102
- Lusser, Robert, Flugzeugkonstrukteur,
230
- Lutze, Victor, Stabschef der SA, Nach-
folger Röhms, 69
- Luz, Walter, Vorstand der Lufthansa,
34-5, 38, 66

- Mader, Otto, Flugzeug- und Motorenkonstrukteur bei Junkers, 188, 289
- Malta, 168
- Manchester, 165-6
- Mannheim, 79, 166, 171
- Manstein, Erich von, Generalfeldmarschall, 56, 144, 251, 256-7, 262, 276
- Mark XIV, brit. Bombenzielgerät, 287
- Marseille, H. J., Jagdflieger, 36, 209
- Martini, Wolfgang, General, Chef des Nachrichten- und Verbindungswesens der Luftwaffe, 143, 284, 299, 324
- Maurer, Hermann, SS-Obersturmbannführer vom SS-Amt Arbeits-einsatz, 249
- Mays, Charles, amerik. Oberst, Gerichtsoffizier in Nürnberg, 385
- Me 20, Verkehrsflugzeug, 54
- Me 108 (s. a. Bf 108), 92
- Me 109, Jäger (s. a. Bf 109), 79, 92, 101, 103, 116, 118, 131, 140, 146-9, 153, 173, 182, 184, 186-7, 190, 192-3, 210, 218, 234, 264, 267-8, 272, 290-1, 297, 305, 320, 330, 349
- Me 110, Langstreckenjäger, Zerstörer, 79, 116, 120, 149-52, 173, 184, 267-8
- Me 163, Raketenabfangjäger, 330
- Me 209, Jäger, 290-1, 295, 304-5, 310, 329, 332, 334
- Me 210, Stuka, 120, 173, 184, 192, 210, 219-21, 345
- Me 262, Strahljäger u. Bomber, 118, 132, 186, 229, 289-91, 295, 297, 304-5, 310, 323, 328-31, 334, 337-8, 340, 344-6, 351, 355-6, 359, 361, 363-6, 369-71, 393
- Me 264, 4mot. Langstreckenbomber-idee, 219, 320
- Me 309, Jäger, 218, 234
- Me 321 »Gigant«, Großraumlasten-segler, 218, 265
- Me 323 »Gigant«
Großraumtransporter, 218, 249, 267
- Me 410, Zerstörer und Nachtjäger, 221, 290, 312, 319-20, 339, 344
- Medhurst, C. E. H., Chef d. Operations- und Nachrichtenabteilung des brit. Luftwaffenministeriums, 87
- Merkel, Otto Julius, kaufm. Direktor der Lufthansa, 25, 27-9, 31-2, 34
- Messerschmitt, Willy, Flugzeugkonstrukteur, 31, 54, 83, 218, 289
- Metallurgische Forschungsgesellschaft (Mefo), 51
- Milch, Anton (Vater von Erhard Milch), 5, 57-9
- Milch, Clara (Mutter von Erhard Milch), 4
- Milch, Werner, Rechtsanwalt (Bruder von Erhard Milch), 386
- Mölders, Werner, Jagdflieger, Inspekteur der Jagdflieger, 196, 294
- Molotow, Wjatscheslaw, sowj. Außenminister, 168
- Monigan, John J., amerik. Vernehmungsoffizier in Nürnberg, 378
- Montgomery, Bernard Law, brit. Feldmarschall, 2
- Moosmayer, Paul, Direktor der Atlantik-Luftstrecke der Lufthansa, Leiter des Condor-Syndikats Südamerika, 8, 39
- Moreau, Rudolf Freiherr von, Hauptmann, Ordonnanzoffizier Milchs, 82
- Mosquito, brit. Bomber, 233, 275, 282, 288, 306, 317, 340, 364
- Musmanno, Michael A., amerik. Richter in Nürnberg, 388-9
- Mussolini, Benito, Gründer und Führer des ital. Faschismus, Diktator, 49, 93, 95, 115, 118, 122, 164-5, 172, 311
- Mustang, amerik. Jäger, 209, 365
- Nachrichteneinheiten, 82, 125
- Nachtjagdsysteme: Herrmann-System »Wilde Sau«, 296-7, 300; Kammhuber-System, 108, 129, 161, 279, 294, 296, 300-1, 314; Lossberg-System »Zahme Sau«, 301
- Namsos, 135-6
- Narvik, 135-6
- »Naxos Z«, dt. Peilgerät, 313, 353
- Neff, Walter, Angeklagter im Nürnberger Ärzteprozeß, 385
- Neurath, Konstantin Alexander Freiherr von, Reichsaußenminister und Reichs-Protector in Böhmen und Mähren, 66, 76, 96
- Newall, Sir Cyril, Generalstabschef der R.A.F., 95

