

Aus St-Besprechung am 1.7.1943:

Schnell-Kampfflugzeuge:

Peltz: Der S-Typ muß unser Ziel sein, weil nur dieser Typ uns einen wirklichen Vorsprung gibt. Die bewaffnete Form der Ju 188 ist eigentlich die Type, die wir an der Front gar nicht verwenden können, es sei denn in Rußland, wo man aber auch ohne weiteres mit der Ju 88 fliegen kann. Aus diesem Grunde muß klar festgestellt werden: die Ju 88 E, die bewaffnete Type, ist eigentlich eine Spielart des Musters, das wir brauchen; sie stellt eine Spezialanfertigung dar. Wir müssen aber unter allen Umständen- und zwar so schnell wie möglich - die S-Ausführung in die Serie und in die Front bekommen, sonst müssen wir die bewaffnete Type in der Front wieder umrüsten, die Waffen herausnehmen und die Maschine für die Nacht fertig machen. Das ist widersinnig. Aus diesem Grunde und auch aus anderen Gründen möchte ich noch einmal feststellen, daß wir bei der Ju 188, so wie sie im Augenblick steht, nicht bleiben können. Wir müssen auf die S-Variante kommen und, da dieser Typ zu wenig Reichweite bringt, unter Umständen den langen Rumpf daran bauen. Damit haben wir den Vorsprung. Wenn wir die bewaffnete Form wählen, und ohne Änderung bis April 1944 laufen lassen, bieten wir der Front keinen Vorteil, es sei denn, daß wir so viel Maschinen davon hätten, daß wir wirkliche Tagesangriffe mit diesen gut bewaffneten Flugzeugen durchführen könnten. Aber die Lage auf dem ~~Rubik~~ Jagdgebiet im Mittelmeer und in England ist so, daß wir kein Flugzeug bieten können, das so stark bewaffnet ist, daß wir dort mit Aussicht auf Erfolg bestehen könnten. Es ist eine reine Jägerfrage. Es gehört dazu, daß die eigenen Jäger diesen Luftraum in einer Weise, die ausreicht, bedienen. Solange wir aber Bomber in praktisch von uns nicht bewachte feindliche Jagdräume schicken müssen, ist es nicht möglich, z.B. mit einem Verband von 50 Flugzeugen nach Algier zu fliegen. Das kann man

einmal tun; aber dann hat sich der Gegner darauf eingestellt.

Milch: Wie hoch ist der Unterschied zwischen 88 als Kampfflugzeug und der 188, so wie sie jetzt als B-1-Ausführung ausläuft?

(Peltz: 30 bis 40 km.-Petersen: Es ist etwas höher 50 -60 km)
Das ist völlig unzureichend.

Peltz: Wenn wir heute mit dem Flugzeug in der Nacht fliegen müssen, so kommt noch die Flammenvernichtung dazu. Das muß dabei berücksichtigt werden.

Milch: Jawohl! Sie konnten in Dessau leider nicht dabei sein. Wir haben uns alle, und zwar IC als auch KdD, für diese Frage ausgesprochen, und ich wollte wissen, welche Typen eigentlich laufen. Ich stehe wie Sie auf dem Standpunkt -und ich habe da zu Ihrer Entscheidung bezw. der des Generalstabschefs und des Reichsmarschalls offen gelassen -, daß von der Ju 188 in der normalen Ausführung mit der stärkeren Bewaffnung und den geringeren Geschwindigkeiten für den Westen und Süden weder bei Tage noch bei Nacht etwas zu halten ist. Im Osten genügt auch die heutige Form als Ju 88. Warum dann also die 188? Wenn es ideal ginge, käme die 188 schon jetzt in der Schnellausführung heraus. Wir haben gesagt: leider geht das nicht so schnell. Aber wir könnten sie früher bekommen, wenn wir die Maschinen provisorisch verschalen, das und das herausreißen und so in Ordnung bringen. Das war die Frage: machen wir das schon in der Serie oder müssen wir nachher umrüsten? Da wurde gesagt: in die Serie wird die Sache gar nicht mehr hineingesteckt; wir brauchen die Waffen nicht einzubauen, um sie nachher doch wieder herauszuholen, und es wurde die Meinung geäußert, so gehe es wesentlich früher, was mich dann schließlich auch überzeugt hat. Was mich aber erschüttert, das ist die Tatsache, daß dieses Flugzeug dann erst im Februar mit einer Maschine anlaufen soll. Die erste passable Stückzahl soll erst im Juni 1944 kommen. Das ist unmöglich. Wie können wir nun diese Zwischentype dem jetzigen Stand gegenüber früher anlaufen lassen, und zwar etwa unter dem Motto, daß die Produktion, die nachher herauskommt, etwa in der Winterzeit, wo die Einsatznotwendigkeiten für diese Maschine vielleicht nicht so scharf am Tage liegen, sofort vorbereitet wird? Wie lange Durchlauf haben Sie bei der 188?

