

Dr. Henry Picker

Hitlers Tischgespräche im Führerhauptquartier

Vollständig überarbeitete und erweiterte Neuausgabe
mit bisher unbekanntem Selbstzeugnissen Adolf Hitlers,
Abbildungen, Augenzeugenberichten
und Erläuterungen des Autors:

HITLER, WIE ER WIRKLICH WAR

Seewald Verlag Stuttgart

Dritte vollständig überarbeitete und erweiterte Neuauflage 1976. Alle Rechte vorbehalten
© Seewald Verlag Dr. Heinrich Seewald Stuttgart-Degerloch 1963/1976. Namens- und Sachregister: Irene und Rolf Picker (Assistenz). Nachdruck und Übersetzung sowie die Wiedergabe auf Schallplatte, Tonband, in Film, Funk, Fernsehen und auf der Bühne sind – auch auszugsweise – verboten. Satz und Druck: H. Laupp jr., Tübingen. Gebunden bei Heinr. Koch, Tübingen. Fotos: Zeitgeschichtliches Bildarchiv Heinrich Hoffmann, München, 6; Société d'Histoire Contemporaine, Genf-Vesenz, 25. ISBN 3 512 00425 3. Printed in Germany.

material muß dann vom Heer und von der Luftwaffe in blutigen Einzelkämpfen erledigt werden und kostet uns auf diese Weise an Verlusten das x-fache von den für den U-Boot-Bau von der Wehrmacht freizugebenden Menschen.

Wenn im I. Weltkrieg von den 2 Millionen gefallenen Soldaten 50000 Fachkräfte beizeiten – etwa nach der Schlacht bei Cambrai⁴⁶² – für den Panzerbau, insbesondere für den Tankbau, eingesetzt worden wären, wäre die Gesamtgefallenenzahl sicher nicht über eine Million hinausgegangen. Dabei muß man sich außerdem vor Augen halten, daß das Sterben eine Angelegenheit von wenigen Minuten ist, ein Facharbeiter dagegen 360 Tage im Jahr am Bau der vollkommensten Waffen seiner Zeit arbeiten kann und dadurch Hunderten von Soldaten ihr Blutopfer erspart.

Ebenso dringlich wie der Bau von U-Booten sei übrigens der von Minenräumbooten. Denn ohne Minenräumboote könne die Erzzufuhr von Schweden nicht aufrechterhalten werden, da die Engländer die betreffenden Schiffsfahrtswege auf »Teufelkommaus« verminten. Die Folge eines Mangels an Minenräumbooten aber sei, daß das Erz für die Waffenherstellung knapper werde und durch erhöhte Blutopfer an der Front ausgeglichen werden müsse.

Außerdem würden, wenn wir es dem Engländer in Ermangelung einer ausreichenden Zahl von Minenräumbooten ermöglichten, die für unsere U-Boote wichtigen Fahrtrouten mit Minen zu verseuchen, englische Minen auch für unsere U-Boote zu einer besonderen Gefahr. Der Bau von Minenräumbooten und die Zurverfügungstellung der erforderlichen Fachkräfte sei deshalb eine ebenso zwingende Notwendigkeit wie die Freigabe der für den U-Bootbau erforderlichen Spezialarbeiter.

Bei der Durchführung dieser uk-Stellungen dürfe man schließlich nicht übersehen, daß – je mehr U-Boote und Minenräumboote in Dienst gestellt würden – auch desto mehr U-Boot-Reparaturen anfielen. Auch hierfür müßten die erforderlichen Arbeitskräfte freigegeben werden, wenn diese Waffen auf der kriegsnotwendigen Höhe bleiben sollten.

198

28.7.1942 abends
(Werwolf)

Der Chef bemerkte, es sei gut, daß er lediglich die Anfänge der Fliegerei miterlebe. Denn wenn die Entwicklungsmöglichkeiten erst sämtlich ausgeschöpft seien, werde die Luft voll von Flugzeugen sein. Wer all das Motorengeräusch und all das Hin und Her in der Luft miterleben müsse, wisse gar nicht, wie schön die Welt mal gewesen sei, als die Fliegerei eben noch in den Anfängen gesteckt habe.

Das Luft-Zeitalter und
die Raum-Revolution

Hitler meinte bei seinem Terminus »Raum-Revolution« vor allem die Entwicklung der Flüssigstoffrakete V2, deren Modellerprobung er 1940 in Peenemünde selbst getestet hatte. Der erste Prototyp-Start dieser 14 m langen und fast 13 t schweren Fernrakete mit 5500 km/h Geschwindigkeit und fast 100 km Steigfähigkeit erfolgte bereits am 13. Juni 1942. Mitte Oktober 1942 waren auch die – durch die verschiedenartigen Atmosphäreschichten bedingten – Steuerungsschwierigkeiten behoben. Aber erst am

⁴⁶² In der Tank-Schlacht von Cambrai in Nordfrankreich (20. November bis 6. Dezember 1917) erfolgte der erste entscheidende Kriegseinsatz von Panzern im I. Weltkrieg.

