

1948/58

Vernehmung von Willi Emil MESSERSCHMITT,  
President of the Vorstand MESSERSCHMITT AG,  
auf Veranlassung von Mr. ROCKLER,  
Dresdner Bank Team,  
durch Mr. Erik J. OSTMANN,  
am 16. Juli 1947 von 2.00 bis 4 Uhr nachmittags,  
Stenographin: Gertrud Weber.

1.Fr. Geben Sie bitte Ihren Namen fuer das Protokoll an.

A. Willi Emil MESSERSCHMITT.

2.Fr. Ich moechte vorausschicken, bevor ich Ihnen die Fragen stelle, dass diese Fragen mit Ihrer eigenen Person nichts zu tun haben, sich auch nicht irgendwie gegen Sie richten, sondern lediglich Zeugenaussagen sind. In anderen Worten das uebliche, was Sie von Muerberg her schon kennen. Grundaestlich sind Sie wohl bereit auszusagen?

A. Ja.

3.Fr. Und unter Eid auszusagen?

A. Ja.

4.Fr. Dann moechte ich Ihnen vorsehen den Zeugeneid abnehmen. Ich bitte Sie sich zu erheben und den Eid nachzusprechen. Ich schwore bei Gott den Allmaechtigen und Allwissenden, dass ich die reine Wahrheit sagen, nichts verschweigen und nichts hinzufuegen werde, so wahr mir Gott helfe.

A. Ich schwore bei Gott den Allmaechtigen und Allwissenden, dass ich die reine Wahrheit sagen, nichts verschweigen und nichts hinzusetzen werde, so wahr mir Gott helfe.

5.Fr. Nehmen Sie Platz.- Sie wissen, dass Unterlassungen in einer Aussage unter Eid als ebenso schwere Misdetatsverletzung betrachtet werden, wie eine falsche Aussage?

A. Jawohl.

5.Fr. Ich habe verschiedene Aussagen, die Sie hier in Murnberg gemacht haben, durchgelesen und moechte Sie sammecht bitten, mir in grossen Zügen chronologisch Ihre Stellung in den Bayrischen Flugzeugwerken bzw. MESSERSCHMITZ AG anzugeben.

A. Da moechte ich zuerst mal sagen, dass die Bayrischen Flugzeugwerke und MESSERSCHMITZ dasselbe sind, dass das nur 1936 eine Namensänderung war. Ich habe im Jahre 1922 oder 1923 ein kleines Flugzeugbauunternehmen in Bamberg gegründet; als Nachfolgerin meiner Segelflugzeugversuche, die ich urspruenglich mit einem Bamberger Stadtbaurat HANDE gemacht habe und von dem ich mich 1922 trennte, um zur Motorfliegerei ueber zu gehen. Ich habe dort Sport- und Verkehrsflugzeuge gebaut und habe dann versucht, auf Anregung des Reichsverkehrsministeriums, meine Firma mit irgendeiner anderen Firma zusammen zu bringen, weil es hiess, dass die deutsche Flugzeugindustrie so wie so schon zu gross sei und kein Interesse bestand, dass eine neue Flugzeugfirma aufgebaut wird. Auf Grund dieser Verhandlungen, die dann mit verschiedenen Firmen eingeleitet wurden, kam es zu einem Interessengemeinschaftsvertrag mit den Bayrischen Flugzeugwerken in Augsburg. Der Interessengemeinschaftsvertrag ging dahin, dass meine Firma in Bamberg in die Bayrische Flugzeugbau GmbH nach Augsburg uebersiedelte und nur noch Flugzeuge konstruierte und entwickelt hatte, nicht mehr gebaut, und dass die Bayrischen Flugzeugwerke ein Unternehmen, das damals zu 75% in Haenden des Reiches war, eine AG, zu 12 1/2% in Haenden vom Bayrischen Staat und zu 12 1/2% in den Haenden des Bankhauses WERBE und FINK, war. Dieser Vertrag wurde 1927 im August oder September geschlossen.

6.Fr. Sie sagten, der Bayrische Staat hat 75% der gehabt?

A. Nein, 75% hatte das Reich.

7.Fr. Welches Ministerium?

A. Das weiss ich nicht, das Reich hatte die Aktien. Ob das in einem Ministerium war, das weiss ich nicht. Ebenso wie der Bayrische Staat, ob das das Innenministerium war. Das Reich musste diesen Aktienbesitz auf Druck des Reichstages veranlassen, auch anderen Aktienbesitz musste das Reich absteuern. Deshalb wurden 1928 die Aktien angeboten, sie wurden aber nicht mir angeboten, ich hatte nur einen Interessengemeinschaftsvertrag, sondern wurden allgemein in der Flugindustrie angeboten. Ich habe mich damals 1928 an Freunde gewandt in Bamberg, wo ich herkamme und die haben mit mir zusammen dieses Aktienpaket von 400.000 Mark gekauft. Auf diese Weise bekam ich bzw. die Familie Michel-Rauline in den Besitz der Bayrischen Flugzeugwerke, der spateren HENSCHSCHMIDT AG. Zu diesem Zeitpunkt 1928 oder vielleicht 1929 bin ich in den Vorstand der Bayrischen Flugzeugwerke eingetreten. Vorher hatte ich nur den Interessengemeinschaftsvertrag und wie ich schon sagte, mich auf die Konstruktion der Flugzeuge band und die Bayrischen Flugzeugwerke fertigte, nur meine Flugzeuge in Lizenz zu bauen. Ab 1928 war ich Vorstand/<sup>mitglied</sup> der Bayrischen Flugzeugwerke. Die Bayrischen Flugzeugwerke haben verschiedene Flugzeuge gebaut, haben auch fuer die Luftthansa ein Muster gebaut. Das war M 20. Mit diesem hatte ich etwas Pech, es sind technische Grunde, Weiterentwicklungsgrunde, Sachen die man noch nicht kannte, höhere Geschwindigkeit, Unterstuetzung der Befehlbeanspruchung, da sind 3 Unfaelle passiert mit diesem Flugzeug und auf Grund dieser Unfaelle hat die Luftthansa, Generaldirektor der Luftthansa war damals MILCH, den Auftrag der damals noch lief, zurueckgenommen. Auf Grund dieses Ungluecks des Jaegers, so und so viele Flugzeuge waren in Bau, kam die Firma Bayrische Flugzeugwerke in finanzielle Schwierigkeiten, musste dann Konkurs anmelden, nach Rechtsgutachten musste also die Luftthansa wieder den Auftrag weiter

A. durchfuehren lassen, also die Flugzeuge abnehmen und die Firma wurde dann wieder saniert. Das war 1932, Also 1931 kamen sie in Schwierigkeiten und 1932 wurden sie wieder saniert. Dann lief an sich das alte Verhaeltnis weiter, es war nur das kaufmaennische Mitglied HIRSH ausgechieden 1932, sodass der kaufmaennische Leiter neu ersetzt werden musste.

5.F. Das wurde dann KOKOTSHAKI ?

A. Nein. Ich hatte an sich vorgeschlagen, dass KOKOTSHAKI die kaufmaennische Leitung uebernimmt, bis das ganz wirksam wurde, kam 1933 und da hat gleich am Anfang MILGM, mit dem ich ja durch die erste scharfe Auseinandersetzung verfeindet war, versucht sich auszutracken und hat wen sich aus auf den Aufsichtsrat einen Druck ausgeubt, sodass der Aufsichtsrat einen Vorsitz der Vorstandes einfuehrte, einen fremden Mann, sodass ich nicht mehr Vorsitz der Vorstandes war, sondern ein Herr SCHWARZKOPFF, den das Luftfahrtministerium eingesetzt hatte. Auf Druck des Luftfahrtministeriums, an sich war es eine Privataktiengesellschaft und haette sich weigern koennen. Das dauerte nicht lange, nur 1 Jahr, dann wurde ich noch weiter zurueckgesetzt, dann wurde befohlen, dass ein neuer technischer Leiter eingesetzt wird. Dann habe ich mich ganz allein auf die Entwicklung zurueckgezogen. Habe also mit der Technik des Betriebes nichts mehr zu tun gehabt, sondern nur noch ein Konstruktionsbuere. Das ist an sich mein eigentliches Gebiet. KOKOTSHAKI ist stellvertretendes Vorstandsmitglied gewesen, also im Vorstand bin ich geblieben, ist dann spaeter ich weisse nicht wann, ich glaube 1935 oder 1936, ordentliches Vorstandsmitglied geworden. Ich habe da eine Reihe von Flugzeugen entwickelt, die Ihnen bekannt sein werden. In der uebergangszeit habe ich sehr viele Flugzeuge fuer das Ausland entwickelt, zum Teil nur entwickelt und nicht gebaut, habe zum Beispiel fuer Russland ein Flugzeug gebaut, die haben nur die Konstruktionszeichnungen von mir bekommen. Das war ein Sport - und Motorenflugzeug. Ich habe dann 1934

A. den Jaeger bekommen vom Luftfahrtministerium, ein Flugzeug fuer 4  
 Europaflug, den ein Flugzeug von mir zwei mal gewonnen hatte, zu ent-  
 wickeln. Demals habe ich das erste mal wieder Anknuepfung gehabt an  
 die deutschen Behoerden. Ich glaube es war Ende 1934/1935 hat man der  
 Firma offiziell Vorwurfe gemacht, wieshendurch wurde dann versucht, mich  
 aus der Firma raus zu druecken, man hat mir eine Professur in Danzig,  
 die mir schon fruher angeboten war, wieder nahe gelegt zu nehmen. Ich  
 habe es abgelehnt, Man hat dann 1934 wird es gewesen sein, meiner  
 Firma Vorwurfe gemacht, dass sie Entwicklungsarbeiten fuers Ausland macht.  
 Darauf habe ich mitgeteilt, ich koenne nur Entwicklungsarbeiten machen  
 fuer Leute, die uns Auftrage geben. Daraufhin hat man mir einen Studien-  
 auftrag gegeben, die lo9, gar nicht in der Hoffnung, dass das ein brauch-  
 barer Jaeger wird, nur um die Kraefte die bei mir lagen, dass die fuer  
 deutsche Sachen beschaeftigt wurden.

6.F. In welchem Jahr?

A. 1934/1935. Diesen Jaeger habe ich dann entwickelt, der Erfolg ist bekannt.  
 Im Jahre 1937 hat dieses Flugzeug - nach den ersten Fluegen und nachdem  
 man sah, dass dieses Flugzeug doch besser wurde als die Behoerden er-  
 hofft hatten, hat man mir den schweren Jaeger, die 110 in Auftrag gegeben,  
 die dann auch wieder ein Erfolg geworden ist. Nachdem 1937 meine Firma  
 auf dem Internationalen Flugzeug-Meeting in Zuerich, sich alle ersten  
 Preise in den Wettbewerben geholt hat und kurz darauf der internationale  
 Weltrekord fuer Geschwindigkeit geholt werden konnte mit demselben Flugzeug,  
 war meine Position erheblich staerker geworden. Die habe ich ausgenutzt  
 , um den an sich nicht sehr taechtigen SCHWARZKOPFF raus zu setzen und  
 damit an erster Stelle in meiner eigenen Firma, denn meine Freunde waren  
 letzten Endes nur Geldgeber und nicht direkt Interessenten, ich habe nicht  
 mehr die Aktienmehrheit gehabt, habe ich verlangt, dass ich den Vorsitz

A. des Vorstandes wieder bekomme.

7.Fr. Können Sie das zeitlich festlegen?

A. Das wird 1937/1938 gewesen sein.

8.Fr. Die llo wurde aber schon frusher in Auftrag gegeben?

A. Die stammt glaube ich aus dem Jahre 1936. Ich habe als solcher, Vorsitzter des Vorstandes selbstverstaendlich in aller erster Linie nach wie vor - des Direktor HENSE den technischen Direktor habe ich da behalten, hat den Betrieb weiter genommen, die kaufmaennische Leitung uebernahm KOKOTRAKI SCHWARZKOPFF schied aus und ich habe mich nach wie vor auf Konstruktion und Entwicklung der Flugzeuge gestellt. Ich habe dann bis Fruehjahr 1942 den Vorsitz des Vorstandes gehabt.

9.Fr. Ich glaube Sie haben ausgelassen die Umwandlung der Bayrischen Flugzeugwerke?

A. Im Zuge dieser technischen Erfolge, hat mir dann die Firma MICHEL-SABLINO RAULINO angeboten, dass die Firma Bayrische Flugzeugwerke in MESSERSCHMITT umbenannt wird.

10.F. Das war in 1938?

A. Ich glaube ja, das war nur eine Umbenennung der Mitteilhaber und des Aufsichtsrates.

11.F. Sie verkauften der neuen Gesellschaft MESSERSCHMITT einen Teil von Ihren Patenten und bekamen dadurch die Mehrheit der Aktien?

A. Wann das abgewickelt worden ist, weies ich nicht mehr. 1936. Da war ich noch nicht Vorsitzender des Vorstandes; mittlerweile wurde das Unternehmen grosser und zwar in wesentlichen auf Grund von Krediten, die glaube ich das Reich und Luftfahrtministerium gegeben haben. Dann sollten diese Kredite, es waren kurzfristige in langfristige Kredite festgelegt werden, in haftendes Kapital. Ich habe mich gewelgert, dass das Unternehmen zu gross wird, ich hatte kein Interesse daran, ein entfremdetes Unternehmen zu ha-

A. ben, in dem ich meine Entwicklung sehen kann und Lizenzgeschäfte, das heisst Entwicklung und Lizenzen nach aussen verkaufen. Nun hat das Reich darauf gedrueckt, dass diese schon einmal gegebenen Kredite zurueckbezahlt werden, deshalb musste die Firma das Aktienkapital von 400.000 auf 4.000.000 erhoehen. Da blieb nichts anderes uebrig, als einen Mittelweg zu finden. Ich hatte den Lizenzvertrag mit den Bayrischen Flugzeugwerken und konnte erwarten, dass meine MESSERSCHMITT GmbH aus Bamberg stammend, soviel Geld mit der Zeit erwirbt, dass sie in der Lage ist, diese 3,4 Millionen zu erwerben. Bei dieser Erweiterung des Aktienkapitals von 400.000 auf 4 Millionen hat sich die Firma CARLO Z. THOMSEN, es war damals ein norwegisches Unternehmen, der Inhaber war ein Norweger, hat sich bereits erkluert, 500.000 Mark zu uebernehmen - dieses hatte die Vermoegensverwaltung der durch Todesfall in Frauenbesitz gekommenen Anteile des Vermoegens der Firma MICHEL-RAULINO - dadurch ist der Vertreter und spaetere Teilhaber der Firma CARLO Z. THOMSEN ein Fritz Willi SEILER in den Aufsichtsrat der MESSERSCHMITT bzw. Bayrischen Flugzeugwerke gekommen. Der war stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender. Der hat auch damals erkluert, dass die Bank bei dieser Kapitalerhoehung 500.000 Mark uebernimmt und hat auch den Rest des Aktienkapitals das in Haenden des Reiches oder der Luftfahrtbank lag, dass er das treuhaenderisch uebernimmt, weil ich mich gewuegenert habe, dass der Aktienbesitz in Reichshaenden ist, das ist auch verhandlungsmassig erreicht worden, dass das nicht vom Reich verwaltet werde, sondern treuhaenderisch von dem Bankhaus CARLO Z. THOMSEN bzw. SEILER verwaltet wird. Durch den Lizenzvertrag den die MESSERSCHMITT aus Bamberg mit den Bayrischen Flugzeugwerken hatte, war anzunehmen, dass allmaehlich soviel Lizenzeinahmen einfliessen, um das Aktienkapital zurueck zu kaufen. Das ist dann auch restlos in den

A. Besitz der alten Aktionäre gekommen, auf diese Weise, dass die Messerschmitt GmbH, spätere MESSERSCHNITT AG, die Aktien langsam, später auf einmal uebernommen hat, sodass der Aktienbesitz zum Schluss in Haenden der MESSERSCHNITT K.G. lag.

12.Fr. Das heisst praktisch gesehen, dass Sie die Kontrolle darueber hatten?

A. Ja.

13.Fr. In welchem Prozentsatz?

A. Ich hatte selbst von den 400.000 noch etwas dazu gekauft, anfangs hatte ich 70, dann 110.000, nach der Sanierung dann glaube ich durch Zukauf kam ich auf 200.000 Mark. Ich kann es selbst nicht so leicht sagen, weil alle Unterlagen verloren gegangen sind und die Firma MICHEL-RAULINO insgesamt schatzungsweise 30.000 Mark anfangs genommen hatte von dem Aktienkapital, hat dann in den Jahren 1928 bis 1931 rund 700.000 Mark Kredit gegeben, die sie bei der Sanierung zum Teil verloren hatte und durch eine weitere Zubeisse und Verzicht auf die Quote, bekam sie die Zusicherung, dass der Kredit aus Gewinnen, die vielleicht gemacht werden, wieder zurueckbezahlt wird, aber nicht in Form von Bankgeld, sondern in Form von Aktien. Dadurch kam die Firma MICHEL-RAULINO auf Grund des erhoehten Kapitals auf rund 1 Million. Dann kam der Aktienbesitz von 500.000 Mark CARLO E. THOMSEN und den Rest, also rund 2,4 Millionen, also mehr als die Haelfte hat die MESSERSCHNITT K.G. gehabt.

14.Fr. Das ist identisch mit Ihrer Person?

A. Insofern als ich - die MESSERSCHNITT K.G. <sup>zu</sup> ~~war~~ 50% Besitzerin und 50% die Frauen dieser Firma MICHEL-RAULINO. Ich war aber kapitalmassig persoenlich haftender Gesellschafter und Geschaeftsfuehrer und die Firma MICHEL-RAULINO stille Teilhaber.

1942 im April hat das Luftfahrtministerium wieder die Forderung gestellt, dass ich den Vorsitz des Vorstandes und die Betriebsfuehrung zuruecklege

- A. da ich wegen meiner Mehranteile und einiger scheinbar technischer Mängel fuer die Firma untragbar sei. Es gab schwere Kämpfe und ich habe dann mein Amt niedergelegt. Ich wollte zuerst ausscheiden, was dem Luftfahrtministerium auch am liebsten gewesen wäre, aber so schnell gab ich mein selbst aufgebautes Unternehmen nicht auf. Ich habe mich zurückgezogen auf die Entwicklung und Konstruktion. So war es geblieben bis Ende des Krieges, obwohl durch meine persönliche Stellung im Werk und auch nach aussen hin durch die technischen Erfolge wieder gestärkt war, dass ich absehen konnte, dass ich in absehbarer Zeit wieder die Führung in Kasan haben könnte. Es waren da auch schon Besprechungen.
- 15.Fr. Sie blieben aber bis Ende des Krieges Vorsitz des Vorstandes?
- A. Nein, ich bin 1942 ausgeschieden.
- 16.Fr. Sie waren aber noch Mitglied des Vorstandes?
- A. Ja.
- 17.Fr. Wer bekam den Vorsitz?
- A. Zuerst hat der Aufsichtsratsvorsitzende GRONIS den Vorsitz bekommen, aber auch nicht selbständig, sondern das Luftfahrtministerium hat dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden SMILER die Vollmacht gegeben, und der bis dorthin gewesene Aufsichtsratsvorsitzende GRONIS hat den Vorsitz des Aufsichtsrates niedergelegt und hat die den Vorsitz des Vorstandes und die Betriebsführung übernommen.
- 18.Fr. Die Betriebsführung hat doch KOKOTRAKI übernommen?
- A. Dieser Mann ist 1942 im April gestorben und dann hat es KOKOTRAKI genommen. Ich habe es abgelehnt überhaupt den Versuch zu machen wieder Stellung zu nehmen.
- 19.Fr. Herr KOKOTRAKI hat nach dem Tode von GRONIS auch den Vorsitz des Vorstandes übernommen?
- A. KOKOTRAKI war meines Wissens auch Vorsitzender des Vorstandes.

20. Fr. Nun möchte ich mit Ihnen auf ein anderes Thema übergehen, die Vergrößerung der Bayerischen Flugzeugwerke bzw. MESSERSCHMITZ AG, bzw. K.G., nicht von dem Standpunkt der Konstruktion aus, sondern von dem Standpunkt der reinen Vergrößerung des Werkes, bzw. Werke. Es sind dann neue Werke hinzugekommen. Ich hätte gerne von Ihnen eine chronologische Entwicklung gehabt.

A. Die MESSERSCHMITZ K.G. ist ja praktisch seit 1927 kein eigener Betrieb mehr gewesen. Nur vorübergehend in der Zeit nach dem sie von dem Konkurs im Jahre 1931 - 1932 nicht betroffen war, hat sie auch den Betrieb, also die Werkstätten geführt von der in Schwierigkeiten geratenen Bayerischen Flugzeugwerken AG, ungefähr 1 Jahr lang. Dann gab sie das wohl an die Bayerischen Flugzeugwerke wieder ab, sodass die MESSERSCHMITZ K.G. früher MESSERSCHMITZ GmbH, überhaupt keinen Betrieb mehr hatte seit 1927, sondern lediglich ein Ingenieurbüro, ein technisches Büro und den Patentbesitz hatte. Später war es überhaupt im wesentlichen eine Besitzerin von Aktien und Patenten. Die konnte also auch nicht vergrößern, hatte kein Interesse daran, hat auch kein Personal gehabt. Die Bayerischen Flugzeugwerke waren bis zum Jahre 1943 im wesentlichen geblieben wie sie waren, wohl sind kleine interne Umbauten gemacht worden. Im Jahre 1938 haben die Bayerischen Flugzeugwerke dann eine größere Halle von etwa 4.000 qm Arbeitsfläche gebaut. Die hat glaube ich 400.000 Mark gekostet.

21. Fr. Um auf diese erste Erweiterung zurückzukommen, das war in Augsburg?

A. Ja.

22. Fr. Und wie wurde das finanziert?

A. Das weis ich nicht, woher das Geld gekommen ist.

23. Fr. Nun, aus eigenem Kapital konnte die Gesellschaft das jedenfalls nicht machen?

A. Das glaube ich auch nicht.

24.Fr. Das ist bei dem Kapital das zur Verfügung stand, auch nicht möglich.