Alpers: Das ist noch sehr viel, weil sie im Ablauf ist. Der Durchlauf dürfte etwa 10 Monate betragen.

Milch: Das würde bedeuten, daß wir mit Teilen schon bis Mai nächsten Jahres belegt sind, und das hieße, daß die Zwischentype frühestens, wenn wir dort umschalten, im Juni des nächsten Jahres in größerer Stückzahl einlaufen würde. Da kommen noch von der alten Ausführung rund 100 Maschinen monatlich heraus. Von Mai nächsten Jahres ab müßte aus dem Werk die S-Type kommen.

Peltz: Aber ich muß noch einmal sagen: gefordert werden muß - und diesen Weg müssen wir finden - : die 3 Mann-Kanzel. Sie bringt uns den entscheidenden Fortschritt von der 88 zur 188.

(Milch: Also Drei-Mann-Kanzel und ferngesteuerte Heckbewaffnung.)

Jawohl. Ich betone dabei, daß die 410 im Augenblick eine außerordentlich schlechte Reichweite hat, und zwar besonders für die Nacht. Sie bietet als Kampfflugzeug praktisch im Augenblick bei den jetzigen Verhältnissen außerordentlich wenig. Das Reichweitenproblem ist das Kardinalproblem, das die 410 in ihren Leistungen herabsetzt. Wenn man sich dazu entschließen kann, einen Teil der 410-Ausbringung zugunsten der Ju 188 S zu verlagern, dann bitte ich, diesen Weg zu prüfen, falls das etwas bieten sollte.

Alpers: Das bringt nichts. Ein Absinken der 410 zugunsten der 188 kann nichts geben, weil es sich bei beiden um ganz andere Werke und ganz andere Motoren handelt.

Milch: An und für sich hat die 410 eigentlich ganz andere Aufgaben. Sie, Peltz, haben sie nur aus Not bekommen. Die Maschinen werden für den Jagdfliegerbereich dringendst gebraucht. Sie werden Sie für manche Aufgaben auch noch brauchen.

(Peltz: Wir müssen sie nehmen, weil wir nichts anderes haben.)

Für viele Aufgaben, für die sie heute verwendet wird, würden Sie besser die Ju 188 nehmen. Aber es gibt eben gewisse frontnahe Aufgaben, bei denen sich die Gebiete Kampf und Jagd überschneiden. Der General der Jagdfl. möchte sie heute schon haben. Er muß sie allerdings noch hergeben. Die Frage ist auch nicht so sehr die,

ob Sie 410 oder 188 nehmen müssen, sondern von der 188 werden wahrscheinlich für Ihren Rahmen genug gebaut werden. Brauchen Sie mehr, müssen wir uns einmal darüber unterhalten. Bei dem Gen. d. Jagdfl. müssen wir fragen, worauf er evtl. verzichten kann. Für mich vom Baustandpunkt aus wäre interessant, zu hören, ob wir mal ein Muster ganz weglassen könnten.

Peltz: Wir stehen auf dem Standpunkt, daß, wenn man ein gutes zweimotoriges Flugzeug hat und wirklich einen guten Konstrukteur dahintersetzt, dann kann ich das in jeder Spielart, und zwar nach Geschwindigkeit, Höhe und Bewaffnung, entwickeln. Wenn ich diesen Standpunkt rein theoretisch verfolge und sage: auf dem gesamten mittleren Bombensektor nehmen wir als Grundzelle die 88 bzw. die 188 S --

(Milch: Kennen Sie diese Aufstellung von Junkers ?)

Jawohl!

(Milch: Dann sehen Sie, wie diese ganze Sache fortgeführt wird.)

Herr Feldmarschall sprachen gestern darüber, daß die 410 im Vergleich zur 188 Zerstörereigenschaften hat. Ich gebe das zu!

