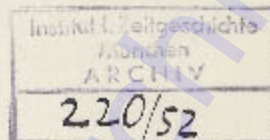


Name: Stumpff, Hans-Jürgen. GO d.Lw.	ZS Nr. 158	Bd. I	Vermerk: <del>Vertraulich</del>
katalogisiert Seite: 1	Personen: Stumpff, Hans-Jürgen. GO		
Sachkatalog: Wehrmacht III - Offizierskorps			
katalogisiert Seite: 5 - 12	<del>Vertraulich</del>		
Sachkatalog: RLM Luftkrieg V	Personen: Stumpff, Hans-Jürgen. GO		
katalogisiert Seite: 13 - 17	<del>Vertraulich</del>		
Sachkatalog: Luftkrieg III - Abwehr Luftwaffe I Rüstung V	Personen: Stumpff, Hans-Jürgen. GO <i>gestr. v. Hei</i> Wever, Walther. Gen. Udet, Ernst. GO Saur, Karl Otto HDL Göring, Hermann RM I		
katalogisiert Seite:	Personen:		
Sachkatalog:			

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

vorn. **Bund versorgungsberechtigter ehemaliger Wehrmachtangehöriger  
und ihrer Hinterbliebenen**  
(B. v. W.)

Landesverband Schleswig-Holstein e. V.



Kiel, den 25. September 1951  
Mühlaustr. 65

Herrn  
Dr. Frhr. v. Sieglar  
Bielefeld  
Hooperstr. 259

Ull Renzberg Litteratur R

Lieber Herr v. Sieglar!

In Eile - wie es bei mir nicht anders möglich ist - die Beantwortung Ihrer letzten Fragen:

- Zu a) Am 6.1.1944 habe ich die Dienststelle "Luftwaffenbefehlshaber Mitte" von Weise übernommen.  
Die Umbenennung des "Luftwaffenbefehlshaber Mitte" in "Luftflotte Reich" erfolgte erst später, etwa im Februar 1944.
- Zu b) Hoffmann v. Waldau (mit Doppel-f) ist in Griechenland bei einem Dienstflug tödlich verunglückt. Das Flugzeug zertrümmerte im Nebel an einer Felswand. Datum ist mir nicht mehr erinnerlich.
- Zu c) Fiebig schreibt sich mit "F" nicht mit "V".
- Zu d) Die Vornamen von Hoffmann und v. Waldau sind mir nicht bekannt.

Mit kameradschaftlichem Gruß!

Ihr

Lüning

00001a/sch

25-158-3  
Himmelfahrt Hans-Jürgen H. Dr. Hoch

Institut f. Zeitgeschichte  
München  
ARCHIV  
220/52

Dr. Freiherr von Sieglar

Bielefeld, den 29. Dezember 1951.

N  
Niederschrift der Unterredung des Herrn Generaloberst a. D. Hans-Jürgen Stumpff, geb. am 15. Juni 1889, wohnhaft in Rendsburg/Holstein, Ritterstrasse 12, Büroadresse: Kiel, Bund Deutscher Soldaten, Mühlisstrasse 65, Tel: 42313, gefahrt in Rendsburg am 16. Dezember 1951 mit Dr. Freiherr von Sieglar im Auftrag des Deutschen Instituts für Zeitgeschichte, München.

Zur Person: Ich war ab 1919 beim späteren Generaloberst Heye, als er Chef des Stabes bei Seeckt war und ab 1920 bei Heye als Genst.-Off., als dieser Chef des TA war und ebenso vom 1. April bis 1. Oktober 1922 bei ihm, als er Chef des Heerespersonalamtes war. Ab Herbst 1924 war ich wiederum bei Heye, als dem Befehlshaber im Wehrkreis I bis Februar 1927, und endlich bei Heye als Genst.-Off., als dieser Chef der Heeresleitung war. Anfang 1928 kam ich unter Fritsch in die Operationsabteilung und übernahm am 1. Februar 1929 von Schwedler die Leitung der P3 (Personalabt. der Genst.-Offz.). Im Herbst 1931 kam ich in die P1 (Allg. Offz.-abtz Pers. Abt.) deren Leitung ich im Frühjahr 1932 von Viebahn übernahm. Vom 1. Juli 1933 bis 31. Mai 1937 war ich Chef des Luftwaffen-Personalamtes und anschliessend Chef des Generalstabes der Luftwaffe bis 31. Januar 1939. Ich wurde sodann Chef der Luftwehr im RLM und übernahm am 13. Januar 1940 die Luftflotte 1, am 11. Mai 1940 die Luftflotte 5 und am 6. Januar 1944 wurde ich Luftwaffenbefehlshaber Mitte (Heimatverteidigung), welche Dienststelle im Februar 1944 in Luftflotte Reich umbenannt wurde, die ich bis 8. Mai 1945 führte.

