

1943:

1.

6. Kampfflugzeuge:

Aus Amtschefbesprechung am 9.3.1943:

Ju 88, Ju 188 und Me 410:

Alpers: Es haben sich Schwierigkeiten ergeben bei der Aufteilung der Fertigung der Me 410 bei der Industrie. Seitens C-B 2 war vorgesehen, die Firma Henschel in den Kreis der Me 410 bauenden Firmen einzuschalten. Da jedoch die Arbeitsvorbereitungen bei der Fa Henschel für den Anlauf der Ju 188 gemäß Lieferplan 222 bereits sehr weit fortgeschritten war, mußte die Frage entschieden werden, ob auf diese Vorbereitungen zu Gunsten der beabsichtigten Einlaufs Me 410 verzichtet werden kann.

Gemäß einem Vorschlag der Firma Henschel würden, wenn man die Me 410 1/2 Jahr später bei Henschel zum Anlauf bringen würde, dort 500 Flugzeuge Ju 188 gebaut werden, jedoch die Gesamtausbringung der Me 410 um 640 Flugzeuge vermindert werden.

Dir. Frydag: Wird jetzt auf die Me 410 umgeschaltet, dann ist ein Wiederanlauf der Ju 188 auf größere Stückzahlen nicht mehr möglich, da die Firmen, die dann noch in der Ju 88-Fertigung bleiben, voll belastet sind.

Gen. Vorwald: Es hat sich jetzt als zweckmäßig erwiesen, sofort auf die Me 410 überzugehen. Besondere Schwierigkeiten ergeben sich daraus, daß die Vorrichtung 188 von Henschel nicht etwa bei AtG oder Junkers verwendet werden können, weil Henschel beim Bau derselben auf ein anderes System übergegangen ist. Sie sind ohne weiteres nicht verwendbar.

Dir. Frydag: macht darauf aufmerksam, daß die Einstellung der Fertigungsvorbereitungen sich auf die bei Henschel in diese

Arbeiten eingespannten Leute moralisch ungünstig auswirken werde.

Oberstlt. Petersen: erklärt auf eine Anfrage des GFM, daß es erprobungsmäßig nicht vertretbar wäre, auf eine höhere Ausbringung der Me 410 zu verzichten.

Der Vorschlag von Bir. Frydag, die Me 410 unter Einschaltung des Volkswagenwerkes zu fertigen, wird vom GFM als unzweckmäßig abgelehnt.

#### Schlußfolgerung:

Der GFM stellt abschließend fest, daß die Me 410 auf Grund des günstigen Erprobungsergebnisses un möglichst hoher Stückzahl gefertigt werden muß. Ein Verlust in der Ausbringung von 640 Flg. ist untragbar. Diese Flugzeuge sind wertvoller als 500 Ju 188. Aus diesem Grunde muß die Firma Henschel auf Produktion der Me 410 umschalten.

Es muß versucht werden, die fraglichen 500 Ju 188 noch zusätzlich durch Vergrößerung der Fertigung bei anderen Firmen zu bauen.

- - - - -

#### Kampf gegen England:

##### 1.) Allgemein:

Das erfolgversprechendste Mittel, den Gegner von seinen Angriffen auf deutsche Gebiet abzubringen, ist, England selbst mit entsprechenden Luftangriffen zu belegen. Alsdann wird der Gegner bald seine Angriffe abstellen. Die ihm durch die Flak zugefügten Verluste sind zu gering, die Abschüsse durch Nachtjäger sind auch sehr unterschiedlich.

Oberstlt. Petersen misst den Funkmeßgeräten keine so große Bedeutung bei. Wichtiger ist, schnelle Flugzeuge einzusetzen. So stellt zur Zeit Hauptmann Krauss eine Fw 190-Staffel auf und fliegt nachts mit Jabos.

Auch der Einsatz von Ju 88 bzw. 188 in 3-Ausführung ist erfolgversprechend. Lediglich durch zusätzliche Einbauten und Anbauten ist die Ju 188 bisher in ihrer Geschwindigkeit von 600 auf knapp 400 km herabgesetzt worden.

Es sei klar zu entscheiden zwischen dem Einsatz am Tage im Osten mit vielen Waffen usw. und dem schnellen Einsatz bei Nacht nach England.

##### 2.) Anforderungen an das Flugzeug:

Der GFM stellt eindeutig die Forderungen fest, die erfüllt werden müssen, um der generischen Abwehr gewachsen zu sein: Unterhalb einer Höhe von 14-15 km ist man von der Geschwindigkeit abhängig. Mit allem Nachdruck muß darauf hingearbeitet werden, diese Forderung zu erfüllen. Alle anderen Forderungen sind hintenanzusetzen.

3.) Anforderungen an den Kampfflieger:

Es muß in erhöhtem Maße darauf hingewirkt werden, daß die eigenen Kampfflieger ihre Bombenlast gezielt abwerfen. Solange noch nach der abgeworfenen kg-Zahl von Bomben, nach den geflogenen Kilometern und den Zahlen der Starts gemessen wird, werden die Leistungen der Luftwaffe nicht das Maximum erreichen.

4.) Nachtjagd:

Bei der Nachtjagd ist eine Höhe von 8 - 9 km zu fordern. Hierfür ist die He 111 mit TK 9 nach Aussage von Oberst i.G. Pasewaldt völlig unbefriedigend. Oberstlt. Petersen meldet, daß der Einbau TK 9 rein technisch gelöst ist. Es haben sich Schwierigkeiten am Anbau gezeigt. Die Gipfelhöhe kostet im Verhältnis der ganzen Einbauten 500 kg. Wenn das Flugzeug hoch fliegt, wird der ganze hintere Auspuffkranz am TK 9 rotglühend. Es ist für den Nachtjäger dann sehr leicht abzuschießen. Der GFM macht darauf aufmerksam, daß bei einer mit voller Zuladung erflogenen Höhe von 10 500 m gegenüber sonst 7.300 m der rotglühende Auspuffkranz keine Rolle spielt.

- 5.) Der GFM befiehlt Oberst i.G. von Losberg zum Kommissar für alle Fragen, die heute mit dem Kampf gegen England zusammenhängen (u.a. TK 9 bei He 111) so schnell wie möglich zum Einsatz zu bringen. Noch in diesem Sommer muß eine größere Zahl der Flugzeuge über England zum Einsatz kommen.
-