

soll. Das weitere ist, wir bekommen sobald wie möglich das End-
ergebnis der Erprobung, und die Verwertungsgenossenschaft wird
weiter befinden, was damit geschehen wird.

Aber zu Gallands Beruhigung: Galland nehmen wir bei den
Firmen, die die 110 bauen, gar nichts weg, im Gegenteil. Sein
Mißtrauen trifft immer die Falschen, wir haben uns so für ihn
eingesetzt.

V o r w a l d : Ich bin dafür, daß wir Regensburg nicht
wieder einschalten.

GenFeldm. M i l c h : Einverstanden. Dann bleiben wir
in der Zahl der Jäger in der Vorplanung. Dann haben wir Wiener
Neustadt und Regensburg. Denn das können wir hochbringen, das
leistet verhältnismäßig wenig.

Dann kommen wir zu Punkt 4: Langstreckenkampfflugzeuge.
Was für ein Flugzeug meinen Sie, wann kommt es, wieviel?

F r i e b e l : Wir haben die Typen Me 264, Ju 390,
Ju 290 und Focke-Wulf Projekt, deren Typennummer noch nicht
feststeht. (GenFeldm. Milch: Die aber längst gestrichen ist!)
Die bereits in der Vorbesprechung abgesetzt ist.

GenFeldm. M i l c h : Es handelt sich um folgendes: Welche
verschiedenen Aufgaben stehen an, welche Flugzeuge können sie
erfüllen, welche nicht?

F r i e b e l : Als Aufgabe steht in allerletzter Zeit
erneut und mit Dringlichkeit die Aufgabe eines Amerika-Bombers
an. Zu diesem Zwecke wurden alle bisher laufenden Projekte des
Fernkampfes noch einmal neu untersucht. Am interessantesten,

weil am weitesten vorgeschritten in der Aufgabestellung und Durchführung ist in diesem Zusammenhang die Me 264. Es ergab sich, daß die Me 264 mit ihrem endgültigen Triebwerk 603 auf eine rechnerische Strecke von 3000 km mit 2000 ausgelegt ist.

GenFeldm. M i l c h : Ist für die Aufgabe Amerika jemand da?

F r i e b e l : Die Aufgabe Amerika in direktem Fluge ist mit den heutigen Mitteln nicht zu lösen. Es gibt Teillösungen, die nur mit relativ kompliziertem Verfahren durchgeführt werden können, z.B. Nachtanken in der Luft. Die Me 264 erfüllt die Aufgabe: Bomben auf Amerika in direktem Fluge nicht. Weitere Projekte, die als aussichtsreich vom Generalluftzeugmeister angeordnet wurden, haben ergeben, daß auch mit der Lösung, wie sie Focke-Wulf vorschlug, in direktem Fluge die 15 000 km-Strecke nicht geschafft wird, ebenso wenig wie von Heinkel, die nur 10 bis 11,7tkm schaffen. Die Fernstkampfaufgabe ist also nur durch Kombination und durch Nachtanken in der Luft überhaupt zu lösen. Zu diesem Zweck sind vor Jahresfrist die nötigen Vorbereitungen für den Einsatz des Nachtankens in der Luft begonnen worden.

GenFeldm. M i l c h : Wird von seiten des Generalstabes überhaupt geglaubt, daß man einen Bombenflugzeugeinsatz auf große Weiten mit einem Nachtanken in der Luft machen kann, voraussichtlich einige tausend km von der Basis entfernt?

J e s c h o n n e k : Hat keinen Zweck.

GenFeldm. M i l c h : Das kann man sich im Frieden denken, aber nicht unter Kriegsumständen. Also die Aufgabe bleibt weiter

bestehen, und wir müssen überlegen, wie wir besser an sie heran können. So ist sie nicht zu lösen.

F r i e b e l : Ich weiß nicht, ob das auf Grund der Vorversuche so strikt abgelehnt werden kann.

GenFeldm. M i l c h : Sie sind bei einer falschen Lösung, deshalb wollen wir das gleich ablehnen. Zwei Flugzeuge fliegen los, wie lange sollen sie fliegen, bis das eine den Sprit übernimmt?²

F r i e b e l : In einem Abstand von 4000 km übernimmt das eine Flugzeug von dem andern 7 t Kraftstoff. Das Tankverfahren ist möglich. Ein Verbandsflug auf 4000 km Strecke ist auch denkbar. Sollten sie sich verlieren, ist auch nicht viel verloren.