Zur Sache: Zur Zeit als ich die P1 bzw. P3 führte spielte bei den Personalien die Frage des Nationalsozialismus überhaupt keine Rolle. Sie wurde in gar keiner Weise berührt. Als ich das Luftwaffenpersonalamt unter Göring leitete, wurde bei der Einstellung der Offiziere ausschliesslich nach Tüchtigkeit und Persönlichkeitswert vorgegangen. Es war ohnedies nicht leicht, den grossen Bedarf an Offizieren zu decken. Daher spielte die Frage, ob ein Bewerber Nazi war oder nicht, keine Rolle. Dies war auch deshalb ohne weiteres durchführbar, weil Göring in der Personalfrage, bezüglich Nazi und arischen Nachweis nicht nur keine Schwierigkeiten machte, sondern durchaus einsichtsvoll und grosszügig war und in Zweifelsfällen es uns überliess, die Angelegenheit ohne viel Aufsehen nach eigenem Ermessen zu regeln. Wenn wir älteren Offiziere nach der Machtübernahme dem Nationalsozialismus abwartend, wenn nicht widerstrebend entgegentraten, schafften und erwarteten wir auch, dass er Ordnung in Deutschland schaffen werde. Wir sahen uns als Diener von Volk und Vaterland und nicht der wechselnden Regierungen und waren der Überzeugung, dass ein Soldat keine Revolution macht, ja wir dachten nicht an eine solche. Mein 1. persönliches Zusammentreffen mit Hitler hatte ich 1932, als ich bei Hindenburg in Vertretung des Generals von dem Busche Vortrag hielt und Meissner mich im Vorzimmer bat, den eben eintretenden Herrn Hitler ein wenig zu unterhalten, bis Hindenburg ihn empfangen könne. Damals hatte ich keineswegs den Eindruck, dass dies für mich ein historischer Augenblick sein könnte. Die kurze Unterhaltung drehte sich um Allgemeinheiten.

Ich gehöre im übrigen zu denjenigen die Fritsch in den Tagen der Krise von Januar 1938 öfters unter vier Augen in seiner Wohnung sprachen.

Wichtig

Fortsetzung vorsehen, von Jd. Stumpff gewünscht

Inl. v. 201.48

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Vernehmung des Generaloberst d. Luftw. Hans-Juergen STUMPF  
 am 20. Januar 1948 von 1000 bis 1100 Uhr  
 durch: Hr. Fred KAUFMAN  
 Fuor: Military Division  
 Stenograf: Elise Kay

- F.: Wie ist Ihr genauer Name ?
- A.: Hans-Juergen STUMPF, geboren 18. Juni 1899 in Kolberg.
- F.: Was war Ihr letzter Dienstgrad ?
- A.: Generaloberst der Luftwaffe
- F.: Bevor ich einige Fragen an Sie stelle, muss ich Ihnen den  
 Zeugeneid abnehmen. Stehen Sie bitte auf, erheben Sie Ihre rechte  
 Hand und sprechen Sie mir nach:  
 Ich schwöre bei Gott dem Allmächtigen und Allwissenden, dass  
 ich die reine Wahrheit sagen, nichts verschweigen und nichts hin-  
 zufügen werde, so wahr mir Gott helfe.
- A.: Zeuge spricht die Eidesformel nach.
- F.: Zunächst möchte ich gerne Ihre Verwendung im 2. Weltkrieg.
- A.: Bei Beginn des Krieges bis 18. Januar 1940 Chef der Luftwehr (Ver-  
 waltung und zivile Luftfahrt).  
 18. Januar 1940 Oberbefehlshaber Luftflotte 1, Berlin.  
 8. Mai 1940 Oberbefehlshaber Luftflotte 5, Kowegen, ab 1941 auch  
 Finnland.  
 6. Januar 1944 Oberbefehlshaber Luftflotte Reich, Berlin.
- F.: Was ist Ihr gegenwertiger, ständiger Wohnsitz ?
- A.: Rendsburg, Ritterstrasse 12 (24b)
- F.: Geben Sie mir eine Schilderung ueber die Entstehung, Weiterlei-  
 tung und Ausfuehrung des von GHW herausgegebenen sogenannten  
Terrorflieger-Befehls ?
- A.: Ueber die Entstehung dieses Befehls kann ich nichts aussagen.
- F.: Wurde ueber die Entstehung des Terrorflieger-Befehls nichts in  
 Ihrem Prozess ausgesagt ?
- A.: Nein, darueber wurde nichts ausgesagt.
- F.: Wurde versucht das festzustellen ?
- A.: Nein, weil unter den Zeugen niemand aus einer hoeheren Dienst-  
 stelle war. Es waren nur Zeugen aus der Luftflotte bzw. aus mir