A. Ich nehme an - ich meine ich muss gestehen, dass ich mich in meinem ganzen Leben um wirtschaftliche Fragen nicht viel gekümmert habe. Ich war viel zu viel gebunden an wissenschaftliche und technische Dinge. Ich nehme an, dass das schon einer der ersten Kredite, die das Reich oder die Luftfahrtbank gegeben hat, aus denen dann später der Baum entstand, die Umwandlung der Kredite in Aktienkapital. Darüber konnten Sie gut Auskunft bekommen von KOKOTHAKI.

25.Fr. Wurden in diesen frischen Jahren, in dieser ersten Erweiterung in Augsburg nicht schon Privatbanken zur Finanzierung herangezogen?

A. Das glaube ich nicht.

26.Fr. Das kam erst später?

A. Privatbanken haben wir glaube ich überhaupt nicht zugezogen. An sich war die Finanzierung, wie der Bau ein Ende nahm, verhältnismässig einfach, wie nicht mehr viel gebaut worden ist, kleinere Umbauten mussten so wie so von Fall zu Fall vorgenommen werden, die wurden wahrscheinlich sofort abgeschrieben, weil sie zweckgebunden waren. Die Finanzierung der grossen Auftrage, die doch bei Kriegsbeginn einsetzten, war verhältnismässig einfach. Das Reich hat 20 bis 25% anbezahlt und dann nach Raten je nach dem Bauzustand weiteres Geld bezahlt, bis 1942 das Reich plötzlich erklärte, es zahlt nicht mehr an, sondern nur noch fertige Flugzeuge. Da kam erst die Finanzierung rein und da hat KOKOTHAKI versucht, da er mit diesen Banken nichts zu tun haben wollte, hat er verstanden von den Versicherungsgesellschaften zu gunstigen Bedingungen Geld zu bekommen. Die haben diese Kredite fuer die Flugzeuge gegeben, das war erst 1942/1943.

27.Fr. Ich moechte mich sunst noch auf die Zeit von 1934 bis Ausbruch des Krieges beschaenzen/

A. Da war die einzige Bank mit der die Firma gearbeitet hat, meines Wissens die Bayrische Vereinsbank, Filiale Augsburg. Die hat voruebergehend mal Kredite gegeben, auch vielleicht die Stadtparkasse, oder dass die Stadt eine Hypothek gab.

28.F. Wollen Sie mit der Erweiterung der Gesellschaft bitte fortfahren von 1935 an.

A. Im Jahre 1936 wird das gewesen sein, haben wir einen Teil der leerstehenden und der deutschen Bank gehoerenden, aus einem Konkurs der Firma KFFLE & NUCHSBAHN, zuerst gemietet. Diese lagen am Flugplatz und da haben wir die Haelfte gemietet. Es waren grosse Fabrikationsraeume. Wir haben dann spaeter die ganze Fabrik gekauft, ich glaube um 400.000 Mark. Da war voruebergehend eine Hypothek von der Deutschen Bank drauf. Das ist nur zum Teil bezahlt worden, der Rest blieb als Hypothek stehen, die ratenweise abgezahlt worden ist. Das Gebaeude war an sich nicht viel wert, weil die vor 1933 schon alles was verwertbar war, elektrische Anlagen, Toiletten usw. raus gerissen hatten, es war nur noch das leere Gebaeude.

29.Fr. Das gehoerte auch zu Augsburg?

A. Ja. Als eine grossere Erweiterung versucht wurde uns aufzuzwingen, habe ich mich gestraeuft, weil ich die Gefahr sah, dass das Unternehmen sonst seine Selbststaendigkeit verliert und dadurch kam es zu der Gruendung der Bayrischen Flugzeugwerke in Regensburg. Das war ein reines Reichsunternehmen. Da sind die Aktien erst spaeter von der HESSERSCHMIDT AG Augsburg erworben worden.

30.Fr. Wenn Sie sagen ein reines Reichsunternehmen, wollen Sie damit sagen, dass das Reich auch die Finanzierung durchgefuehrt hat?

A. Ich nehme an.

31.F. Das ist an sich doch ein ziemlicher Betrag gewesen, das muesste Ihnen doch etwas deutlicher gewesen sein?

A. Ich nehme an, dass die Luftfahrtbank das ganze Unternehmen gefuehrt hat.

00012

- A. Aufgebaut ist das Unternehmen geworden technisch, wie solche Schattenwerke in England heissen, von meinen Leuten, in erster Linie von Direktor HENSEN, DER Betriebsdirektor auch in Augsburg war und auf kaufmännischer Seite von KOKOTRAKI. Ist dann von anderen Leuten besetzt worden. Weder KOKOTRAKI, noch HENSEN noch ich haben in dem Unternehmen da irgendwie eine führende Rolle gespielt, das lief als selbständiges Unternehmen bis zum letzten Tag. Ich habe mich damals lange gestraubt, die Aktien zu kaufen; wenn wir die damals gekauft haben, da dieses Unternehmen gerade, wie es die Entwicklung ergeben hat, das Unternehmen war, das die 108 gebaut hat, bis Kriegsbeginn. Bis Anfang 1939 hat dieses Flugzeug überhaupt nur Taifun gebaut, gar nicht Jaeger.
- 32.F. Sie meinen die serienmassige Produktion der 109?
- A. Die hat es gar nicht gemacht gehabt.
- 33.F. Das war wohl der Grund der zur Gruendung dieser Regensburger Fabrik ueberhaupt fuhrte?
- A. Der Grund war eine Basis zu finden fuer die Flugzeuge, fuer die eben grosserer Bedarf bestand. Da war es gleichgueltig ob das oder jenes in Augsburg gebaut war - es lag natuerlich nahe, dass die neuen Flugzeuge, dass die in Augsburg gebaut werden, weil das Konstruktionsbureau in der Nahe war und evtl. Maengel die auftreten im Serienbau schnell beseitigt werden konnten und Flugzeuge die bereits liefen, ruhig weg gegeben werden konnten; das lief automatisch.
- 34.Fr. Sie sagten, das Reich stellte die Firma zur Verfuegung. Von wem haben Sie dann spaeter die Aktien zurueck gekauft?
- A. Von der Deutschen Luftfahrtbank.
- 35.Fr. Regensburg wurde doch schon 1937 gebaut?
- A. Ja schon, aber die Aktien sind sehr spaet gekauft worden, da war schon Krieg.
- 36.Fr. 1937 hat die Aero-Bank noch nicht bestanden?

A. Dann muss es das Luftfahrtministerium gewesen sein, direkt.

37.F. Welcher Bank hat sich das Luftfahrtministerium bedient?

A. Das ist mir gaenslich unbekannt. Ich nehme an die Reichsbank.

38.Fr. War es usblich, dass sich die Reichsbank mit solchen Geschaeften befasste.

A. Da fragen Sie mich zu viel.

39.Fr. Es ist doch allgesein bekannt, dass sich die Reichsbank mit derartigen Geschaeften nicht befasste.

A. Woher das Reich das Geld bekommen hat - waerscheinlich werden die einfach dieses aus dem Geld das das Reich in Haenden hatte, aus dem Finanzministerium- da wird die Luftfahrt einen Etat gehabt haben, so und so viel Millionen.

40.Fr. Wie gross war das Aktienpaket das von der MESSERSCHMITZ AG spaeter gekauft wurde?

A. 7 Millionen. 6 Millionen haben die MESSERSCHMITZ gekauft, 1 Million glaube ich hat die Bayrische Vereinsbank gekauft oder voruebergehend die SWILBE Bank und dann die Bayrische Vereinsbank in Muenchen.

41.F. Man darf wohl annehmen, dass die Aktien der MESSERSCHMITZ in Regensburg im Laufe der Jahre ziemlich gestiegen sind?

A. Welcher Kurs besaet worden ist, weies ich nicht.

42.Fr. In jedem Fall handelt es sich doch um einen Betrag, der gemessen an den Umfang Ihres Unternehmens ziemlich betracshtlich war?

A. Sie meinen weil das Aktienkapital 4 Millionen war und 7 Millionen andere Anteile kauft dieses Unternehmen, das nur 4 Millionen Aktien hat, es muss doch irgendwo Geld drin sein. Ist das richtig?

43.F. Das ist ein Punkt, der der Klaerung bedarf. Der zweite Punkt der der Klaerung bedarf ist der, dass es Ihnen eigentlich klar sein muesste, von welcher Bank ureprueenglich, also 1937, die Gelder kamen, die ueberhaupt zum Bau in Regensburg erforderlich waren?

A. Ich weiss nicht genau; sie muessen von irgendeiner Seite vom Reich gekommen sein. Das war ein ausgesprochenes Reichswerk. Dass das den Namen Bayerische Flugzeugwerke gehabt hat, spielt keine Rolle. Das HEINKEL-Werk <sup>in Oranienburg</sup> ist ~~es~~ zum Ende des Krieges ein Schattenwerk gewesen und gehoerte dem HEINKEL doch nicht. Das ist als Patenwerk zum HEINKEL-Werk gebaut worden.

44.F. Haben Sie nicht selbst 1937 mit Vertretern von Privatbanken verhandelt?

A. Nein. Da war anfangs kein Pfennig Geld von der Firma MESSERSCHMITZ AG drin. Ich glaube, da ist eine Kommanditgesellschaft gegruendet worden mit 25.000 Mark. Ich weisse gar nicht, wer die Kommanditisten waren, 2 muessen es ja sein. Ob das das Reich selbst gemacht hat oder jemanden vorgeschrieben hat, weisse ich nicht.

45.F. Wer im Reichsluftfahrtministerium hat das bearbeitet?

A. Den Referenten, der das gemacht hat kann ich auch nicht sagen. Es ist natuerlich gemacht worden unter Ministerialdirigent GEJKA.

46.F. Auch- Hat KOKORHAKI mit GEJKA verhandelt?

A. Ja.

47.F. Auch bezueglich Regensburg?

A. Nehme ich an. Da hat sicherlich SEILER mit verhandelt oder auch GRONWIS, der dann spaeter auch die Betriebsfuehrung von Regensburg neben seinem Aufsichtsratsvorsitz in Augsburg uebernommen hat.

48.F. Welche Erweiterungen kamen dann nach Regensburg?

A. Ich glaube da ist keine E<sub>2</sub>-weiterung gemacht worden.

49.F. Ich meine nach Regensburg?

A. Da wurden noch in Augsburg einige Hallen dazu gebaut, ich glaube aus eigenem Unternehmen finanziert worden sind. Das Unternehmen war sehr ertragsreich, hatte einen bedeutenden Auslandsexport. Das ist sicherlich hoch hypothekarisch gebaut worden.

50.Fr. Wer hat die Hypothek gegeben?

A. Ich nehme an von der Staettischen Sparkaese oder von der Vereinsbank. Spaeter sind glaube ich diese Hypothekenalle abgelooest worden, soviel ich erinnern kann von den Versicherungsgesellschaften, die die uebrigen Kredite gaben. Die wollten moeglichst die ersten Sicherungen haben. Das Kapital wurde ja sehr gut erhalten, weil die Dividende/ausgeschuettet wurde, im Jahr auf die 4 Millionen hoechstens 250.000 Mark, also hoechstens 6% betrug, mehr durfte nicht ausgeschuettet werden, denn das Geld musste im Unternehmen bleiben. Auch die Gelder die abgegeben wurden fuer die Pensionskasse, ich glaube es war eine Gefolgschaftskasse gegrueudet worden, ich glaube mit 10 Millionen Mark, ich nehme an, dass die auch im Unternehmen mit gearbeitet haben.

51.F. Dann hatten Sie noch weitere Erweiterungen in Nordhausen?

A. Nein. Ich meine die Erweiterungen die gemacht worden sind - das einzige was wir noch gemacht haben, war anfangs des Krieges in Komaten/Tirol. Das kleine Werk ist gemacht worden um Arbeitskraefte zu beschaeftigen, die aus Saedtirol, die durch die italienische Umsiedlung, nach Nordtirol hereinflossen. Aber das war nur ein kleines Werk. Dann hat die Firma MESSERSCHMITZ noch die HISQ-Schraubenfabrik gekauft. Das ist ein Unternehmen, dessen Stammwerk in Muechchen-Solln war, daher das So aus dem Eisen, und ist dann ein Zweigwerk gegrueudet worden in Eisleben, daher das Ei, und dieses Unternehmen war eine kleine Schraubenfabrik, fuer die einmal die Firma NICHEL-RAULINO Geld gegeben hat. Der damalige Inhaber dieses Unternehmens, dem die Firma NICHEL-RAULINO 70 - 80.000 Mark gegeben hat, hat die Firma raus gedrueckt und hat verstanden beim Luftfahrtministerium zu erreichen, dass dieses das Geld dafuer gab und weiteres Geld ueber die Banken zu erhalten. Spaeter hat das Luftfahrtministerium mit dem Gruender dieses Unternehmens

- A. und hat den selbst wieder raus gedrueckt . Dann hat sie das angeboten. Das werk wollte sie wieder reprävatisieren. Da die Firma MICHEL-RAUFINO frueher in der Fabrik drin steckte, haben wir diese wieder gekauft. Das hatte aber nie mit der Firma MESSERSCHMITZ direkt was zu tun. Das war an sich ein selbstaendiges Unternehmen. Ausserdem war die Firma MESSERSCHMITZ beteiligt bei UHR, das ist eine Minderheitsbeteiligung. Das ist eine Firma die auslaendische Geräete macht. Es kann sein, dass wir sonst noch irgendwo beteiligt waren, aber irgendwelche andere Gruendungen sind nicht durchgefuehrt worden.
- 52.F. Um auf dieses Werk in Kematen/Tirol zurueckzukommen, in welchem Zeitpunkt wurde das gekauft?
- A. Ich glaube 1939/1940, es war schon Krieg. Die ganze Geschichte ist im Spass angefangen worden. Wie der Krieg aus war, sagte jeder der von den sportbegeisterten Herren, nun ist wohl aus, dassman Ski-fahren kann. Daraufhin hat Herr KOKOTHAKI das aufgenommen, mit der eigentlichen Begrueandung der Arbeitskraefte, die ausgewiesen worden sind, weil alle Leute, die nicht Besitz unten hatten wurden von Suedtirol ausgewiesen. Da war ein Lager in Nordtirol von solchen Leuten, von Arbeitskraeften die nicht beschaeftigt waren. Dadurch war es moeglich den Versuch zu machen, die Leute in Nordtirol bodenstaendig zu machen.
- 53.F. Von wem wurde Kematen verkauft?
- A. Die hat MESSERSCHMITZ AG gekauft. Das war eine ziemlich zerfallene kleine Fabrik, die ist dann erst ausgebaut worden.
- 54.F. Wer war der Verkaeufert?
- A. Das ist mir unbekannt.
- 55.F. War da ueberhaupt ein Verkaeufert?
- A. Sicherlich, es muss doch irgend jemanden gehoert haben. Die Gebaeude sind zu diesem Zeitpunkt wertlos gewesen. Aber der Grund undBoden muss doch jemand

- A. gehört haben.
- 56.F. Oder wurde diese Fabrik im Zuge der Einverleibung Südtirols übernommen?
- A. Nein.
- 57.F. Sie erinnern sich aber nicht mehr, was tatsächlich vorgekommen ist?
- A. Ich weiß bestimmt, dass irgendjemand da war, mit dem verhandelt worden ist und dem das abgekauft worden ist. Ich weiß nicht wer der Besitzer ist oder war.
- 58.F. Und was wurde dann in Komaten hergestellt?
- A. Das weiß ich auch nicht was früher hergestellt worden ist. Wir haben Flugzeugteile, Schrauben und später Luftschrauben hergestellt.
- 59.F. Das wurde zu einem lukrativen Werk ausgebaut?
- A. Da müssten Sie KOKOTRAKI fragen. Ob das Werk Gewinn abgeworfen hat, weiß ich nicht, soviel ich weiß ist ziemlich viel zugeschossen worden von MESSERSCHMITZ.
- 60.F. Haben Sie sonst irgendwelche Betriebe vom Ausland erworben, oder Anteile von Flugzeugfabriken?
- A. Meines Wissens hat die Firma UHER in Wien und Budapest, oder irgendwo in Oesterreich Zweigunternehmen gegründet und an diesen Zweigniederlassungen oder an einem Teil dieser Unternehmen, ich bin nicht genau im Bilde, habe nie damit etwas zu tun gehabt, als dass ich UHER einmal persönlich geholfen habe, als der von den Bayrischen Flugzeugwerken geschluckt werden sollte, dass er wieder frei wird - da hat die MESSERSCHMITZ AG glaube ich an solchen Zweigfirmen Beteiligungen. Das war irgendwo in Oesterreich oder Ungarn.
- 61.F. Das waren Minoritätsbeteiligungen?
- A. Ja.
- 62.F. Wissen Sie zu welchem Prozentsatz?
- A. Keine Ahnung.

5.F. Ich mochte jetzt auf ein Thema mit Ihnen uebergehen, das sich auf die Beziehungen der verschiedenen Firmen, also Bayrische Flugzeugwerke, HESSERSCHNITT AG und KG und Ihrer Person auf der einen Seite und dem Reichsluftfahrtministerium auf der anderen Seite bezieht; in anderen Worten um da eine konkrete Frage zu stellen, wann haben Sie zum ersten Male mit dem Reichsluftfahrtministerium persoenlich Kontakt bekommen, das heisst an Sitzungen teilgenommen usw, die sich auf die Entwicklung der Flugzeugindustrie in Deutschland bezogen?

A. Wann ist das Reichsluftfahrtministerium gegruendet worden; ich nehme an nach dieser Zeit

64.F. Nun wann haben Sie zuerst an Sitzungen mit dem Reichsluftfahrtministerium teilgenommen?

A. Ich nehme an ab Gruendungszeit, solange solche Sitzungen stattgefunden haben.

65.F. Das geht ins Jahr 1934 zurueck?

A. Ja das ist wahrscheinlich, dass die Flugzeugindustrie zugezogen worden ist. Da war natuerlich ich oder einer meiner Herren, wenigstens wenn es sich um allgemeine Sachen gehandelt hat, vertreten.

66.F. An welche spezifische Sitzungen koennen Sie sich erinnern?

A. Was verstehen Sie unter spezifischen Sitzungen?

67.F. Nun Sitzungen die statt gefunden haben.

68. Es haben so viele Sitzungen statt gefunden. Ich kann Ihnen hoechstens sagen, dass in den Sitzungen an denen ich teilgenommen habe, es sich ausschliesslich um technische Sachen gehandelt hat. Wenn es Sitzungen waren, die sich um Finanzierungen und Personen handelte, habe ich nicht teilgenommen. Da waren ja Leute wie SCHWARZKOPF, oder KOKONIAKI oder SMILER, Leute die kaufmaennisch gewesen sind, die haben dann teilgenommen. Wenn es sich aber darum gehandelt hat, um die Entwicklung eines neuen Flugzeuges, inbesondere wenn es sich um Jagdflugzeuge gehandelt hat, bin ich sicherlich zugezogen

A. worden.

68.F. Wenn Sie heute in die Zeit zurückgehen auf 1934/1935/1936 würden Sie sagen, dass in diesen Jahren regelmässig Sitzungen im Reichsluftfahrtministerium mit Vertretern der Deutschen Luftfahrtindustrie stattgefunden haben?

A. Nein, ich möchte sagen, Sitzungen haben unregelmässig stattgefunden.

69.F. Wenn Sie also erst mal diese 3 Jahre zusammenlegen, wieviel Sitzungen würden Sie sagen haben durchschnittlich stattgefunden?

A. Ich kann nur sagen, dass ich sehr ungern nach Berlin gefahren bin, ich finde das ist die hässlichste Stadt auf der Welt.

70.F. Auf der anderen Seite sind Sie gerne in das Luftfahrtministerium gefahren?

A. Nein. Das waren nur Reden in denen geschmeichelt wird, nicht positiv gearbeitet, das interessierte mich gar nicht.

71.F. Selbst wenn Sie nicht gerne hingefahren sind, lassen Sie uns trotzdem in Geist hinfahren.

A. Also Sitzungen im grossen Kreis, also mit der gesamten Luftfahrtindustrie würde ich sagen, fanden in den 12 Jahren vielleicht, also an denen ich dabei war, 5 oder 6 statt. Alles andere waren bloss kleine Referenzsitzungen, wo also der Generalingenieur war, LUCHT oder BRITENBACH, der in technischen Art die Entwicklung hatte. Mit BRITENBACH habe ich das meiste zu tun gehabt. Dort ist angerufen, kommen sie mal her, es sind Schwierigkeiten aufgetreten usw. Solche Sitzungen sind häufig gewesen, ich schätze alle vier bis 5 Wochen, wo die sich die Leute bestellt haben und fragten, wie man die Schwierigkeiten beseitigt. Wie man das Fahrzeug in der und der Richtung weiter entwickelt.

72.F. Solche technischen Besprechungen fanden natürlich auch schon in den ersten Jahren 1934/1936 statt, mehr oder minder in ganz regelmässigen Abständen?

- A. Ich bin nicht immer selbst zu diesen Sitzungen hingefahren, sondern einen meiner Ingenieure hingeschickt. Ich wusste ja um was fuer Fragen es sich handelte und schickte immer denjenigen, der in diesen Fragen Bescheid wusste.
- 73.F. Auch in den Jahren 1934 - 1936 fanden solche technischen Besprechungen in kleinen Kreis haeufiger statt?
- A. Wie ich schon sagte, so alle Monat vielleicht. Das waren dann meistens Leute, also Ingenieure die das Luftfahrtministerium angestellt hatte. Es war vielleicht einmal ein Offizier dabei, z.B. der UDET, der doch lange Zeit das technische Amt im Luftfahrtministerium hatte, vorher war es, den habe ich nurwenig gesprochen der RICHTHOFEN, der spaetere Feldmarschall und vor dem war das WIMMER der das technische Amt des Luftfahrtministeriums hatte. Ich habe waehrend der ganzen Zeit den MILCH in Sitzungen vielleicht fuehnf mal erlebt.
- 74.F. In welchem Jahr?
- A. In der ganzen Zeit von 1933 oder 1934 angefangen bis 1945.
- 75.F. Wann haben Sie MILCH zuerst in einer gewoesseren Sitzung gesehen?
- A. Das wird gewesen sein - ich habe MILCH kennen gelernt im Jahre 1927 schaeetze ich, da war glaube ich eine Luftfahrtausstellung in Berlin.
- 76.F. Meine Frage bezog sich auf die Zeit wo das Luftfahrtministerium schon bestand?
- A. Ich kann mich erinnern, dass nach Gruendung des Luftfahrtministeriums eine grosse Sitzung in Berlin statt fand, in der MILCH eben bekannt gegeben hat, dass das Luftfahrtministerium bekannt gebe, dass der Minister GOERING ist, dass das Luftfahrtministerium der Vorlaeufer der Luftwaffe sein wird. Die war damals glaube ich schon gegruendet und dass die Industrie selbstverstaendlich mit den unnden Herren in den und den Gebieten zusammenarbeiten muessten. Das war die erste Sitzung.
- 77.F. Das war im Mai 1935?