GenFeldm. M i l c h : Sollte der Generalstab seine Ansicht über das Tanken in der Luft ändern, würde ich bitten, Bescheid zu geben. Bis dahin würde ich bitten, die Idee des Tankens beiseite zu lassen. Es gibt ja auch die Idee, in Grönland zu landen und dort durch ein U-Boot Sprit hinzubringen. Ich weiß nicht, wie die Leute sich das denken. Da wäre es schon besser, man fliegt rüber, schmeißt die Bomben, zerstört das Flugzeug und sagt: welches Lager habt ihr für mich vorgesehen?

S t o r p : Eine Möglichkeit wäre die, daß mit einem ~~Stahl~~schlepp ein Segelflugzeug angehängt und mitgeschleppt wird, das dann irgendwo in den Bach fällt. Jedenfalls muß es so sein, daß es einsatzmäßig einigermaßen tragbar ist.

F r i e b e l : Ich habe hier einen Film eingespannt, der den ganzen Vorgang zeigt, der mit einer Ju 900 und FW 58 aufgenommen worden ist.

GenFeldm. M i l c h : Das Tanken in der Luft haben wir gemacht, ehe Sie Technik studiert haben. Wir wissen alle, daß das keine ernste Angelegenheit sein kann bei 4000 km von der Basis entfernt. Mit dem Deichselflugzeug kann man ja wahrscheinlich nicht starten.

F r i e b e l : Wir dachten an einen Uebergang im Startschlepp.

GenFeldm. M i l c h : Etwas anderes wäre es, wenn Sie mit der vollen Last nicht starten könnten. Wenn Sie ~~aber~~ über das Flugzeug gehen und angesichts der Heimat ihm Sprit mitgeben, dann wäre an die Sache noch in einem gewissen Sinne zu denken. Da behalten Sie die Schwierigkeit des Tankens in der Luft schon mit einer hochschwangeren Lerche. Aber Sie vermeiden die ganzen Aufgaben, die zusätzlich in der Frage stecken, bei schlechter Wetterlage usw. In dieser Sache sehe ich die Schwierigkeit nicht in der Möglichkeit, in der Luft zu tanken, sondern darin, daß man erst ein paar tausend km fliegen und sich dann treffen soll. Das schöne Wetter haben Sie nicht immer. Sobald Sie in Dreck kommen, gehen Sie sich schön aus dem Wege. Die treffen sich praktisch so gut wie nie. Wenn Sie es gleich am Platz machen könnten, wäre es gut. Dazu gehört zweierlei, erstens die Aufnahme der Last und zweitens die Unterbringung in Tanks. Wenn dies lösbar wäre, dann kann ich sagen, das wäre ernst. Durch das Treffen in 4000 km ist das nicht möglich. Wir müssen das noch einmal überlegen. Die Aufgabe

bleibt bestehen: Wie können wir es schaffen? Wir müssen damit rechnen, daß wir 13 500 km reine Strecke hin und zurück haben.

F r i e b e l : Das ist mit den heutigen Mitteln nicht zu schaffen.

GenFeldm. M i l c h : Wenn man 13 500 hat, bin ich der Meinung, daß man unter 3000 Reserve nicht gehen könnte. (Friebel: 1500!) - 1500 wären zu wenig. Nun kommen die weiteren Aufgaben, die mit erledigt werden. Das heißt Größtaufklärung über See, sei es zur Aufklärung, sei es als Klebeflugzeug, sei es als Kampfflugzeug, sei es zur Großstreckenüberwindung. Dafür würden die Flugzeuge, soweit sie da sind und geschaffen werden sollen, brauchbar sein.

F r i e b e l : Es sind folgende Muster. Einmal die Ju 290, die wir durch Zwischenbau eines weiteren Zwischenstückes von vier Motoren auf sechs Motoren erweitern sollen. Das wäre die 390. Die maximale Reichweite ist 10 900 m mit BMW 801 D. Wenn wir den Ju 313 nehmen, haben wir eine Reichweite von 12 km. Das Fluggewicht ist dabei 74 t, Nutzlast 5 t, Bomben ausschreibungsgemäß, Kraftstoff 30 t. Für Panzerung sind 1,4 t angesetzt, für Bewaffnung 2,9 t. Besatzung 6 Mann, Rüstgewicht ~~27~~ 35 t.