- Niederlande, s. Holland, 113, 137
 Nordafrika, 120, 164, 168, 171, 233, 251
 Nordt, Gustav, Generalmajor, Chef des Stabes beim DLV, 8, 48
 Norwegen, 128, 131, 134, 136-7, 140, 144, 160, 165, 168, 182, 351, 390
 Noske, Gustav, Reichswehrminister, 13
 Nowotny, Walter, Major, Jagdflieger, 370-1
 NSDAP, 31, 67, 73
 NS-Fliegerkorps (N.S.F.K.), 97
- Obersalzberg, 57, 95, 144, 176, 275, 291, 295-6, 317, 319, 359, 361
 Oboe, brit. Zielfindungssystem, 279, 293, 332
 OKL (Oberkommando der Luftwaffe), 135, 360
 OKW (Oberkommando der Wehrmacht), 98, 111, 114-15, 130, 150, 154, 180-1, 211, 224, 226-7, 229, 237-8, 248, 335, 346, 359, 366, 372
 Ondarza, Ramon von, Arzt und Adjutant Görings, 196
 Operation »Auster« (Norwegen), 130-3
 Organisation Todt (OT), 354, 357
 Oslo, 134-6
 Österreich, 91, 99, 100, 101, 102, 171
 Ostpreußen, 7, 11, 15-16, 102, 141, 306-7, 319, 328, 339
- Panzer, 3, 10-11, 14, 61, 137, 139-40, 142, 215, 256, 260, 268, 271, 274, 305, 308, 323, 346, 348, 356, 358, 372
 Paris, 28, 86, 94-6, 104, 143, 160, 176, 194, 210, 216, 238, 248, 251, 277
 Pasewaldt, G., Oberstleutnant, 244, 253, 312
 Paulus, Friedrich, Generalfeldmarschall, 250-1, 256, 259-65, 268-9
 Peenemünde, 230, 243, 287, 291-2, 306, 338
 Peirse, Richard, Air Vice Marshal der R.A.F., Nachfolger Courtneys, 87
 Peltz, Dietrich, Generalleutnant, Angriffsführer West, Kommandierender General des IX. Fliegerkorps, 280, 287, 310, 320, 337, 339
 Pendele, Max, Oberst, Adjutant beim Generalluftzeugmeister, 190
- Petersen, Edgar, Oberst, Kommandeur der Luftwaffen-Erprobungsstellen, 191, 214, 218, 242-3, 259-60, 263, 291, 312, 337, 363-5
 Pfadfinder, brit. fliegender Zielmarkierer, 279, 314
 Pfistermeister, Hermann von, Major a. D., Berlin-Bevollmächtigter von Heinkel, 64, 174
 Phillips, Fitzroy Donald, amerik. Richter in Nürnberg, 389
 Pickert, Wolfgang, General der Flakartillerie, 250, 262
 Ploch, Generalmajor, Stabschef bei Udet, 184, 187, 191, 194-5, 210, 318
 Polen, 13, 22, 64, 111-13, 120, 122-3, 125-8, 287
 Polizeifliegerstaffel, Königsberg, 15-17
 Polte, Willy, Oberst u. Adjutant Milchs, 29, 38, 42, 92
 Popitz, Johannes, preuß. Finanzminister, 51, 72
 Porsche, Ferdinand, Kraftwagenkonstrukteur, 190
- Quisling, Vidkun Abraham Lauritz Jonson, norw. Politiker, 134
- R.A.F. (Royal Air Force), 4, 71, 73, 86-7, 95-7, 103, 138, 146-58, 161-2, 166, 170, 216, 221-2, 231, 233, 245, 270, 275-6, 279-80, 283, 285, 288, 294, 296-7, 303, 308-9, 313-14, 323, 325, 332, 336, 338, 341, 347, 349, 353, 359, 371
 R4M-Rakete, 371
 Raeder, Erich, Großadmiral, Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, 77, 88, 114-15, 125, 134, 142, 155-6, 388
 Rapallo, 20, 24
 Rascher, Siegmund, SS-Arzt, 378-9, 385
 Rata, sowj. Jagdflugzeug, 83
 Rechlin, Luftwaffen-Erprobungsstelle, 43, 48, 79, 116-19, 122, 192, 211, 225, 229, 233-4, 242, 245, 263, 280, 321, 336
 Reichenau, Walter von, Generalfeldmarschall, Oberbefehlshaber HGr. Süd, 43, 48, 52, 68, 75, 98, 106

