

Aus GL-Botschefbesprechung am 19.7.1943:

Ju 88 /Ju 188 :

I. Einleitung:

Der Generalfeldmarschall erläutert, daß zwei Gesichtspunkte auseinandergelassen werden müssen, einmal der Massenangriff auf englische Industriestädte (Einzel- und Flächensiele) und zum anderen Angriffe auf die in größerer Reichweite liegenden Objekte, in England, im Atlantik und im Osten. Man muß sich darüber klar werden, welche Möglichkeiten sich bei dem mittleren Kampfflugzeug in der Ausführung Ju 88, 188, 288 überhaupt noch bieten. Die wirklich vorhandene Fertigungsmöglichkeit muß mit den Forderungen, die vom Generalstab gestellt werden, weitgehend in Einklang gebracht werden. Es ist zu beachten, daß eine nicht geringe Zahl Ju 88 immer wieder für den Einsatz im Osten benötigt wird, denn die starken Angriffe der Sowjets werden wegen der Geländebedingungen zu einem großen Teil durch das energische Eingreifen der Ju 88-Verbände zum Stehen ge-

bracht. Infolgedessen muß der Osten viel stärker, als es bis heute der Fall ist, bestückt werden.

## II. Erhöhung der Reichweite-Zusatztanks:

- 1) Prof Hertel berichtet, daß eine schnelle Erhöhung der Reichweite der Ausführung Ju 88 /188 nicht möglich ist, da die Unterbringung von Zusatztanks ~~xx~~ nur durch Rumpfverlängerung (Geschwindigkeitsverlust von 15 km/h) zu verwirklichen sei. Es besteht die Möglichkeit der Verbesserung im 10 % bei Anordnung eines Zusatztanks in den Außenflügeln und Vergrößerung der bisherigen Tanks etwa im zweiten Lastenraum nach Ausbildung der Sackbehälter (auf 200 lt.) Dadurch geht aber die Zugänglichkeit zum hinteren Rumpfe verloren. Die äußerste Grenze, die möglich ist, allerdings mit nicht einfachen Mitteln, ist eine Erhöhung der Reichweite um etwa 200 km (Eindringtiefe 70 - 80 km) in der Gesamtflugstrecke. Als Schnellmaßnahme wird nur die Anbringung eines Außenbehälters angesehen.
- 2) Nach Ansicht von Prof. Hertel kann durch Anbringung von Außentanks die von Oberst Pasewald erwähnte Forderung auf Erhöhung der Eindringtiefe um 200 - 300 km (= 800 km Reichweite) geschafft werden. Oberst Pasewald macht aber darauf aufmerksam, daß gerade Außentanks zur Erzielung einer größeren Schnelligkeit fortfallen sollten. Der GFM hält es infolge des damit verbundenen Geschwindigkeitsverlustes für unzweckmäßig, Außentanks anzubringen mit gewissen Ausnahmen für Sondereinsatz. Zur Frage der Aussenbehälter erklärt Stabsing. Friebe, daß sie zur Zeit aus Aluminium sind, aber auf Stahl umgestellt werden; die Holzbehälter, bei ~~denen~~ denen nach Angabe von Major Baumbach große Ausfälle infolge Undichtigkeit vorgekommen sind, werden langsam zurückgezogen. Der GFM ordnet an, daß der zusätzliche 200 ltr-Sacktank auf alle Fälle vorgesehen wird.

## III. Ju 88 S - 1 /S - 2/A 4

Prof. Hertel erklärt, daß die Ju 88 S-1 größere Geschwindigkeit aufweist, aber nur kleine Innenbomben (50 kg) mitführen kann, oder es müßten Außenbomben angehängt

werden. Als Gegenstück ist die Ju 88 S-2 mit Bombenwanne entwickelt worden, die gesättigt, bis 1800 kg Bomben mitzunehmen. Die Änderung bringt einen geringeren Geschwindigkeitsverlust aber die Reichweite ist erheblich größer. (1500 km gegen 1100 km)

Der GFM stellt fest, daß diese Ausführung mit einer Eindringtiefe von ungefähr 600 km und Beladung mit einer 1000 oder 1800 kg Bombe für einen Einsatz nach Mittel-England recht brauchbar ist.

Dir. Thielemann weist darauf hin, daß von der Ausführung Ju 88 S-1 66 Flugzeuge in Auftrag gegeben sind, die aus Großbauteilen umgerüstet werden. Hierfür kommt ein Einbau von Sacktanks usw. nicht mehr in Frage. Als Ablösung käme die Ju 188 E - 1. Die Konstruktion der S 2 sei erst in Bearbeitung.

Der GFM weist darauf hin, daß die Ju 88 A im Frühjahr 1944 überhaupt ausläuft. Es wird schon jetzt sehr viel stärker auf die Ju 188 übergegangen, sodaß praktisch mit Ausnahme der festgelegten Type S-1 (66 Flugzeuge) keine Ju 88 mehr ausgebracht werden, sondern nur noch 188. Das bedeutet, daß man bezüglich der Ju 88 keine großen Dinge mehr unternehmen soll, sondern die ganzen Bemühungen hinsichtlich Geschwindigkeit und Reichweite auf die Ju 188 legen.