GenFeldm. M i l c h : Wie würden Sie reichweitenmäßig dastehen, wenn Sie keine Bewaffnung, keine Panzerung, sondern nur 1 t Bomben mithätten?

F r i e b e l : Das Flugzeug braucht ungefähr 2,5 t

pro 1000 km. Das wären doch zusätzlich 1600 km. Das macht nicht viel aus.

GenFeldm. M i l c h: Was käme noch für eine Maschine in Frage außer Ju390?

F r i e b e l: Die Me 264 unter gleichen Bedingungen auch hinsichtlich der Bewaffnung, mit Panzerung, mit 4-x DB 603 H.

GenFeldm. M i l c h: Wie ist das mit der Ju 390? Was hat die für eine Rollstrecke?

F r i e b e l: Ohne Ju 1200 M, mit Ju 800 M. Normale Einsatzreichweite 11,90.

GenFeldm. M i l c h: Die 12400 beziehen sich auf 15,7 oder 11,9. - Wie ist das Steigvermögen nach dem Start?

F r i e b e l: Das Steigvermögen nach dem Start ist 1 m.

GenFeldm. M i l c h: Also praktisch gleich Null in der Form. - Wie ist das Fluggewicht?

F r i e b e l: Das Fluggewicht ist 50 t.

GenFeldm. M i l c h: Die Maschine würde eine ganz praktische und brauchbare Sache werden, wenn sie 60% oder die halbe Reichweite bekäme. 15,7 entspricht dem Fernaufklärer ohne Bomben, während 11,9 einer Bombenlast von 12 t entspricht. Die Sache muß also erst noch sorgfältig überlegt werden. Die Frage ist auch hier: Wie läßt sich die Maschine hinstellen, daß sie für uns brauchbar ist, daß man sie ohne Genickbruch starten oder landen kann. Die Sache läßt sich machen, aber man muß sich das im einzelnen noch näher und genauer überlegen. Was wollen Sie erreichen?

F r i e b e l: Die Landungsgeschwindigkeit ist bei ausgezogener Maschine in anständigen Grenzen. Wenn ich das Flugzeug leer ausziehe oder nur noch wenige Stunden Brennstoff habe, kann die Maschine durchaus noch anständig fliegen.

GenFeldm. M i l c h: Mit welcher Last würde die Maschine 1200 m Startstrecke brauchen?

F r i e b e l: Sie kommt auf 1400 m bei 35t Last.

GenFeldm. M i l c h: Wir warten, glaube ich, mit unserer endgültigen Stellungnahme ab, bis wir den abschließenden Bericht von Gablenz über die Frage erhalten.

Was hätten wir noch für eine Maschine?

F r i e b e l: Es ist da noch das Focke-Wulf-Projekt, das aber in den Werten nicht besser ist als die 390, dafür aber eine vollkommene Neuentwicklung gewesen wäre. FW 300 war das Projekt, das hier in Betracht kam. Sie hatte eine Flugstrecke von 9850 km mit 7 t Bomben, war aber gegenüber der 390 unterlegen, da diese entwicklungsmäßig schneller darstellbar ist.

P e t e r s e n: Flugzeuge, die mehr als 20 000 km fliegen, brauchen einen ölgekühlten Motor. Für solche Flugzeuge muß ein ölgekühlter Motor noch gefunden werden. Es ist ausgeschlossen, hier mit wassergekühlten Triebwerken durchzukommen. Wenn ich auf den Höhenflug verzichte, kann ich ebenso gut ein luftgekühltes Triebwerk nehmen. Ich fliege sowieso mit 50% der Motorleistung. Das ergibt der Versuch 264 mit 801. Die Maschine hat kürzeren Start und den großen Vorteil des luftgekühlten Triebwerks.

GenFeldm. M i l c h: Vorausgesetzt, daß das luftgekühlte Triebwerk auch hält, was man sich von ihm verspricht, und nicht etwa während des Flugs einer Zwischenüberholung bedarf, was bei der Nichtzugänglichkeit der Motoren immerhin schwierig ist.

Was kommen sonst noch für Maschinen in Betracht?

F r i e b e l: BV 238. Hier läuft der Versuch, eine Landausführung zu machen. Dieses Flugzeug hätte folgende Leistungen: Mit 603 und einer Fläche von 370 qm eine Startstrecke von 1400 m ohne Schub und mit Schub. Flugstrecke bei einer Bombenlast von 0 14000 km - als Aufklärer -; mit einer Bombenlast von 5 t 12300 km bei einer Marschgeschwindigkeit von 300 km.