Milch: Richtig! Wenn Sie mir eines Tages sagen: ab dann und dann brauche ich keine 410 mehr, weil Sie Ihre Aufgaben mit anderen Maschinen abdecken können, dann tun Sie mir einen großen Gefallen. Dann werde ich mit Gen. d. Jagdfl. sprechen, und der wird sagen müssen, ob er sie braucht oder ob das nicht der Fall ist. Und auch der General der Aufklärer wird sich dazu äußern müssen. Stellt es sich dann heraus, daß die 410 nicht gebraucht wird, dann setze ich sie ab. Wir werden sie aber in den nächsten 2 Jahren nicht absetzen können, sondern wir werden sie noch brauchen, und zwar in jeder Stückzahl, die wir liefern können. Sie können aber auch sagen: ich ziehe die 188 in der und der Ausführung jeder 410 vor. Ich bekomme jetzt 300 Stück 188, würde aber 400 gebrauchen. Solange ich die letzten 100 Stück von den 400 nicht bekomme, nehme ich notgedrungen nur die 410. Dann würden wir einen Weg suchen müssen, um sie aufzustocken. Wenn der Gen. d. Jagdfl. sie auch nicht mehr braucht, dann allerdings würden 100 von der 410 überflüssig werden. Wir könnten sie dann absetzen und auf eine andere Maschine umschalten.

Peltz: Ich wollte nur rein theoretisch feststellen, daß man nach meiner Auffassung ein zweimotoriges Standardmuster braucht das man soweit bringen muß, um höhere Bewaffnung usw. hineinbauen zu können.

Milch: Richtig! Auf dem zweimotorigen Bombergebiet fällt heute schon die Do 217 weg und die 111 wird schon auf Transporter umgeschaltet, und wo sie noch läuft, wird sie im Osten förmlich weggerissen. Wir könnten 300 Stück mehr machen, und die Truppe wäre noch nicht zufrieden. Sie fällt aber aus und interessiert uns baumäßig in der Entwicklung schon lange nicht mehr. Es bleibt die 188 bestehen, die bisher nur ein Ablösemuster in der Do 335 besitzt. Wir kommen nachher noch auf eine andere notwendige Ablösung auf dem Gebiet des TL. Sie liegen dann einheitlich. Tatsächlich gehen die Junkerschen Typen der 88 und 188 von einem Muster aus. Wir wollen nur nicht ^{von} dem schwerbewaffneten Type ausgehen, sondern von der Schnellstausführung, und wollen uns davon jeweils die anderen Möglichkeiten vorbehalten. Um das durchzuführen, brauchen wir zunächst ein Muster. Das ist das Muster S. Für dieses Muster wollen wir außerdem ein Übergangsmuster zum Muster S haben. Das muß schneller gebracht werden.

Nun kommt die Frage der Bewaffnung. Die S-Type hat die Drei-Mann-Kanzel und die ferngesteuerte Heckbewaffnung. Die Übergangsseite hat die alte Kanzel und keine Heckbewaffnung.

(Pasewaldt: Ab Februar auch schon, aber unbemannt.)

Aber nicht ferngesteuert: das macht wieder langsamer.

von Loßberg: Nach meiner Ansicht ist der benannte Heckstand die einzige für die Nacht wirksame Abwehrbewaffnung. Das haben wir bereits vor Jahren erkannt, und er ist ja auch deshalb gemacht worden. Ich bezweifle, daß man beim fernbedienten Heckstand im Periskop genügend sieht. Die Flugzeuge sind praktisch wieder unbewaffnet.

Peltz: Die Bewaffnung ist, solange ich nachts fliegen muß und es kein Funkmeßschießverfahren gibt, bei einem Kampfflugzeug nur zu 2 % wirksam, das allerdings über dem Daumen gepeilt. Das ist praktisch so, wenn ich ein Flugzeug habe, das in seinen Eigenschaften fliegerisch gut ist, wie es unsere mittleren Kampfflugzeuge normalerweise sind, dann liegt mein bester Schutz in

meinen fliegerischen Abwehrmaßnahmen und in meiner Geschwindigkeit. Das ist die Grundvoraussetzung.

Petersen: Die Maschine kann mit dem 213 und dem 301, wenn sie nach England fliegt, ohne weiteres Dreiviertelstunden Kampfleistung fliegen.

Peltz: Dann kommt sie reichweitensmäßig nie hin. Bis nach London kommt sie noch allenfalls, aber im Mittelmeer ist es unmöglich, mit dieser Leistung zu fliegen.

(Milch: Im Mittelmeer braucht sie diese Leistung auch nicht dauernd zu haben.)