A. Es kann sein, das~~f~~ weise ich nicht.

78.F. 1935?

A. Ich kann es nicht sehr sagen. Das ist natuerlich 12 Jahre her. Das war eine Sitzung mit 50 oder 100 Leuten, der einzige der gesprochen hat war MILCH. Der Zweck das Luftfahrtministerium usw.

79.F. Waren da auch Vertreter der Finanzwelt da?

A. Das weise ich nicht. Ich habe persoenlich so wenig Fuchlung mit der Finanzwelt gehabt.

80.F. Haben Sie das aus den Ausfuehrungen die MILCH vom Stapel gelassen hat, ersehen koennen, dass er sich nicht nur an die Industrie, sondern auch an die Finanzwelt wandte, selbst wenn Sie keine Vertreter der Finanzwelt kannten?

A. Da kann ich nicht erinnern. Das glaube ich auch nicht.

81.F. Wieso /glauben Sie das nicht?

A. Das war doch nicht notwendig, die waren doch staerker als die Finanzwelt die machten doch was sie wollten. Wenn das auch damals noch nicht so zum Vorschein gekommen ist.

82.F. Ist das von Ihnen nur ein Schluss, oder stuetzt sich das auf irgendwelche Tatsachen?

A. Das stuetzt sich auf Tatsachen. Wenn Sie sich vorstellen, dass Sie in der Lage sind einen solchen Riesensapparat aufzubauen, in der Lage sind 5 Milliarden fuer Autobahnen auszugeben. Glauben Sie, dass das irgendein deutscher Finanzmann finanziert hat. Das ist doch sicherlich alles aus Reichsgeldern, aus Geldern, die sich diese Leute irgendwie gemacht haben, bezahlt worden. Ich glaube nicht, dass sich da ein Finanzinstitut beteiligt hat, bei der Finanzierung der Autobahn.

83.F. Welche Besprechungen hatten Sie sonst noch mit MILCH?

A. Direkte persönliche Besprechungen hatte ich mit MILCH ganz wenig. Ich kann mich nur erinnern auf zwei. Das war eine Besprechung, wo der MILCH mit WDET mit einem Kondorflugzeug gekommen sind, mit dem Generalstabschef WIGNER und und den französischen Offizieren. Da habe ich MILCH das erste Mal, seitdem ich verkracht war, wieder gesprochen.

84.F. Das war 1938?

A. Ja.

85.F. Das war die berühmte Verführung dieser deutschen Flugzeugmacht?

A. Ja. Da haben wir einen sehr netten Tag in Augsburg verlebt und es hat den Eindruck gemacht, dass wir eine echte Verbrüderung gewonnen haben. Die waren sehr zugänglich zu diesen französischen Offizieren. Da habe ich MILCH gesprochen, aber nicht sehr viel persönliches.

Dann kann ich ein zweites Mal erinnern, dass ich MILCH persönlich gesprochen habe, das waren auch keine Dienstgespräche, sondern Gesellschaftsgespräche, das war 1937, anlässlich des Wettbewerbes in Zuerich, wo er sich herab gelassen hat, mir zu gratulieren zu dem grossen Erfolg den mein Flugzeug in Zuerich hatte. Dann 1938 in Murnberg anlässlich der Verleihung des Nationalpreises fuer Kunst- und Wissenschaft, das war natuerlich auch nur persönlich, eine Gratulation und dann habe ich ihn noch einmal gesprochen persönlich, das wird gewesen sein Ende 1942 in Berlin. Da hat er mich kommen lassen, wie er mich damals aus der Firma herausgeschmissen hat, bzw. wollte, da hat er mich kommen lassen und gesagt, ich solle mich um gar nichts kümmern, ich soll mich nur um meine Konstruktion kümmern. Da sind aber keine technischen Probleme besprochen worden.

86.F. In welchem Monat 1938 fand die grosse Zusammenkunft in Karinhall statt?

A. Meines Wissens im Juli, wenn das 1938 war. Das kann ich nicht erinnern. 1938 war das erste Mal, dass ich in Karinhall war, und zwar war es eine Sitzung,

- A. zu der ich nicht geladen war. Ich wusste auch, dass es sich um das Problem Ju 88 handelte und zwar um ein Flugzeug, das sich nichts anging und habe deswegen verstanden, dass ich da nicht eingeladen werde. Da rief mich kurz vorher UDST an und fragte ob ich nicht kommen wolle, es waere doch ganz interessant. Ich bin nach Karinhall gefahren, da ist gesprochen worden über die Ju 88. Der Zweck dieser Sitzung war die Industrie die Bombenflugzeuge baute, darauf aufmerksam zu machen, dass sie ihre Fabriken, soweit sie nicht Maschinenfabriken sind, auf Lizenzbau der Ju 88 umstellen müssen, da die Luftwaffe beabsichtigt, ausschliesslich Ju 88 Bombenflugzeuge zu bauen.
- 87.F. Wie lange dauerte diese Sitzung in Karinhall.
- A. Das war eine Sitzung, die vielleicht um 10 Uhr anging, dass wir um 12 Uhr oder 1 Uhr zu Mittag gegessen haben.
- 88.F. Wer sprach?
- A. Da sprach GOERING. Ich glaube als einziger; es koennte auch sein, dass MILER noch gesprochen hat, das weisse ich nicht mehr. Dann fanden Teilbesprechungen statt, in denen ich nicht zugegen war, da sie zum Teil GOERING-JUNKERs, Das war KOPFENBERG, dann DORNIER-GOERING, HEINKEL, eben alle Firmen die davon betroffen waren.
- 89.F. Welche Ausführungsmaechte GOERING?
- A. Er betonte, dass die Luftwaffe sich nicht zu sehr verzetteln kann, kann nicht jedes Flugzeug, das irgendeine Firma baut bzw. entwickelt einfuehren, selbst wenn es gleichwertig oder gar besser waere, sondern muss sich konzentrieren und die Luftwaffe hat sich entschlossen, dass sie sich bei Bombenflugzeugen auf Ju 88 konzentriert, dass diejenigen Firmen, die bisher andere Flugzeuge bauten, sich umstellen muessen und die Ju 88 in Lizenz bauen muessen. Zusammengekommen ist die Sitzung deswegen, das hat

A. mir UDET gesagt, weil das ein Problem war, dass Firmen die bisher andere Flugzeuge bauten, mit Ausnahme der Junkers, nunmehr Flugzeuge in Lizenz bauen mussten. UDET und MILCH hatten die Schuld nicht das den Leuten zu sagen. Deswegen schob man GÖRRING vor.

90.F. Wie lange hat GÖRRING gesprochen?

A. Das weiss ich nicht. Vielleicht 15 Minuten.

91.F. Wie lange hat MILCH gesprochen?

A. Ich weiss überhaupt nicht mehr ob MILCH gesprochen hat.

92.F. Was machte man mit den restlichen 2 Stunden?

A. Da waren Teilbesprechungen.

93.F. Die waren mit MILCH nachmittag. Ich glaube Sie irren sich?

A. Das Essen fand im Garten statt. Ich war mit MILCH an einem Tisch, darnach gab es noch KAFFEE. Ob nachmittag auch noch Teilbesprechungen stattfanden, weiss ich nicht. Ich habe an dem Tag GÖRRING überhaupt nicht gesprochen.

94.F. GÖRRING sprach doch auch öffentlich über die Produktion und Produktionsziffern der Ju 88?

A. Das muss ich nach wie vor bestreiten. Meines Wissens ist keine Ziffer veröffentlicht worden. Das hat mich vor 9 Monaten schon Hr. BAHR gefragt. Ich kann mich an keine Ziffer erinnern. Ich kann mir auch nicht vorstellen, wie kann jemand so unvorsichtig sein, in einem Kreis, da waren doch Gäste geladen, waren evtl. andere Leute auch noch geladen, um mal nach Karinhall zu kommen. Da wird der GÖRRING so unvorsichtig sein und wird Zahlen veröffentlichen, die dann 24 Stunden später die ganze Welt weiss. Es ist vielleicht von Zahlen gesprochen worden im kleinen Kreis. Es wird gesprochen worden sein, wieviel Flugzeuge die Firma HEINDEL bauen soll mit dem und dem Programm. Ich kann mir bestimmt nicht vorstellen, dass das im grossen Rahmen gesagt worden ist.

95.F. Sie erinnern sich heute nicht mehr daran?

A. Weder erinnern, noch halte ich es fuer moeglich, dass er im grossen Kreis ueber Zahlen gesprochen hat.

96.F. Welche Ausfuehrungen hat MILCH gemacht?

A. Ich habe schon erkluert, ich bin nicht sicher, ob MILCH ueberhaupt gesprochen hat.

97.F. Hat MILCH Ihnen gegenueber keine Aeusserungen gemacht spaeter im privaten Kreis, die sich auf Produktion der Ju 88 bezogen?

A. Nein. MILCH hat ueber Serienproduktion nichts gesagt, das ist doch geheim gehalten worden. Ich wusste lange nicht die Produktion der eigenen Flugzeuge. Die eigenen Flugzeuge sind bei anderen Firmen gebaut worden, da wusste ich nicht mal die Produktion.

98.F. Weshalb nehmen Sie an, dass man in Karinhall die Ziffern ueber die Produktion der Ju 88, so wie Sie sagen, geheim hielt?

A. Weil ich der Ansicht bin, dass solche Sachen geheim gehalten gehoeren, weil ich das fuer logisch halte. Wenn ich Sie heute frage, wieviel Flugzeuge und Bombenflugzeuge bauen die Amerikaner im Augenblick. Dann werden Sie bestimmt sagen, das weiss ich nicht. Das wird nicht veroeffentlich sein. Genau so war das im deutschen Reich. Ich kann doch nicht vor 70 - 80 Leuten Zahlen nennen, denn erfahrungsgemass bleibt es nicht geheim. Selbst bei gutem Willen nicht, weil der eine oder andere doch erzahlt.

99.F. Waren nur Vertreter der Flugzeugindustrie eingeladen?

A. Flugzeugindustrie, Motorenindustrie, Waffenindustrie, elektrische Industrie, Siemens AG, Funkindustrie, Gerate die in Flugzeugen drin sind, da waren sicherlich auch Firmen die gar nichts damit zu tun hatten. Da waren vielleicht auch Geratefirmen die von denen gar keine Gerate in der Ju 88 drin waren. Genau wie ich da war, nehme ich auch an dass FOCKE-WOLFF da war, trotzdem er

- A. auch nicht betroffen war.
- 100.F. Wer bekam dann den groessten Lizenzbau der Ju 88?
- A. Das weiss ich auch nicht .
- 101.F. Kon Ihre Firma dafuer in Frage?
- A. Meine Firma kam gar nicht in Frage. Ich habe Jaeger gebaut.
- 102.F. Wiese GOERING in seiner Rede nicht auf gewisse Erfolge der Ju 88 hin, die bis dahin schon gefertigt worden waren?
- A. Das Flugzeug hatte gerade erst seine Erprobungsfluege in Rechlin hinter sich, daher konnte von Produktionszahlen keine Rede sein.
- 103.F. Woher wussten Sie das?
- A. Das spricht sich doch herum. In Rechlin ist es doch so, das ist ein Betrieb wo Flugzeuge von mir, Kondor, HEINDEL, Junkers usw. eingeflogen wurden. Zur Erprobung hatte ich Ingenieure dort. Diese Ingenieure sahen doch, dass dort ein neues Flugzeug feiert. Die unterhielten sich auch mit ihren anderen Kollegen von den anderen Firmen. Dadurch hoert man doch was alles geflogen wird an neuen Mustern.
- 104.F. Machte GOERING in seinen Ausfuehrungen nicht seinen Zuhorern diese Tatsache bekannt?
- A. Er machte bekannt, dass das Flugzeug die Erprobung hinter sich hat mit gressen Erfolg, dass es Vorteile hat und demnach sich die Luftwaffe entschieden habe, diese herstellen zu lassen.
- 105.F. Welche Einzelheiten gab er ueber die technischen Vorzuege dieses Bombers?
- A. Gressere Ladefahigkeit. Das kann ich nicht mehr im einzelnen sagen., ob er da ueberhaupt in Details eingestiegen ist.
- 106.F. Vergleich er die Ju 88 auch mit auslaendischen Flugzeugen?
- A. Nein.
- 107.F. Sind Sie sicher?

- A. Das ist sehr viel verlangt, aus einer Sitzung, die mich im wesentlichen nicht sehr interessiert hat, weil sie keine technische Sitzung war, noch heute zu wissen, was gesagt worden ist.
- 108.F. Hat es Sie nicht ueberrascht, dass im Jahre 1938 ein Bombenflugzeug entwickelt wurde?
- A. Nein. Es hat mich ueberrascht, dass es nicht fruher gemacht worden ist. Wenn man sieht wie die Welt damals aussah, ich bin doch viel heraus gekommen, war ueberall mit Ausnahme von Russland, wo man hineinkam und Kriegsflugzeuge gebaut worden. Wie soll mich dann ueberraschen. Es hat mich nicht ueberrascht, dass ein Staat nichts tut und zusieht wie die anderen rueten.
- 109.F. Sodass also, so wie Sie die Dinge betrachten, das eine ganz normale Sache im Rahmen der allgemeinen Aufruestung war?
- A. Ich fasste das auf als eine ausgesprochene Sicherung fuer die Zukunft, damit nicht irgendjemand den Mut hat, auf das nicht bewaffnete Deutschland einfach herzufallen und ich kann Ihnen ganz offen sagen, dass ich persoenlich mit vielen vielen Leuten dieses evtl. Anfallen von Russland her in scharfer Weise besprach. Das war auch der Grund, warum ich mich gar nicht fuer Bombenflugzeuge persoenlich interessiert habe, sondern ausgesprochen fuer Abwehrflugzeuge und diese auch weitgehend gepflegt habe und versucht, sie technisch auf der Hoehhe zu halten. Dass das nicht so geglueckt ist, wie ich das persoenlich gewuenschigt haette, wenn ich was zu sagen gehabt haette, ist das nicht meine Schuld. Die Gefahr des Ostens habe ich immer fuer ernst gehalten, das ist auch heute noch meine Meinung. Der Krieg war auch mit Russland gekommen, auch wenn wir nicht angefangen haetten. Da bin ich ganz fest davon ueberzeugt.
- 110.F. Soweit es die Produktion Nr 109 und 110 betrifft, haben Sie voellig recht, denn das sind ja schliesslich Verteidigungswaffen gewesen; die Ju 88 dagegen

110.F. Ist doch ein ganz anderer Fall?

A. Da haben Sie vollkommen recht. Meine persönliche Ansicht war auch, baut nur Verteidigungsflugzeuge. Ich bin aber schliesslich kein Soldat und kann nicht beurteilen, ob es notwendig ist, wenn der zu erwartende Gegner, wie Russland, Bombenflugzeuge baut, auch Bombenflugzeuge auf der anderen Seite, auf deutscher Seite gebaut werden müssen. Man ist mir immer gesagt worden, wenn ich sagte baut doch nur Jaeger, sie verstehen nichts davon. Meine Ansicht war es haette vollkommen genuegt, nur Jaeger zu bauen.

111.F. Sie hielten es damals aber fuer gerechtfertigt, dass Deutschland die Ju 88 baute?

A. Durchaus fuer gerechtfertigt, weil ich der Ansicht bin, dass die Leute die das fuer richtig halten, mehr von der Sache verstehen als ich.

112.F. Stand Ihres Wissens Deutschland im Jahre 1938 auf Grund internationaler Abkommen die Berechtigung zu, Bombenflugzeuge zu bauen?

A. Da fragen Sie mich zu viel. Ich verstehe von internationalen Abkommen nichts.

113.F. Haben Sie sich die Frage in der Zeit waehrend des Krieges und auch in dieser Nachkriegszeit mal vorgelegt?

A. Nein.

114.F. Ist die Frage nicht irgendwie von Bedeutung?

A. Die Frage ist mir neu.

115.F. Sie meinen Vertragsverletzungen eines Partners wird an sich nicht so wesentlich, dass man sich diese Frage vorlegen muesset?

A. Nein, sondern um zu wissen, dass ein Vertrag jemals verletzt wurde, muss man den Vertrag auch kennen und ich bin kein Jurist, oder Politiker oder Staatsmann und habe mich auch nicht darum gekuemmert, wie ein Vertrag ausschaut. Ich habe in meinem ganzen Leben nicht einen einzigen Paragraphen

A. des Versailler Vertrages gelesen. Ich bin mir nicht mal klar, ob man die öffentlich kaufen kann, ich habe jedenfalls niemals etwas in der Buchhandlung stehen sehen.

116.F. Ich bin ueberzeugt, dass Sie vieles gelesen haben, Herr Professor, was man nicht öffentlich kaufen konnte.

A. Aber trotzdem den Vertrag kenne ich nicht. Ich habe natuerlich in der Zeitung gelesen, ich weiss dass schon langsam die Luftfahrteinschraenkungen gelockert worden sind. Ich wusste auch, dass die Firma JUNKERS sehr viel Kasaiffe gehabt hat, wie sie den W 34 herausgebracht hatte, der einige PS staerker war. Aber ~~ich weiss~~ meines Wissens sind im Laufe der Zeit diese Fesseln gefallen. Jedenfalls wie soll ich dazu kommen, solche Sachen zu studieren, ich bin kein Jurist, kein Staatsmann. Dafuer gibt es berufsaere Leute.

117.G. Wenn Sie die Entwicklung der Flugzeugindustrie, also nicht nur Ihrer Firma, sondern der gesamten Flugzeugindustrie zwischen 1933 und September 1939 im Rueckblick betrachten, wie wuerden Sie die Entwicklung beschreiben?

A. Da weiss ich nicht wie Sie die Frage auffassen, wie soll ich das beschreiben?

118.F. Kurz im Zuge der Vergruesserung, neuer Typen, Entwicklung, in welcher Richtung?

A. Das kann man vielleicht auf eine andere Seite machen, also das was nicht interessiert hat. Ich habe Flugzeuge gebaut als ganz junger Mann, habe mit 15 Jahren meinen ersten Gleitflug gemacht, es gibt wenig Leute auf der Welt, die sich in so jungen Jahren schon der Fliegerei verschrieben haben. Ich habe nach dem Krieg diese Gleitfluege weiter fortgesetzt und habe dann als die Zeit gekommen war, als die Segelfliegerei auf Motorfliegerei uebertragen werden konnte, einer der ersten Deutschlands und ueberhaupt der ganzen Welt, der den Versuch gemacht hat, konserviert die Fliegerei auf die Motorenfliegerei zu uebertragen. Das ist auch der Grund, warum ich damals diese grossen technischen Erfolge hatte. Wenn ich auch in schoerligster Weise gearbeitet

A. lag aber doch an erster Stelle. Meine ganze Richtung ging darauf hin, die Leistungen der Flugzeuge in den Hauptgebieten, namentlich einerseits Geschwindigkeit, andererseits Reichweite, weil das die wichtigsten Leistungen der Flugzeuge sind, zu erhoehen. Das war auch der Hauptpunkt, warum ich mich in erster Linie, wie es schon daraus handelte, Kriegsflugzeuge zu bauen, fuer Jaeger interessierte, weil die schnell sein mussten. Es hat mich auch das Gebiet der Reichweite interessiert, aber das ist erheblich teurer und kostspieliger. Ich habe einmal nur ein Dornier-Flugzeug gebaut und zwar 1937, das die Aufgabe hatte, fuer die Olympiade im Jahre 1940, die leider nicht stattfand, im Non-stop Flug Bilder von der Olympiade nach Deutschland zu bringen ohne Zwischenlandung. Das war eine Aufgabe, die mich vollkommen gereizt hat. Das war absolut kein Kriegsflugzeug und ist auch deshalb abgestoppt worden. Dazu kommt noch, was die meisten Leute erst spaeter erkannt haben, dass die Rentabilitaet und reines Verkehrswesen <sup>mit auf</sup> ~~auf~~ <sup>die</sup> ~~die~~ <sup>hoehste</sup> Geschwindigkeit zielt.

119. F. Wuerden Sie auf Grund Ihrer Erfahrung, nachdem was Sie heute wissen, sagen, dass die Entwicklung der Flugzeugindustrie von 1933 bis September 1939 auf Rentabilitaet und reines Verkehrswesen hienzielte?

A. Auf Rentabilitaet schon, oder haette hienzielen sollen. Es sind ja sehr viele Dinge gemacht worden, da es viele Leute gab bei dem Militaer, wo die Wirtschaftlichkeit keine Rolle spielte; auf Verkehrsfliegerei zum Teil -

120. F. Und zum anderen Teil?

A. Zur Verteidigung. Ich meine ich bin nach wie vor der Ueberzeugung, wenn es wo andere keine Kriegsflugzeuge gegeben haette und keine Luftwaffe, haette es in Deutschland auch keine gegeben.

121. F. Wenn ich Sie dann richtig verstehe, wuerden Sie doch sagen, dass die Entwicklung der deutschen Flugzeugindustrie in dieser Zeit doch im Rahmen der allgemeinen Aufruestung stand?

Das moechte ich nicht 100%ig unterstreichen. Selbstverstaendlich war zur Schaffung einer Verteidigungswaffe die vorher bestandene Luftfahrt - industrie zu schwach, aber es ist durchaus nicht in Deutschland so gewesen, dass alles nur auf Kriegsflugzeuge hingearbeitet hat, auch nicht auf Verteidigungsflugzeuge.

122.F. Ich hatte auch nicht die Absicht anzudeuten, dass die gesamte Produktion und Entwicklung der Flugzeugindustrie sich auf reines Kriegsmaterial beschaenkte. Es ist klar, dass es Flugzeuge gegeben hat, die sich dafuer nicht eigneten. Praktisch gesehen, wie wuerden Sie ungefuehr das verteilen zwischen den Jahren 1933 und Ausbruch des Krieges?