- Reichsbahn, 52, 63, 307
Reichskriegskabinett, 272
Reichsluftfahrtministerium (RLM), 50, 90, 93, 97, 107, 121, 168-9, 180, 182, 196, 237, 246-7, 289-90, 305, 327-8, 331, 335, 340, 344-5, 378-80
Reichsluftwaffe, 74
Reichsmarine, 74
Reichstag, 30-9
Reichsverkehrsministerium, 25-6, 33
Reichsverteidigungsministerium, 72
Reichswehrministerium, 19-20, 43, 50
Reidenbach, Generalingenieur, Entwicklungschef des Generalluftzeugmeisters, 210, 318
Rheinland, 78, 79
Ribbentrop, Joachim von, Reichsaußenminister, 122, 168, 276
Richthofen, Manfred Freiherr von, Kampfflieger im Ersten Weltkrieg, 10, 94
Richthofen, Wolfram von, Feldmarschall, Oberbefehlshaber der Luftflotte 4, 31, 56, 75, 81, 86, 137, 171, 250-1, 257-9, 261, 266, 268, 277, 306-7, 362
Rieckhoff, General der Flieger, 172
Roberts, G. D., brit. Ankläger in Nürnberg, 382
»Roderich«, dt. Störsender, 313
Röhm, Ernst, Stabschef der SA, 67, 69
Roland, Verkehrsflugzeug (Rohrbach), 27, 29, 33, 40
Rom, 48, 95, 115, 165, 172, 251-2, 275, 279, 281
Romberg, Hans Wolfgang, Luftwaffenarzt, 379
Rommel, Erwin, Generalfeldmarschall, Kommandierender General des Deutschen Afrikakorps, 171-2, 250-2
Rosenberg, Alfred, Leiter des Außenpolitischen Amtes der NSDAP und Theoretiker des Nationalsozialismus, 73, 134
Rostock, 2, 53, 222, 376
»Rote Kapelle«, 246
Rotterdam, 137, 271, 285
Royal Navy, 71, 133-4, 164
Rüdel, Otto, General, Generaloberst, Chef der Luftabwehr, 169-70, 389
Ruff, Siegfried, Leiter der med. Abteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, 385
Ruhrgebiet, 65, 102, 279, 286-7, 294, 296, 350
Rumänien, 111, 155, 164, 333
Rußland (s. a. Sowjetunion), 6, 22, 28, 60, 73, 83, 121-2, 148, 169-70, 178, 225, 234, 236, 247, 270, 327, 393
Rüstungsindustrie, 24, 168, 180, 277, 389
Sachsenberg, Gotthard, Direktor bei der Lloyd-Ostflug-GmbH, 16-22, 26, 30-3
Sauckel, Fritz, Gauleiter, Generalbevollmächtigter für den Arbeitseinsatz, 224, 237, 248, 286, 320, 327, 343, 378, 383, 387, 390
Saur, Karl-Otto, nationalsozialistischer Parteifunktionär, Mitarbeiter von Todt und Speer, Chef des »Jägerstabs«, 214, 271, 293, 345-6, 348, 351-9, 362-3, 365-6, 368, 391
Schacht, Hjalmar, Reichsbankpräsident u. Reichswirtschaftsminister, 48, 51, 65, 72
Schatzki, Entwicklungschef, leitender Ingenieur und Direktor bei der Luft-hansa, 33-4, 38, 57
Schaub, Julius, pers. Adjutant Hitlers, 322
Scheele, Major, Kommandeur des I/Kg 50, 244
Schenck, Wolfgang, Major, Kommandeur des Kg 51, 371
Schieber, Walter, Chemiker, Leiter des Rüstungslieferungsamts, 308
Schleicher, Kurt von, General und Reichskanzler, 68
Schlichting, Friedrich-Karl, Milchs Generalstabsoffizier, 109
Schmid, Josef (»Beppo«), Chef der Abt. Ic des Generalstabs der Luftwaffe, Kommandierender General des Luftwaffenkommandos West, 139, 233, 314, 375
Schmidt, Guido, österr. Außenminister, 100

