

Aus GL-Besprechung am 24.8.1943:

Vorwald: Frydag wollte noch einmal die Frage wegen der 410- Umstellung mit der Ju 188 bei Henschel anschnitten.

Frydag: Die Angelegenheit ist wie folgt. Ich habe neulich dieses Thema angeschnitten und habe die Ansicht vertreten, daß die 188 E 2, die wir seinerzeit haben anlaufen lassen, noch gebaut wird. Das ist ein Irrtum, die 188 E läuft aus. Wenn die Firma Henschel umstellt von der anlaufenden 410 auf die 388, wie neulich hier zur Debatte stand, so bedeutet das nicht nur ein Aufgeben der Vorrichtungen der 410, die jetzt in Arbeit sind, die zum großen Teil fertig sind, sondern entgegen meiner Annahme vom vorigem Freitag auch von den Vorrichtungen, die wir seinerzeit für die 188 gemacht haben, nichts mehr brauchbar, und die beiden Vorrichtungskomplexe 410 und 188, die bei uns hier gemacht wurden, illusorisch und vergebens gemacht.

Darüber hinaus kommt die 388, wie gestern mit Junkers klar gestellt wurde, zu einem späteren Termin, und zwar kommt die Maschine frühestens September. Das würde bedeuten, daß bei H3 ein Verlust von 350 Maschinen einträte. Denn wir kommen mit der 410 unter allen Umständen in den Mai und kämen mit der 388 im September, und unter diesen Verhältnissen glaube ich es nicht verantworten zu können, das noch einmal umzustellen. Denn die 410 wird unter allen Umständen in den Mai kommen, und zwar läuft sie dann in einer Stückzahl von 170 Maschinen. Das ist auch ungefähr die Grenze unseres Flugbetriebes. Wir könnten aber in der Fabrikation des Flugzeuges ohne weiteres auf 250 kommen. Da wäre noch eine Steigerungsmöglichkeit von 410 vorhanden. Man müßte überlegen, ob man vielleicht den Flugbetrieb noch woanders aufteilt.

Milch: Ergebnis: die 410 soll dann gemacht werden a) bei Ihnen, b) bei Dornier-Süd, und soll im ganzen mit 400 Stück pro Monat laufen.

Vorwald: Was sie allerdings erst Mitte 1945 erreicht.

Milch: Die Frage ist, wieviel wir davon haben wollen. Ich bin der Meinung, Thierfelder, daß ihr sie für die Tagjagd dringend brauchen würdet. Ich würde die Überlegung ruhig auf die 250

gehen lassen.

Peltz: Ich bitte, noch einmal die taktische Seite zu bedenken, wonach die 410 im Vergleich zur 388 kein Höhenflugzeug ist. Wenn die Höhe gedeckt werden soll, ist sie schlechter als die 388. Das muß bei der Frage mit berücksichtigt werden.

Frydag: Von der industriellen Seite aus darf ich dazu sagen: Ich habe seinerzeit für die Beibehaltung der 183 gekämpft. Uns hat es bitter wehgetan, auf die 410 umzustellen. Ich habe bei uns im Hause alles rebellisch gemacht und erklärt: das sind taktische Forderungen usw. Es gehört in solchem Falle etwas dazu, die leitenden Leute bei der Stange zu halten, daß sie 100 % ig arbeiten. Das habe ich damals getan. Wenn heute wieder umgestellt wird, ist alles bei einer Firma weggeworfen, 100 000 Stunden sind vertan.

Peltz: Ich wollte nur zu bedenken geben, was vom rein kämpferischen oder Zerstörer-Seits zu der Frage gesagt werden muß. Wenn eines Tages die Höhe eine derartige Bedeutung erlangt, wie wir fürchten, wird der Zeitpunkt kommen, wo ich mit allem Refinement mit der 410 nur noch mühsam hinkomme, wogegen ich in der 388 ein Flugzeug habe, das diese Lage deckt. Wenn es industriell nicht anders geht, dann geht es nicht.

Milch: Dieser Entschluß mußte damals gefasst werden auch vom General der Kampfflieger, als die 183 in einer Variante aufgegeben war und der Schrei nach dem schnellen Kampfflugzeug völlig die Lage beherrschte. Nun sehe ich nicht ein, warum man die 410 nicht für die größere Höhe gestalten kann. Sie hat einen Motor, der am geeignetsten ist für die Höhe: 603. Was sagen Sie dazu, Eisenlohr?