A. Wa kann ich Ihnen nur folgendes sagen: Ich kann es nicht beschwoeren, aber ich glaube, dass meine Firma, einschliesslich des Werkes Regensburg, das immerhin ein Patenwerk war und von uns betreut worden ist, mehr Zivilflugzeuge gebaut hat als Kriegsflugzeuge.

123.F. Und die deutsche Flugzeugindustrie im allgemeinen?

A. Ich kenne die Produktionsziffern der anderen Werke nicht. Im Gegenteil ich war sogar 1944 noch erstaunt, wie laecherlich die Stueckzahlen sind, die die Firmen alle bauten.

124.F. Vielleicht koennen Sie sich diesen Fragenkomplex, den wir gerade besprochen haben, noch einmal durch den Kopf gehen lassen. Ich gebe zu es ist eine schwierige Frage zu beantworten und man kann das nicht so auf den ersten Anblick tun, selbst mit einer ungefuehren Schuetzung. Das ist natuerlich alles was ich jemals von Ihnen erwarten koennte. Ich wuerde vorschlagen, dass wir fuer heute abschliessen und ich moechte Sie bitten, morgen frueh um 10 Uhr wieder hereinzukommen.

-----

Interview v. 17.7.47

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

1948/56

Interrogation von Willy Emil MESSERSCHMITT,  
President of the Vorstand Messerschmitt AG,  
auf Veranlassung von Mr. SOCKLER,  
Dresdner Bank Team,  
durch Mr. Erik J. ORTMANN,  
am 17. Juli 1947 von 10.00 bis 11.30 vormittags,  
Stenographin: Gertrud WESER.

1.F. Geben Sie bitte Ihren vollen Vor- und Nachnamen an.

A. Willy Emil MESSERSCHMITT.

2.F. Ich möchte unsere Unterhaltung von gestern fortsetzen, Sie aber er-  
scheint der Form halber fragen, ob Sie sich darüber klar sind, dass  
Sie noch unter Eid stehen?

A. Ja.

3.F. Über Ihre eigenen Stellungen, ausser denen in Ihrem eigenen Betrieb,  
haben wir gestern nicht gesprochen. Haben Sie irgendwelche Stellungen,  
sei es ehrenhalber, oder seien es regelrechte <sup>Statis-</sup>Stellungen, irgendwelcher  
Form gehabt?

A. Was verstehen Sie unter Staatsstellungen?

4.F. Haben Sie in irgendeiner Form als Sachverständiger an Ausschüssen  
des Luftfahrtministeriums oder anderen Dienststellen des Reiches gearbeitet?

A. Anfang 1945 wird das gewesen sein, habe ich als Sachverständiger an  
irgendeinem Ausschuss fuer Jagdflugzeuge gearbeitet.

5.F. Was fuer ein Ausschuss war das?

A. Ein Ausschuss des Ministeriums fuer Waffen und Munition.

6.F. Wie hies dieser Ausschuss?

A. Das weisse ich nicht genau. Es handelte sich um einen Entwicklungsausschuss  
fuer neue Flugzeuge. Da war ich Berater fuer Jagdflugzeuge; das war  
eingegliedert in das Ruestungsministerium.

7.F. Wer war der Vorsitzter dieses Ausschusses?

A. LUCHT, Generalingenieur.

8.F. Wer war noch Mitglied?

A. SAHN, Generaldirektor von Focke-Wulff, fuer Sonderflugzeuge,  
 KRYTEL von Junkers, Chefkonstrukteur fuer Kampfflugzeuge,  
 BLUME, Generaldirektor von der Firma Arado, fuer Bewaffung von  
 Flugzeugen. Das wird alles gewesen sein. Ich weisse den Namen nicht  
 mehr von dem der die Sache gefuehrt hat; das war der ehemalige Leiter  
 des Berliner Bueros der Firma FOCKE-WULFF. Der Name ist mir entfallen,  
 der das Ganze voruegen kaufmaennisch zusammengehalten hat, oder  
 organisatorisch zusammengehalten hat. Protokolle und Schriftverkehr usw.

9.F. Was waren die Aufgaben dieses Ausschusses?

A. Die Aufgabe war - die Sache war doch so, das Reichsluftfahrtministerium  
 hat in Laufe des Jahres 1944 allmaechlich die Produktion und spaeter auch  
 die Entwicklung der Flugzeuge an das Ruestungsministerium abgegeben.  
 Die Geschichte mit dem Jaegerstab kennen Sie ja. Die ganze Geschichte  
 wurde mehr und mehr von Ruestungsministerium uebernommen, das war damals  
 aufgebaut, das hatte Leute aus der Industrie herangeholt, was das  
 Reichsluftfahrtministerium vorher nicht gemacht hat. Da ist dann  
 im Jahre 1945 auch fuer die Entwicklung der Flugzeuge, eine Bearbeitungs-  
 gruppe gebildet worden und die sollte aus den besten deutschen Flugzeug-  
 ingenieuren zusammenge stellt werden.

10.F. Sollte diese Gruppe auch neue Flugzeuge entwerfen, oder wie hat sich  
 die Arbeit dieser Gruppe gestaltet?

A. Die hat nur darin bestanden, dass sie den Vorsitzenden LUCHT, der  
 seinerseits abhaengig war von SAHN und SPERR, die Projekte, die von allen  
 deutschen Flugzeugfliegern fuer ein neues Flugzeug, gegen ueber einen

- A. Bomber vorgelegt worden sind, mussten sie von diesem Mann, das war in diesem Fall HENSEL beurteilt werden, wobei HENSEL dann das Recht hatte und die Möglichkeit, noch andere Sachverständige dazu vorzuziehen. So habe ich fuer Jagdflugzeuge diesen Beirat gestellt.
- 11.F. Wer hat diesen Gedanken gehabt, diesen Ausschuss zu bilden?
- A1 Das ist mir unbekannt. Solche Ausschüsse haben in der uebrigen Industrie existiert, nur im Reichsluftfahrtministerium nicht. Erst 1944/1945 wurde es dem Ruestungsministerium unterstellt.
- 12.F. Haben Sie noch andere aehneliche Funktionen gehabt?
- A. Nein. Ich war nur Professor an der technischen Hochschule in Muenchen.
- 13.F. Haben Sie diese Taetigkeit ausgeuebt?
- A. Bis 1936 oder 1937.
- 14.F. Wann haben Sie diese Stellung zuerst bekommen?
- A. 1930 oder 1931.
- 15.F. Warum haben Sie nach 1936/1937 diese Professur nicht mehr ausgeuebt?
- A. Erstens lag es mir ueberhaupt nicht sehr die Lehrtaetigkeit und nachher habe ich mich mehr und mehr doch auf reine Konstruktion verlegt und die Wissenschaft, habe ich mich in der Lehrtaetigkeit meistens vertreten lassen von meinem ersten Mitarbeiter, einem Julius KRAUS, der spaeter eine Professur an der technischen Hochschule bekommen hat.
- 16.F. Lag das daran, dass Sie zu viel zu tun hatten?
- A. Das hatte ich nebenher schon machen koennen, das waren nur 4 Wochenstunden.
- 17.F. Wer hat Ihnen nahegelegt, die Professur aufzugeben?
- A. Das habe ich freiwillig gemacht.
- 18.F. Fuehlten Sie, dass die Aufgaben in Ihrem eigenen Betrieb es nicht mehr erlaubten, dass Sie diese 4 Wochenstunden geben?
- A. Ich war eigentlich zu bequem, da mir diese rein wissenschaftliche Arbeit

- A. an sich besser gefiel. Es war ja auch so, da sich an der technischen HOCH die neuen Sachen, die ich gerne den Hörern oder Schülern vorgebracht hätte die neuen Entwicklungen durfte ich doch nicht vortragen, die waren geheim, das war verboten. Diese alten Sachen interessierten mich nicht.
- 19.F. Haben Sie früher, vor 1930 nicht auch schon Lehrtätigkeit ausgeübt?
- A. Nein.
- 20.F. Haben Sie bei anderen Dienststellen, die nicht Reichsdienststellen waren, irgendwelche beratende Stellungen gehabt?
- A. Nein, wenn Sie dabei Unternehmungen des Aufsichtsrates oder Beirates oder so etwas verstehen?
- 21.F. Sie sagten gestern, dass die ganze Flugzeugindustrie in den 20er Jahren sehr am Boden lag. Habe ich Sie gestern richtig verstanden?
- A. Ich meine die Flugzeugindustrie war in Deutschland sehr schwach. Das war keine Industrie. Die hatte natürlich ständig einen sehr schweren Existenzkampf gehabt.
- 22.F. Sie sahen eigentlich kein richtiges Vorauskommen?
- A. Vielleicht auch, aber ich meine die ganze Flugzeugentwicklung die war ja immer noch stark in den Anfängen, ist es vielleicht heute noch. Es war immerhin eine Entwicklung auf lange Sicht. Das Problem des Fliegens war doch viel schwieriger, als das Problem der Entwicklung des motorisierten Wagens und bedurfte eine sehr viel längeren Zeit bis die Erfahrungen so tief waren, dass man sie fuer die Allgemeinheit verwenden konnte. An sich bin ich überzeugt, dass die Fliegerei dasselbe Ausmass annehmen wird, wie der Kraftwagen.
- 23.F. Hatten Sie das Gefühl, dass in anderen Ländern, da man schneller vorwaerts kam als in Deutschland in den 20er Jahren?
- A. Ich möchte sagen, die anderen Länder waren wirtschaftlich oder finanziell sehr viel besser daran und es standen mehr Mittel fuer die Luftfahrt zur Ver-

A. fuegung als in Deutschland.

24.F. An welche Laender denken Sie?

A. Frankreich, England, Amerika, Russland.

25.F. Was hat Sie dazu bewogen in Deutschland zu bleiben und nicht in eines dieser Laender zu gehen?

A. Der Gedanke ins Ausland zu gehen, kam mir ueberhaupt nicht. Der Gedanke irgendwie - das liegt doch gar nicht nahe einfach weg zu laufen und wo andere hinzugehen. Letzten Endes bin ich als Deutscher geboren und aufgewachsen in Deutschland und ich habe die feste Ueberzeugung, dass in Deutschland die Wirtschaft wieder besser wird und damit auch wieder ein Aufstieg fuer die Luftfahrt kommen wird. Das Weggehen aus Deutschland haette bedeutet, absolut neu und mit nichts anfangen. Ich haette diesen Apparat nicht mitnehmen koennen, den ich aufgebaut hatte. Ich haette die wenigsten Leute mitnehmen koennen, oder vielleicht gar keine.

26.F. Nun zu dieser Zeit war doch ein Kapitaltransfer ohne Schwierigkeiten zu verwirklichen?

A. Nicht mit erlaubten Mitteln. Ich habe nicht gesehen 1928/1929 - ob ich damals mein Unternehmen haette veranlassen koennen und das Geld ins Ausland bringen koennen - das glaube ich nicht. Das waere mit grossem Verlust verbunden gewesen.

27.F. Haben Sie den Gedanken jemals in Erwaeugung gezogen?

A. Nein.

28.F. Wenn bekamen Sie das Gefuehl, dass man in Deutschland von hoeheren Regierungsstellen aus Ihren Standpunkt naeher kam, dass also die Flugzeugindustrie vorwaerts gebracht werden muessete?

A. Das Gefuehl das kam eigentlich ueberhaupt nicht. Das Ganze ging so langsam, dass man von einem Entschluss von irgendwelcher Stelle ueberhaupt nicht reden

29. F. Wir sprachen gestern auch ueber diese Zusammenkunft in Marinhall. Darauf moechte ich nochmal zurueckkommen. Sie sagten diese Besprechung dort dauerte ungefaehr 15 Minuten Ihrer Erinnerung nach?
- A. Ich nehme an, das was GOERING gesprochen hat, dass das 15 Minuten gedauert hat.
30. F. Sie haben sich die Ausfuhrungen von GOERING bis zum Ende angehört?
- A. Ja.
31. F. Mit Interesse?
- A. Ja, ich nehme an, ich weiss es nicht.
32. F. Nun, war das was der Feldmarschall zu sagen hatte, nicht irgendwie wichtig auch im Zusammenhang mit der Entwicklung der Luftfahrtindustrie in Deutschland?
- A. Es ist natuerlich schwer zu beantworten, wannman nicht mehr weiss, ueber was gesprochen worden ist.
33. F. Es wurde doch ausserordentliches besprochen?
- A. Es wurde nur gesprochen, dass die Vereinheitlichung des Bombensektors der Luftwaffe erfolgen soll, auf dem Flugzeugmuster Ju 88. Das war das Grundthema und dass die Firmen, die an dieser Fabrikation der Ju 88 beteiligt sind, sich zwangsweise reorganisieren muessen, weil es sich die Luftwaffe nicht leisten kann, alle Flugzeugmuster die von irgendwelchen Firmen gebaut werden, in Serien laufend zu geben.
34. F. War das wirklich das Grundthema, Herr Professor?
- A. Ja.
35. F. Sie erinnern sich daran genau?
- A. Ja, das weiss ich von Anfang an, da mir das UERT von vornherein am Telefon gesagt hat. Ich war nur als Gast dort und Zuhörer, war nicht eigentlich geladen als Beteiligter.

36.F. Ich glaube Sie irren sich ziemlich gewaltig, wenn Sie das als Grundthema heute bezeichnen. Die Aufzeichnungen von GOERING waren dergestalt, dass man sie im Zusammenhang mit der Entwicklung der deutschen Luftfahrtindustrie in Hansen, eigentlich als - man koennte schon sagen, als konventionell bezeichnen muss. Es ist eigentlich, dass Ihnen das nicht im Gedachtnis haften geblieben ist?

A. Ich bin immer noch der Ansicht, dass Sie von einer anderen Sitzung sprechen, an der ich nicht beteiligt war.

37.F. Es handelt sich um die Sitzung im Jahre 1938. Juli

A. Das weiss ich nicht mehr genau.

38.F. Sie haben gestern gesagt, Juli oder August 1938.

A. Ich weiss nicht mehr genau, ob das 1937 oder 1938 war. Die Sitzung an der ich teilgenommen habe, war eine rein technische Sitzung und eine Sitzung deren Zweck war, den Firmen die vorher hatten klar zu machen, dass in Zukunft ausschliesslich Ju 88 gebaut werden und nicht mehr "He 111" und "Do 17".

39.F. Ueber diese Sitzung liegt ein stenographischer Bericht vor, den ich Ihnen mitgebracht habe und den Sie auch gerne lesen koennen?

A. Das wuerde sich sehr interessieren.

40.F. Aus dem stenographischen Bericht geht hervor, dass die Sitzung nicht 15 Minuten dauerte, sondern von 12 bis 1.15 Uhr.

A. Die Sitzung, das weiss ich schon. Ich sagte nur, dass GOERING verhaeltnissaemassig kurz gesprochen hat.

41.F. Das stimmt auch nicht, denn diese lange Rede, das kann ein Mann unmoglich in 15 Minuten vom Stapel lassen, das sind 36 Seiten.

A. Ist auch eine Anwesenheitsliste dabei?

42.F. Zunächst handelt es sich um den Inhalt seiner Aufzeichnungen. Da moechte ich Ihnen einige der wesentlichsten Punkte vorlesen. Unter anderem sagt erst

42.8. " 1933 hatten wir Null, heute 1938, Ende des Jahres, besitzt Deutschland eine fertige Staerke der ersten Linie, die ungefaehr an die von England heranreicht. Wir sind also auch in der Quantitaet ueberlegen und in der Qualitaet sind wir ebenbuertig bis ueberlegen. "

Dann weiter: " Alles in allem gesehen, betrachte ich heute die deutsche Luftwaaffe als im Vorseprung befindlich sowohl gegenueber der englischen wie gegenueber der franzoesischen. Diesen Vorseprung glaebt es nicht nur zu halten, sondern er muss weiter ausgebaut werden. "

Dann weiter: " Wir befinden uns jetzt im vollen Ablauf zur Mob.- Kapazitaet und werden bis auf weiteres auf Jahre hinaus von dieser Mob.- Kapazitaet nicht abgehen koennen. Meins Herren! Bitte, seien Sie sich der ganzen Tragweite bewusst, dass die geringsten Veraemuerisse und Unterlassungen in diesem Kampf einfach nicht wieder eingeholt und nicht wieder gut gemacht werden koennen. Es geht um das Schicksal Deutschlands. Sie brauchen keine Politiker zu sein. Aber wenn Sie sich einmal eine ruhige halbe Stunde hernehmen und ueberdenken, was seit dem Weltkrieg geschehen ist, dann koennen Sie sich sagen, wenn es heute einer Kombination dieser Welt gelinge waerde, Deutschland ein zweites Mal zu schlagen, dass das Ende des Reiches bedeuten waerde. "

Ein weiteres Wort: " Glauben Sie meine Herren, wenn einmal Deutschland einen neuen Kampf verlieren hat, dann koennen Sie nicht antworten und sagen: Ja, ich habe diesen Krieg nicht gewollt, ich bin inner dagegen gewesen, ich bin auch gegen dieses System gewesen. Darueber wird man hehulachend hinweggehen. "

Dann die andere Seite: " So darf man auch einmal darauf hinweisen, was sein waerde, wenn wir den Kampf gewinnen waerde. Dann ist Deutschland die erste Macht der Welt, dann gehoert Deutschland der Markt der Welt, dann kommt die Stunde wo Deutschland reich ist. "

42.8. Dann weiter: " Nur ein Volk, das sich total auf seine Ruhestung einrichtet und  
hierauf alle praktischen Folgerungen zieht, wird lebensfähig sein".

Dann weiter: " Wenn heute andere Staaten eine gewisse Prosperität haben,  
wenn es heute z.B. einem Lande wie Schweden besser geht, dann ist es sehr  
unberechtigt von diesem Land, ueber Deutschland zu schimpfen, denn dass es  
ihnen gut geht, verdankt es einzig und allein Deutschland, der Deutschen  
Aufreueung."

Dann noch in Bezug auf Amerika eine Bemerkung SCHMIDT's, die man nicht so  
leicht vergessen kann: " Noch immer nicht besteht ich den Stratosphaeren-  
bomber, der in 25 und 30 km Hoche den Kurs ueberbrueckt. Diese Frage ist  
noch gar nicht in dem Sinne geloeset, dass sie wirklich an die Praxis  
herangeht. Ich vermaesse immer noch diese Raketenmotore, die uns solche Flug-  
zeuge gestatten. Ich vermaesse noch vollkommen den Bomber, der mit 5 Tonnen  
Bombenlast nach New York und zurueck fliegt. Ich waerde ueber einen solchen  
Bomber ausserordentlich gluecklich sein, um endlich einmal den Heckhut  
dort drueben etwas das Loch zu stopfen."

Ich lese Ihnen diese Aussage nicht aus dem Zusammenhang vor Herr Professor,  
ist  
dass es die Tendenz dieses Berichtes ueber diese Sitzung wo Sie anwesend  
waren, wo auch wohl ueber die Ju 88 und den Bau, das heisst die Serienfabri-  
kation, die Regelung der Serienfabrikation gesprochen wurde, aber das Zeit-  
motiv hatten Sie als intelligenter Mensch doch nicht so ganz vergessen koennen.  
Sie koennen sich diesen Bericht ruhig heute morgen noch durchlesen, damit  
Sie sehen, dass ich Ihnen die Aussage, die ich Ihnen eben vorgelesen habe,  
nicht aus dem Zusammenhang gerissen in einem falschen Licht dargestellt habe.

A. Ich muss wieder betonen, das was Sie mir vorgelesen haben, ist mir nicht  
in Erinnerung. Auf mich hat das nicht den Eindruck gemacht, dass das irgendwas  
Besonderes gewesen waere.

43.F. Dann wären Sie also schon vorher, nicht nur vielleicht mit dem Inhalt, jedenfalls aber mit dem Sinn dieser Besprechung, das heißt also auch mit der deutschen Aufzeichnung voll vertraut?

A. Das muss ich absolut bestritten.

44.F. Dann hätten Ihnen diese Ausführungen überraschend kommensurabel

A. Sie konnten mir gar nicht überraschend kommen. Ich kann mich auf diese Ausführungen in keiner Weise erinnern.

45.F. Solche ungeheuerliche Ausführungen können Sie sich nicht erinnern im Juli 1958; wir sind doch beide intelligente Menschen.

A. Ich muss Ihnen gestehen, ich kann mich nicht erinnern.

46.F. Ich appelliere an Ihre Intelligenz!

A. Das können Sie ruhig. Ich kann Ihnen versichern, dass ich mich nicht erinnern kann, diese Worte gehört zu haben. Jedenfalls haben Sie auf mich gar keinen Eindruck gemacht, sonst würde ich mich daran erinnern. Wenn ich wirklich dabei war - es ist ja noch immer nicht klar, ob das diese Sitzung ist, wo ich anwesend war. Deshalb fragte ich Sie ja, ob auch eine Anwesenheitsliste dabei ist.

47.F. Sie waren in dieser Sitzung anwesend.

A. UDET lebt nicht mehr; ROSENKRANTZ ist ja auch da drüben.

48.F. Nehmen Sie sich ruhig Zeit und sehen Sie sich diesen Bericht durch.

(Das Protokoll soll zeigen, dass dem Reagen Dokument NO. R 140 zur Einsichtnahme vorgelegt wird)

A. Was wollen Sie damit sagen. Ich nehme an, dass es die Sitzung ist, in der ich anwesend war, denn darin kommt das Problem Ja 55 vor. Das war der Kernpunkt der Sitzung und deswegen wurde sie einberufen.

49.F. Sie wissen, dass Sie an dieser Sitzung teilgenommen haben?

A. Ich nehme an, dass ich an dieser Sitzung teilgenommen habe.

50.F. Wiese nehmen Sie an?

A. Ich kann Ihnen nur sagen, dass ich mich an den einen Teil bezüglich der Ja 28 erinnern kann. Das ist der Kernpunkt und der Grund warum diese Sitzung einberufen wurde. Wenn es sich um diese Sitzung handelt.

51.F. Wiese glauben Sie, dass das eine andere Sitzung war in Karinhall?

A. Es ist ja möglich, dass mehrere Sitzungen waren. Ich kann mich der anderen Sache nicht erinnern, wenigstens hat sie auf mich keinen Eindruck gemacht. Es hat sich nicht um technische Sachen gehandelt und ich bin Ingenieur und Techniker. Mich hat das Problem der Verinbeitlichung sehr interessiert. Ich habe es vorher schon einmal durch gemacht mit 109.