unterstellten Formationen.

Ich kann aus eigenem Wissen folgendes aussagen:

Ende September oder Anfang Oktober 1944, den genauen Tag weiss ich nicht mehr, erhielt das Luftflottenkommando einen Befehl in Formschreibenform, der als Terrorfliegerbefehl bezeichnet werden kann. Der Befehl trug die Unterschrift: "gezeichnet Seitel". Ich vermag nicht mehr zu sagen, von welcher Dienststelle mir der Befehl zugeleitet worden ist. Ich moechte annehmen, dass ich ihn ueber das OKL erhalten habe, das kann ich aber nicht mit Bestimmtheit behaupten. Den Wortlaut des Befehls kenne ich nicht mehr. Der Sinn war folgender:

Deutsche Begleitmannschaften, welche gefangene abgesprungene oder abgeschossene alliierte Flieger begleiteten, sollten von ihrer Waffe gegaenzueber der deutschen Zivilbevuelkerung zum Schutz ihrer Gefangenen keinen Gebrauch machen. In dem Befehl stand weiter, dass er bis zu den Divisionen und Brigaden zu verteilen sei.

An welche Dienststellen ausser der Luftflotte "Reich", dieser Befehl ergangen ist, kann ich nicht mehr sagen. Der Befehl wurde in die taeglich stattfindende Lagebesprechung meines Stabes gebracht und dort verlesen. Ich habe sofort die Weitergabe dieses Befehls verboten, habe nach Beendigung der Lagebesprechung mit meinem Chef des Generalstabes, Generalleutnant NIELSEN, in meinem Arbeitszimmer ein Schreiben an OKL besprochen, welches Protest und Ablehnung dieses Befehls enthielt. Mein Chef hat dieses Schreiben aufgesetzt und ich habe es unterschrieben. Eine Antwort oder Entscheidung ist darauf mir nicht zugegangen und fuer mich war dieser Fall damit abgeschlossen. Der Befehl wurde von meiner Dienststelle nicht weitergegeben. Diese vorstehende Aussage deckt sich mit den Aussagen, die mein Chef des Generalstabes, Generalleutnant NIELSEN und mein Ia, Oberleutnant KESSEL, gemacht haben.

Von meinen unterstellten kommandierenden Generalen und Befehlshabern in den Luftgruppen hat mich niemand angerufen, dass er einen solchen Befehl auf einem anderen Wege erhalten habe. Auch mein

Chef und mein Ia haben dies im Prozess Ihrerseits ausgesagt. Mir ist bis zum Kriegsende nur ein Fall gemeldet worden und zwar vom Luftgaukommando 5, Berlin, soweit ich mich erinnere zu Beginn des Jahres 1945, ueber die Tötung eines gefangenen Fliegers durch einen Angehörigen der SS, der von Wehrsoldaten des Heeres abgefuehrt wurde und noch nicht in Haenden der Luftwaffe war. Diese Meldung habe ich mit einem scharfen Protest gegen ein solches Verfahren, an OKL weitergemeldet.

F.: Wissen Sie das Datum des Befehls von KEITEL I

A.: Das genaue Datum weiss ich nicht, meines Wissens war es Ende September, Anfang Oktober 1944. Wissen Terrain haben auch mein Chef und mein Ia vor dem englischen Gericht bestaetigt. Wie es sich in seinem Prozess durch die Aussage des Generalleutnants VORSAID herausstellte, hat er um die Jahreswende 1944/45 einen langatmigen Befehl erhalten, in dem der Fuehrer seinen Unwillen darueber Ausdruck gab, dass den gefangenen feindlichen Fliegern zu viel Schutz gewahrt wurde und er die Veraegung des Schutzes fuer die Zukunft verlangte. Dieser Befehl ist mir nicht zugegangen.