GenFeldm. M i l c h: Wenn die Maschine als Seemaschine geht, wie ist die Sache dann?

F r i e b e l: Bei der Seemaschine sind die Startverhältnisse auf See ungünstiger und anders.

GenFeldm. M i l c h: Die letzten 20% bei den Angaben von Messerschmidt glaube ich nicht. Wieviel ziehen Sie bei Blohm & Voß ab?

F r i e b e l: Man darf wohl 10 bis 15% abziehen.

GenFeldm. M i l c h: Wir müssen nun dieses Gebiet mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit verlassen. Die Sache ist noch nicht erledigt; die Probleme sind noch nicht gelöst, und wir werden uns weiter daranhalten müssen. Wir müssen uns überlegen: Für welche Aufgaben sind diese Maschinen einzusetzen?

Nun schlage ich vor, daß wir jetzt anhören, was Herr Schwencke uns über Fernstaufgaben zu sagen hat.

S c h w e n c k e: Ich muß mich in meinem Bericht im wesentlichen auf eine ganz kurze Skizzierung beschränken. Die Frage der Fernstaufgaben bedarf einer eingehenden Bearbeitung. Zur Vereinfachung habe ich auf einer Karte die wesentlichen Ziele, eingetragen, die als Fernstaufgabe von Deutschland aus gesehen in Frage kommen können.

Ich erwähne zuerst die Transportaufgaben. Solche Transportaufgaben kommen in Frage zur Herstellung der Verbindung mit unserem fernöstlichen Verbündeten. Bei genauerer Untersuchung der Frage stellt sich heraus, daß die wesentlichsten Dinge und Materialien, die wir im Austauschwege mit Flugzeugen von Fernost holen könnten, auch dort Engpässe sind. Das gilt namentlich für Kupfer, Zinn, Osram, Platin, Kautschuk. Da bleibt für uns kaum etwas praktisch übrig. Bei Kautschuk ist der Transport auf dem Luftwege nicht lohnend, weil die Mengen, die ^{monatlich} gebraucht werden, im Flugzeug nicht transportierbar sind. Das einzige Material, das etwas günstiger zu transportieren wäre, ist Wolfram. Dieses Metall haben wir aber noch einigermaßen ausreichend. Allerdings müssen wir das Wolfram, das wir aus Spanien und Portugal beziehen, zu ungeheuren Ueberpreisen kaufen. Der Preis ist heraufgegangen von 4800 M auf 60.000 RM. Es würde sich vielleicht lohnen, Wolfram aus Fernost für einen kurzen Zeitraum zu beziehen, um den europäischen Preis zu drücken. Auch bei Zinn würde sich eventuell noch Lufttransport lohnen, obwohl auch da die monatlichen Bedarfsmengen für den Lufttransport zu hoch liegen. Kautschuk, Kupfer kommen für den Lufttransport nicht in Betracht. Bei Platin, das zur Veredelung von Stahl und Eisen in Betracht kommt, und bei Silber wäre ein Lufttransport eventuell möglich.

Was die Transportwege nach Fernost und zurück angeht, so kommt in Frage der nördliche und der südliche Weg. Der nördliche Weg von Petsamo nach Mandschukuo ist nur 5500 km lang, während der südliche Weg, und zwar die kürzeste Verbindung, etwa 8800 km beträgt. Der südliche Weg ist also wesentlich ungünstiger. Zudem führt der nördliche Weg durch Gebiete, die im allgemeinen nicht luftgefährdet sind. In Mandschukuo ließen sich entsprechende Land- und Seeflugplätze bereithalten, die mit Bahnverbindung zur Küste versehen sind. Hier wäre auch, wenn man große Lasten befördern will, das Nachtanken in der Luft durchaus lohnend. Berücksichtigt man diese Möglichkeit, dann könnte man damit rechnen, daß die 177 mit Nachtanken in der Luft bis zu 10 t mitschleppen kann.