52.F. Sie sagten vorher, da waere eine andere Sitzung in Karinhall gewesen?

A. Ich weiss es nicht. Ich war in meinem Leben zwei mal in Karinhall. Einmal vor und einmal waehrend des Krieges.

53.F. Das einamal vor dem <sup>A</sup>riege war diese Sitzung bei GOERING in der Admiral LANS gesprochen hat?

A. Ja.

54.F. Es handelt sich um diese Sitzung von der wir hier eine stenographische Niederschrift haben?

A. Ja.

55.F. Sie haben sich als allgemein gut gebildeter Mensch den Hauptfaden der Ausfuehrungen GOERING's weder gemerkt, noch sind Sie ihnen gelaesufig?

A. Das hat mich nicht interessiert.

56.F. Die Moeglichkeit eines <sup>A</sup>rieges hat Sie als Flugzeugkonstrukteur nicht interessiert?

A. Sie hat mich natuerlich interessiert.

57.F. Da in dem Zusammenhag, in dem GOERING diese Moeglichkeit nicht nur als moeglich sondern als Wahrscheinlichkeit hinstellte und auch fuer den Mob-Vall Vorschlaege gemacht hat - Ich erinnere Sie nur, Sie haben den Bericht gelesen, an die

- 57.F. Einstellung von Lehrlingen, in der Beschaffung von Krafte, die im Noe-  
 falle sofort zusammengefasst werden sollten. An solche Dinge koennen Sie  
 sich nicht erinnern. Daran muessen Sie sich erinnern. Sie sind ja Leiter  
 Ihres Unternehmens gewesen. Das ist ja Ihre Aufgabe gewesen?
- A. Nein, das war meine Aufgabe nicht. Da erkennen Sie mein Arbeitsgebiet sehr  
 falsch. Ich bin in diesem Werk, wenn ich auch vorausbergehend einige Jahre  
 lang Betriebsfuhrer und Vorsitz der Vorstandes war, habe ich in diesem  
 Werk ausschliesslich Entwicklung und Forschung geleitet.
- 58.F. Und Sie waren nicht daran interessiert, im Kriegsfall bestimmte Krafte  
 zu behalten?
- A. Bestimmte Krafte zu behalten, soweit es meine Arbeit erforderte?
- 59.F. Deshalb war der Kernpunkt der Frage, die GOERING hier besprach, ausser-  
 ordentlich wichtig fuer Sie, naemlich dass Sie diese Ingenieure, die Sie  
 fuer Ihre Entwicklung brauchten, auch da bleiben?
- A. Warum nicht.
- 60.F. Deshalb muessen Sie diesen Aufuehrungen folgen, weil sie Sie direkt  
 angingen?
- A. Ich muss sagen - was sehen Sie aus dieser Rede ueberhaupt?
- 61.F. Diese Frage habe ich Ihnen gestellt. Sie werfen die Frage an sich ausser.  
 Das ist keine Art und Weise Fragen zu beantworten.
- A. Ich sehe aus der ganzen Geschichte nicht; dass die Lage gespannt war,  
 genau so wie sie heute gespannt ist zwischen Ost und West, dass es in  
 dieser gespannten Lage notwendig war, jeden Deutschen, ob er der kleinste  
 Arbeiter, oder die Putzfrau oder der Ingenieur gesagt wird, er muss mit  
 einem Krieg rechnen und zwar mit einem Angriffskrieg von anderer Seite,  
 das moechte ich ausdruerklich betonen.
- 62.F. Davon spricht GOERING nicht?
- A. Der spricht von der Moeglichkeit eines Krieges, aber in keinem Wort davon,  
 dass Deutschland den Krieg anfaengt.

- 53.F. So unvorsichtig war er nicht.
- A. Ich bin noch wie vor überzeugt, dass ein Angriffskrieg von deutscher Seite nicht beabsichtigt war. Das ist auch heute noch meine Überzeugung.
- 64.F. Deshalb sollte dann die Flugzeugproduktion noch so weit weiter geführt werden wie im Juli 1938, obgleich wie GÖRRING sagt, die Stärke der französischen und englischen schon ebenbürtig war. Beschränken wir uns auf die Ausführungen GÖRRING's? Russland ist nicht mit einem Wort erwähnt.
- A. Die einzige Sorge die Deutschland hatte war nicht England -
- 65.F. Wir sprechen von diesen spezifischen Ausführungen von GÖRRING.
- A. Ich muss noch wie vor sagen, ich verstehe nicht was Sie aus dieser Sitzung konstruieren wollen. Das müssen Sie mir erklären.
- 66.F. Ich konstruiere daraus gar nichts. Es ist mir eigenartig, dass Sie gestern auf meine Frage hin sich nicht erinnern konnten, was der Leit-faden und die sich darauf stützenden Richtlinien waren, die GÖRRING in Kurinhall, wo Sie anwesend waren, ausgegeben hat. Das ist der Punkt um den es sich im Moment dreht.
- A. Es ist Ihnen eigenartig. Ich muss nochmals sagen, politische Sachen haben mich in meinem Leben nicht interessiert. Ich habe niemals irgendeine politische Versammlung mitgemacht.
- 67.F. Ich habe schon darauf hingewiesen, dass politische Fragen Sie natürlich nur insofern interessierten, als Sie Menschenmaterial ja doch behalten mussten, in dem Not-Falle.
- A. Was hat das damit zu tun.
- 68.F. Das hat fuer die Entwicklung in Ihrem Konstruktionsbureau sehr viel zu tun.
- A. Es ist doch selbstverstaendlich, wenn es einen Krieg gibt, ganz gleich wie

- A. und wo der Krieg entsteht, ist es fuer meine Entwicklung wichtig, dass ich die Leute nicht abgerogen bekomme.
- 69.F. Innerhin mussten Sie den Ausführungen GOERING's sehr gut folgen?
- A. Ich meine es kann sein, dass ich diese eine oder andere Sache aufgenommen habe, aber regelrecht erinnern auf diese Sache kann ich mich heute nicht. Ich kann erinnern, dass im Grossen und Ganzen die Geschichte - diese Einladung kam von UDSS, ich soll nach Karinhall kommen, damals war nicht vorgesehen, dass die Herren der Jagdflugzeuge eingeladen werden, weil es sich um Bomber handelt, die Vereinfachung der Bomber Ju 88, aber auf diese Weise kam ich mal nach Karinhall.
- 70.F. Nachdem ich also versucht habe Ihr Gedächtnis aufzufrischen und Ihnen das Protokoll der Sitzung vorgelegt habe, bestehen Sie immer noch darauf, dass das der "einfachen" fuer GOERING's Ausführungen war?
- A. Die Ju 88, darauf bestche ich nach wie vor. Das andere sind nur Worte. Der Leitfaden war die Umstellung der Ju 88. Das war doch blos eine einleitende Rede. Das stimmt auch wie ich von anderen Herren gehoert habe, die daran ausschliessend Vorträge hatten. Sie-Unterlagen-können-Sie-sich-doch-heranziehen Fragen Sie doch RHINKEL, der war damals betroffen in dieser ganzen Sache.
- 71.F. Dann muss ich daraus schliessen, dass Sie schon vor der Sitzung voellig im Bilde waren, dass die deutsche Flugzeugindustrie, wie GOERING ausfuhrte, im Juli 1938 der franzoesischen und englischen ebenbuertig war, sonst haette Sie das ueberraschen muessen?
- A. Ich will Ihnen folgendes sagen: Ich kann mich erinnern, ich weisse nicht wann es war, Chamberlain oder Henderson in Berchtsgaden bei HITLER war. Da hat CHAMBERLAIN oder HENDERSON HITLER gefragt, wieviel Flugzeuge haben Sie? Darauf hat HITLER gesagt, ebenso viel wie Sie. Ja bitte. Das ist

A. etwas was in Deutschland ganz bekannt war, das stand sogar in der Zeitung. Was soll ich dazu sagen. Können Sie das als ernst nehmen, haben wir mehr oder weniger. Ich glaube nicht, dass HITLER wusste, wieviel die Engländer Flugzeuge hatten.

72.F. Glauben Sie, dass GOHRING den Vertretern der Luftfahrtindustrie im Juli 1938 etwas vorgeschaut hat?

A. Ich bin fest davon ueberzeugt, dass er was vorgeschaut hat; dass er eben schoene Worte geredet hat. Gewusst hat er das sicher nicht. Woher sollte er wissen, wieviel Flugzeuge die Franzosen und Englaender haben.

73.F. Woher er dieses Wissen hatte ist eine Frage, die nicht zur Debatte steht. Die Frage ist: hat GOHRING die Wahrheit gesagt oder nicht?

A. Das kann ich nicht beurteilen.

74.F. Was ist Ihre Meinung?

A. Ich glaube, dass er geblufft hat.

75.F. Seine eigenen Leute soll er geblufft haben?

A. Das hat er oeffter gemacht. Ich kann mir nicht vorstellen, dass er das gewusst hat.

76.F. Seit wann kennen Sie KOPPENBERG?

A. Ich nehme an, dass ich KOPPENBERG um diese Zeit herum kennen gelernt habe. Jedenfalls habe ich KOPPENBERG erst kennen gelernt, wie er in der Flugzeug-industrie aufgetaucht ist. Er war vorher in der Kohlenindustrie.

77.F. Wann ungefaehr war das?

A. Das weiss ich nicht.

78.F. Sie meinen Sie kennen KOPPENBERG seit ungefaehr Sommer 1938?

A. Vielleicht.

79.F. Haben Sie von der Zeit an mit KOPPENBERG Fuehlung gehabt?

A. Ich habe niemals Fuehlung gehabt mit ihm. KOPPENBERG hat mich einmal in

- A. Augsburg besucht mit dem Flugzeug und zwar mit der Fliegerin, sie war Juedin, ist spaeter nach Amerika ausgewandert. Dem habe ich damals das Werk gereigt und nach Muenchen rueber gefahren. Ich habe keine grosse Fuehlung mit KOPFENBERG gehabt.
- 80.F. In welcher Eigenschaft kam KOPFENBERG zu Ihnen und besichtigte Ihr Werk?
- A. Als Privatmann. Es war sogar an einem Sonntag.
- 81.F. Wieso konnten Sie einem Privatmann so ohne weiteres Ihr Werk zeigen?
- A. KOPFENBERG war doch in der Luftfahrtindustrie bekannt.
- 82.F. Seit wann kennen Sie Prof. Dr. Dr. MEYER?
- A. MEYER ist ein bekannter Name. Wo ist der taetig gewesen?
- 83.F. MEYER ist zwar ein bekannter Name, aber jemand der den doppelten Dr. Titel und Professor Titel hat?
- A. Aber ich kann mich nicht auf den Prof. Dr. Dr. MEYER erinnern. Ausserdem muss ich zugeben, dass ich ein ausserordentlich schlechtes Namens- und Personen-gedaechtnis habe.
- 84.F. Kennen Sie Baron PATTERBUND?
- A. Nein. Das schliesst natuerlich nicht aus, dass ich diesen Herrn irgendetwas einmal vorge stellt worden bin.
- 85.F. In welchem Verhaeltnis stand die Wiener-Neustaedter Flugzeugfabrik zu den HUNGERBUCHMANN AG?
- A. In demselben Verhaeltnis, wie die Firma ARADO, oder wie BRINDEL, oder JUNKERS, oder die Firma MELA, also in gar keinem. Sie haben Lizenzen gebaut, wie die Firma Arado, Erla, Focke-Wulff.
- 86.F. Welche Typen haben die Wiener-Neustaedter in Lizenz gebaut?
- A. Die 109.
- 87.F. Seit wann?
- A. Seit 1938/1939, seit bestehen nehme ich an.

00648

88.F. Ich möchte jetzt noch einmal auf ein Kapitel zurückkommen, das wir gestern schon besprochen haben, das sind die Finanzen der Bayerischen Flugzeugwerke bzw. HESSELSCHMITT AG. Durch wen, bzw. von wem haben Sie in den Jahren 1933 und 1939 kurzfristige Kredite fuer Ihre Betriebe erhalten?

A. Also diese Frage genau zu beantworten, ist doch sicherlich Herr WOKOSZAKI Instande, der kann Sie genau ueber diese Fragen unterrichten. Ich habe mich in diesem Werk niemals um die Finanzierung gekummert. Ich habe mich um Finanzen gekummert in meinem kleinen Betrieb in Bamberg bis 1927, aber nachdem ich diesen Interessengemeinschaftsvertrag geschlossen hatte, habe ich mich ueberhaupt nicht um diese Sachen gekummert. Ich kann Ihnen sagen, die Firma hat gearbeitet mit der Bayerischen Vereinsbank, Filiale Augsburg und hat gearbeitet mit der Stadtparkasse Augsburg und seit Bestehen der SMILER-Bank etwas ueber die SMILER-Bank, obwohl die als Privatmann nicht in der Lage war, groessere Kredite zu geben. Die Hauptkredite fuer den Aufbau des Werkes bis zur Kapitalerhoehung hat das Reichsluftfahrtministerium gegeben, aus Reichsgeldern bzw. dann die Luftfahrtbank. Ich meine vor dem Krieg gesehen.

89.F. Darauf bezog sich auch meine Frage. Wenn SMILER nicht in der Lage war, durch sein Bankhaus groessere Kredite zur Verfuegung zu stellen, weshalb kam er in den Aufsichtsrat?

A. 1933 war das Verhaeltnis des Aktienkapitals so: Ich hatte 25 oder 26%, also die gesicherte Minderheit, das uebrige Aktienkapital, also rund 74% war in Haenden der Familie MICHEL-RAULING, gekauft im Jahre 1928. Durch Todesfall ist dieses ganze Vermoegen MICHEL-RAULING oder zum groessten Teil in Haende von 3 Frauen gekommen. Diese Frauen haben sich ueber Verwandte STROEMER in Konstanz, Zementfabrik, haben die gesagt, sie koennen diese Geldgeschichte nicht machen, sie suchen einen Vermoegensverwalter. Da hat ein STROEMER,

- A. seinen Regimentskameraden F.W. SEILER empfohlen. Dieser Mann war bei der Firma CARLO Z. THOMSEN als Beamter tätig, ist später Teilhaber der CARLO Z. THOMSEN geworden. Auf Grund dieser Empfehlung haben sie die Bank CARLO Z. THOMSEN und als vermittelndes Organ SEILER zum Vermögensverwalter gewählt; wesens dadurch SEILER praktisch die Mehrheit des Aktienkapitals vertrat, kam er in den Aufsichtsrat.
- 90.F. Wie wurden Sie Ihr eigenes Einkommen, das ist eine etwas komplizierte Frage das heißt die Steigerung Ihres Einkommens von 1933 - 1939 angeben?
- A. Ich weise nicht mehr, was ich 1933 fuer ein Einkommen hatte. Das laesst sich aber leicht feststellen, denn das Finanzamt muss die Unterlagen haben bzw. es kann sein, dass sie noch Dr. WISSENMANN hat, der war Rechtsanwalt bei der Firma MESSERSCHMIDT A.G. und hat die Abteilung Steuer und Recht gehabt, und hat meine Steuererklärungen laufend mit gemacht. Da ist er sicher auch im Bilde ueber diese ganzen Gehaltsentwicklungen bei mir. Was ich 1939 hatte oder am Schluss hatte, das waren 4.000 Mark im Monat und eine Jahresentlohnung, wenn Gewinn ausgeschüttet wird, von 20 bis 25.000 Mark. Also das Gehalt wie jedes andere Vorstandsmitglied der Firma; das hatte KONSTANTIN, HERRMANN, SCHWARZKOPFF, oder spaeter GROSCHKE. Das war das Einkommen aus der Firma. Dann hatte ich natuerlich Nebeneinkommen; Dividenden aus den Papieren, oder Zinsen aus erspartem Geld usw., dann die Verkaufergewinne aus den Patenten, weil die Patente in dem Besitze der MESSERSCHMIDT AG & Comp. waren, bzw. der MESSERSCHMIDT GmbH, wie sie vor dem hiesigen.
- 91.F. Wenn Sie sich Zahlen nicht mehr erinnern koennen, ich gebe zu, dass ist schade so werden Sie mit mir uebereinstimmen, dass Ihr Einkommen sich von 1933-1939 wesentlich erhoehrt hat?
- A. Ja, das bestreite ich auch gar nicht. Sie duerfen nicht vergessen, dass wir einen riesigen Export hatten. Ich schaeetze, dass das Unternehmen zwischen

A. 400 und 500 Millionen insgesamt exportiert hat.

92.F. Das Exportprogramm waere nicht moeglich gewesen, wenn nicht zumindest einmal das Werk die Steuerung geldlich sowohl, als auch entwicklungsmaessig von dem Reich gehabt haette?

A. Das waere vielleicht so schneller gegangen.

93.F. Sie haetten diese Typen, die Sie exportiert haben, gar nicht entwickeln und herstellen koennen.

A. Ich haette in die Schweiz gehen koennen und haette dort die Sache machen koennen.

94.F. Wir sprechen ueber Dinge die tatsaechlich geschehen sind und nicht ueber Dinge, die vielleicht haetten sein koennen. Ich glaube Sie haben meine Frage nicht verstanden?

A. Was Sie sagen, die Exportmoeglichkeit haengt direkt mit der Unterstuetzung des Reichsluftfahrtministeriums zusammen. Ich meine, natuerlich muss ein Unternehmen Auftraege bekommen, wenn es arbeiten will, vorher es die Auftraege bekommt ist egal. Jedenfalls ist interessant, dass das Unternehmen mehr als 30% seines Umsatzes des Jahres, exportiert hat.

95.F. Ich habe lediglich darauf hingewiesen, und Sie werden mir da wohl folgen, dass dieser Exportauftrag fuer die 109 oder 110 z.B. nicht moeglich gewesen waere, wenn Ihnen die 109 nicht zur Entwicklung vom Reichsluftfahrtministerium gegeben worden waere und die Produktion des Flugzeuges vom Luftfahrtministerium gestuetzt worden waere. Darin stimmen Sie mit mir ueberein?

A. Wir wollen lieber sagen, das Luftfahrtministerium hat diese Entwicklung der 109, den Auftrag zur Entwicklung gegeben. Dann ist die auch ein Erfolg geworden.

96.F. Sie stimmen mit mir ueberein?

A. Nein. Ich haette ebenso gut die 109 von mir aus entwickeln koennen und haette das Flugzeug genau so exportiert.

97.F. Sie sprechen im Konjunktiven Sinne, ich moechte im indikativen Sinne mit Ihnen sprechen?

A. Ich meine es nicht so; man kann nicht konstruieren, dass letzten Endes das Reich erst erzwungen hat, dass dieses Flugzeug gebaut und exportiert worden ist.

98.F. Das entspricht den Tatsachen. Da stimmen wir überein?

A. Es ist Zufall gewesen.

99.F. Ob das nun Zufall war oder Politik, das ist eine andere Frage. Ich wollte nur mich auf das stützen, was gewesen ist. Darin stimmen Sie mit mir überein?

A. Selbstverständlich. Es ist genau so wie bei der Firma WICKER in England.

100.F. Bedenke also, um diesen Gedankengang zu Ende zu führen, Ihr persönliches finanzielles Vorwertkommen, die Entwicklung des Werkes und daneben auch der gesteigerte Export tatsächlich zustande gekommen ist, da die damalige Regierung die Flugzeugindustrie gestützt hat? Nicht wahr?

A. Wenn Sie es so ausdrücken, müssten Sie aber auch sagen, dass die Zusammenhänge zu dieser Zeit zufällig so waren, denn ich bin nach wie vor überzeugt, dass ich auch ohne HITLER ein Werk auf erogenbaette und auch einen Export gemacht hätte. Wahrscheinlich noch viel grösser, weil ich nicht gehindert worden wäre. Die Entwicklung der 109 kostete nicht viel im Vergleich zum Absatz.

101.F. Ich danke Ihnen. Das ist alles fuer heute.

-----

Subrog. v. 4.10.46

25-217

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

RESTRICTED

Interrogation # 168

Mr. SPRECHER - Industrialist

Vernehmung des Willy Emil MESSERSCHMITT  
vom 4. 10. 1946 von 1530 bis 1600  
durch Mr. BARR  
Stenografin Frl. Helma SCHMIDT

Institut f. Zeitgeschichte  
München  
ARCHIV  
1948/56

1. F. Was ist Ihr voller Name?

A. Willy Emil MESSERSCHMITT.

2. F. Stehen Sie auf, erheben Sie Ihre rechte Hand und wiederholen Sie den Eid:

Ich schwöre bei Gott, dem Allmächtigen und Allwissenden, dass ich die reine Wahrheit sagen, nichts verschweigen und nichts hinzusetzen werde, so wahr mir Gott helfe.

3. F. Sie wissen, dass Unterlassungen in Ihrer Aussage unter Eid als ebenso schwere Eidesverletzung betrachtet werden, wie eine falsche Aussage unter Eid?

A. Ja.

4. F. Haben Sie das Empfinden, dass Sie Verpflichtungen oder Bindungen zu Lebenden oder Verstorbenen haben, die Sie in Konflikt mit Ihrem Schwur bringen und Sie daran hindern könnten, die volle Information zu geben, nach der Sie gefragt werden?

A. Ich habe zwar keine Ahnung, nach was ich gefragt werde, aber in jedem Falle wird mich nichts hindern, immer die Wahrheit zu sagen.

5. F. Wann sind Sie zuletzt verhaftet worden?

A. Ich war zuletzt im Lager Darmstadt und bin dort am 8. Juni 1946 entlassen worden.

6. F. Wann sind Sie dann wieder verhaftet worden?

A. Ich wurde nicht verhaftet. Ich bin am 28.9. telefonisch aufgefordert worden, nach Nürnberg zu kommen; es wurden hier Zeugenvernehmungen stattfinden. Ich bin zur Zeit in Augsburg bei Freunden zu Gast.

Das ist die Familie von Mr. BARR, des augenblicklichen Polizeipräsidenten von Augsburg.