Dauernd nicht, aber man braucht sie in dem Gebiet, wo man in der feindlichen Abwehr sitzt, und da sind die Werte dann anders wenn mit 1000 kg oder 1500 kg Beladung geflogen wird. Da kommt dann eine Geschwindigkeit von höchstens 450 - 460 km heraus.

Milch: Durch Fortnehmen der verschiedenen Dinge bringen sie mit der gleichen Menge Betriebsstoff eine größere Kilometerleistung heraus. Wenn Sie aufgrund dieser Maßnahme 60 km schneller werden, dann sind diese 60 km ein erheblicher Gewinn.

Petersen: Man kann als Eindringtiefe der Maschine mit 700 km rechnen. Darüber hinaus wird sie aber nichts bringen.

Milch: Das stimmt dann damit überein: 700 km Eindringtiefe, davon ein Drittel als Reserve eingerechnet.

Peltz: Ist das für Tiefflug gerechnet?

(Petersen: Ich möchte mich nicht festlegen, dazu muß ich die Reichweitentabelle sehen.)

Wenn die Geschwindigkeit so wäre, daß man der überlegenen Nachtjagd die Stirne bieten kann, dann kann ich in der Höhe fliegen und dann wird auch die Reichweite besser. Solange ich aber mit der 183 praktisch nur einen kleinen Schritt vorwärts komme, sind für mich die gleichen Verhältnisse abwehrmäßig vorhanden, d.h. ich bin gezwungen tief zu fliegen. Bei ungünstiger Motorenleistung und Geschwindigkeitsverhältnissen und das drückt auf die Reichweiten. Deshalb müssen wir jetzt hier daran denken, daß diese Flugzeuge praktisch im Tiefflug eingesetzt werden. Im Rückflug kann ich nicht wieder hochgehen. Dann wird es aber wieder hapern. Denn es wird keinerlei Sicherheit mehr da sein.

Dann haben wir auch keine Flugplätze, so daß wir aus der Po-Ebene oder Südfrankreich heute Algier angreifen müssen. Das ist ein Jammer. Das heißt, wir werden diese Aufgaben mit diesem Flugzeug lösen müssen, und da wird es dann mit der Reichweite schlecht werden.

Petersen: Das wird mit dem 213 noch schlechter, weil er noch mehr Benzin verbraucht.

(Milch: Wird die Geschwindigkeit etwas besser?)

Ein wenig besser wird sie schon. Aber das hält sich mit dem D die Waage.

Milch: Können die Maschinen nicht auf dem Rückflug unten irgendwo zwischenlanden, um wieder aufzutanken?

Peltz: Das machen wir jetzt schon. Es sind z.B., um einige Zahlen zu nennen, von Istria nach Algier hin und zurück zusammen 1750 km. Das ist das Äußerste, was wir jetzt gerade schaffen. Wenn ich jetzt jetzt auf Sardinien lande, dann verkürzt sich die Strecke um 200 km. Leider sind aber die Plätze auf Sardinien und Sizilien nicht so organisiert, daß ich immer starten und landen kann. Sonst wäre das ganze Problem nicht vorhanden. Das setzte voraus, das Sardinien oder Sizilien maltaähnlichen Charakter erhielten. Aber heute wird alles von den gegnerischen Bomben zusammenge-
worfen. Ich glaube auch, daß sich das so schnell nicht ändern wird.

Petersen: Wenn es so ist, dann müssen wir eines Tages nördlich der Alpen starten!

Es ist die Tatsache gegeben, daß die Urzelle dieselbe geblieben ist. Die Leistung ist aber von 1 400 auf 1 850 PS Startleistung gestiegen. Der Einheitverbrauch beträgt 220 Gramm pro Stunde. Dadurch sinkt nun die Eindringtiefe. Das sind Naturgesetze, an denen nichts zu ändern ist.

Peltz: Ich gebe zu, daß das Naturgesetze sind. Auf der anderen Seite stehen die taktischen Forderungen, die wir im Kriege bedienen müssen. Ob es sich um England oder um das Mittelmeer handelt, das spielt keine Rolle. Wir sind im Jahre 1940/41 nach Glasgow geflogen, und zwar mit Rüstzustand B-A5. Das war einwandfrei möglich. Heute ist nun wahrscheinlich die Lage anders, weil man nicht mehr gradlinig fliegen kann. Wenn wir wieder

schneller sind, können wir auch wieder gradlinig fliegen. Sobald wir eine gewisse Geschwindigkeitsspanne überschreiten, sind wir in der Lage, in der Reichweite ungeheuer zu gewinnen.