- Schmundt, Rudolf, General, Chefadjutant der Wehrmacht bei Hitler u. Chef des Heerespersonalamts, 113-14, 145, 267
- Schröder, Ludwig von, Admiral, 5
- »Schulung«, Deckname für den Luftwaffeneinsatz gegen die Tschechoslowakei, 75
- Schuschnigg, Kurt von, österr. Bundeskanzler, 99, 106
- Schweinfurt, 317, 321-5, 349
- Schwenke, Dietrich, Oberstingenieur, 222, 225, 233, 245, 252, 283
- Secret Service, 86
- Seeckt, Hans von, Generaloberst, Chef der Heeresleitung, 20
- Seerappen, 14, 16
- Seidel, Hans Georg von, Generalquartiermeister der Luftwaffe, 169, 174, 251, 360
- Seiler, Fritz, Aufsichtsrat bei Messerschmitt, 54, 192-3, 220-1, 304
- Siemens und Staudt & Compania, 23
- Sievers, Wolfram, SS-Standartenführer, Chef der Organisation »Ahnenerbe«, 385
- Simon, Sir John, brit. Außenminister, 74
- Sizilien, 166, 171, 298, 302
- SN2 »Lichtenstein«-Radargerät d. dt. Nachtjäger, 301, 313, 349, 353
- Sowjetunion (s. a. Rußland), 20, 24, 28, 38, 47, 62, 71, 83, 102, 109, 145, 167-8, 177, 179, 210, 237, 241, 246, 268, 275, 377
- Spaatz, Befehlshaber der 8. amerik. Luftflotte, 358
- Spandau, 390-1
- Spanien, 82-3, 85, 90, 105, 112, 162
- »Spanner«, dt. Infrarot-Bordsuchgerät, 314
- Speer, Albert, Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt, Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion, 123, 136, 171, 180-1, 208, 212-15, 221, 223-4, 227-9, 231-2, 236-40, 243, 249, 255, 271-5, 279, 286, 288, 291-5, 302, 305, 307-10, 318-19, 322-3, 326-7, 333-5, 343-4, 348, 350-1, 354-67, 370-3, 377-8, 382-3, 388, 390-1
- Speight, John Joshua, amerik. Richter in Nürnberg, 387
- Sperrle, Hugo, Generalfeldmarschall, Oberbefehlshaber der Luftflotte, 83, 106, 121, 144, 146, 153-4, 158, 176, 382
- Spitfire, brit. Jäger, 140, 209, 291
- SS (Schutz-Staffel), 64, 68-69, 211, 249, 345, 348, 356, 361, 372, 376, 378-9, 382, 385, 389
- Stalin, Josif Wisarionowitsch, sowj. Staatsmann, Oberbefehlshaber der Roten Armee, 121, 343, 371
- Stalingrad, 120, 236, 239, 248, 250-1, 255-9, 262-74, 277, 280, 282, 347, 393
- Stauss, Emil-Georg von, Vorstand der Deutschen Bank, Aufsichtsratsvorsitzender der Lufthansa, 27, 34, 43, 46, 254
- Stavanger, 134-5
- »Storch« (s. a. Fi 156), 94, 138, 246
- Storp, techn. Offizier bei Göring, 158, 196, 235
- Stuckart, Wilhelm, Staatssekretär im Reichsinnenministeriums, 380
- Stülpnagel, E. von, Major, Stabschef des XVII. Armeekorps im Ersten Weltkrieg, 13
- Stumpff, Hans-Jürgen, Generaloberst, Oberbefehlshaber der Luftflotten 1 u. 5, Chef des Generalstabs der Luftwaffe, 55, 73, 82, 90, 95, 97, 108-10, 130, 146, 247, 277, 376
- Stüssel, Entwicklungschef bei der Lufthansa, 34
- Stuttgart, 39, 280, 324, 349, 355
- Südamerika, 22-3
- Sudetenland, 107, 117
- Süskind, Walter, Berichterstatter der »Süddeutschen Zeitung« über die Nürnberger Prozesse, 381
- Swinton, Lord, brit. Luftfahrtminister, 86, 95-6
- Ta 152, Jäger (Focke-Wulf), 357
- Ta 153, Jäger (Focke-Wulf), 305
- Ta 154, 2mot. Jäger (Focke-Wulf), 352

- »Taifun« (s. a. Bf 108), 92
 Tank, Kurt, Chefkonstrukteur bei Focke-Wulf, 31
 Teheran, 340
 Tempelhofer Feld, 8, 21, 36, 40, 57, 68-9, 78, 82, 194
 Teucci, ital. Luftattaché in Berlin, 143, 311
 Thiedemann, Richard, techn. Direktor bei Junkers, 188, 319
 Thomas, Georg, General, Chef des Wehrwirtschafts- und Rüstungsamtes, 181, 213, 224, 311
 Thunderbolt, P-47, amerik. Jäger, 312, 316, 321, 365
 Thyssen, Fritz, Industrieller, 35
 Tobruk, 172
 Todt, Fritz, Reichsminister für Bewaffnung und Munition, 101, 179, 181, 210, 212, 214, 240, 354, 357
 Toms, Robert Morell, amerik. Richter in Nürnberg, 386
 Trautloft, Oberst, Inspekteur der Tagjäger, 370
 »Tremmen«, dt. Panoramaradar, 336
 Trialen, dt. Sprengstoff, 331, 339
 Trondheim, 135-6
 TSA, dt. Bombenzielgerät, 297
 Tschechoslowakei, 22, 75-8, 91-2, 101-4, 109
 Tschersich, Generalingenieur bei Udet, 179, 185, 189, 210, 318