7. F. Sie sind am 1. Mai 1945 verhaftet worden, nach London gekommen und von dort am 18. Mai wieder entlassen worden, nicht wahr?
- A. Ja. Ich wurde dann am 25. Mai 1945 wieder festgenommen und mit einem Jeep in das Eisstadion nach Garnisch gebracht worden. Oberleutnant BOSS sagte dort, er wolle mich nicht im Lager behalten und so wurde ich nach 2 Stunden wieder heimgefahren. Am 27. Mai 1945 wurde ich wieder verhaftet und war dann in verschiedenen Lagern. Ich kam von Augsburg nach Seekenheim, Kornwestheim, Heilbronn und Darmstadt. Die letzten 4 Monate war ich in Darmstadt im Lazarett. Von dort wurde ich am 6. Juni 1946 entlassen.
8. F. Sie haben nach Ihrer Rückkehr aus London LINDBERGH getroffen?
- A. Ja. Wir haben einen sehr netten Abend verlebt. Er kam zusammen mit einem Oberst zu mir zu Besuch.
9. F. Worüber haben Sie sich unterhalten?
- A. Über die Fliegerei; auch über die Zukunftsmöglichkeiten der Fliegerei.
10. F. Kannten Sie LINDBERGH schon von früher?
- A. Ja.
11. F. Seit wann?
- A. Seit 1929 oder 1927. Da war er in Deutschland und wir haben uns sehr gut angefreundet.
12. F. Wie kam die Verbindung mit ihm zustande?
- A. Mein Schwager war 5 Jahre in Amerika gewesen.
13. F. Haben Sie mit LINDBERGH später noch korrespondiert oder ihn noch einmal getroffen?
- A. Nein. Ich habe ihn nicht wiedergesehen bis zu diesem Besuch im letzten Jahr.
14. F. Was ist eigentlich aus Wolf HIRTH geworden?
- A. Er lebt in Kirchheim-Teck. Er hat dort eine kleine Werkstatt. Dort baut er Segelflugzeuge. Jetzt macht er Wohnwagen.
15. F. Womit haben Sie sich in der Zeit zwischen den Verhaftungen beschäftigt?

- A. Meine erste Aufgabe war, mich um meine Teilhaberin und Braut, Freiin von MICHEL-RAULING zu kümmern. Sie befindet sich in Aichach, weil sie wegen Goldbesitzes zu fünf Jahren verurteilt worden war. Ich hoffe aber, dass ich sie freibekomme. Das Gold habe ich in die Buchse einschweissen lassen zusammen mit ihrem Schmuck, ohne dass sie davon wusste.
16. F. Dadurch machen ja Sie sich zum Schuldigen.
- A. Ich konnte ja die Gesetze nicht kennen, weil ich zu dieser Zeit im Lager war.
17. F. Sie wollten sich also verheiraten. Womit haben Sie sich noch beschäftigt?
- A. Ich habe Gesuche gemacht. Ich habe Verbindung aufgenommen mit der Prisoner Branch in Augsburg und in München und dabei sehr nette Herren kennengelernt. Dann hat mich die Familie BARE eingeladen, bei ihnen zu wohnen. Ich habe zuerst bei der Familie FUGGER die Frau von Mr. BARE kennengelernt. Nach 10 Tagen hat mich Mr. BARE eingeladen, sein Gast zu sein.
18. F. Sie wohnen doch zuerst in Murnau.
- A. In Murnau ist alles beschlagnahmt.
19. F. Wann sind Sie Parteimitglied geworden?
- A. 1933. Das genaue Datum weis ich nicht. - In Augsburg habe ich an verschiedenen technischen Sachen gearbeitet und habe jetzt zum Schluss in Jettingen bei Freunden von mir, dem Grafen THURN, einen kleinen Wagen fuer den Jungen von Mr. BARE konstruiert, den ein ehemaliger Mitarbeiter von mir jetzt nach meinen Plänen baut.
20. F. Sie werden verstehen, dass es sich bei der ganzen Sache hier um die Ausfindung der Wahrheit handelt. Es dreht sich darum, ein voellig klares Bild davon zu bekommen, was in Deutschland geschehen ist. Da Sie eine gewisse Rolle in Deutschland gespielt haben, sind Sie der Mann, der uns gewisse Auskünfte geben kann.
- A. Ja, vielleicht.
21. F. Ich habe hier einen Fragebogen und ich bitte Sie, ihn genau auszufuellen. Er kann mithelfen, die Zeit, die Sie hier benoetigt werden, abzukuerzen.

A. Ich bin ein Mann, den diese Freiheitsbeschränkung sehr herunterbringt. Ich bin von Hause aus schwermütig veranlagt. Deshalb war ich ja auch 4 Monate im Lazarett, weil mich die Zeit im Lager so stark angegriffen hat. Ich habe mich nur mit Hilfe von Mr. BARR so schnell erholt. Ich habe deshalb ein Interesse daran, möglichst schnell wieder herauszukommen.

RESTRICTED

00056

8-127-59

Autograph v. 5.10.46

Institut für Zeitgeschichte, Archiv

RESTRICTED

Institut f. Zeitgeschichte  
München  
ARCHIV  
1948/56

Interrogation # 168 - b

Mr. SPRECHER - Industrialist

Vernehmung des Willy Emil MESSERSCHMITT  
vom 5. 10. 1946 von 1100 bis 1130  
durch Mr. BARR  
Stenografin: Frl. Helma SCHMIDT

1. F. Wer hat Sie aufgefordert, nach Nuernberg zu kommen?

A. Ich wohne bei Mr. BARE in Augsburg. Er ist Oberleutnant und Chef der Militaerpolizei in Augsburg. Seine Frau sagte mir: "Es ist angerufen worden, Sie muessen als Zeuge nach Nuernberg". Da hat mich Mr. BARE mit seiner Frau im Privatwagen persoendlich hierher gebracht. -

Die Fragen, die hier in Fragebogen aufgefuehrt sind, werde ich nicht genau oder garnicht beantworten koennen, denn ich habe mich auch um meine eigenen Geldangelegenheiten nie gekuemmert. Dr. WIEDEMANN, der Steuerberater unserer Firma wa koennte die genauen Angaben machen. Seine Adresse ist: Dr. WIEDEMANN, Klingerberg 30/I, Augsburg. Tel. 6259. Ich war reiner Ingenieur und wirtschaftlicher Chefkonstrukteur der Firma, die meinen Namen traegt und habe mich um die Wirtschaftsfuehrung nie gekuemmert.

2. F. Ihr Name ist so eng mit der Firma verknuepft.

A. Ich habe die Firma gegrueudet.

3. F. Sie waren schliesslich der Eigentuemer.

A. Nein. Ich habe die Firma im Jahre 1923 besessen. 1925 ist die Firma in eine Gesellschaft mit beschraenkter Haftung, in die Messerschmitt-Flugzeugbau GmbH, Bamberg, umgewandelt worden. Bei dieser Umwandlung war die Sportflugzeug Gmb.H., Nuernberg-Fuerth mit 30% beteiligt. Ich selbst hatte 70 %. Das war im Jahre 1925 oder 1926. Im Jahre 1927 hat diese Firma, die in Bamberg gegrueudet war, einen Interessengemeinschaftsvertrag mit den Bayerischen Motorenwerken in Augsburg abgeschlossen. Das war eine Aktiengesellschaft. Die Aktien waren in Haenden des Reiches. Der Interessenge-

meinschaftsvertrag ging dahin, dass ich mein Unternehmen von Bamberg nach Augsburg verlege und in Augsburg nur Flugzeuge konstruiere, aber nicht baue. Die Bayerische Flugzeugwerke AG hat gleichzeitig ihr Konstruktionsbuero stillgelegt und nur noch gebaut. Dieser Vertrag ist nie geloescht worden, nur verschwommen. 1927 kam dieser Vertrag zustande. Im Jahre 1928 hat der Reichstag beschlossen, dass das Reich alle Aktien die es besitzt, veraeußert. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die Aktien der Bazerischen Flugzeugwerke veraeußert. Es interessierten sich verschiedene Firmen dafuer. Ich stand in der Gefahr, dass ich meine Selbstaeendigkeit verliere und habe mich deshalb an Freunde gewandt, die mich schon in Bamberg unterstuetzt hatten.

4. F. Hatten Sie selbst kein Vermoegen?

A. Ich hatte einmal einen groesseren Betrag gewonnen als Preis bei "Sachsenrundflug". Das waren etwa RM 70.000.--. Ich habe mich so an die Familie MICHEL-RAULINO gewandt. Das waren gute Freunde von mir. Wir haben zusammen die Aktien gekauft im Werke von 4mal 100.000 Mark. Ich habe nur die Bedingung gemacht, dass ich die gesetzliche Minoritaet nachtraeglich erwerben kann.

5. F. Wie war das spaeter bei der Umwandlung in die Kommanditgesellschaft?

A. Der Vertrag lief an sich weiter. Die Bayerischen Flugzeugwerke hatten praktisch nur den Besitzer gewechselt. Ich habe gleichzeitig bei Uebernahme der Aktien der Bayerischen Flugzeugwerke durch die Familie MICHEL-RAULINO und mich die Zusage gemacht, dass die Messerschmitt GmbH zu 50 % der Familie MICHEL-RAULINO und zu 50% mir gehoert. Das war wichtig, weil diese Firma ja die Patentbesitzerin war. Es war eine durchaus faire Angelegenheit. Die Sportflug GmbH hat Ihre Anteile an die Baronin von MICHEL-RAULINO verkauft und den Rest habe ich abgegeben, damit sie auf 50 % kam. Der Besitz dieser Firma bestand aus den Patenten. Daraus ist mein Vermoegen entstanden. - So waren die Verhaeltnisse bis 1935 - 1936. 1936 hat das Luftfahrtministerium gefordert, dass erhebliche Vergroesserungen durchgefuehrt werden. Da habe ich mich, wie alle Aktionaeere, geweigert, das mitzuma-

chen. Wir wollten keine Ueberfremdung eingehen. Die Familie MICHEL-RAULINO hat im Jahre 1933 - meines Wissens v o r der Machtergreifung - den Bankier Fritz Wilhelm SAILER aus Hamburg als Vermoegensverwalter genommen. Er lebt jetzt in Wertach im Allgaeu. Der ist ueber die Finanzgeschichten im Bilde. Ich habe mich darum garnicht gekuemmert. - Im Jahre 1936 musste dann auf Druck des Luftfahrtministeriums das Aktienkapital erhoehrt werden. Wir weigerten uns zunaecht. Das nuetzte aber nichts. Das Aktienkapital musste auf 4 Millionen erhoehrt werden. Die Firma Carlo Z. THOMSEN zeichnete RM 5000.000.--, ebenfalls RM 5000.000.-- befanden sich in dem Besitz der Familie MICHEL-RAULINO und mir. Die restlichen Aktien waren in Haenden des Reiches oder des Luftfahrtministeriums. Es wurde ein Vertrag geschlossen, dass die alten Aktionaere fuer 10 Jahre das Optionsrecht hatten, die Aktien zu kaufen. Es wurde ein Zwangskurs ausgemacht, der auch eingehalten wurde. Damit waehrend dieser Zeit die alten Aktionaere nicht majorsiert werden koennten, hat das Reich seine Aktien zu treuen Haenden dem Bankhaus THOMSEN beziehungsweise Herrn SAILER gegeben. -

Nun war es so: Die alte Messerschmitt GmbH hatte ja einen Patentbesitz und das Luftfahrtministerium hatte gefordert, dass der Patentbesitz aufgeloeset wird und in die Haende der Bayerischen Flugzeugwerke uebergeht.

6. F. Wie konnte es das fordern?

A. Da fragen Sie am besten Ministerialrat ZEYKA, der das gemacht hat. Es war in dem Vertrag enthalten, dass auf Lizenzen, die nach ausserhalb gegeben werden, 50% die Bayerischen Flugzeugwerke und 50% die Messerschmitt GmbH kriegen. Diese Lizenzzahlung hat dem Luftfahrtministerium nicht gepasst. Da habe ich dann ueber SAILER und meine Kaufleute durchgesetzt, dass

die Bayerischen Flugzeugwerke die Patente bezahlen, während die auslaendischen weiter auf Lizenz liefern. Die Patente sind dann eingeschätzt worden von Dipl.Ing. und Patentanwalt BATZ. Aus dem Erloes dieser Patente war es moeglich, die restlichen Aktien zu kaufen.

I herewith certify that this is a true copy of the transcript of the interrogation.

RESTRICTED

Norbert G. Barr  
U.S. Civilian, Interrogator  
AGO No. D-432820

318064

Interrog. v. 7. 10. 46

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

1948/56

RESTRICTED

Interrogation # 168 - c

Mr. SPRECHER - Industrialists

Vernehmung des Willy MESSERSCHMITT  
vom 7.10.1946 von 1500 - 1615  
durch Mr. BARR  
Stenografin Frl. Helma SCHMIDT

1.F.: Wie sind Sie dazu gekommen, Aufsichtsratsmitglied der Bayerischen Vereinsbank zu werden ?

A.: Die fragten mich und dann habe ich ja gesagt.

2.F.: Hat Ihnen Ihre Zeit nicht leid getan ?

A.: Ich war insgesamt nur in zwei Aufsichtsratssitzungen.

3.F.: Weshalb haben Sie 1942 Ihre Vorstandsstelle aufgegeben ?

A.: Weil es das Luftfahrtministerium gefordert hat. Das Luftfahrtministerium hat technische Schwierigkeiten an einem Flugzeugmuster als Vorwand genommen. Ich hatte schon vorher Schwierigkeiten mit dem Luftfahrtministerium.

4.F.: Wer war der Mann, mit dem Sie im Luftfahrtministerium zu tun hatten ?

A.: MILCH. Ich hatte sehr viel mit ihm zu tun. Meine Firma hat ja alle Aufträge vom Luftfahrtministerium bekommen, indirekt also von MILCH. Ich habe mit MILCH schon 1930 Schwierigkeiten gehabt bei der Abwicklung eines Lufthansa-Auftrags. Ich glaube es war 1927 oder 1928, da baute ich fuer CRONEIS von der Nordbayerischen - spaeter Deutschen - Luftverkehrsgesellschaft Verkehrsflugzeuge. Da ist MILCH an mich herangetreten, ich sollte ein Verkehrsflugzeug fuer die Lufthansa entwickeln. Ich habe den Auftrag uebernommen und eine Maschine entwickelt; sie hiess M 20 und war damals das schnellste Verkehrsflugzeug der Welt. Nun kamen hintereinander zwei Unfaelle vor. Die Sachverstaendigen sagten, dass kein Konstruktionsfehler vorliege, aber MILCH hat den Auftrag zurueckgenommen. Er hat der Firma grosse Schwierigkeiten gemacht.

5.F.: War das von Anfang an so ?

A.: Eben nach zwei Jahren, als die Flugzeuge in der Produktion

00061

waren.

6.F.: Was halten Sie von der Stellung MILCHS ?

A.: Ich bin der Ansicht, dass er der ungeeignetste Mann war, den GOERING hatte nehmen koennen. Er war weder Soldat noch in technischer Beziehung Fachmann.

7.F.: Warum hat er sich in der Stellung gehalten ?

A.: Das ist mir absolut unklar.

8.F.: Was war MILCHS eigentliche Aufgabe in diesem Posten ?

A.: Er war eigentlich die rechte Hand von GOERING, Er war ja anfangs dem Generalstab vorgestanden. In der Flugzeugerzeugung hatte er einen Stab von Herren unter sich. Oberst WIMMER, der das Technische Amt leitete, hatte die Abnahme der Serienflugzeuge. Das nahm spaeter Udet. MILCH hat dann UDET hinausgedrueckt. UDET hat sich wegen MILCH erschossen.

9.F.: Wissen Sie sicher, dass sich UDET erschossen hat ?

A.: Ja, das weiss ich ganz bestimmt. Ich habe UDET zwei Tage vorher getroffen. Er sagte zu mir: "Ich mache das nicht mehr mit". Er hatte sehr viel getrunken in der letzten Zeit, wahrscheinlich wegen dieses Aergers.

10.F.: Was wissen Sie ueber die Handhabung der Arbeiterfrage innerhalb der Flugzeugindustrie ? Woher hat die Flugzeugindustrie die angeforderten Arbeitskraefte bekommen ?

A.: Ich bin ueber diese Frage nicht im Bilde.

11.F.: Hatten Sie auch als Aufsichtsratsmitglied oder Vorstand nichts damit zu tun ?

A.: Das ist niemals zur Frage gestanden. Solange ich ueberhaupt in der Firma war, habe ich niemals einen Arbeiter eingestellt. Ich hatte damit nichts zu tun. Das war Sache des Betriebsleiters oder Personalleiter, Direktor KOKOTHAKI. Das war ein Grieche.

12.F.: Der Mann, der sich mit dem Personal befasst, kann doch nicht wissen, wieviel Leute fuer eine geplante neue Produktion gebraucht werden.

- A.: Da war natuerlich eine kaufmaennische Leitung und eine betriebstechnische Leitung, die den Bau der Flugzeuge unter sich hatte; dann gab es noch den Teil der Entwicklung, den hatte ich.
- 13.F.: Wieviele Arbeitskraefte haben Sie selbst beschaeftigt ?
- A.: Ungefuehr 500 Ingenieure und dann die Leute im Versuchsbau
- 14.F.: Wieviele Leute waren das ?
- A.: Ungefuehr 1000. Das waren lauter gute deutsche Fachkraefte
- 15.F.: Woher haben Sie diese Leute bekommen ?
- A.: Durchs Arbeitsamt. Das ging ueber die zentrale Personalabteilung. Diese hatte, als ich die Entwicklungsstelle in Oberammergau betrieb, dort eine eigene Zweigstelle.
- 16.F.: Auf welche Weise hat MILCH die Arbeitskraefte fuer die Luftfahrtindustrie angefordert ?
- A.: Das wird nicht MILCH gemacht haben, das wird durch die certlichen Arbeitsaeemter gegangen sein, die ja wieder mit den uebergeordneten Arbeitsaeemtern in Verbindung standen.
- 17.F.: Es hat im Luftfahrtministerium eine Stelle gegeben, wo die Anforderungen an Arbeitskraefte zusammengefasst wurden.
- A.: Ich kann mir nicht denken, welche Stelle Sie meinen. Ministerial-Dirigent WEBER hatte die DAF-Abteilung unter sich. Ich weiss wirklich nicht, wie die Arbeiterbeschaffung vor sich ging.
- 18.F.: Wie war die Behandlung der Arbeiter ?
- A.: Es ist mir nie zu Ohren gekommen, dass sie schlecht gewesen waere. Der Versuchsbau hatte fast ausschliesslich gute deutsche Leute. In den Abteilungen des Massenbaues waren natuerlich auch viele fremde Arbeiter.
- 19.F.: Wie sind die dorthin gekommen ?
- A.: Die Betriebsleitung hat die Leute angefordert ueber die Arbeiterbeschaffungsatelle.

20.F.: Wer war die Betriebsleitung ?

A.: Das war Direktor KOKOTHAKI. Er war seit 1942 Betriebsfuehrer. Vorher war ich Betriebsfuehrer.

21.F.: Wer machte die Arbeiteranfoerdungen zu der Zeit, als Sie Betriebsfuehrer waren ?

A.: Da machte es auch Direktor KOKOTHAKI.

22.F.: Hat sich das Luftfahrtministerium irgendwie mit der Ueberwachung der Arbeitskraefte beschaeftigt ?

A.: Das ist mir ganz unbekannt.

23.F.: Womit hat sich der Beirat beschaeftigt ?

A.: Mit der Beschaeftigungslage; hauptsaechlich mit der Auslastung der einzelnen Werke.

24.F.: Wer hat sich in der G.m.b.H. mit dem Arbeiterproblem beschaeftigt ?

A.: In Regensburg machte das CRONEIS. Dann hatten wir Generalingenieur LUCHT. Als der ausschied, war da fuer da Direktor LINDER. LUCHT war bei uns taetig, nachdem er aus dem Luftfahrtministerium ausgeschieden war. Er hatte sich mit MILCH nicht vertragen. Er war ein Mann von UDET.

25.F.: Hatte MILCH nichts dagegen, dass er bei Ihnen taetig war ?

A.: Das glaube ich nicht. LUCHT ist ja tot. Er ist im April 1945 mit dem Flugzeug abgeschossen worden.

26.F.: Was ist Ihnen ueber die Arbeit des Jaegerstabes bekannt ?

A.: Der Jaegerstab hatte die Aufgabe, nachdem die Werke fast ausschliesslich zerbombt waren, die Produktion moeglichst schnell wieder in Gang zu bringen. Das Luftfahrtministerium hatte gewissermassen seinen Bankrott erkluert. Es war zum Ruestungsministerium gekommen und hatte gesagt: "Wir koennen nicht mehr

27.F.: Wer hat den Jaegerstab gefuehrt ?

A.: MILCH und SPEER. Der technische Leiter war SAUR.

28.F.: Was hatte General WEGNER damit zu tun gehabt ?

A.: Was die einzelnen Herren getan haben, weiss ich nicht.

29.F.: SAUCKEL sagte: "Die Aufgabe des Jaegerstabes war, die Vereinfachung der Produktion durchzufuehren".

A.: Ja. Man hat zum Beispiel eine sogenannte Entruempelung vorgenommen. Man hat Teile aus den Zellen weggelassen, bis man dann bemerken musste, dass die Maschinen nicht mehr einsatzbereit waren. Das war alles schon ganz sinnlos. Die Aufgabe war eben, moeglichst viele Flugzeuge herauszubringen. SAUR hat auch mit grosser Energie es fertig gebracht, dass die Industrie noch eine riesige Menge von Flugzeugen produzierte.

30.F.: Auf welche Weise hat er das fertiggebracht ?

A.: Er hat viele Leute eingestellt, sie gut bezahlt, ihnen Sonderessen und Zuteilungen an Rauchwaren gegeben, ihnen also auf jede Weise wieder Mut gemacht.

31.F.: Was war SPEERS Funktion im Jaegerstab ?

A.: Dem Namen nach war MILCH der Vorsitzende und SPEER sein Stellvertreter. Wie die Sache genau gearbeitet hat, weiss ich nicht. Ich hatte nicht direkt mit dem Jaegerstab zu tun. Den Serienbau hatte bei uns Direktor SHMIDT (SCHMITT), der Mann, der damals in die Schweiz wollte und wieder ausgeliefert wurde.

32.F.: Wann war das ?

A.: Im November 1944.

33.F.: Wo ist SCHMITT jetzt ?

A.: Er lebt noch. Er war gefangengesetzt und ist dann freigekommen. Ich glaube, dass er jetzt in die Schweiz gegangen ist. Seine Mutter ist von dort.