Milch: Ich glaube, daß wir in den Entfernungen nach Glasgow usw. jetzt mehr auf die 177 kommen, die wir zunächst bis 1200 km Eindringtiefe freigeben wollen, und zwar wegen des Einmotorenfluges. Die Motorsuche wird uns noch ein halbes Jahr Kopfzerbrechen machen. Dann, hoffen wir, werden wir darüber hinweg sein. Ich bin hier in diesem Kreise bei der 177 der einzige Pessimist gewesen. Jetzt erlaube ich mir, Optimist zu sein, daß wir es in einem halben Jahre schaffen werden.

v. Loßberg: Für die Zukunft des Nachteinsatzes England müßte man auch bei der 177 wieder die Waffen hinauswerfen, um die Maschine schneller zu machen.

Peltz: Der Aufwand bei der 177 ist schon rein ausbildungsmäßig ungeheuer hoch. Was brauchen wir an Sprit, um die Besatzungen hinzubekommen und mit der 177 eine Stadt zu bombardieren.

(Milch: Wozu bauen wir sie dann?)

Sie bringt aber 4 t hin. .

(v. Loßberg: Das lohnt.)

Wir müssen versuchen, diese Aufgaben mit dem mittleren Sektor zu lösen.

Milch: Wir sind auch nicht unbedingt darauf angewiesen, in England ausgerechnet Glasgow zu bombardieren. Wir können uns noch jahrelang mit anderen Zielen befassen. Aber wenn man nachts die größere weite decken will, dann kommen wir jetzt allmählich auf die 177. Natürlich ist es ein größerer Aufwand. Wir haben eine sehr viel schlechtere Einsatzbereitschaft und ~~xxxxxx~~ und manche Schwierigkeit. Aber wenn wir für den Vogel überhaupt keine Beschäftigung hätten, dann dürften wir ihn nicht bauen. Es ist eine teure Sache.

(Peltz: Ich widerspreche dem auch nicht!)

Statt einer 177 könnten wir 2 1/2 188 bauen.

(Alpers: Mindestens!)

Peltz: Wenn der Geschwindigkeitssprung, den wir machen, ein bestimmtes Maß erreicht, dann sind wir in der Lage, wie in

alten Zeiten zu fliegen. Das heißt: wir können hoch und geradeaus fliegen. Wir sind mit einem Funkmeßwarngerät taktisch absolut sicher. Wenn wir diesen Geschwindigkeitsvorsprung nur für ein Schrittlchen machen, dann sacken wir nicht nur deshalb ab, weil wir geschwindigkeitsmäßig nicht viel gewonnen haben, sondern auch taktisch und fliegerisch, weil wir unten bleiben müssen.

Milch: Wir sind uns alle einig: dieser müde star bewaffnete Vogel ist uninteressant für alle die Zwecke, die wir im Westen und Süden im Auge haben.

(Peltz: Für den Osten gilt sinngemäß dasselbe.)

Mit etwas Zeitabstand. Aber man kann die Maschine noch am Tage einsetzen, und mit der Bewaffnung kann man auch noch etwas anfangen. Und dann ist es mehr wert als 2 %. Aber wir müßten untersuchen, ob wir die Reichweite etwas erhöhen können zu Lasten der Bombenzuladung, wobei uns 1000 kg genügen würden.

Peltz: Es bietet aber auch keine Wehrmachtführung ihren fliegenden Besatzungen derartige Plätze an, wie wir das tun. Wenn wir England als Muster nehmen oder auch Afrika, wie es jetzt ausgebaut wird - da kann ich auch mit schlechten fliegerischen Eigenschaften und mit durchschnittlichen Besatzungen starten und landen. Bei uns ist Frankreich die einzig ausgebaute Basis. Darauf müssen wir Rücksicht nehmen. End für die 177 ist im Westen auch noch etwas zu tun.

Milch: Sicher, aber an und für sich ist es da besser als im Inneren des Reiches. Am schlimmsten ist es aber in Italien. Die haben garnichts gemacht.

- - - - -

Peltz: Der bemannte Heckstand kostet uns wieder Reichweite.

(Pasewaldt: Er kostet außerordentlich viel!)

Deshalb muß man genau überlegen, wohin wir dann noch fliegen können. Unter Umständen kommen wir zu dem Ergebnis, daß es gar nicht geht.

Pasewaldt: Wie ist es mit der Elastizität, wenn der Heckstand wegfällt und dafür ein Behälter kommt, der leer geflogen wird?

