

## NDB-Artikel

**Milch, Erhard** Staatssekretär der Luftfahrt, Generalinspekteur der Luftwaffe, Präsident der Deutschen Lufthansa, \* 30.3.1892 Wilhelmshaven, † 25.1.1972 Wuppertal. (evangelisch)

### Genealogie

Vater Anton (geboren 1857, jüdisch), Marineoberstabsapotheker;  
M Clara (\* 1864), T d. Tapeziermeisters Wilhelm Vetter (1827–94) u. d. Augusta Karolina Luise Bräuer (1841–1923); | – ♂ Berlin 1917 Käthe (\* 1889), T d. Gutsbes. Paul Patschke in Schüneck;  
2 T;  
Vt Werner (1903–50), Lit.hist. (s. L).

### Leben

Treue zu Kaiser und Vaterland war, wie M. vor dem Nürnberger Gericht sagte, „die einzige politische Belehrung“, die er im Elternhaus und dessen Freundeskreis, zu dem der konservative Admiral v. Schröder gehörte, sowie später als Offizier erhalten hatte. Nach dem Erwerb des Reifezeugnisses am Joachimsthalschen Gymnasium in Berlin trat M. als Fahnenjunker beim Fußartillerie-Rgt. 1 ein und wurde 1911 zum Leutnant befördert. Den 1. Weltkrieg begann er als Bataillonsadjutant an der Front in Ostpreußen. Schon als Schüler vom Fliegen fasziniert, wurde er im Juli 1915 als Beobachter ausgebildet und, nach Beförderung zum Oberleutnant, Ende August zur Artilleriefliegerabteilung 204 an die Westfront versetzt. Für einen mutigen Beobachtungsflug bei Verdun erhielt er 1916 das Eiserne Kreuz I. Klasse. Nach verschiedenen Verwendungen (Adjutant des Kommandeurs einer Beobachterschule, Führer der Fliegerabteilung 5, Gruppenbildoffizier in einer Aufklärungsfliegergruppe, Kompanieführer im Infanterie-Rgt. 41 bei Arras, Batteriechef im Feldartillerie-Rgt. 273 sowie Nachrichtenoffizier im Stabe des Kommandeurs der Flieger 17) wurde er am 18.8.1918 zum Hauptmann befördert. Da es wegen der inzwischen eingetretenen Kriegslage zur eigentlichen Generalstabsausbildung nicht mehr kam, wurde er in den letzten Kriegsmonaten zunächst als Führer seiner alten Fliegerabteilung 204 und seit 1.10.1918 als Führer der Jagdgruppe 6 verwendet.

Nach dem Kriege kam M. zum Grenzschutz Ost und führte nacheinander die Flugsonderstaffel XVII. Armeekorps, die Grenzschutzfliegerabteilung 412 und die Polizeifliegerstaffel Königsberg, die er erst im März 1921 verließ. Bereits am 31.1.1920 war er aus dem aktiven Dienst ausgeschieden, um in die „Lloyd-Ostflug GmbH“ von →Hugo Junkers und Gotthard Sachsenberg einzutreten, wo er Geschäftsführer der Tochtergesellschaft „Danziger Luftpost GmbH“ und Flugleiter der Strecke Berlin-Königsberg war, bis diese Tätigkeit wegen des alliierten Flugzeugbauverbotes zum Erliegen kam. Nach Aufhebung des

Verbotes am 5.5.1922 arbeitete M. in der Firma „Junkers-Luftverkehr“, deren Betriebsleitung er Ende 1923 übernahm. Auf Geschäftsreisen lernte er Nord- und Südamerika sowie die Sowjetunion kennen.