Stabsing. Friebel trägt über den Vorschlag von Oberst Peltz vor, die restlichen Ju 88 auf BMW 801 umzustellen. Man solle BMW 801 von der Ju 188 auf die Ju 88 A - 4 und die Jumo 211 aus der Ju 88 A 4 und die Ju 188 setzen, damit man noch ein günstigeres Flugzeug für den Osten behält. Auf diese Weise wäre für den Osten die gute Bewaffnung und für den Westen die hohe Geschwindigkeit sinngemäß abgestimmt.

Oberstlt. Eschenauer macht darauf aufmerksam, daß von den Ju 88 A - 4 Kampfflugzeugen mtl. 50 Flugzeuge zur Aufstellung der LT-Geschwader gebraucht werden. In den nächsten 2 Monaten geht fast die gesamte Ausbringung.

nach dem Süden, wobei es darauf ankommt, daß die Flugzeuge so schnell wie irgend möglich an die Front gelangen und jeder Umbaubetrieb vermieden wird.

Der GFM ergänzt diese Ausführungen dahin, daß das Maximum an Leistung bei den Ju 88-Flugzeugen infolge Umbau erst zu einem Zeitpunkt erreicht wird, zu welcher bereits die Ju 188 Maschine das Gleiche leisten würde, also ein Gewinn nicht eintreten werden.

Entscheid:

Der GFM ordnet an, daß die Ju 88 A 4-Produktion mit ihren Varianten in der Form bestehen bleibt, wie es im Lieferplan festgelegt worden ist.

IV. Übergangslösung:

Stabsing. Firebel: weist darauf hin, daß für die Ju 88 S - ab Frühjahr 1944 kein Anschluß besteht. Bis zum Erscheinen der Ju 188, 3 Mann-Kanzel mit BMW 8035, bleibt eine Lücke von 8 Monaten, in welcher keine Schnellflugzeuge in der S-Klasse vorhanden sind.

Der GFM hält nach den vorhergegangenen Erörterungen es für falsch, diese Lücke mit der Ju 88 überbrücken zu wollen. Man werde gleich auf die Ju 188 übergehen.

Dir Thiedemann: erklärt, daß Anfang 1944 die Ju 188 L-0 anläuft. Sie könnte dem Umfange der vorhandenen Motoren entsprechend gesteigert werden, also insgesamt 40 Flugs. so daß pro Monat 8 Flugzeuge ausgebracht werden bis zum Anlaufen der Serie JKL im Sommer 1944. Ab Juli 1944 kommt die Ju 188 mit 3-Mann-Kanzel in Serie.

Der GFM macht darauf aufmerksam, daß die Ju 188 G-2 im Vergleich zur Ju 88 S-1 einen Geschwindigkeitsunterschied von 80 km/h zugunsten der Ju 88 S aufweist. Gerade wo heute die Geschwindigkeit immer am stärksten unterstrichen wird, sei dieser Rückschritt nicht tragbar. Es müsse untersucht werden, auf welchem Wege die Ausführungen Ju 188 Ju 188 A-2, E-1 oder G-2, zumindestens die G-2 unter stärkster Vernachlässigung der Bombenmitnahme, auf Geschwindigkeit gebracht werden könnte.

Oberst Rowehl macht darauf aufmerksam, daß der BMW 801 J jetzt mit 50 Stück bis 31.12.1943 zur Verfügung steht. Es ist im Augenblick keine geeignete Zelle vorhanden. Man müßte die Ju 188 L o in der Herausbringung beschleunigen, damit der Motor vernünftig zur Anwendung kommen kann. Oberst Rowehl schlägt vor, eine Staffel als Erkunder und zwei als Kampfflugzeuge zu nehmen und für diese drei Staffeln die BMW 801 J zu verbrauchen (Im ganzen 100 Motoren; Anschluß - 8035).

Eine glückliche Lösung sei nach Ansicht von Dir. Thiedemann, die Ju 88 S weiterzubauen, aber hierzu fehlen die Triebwerke, die man den wenigen Ju 188 nicht wegnehmen kann. Wenn die Triebwerke BMW 801 zur Verfügung ständen, dann sei es nach Ansicht von Dir. Thiedemann, möglich, die dort noch laufenden 150 bis 160 Flugzeuge als S-1 herauszubringen und somit die Lücke auszufüllen. Die Triebwerke müßten dann allerdings zusätzlich zum Programm gefertigt werden, da nach Aussage von O berstlt. Eschenauer die Motorreserve bereits auf 25 % zurückgestellt ist. Für den Fall, daß es nicht gelingt, bis zu dem Termin die Motorenausbringung um monatlich 100 - 150 Stück zu steigern, sei General der Kampfflieger vor die Frage gestellt; eine Ju 88 S oder zwei Jaborei, wobei bemerkt wird, daß die Ausführung S nicht die gewünschte Reichweite hat. Zur Verbesserung der Reichweite schlägt Stabsing. Friebel vor, den Bau der Ausführung S-2.