Friebe: Mit dem Behälter kann man den Heckstand einigermaßen auswiegen. Jetzt ist der Heckstand durch die stärkeren Motoren ausgeglichen. Wir haben übrigens Schwerpunktsorgen immer in der

Richtung nach vorn gehabt. Wenn wir den Heckstand wegnehmen, dann haben wir Platz für den Brennstoff.

Pasewaldt: Der Behälter ist noch da! Er wiegt aber nicht so viel wie der Heckstand.

Petersen: Ich muß sagen, daß der Heckstand seinerzeit auf Ihre Forderung hin (zu Peltz gewandt) forciert wurde. Er hat für den Tag bestimmt seine Berechtigung.

Peltz: In dieser Ausführung, die Tagvariante, gehört er hinein. Wenn die Lage es zulassen würde, daß wir solche Tagesangriffe flögen, dann wären die Sorgen nicht vorhanden. Aber bei dieser Lage ist es einfach nicht zu machen. Das ist eine homogenes Ganzes: Heckstand und schwere Bewaffnung, die Flying-Fortress in der Westentasch. Es ist ein reiner Tagbomber, der im Osten verwendet werden kann. Vielleicht kann man es sich auch gestatten, an anderen Stellen den Gegner einige Male am Tage Schläge zu versetzen, aber es wird sofort alles zur Abwehr heranziehen.

Milch: Gegen Jäger kommt er nicht auf.

Petersen: Vor allem nicht gegen Jäger mit großkalibrigen Waffen. Deshalb habe ich die Bewaffnung des Kampfflugzeuges ~~mit~~ gegen Jäger nie geglaubt, vor allem, wenn diese mit großkalibrigen Munition schießen!

Milch: Und auf größere Entfernung das Feuer eröffnen können!

v. Loßberg: Es ist auch interessant, aus dem Bericht von Kammhuber aus dem Mai das Ergebnis der Auswertung zu sehen, daß nämlich am Tage aus den geschlossenen fliegenden Boeing-Verbänden immer noch 5 Maschinen abgeschossen werden, ehe ein Jäger von uns uns herunterfüßt, trotz der starken Abwehr.

Milch: Wenn der Jäger die entspr. Waffen bekommt, kann sich der Gegner das am Tage nicht mehr erlauben. Seine Panzerung und Abwehrkraft ist auch irgendwo zu Ende. Die gesamte Waffenwirkung des Bombers ist immer ungünstiger als die des Jägers.

Peltz: Es gibt noch einen Fall, wo ich in der technischen Entwicklung eine Chance für den Bomber sehe, stärker als der Jäger zu sein. Das ist ein ferngesteuertes, nachsteuerbares Geschöß gegen den Jäger.

v. Loßberg: Das wird nur eine Zusatzmöglichkeit sein. Die übrigen Abwehrwaffen wird man trotzdem brauchen.

(Peltz: Natürlich)

Petersen: Außerdem müssen wir damit rechnen, daß der Gegner an den Schwerpunkten 1000 Jäger in die Luft bringt!

Milch: Das ist bei uns eine Frage: wir haben nicht genug Jäger. Deshalb geht es nicht. Wenn wir im Verhältnis 4 : 1 kämpfen würden, wie ich fordere, würden sie auch bei der heutigen Bewaffnung unserer Jäger kein Bein zur Erde bekommen.

(Peltz: Deshalb können wir auch mit den Tagbomben nicht durchstehen.)

Im Westen und Süden sind wir mit der 188 nicht up to date. In der Biskaya können wir es vielleicht, weil wir nicht ohne weiteres den Gegner antreffen, der überlegen ist. Aber wo wir wirklich in den Abwehrbereich des Gegners kommen, sind wir außerordentlich schlecht dran. Deshalb ist die gutbewaffnete Form für den Westen und Süden eine falsche Spielart. Ich komme wieder auf die Frage der größten Geschwindigkeit zurück! Wir sind in der Debatte dann auf die Frage der Reichweite gekommen, die katastrophal wird. Dazu kommt die Mitnahme von kleinen Bomben, um eine genügende Auswertung zu haben.

Petersen: In der S können wir 18 50 er mitnehmen.

Milch: Man kommt beinahe zu der Überzeugung, daß die 88 S überhaupt die beste Maschine wäre.

(Diesing: Da fehlt die Flugstrecke auch!)

Sie wäre aber darzustellen.