Die weiteren Fernstaufgaben sind in erster Linie Aufklärungs-, in zweiter Linie Kampfaufgaben. Als Aufgabengebiet ist hier zunächst Rußland hervorzuheben. Im Ural liegt bekanntlich eines der wichtigsten Zentren der russischen Schwerindustrie. Vom Umfang und der Bedeutung dieser Industrie haben wir nur mangelhafte Kenntnis, meist nur aus Gefangenenaussagen und Abwehrmeldungen. Nur in ganz vereinzelt Fällen ist bisher die Luftaufklärung eingesetzt worden. Jedenfalls haben wir zur Zeit noch keine Möglichkeit einer zuverlässigen Beurteilung der russischen Rüstungsindustrie im Uralgebiet.

Das gleiche gilt für Sibirien. Hier kommen in Betracht alle Ziele, die an der transsibirischen Bahn liegen. Dieser Raum ließe sich schon heute ohne weiteres mit der 177 aufklären, wenn man die 177 lediglich in Mandschukuo zwischenlanden und von dort aus wieder zurückfliegen läßt. Im Rückflug ließe sich

auch das Uralgebiet aufklären. Das Gebiet um den Persischen Golf herum, das wegen der dortigen Oelvorkommen wichtig ist, kann heute schon mehr als Nahziel gelten. Der Persische Golf mit Basra und den großen Oelraffinerien ist wehrwirtschaftlich von großem Interesse.

In Afrika ist von besonderem Interesse der Nachschubweg der Engländer und Amerikaner. Dieses Gebiet erreichen wir vom Mittelmeer aus von verschiedenen Stellen. In Afrika liegen derart viele Flugplätze, daß es wenig Zweck hat, an solche Fernstufgaben heranzugehen. Es gibt aber auch da ein Zentrum, das sämtliche Flugzeuge überfliegen. Hier zweigen zwei Linien ab, eine nördliche und südliche Route. Auf der nördlichen Route wird zur Zeit eine große Autostraße gebaut, die bis zum Roten Meer geht. Wie weit diese Autostraße fertig ist, ist im einzelnen noch nicht festgestellt.

Was Amerika anlangt, so kommt ein Flug dorthin praktisch nicht in Frage. Ziele gäbe es dort allerdings zur Genüge. Vom besonderem Interesse wäre der Panamakanal. Aber diese Aufgabe ist nur lösbar durch Nachtanken in der Luft, und das ist zur Zeit nicht möglich. Weiter kommen in Betracht die Route von USA nach England hinüber. Hier gibt es zwei Routen, die zum Transport der amerikanischen Flugzeuge nach England benutzt werden. Diese Flugzeuge werden unbewaffnet herübergeflogen; ein Stören dieser Routen wäre also von wesentlichem Wert; mindestens zwänge man die Amerikaner, die Flugzeuge zu bewaffnen. Die Amerikaner fliegen auch kleinere Typen wie sogar die Hudson im Nonstop-Flug nach England, und zwar unbewaffnet. Man kennt die Abflugzeiten ziemlich genau, und ein Stören dieser Routen

wäre für den Gegner sehr unangenehm. Ob man Erfolge auf diesem Gebiete haben würde, ist eine andere Frage.

Besonders wichtig wäre das Kryolith-Vorkommen bei Evigtok in Südgrönland, das USA, Kanada und England zur Herstellung von Aluminium beziehen. Es handelt sich hier um das einzige große Kryolith-Vorkommen der ganzen Erde. Die USA können Kryolith nicht wie wir synthetisch herstellen. Praktisch erscheint es nun kaum möglich, diese Gruben zu stören; wohl aber könnte man den Schiffsverkehr dorthin und zurück stören. - Das sind in großen Zügen die Ziele, die für Fernstaufgaben in Frage kommen.

Zu Rußland noch folgende Bemerkung. In Rußland sind etwa 50% der Buna-Erzeugung in zwei Städten konzentriert. In zwei Werken ist die Kugellager-Erzeugung zu 100% konzentriert. Ein weiterer Engpaß für Rußland ist die Stickstofferzeugung und die Kokerei.

J e s c h o n n e k: Die Unterlagen über die russische Industrie im allgemeinen und die Rüstungsindustrie im besonderen sind so mangelhaft, daß man keinerlei Klarheit darüber besitzt, was gemacht wird und was nicht.

GenFeldm. M i l l e r: Man sieht jedenfalls, daß wir mit den Flugzeugen noch allerhand machen können.

Damit können wir diese Frage abschließen. Die leichten Sturzkampfflugzeuge, die Angaben über die Schnellkampfflugzeuge, über 293, über den Interzeptor und die Ausbildungsfragen werden wir auf unserer nächsten Zusammenkunft behandeln.