Eisenlohr: In bezug auf die Zellenmotorseite hat 603 die Grundlage mit der größten Höhenauslegung. Das wird kommen mit 603 G. Wenn man den Turbulator darauf setzt, kommt man auf die Höhe von 12 bis 13 km, Volldruckhöhe. Ob das Flugzeug in der Lage ist, das auszufliegen, kann ich nicht beurteilen.

Peltz: Ich hatte die Frage nur zum Bedenken gegeben, dann bleibt eben nichts anders übrig, als bei der 410 zu bleiben.

Milch: Dazu möchte ich eins sagen: Die Verlagerung nach der Höhe kommt beim Gegner, aber nicht bei allen Gegnern gleich-

zeitig, und auch nicht zu jeder Zeit an einer einzelnen Front. Wenn das der Fall wäre, wäre der Gegner schon längst bei der Überlegenheit, die er gehabt hat, damit da. Was die Frage betrifft: kann man bei der 410 nach der Höhe noch wesentliches machen, so glaube ich, die 410 tatsächlich ist auf die Geschwindigkeit ausgelegt so, daß die Höhenfrage nichts bringt. Wenn man der Maschine eine neue, brauchbare Fläche gibt, dann ist sie eben eine neue Maschine mit einem neuen Rumpf, einem neuen Fahrwerk. Kurz, es ist dann alles neu. Dann reichen auch die Motoren nicht mehr aus, um dieselbe Leistung zu erzielen. Kurz, dann dreht sich die Sache wieder im Kreis.

Die Frage ist nur: Wie wird die 410 vom General der Kampffliege vom General der Jagdflieger und auch vom General der Nahauflklärer beurteilt, und zwar für die verschiedenen Kriegsschauplätze und für die verschiedenen Aufgaben, die sie innerhalb der einzelnen Gebiete zu leisten hat? Was kann man mit ihr machen?

Frydag: Der Entschluß, an die 410 heranzugehen, kam damals zum großen Teil auf Veranlassung des Gen. d. Jagdflieger zustande, der die 410 gefordert und erklärt hatte, diese Maschine sei ein ausgezeichnetes Jagdflugzeug und müßte mit allen Mitteln hereinkommen. So ist der damalige Entschluß zustande gekommen.

Kleinrath: Die Zahl der 410-Flugzeuge wird verbraucht, auch wenn sie höher wird. Nur eines wäre zu wünschen: daß Herr Feldmarschall tatsächlich durchsetzt, daß mehr Kampfflugzeuge gebaut werden. Es hat hier Abstriche an Kampfflugzeugen, namentlich an mittleren Kampfflugzeugen gegeben.

Milch: Aber lieber Kleinrath, ich möchte Ihnen eines sagen: Wäre ich damals den allgemeinen Wünschen gefolgt, dann würde nicht eine 188 und 388 vor Ablauf von 2 1/2 Jahren überhaupt möglich sein. Wir haben immer gesagt: 300 wollen wir auf alle Fälle halten. Wir haben weiter vereinbart: wir wollen sie möglichst auf 450 bringen. Kurz, wir wollen sie nach Möglichkeit höher bringen. Dabei ist eins klar und darf nicht vergessen werden: das Werk Oels fehlt eben, wo wir die nötige Freiheit hätten, für eine zu sechs zu bauen. Wir kommen hinten und vorn mit der Kapazität nicht durch, wenn man die Zahl der Flugzeuge versechsfacht. Wenn wir in unserer Planung von 800 auf 6000

Maschinen gehen wollen, dann kann man von der Industrie nicht verlangen, daß sie mit der gleichen Kapazität, mit der sie die 800 Stück macht, diese Forderung erfüllt. Nein, wir brauchen da schon irgendwelche Kapazitäten dazu. Die Frage ist, ob nicht Junkers nicht wieder das Ausbesserungswerk Dessau haben kann, das ich damals verschafft hatte. Das müßte man uns geben. Evtl. muß der Führer entscheiden.

XXXXXXXXXX  
-----