Diesing: Das glaube ich nicht. Es ist so, daß man jetzt plötzlich die mittlere Bombe unter die 188 geklebt hat und dadurch den eigentlichen Bombenraum für die 50 er verbraucht hat.

Peltz: Die Drei-Mann-Lösung ist unsere Standard-Lösung und das Optimum, das man bringen kann.

Milch: Dadurch ist die Bombenzuladung für kleine Bomben auch nicht besser.

Peltz: Dafür muß die Wanne drunter.

Frießel: Der Bombenraum wäre hinzubringen, so daß er etwa 20 50er fassen könnte. Es läßt sich ein Geschütz dazu bauen. Aber seinerzeit war es ^{nicht} verlangt worden, und deshalb ist es nicht drin. Das Volumen ist aber da.

Milch: Wie bekomme ich aber die Reichweite für den eigentlichen Bomber heraus?

von Loßberg: Durch einen ungeschützten Tank.

Milch: Also die erste Frage ist, wie wir auf die schnellste Ausführung kommen, die möglich ist. Eine Variante ist der Beleuchter. Die Reichweite muß mindestens 2400 km sein. Für 1 1/2 St. kann maximal Betriebsstoff in ungeschützten Tanks mitgenommen werden. Bei den Bomben muß nach Möglichkeit die Variation zwischen 100 kg, zwei 500 ern, vier 250 ern, und soviel wie möglich 50 ern bestehen. Statt der 250 kann man auch die Schalter für kleinste Bomben nehmen.

Zunächst müssen wir die Arbeit auf dem Schwerpunkt legen. Der Osten lebt sowieso von den weiteren Abfällen, die in der alten Ausführung immer noch weiter laufen.

Peltz: Dann wird es sehr kritisch, wenn mehr als 30(80) % der Frontverbände auf diesem Muster stehen. Dann wird es natürlich so, daß man für den Osten irgend etwas mit einplanen muß. Deshalb wird es so, daß ich ungefähr 30 % auf dieser Type laufen lassen muß.

So lange die Luftlage - und darüber sind alle Experten einig - nicht zuläßt, daß wir am Tage gegen den zur Luft am besten gerüsteten Gegner antreten, so lange müssen wir uns auf die Nacht, auf Schlechtwetter und auf den schnellen Sektor festlegen. Für den Osten ist das sowie-so richtig; denn selbst wenn wir im Osten nachts fliegen, können wir sehr verschieden fliegen. Wir können allerdings auch im Osten nachts fliegen. Dann muß so etwas organisiert werden. Aber nach ein gewissen Zeit, wenn alle diese Typen gestorben sind, Do 217, Ju 88, dann müssen wir eine gewisse Stückzahl im Programm haben, die den Osten tag- und nachtmäßig als Programm-flugzeug deckt.

Milch: Wir kriegen einen Teil jetzt auch automatisch heraus, der sowieso für den Osten in Frage kommt. Mit der Ausrüstung kommen wir schnell genug voran.

(Peltz: Wir warten sehnsüchtig!)

Aber es wird immer schon ein Teil fertig sein, ein Teil ist in der Ausführung und läuft schon. Die würden später rübergehen, so daß ein gewisser Teil dort auch noch einmal gedeckt ist. Trotzdem müßten wir meiner Ansicht nach von vornherein

einen Prozentsatz mit stärkerem Gewicht für den Osten jetzt laufen lassen.

Peltz: Diese Bomber müssen betrachtet werden in ihren Leistungen im Verbandsflug, weil das ausschlaggebend ist. Diese Bomber können im Einzelflug betrachtet werden, mit hoher Reisegeschwindigkeit, belastet und unbelastet; da ich, wenn ich Reichweit will, nicht mit hoher Reiseleistung fliegen kann, sondern mit der günstigsten Dauerleistung müssen diese Werte bei den Nacht- und Schnellflugzeugen unter anderem im Vorrang in die Beurteilung oder Bewertung eingehen.

Petersen: Nach den Erfahrungen in der Staffel kann sie im Verband eine Reiseleistung von 340 bis 350 km aufbringen, am Boden, bis zu einer Höhe von 2000 m, bis zum oberen Rande des Bombenladers.

Ich habe in Rominten dem General Meister angeboten die 188 usw. Staffel, unter Voraussetzung der Tagausführung, ohne Flak-Anlage, mit aller Bewaffnung, unter der Voraussetzung, daß sie nach dem Osten geht. Er hat das eingesehen und gesagt: jawohl, alles in Ordnung.