Die „Junkers-Luftverkehr“ und die „Aero-Lloyd“ waren 1925 die beiden einzigen Fluggesellschaften in Deutschland, die nach hartem Konkurrenzkampf und dank der Konzentrationspolitik des Leiters der Luftverkehrsabteilung im Reichsverkehrsministerium, Ernst Brandenburg, von ursprünglich 38 Gesellschaften übriggeblieben waren. Zwischen beiden entspann sich ein Konkurrenzkampf mit M. auf der Junkers- und →Otto Merkel (1879–1955) auf der Lloyd-Seite. Als nach Fehlspekulationen Junkers' die Firma zahlungsunfähig wurde, sprang Brandenburg mit Subventionen ein und konnte dadurch seine Absicht durchsetzen, daß sich beide Gesellschaften zu einer einzigen nationalen Fluggesellschaft zusammenschlossen. So kam es Anfang Januar 1926 zur Gründung der „Deutschen Lufthansa AG“ mit M. als einem der drei Direktoren neben Otto Merkel und →Martin Wronsky (1877–1946). Es sollte, wie M. nach dem Kriege selbst schrieb, die „befriedigendste Zeit“ seines Lebens werden. Erst 33 Jahre alt, war er für Flugdienst und Technik verantwortlich, kümmerte sich vor allem um den Ausbau des Fernstreckennetzes und bemühte sich um Subventionen seitens der Regierung. →Hermann Göring wurde neben Abgeordneten der SPD und der DVP einer der Reichstagsabgeordneten, die sich gegen Bezahlung für die Interessen der Lufthansa einsetzten, vor allem nachdem die Subventionen für diese 1929 halbiert worden waren. Nach einem Revirement an der Spitze der Gesellschaft übernahm M. nun zusätzlich die kaufmännische Leitung und wurde praktisch zum Generalbevollmächtigten der Lufthansa.

M.s politische Interessen scheinen schon früh denen der Nationalsozialisten - von der Rassenideologie abgesehen - entsprochen zu haben, denn bereits Anfang 1929 erklärte er gegenüber Göring seine grundsätzliche Bereitschaft zum Eintritt in die NSDAP, was aber von Hitler aus taktischen Gründen zum damaligen Zeitpunkt noch nicht gewünscht wurde. Allerdings wurde für M. eine niedrige Mitgliedsnummer freigehalten (123 885). Erst im März 1933 wurde er mit Eintrittsdatum 1.4.1929 offiziell Parteimitglied. Am 13.10.1930 hatte er in Görings Wohnung Hitler kennengelernt. Seit April 1932 überließ er diesem wiederholt Lufthansa-Flugzeuge für den Wahlkampf gegen Bezahlung, so daß Hitler täglich mehrmals in verschiedenen Städten reden konnte. M. versuchte 1932 auch die Reichswehrführung zur Unterstützung der mit finanziellen Schwierigkeiten kämpfenden Lufthansa zu der Bedingung zu gewinnen, daß sie mit 4 Mill. Reichsmark den Kauf von Ju 52-Verkehrsflugzeugen finanzierte, die ihr im Kriegsfall zur Verfügung gestellt würden. Göring hatte M. 1932 wiederholt gedrängt, im Falle der Regierungsübernahme durch Hitler Staatssekretär in dem neu zu schaffenden Luftfahrtministerium oder in der preuß. Regierung zu werden. Nach Ausschaltung zweier Hinderungsgründe (Göring bestätigte, daß er kein Morphinum mehr nehme; M. sollte seine Stellung als ehrenamtliches Vorstandsmitglied der Lufthansa beibehalten) nahm M. mit Zustimmung des Aufsichtsratsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa, Georg Emil v. Stauß, das Angebot an und wurde am 3.2.1933 Stellvertretender Reichskommissar für die Luftfahrt, am 22. desselben Monats Staatssekretär des Reichskominissariats bzw. (mit dessen Umwandlung am 1.5.1933) des

neugeschaffenen Reichsluftfahrtministeriums, d. h. ständiger Vertreter Görings an der Spitze der deutschen Luftfahrt. Rasch folgten – jeweils im Anschluß an Görings Beförderungen – die Charakterverleihungen als Oberst (28.10.1933), Generalmajor (24.3.1934), Generalleutnant (1.4.1935) und die Ernennung zum General der Flieger (1.4.1936) unter Beibehalt der Stellung des Staatssekretärs der Luftfahrt und fester Anstellung in der seit März 1935 enttarnten Luftwaffe. Am 30.1.1937 wurde ihm von Hitler das Goldene Parteiabzeichen verliehen.