Institut für Zeitgeschichte

Inlange v. 10.2.48

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Vernehmung des Generaloberst der Luftwaffe Hans-Juergen STURFF  
am 10. Februar 1948 von 1300 Uhr bis 1645 Uhr  
durch Hr. Fred SAUFHAR  
Fuhr: Military Division (Hr. Niedermann)  
Stenographin: Hildegard SAH.

F.: Geben Sie mir bitte eine Schilderung des Reichsluftfahrtministeriums  
und seine Entwicklung von 1933 bis 1939.

A.: Nach der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus wurde Goering  
von Hitler mit dem Aufbau der zivilen deutschen Luftfahrt beauf-  
tragt und zum Reichskommissar fuer die deutsche zivile Luftfahrt  
ernannt. In dem Reichskommissariat wurden die bislang dem Verkehrs-  
ministerium unterstellten Stellen der zivilen deutschen Luftfahrt  
vereinigt. Aus dem Reichskommissariat entwickelte sich das Reichs-  
luftfahrtministerium, an dessen Spitze Goering als Reichsluftfahrt-  
minister trat. An seine Seite wurde als Staatssekretar der damali-  
ge Direktor der Luftthema MILCH gestellt. Dem Reichsluftfahrtmini-  
sterium wurden noch im Jahre 1933 folgende Aemter angeschlossen:  
Das A - Amt (Kommandoamt),  
das C - Amt (Technisches Amt),  
das D - Amt (Verwaltungsamt),  
das F - Amt (Personalamt),  
der Chef des Ausbildungswesens.  
Die bisher im Verkehrsministerium untergebrachten Teile wurden  
als  
B - Amt (zivile Luftfahrt) einrangiert.  
Spaeter, wahrscheinlich Ende 1933, trat noch das  
E - Amt (Nachschubamt) hinzu.  
Ausserdem wurde das  
Flak - Wesen (aktive Luftabwehr) aus dem Reichswehrministerium in  
das Reichsluftfahrtministerium ueberfuehrt.  
Die passive Luftabwehr (ziviler Luftschutz) wurde aus dem Innen-  
ministerium in das Reichsluftfahrtministerium uebernommen.  
Schliesslich wurde die  
Zentralabteilung (erster Chef BRUNNEN) gebildet, die den gesamten  
Luftverkehr, Postaustausch, Kurierdienst, Angelegenheiten der  
fremden Luftattachees, spaeter auch der eigenen Luftattachees bear-

beitet. In einem späteren Zeitpunkt wurde eine Rechtsabteilung gebildet, die zunächst WERNIG vorübergehend übernahm und später mit der Zentralabteilung in den Zentralamt zusammengefasst wurde.

Die vorgenannten unter ausschliesslich B.-amt (Zivile Luftfahrt) wurden mit Offizieren aus Heer und Marine besetzt, die mit dem Übertritt in das Luftfahrtministerium ihren Ehren Abschied nehmen mussten und damit Zivilisten waren.

Die Besetzung der verschiedenen Ämter war:

A.-amt (Kommunikation) REINER kommissarisch. beauftragt durch REINER.

B.-amt (Zivile Luftfahrt) REINER kommissarisch.

C.-amt (Technisches Amt) REINER

D.-amt (Verwaltung) REINER.

E.-amt (Nachschub) REINER.

F.-amt (Personal) REINER.

Chef Ausbildungsamt REINER.

Die Aufgaben der einzelnen Ämter waren kurz zusammengefasst folgende:

- \* A) Organisation und Aufbau der Luftwaffe.
- \* B) Ziviler Luftverkehr, Luftpost.
- \* C) Technische Planung, Entwicklung und Fertigung.
- \* D) Verteilung, Aufbau der Bodenorganisationen.
- \* E) Nachschub an technischen Gerät und Materialien.
- \* F) Personalien, personeller Aufbau.
- \* Ausbildungsamt: Ausbildung, Aufbau der Schulen.

In Laufe der Zeit traten dann aus Luftfahrtministerium die Inspektoren für bestimmte Gebiete, die im Auftrage des Reichsluftfahrtministers die Inspektionen, die Schulen usw. inspizieren und darüber zu berichten hatten. Es bestanden schliesslich folgende Inspektionen, deren zeitliche Entstehung mir nicht mehr ersinnlich ist:

- Inspektion der Aufklärungsgruppen.
- Inspektion der Kampffluger.
- Inspektion der Jagdfluger.
- Inspektion der Sturzkampffluger.
- Inspektion der Fliegerverbände.
- Inspektion der Militärtransporte.
- Inspektion des Flakwesens

und einige andere, deren Benennung mir im Augenblick nicht einfallt.