Peltz: Ich bin gefragt worden, ob ich sie haben wollte. Ich habe gesagt: jawohl, ich nehme sie gern.

Diesing: Es kommt auf den Oberst Peltz an, kommt Tageseinsatz in Frage?

Peltz: Da KG 6 auf diese Type umsteigt, war das der Grund, aus dem ich gesagt habe: wenn KG 6 im Westen bleibt, müssen wir uns mit diesen Flugzeugen herumschlagen.

Petersen: Ihr müßt Euch klar sein, daß bei Schwerpunktbildung Ihr sie los seid.

Knemeyer: Sie ist Oberst Peltz unterstellt und ist jetzt heruntergegangen und dem KG 6 nur angeschlossen, damit sie nicht in der Luft hängt.

Peltz: Ich wollte Mader bestellen und ausfragen, was er bieten will.

Petersen: Er kann bieten die Tagausführung, 420 am Boden, 520 km in Volldruckhöhe.

Peltz: Das ist gut. Wenn er mit dieser Staffel in den Osten

geht, wird sie Jäger abschießen und sich dort gut bewähren, wenn wir diese Muster im Osten erproben, die wir im Westen einsetzen wollen, müssen wir auch im Westen fliegen lassen, weil die Verbände in der gleichen Ausführung geliefert werden, wie Mader seine Flugzeuge hat.

(Milch: Zerstörerausführung?)

Diesing: Nein, Normalausführung.

Petersen: Mit der Tagserienausführung. Das ist meine Rede. Seit 3/4 Jahren liegen wir schlecht.

Diesing: Wenn wir sie jetzt nach Osten geben, dann wird der Ostverband sagen: Das sind Primaflugzeuge! - Das werden wir gegen keine Führung durchsetzen, die nicht jeden Tag in der Technik ist, daß sie im Westen nicht mehr brauchbar ist. Es dauert 1/4 Jahr, bis man sie umgestellt hat. Dann muß man sie umrüsten. Deshalb halte ich es für besser, gleich zu sagen: das ist das Beste, was wir haben; es reicht aber trotzdem noch nicht aus.

Milch: Nur darauf aufmerksam machen, daß man mit dem Einsatz gewisse Vorsicht walten lassen muß.

Milch: Es kommt darauf an, wenn wir jetzt zu einem Grundtyp durchringen, entsprechend den Wünschen auch des Generals der Kampfflüger, daß wir sagen: beim Grundtyp der 188 wird die schnelle Ausführung und dann auch ein gewisser Prozentsatz mit einer stärkeren Bewaffnung gemacht. Eine andere Variation wird nachher die Höhenfrage, die gedeckt werden kann, durch 80/35, mit derselben Maschine. Wahrscheinlich wird die Schnellausführung nachher Schnell- und Höhenausführung als Einheitsausführung werden. Auf dem Wege dorthin sind die Zwischenstufen zu untersuchen, die aber Notbehelfe sind, um terminlich schneller hin zu kommen. Das kostet irgendwo etw-as, natürlich. Die weitere Frage, die nochmals kommen wird, ist eine Variation für die größere Reichweite, d.h. mit dem verlängerten Rumpf, die vielleicht auch nur als Höhenvariante interessant sein wird. Trotzdem braucht man sie aber auch, wenn man weiß, die Höhenvariante läßt sich darstellen: trotzdem die normale Variante auch nochmals laufen lassen, um für die fernere Aufklärung etwas zu geben oder um für ferne Bomb²ziele, die nicht so

geschützt liegen, etwas zu haben.

So daß wir auf diesem Gebiete das eine oder andere aus den sonst ziemlich am Rande befindlichen zweimotorigen Maschinen in dieser Größenklasse herausholen. Das sind die Überlegungen, auf die man gehen sollte. Die Grundaussführung ist die schnelle Type. Erste Variation für den Osten, für den Tag die gut bewaffnete Type, aber für den Westen leider zu langsam. Die zweite ist die wirkliche endgültige Nachtschnellausführung. Als nächstes diese Sache kombiniert mit der Höhe, und dann nochmals mit dem langen Rumpf diese hier unten, auch kombiniert, möglichst mit der Höhe.

(Peltz: Und die Nachtjagd!)

Die ist mitgedeckt durch die anderen. Ich denke erst einmal an die reine Bombenseite. Das andere ist leichter darzustellen. In dem Augenblick, in welchem ich keine Bomben brauche, habe ich andere Möglichkeiten für die Reichweite, für die Unterbringung von Waffen.