Während Göring, von vielen anderen Staatsämtern und Aktivitäten absorbiert, sich kaum um den Aufbau der Luftwaffe kümmern konnte, aber auf Grund seiner starken Stellung als zweiter Mann im Staate für die großzügige Berücksichtigung ihrer finanziellen Belange sorgte, war M. mit seiner Tatkraft, Ausdauer und Erfahrung sowie mit seinem Organisationstalent der eigentliche Architekt der Luftwaffe, die er vornehmlich als eine Angriffsluftwaffe mit dem Bomber als dominierender Flugzeuggattung plante, da eine wirksame Luftverteidigung mit den damaligen Mitteln als unmöglich galt. Sein Wirken vollzog sich in der spannungsgeladenen Atmosphäre zwischen Göring und dem Generalstab der Luftwaffe. Gegenüber letzterem waren er und Göring in einer schwachen Position, da beide keine Generalstabsausbildung genossen und mehrere Ränge übersprungen hatten, außerdem als „Zivilisten“ und „Politiker“ galten. M. war zudem drei bis sieben Jahre jünger als die wichtigsten militärischen Amtschefs unter ihm, nämlich der Generalstabschef Walter Wever, der Chef des Verwaltungsamtes Albert Kesselring und der Chef des Technischen Amtes Wilhelm Wimmer. Auf der anderen Seite wurde Göring eifersüchtig auf den von Hitler wegen seiner Tüchtigkeit geschätzten M., wollte aber auch nicht auf den für ihn nützlichen Staatssekretär, der wiederholt um seine Entlassung bat, verzichten. Diesem unerhört ehrgeizigen, hochintelligenten, von Durchsetzungskraft erfüllten und von Arbeitswut geradezu besessenen Technokraten konnte es auf die Dauer nicht genügen, als zweiter Mann im Schatten Görings zu wirken. De facto stand M. damals an der Spitze der gesamten deutschen zivilen und militärischen Luftfahrt, des Luftsports und der Luftrüstung. Die von Hitler – gemäß seiner auch von Göring nachvollzogenen Politik des „divide et impera“ – geduldeten Reibungen wurden durch die Umorganisation der Luftwaffenspitzengliederung vom 1.6.1937 bewußt nicht vollständig beseitigt. Der Generalstabschef war nun dem Staatssekretär gleichgestellt. Der M. unterstellte Chef des Technischen Amtes, Ernst Udet, erhielt unmittelbares Vortragsrecht bei Göring. Die hiermit einsetzende Trennung der Technik von der operativen Führung, bisher beide unter dem Staatssekretär vereint, währte bis Mitte 1944 und hatte schwerwiegende Folgen für die Luftwaffe, zumal Göring nicht kontinuierlich führte, während M. sich um die Technik nicht mehr so sehr kümmerte und seinen einstigen Freund und jetzigen Rivalen Udet, dessen Inkompetenz als Chef des Technischen Amtes und Generalluftzeugmeister ihm bewußt war, lange Zeit sich selbst überließ. Die Auseinandersetzungen um die Schwierigkeiten in der Luftrüstung führten am 17.11.1941 zu Udets Selbstmord. Durch die Organisationsänderungen vom 1.2.1938 und 1.2.1939 erlangte M. einen Teil seiner alten Machtfülle zurück und wurde zudem noch Generalinspekteur der Luftwaffe. Die organisatorisch vorprogrammierten Reibungen mit dem Generalstabschef blieben jedoch und wurden verstärkt durch eine persönliche Feindschaft des Generalstabschefs der Luftwaffe, Hans

Jeschonnek, den M. früher einmal wegen eines falschen Befehls mit Todesfolge mit einem Verweis bestraft hatte, um ihn vor dem Kriegsgericht zu bewahren.