32.F.: Auf welche Weise arbeitete der Jaegerstab mit den Betrieben zusammen ?

A.: Der Jaegerstab ernannte sogenannte "Werksbeauftragte". Das war fuer unsere Firma Professor OBERLACH. Der uebernahm die Funktion der Betriebsfuehrung. Die ganze Geschichte wurde direkt vom Ministerium SPEER gesteuert.

33.F.: War das bei allen Betrieben so ?

A.: Im wesentlichen bei den Firmen der Jaegerproduktion, das waren also meine Werke, die Werke, die fuer mich bauten und die Focke-Wulf-Werke.

34.F.: War es der Jaegerstab, der sich mit der Errichtung von unterirdischen Werken beschaeftigt hat ?

A.: Die Idee der unterirdischen Werke ist ja uralte. Die sind nicht ploetzlich entstanden, sondern langsam. An sich hat dann SPEER bei Landsberg einen oder zwei riesige Bunker bauen lassen. Das ist alles nicht fertig geworden. Es sollte dort eingezogen werden, damit die Fabrikation nicht mehr gestoert wuerde.

35.F.: Was war in Nordhausen ?

A.: Nordhausen ist fuer die V 2 gebaut worden.

36.F.: Es sind auch Flugzeuge dort gebaut worden, nicht wahr ?

A.: Ja, es war dort die Serienmontage von Junkers Flugzeugmotoren, und zwar von Jumo 213. Und dann wurde dort das DL-Geraet, das Strahlentriebwerk fuer die Me 262 gebaut.

37.F.: Waren Sie einmal in der Fabrik in Nordhausen ?

A.: Ja.

38.F.: Wann ?

A.: Im Maerz 1945.

39.F.: Haben Sie dabei Generaldirektor RIEKHEY kennengelernt ?

A.: Ich kenne ihn nicht. Ich war nur ganz kurz dort, um eine Besprechung mit SAUR zu haben. Er hatte seinen Ruestungsstab dorthin verlegt. Es hiess damals nicht mehr Jaegerstab, sondern Ruestungsstab.

40.F.: Auf welcher Seite sind Sie in das Werk hineingekommen ?

A.: Ich kann mich nicht mehr recht entsinnen. Wir kamen von Nordhausen her.

41.F.: Wenn man von Nordhausen nach Westen faehrt, kommt man an die Eisenbahngleise.

A.: Ja.

42.F.: Sie muessen dann dort die kleinen deutschen Arbeiterhaeuser gesehen haben, den hohen Drahtzaun und die gruenen Huetten der Lagerinsassen.

A.: Ich kann mich nicht daran erinnern. Ich weiss nur, dass nach ungefaehr 100 Metern im Tunnel rechts das Buero eingesprengt war.

43.F.: Da fuehrte eine kleine Treppe hinauf, nicht wahr ?

A.: Ja.

44.F.: War das ein Teil der Junkerswerke ?

A.: Ich weiss nicht.

45.F.: War Ihnen das Werk bekannt unter dem Namen "Mittelwerk" ?

A.: Ja, ich durfte nicht in die Fabrikation hinein. Ich habe nur einen Blick in die Montage geworfen.

46.F.: Was haben Sie in Nordhausen gemacht ?

A.: Ich hatte eine Besprechung mit SAUR ueber die Jagdflugzeugentwicklung.

47.F.: Erinnern Sie sich, wer noch dabei war ?

A.: Es waren Offiziere da. Ich weiss keine Namen. Es war POELKO da, dann Herr SAILER, mein Aufsichtsratsvorsitzender, die beiden Gebrueder ..... Ich komme nicht auf den Namen. Mein Namensgedachtnis ist so schlecht.

48.F.: War Ihnen bekannt, dass das Mittelwerk hauptsaechlich mit Konzentrationslagerinsassen betrieben worden ist ?

A.: Nein.

49.F.: Es war praktisch unmoeglich, das zu uebersehen. Haben Sie nicht den Hohen Stacheldraht gesehen ?

A.: Ich kann mich nicht erinnern.

50.F.: Sind Sie in den Tunnel hineingegangen oder gefahren ?

A.: Ich bin gegangen. Ich bin dann den Buerogang mal durchgegangen weil ich die Fabrikation des DL-Geraetes sehen wollte.

51.F.: Wer war dort bei der Arbeit ?

A.: Meines Wissens waren das keine KZleute. Vielleicht habe ich auch nicht darauf geachtet.

52.F.: Wer waren die leitenden Herren des Mittelwerkes ?

A.: Ich habe keinen der Herren vorher gekannt oder gesehen und habe deshalb die Namen vergessen. Ich habe damals zuerst den Namen KAMMLER gehoert. Ich wollte die Fabrikation der V 2 sehen. Es ist mir gesagt worden, das koenne nur durch Genehmigung durch Gruppenfuehrer KAMMLER geschehen. Der sei nicht da. Ich habe dann natuerlich darauf verzichtet. KAMMLER hatte die ganze Anlage geschaffen.

53.F.: Sie sagten vorhin, dass der ganze Ruestungsstab SPEER im Mittelwerk untergebracht war ?

A.: Ich glaube, es war ein Teil des Ruestungsstabes. MILCH und SPEER waren jedenfalls nicht anwesend.

54.F.: Wer waren die Herren, die noch anwesend waren ?

A.: Ein Herr LANGE, der die eigentlich Flugzeugzellenproduktion unter sich hatte. Ich kann mich sonst an niemanden mehr entsinnen. Ich habe ein schlechtes Personengedaechtnis und habe diese Herren sehr selten gesehen, weil ich mich um die Serienproduktion fast nicht gekuemmert habe.

55.F.: War das Mittelwerk Eigentum der Junkerswerke ?

A.: Das ist mir absolut unklar. Die Flugzeugfabrikation ist von Junkers gemacht worden.

56.F.: Hat Junkers auch die Fabrikation der V 2 gehabt ?

A.: Nein. Das glaube ich sicher nicht. Das war eine reine Staatsentwicklung. V 2 wurde entwickelt in den Forschungsanstalten von Swinemuende.

57.F.: Das ist dann spaeter sehr stark bombadiert worden.

A.: Ja. Die V 2 ist ja entwickelt worden durch Dr. von BRAUN.

58.F.: Das ist bekannt. Was mir nicht bekannt ist, sind die Eigentumsverhaeltnisse. Die Fabrikation der V 2 war ja nicht sehr weit fortgeschritten. Es ist spaet damit angefangen worden.

A.: Ich bin ueber diese Sachen nicht im Bilde. Ich habe niemals eine V 2 gesehen.

59.F.: Wie stellen Sie sich persoendlich vor, dass der Jaegerstab den gesteigerten Anspruch an Arbeitskraefte befriedigt hat ?

A.: Im wesentlichen auf Kosten der Bomberfabrikation. Die Decke war ja ueberall zu kurz. Ueber diese Sache koennte Ihnen doch SAUR viel besser Bescheid sagen. Bei uns war im Jaegerstab drinnen lediglich Professor OBERLACH. Er hat bei uns die Fabrikation geleitet in Augsburg. In Regensburg unterstand sie ihm glaube ich auch.

- 60.F.: Wer koennte Ihrer Meinung nach darueber noch Auskunft geben ?  
A.: DEGENKOLB sicher. Der hat damals das Lokomotivprogramm durchgezogen.
- 61.F.: Wo ist er ?  
A.: Ich weiss, dass er bei den Vernehmungen, die in Oberammergau durchgefuehrt wurden, anwesend war.
- 62.F.: Wo haben Sie Professor OBERLACH zuletzt gesehen ?  
A.: Im April 1945 in Augsburg.
- 63.F.: Hat er in Augsburg gewohnt ?  
A.: Er wohnte in Karlsruhe, hat aber bei seiner Ernennung seinen Wohnsitz nach Augsburg verlegt.
- 64.F.: Er war sozusagen Regierungsbeauftragter. Hatte er gleichzeitig die Pflichten des Betriebsfuehrers ?  
A.: Er hatte ausschliessliche Vollmachten.
- 65.F.: Ist Ihrer Meinung nach eine solche Einsetzung in allen Firmen erfolgt, wo Jagdflugzeuge hergestellt wurden ?  
A.: Ich glaube ja.
- 66.F.: Was halten Sie von den technischen Faehigkeiten SAURS ?  
A.: Das ist schwer zu sagen. Ich hatte technisch nichts mit ihm zu tun. Er war sehr energisch und ein ausgesprochenes Organisationstalent. Ich kannte ihn von frueher als er ein kleiner Mann war bei TODT im Hauptamt fuer Technik. Er war dort bestimmt sein bester Mann.
- 67.F.: Ich werde mich also in den Fragen des Jaegerstabes an Herrn SAUR wenden.  
A.: Ich werde Ihnen schriftliche Ausarbeitungen jetzt schwer geben koennen, denn man hat mir heute Tisch und Stuhl weggenommen. Ich werde in Einzelhaft gehalten. Ich gebe Ihnen frei und offen Auskunft und ich versichere Sie, dass ich es noch besser koennte, wenn ich meine Hilfsmittel zur Hand haette.
- 68.F.: Welche Hilfsmittel meinen Sie ?  
A.: Wenn ich frei waere, koennte ich meinen Aссistenten, Herrn von FABER fragen. Er war mein persoенlicher Sekretaeer und weiss in manchen Dingen besser Bescheid. Er ist in Augsburg und leitet jetzt dort treuhaenderisch die Firma "Kleinle" Eisengiesserei.

I herewith certify that this is a true copy of the transcript of the  
interrogation.

Norbert G. Barr

U. S. Civilian, Interrogator

AGO. No. D - 432833

Institut für Zeitgeschichte Archiv

Inventar n. 10.10.96

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

RESTRICTED

Institut f. Zeitgeschichte  
München  
ARCHIV

1948/56

Interrogation # 168 - 3

Mr. SPRECHER - Industrialists

Vernehmung des Emil MESSERSCHMITT  
vom 10. 10. 1946 von 1430 - 1500  
durch Mr. BARR  
Stenografin Frl. Helma SCHMIDT

1. F. Sie befinden sich jetzt wieder im Zeugenbau. Es sind dort sicher noch andere Leute, die Sie bereits kennen.
  - A. Ja. SA-Obergruppenführer JURETNER ist da. Den kenne ich vom Lager. Dann ist da Ministerialdirigent CEJKA vom Luftfahrtministerium. Der hat dort unter MILCH gearbeitet.
2. F. Was war seine Abteilung?
  - A. Er bearbeitete die kaufmännischen Sachen, wie zum Beispiel die Bezahlung der Industrie.
3. F. Wer ist noch da von den Leuten, die Sie bereits kannten?
  - A. General BODENSCHATZ und SAUR. Ich habe mich mit SAUR unterhalten und bin darauf gekommen, dass bei meiner letzten Aussage etwas nicht ganz stimmte. SAUR war der Vorsitzende des Jaegerstabes. Ich hatte gemeint, dass es MILCH und SPEER gewesen waeren.
4. F. Welche Funktion hatte LINDER?
  - A. LINDER war Betriebsleiter in Regensburg. Er hatte die Werkstaetten unter sich. Das war er, solange CRONEIS Betriebsführer war. Nach CRONEIS ist LUCHT Betriebsführer geworden. Nun ist LINDER ein sehr fachiger Mann. Er hat sich in seiner Stellung mit LUCHT nicht vertragen. LUCHT ist dann zurueckgetreten und LINDER wurde Betriebsführer. Das war im letzten Jahr.
5. F. Was ist Ihnen ueber Professor OBERLACHS Stellung bekannt?
  - A. Er war der eigentlich leitende Mann der Produktion im Werk seit Maerz 44. Er war mit sehr umfassenden Vollmachten eingesetzt. OBERLACH hat in Vollmacht von SAUR gearbeitet.
6. F. Sie erzählten das letzte Mal von der Besprechung in Nordhausen und sagten, dass damals der Jaegerstab schon Ruestungsstab geheissen habe. Der Ruestungsstab muss doch nochweitere Aufgaben gehabt haben?

- A. Man hat den Jaegerstab ungetauft und hat dann mit diesem Ruestungsstab die gesamte Ruestung gesteuert. SAUR hat das ganze Material darueber bei sich und kann genaue Auskunft geben.
7. F. Haben Sie Ingeieur SAWATZKY gekannt?
- A. Wenn es ein Mann von den BMW war, habe ich ihn gekannt. War es der Mann, der eine Einsatzspritzung bei Motoren gemacht hat?
8. F. Er hatte grossen Anteil an der Konstruktion des "Tigers".
- A. Das weiss ich nicht.
9. F. Haben Sie von BOVEST gekannt?
- A. Nein.
10. F. Haben Sie Ingenieur WINKLER gekannt?
- A. Nein.
11. F. Wie war das Verhaeltnis zwischen Professor OBERLACH, der alten Werksfuhrung und Ihnen?
- A. Zwischen mir und ihm war das Verhaeltnis gut, weil ich Sachen machte, von denen er nichts verstand. Ich sorgte fuer Vereinfachungen, half, wenn das Material nicht kam, mit anderen Rohstoffen.
12. F. Wo war Professor OBERLACH zuletzt?
- A. Ich habe erfahren, dass er zu der Zeit, wo ich in London war, sich in Vernehmungslager Oberammergau der amerikanischen Luftwaffe befand.
13. F. Sie sagten, dass bei der Besprechung in Nordhausen ein Herr POELKO teilgenommen hat.
- A. Ja. Das ist ein Mann meines Werkes. Dann war noch Herr SAILER, unser Aufsichtsratsvorsitzender, dabei. Wir wollten naemlich noch einen Besuch beim Herzog von Braunschweig machen, der Mitinhaber der Bank von Sailer ist. Ich wollte den Herzog gerne kennenlernen. Wir haben dann dort auch drei Tage verbracht. Ich fragte bei SAUR an, ob ich diese Leute meiner Firma mit zur Sitzung bringen koenne. Er hat dem zugestimmt. Dann war noch Herr FROELICH dabei. Das war einer meiner engsten Mitarbeiter. Er wohnt jetzt in Klissing bei Augsburg.
14. F. Was hatte POELKO fuer eine Stellung?
- A. POELKO war ein Mann im Entwurfbuero und hat in dieser kritischen Zeit sich im wesentlichen um die Beschaffung von Material fuer die Fabrikation

gekennzeichnet. Ich habe Leute abgestellt fuer diese Zwecke.

- 15. F. Was war die Stellung DEGENKOLB'S?
- A. DEGENKOLB wurde OBERLACH vorgesetzt.
- 16. F. Was fuer eine Professur hatte OBERLACH?
- A. Er war Professor fuer Hebezeuge an der Technischen Hochschule in Karlsruhe.
- 17. F. Wo kam DEGENKOLB her?
- A. Er war Betriebsdirektor einer Fabrik, die grosse Walzwerke baute in Duisburg. Er war ein ausgesprochener Betriebsmann und wurde eingesetzt, um die Fabrikation der Me 262 durchzuziehen.
- 18. F. Wieviele Maschinen sind noch hergestellt worden.
- A. Ich glaube, es wurden noch 1000 herausgebracht. Die meisten haben aber die Amerikaner am Boden zerstoeert.
- 19. F. War das eine Treibstoff-Frage?
- A. Nein. Es war genuegend Brennstoff vorhanden. Das war lediglich ein Fuehrungsfehler. Jeder einzelne Startauftrag musste von Berlin erteilt sein. Es bestand eine vollkommene Kopflosigkeit. Die Fuehrung hat versagt.
- 20. F. Was war die Stellung von Direktor SCHMID?
- A. Er hiess Eberhard SCHMID. Ich hatte ihn hereingenommen als meine rechte Hand. Er machte das, was spaeter Herr von FABER innehatte. Er war also mein Sekretaeer. Er war vorher Betriebsingenieur in Berlin gewesen. Nachdem er bei mir das Konstruktionsbuero sehr gut organisiert hatte, hat mich Betriebsdirektor HEMZELN gebeten, ihn abzugeben als Betriebsleiter fuer den Serienbau. Ich liess mich dazu ueberreden. Spaeter gab es Differenzen zwischen SAILER und KOKOTHAKI.
- 21. F. Welches war die Stellung KOKOTHAKI'S?
- A. Er war der kaufmaennische Leiter und Betriebsfuehrer.
- 22. F. War er das nur fuer Regens Augsburg?
- A. Ja.
- 23. F. Welchen Einfluss hatte er auf Regensburg?
- A. Nur einen indirekten ueber SAILER. Ich koennte Ihnen einen Organisationsplan der Firma verschaffen. Aber ich weisse nicht recht, wo ich ihn herbekommen soll.
- 24. F. Koennte den nicht Herr von FABER machen? Wie ist seine Adresse?

A. Seine Adresse ist: Herr von FABER, Augsburg, Hermannstrasse 33.

Er arbeitet bei der Firma "Kleindienst & Co.", Augsburg.

Sonst muessete auch KOKOTHAKEI den Plan beschaffen koennen. Er hat ihn selbst angefertigt. Seine Adresse ist: KOKOTHAKEI, Augsburg, Reinerbichel 57. Ich weiss nicht, welche Unterlagen noch vorhanden sind, denn die wurden alle von der Luftwaffe beschlagnahmt. Ich habe, als ich entlassen wurde, mit Absicht das Werk nicht mehr betreten und mich auch mit niemandem vom Werk unterhalten.

25. F. Ich moechte noch einmal auf Gruppenfuehrer KAMMLER zurueckkommen.

Was ist Ihnen ueber seine Stellung bekannt?

A. Mir war bekannt, dass er die V 2 baute. Als ich das letzte Mal bei HITLER war...

26. F. Wann war das?

A. Am 27. 5. 1945. Da ist KAMMLER ernannt gewesen als derjenige, der fuer den Strahljaeger den ganzen Bau, die Rohstoffbeschaffung und auch den Einsatz an der Front unter sich hatte.

27. F. Wer hat ihn dazu ernannt?

A. HITLER selbst. Damals habe ich KAMMLER kennengelernt. HITLER hat mich kommen lassen und mich gefragt; "Wie steht es mit der Ausbringung von Me 262"? Ich sagte, dass die Sache hoffnungslos stueende. Er sagte: "Sie sind ja nicht im Bilde darueber, was ich noch habe". Jedenfalls habe ich HITLER 1943 schon gesagt: "Wenn die Luftwaffe nicht reorganisiert wird, sind die Staedte verloren und Sie muessen den Krieg politisch beenden. Sie muessen GOERING und MILCH wegnehmen, weil die ganze Organisation durcheinandergeht."

28. F. Wie ist HITLER darauf eingegangen?

A. Im Juni 1943 sehr stark.

29. F. Er hat gross Stuecke auf Sie gehalten, nicht wehr?

A. Ja, scheinbar, manchmal leider nicht. Er sagte damals zu mir: "Sie haben recht. Einen Angriff wie auf Hamburg koennte ich auf Berlin nicht vertragen, sonst muessete ich den Krieg politisch beenden. Ich war dann ueberrascht, dass garnichts geschah. Da haben sicher andere Leute wieder quergeschossen. GOERING und MILCH blieben.

30. F. Sie sagten, KAMMLER habe das Werk in Nordhausen gebaut.

A. Er hat das Werk geleitet.

31. F. War Nordhausen als Hauptwerk anzusehen?

A. Ich habe es als das Hauptwerk angesehen. Ich habe KAMMLER an diesem 27. März 1945 in Berlin kennengelernt. Da wurde KAMMLER bevollmächtigt, ueber SPEER und SAUR hinweg alles zu steuern. Er sollte auch den Einsatz der Flugzeuge uebernehmen. Seine Macht muss jedenfalls sehr gross gewesen sein. Ich habe ein Telefongespraech mitangehoert. KAMMLER wollte mit GOERING sprechen. Der war aber nicht am Apparat. Da sagte er zu seinem Adjutanten, er solle ihn ausrichten: "Wenn GOERING sich noch einmal einmische, so liesse er ihn verhaften". Ich traf dann KAMMLER nochmals am 25. April bei Schwaz in Tirol bei einer Besprechung.

32. F. Was war das fuer eine Besprechung?

A. Da wurde festgelegt, dass nur noch Handwaffen gebaut werden. Das war ja schon alles ganz sinnlos.

33. F. Koennen Sie sich erklaren, warum die Leute den Krieg noch weitergefuehrt haben?

A. HITLER sagte zu mir, dass ich das nicht beurteilen koenne, es kaeme nur darauf an, genuegend lange durchzuhalten.

34. F. Aber es war ja nichts mehr da.

A. Das wusste ich damals nicht. Mir wurden spaeter in London die Wirkungen der V 2 gezeigt, die waren eigentlich minimal. Die V 2 war ja noch nicht fertig. Man hat sie abgeschossen, ohne sie nachzusteuern.

5-121-27

Interrog. v. 31. 10. 11

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

RESTRICTED

- 1 -



Interrogation Nr. 160 - d

Requested by: Mr. Spracher

Section : Industrialist's

Vornehmung des Willy Messerschmitt am 31. 10. 1948  
von 10.35 bis 11.10 durch Mr. Herbert G. Barr.  
Stenographin: Kuniberta Zeilmann.

---

1. F. Sie waren Wehrwirtschaftsfuehrer. Wann sind Sie dazu ernannt worden?
- A. Ich bin eingeladen worden ins Luftfahrtministerium, ich weiss nicht sehr wann, mit Heinkel, Blume und einer ganzen Reihe anderen von der Luftfahrtindustrie. Ich bin von Goering ernannt worden.
2. F. Sie koennen sich an das Datum nicht mehr erinnern?
- A. Nein, ich weiss nicht mehr genau, war es 35, 36 oder 37.
3. F. Sie wurden mit den Anderen eingesetzt?
- A. Ja, wir waren die ersten Wehrwirtschaftsfuehrer in der Luftfahrt, ich glaube die ersten Wehrwirtschaftsfuehrer ueberhaupt. Soviel ich mich erinnern kann, war das eine Einrichtung von Goering, die spaeter uebernommen wurde auf die uebrige Wirtschaft.
4. F. Was hat man Ihnen als Ihre Pflicht als Wehrwirtschaftsfuehrer vorgetragen?
- A. Gar nichts, man hat uns gesagt, dass wir im allgemeinen Offiziersrang stehen und spaeter mit militaerischen Ehren beerdigt werden. Etwas Wichtiges war es bestimmt sonst nicht.
5. F. Haben Sie nie an irgendwelchen Sitzungen teilgenommen?
- A. Niemals, es haben auch nie welche stattgefunden, d.h. ich bin niemals eingeladen worden.
6. F. In welcher Beziehung standen Sie als Wehrwirtschaftsfuehrer zur Industrie?
- A. Ich habe den Titel Wehrwirtschaftsfuehrer lediglich als eine Ehrung

RESTRICTED

00076

RESTRICTED

- 2 -

oder so etwas aufgefasst, denn irgend eine Festigkeit, oder ich moechte sagen, ein Protokoll oder ein Programm was diese Organisation Wehrwirtschaftsfuehrer, wenn ich Sie so nennen will, zu tun hatte, habe ich nie gelesen.