Der GFM sieht ebenfalls in der Ausführung S-2 einen größeren Vorteil, jedoch wäre zunächst die Frage zu klären sein, ob genügend Motoren gefertigt werden können.

Der GFM <sup>d</sup>erhet an, daß der Auftrag von 10 Flugzeugen Ju 188 L o auf 40 Flugzeuge mit BMW 801 J erhöht wird, welche von Oberst Rowehl zur Verfügung gestellt werden. Zur Zeit beträgt die Reserve 20 Triebwerke. Da zum Einbau der Triebwerke 8035 anstelle der BMW 801 J einige Werftarbeit erforderlich ist, wird dieser Umbau in der nächsten Werft vorzunehmen sein. Fertigstellung der Triebwerke erfolgt durch Henschel mit entsprechender Unterstützung von Junkers. Aus der Fertigung von Henschel mit Auslauf Oktober 1944 sind darzustellen die

Zerstörer und die von Dir. Thiedemann vorgeschlagenen 120 S-2.

- - - - -

Gesamtfertigung Kampfflugzeuge:

Major Baumbach unterstreicht die Wichtigkeit einer erheblicher Steigerung der Ausbringung der Kampfflugzeuge:

Aussprache:

- a) Nach den früheren Erörterungen wurde festgelegt, daß eine Gesamtstückzahl von 300 mittleren Kampfflugzeugen gefertigt werden muß. Hierfür war vorgesehen: 75 Zerstörer, 50 Schnellbomber und Schnellerkunder, 175 Schwerbewaffnete.
- b) Oberstlt. Eschenauer weist darauf hin, daß diese frühere Festlegung einer neuen Prüfung unterzogen werden muß, da es ein Ding der Unmöglichkeit ist, mit rund 150 Flugzeugen 22 - 24 Kampfgruppen aufrecht zu erhalten.

Der Generalfeldmarschall pflichtet den Ausführungen bei und bittet die Waffengenerale, ihre Forderungen erneut vorzubringen. Für Einsätze mit schweren Bomben stehen später die Ju 288 zur Verfügung, für große Geschwindigkeiten die Me 410, Ta 154 Jaborei, jedoch mit verhältnismäßig kleiner Reichweite und sehr geringer Variationsmöglichkeit in den Bomben. Daraus geht hervor, daß die ganz schnellen Kampfflugzeuge recht gut für den nahen Bereich und bei kleiner Bombenvariation sind. Für die mittlere Reichweite und mittlere Bombenvariationsmöglichkeit sieht der GFM die einzige Lückendeckung in dem mittleren zweimotorigen Kampfflugzeug. Es tritt jetzt die Frage auf, wird die langsame, schwerbewaffnete Ausführung heckbewaffnet brauchbar. Ist diese Frage entschieden, dann ergibt es sich leicht, wieviel in Ausführung K oder G zu fertigen sind.

Oberstlt. Eschenauer macht darauf aufmerksam, daß von den 150 schweren Kampfflugzeugen allein 80 zur Haltung der LT-Geschwader benötigt werden. Die Untersuchungen von Genst. 6. Abt. haben ergeben, daß eine zusätzliche Ausbringung von 150 Flugzeugen dringend notwendig ist, um den Bedarf an Kampfflugzeugen decken zu können; die Bemanning an Kampfflugzeugen würde keine Schwierigkeiten machen.

Es ergäbe sich dann eine Aufteilung in der Form, daß 150 Flugzeuge in der Langsamen Ausführung für Einsatz mit Torpedos und im Osten, die restlichen 300 in der schnellen Ausfertigung gefertigt werden.

Major Herrmann weist darauf hin, daß der Gesamtsektor mittlerer Kampfflugzeuge noch einmal einer genauen Betrachtung unterzogen werden muß. Vielleicht ließe sich durch Einbeziehung der Ta 154 oder auch Me 410 eine glücklichere Lösung finden.

Hierzu erläutert der GFM, daß das Hauptziel sein muß, ein Flugzeug zu fertigen, welches eine möglichst große Reichweite hat, hierfür stehe die Ju 188 in erster Linie zur Verfügung. In zweiter Linie würden Flugzeuge mit Variationsmöglichkeiten in den Bomben benötigt. Der GFM ist der Ansicht, daß das Ziel ein möglichst schneller Flugzeug mit einem Vierling als Heckbewaffnung angestrebt werden muß. Die anderen Bewaffnungen seien von untergeordnetem Wert. Auch für den Osten sei der Heckstand bei Tage eine aussichtsreiche Waffe, wenn das Flugzeug eine genügende Geschwindigkeit aufweisen kann.

Der GFM ordnet an, daß die Frage der Planung auf 450 Flugzeuge der Ju 188 eingehend hinsichtlich Kapazität, Arbeiter, Motoren, Instrumente usw. untersucht wird. Es muß versucht werden, nach Möglichkeit schon im Jahre 1944 über die jetzt vorgesehene Zahl hinauszukommen. Die zusätzlichen 150 sind in Schnellausführung zu erstellen.

-----