In der Frage, ob die Luftwaffe schwerpunktmäßig mit dem schweren Bomber oder mit dem schnellen mittleren Bomber ausgerüstet werden sollte, d. h. ob der Schwerpunkt auf eine strategische oder taktische Luftkriegführung gelegt werden sollte, entschied sich M. mit Göring und Hitler gemäß der vorherigen Weichenstellung durch den ersten Generalstabschef Wever und der geostrategischen und wirtschaftlichen Situation Deutschlands im Frühjahr 1937 für den mittleren Bomber. Diese Entscheidung war damals angemessen, wenn es auch angesichts des alliierten strategischen Luftkrieges in der Rückschau als der richtige Weg erscheint, eine strategische Bomberwaffe oder eine starke Jagdwaffe zu bauen. Am 1.11.1938 zum Generaloberst befördert, erhielt M. nach sehr kurzem Kommando über die Luftflotte 5 in Norwegen das Ritterkreuz und wurde am 19.7.1940 wegen hervorragender Verdienste um den Aufbau der Luftwaffe zum Generalfeldmarschall ernannt. Gegen den Ostfeldzug erhob M. aus seiner Kenntnis der russ. Verhältnisse vergebens Bedenken bei Göring. Nach Üdets Freitod übernahm M. zusätzlich den Posten des Generalluftzeugmeisters, Nach dem Tode von Stauß wurde er 1942 Präsident der Deutschen Lufthansa. Seit Frühjahr 1942 war er zusammen mit dem Reichsminister für Bewaffnung und Munition Speer und Reichswirtschaftsminister Funk einer der drei Chefs der sog. Zentralen Planung, die allen zivilen und militärischen Bedarfsträgern die Rohmaterialien zuteilte.

In Zusammenarbeit mit Speer und im ständigen Verteilungskampf mit den Wehrmachtteilen gelang es M. ohne wesentliche Kontingenterhöhungen von Rohmaterialien durch die schon vom Vorgänger Speers, Reichsminister Todt, begonnene Neuorganisation der Industrie, durch Rationalisierungsmaßnahmen und durch Rückgriff auf die bei den Firmen gehorteten Rohmaterialien die rückläufige Flugzeugproduktion wieder zu erhöhen. Diese Steigerung, die gewichtsmäßig bis Sommer 1944 nur 50% betrug, wurde häufig übertrieben dargestellt, indem man von der Zahl der gebauten Flugzeuge ausging, ohne darauf hinzuweisen, daß M. – und das war sein maßgebliches Verdienst – in Erkenntnis der drohenden alliierten Bomberoffensive schon bald den Rüstungsschwerpunkt entgegen den Bestrebungen Hitlers, Görings und des Luftwaffengeneralstabes vom Angriff auf die Verteidigung, von den Bombern auf die Jagdflugzeuge, also auf kleinere Flugzeuge legte, die schneller und mit weniger Aufwand zu produzieren waren. Dabei zwangen ihn die Erfordernisse des Abnutzungskrieges und die geringen Mittel, vor allem die eingeführten, bewährten, inzwischen aber veralteten Flugzeugmuster in großen Mengen zu bauen. Demgegenüber verzögerte sich die Serienproduktion der neuen Strahlflugzeuge Me 262 und Ar 234. Die fliegende Bombe V-1 förderte M. sehr, weil sie bei ungefähr gleichstarker Sprengladung wesentlich billiger herzustellen war als die V-2-Rakete, weil sie die nachlassende Offensivkraft der Bomberwaffe ausgleichen sollte und weil ihre Abschußstellungen starke alliierte Bomberkräfte banden. Mitte Januar 1943 beauftragte Hitler M. unter Umgehung Görings mit der Luftversorgung der in Stalingrad eingeschlossenen 6. Armee. Während die Kriegslage sich mehr und mehr zu Ungunsten des Dritten Reiches entwickelte, wuchsen die Spannungen innerhalb der Luftwaffe, die von Speers Stellvertreter Saur in der Material- und Kapazitätzuteilung