7. F. Haben Sie sich Ihres Amtes oder Titels als Wehrwirtschaftsfuehrer jemals bedient?

A. Ich habe dieses Abzeichen nie getragen.

8. F. Vielleicht in einem Verhaeltnis zur Industrie?

A. Nein, auch nicht

9. F. Welches waren Ihre Beziehungen zur Reichsgruppe Industrie, oder zur Wirtschaftsgruppe Luftschiff-Fahrt im Allgemeinen?

A. Zur Reichsgruppe Industrie hatte ich ueberhaupt keine Beziehung. Da habe ich niemals eine Sitzung mitgemacht. Meines Wissens war auch meine Firma niemals Mitglied der Reichsgruppe Industrie. Meine Firma war schon vor 1933, wahrscheinlich schon 1924 Mitglied des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrzeugindustrie.

10. F. Wer wurde dann spaeter von der Wirtschaftsgruppe Luftschiff-Fahrt uebernommen?

A. Ja, sicher. Ich habe auch da niemals eines Sitzung mitgemacht. Ich habe mich um solche geschaeftlichen Sachen ueberhaupt nichts gekuert. Es sind auch meines Wissens niemals bedeutendere Sitzungen im Reichsverband der Deutschen Luftfahrzeugindustrie gewesen.

11. F. Der Praesident war doch LAAS?

A. Ja, auch schon vor 1933.

12. F. In welcher Beziehung standen Sie zu LAAS?

A. Ich kannte ihn nur aus dem Eiro-Club in Berlin vom Essen. Ich habe ihn weiter nicht gekannt. Die Firma hat sicher mit LAAS zu tun gehabt.

13. F. Sie muessen Kenntnis davon gehabt haben, dass Goering im Herbst 38 sehr stark fuer eine Produktionserhoehung der Kampfflugzeuge eingetreten ist.

RESTRICTED

00077

A. Im Herbst 1938, da war doch diese Besprechung in Karisruhe. Zu dieser Besprechung war ich urspruenglich gar nicht eingeladen, weil ich doch mit Kampfflugzeugen nichts zu tun gehabt habe. Ich habe nur jaeger gebaut. Nur aus Hoerlichkeit hat mich Udet angerufen: "Ich habe mit dem Reichsmarschall ausgehandelt, dass Sie auch kommen, wenn schon die ganze Luftfahrtindustrie kommt." Daraufhin bin ich dann auch hinausgefahren.

14. F. Was ist bei dieser Zusammenkunft besprochen worden?

A. Goering hat gesagt, dass die Kampfflugzeuge in Deutschland noch viel zu schwach sind. Vor allem, dass die Kampfflugzeuge veraltet sind und dass es deswegen wichtig ist, die Ju 88-Produktion anlaufen zu lassen und zu steigern. Vor allem muss auch dafuer gesorgt werden, dass nicht mehr so viele Muster gebaut werden und moeglichst bald alles auf Ju 88 umgestellt wird, auch die Firma Dornier usw.

15. F. Welche Begrueendung hat er fuer dieses Verlangen angefoehrt?

A. Fuer den Ernstfall.

16. F. Was fuer ein Ernstfall ist in Betracht gezogen worden, 1938?

A. Das weiss ich nicht. Ueber die Gruende ...

17. F. Dass Sie sich darueber keine Gedanken gemacht haben, ist doch unwahrscheinlich.

A. Sie duerfen nicht vergessen, das liegt enorm weit zurueck. Dass ich mir Gedanken darueber gemacht habe, glaube ich auch. Die Gedanken die ich mir ueber die Maestung ueberhaupt gemacht habe, liegen noch viel weiter zurueck.

Ich habe Flugzeuge schon vor 1933 gebaut. Wenn Sie wie ich jedes Jahr oder jedes 2. Jahr ins Ausland kommen und dieses und jenes Werk, oder die und jene Ausstellung besuchen und sehen ueberall Kriegeflugzeuge und fast keine Friedensflugzeuge, dann macht man sich natuerlich Gedanken.

18. F. Sie wissen doch wie gering die Produktion der anderen Laender war.

RESTRICTED

- 4 -

Frankreich hatte keine Flugzeuge, England hatte keine Flugzeuge, von Amerika sprechen wir ueberhaupt nicht. Diese Tatsachen waren allgemein bekannt.

A. Fuer mich war es ein absolutes Geheimnis, wieviel Flugzeuge die Franzosen, Englaender usw. hatten.

19. F. Darueber ist doch kolossal viel debatiert worden in Fachzeitschriften, Schaeetzungen der Fachleute usw. Es hat sich spaeter ja auch herausgestellt, dass sie richtig waren, die deutsche Luftwaffe war den anderen kolossal ueberlegen anfangs. 1938 hat kein Anlass bestanden, die Produktion zu erhoehen. Deswegen muessen Sie sich doch Gedanken gemacht haben.

A. Ueber die Produktionserhoehung nicht. Ich habe ja eingesehen, wenn man schon etwas baut, dass man dann das Modernste baut und nicht nur aus Firmeninteressen ...

20. F. Welchen Grund sollte Goering gehabt haben, eine moeglichst hohe Produktionsziffer zu fordern?

A. Ob ueber die Produktionsziffer ueberhaupt gesprochen worden ist, weiss ich nicht. Er hat lediglich gesagt, dass die Vielzahl der Baumuster auf dem Bombensektor verschwinden muss - es wurden die Do 17, He 111 gebaut und bei anderen Firmen waren noch einige angelaufen - und dass sich die Ju 88 gut bewahrt hat bei Probe-Flugzeugen. Deshalb besteht der Beschluss alles auf dieses Muster umzustellen. Ueber die Stueckzahlen ist dort ueberhaupt kein Wort gesprochen worden.

21. F. Sie sagten, dass Sie sich fruher Gedanken gemacht haben ueber die Aufruestung. Welche waren das?

A. Meine Hauptsorge war lange vor 33, warum Russland diese riesigen Produktionsstaetten baut. Ich habe Leute vom Luftfahrtministerium ...

22. F. Und es hat sich nachher herausgestellt, dass die russische Luftwaffe der deutschen ebenfalls unterlegen war.

A. Das glaube ich nicht, was bei uns gemacht worden ist, ist ja in der

RESTRICTED

00079

Hauptsache ja auch erst im Laufe des Krieges gemacht worden.

23. F. Das hat aber doch schon 1933 angefangen?

A. Ich sagte schon, dass ich mir vor 1933 nicht erklären konnte, warum - Sie wissen ja, wenn der normale Deutsche eine Sorge hatte, dann war die Sorge Russland - warum bauen die Russen diese riesigen Rüstungsproduktionsstätten.

24. F. Infolge der deutschen Drohungen.

A. Vor 1933 doch nicht.

25. F. Sie müssen sich auf die andere Seite denken, es die natürliche allgemeine Feindschaft infolge des russischen Prinzips.

A. Ich bin kein Politiker, ich habe mir nur meine Gedanken darüber gemacht. Ich sah als Mensch eine gewisse Gefahr, da ist auf der einen Seite ein Land, da entsteht eine riesige Rüstung und in Deutschland geschieht praktisch nichts.

26. F. Auf der anderen Seite, wenn Russland einen Angriffskrieg geführt hätte, der wäre sicherlich schlecht ausgegangen.

A. Vor 1933 nicht, da war ja nichts da.

27. F. Die diplomatischen Beziehungen zwischen Russland und den anderen Ländern waren sehr schlecht.

A. Das ist richtig.

28. F. Ich möchte nicht sehr gerne auf diese jahrzehnte alte deutsche Propaganda zurückgreifen. Es war Hauptthema der Goebbelspropaganda ...

A. Erst nach 1933, ich habe vor 1933 keine Goebbelsrede gehört.

29. F. Von 1933 bis 1938, das sind doch schliesslich 5 Jahre Zeit. Während dieser 5 Jahre wurde die antirussische Propaganda sehr stark betrieben.

A. Grauschriften wurden verteilt. Ich habe selbst so ein Buch gehabt.

30. F. Wie sich dann auch herausgestellt hat, waren diese erfundenen Greueltaten nicht annähernd so schlimm wie das was in Deutschland geschah. Sie müssen ja wissen, was in Deutschland herausgekommen ist seit dem Zusammenbruch, das lässt sich nicht leugnen, das sind Tatsachen.

- A. Das sind Tatsachen, die in Deutschland niemand gekannt hat.
31. F. Es hat sehr viele Leute gegeben, die das gewusst haben.
- A. Verbreitet war es jedenfalls nicht, mir war es gänzlich unbekannt. Ich kann Ihnen versichern, dass ich von diesen Sachen überhaupt nichts gewusst habe. Von irgend einem meiner Mitarbeiter ist nie etwas darüber gesprochen worden. Auch von Rechtsanwalt Dr. Langbeen einem meiner wenigen Freunde, der später ja auch mit ungekommen ist, habe ich nie ein Wort ueber diese Greuel gehoert.
- F. War bei dieser Besprechung in Karinhall Milch anwesend?
- A. Ja, der war anwesend. Er sass mit Heinkel zusammen beim Essen.
33. F. Milch sagte, dass er sich dieser Forderung widersetzt haette.
- A. Das ist mir nicht bekannt.
34. F. Milch leugnet auch, dass er irgendwelche Korverfaesse mit Udet gehabt hat und gibt an, dass er an dem Tag, an dem Udet Selbstmord begangen hat, mit ihm einen freundschaftlichen Ausflug verbracht hat.
- A. Das weiss ich nicht. Udet hat 2 Tage vorher ueber Milch geklagt.
35. F. Milch leugnet das natuerlich.
- A. Ich war 2 Tage vorher bei ihm, da hat Udet schon angedeutet, dass er lebensueberdruessig sei, dass er das nicht mehr mitmachte, dass man ihm jetzt auch noch die Stellung untergraben wolle, usw.
36. F. Erinnern Sie sich an den Wechsel in der Reichsgruppe Industrie 1938?
- A. Erst Thiessack und dann Sengen?
- A. Ich habe mich wenig um diese Sachen gekuemmert. Ich habe erst sehr viel spaeter erfahren, wer Vorsitzender des deutschen Reichsverbandes ist. Ich kenne Sengen nicht persoenlich.
37. F. Wieso wussten Sie das nicht? Das ist doch in allen Zeitungen besprochen worden.
- A. Ich habe mich nie darum gekuemmert, wer dort oben sitzt.
38. F. Das hatte doch Einfluss auf die Entwicklung der Luftfahrtindustrie.
- A. Glauben Sie? Ich glaube nicht.

39. F. Dass das Einfluss gehabt hat, ist doch Tatsache.
- A. Das ist nun doch so, dass ich mich um die Produktion gar nicht gekümmert habe, sondern nur um die Vorbereitungen die ein Konstrukteur treffen muss.
40. F. Sie waren doch interessiert an Produktionsfirmen?
- A. Ob 50 oder 500 Flugzeuge gebaut werden ist an sich fuer mich gleichgueltig gewesen.
41. F. Sie bleiben dabei, dass Coering nicht ueber die Produktionsziffer gesprochen hat?
- A. Ich kann mich nicht erinnern, dass er etwas ueber die Produktionsziffer gesagt hat. Ich kann mich nur erinnern, dass er davon gesprochen hat, die Vereinheitlichung der Bombenflugzeuge einzufuehren. Von Jagdflugzeugen war ueberhaupt nicht die Rede, da wurde ja nur die Me 109 von mir als einziges Jagdflugzeug gebaut. Ein zweites Muster ist nicht gebaut worden. Meine Me 109 kam erst spaeter dazu.
42. F. Wann kam die erste Me 262?
- A. 1938 wurden die ersten Entwerfe gemacht. Das ist von mir persoenlich ausgegangen, von rein technischen und wissenschaftlichen Standpunkt aus. Ich stand immer auf dem Standpunkt, ein Abwehrflugzeug hat den Zweck, ein feindliches Bombenflugzeug herunterzuholen. Ich habe auf der einen Seite Entwerfe gemacht, was kann der Gegner an schnellen Bombenflugzeugen bauen und was muss ich tun, um ein Verteidigungs-, ein Abwehrflugzeug, also ein Jagdflugzeug dagegen zu bauen, das mit diesem Bombenflugzeug fertig wird. Die erste Bedingung ist, dass es schneller ist. Das hat mich zu dem Gedanken gefuehrt, meine Flugzeuge immer schneller zu bauen und da kam automatisch die Frage des Antriebs.
43. F. Bei der Besprechung in Karinhall sind die Jaeger ueberhaupt nicht zur Sprache gekommen?
- A. Nein.
44. F. Es muss Ihnen doch klar gewesen sein, dass es sich bei der ganzen Sache um eine Produktionserhebung gehandelt hat. Weshalb sollte Coering sonst 1938 eine Vereinheitlichung der Modelle von Flugzeugen verlangt haben, die nicht der Verteidigung dienen.

RESTRICTED

- 8 -

A. Es hat sich nicht um eine Produktionserhöhung gehandelt, sondern um eine Vereinheitlichung.

45. F. Die ganze Angelegenheit, die Zusammenkunft in Karinhall muss Ihnen doch den Eindruck einer bestimmten Wichtigkeit übermitteln haben?

A. Die Bedeutung war nur die - so habe ich es auch aufgefasst - dass es den einzelnen Industriellen Dornier, Heinkel usw. sehr sehr schwer gefallen ist, die eigenen Muster nicht sehr in Serie zu bauen und dafür Lizenzen anderer Firmen zu kaufen. Um den Schwierigkeiten zu steuern, sah man als Notwendigkeit die starke Hand Goerings.

Der Vorschlag stammt meines Wissens von Udet oder Milch, diese Sache den Industriellen von Goering vorzutragen zu lassen. Es war so, dass ich und meine Firma nicht betroffen wurden und deshalb war ich ursprünglich gar nicht eingeladen worden.

46. F. Sie haben das Wort "Ernstfall" verwendet?

A. So habe ich es aufgefasst, dass wir dafür einen bestimmten Stand an Bombenflugzeugen haben.

F. Weshalb sollte Goering 1938 von einem 'Ernstfall' gesprochen haben, wenn es sich nur um eine Verteidigung gegen Russland handeln sollten? Das finde ich nicht logisch.

A. Wenn man überhaupt eine Investition rechtfertigt ...

48. F. Ich spiele gar nicht Verstecken mit Ihnen.

A. Nein, ich auch nicht.

Ich kann Ihnen versichern, dass ich am 1. September in dieser Nacht noch nicht an einen Krieg geglaubt habe und dass ich es fuer ungewiss gehalten habe, dass es unter den Kulturstaaten der Welt zu einem Krieg kommt.

Sie wissen ja selbst, wie uns die Burenkonditionen klar gelegt worden sind mit den 30.000 Deutschen, die von Polen ermordet worden sind. Damit hat man uns klar gemacht, dass das gar kein Angriffskrieg

RESTRICTED

00083

RESTRICTED

- 9 -

von deutscher Seite sei. Das haben wir geglaubt bis 1945.

49. F. Erstauslich, dass ein Mann Ihrer Intelligenz sich von so etwas fangen lässt so vollkommen.
- A. Es hat sich praktisch 95 % des Deutschen Volkes davon fangen lassen.
50. F. Das Deutsche Volk ist der Propaganda viel zugänglicher als ein anderes.
- A. Das ist der gewaltige Einfluss den die Leute da oben gehabt haben. Ich frage mich heute auch wie das möglich war.
- F. Das lässt sich nur mit vollkommenem Fehlen von kritischem Verstand erklären.

Glauben Sie dass der korrupte, nicht gesteuerte polnische Staat fortwährend deutsche Staatsbürger ermordet um einen deutschen Überfall herbeizuführen?

- A. Ich bin kein Politiker, ich verstehe von solchen Sachen nichts.
52. F. Man kann etwas doch nur glauben, wenn man sich von den Tatsachen so weit als möglich überzeugt hat.
- A. Wie wollten Sie sich überzeugen?

Ich kenne doch die Verhältnisse international nicht und Sie müssen sich vorstellen wie die ganze Geschichte gekommen ist. Wir hatten bis 1933 eine kolossale Not und nun kam plötzlich diese starke Regierung, die es fertig gebracht hat, die Leute zu beschäftigen. Ausserdem konnte doch auch niemand die Stärke der Rüstung merken, in dem Sinn, weil doch alles planlos gemacht worden ist. Der Ausbau unseres Werkes war absolut planlos, da ist richtig gesteuert worden.

53. F. Sehr viel gesteuert worden ist durch die Partei, weil es nicht darauf ankam, ob einer ein Fachmann ist, sondern es kam darauf an ob einer ein guter Parteigenosse war. Das ist ja dann auch Deutschland zum Verhängnis geworden, auf vielen Gebieten sind fachige Leute durch unfachige ersetzt worden. Allein in der chemischen Industrie

RESTRICTED

00084

RESTRICTED

- 10 -

sind durch die Entfernung der Juden ungeheurer Schäden entstanden. Die gingen ins Ausland und konnten dort ihre Fachigkeiten und Kenntnisse recht gut verwerten.

Das alles erklärt aber nicht, dass zu einer Zeit - 1938 - wo es sich noch nicht um die angebliche Forderung deutscher Staatsbürger in Polen gehandelt hat, sondern um die volkswirtschaftliche Notwendigkeit den polnischen Korridor zurückzubekommen, Goering vom Ernstfall gesprochen hat. Da müssen Sie sich doch Gedanken darüber gemacht haben.

4. Selbstverständlich habe ich mir Gedanken darüber gemacht, dass ein Krieg ausbrechen kann, was doch nicht unmöglich. Im Jahre 1933 hat Churchill als Staatssekretär Kuchlman in London Oberan in der Nähe von Maran besucht und mit ihm Gedanken ausgetauscht über ein Buch, das sie beide über den Weltkrieg schreiben wollten.

Da hat Kuchlman Churchill gefragt: "Was denken Sie denn nun über die ganze Lage?" und hat Churchill dem Kuchlman geantwortet: "Ich liebe die Deutschen nicht, ich hasse die Deutschen nicht, aber ein starkes Deutschland bildet England unter keinen Umständen."

5. F. Die Zeit von 1933 bis 1938 hat doch immerhin erwiesen, dass das nicht richtig war.

A. Das ist doch immerhin ein Grund, warum man Sorge haben konnte, dass die allmähliche Verstärkung der deutschen Wirtschaft England nicht passt.

55. F. Es hat sich aber doch gezeigt, dass die Engländer dem Anschluss Österreichs nicht widersprochen haben, denn ist Musachen gekommen und sogar der Besetzung der Tschechoslowakei setzte England keinen Widerstand entgegen.

A. Im Jahre 1937, im November habe ich Hitler kennen gelernt. Hitler war in Augsburg und hat bei dieser Gelegenheit das Werk besucht. Ich hatte gerade den Münchinger Wettbewerb gewonnen und durch

RESTRICTED

00085

sein Jagdflugzeug den Geschwindigkeitsweltrekord an Deutschland gebracht. Beim Verabschieden habe ich mich fuer den Besuch bedankt, das war eine Pflicht der Koeflichkeit, da hat er mir die Hand gedrueckt und sagte: "Sie brauchen sich bei mir nicht zu bedanken. Ich bedanke mich bei Ihnen im Namen des deutschen Volkes fuer Ihre technischen Leistungen, denn Ihre technischen Leistungen helfen den Frieden fuer Deutschland zu sichern waehrend des Aufbaues des deutschen Wohlstandes."

56. F. Ich habe nicht behauptet, dass Sie Kenntnis von den geheimen Kriegsplaenen der Nationalsozialistischen Reichsregierung hatten.

1938 war Deutschland stark, es hatte - wie alle behaupteten - seine gesunde Grundlage erstellt gehabt, so war doch kein Grund vorhanden von einem Ernstfall zu sprechen.

Coering hat das hier selbst zugegeben. Er hat seine Gruende angefuehrt warum, hat aber nie geleugnet dass diese Plaene bestanden hatten.

Ich komme zurueck zu Kerinball. Wie kommt es, dass Sie sich keine Gedanken darueber gemacht haben ueber den Ausdruck "Ernstfall"?

57. A. Weil ich mir gedacht habe, bei der ganzen wirtschaftlichen Preterkand Deutschlands waere es moeglich dass ein anderer Staat oder ein anderer Staatenbund versucht Deutschland anzugreifen und dass dann Deutschland so stark bewaffnet ist, dass niemand auf die Idee kommt, Deutschland anzugreifen.

57. F. So stark bewaffnet mit Angriffswaffen?

A. Ich habe keine Ahnung gehabt ueber die Zahlen. Von Zahlen ist in der Besprechung kein Wort gefallen.

58. F. Es ist kein Wort von Zahlen gesprochen worden, aber hier zu verstehen gegeben worden, dass es sich um eine Erhoehung der Produktion handeln sollte. Die Vereinheitlichung der Typen ist notwen-

RESTRICTED

- 12 -

dig, um eine Produktionsvereinfachung, das ist gleich eine Produktionsvermehrung her einzuführen. Das waren ungefähr Goerings Worte.

A. Was gesagt worden ist, müsste sich ja rekonstruieren lassen. Ich weisse nicht, ob sich nicht die Protokolle gefunden haben von dieser ganzen Geschichte. Ich hatte nicht den Eindruck von dieser Sitzung und von dem was in dieser Sitzung besprochen worden ist, dass irgend etwas auf einen Angriffskrieg hingedeutet hat.

89. F. Es ist möglich, dass Sie nicht den Eindruck hatten, obwohl es unwahrscheinlich erscheint, umsoehr als Sie praktisch nicht in die Sache verwickelt waren.

A. Dann kommt noch dazu, dass ich in Sitzungen, die mich weniger interessieren, dass ich da sehr leicht an anderen Sachen denke.

00087