In Jahre 1925 wurde nach Erklärung der Reichswehr durch HITLER das Reichs-  
Luftfahrtministerium eine militärische Behörde. Das Kommando verblieb ein ziviles  
amt im Luftfahrtministerium.

Zum gleichen Zeitpunkt wurde GEBHARD neben dem Reichsluftfahrtminister Ober-  
befehlshaber der Luftwaffe. Bis dahin alle zivile sowie geschaffene Stellen  
wurden militrisiert. Die Stelleninhaber waren meistens Soldaten.

GEBHARD unterstand als Oberbefehlshaber der Luftwaffe dem Reichskriegsminister  
(Gen. HINDELING), als Reichsluftfahrtminister unterstand er HITLER.

In Jahre 1927 trat folgende Organstruktur im Reichsluftfahrtministerium ein:  
Unter GEBHARD mittelbarer Vorgesetzter:

1. der Staatssekretär,
2. der Chef des Generalstabes (besteht aus dem Chef),
3. der Generalluftwaffenminister (besteht aus dem technischen Amt),
4. der Personalchef mit dem Personalamt.

Der Chef des Ausbildungsamtes wurde mit dem Inspektoren des Staatssekretär unter-  
stellt.

Nach der Militrisierung des Reichsluftfahrtministeriums wurde der Chef des  
Generalstabes folgendemassen eingerichtet:

1. Fachamt fur operative und taktische taktische Fragen.
2. Organisationsamt fur organisatorische Aufgaben und Dienstverordnungen.
3. Ausbildungsabteilung fur alle Ausbildungsfragen.
4. Abteilung fur Luftschiffe.
5. Abteilung Kartenwesen.

Desweiteren wurde eine eigene Luftschifftruppe geschaffen, an deren Spitze  
der Chef des Luftschiffwesens (vorher Chef HINDELING) trat.

Im Generalluftwaffenamt waren vornehmlich die Planung, die Entwicklung, die  
Erprobung und Beschaffung. Fur die Erprobungen waren dem Generalluftwaffenamt  
als unterstellten die sogenannten Erprobungsstellen unterstellt.

Dies ist die Reorganisation des Reichsluftfahrtministeriums bis zum Kriegsausbruch.

Die Organisation der unterstellten und nach Jahre 1925 der Truppenteile ent-  
wickelte sich folgendemassen: Im Jahre 1925 kam es namlich darauf an, ein Schul-  
system aufzubauen, in dem die fliegerische Ausbildung, die fur den (Beschwerer) aus-  
bildung, sowie die technische Ausbildung betrieben wurde. Diese Schulen unterstanden  
dem Chef des Ausbildungsamtes.

Die sich allmählich entwickelnden fliegerischen Verbände wurden in Flieger-

divisionen zusammengefasst, deren Führer dem Oberbefehlshaber der Luftwaffe unmittelbar unterstanden. Die Bodenorganisationen wurden in Luftzentern (nach der Militarisierung Luftkreise benannt) zusammengefasst und zwar:

- Luftkreis I (Koenigsberg) Ostpreussen.
- Luftkreis II (Berlin) Mecklenburg, Pommern, Brandenburg.
- Luftkreis III (Dresden) Freistaat und Provinz Sachsen.
- Luftkreis IV (Muenster) Hannover, Westfalen, Rheinland.
- Luftkreis V (Muenchen) Bayern, Wurttemberg, Baden.
- Luftkreis VI (Kiel), dieser nur fuer die Seeflieger mit den Seeflughaeften und Seestuetzpunkten.

Den Luftkreisen unterstanden die Flugplaetze, die Nachschubeinrichtungen, die Flakseinheiten und die Luftnachrichteneinheiten.

In der weiteren Entwicklung der Luftwaffe wurden folgende Luftflottenkommandos nach vor dem Kriege geschaffen:

- Luftflottenkommando 1 in Berlin.
- Luftflottenkommando 2 in Braunschweig.
- Luftflottenkommando 3 in Muenchen und nach dem Anschluss Oesterreichs das Luftwaffenkommando 4 in Wien. Dagegen wurden
- Luftflottenkommando 5 und
- Luftflottenkommando 6 erst waehrend des Krieges neu aufgestellt.

Den Luftflottenkommandos wurden unterstellt:

1. Fliegerdivisionen (fliegende Verbände), von denen dann jeweils 2 zu Fliegerkorps zusammengefasst wurden.
2. Luftgaukommandos, denen die Bodenorganisation, die Flakartillerie und die Luftnachrichtentruppe unterstanden. Den Luftgaukommandos war ausserdem die Fliegerausbildungseinheiten unterstellt, in denen die militaerische Grundausbildung betrieben wurde, waehrend die fliegerische Ausbildung, sowie Ausbildung der Beobachter, Bombenschuetzen, Maschinengewehrschuetzen weiter auf den fliegerischen Schulen betrieben wurde.

Die Luftgaukommandos entsprachen ungefaehr den Wehrkreiskommandos. Es wurde angestrebt, dass sich ihre Gebiete deckten, was jedoch nicht ueberall erreicht wurde.

F.: Welche Exekutive hatte der Oberbefehlshaber einer Luftflotte?

A.: Die Chefs der Luftflotten (spaeater ungenannt in Oberbefehlshaber der Luftflot-

ten) unterstanden nicht über den Oberbefehlshaber der Luftwaffe. Sie entsprachen etwa den Oberbefehlshabern der Armeen. Die Gerichtsherrn waren die Luftgruppen-  
 Chef und sie waren als Oberbefehlshaber der Gerichtsherrn weiterer Instanz. Genauso  
 hatte sich selber die Bestätigung jedes Teilerweils vorbehalten. Befehlsgewalt  
 hatten die Oberbefehlshaber der Luftflotten über die Teile, die in ihrem Bereich  
 eingesetzt waren.

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Aktenvermerk  
vom 29.4.57

Institut für Zeitgeschichte

Archiv

A k t e n v e r m e r k

Im Rahmen meiner Befragungen für die Führerlagebesprechungen hatte ich am 3. und 5. April 1957 zwei Unterredungen mit dem ehemaligen Chef der Luftflotte 5 (1940/1943) und späteren Luftwaffenbefehlshaber Mitte bzw. Ob. der Luftflotte Reich (1944/1945), Generaloberst a.D. Hans-Jürgen S t u m p f in dessen Wohnung, Bonn, Baumschulallee 28-30. St. hat nach dem Krieg im Landesverband Schleswig-Holstein der CDU eine Rolle gespielt und will auch seinerzeit von drei Wahlkreisen aufgefordert worden sein, sich als Kandidat für den 1. Bundestag aufstellen zu lassen, was er aber aus privaten (schwere Erkrankung seiner inzwischen verstorbenen Frau) wie auch politischen Gründen (Bedenken gegen den Fraktionszwang) abgelehnt habe. Heute hat er in Bonn Beziehungen zur CDU, zur Arbeitsgemeinschaft demokratischer Kreise sowie zum B.d.S. (wo er seinerzeit als Nachfolger Hansens vorgeschlagen gewesen sein soll). Im übrigen privatisiert St. und hat eine Abneigung gegen Publikationen oder auch nur Mitarbeit an Veröffentlichungen aller Art, da er all dies als Perseil-Arbeit verurteilt. ("Ich habe nicht die Absicht, in die Geschichte einzugehen, die Unterzeichnung der deutschen Kapitulation hat mich bereits viel zu sehr in den Vordergrund gerückt.") St. arbeitet z.Zt. an der Niederschrift seiner Erinnerungen aus 45 Jahren Soldatenzeit, - dies aber nur auf Bitten seiner Kinder (2 Schwiegersöhne als Legationsräte im A.A.) und nur für diese in ganz privat-persönlicher Form und unter Ausschluss einer jetzigen oder späteren Veröffentlichung.

Zur Luftwaffenliteratur:

St. kritisiert die bisherige Memoirenflut als bloße Rechtfertigungsliteratur, die jedoch leider auch von den Historikern allzu bereitwillig übernommen würde. Im einzelnen nannte er in diesem Zusammenhang die Bücher von Rudel, Galland und Baumbach. Baumbach insbesondere habe sehr die Tendenz, sich herauszustreichen, da er keineswegs der - wie er angibt - "beste Kampfflieger" gewesen sei, sondern es lediglich verstanden habe, sich bei Göring anzuschmieren.

Institut f. Zeitgeschichte München ARCHIV 2094 157
---

Für den Niedergang der Luftwaffe macht St. in erster Linie den frühen Tod Wevers verantwortlich, des einzigen operativen Genies, das die Luftwaffe besessen habe (der "Manstein der Luftwaffe"). Der Krieg sei dann begonnen worden mit einer blendenden Fassade, hinter der jedoch keine auf die Dauer wirksame Potenz gestanden habe. Man müsse immer bedenken, daß wir bis Kriegsende im wesentlichen mit den gleichen Modellen geflogen seien, wie bei Kriegsbeginn, während der Gegner immer neue Entwicklungen an den Himmel gebracht habe. Die gegnerischen Jäger etwa hätten 1944 4 Stunden in der Luft bleiben können, während unsere Me 109 und FW 190 trotz Zusatztanks bereits nach einer 3/4 Stunde hätten einen Landeplatz suchen müssen. Wenn auch nicht das Endergebnis, so doch das katastrophale Ausmaß des Zusammenbruchs der deutschen Luftwaffe sei durch rechtzeitigen Abbruch der alten Serien und verstärkte Entwicklung sowie Produktion der Düsenmodelle zu verändern gewesen. Dies aber sei im wesentlichen das Ergebnis des Fehleinsatzes von Udet gewesen. Dieser, ein künstlerisch veranlagter Mensch mit hervorragenden Eigenschaften auf vielen anderen Gebieten, sei der am wenigsten geeignete Luftzeugmeister gewesen, den man sich habe denken können: die Ingenieure hätten ihn völlig an die Wand gedrückt und gemacht, was sie wollten, und die Industrie sei ihm auf der Nase herumgetanzt. Udet habe das wohl gewusst und sich immer wieder um seine Ablösung bemüht, er sei jedoch von Göring - der meinte, seinen alten Fliegerkameraden nicht missen zu können - gezwungen worden, in seiner Stellung zu bleiben, bis er darüber zerbrochen ist. Wenn Milch die Industrie rechtzeitig in seine "eisernen Hände" bekommen hätte, wäre - nach Auffassung St.'s - manches anders verlaufen.

Viel Schuld an dieser Entwicklung mißt St. auch Saur bei, der den Ernst der Lage durch seine Produktionsmethoden vernebelt habe. Auch nach Auffassung St.'s sei es Saur lediglich darum gegangen, fertiggestellte Maschinen melden zu können, was jedoch reine Täuschung war, daß der Großteil - wie sich nach der Übernahme immer wieder herausstellte - einfach nicht einsatzfähig gewesen sei:

hier hätten die Funkeinrichtungen gefehlt, dort die Peilanlagen usw.

Über seinen Weg zur Luftwaffe:

St. stammt ursprünglich aus dem Heer, wo er längere Zeit der Vertreter von dem Bussches im Personalamt gewesen ist. 1933 wurde er von Blomberg gegen seinen Willen zur Luftwaffe versetzt, da Göring immer wieder drängte. Göring habe für sein Personalamt keinen Flieger haben wollen, da ihm auf diesem Gebiet die Schieberereien und die Protektionswirtschaft in der Fliegertruppe vom 1. Weltkrieg her in schlechter Erinnerung gewesen seien. St. habe dann Wever nachgezogen, mit dem er 1918 in der Operationsabteilung des Grossen Generalstabs zusammengearbeitet hatte. Als dritter Mann vom Heer sei dann noch Kesselring dazugekommen, und sie alle hätten unter Milch hervorragend zusammengearbeitet. In diesem Zusammenhang spricht St. spöttisch darüber, wie sich die "alten Adler" der Weltkriegsfliegerei das Verdienst um den Aufbau der Luftwaffe zugeschrieben haben.

Zur Luftverteidigung Reich:

St. habe seinerzeit (Anfang 1944) die Reichsverteidigung nur sehr gegen seinen Willen übernommen, da sich diese in einem erbarmungswürdigen Zustand befunden habe: die Startbahnen hatten noch die gleichen Ausmaße wie 1939 und die Horste waren in punkto Beleuchtung, Funkeinrichtung usw. ausgeschlachtet zugunsten der Frontflugplätze, da ja bisher "das Reich an den Grenzen verteidigt werden" sollte. Insbesondere sei die Flakwaffe hoffnungslos über das ganze Gebiet zum Schutz der zahllosen Objekte und Objektchen zersplittert gewesen, sodaß St. bald nach seiner Amtsübernahme einen Plan aufgestellt habe, um den Einsatz der Flakkräfte zu reformieren. Es war darin vorgesehen, unter Ausserachtlassung minderwichtiger Ziele bei lebenswichtigen Objekten Schwerpunkte zu bilden, um so die Tatsache etwas auszugleichen, dass die Flak infolge der technischen Entwicklung der feindlichen Luftwaffe

ins Hintertreffen geraten war. Insbesondere war an Abziehen jener vereinzelter Abteilungen gedacht, die noch völlig isoliert bei verschiedenen relativ unbedeutenden Objekten eingesetzt waren. Als St. im Sommer 1944 Göring diesen Plan vorgelegt habe, durch den Lieblingsstätten der Grossen wie etwa Bayreuth, der Darsas usw. völlig von Flakschutz entblößt werden sollten, habe Göring nur gefragt: "Ist das Ihr Ernst? Das will ich mal dem Führer mitnehmen, damit er etwas zu lachen hat." Geändert worden sei nichts, nur habe er 1/4 Jahr später dann aus dem Führerhauptquartier eine Anfrage erhalten, warum nicht ein Plan zur Konzentrierung der vorhandenen Flak-Feuerkraft vorgelegt würde.

Über Görings Führungstechnik:

Mit Göring sei St. persönlich immer gut ausgekommen, jedoch bestätigte auch er, dass Göring in der zweiten Hälfte des Krieges die Zügel vollständig habe gleiten lassen und überhaupt nicht mehr gewusst habe, was überhaupt los sei. Dies sei umso nachteiliger gewesen, als sich die Göringsche Personalpolitik im wesentlichen mit der Hitlers gedeckt habe. Auch bei ihm sei es Prinzip gewesen, bei jeder Ernennung gleich einen Gegenspieler ins Auge zu fassen, der insofern zu fördern war, daß er den eben Ernannten daran hindern konnte, zu groß zu werden. Der Beginn dieser Entwicklung habe bereits bei seiner, St.'s, Ernennung zum Generalstabschef der Luftwaffe Mitte 1937 gelegen: Während seine Vorgänger Wever und Kesselring noch dem Staatssekretär Milch unterstellt gewesen seien - obwohl sie natürlich das Recht zum Immediat-Vortrag bei Göring besaßen-, sei damals sowohl der Generalstabschef der Luftwaffe wie auch zu gleicher Zeit das Luftwaffenpersonalamt aus dem Dienstbereich Milchs ausgegliedert und ihm nebengeordnet worden (vergleiche auch meinen Aktenvermerk Milch). Ein weiterer Grund für diese Zersplitterung und damit auch für die hier einsetzende Personalpolitik Görings sei möglicherweise das Verhältnis Kesselring-Milch gewesen, das in

den Jahr, in dem Kesselring den Generalstab der Luftwaffe führte, überaus gespannt gewesen sei.

Für das Mißtrauen Hitlers gegenüber dem Offizierskops führte St. die Angelegenheit Norske Hydro an. Dieses Werk sei das einzige gewesen, das im deutschen Machtbereich das damals für die Entwicklung der Atombombe unentbehrliche schwere Wasser herstellte. Über die Bedeutung dieses Unternehmens sei jedoch weder der zuständige Wehrmachtbefehlshaber Falkenhorst noch St. als Chef der zuständigen Luftflotte unterrichtet gewesen, sodaß dieses Werk lediglich durch drei leichte Flakbatterien geschützt gewesen ist. Dagegen hätten aber - wie St. später erfahren habe - eine ganze Anzahl kleinster Pg's in Terbovens Dienststelle ganz genau Bescheid gewußt. Nur durch unglückliche Umstände sei daher ein englisches Kommandounternehmen gegen das Werk Ende 1942 gescheitert. Ein weiteres, von einem nach England geflogenen norwegischen Ingenieur geleitetes Unternehmen ist ja dann später bekanntlich geglückt und endete mit der Sprengung der Anlagen, wodurch die Produktion von Norske Hydro für ein 3/4 Jahr lahmgelegt wurde.

Über General Christian:

Christian sei z.Zt. seiner Frontverwendung der schlechteste Kommodore weit und breit gewesen, er habe jedoch im Führerhauptquartier eine wichtige und überaus verderbliche Rolle gespielt, indem er Hitler ständig nach dem Munde geredet habe. Endgültig habe er seine Position dadurch gefestigt, daß er eine der Sekretärinnen Hitlers geheiratet hat (von der er übrigens inzwischen natürlich wieder geschieden ist).

29.4.1957

Heiber

(Dr.H.Heiber)