behindert wurde. Als zudem Generaloberst Bruno Lörzer, der Protegé Görings, als Chef der Personellen Rüstung und Nationalsozialistischen Führung der Luftwaffe nun M. unter Beschneidung seines Arbeitsbereichs an die Seite gesetzt wurde, betrieb dieser die Überführung der Luftrüstung in das Rüstungsministerium. Den Anfang bildeten seit 1943 gemeinsam mit Speer durchgeführte Generalluftzeugmeisterbesprechungen. Die strategische Offensive der Amerikaner gegen die deutsche Jagdflugzeugindustrie Ende Februar 1944 („Big Week“) gab Anlaß zur Bildung des sog. Jägerstabes unter M., Speer und Saur, der die Jägerproduktion leitete und bald auch die Bomberproduktion übernahm. Am 20.6.1944 wurde die Stellung des Staatssekretärs der Luftfahrt und Generalluftzeugmeisters aufgehoben, die Luftrüstung anschließend Speer anvertraut, als dessen nomineller Vertreter M. nun fungierte, ohne jedoch im Rüstungsministerium Fuß fassen zu können. Ein schwerer Autounfall schaltete ihn für ein Vierteljahr aus. Am 15.1.1945 wurde er von Göring auch des Postens als Generalinspekteur der Luftwaffe enthoben.

Bei Kriegsende geriet M. in engl. Kriegsgefangenschaft. Am 17.4.1947 wurde er vom amerikan. Militärtribunal in Nürnberg zu lebenslänglicher Freiheitsstrafe verurteilt, am 31.1.1951 zu 15 Jahren Gefängnis begnadigt und am 28.6.1954 vorzeitig aus dem Landsberger Gefängnis entlassen. Bis zu seinem Tode war M., dessen Verdienste um den Aufbau der Deutschen Lufthansa und der Luftwaffe unbestritten sind, in beratender Funktion für die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie tätig.

## Quellen

Qu. Bundesarchiv-Militärarchiv, Bestand „Generalluftzeugmeister“ (RL 3/1-64) u. Nachlaß M. (N 179); Document Center Berlin, E. M., Erinnerungen, Nürnberg 1947 (*ungedr.*, Kopie im Militärgeschichtl. Forschungsamt Freiburg/Br.).

## Literatur

D. Irving, Die Geheimwaffen d. Dritten Reiches, 1965;  
ders., Die Tragödie d. dt. Luftwaffe, Aus d. Akten u. Erinnerungen v. FM M., 1970;  
T. Osterkamp u. F. Bacher, Tragödie d. Luftwaffe? Krit. Begegnung mit d. gleichnamigen Werk v. Irving/M., 1971;  
R. Suchenwirth, Der Staatssekretär M., Lebenslauf u. Werdegang. Militärgeschichtl. Forschungsamt Freiburg (Br.), Studie Lw 21/4 (engl. in: R. Suchenwirth, Command and Leadership in the German Air Force, USAF Historical Studies 174, July 1969, S. 17-51);  
K.-H. Völker, Die dt. Luftwaffe 1933-39, Aufbau, Führung u. Rüstung d. Luftwaffe sowie d. Entwicklung d. dt. Luftkriegstheorie, 1967;  
H. Boog, Die dt. Luftwaffenführung 1935-45, Führungsprobleme - Spitzengliederung - Generalstabsausbildung, 1982;  
O. E. E. Moll, Die dt. Generalfeldmarschälle 1935-45, 1961 (P);  
G F. Heuer, Die dt. Generalfeldmarschälle u. Großadmirale, 1978;  
Das Dt. Führerlex. 1934/35, S. 314;  
Rhdb. - Zu Werner M.: P. Küpper, in: Marburger Gelehrte, 1977, S. 357-61 (L, P);

BHdE II;  
Kosch, Lit.-Lex.<sup>3</sup>.

**Autor**

Horst Boog

**Empfohlene Zitierweise**

Boog, Horst, „Milch, Erhard“, in: Neue Deutsche Biographie 17 (1994), S. 499-503 [Onlinefassung]; URL: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd118582402.html>

---

1. September 2021

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---