 Udet, Ernst, Jagdflieger, Generaloberst, Generalflugzeugmeister, 56, 67, 81, 84-5, 89-97, 101, 105, 108-21, 127-8, 132-44, 158-62, 173-6, 179, 182-6, 189-96, 209-10, 223, 229, 241-2, 282, 288, 294, 317-18, 345, 362, 369, 372
 Ungarn, 111

 Vansittart, Sir Robert, brit. Politiker, 60
 Verdun, 8-9
 Versailler Vertrag, 14-15, 20, 41-2, 66, 75, 78, 143
 Vögler, Albert, Generaldirektor, Chef der Vereinigten Stahlwerke, 189, 213, 335

 Voigt, Waldemar, Chefkonstrukteur bei Blohm & Voß, später bei Messerschmitt, 219, 221
 Völkerbund, 59-60
 Volkswagenwerk, 114, 339, 345-8
 Vorwald, Wolfgang, Generalleutnant, Chef des Techn. Amts des Generalflugzeugmeisters, 190-1, 214-15, 220, 251-3, 272, 277, 310, 334, 338-9, 348, 368
 Vuillemin, General, Oberbefehlshaber der frz. Luftwaffe, 94, 103

 W 33, 1mot. Verkehrsflugzeug (Junkers), 30, 55
 W 34, kombiniertes Personen- u. Frachtflugzeug (Junkers), 55
 Waldau, Hoffmann von, General der Flieger, Chef des Luftwaffenrüstungsstabes, 136, 141, 159, 165-6, 169-72
 Warsitz, Erich, Testpilot, 118, 158
 Wegener, Admiral, 133
 Wehrmacht, 41, 47, 50, 64, 72, 93, 97-8, 111, 120, 134, 139, 224, 228, 236, 238, 249, 277, 281, 326, 358, 369, 386, 392
 Weigelt, Kurt, Aufsichtsratsmitglied der Lufthansa, 25, 34, 43
 Weise, Hubert, Generaloberst, Flakspezialist, 25, 30, 33, 75, 98, 104, 169, 184, 196, 210, 224, 232, 242, 252, 271, 282, 288, 294, 296, 300, 314, 319, 333, 350, 389
 Weizsäcker, Carl Friedrich Freiherr von, Physiker, 231
 Weltwirtschaftskrise, 39
 Wendel, Fritz, Testpilot, 290
 Wenninger, Ralph, General der Flieger, deutscher Luftwaffenattaché in London, 87, 130
 Werner, William, Generaldirektor der Autounion, stellv. Vorsitzender des Industrierats, 173, 180, 192, 215
 Wever, Walther, General der Flieger, Generalstabschef der Luftwaffe, 56, 60, 66, 68, 70, 78-80, 89
 Wien, 21, 28, 100-1, 121, 180, 282, 393
 Wilberg, Helmuth, Kommandeur der Flieger (4. Armee) im Ersten Welt-

krieg, General der Flieger, 10-12, 20, 56, 80, 82, 196
 Wimmer, Wilhelm, Oberstleutnant, General der Flieger, Chef der Fliegertechnik im Heereswaffenamt, Chef des Techn. Amts im RLM, 43, 81, 97, 132
 »Window« (Düppel; s. a. »Chaff«), Störmethode gegen Radar, 283-4
 Witzell, Karl, Generaladmiral, Rüstungschef der Marine, 212-15
 Witzendorff, von, General der Flieger, 85, 174
 Wolff, Karl, General, Stabschef Himmlers, 379, 384-5, 388-9
 Woroschilowgrad, 264
 Wronsky, Martin, Direktor bei der Lufthansa, 25, 27, 57
 Wuppertal, 293-4, 324
 Würzburg, dt. Radarfrühwarnsystem, 279, 301
 Zangen, Wilhelm, Leiter des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, 213
 Zeeland, Paul van, belg. Ministerpräsident, 76, 388
 »Zentrale Planung«, 224, 239, 286, 378, 389
 Zimmermann, Eduard, Kommandeur der Artillerie-Flugzeugbeobachtungsschule in Groß-Au im Ersten Weltkrieg, 9-10
 Zindel, Ernst, Chefkonstrukteur und Direktor bei Junkers, 37, 105
 »Zitadelle«, 297-8