8. September 1944 wurde die erste von insgesamt 1115 V-2-Raketen auf England abgefeuert. Am 7. Juli 1943 empfing Hitler die Erbauer der Weltraum-Rakete V2, den Oberst Walter Dornberger und den Diplomingenieur Werner Freiherr von Braun, im FHQu, sah voller Begeisterung ihre V-2-Farbfilme und ernannte Dornberger zum Generalmajor und v. Braun zum Professor. Die Ernennungsurkunden unterschrieb er persönlich. Immer wieder betonte er seine Verehrung für den 1894 geborenen sudeten-deutschen Professor Hermann Oberth, der mit seinen wissenschaftlichen Erkenntnissen und Berechnungen die Flüssigstoffrakete V2 und die späteren Weltraumraketen erst möglich gemacht hatte.

Über 2000 Wissenschaftler und Ingenieure ließ Hitler für die Entwicklung der Flugkörper-Feststoffrakete V1 und die der Flüssigstoffraketen V2 (= A 4) und A 9 vom Wehrdienst freistellen. Bis Anfang 1945 wollte er auch die – gegen die USA konstruierte – Ferrrakete A 9 serienmäßig und zielsicher einsatzbereit haben. Er hoffte, mit dieser Interkontinental-Rakete die USA »friedensbereit« schießen zu können, zumal wenn er erst einmal den Raketenkopf mit mehreren kleinen Uranium-Bomben hätte bestücken können.

Ich habe aus militärischen Geheimhaltungsgründen Hitlers Raketen-Ausführungen seinerzeit nicht mitaufgezeichnet. Hitler äußerte sich z. B. am 5. Mai 1942 recht ärgerlich, daß die Peenemünder über alle möglichen Erfindungen und Entwicklungen ihre eigentliche Aufgabe, Raketen-Waffen zu bauen, vernachlässigten. Mit diversen Pressionen (Verknappung der Geldmittel, Beschränkung der Rohstoffzuteilungen usw.) suchte Hitler die Peenemünder zur Konzentrierung auf ihre Aufgabe der Waffenherstellung zu zwingen. Ab 15. 9. 1941 gab Hitler dem Raketenbau die Sonder-Dringlichkeitsstufe.

Hitler verdankte seine Raketen-Kenntnisse seinem alten Münchner Bekannten Max Valier. Dieser in Südtirol geborene Erfinder praktisch verwertbarer Feststoffraketen (also Vorläufern der V1) und Flüssigstoffraketen (also Vorläufern der V2) erprobte seine Konstruktionen mit Raketenschlitten, Raketenautos und Raketenflugzeugen weitgehend selbst und kam bei einer Autotest-Fahrt in Berlin-Britz 1930 ums Leben. Hitler beobachtete seine Forschertätigkeit seit 1927 und unterstützte sie, indem er im »Illustrierten Beobachter« 1929 und 1930 mehrere Artikel über Valiers Arbeiten veröffentlichte und zur Bereitstellung der notwendigen Geldmittel aufrief. Hitler kannte Valiers Konstruktionszeichnungen für die Raketenflugzeuge »Europa-USA« und für »Weltraum-Raketen« ebenso genau wie die Arbeiten Professor Oberths über »Atmosphäre-Raketen« und »Ätherraum-Raketen« (= Weltraumraketen). Bereits 1936 befahl Hitler daher dem Heereswaffenamt, eine Raketenbauanstalt zu errichten. Sie wurde 1937 in Peenemünde geschaffen.

Man müsse sich immer vergegenwärtigen, daß jede Bremse, jeder kleine Moskito in seinem Flug für das menschliche Ohr hörbare Geräusche verursache. Um wieviel weniger sei deshalb der Motor eines Flugzeuges ohne Spektakel denkbar. Er halte es für ein Unding, das Schrauben- beziehungsweise Propellergeräusch zu beseitigen. Und dann gar bei vier 4000-PS-Motoren unserer Großflugzeuge, die in ihrer Kraftleistung je einem Elektrizitätswerk einer 400000-Einwohner-Stadt gleichkämen.

Der Chef bemerkte zum Schluß, daß es eigentlich eine feine Sache sei, wenn sämtliche Außenminister Angelsportler seien. Denn die Beruhigung ihrer Nerven durch das Fischen sei wahrlich ein Segen für die Völker.

Die persönliche Freiheit
im Kriege

Auf eine Bemerkung am gestrigen Abend zurückkommend, erklärte der Chef nach dem Abendessen: