

P o l t e : Es fragt sich, ob bei der geringen Geschwindigkeit die Oelkühlung ausreichend ist.

GenFeldm. M i l c h : Polte, ich bitte Sie, da mitzuwirken als alter <sup>Verkehrsmann</sup> Kampfmann, schon bei den Vorbereitungen, damit wir später nicht neue Fragen haben.

V o r w a l d : Nächster Punkt: Ju 290, 390.

F r i e b e l : Entsprechend der Forderung, die der Befehlshaber der U=Boote neulich an den Herrn Feldmarschall gerichtet hat, haben wir uns Gedanken darüber gemacht, wie und in welchem Zeitraum man diese Forderungen befriedigen könnte. Wir haben nochmals Bestand aufgenommen. Er ist in dieser Tabelle enthalten, ebenso was man projektieren könnte für die Nähe und die Ferne. Da ist heute vorhanden die He 177 mit DB 610 mit Verstärkung, in der normalen Auflegung, wie sie jetzt läuft. Sie würde auf 4600 km mit 1000 kg=Bomben heruntersinken oder auf 5500 km, wenn sie als reiner Fernaufklärer eingesetzt werden würde.

Wir haben weiter untersucht, ob man aus den bestehenden Flugzeugmustern, die man heute hat oder die jetzt anlaufen, durch Umbau usw. noch etwas gewinnen könnte. Das ist verhältnismäßig aussichtsreich. Es handelt sich nur um Firmenwerte, um eine vorläufige Untersuchung. Es wäre denkbar, die Ju 188 durch eine Rumpfinderung, die einige Rumpfschüsse nach vorn und nach hinten einsetzen würde, außerdem durch Mitnahme von Außenbehältern, auf eine Flugstrecke von 6000 km als <sup>See</sup>Zugflugzeug zu bringen. Das würde voraussetzen, daß man eine leichtere Schnellkampfkanzel an die Ju 188 ansetzen würde. So sieht die normale 88 als Zerstörer aus.

(Redner legt Zeichnungen vor.)

739

Es handelt sich um eine Verlängerung des Rumpfes nach vorn und nach hinten je um ein zylindrisches Stück. Die Arbeiten sind nur projektiv durchgeführt, konstruiert ist noch nichts. Das ist von Junkers gemacht, dem wir unsere Forderung bekanntgegeben haben.

(GenFeldm. Milch: Ist ein neues Fahrgestell notwendig?)

-- Nein!

P a s e w a l d t : Man kann ein solches Projekt nicht auf ein Flugzeug abstellen, das bei 188 gegeben wäre, bei solchen Flugstrecken. Hier muß tatsächlich eine wirkliche Fernbesatzung zusammen sein.

F r i e b e l : Ich habe es nur der Vollständigkeit halber gebracht, um zu zeigen, welche Grenze man wohl erreichen könnte.

GenFeldm. M i l c h : Es könnte auch die andere Version interessant sein: kleinere Reichweite, aber größere Bombenlast.

F r i e b e l : Da diese Sache erst konstruiert werden müßte und die neue Kanzel auch noch nicht da ist, käme so etwas vor 1944 kaum in Frage.

Der nächste Vorschlag wäre die Ju 290, die wirklich in diesem Punkte absolut sicher liegt. Das Flugzeug würde auf 7250 km Reichweite kommen. Dabei wäre noch eine Zusatzlast von 3 t möglich. ~~Da könnte man 3292 Tanks mitnehmen.~~ Die Reisegeschwindigkeit wäre 340 km; durch starke Drosselung würde man eine große Reichweite erzielen. Ju 290 läuft, es kommt im nächsten Jahr jeden Monat ein Flugzeug heraus, und zwar für bestimmte atlantische Aufgaben. Wenn die Transportaufgaben es zulassen, würde es einsatzfähig sein, und wenn wir uns darauf beschränken, die 3 t auf die Reichweite anzulegen, dann würden noch ungefähr 1800 km dazukommen.

(GenFeldm. Milch: Lassen sie sich unterbringen?)

2338

740

XXXXXXXXXXXX

- Jawohl! Man könnte dann ungefähr knapp 9000 km erreichen. Diese Lösung wäre wohl am meisten geeignet, die Bedürfnisse des BdU kurzfristig zu befriedigen.

Dann war zur Diskussion gestellt worden, die Ju 290 durch ein weiteres Motorenpaar sechsmotorig zu erweitern zur Ju 390. Dieses Flugzeug hatte bei der ebenfalls ~~kleiner~~ gleichen Auslegung von 3 t Nutzlast oder Abwurflast eine Reichweite von 9200 km. Wenn man sinngemäß auch da auf die Bombe verzichtete, um das Flugzeug als reines Aufklärerflugzeug einzusetzen, dann würden 1200 km dazu kommen, so daß man dann auch auf 10 400 km kommen würde.

Weiter läuft zurzeit noch die Entwicklung der Me 264 in ihrer Auslegung mit 1100 <sup>km maximaler ~~Rei~~strecke</sup> ~~Rei~~strecke.

GenFeldm. M i l c h : Die 290 müßte mit Zugmaschinen angezogen werden?

F r i e b e l : Ja, sie könnte allein nicht starten. Dann würde sie eine Rollstrecke von 1000 m haben, wenn man 111/Zwilling vorspannt, wie überhaupt die 264 eine Rollstrecke von 1300 m normalerweise hat und XXX ein 4 t-Hilfsgerät als Schub haben müßte. Dieses Flugzeug ist ja als erste V-Maschine so weit fertiggestellt, daß sie noch in diesem Jahre fliegen soll. Ob es die Erwartungen erfüllt, wird die Erprobung zeigen, die durch KdE durchzuführen ist. Wir können uns nur im Augenblick damit trösten, daß wir sagen: bei Messerschmitt wäre weiter nichts geworden. Im Augenblick haben wir die Maschine an Dornier abgegeben, betreuungsmäßig, und die Firma, die große Erfahrungen im Fernflugzeugen hat, wird die

2339

Flugerprobung und die erforderlichen Entwicklungseinheiten an dem Flugzeug noch anbringen können.

GenFeldm. M i l c h : Wenn Sie Ju 290 mit 264 vergleichen: Worauf führen Sie zurück, daß bei halber Flächengröße der 264 und gleichem ~~Start~~<sup>Start</sup>gewicht von 48 t die 264 eine 20 % höhere Geschwindigkeit hat? Sie hat zwar eine wesentlich größere Flugstrecke infolge der kleineren Fläche, aber eine große Steiggeschwindigkeit am Boden von 2,8 gegenüber 1,8, obwohl Ju 290 die doppelte Fläche hat. Das muß ein Rechenfehler sein. Beide haben gleiche Motorenleistung.

(Friebel: Das ist ein Schreibfehler!)

- So etwas dürft Ihr mir nicht vorlegen. Ich kann es mir trotzdem nicht vorstellen. Die Maschine mit doppelter Fläche muß nach dem Start eine bessere Startleistung haben als die mit der kleineren Fläche.

(Friebel: Es handelt sich <sup>nur</sup> um die Rumpfquerschnitte!)

P e t e r s e n : Ich bin zweimal bei Messerschmitt gewesen. Messerschmitt hat von sich aus vorgeschlagen, sie sechsmotorig zu bauen. In Anbetracht der starken Belastung hat er den vier Motoren nicht getraut.

F r i e b e l : Es muß wahrscheinlich 0,8 heißen.

GenFeldm. M i l c h : Ihr müßt so etwas in Ordnung haben.

P e t e r s e n :

(Am Stenographentisch nicht verständlich.)

F r i e b e l : Wir haben die 264 von Messerschmitt herausgenommen, weil außer den Propagandaziffern wenig Material da war. Die Aufgabe ist jetzt, daß Dornier aufklärt, was an der Maschine ist. Wir haben kein Rechenbüro, das imstande wäre, im einzelnen diese Werte genau nachzuprüfen.

GenFeldm. M i l c h : Ein Rechenbüro brauchen Sie dazu nicht. Sie persönlich sind der Mann. Wieviel Ingenieure haben Sie in Ihrer Abteilung?

(Friebel: Höchstens 15!)

- Ich sehe das zum ersten Mal. Mir fällt das auf. Ich bin durchaus nicht auf diesem Gebiete Ingenieur und Fachmann. Ich sehe aber, daß hier falsche Zahlen stehen. Das könnt Ihr mir doch nicht vorlegen. Die anderen Herren werden das auch glauben, und wir würden zu falschen Ueberlegungen kommen. Wir müssen das erst in Ordnung bringen. Die Unterlagen müssen stimmen. Die Schlüsse, die Sie daraus ziehen, können von Ihnen angeregt werden. Im übrigen müssen wir es selbst überlegen. Die Ju 188, wenn sie auch die interessanteste Type ist, scheidet für diese Frage aus, weil es mit einer Besatzung ohne Ablösung nicht zu machen ist. Der Funker kann es nicht durchstehen, ebensowenig der Pilot. Es muß eine Ruhemöglichkeit sein. Dafür kann man eine kleine Maschine nicht nehmen. Wir sollen trotzdem die Frage weiter behandeln, weil sie interessant werden kann für größere und für mehr Bomben bei gewissen Einsätzen. Man muß überlegen, ob es etwas bringt.

Die 177 ist die Vergleichsmaschine. Dazu ist nichts zu sagen. Wir würden froh sein, wenn sie da wäre.

743

Die Me 264 hat nur Propagandaangaben in sich. Es bleibt abzuwarten, was Dornier dazu sagt. Ich fürchte, daß die Zahlen bei Dornier allmählich richtig werden, daß sie aber wesentlich in ihrer Voraussage zurückgehen werden, und daß die Massenbearbeitung langsam sein wird.

Es bleiben zur Beurteilung übrig die Ju 290 und 390. Die Ju 390 ist ein sehr schwerer Vogel, an dem viel zu arbeiten ist, die mit einem Aufwand von vielen Stunden nur in kleineren Stückzahlen gebaut werden kann.

Die Ju 290 liegt etwas glücklicher. Die Gesamtreichweite würde, wenn ich über die Bomben hinwegsehe, bei 9000 bis zu 10 000 km liegen. Die Steiggeschwindigkeit am Boden gleich nach dem Abflug ist bisher schlecht, könnte aber für einen solchen reinen Sonderzweck im Einsatz, wo ich tatsächlich nur von einem oder zwei Punkten der Küste zu starten habe, vorbereitet werden. Das liegt anders als beim Transporter, den ich auf allen Plätzen einsetzen muß. Der Transporter muß mit normalen Plätzen auskommen. Für diese Aufgabe kann ich eventuell mit einem Spezialplatz später rechnen.

Was mich bei der 390 stört, ist, daß sie Vorspann haben muß, um hochzukommen. Das ist nicht glücklich. Solche Komplizierungen haben in sich viel Negatives. Man muß es überlegen. Es ist natürlich in gewissen Fällen in den Kauf zu nehmen. Wenn ich es so sehe, dann habe ich den Eindruck, daß für die erste Aufgabe die 290 nicht schlecht ist, und daß sie auch, wenn man Bomben mitnimmt, sogar 3 t, doch eine recht nette und anständige Leistung und Aufgabe macht, und daß die Fragen, die man mit der 290 lösen kann, nicht ohne weiteres so schnell mit der 390 gelöst werden können. Letzten Endes wird die 390 nicht bloß eine 290 mit zwei Zwischenstücken sein, sondern sie muß einen verstärkten Rumpfaufbau bekommen.

2342

F r i e b e l : Für eine flugfähige Atrappe wird ein Zwischenstück gebaut. Im Betrieb muß ein Holm neugemacht werden. Dadurch steigt das Rüstgewicht mehr, als man erwartet. Der Rumpf muß wegen der Leitwerkswirkung und der Stabilität auch vergrößert werden, und zwar um ungefähr 1 m nach vorn und hinten auch um ungefähr 2,5 m. Das muß in der Beplankung neu disponiert werden.

GenFeldm. M i l c h : Von der 290 soll im November eine kommen. Dann kommen durchschnittlich monatlich ein Stück im ganzen Jahre 1943 heraus, als Transporter. Sie läuft 1944 im Durchschnitt mit 5 bis 6 Stück im Monat, d.h. 1943 kann man mit einzelnen Maschinen Versuche für diese Aufgaben vielleicht schon machen, und zwar mit aptierten Transportmaschinen. 1944 könnte man in diese kleine Serie schon eine gewisse Zahl einschleusen. So sieht es für mich aus. Man muß sich klar sein, daß die Maschinen, die man aus der schmalen Decke abschneidet, im Transport wegfallen. Aber die andere Aufgabe ist auch sehr dringlich. Die Fragestellung lautet: wie können wir die Seeaufklärung und eventuell auch den Kampf über See <sup>und die</sup> ~~positiv~~ in Unterstützung des U-Boot-Kampfes über die 177 reichweiternmäßig hinausbringen? - Ich habe den Eindruck, daß nur die Ju 290 in absehbarer Zeit beachtliche Zusatzleistungen in der Reichweite bringen würde. Die 390 ist noch in zu weitem Felde, weil es sich um eine Neukonstruktion handeln muß, die nicht vor 1946 in Serie gehen könnte. Die Me 264 steht außerhalb der Debatte. Wir sind abhängig von dem Urteil, das ein erfahrener Konstrukteur abgeben wird. Bestimmt wird herauskommen, daß es so nicht möglich ist, daß eine vollkommen neue Konstruktion in Erscheinung treten muß, das heißt, eine Aufgabe, die frühestens 1946/47 für uns in kleiner Serie in Erscheinung treten kann. Damit würde zunächst aus den Erwä-

gungen, die wir gehabt haben, diese Maschine für diese Aufgaben der Unterstützung der 177 ausscheiden.

Ju 290 B kann für 1944 ein effektives Interesse haben und kann 1943 zu Versuchen laufen und vielleicht hier und da eine Hilfe bringen, mehr nicht. Welche Zahl von Flugzeug<sup>en</sup> halten Sie für die Aufgabe für nötig?

P e t e r s e n : Es handelt sich um Grönland, die Westküste ungefähr bis 35 Grad West. Man würde, wenn in der Woche ein bis zwei Flugzeuge flögen, einen Bestand von viermal acht Flugzeugen brauchen. Dann würde man das Ganze <sup>Jahr</sup> ja durchhalten.

GenFeldm. M i l l c h : Die Reichweite nach Grönland würde gedeckt sein. Dann wäre die Frage, daß dieses Projekt 290 jetzt einmal auf den Einsatzzweck "<sup>See</sup>~~Luft~~" statt "Transporter" untersucht wird, daß weiter untersucht wird: was kann von den im nächsten Jahre kommenden für diese Aufgaben einsatzfähig gemacht werden? Würde es möglich sein, eine Entscheidung beim Reichsmarschall von mir hereinzuholen, <sup>oder beim Generalstab</sup> ~~sagen wir, greifbar~~? Können wir auf diese Transporter 290, die kommen würden, in der Masse verzichten, um sie für diese Aufgabe zur Verfügung zu halten? Das ist der erste Abschnitt.

Der zweite würde sein: wie können wir diese Aufgabe auf alle Fälle für 1944 so bereitstellen, daß dann genügend Flugzeuge da sind? Dann würde ich nicht an 8 Flugzeuge glauben, sondern das Doppelte bis zum Dreifachen müßte dafür vorbereitet werden. Das würde auch möglich sein. Dann würden im Jahre rund 70 bis 80 Stück da sein. Man könnte bequem sagen: dann könnte man 20 bis 30 für Aufklärungszwecke über See bereitstellen. Abhängig sind wir bei der Frage etwas davon, wie sich die 177 verhalten wird. Hält sie aus

*wird*  
 oder ~~geht sie hin~~? Ich glaube, daß Letzteres der Fall sein wird;  
 sonst würden gewisse Aufgaben, die von der 177 übernommen werden  
 könnten, auch ~~dringend~~ auf diese Maschine fallen können. Die  
 Focke-Wulff kann sich eigentlich nicht mehr richtig halten. Bei  
 Island sind jetzt mehrere verloren gegangen. Vorgestern ist auch  
 eine nicht zurückgekehrt.

P e t e r s e n : Wir haben im Mittelmeer dieselbe Lage. Wir  
 müssen Maschinen haben, die der Beaufighter der Amerikaner gewach=  
 sen sind. Diese haben eine Zerstörerorganisation mit Beaufightern  
 aufgezogen. Sie macht 455 km.

GenFeldm. M i l l c h : Da denke ich an das F-Projekt bei der  
 Ju 88. Diese müßte man für die Aufgabe nehmen, also die 188 bezw.  
~~den Stern~~ *mit stärkerem* Motor.

(Petersen: Als Sofortlösung!)

- Ja, als Sofortlösung!

F r i e b e l : Zu erwähnen wäre, daß man die 3 t für Bomben  
 beim Aufklärerflugzeug zusätzlich in Bewaffnung anlegen könnte  
 durch weitere Verstärkung der 151. Immerhin sind <sup>die</sup> 151 ein Vorteil  
 gegenüber dem Bomber, und die maximale Geschwindigkeit liegt heute  
 und nächstes Jahr ungefähr bei der Geschwindigkeit, die der Beau=  
 fighter hat. Er wird nicht wesentlich darüber sein.

GenFeldm. M i l l c h : Sie haben im Mittelmeer nicht nur den  
 Beaufighter, sondern auch um Malta herum den schnelleren Jäger.  
 Island ist auch gefährdet, Grönland wird auch Jägerbesetzung haben.  
 Dort wird die Maschine sich nicht ohne weiteres halten können, wenn  
 sie nicht stark bewaffnet ist und nicht eventuell aus den 3 t eine  
~~besseren~~ Panzerung herausgenommen wird. Für diese Aufgabe müs=

sen sie mehr Panzerung haben, vor allen Dingen für die lebenswichtigen Teile. Ich bitte zu bedenken, wie der Amerikaner den Panzer von der Außenhaut zurückgezogen hat, um die zerstörende Wirkung vor dem Panzer stattfinden zu lassen.

F r i e b e l : Es wäre die 390 zu erwähnen. Sie ist die natürliche Weiterentwicklung der 290. Es wäre vielleicht zweckmäßig, sie langsam, ohne eine bestimmte Dringlichkeit, weiter zu verfolgen.

P e t e r s e n : Ihr Vorteil auf diesem Gebiet liegt darin, daß sie 30 km schneller ist und größere Reichweite hat. Die Standfestigkeit ist geringer.

(Friebel: Die 290 hat einen Heckstand!)

GenFeldm. M i l c h : Die Frage ist, auf welche PS-Zahl man den 801 steigern kann. Er hat 1600 PS Startleistung.

(Pasewaldt: In der Zeit kann man so weit sein!)

Ich überlege, ob man die 390 in dieser Form weitermachen soll. Sie wird geschwindigkeitsmäßig, wenn sie kommt, für ihre Aufgabe als Zerstörer nicht mehr ausreichen.

V o r w a l d : Ich glaube überhaupt, sie wird nur Interesse haben als großer Transporter.

GenFeldm. M i l c h : Da ist die Frage, ob man sie braucht. Was schleppt sie als Nutzlast?

F r i e b e l : Es kommt auf die Reichweite an; man kann den Raum nicht ausladen.

748

P a s e w a l d t : Die Feindseite hat uns mit einer erheblichen Zahl derart großer Maschinen überrascht.

+  
GenFeldm. M i l l c h : Sie meinen die viermotorigen Bomber?

(Friebel: Davon wird schon gesprochen, solange Krieg ist!)

Wer drüben war, kennt das. Bauen können die schon.

P a s e w a l d t : Ich persönlich habe davon nichts gehört. Ich glaube, wir haben nichts in dieser Größenordnung, und das ist bedenklich.

GenFeldm. M i l l c h : Einer Organisation, die es fertigbringt, 1000 Autos so zu bauen, daß sie tatsächlich in 70 Stunden laufen, muß man zumuten, daß sie allen anderen in der Welt voraus war. Werner sagt, er könne nicht darüber hinausgehen, es sei das Beste, was es gibt.

F r i e b e l : Welche Bombenlast kann die 390 im Bedarfsfalle schleppen? Sie könnte 20 t auf 5000 M m schleppen, 10 t auf 7500 m oder 0 t auf 10 000 m bzw. ganz maximal ausgeflogen auf 11 500 m, wenn man sie anschleppen läßt.

GenFeldm. M i l l c h : Ich fürchte, daß bei der 390, so interessant sie ist, im Verhältnis zu dem unerhörten Aufwande an Material und Arbeitsstunden bei der kleinen Stückzahl die Geschwindigkeit nicht ausreichend zu sein scheint, und zwar zu dem Zeitpunkte, wenn sie kommen kann, um tatsächlich den dann doch in erheblicher Reichweite vorhandenen Zerstörern in die Finger zu fallen, von denen sie abgeschossen wird. Der Beaufighter wird eines Tages durch eine bessere Maschine ersetzt werden, zum Beispiel den Moskitto (?). Ich habe nicht das richtige Zutrauen dazu, daß dieser Weg

2347

749

ohne weiteres weiter besprochen werden kann. Ich weiß auch kein Mittel, was wir machen könnten.

F r i e b e l : Man kann es nur durch Erhöhung der Flächenbelastung mit kleineren Flugzeugen in der Art der 264.

GenFeldm. M i l c h : Die zusätzliche Reichweite gegenüber der 290 ist nicht interessant.

F r i e b e l : Sie kann infolge der größeren Fläche langsamer fliegen im Reisezustand. Die andere muß unter allen Umständen schneller fliegen, sonst wird sie unwirtschaftlich.

GenFeldm. M i l c h : Trotzdem nimmt die Fläche nicht in demselben Verhältnis zu wie die Gewichte. Die eine hat rund 50 t, die andere 75 t, d.h. also, bei gleicher Flächenbelastung müßte man von 204 auf 300 gehen und hat nur 254 qm Fläche. Das bedeutet, daß die Flächenbelastung der 390 um diesen Betrag höher liegt, etwa ein Sechstel der Maschinengröße, also etwa 18 %.

F r i e b e l : Ich sagte, die 264, ein Flugzeug dieser Art, sei das einzige Mittel.

GenFeldm. M i l c h : Ich habe gesagt: die Zahlen sind Propagandawerte, wir sind ernste Menschen. Wir sprechen von der 290 und 390. Die Hauptfrage ist: soll man aus der 290 auf die 390 weitergehen? Sie haben gesagt: ohne Terminangabe ruhig weiterlaufen lassen, weil es interessant ist. - Darauf sage ich: sie ist als Transporter so interessant, weil sie mehr schleppt als 290. Sie haben gesagt: im Verhältnis zu dem, was sie schleppen soll, ist das nicht der Fall. Dann müßte man Eisen laden. Also fällt das

2348

aus. Vom Transporter sehen wir ab. Wir sehen sie an als Aufklärer über See zur Bekämpfung der feindlichen Schifffahrt. Ist das da interessant? Da sage ich: wenn sie später kommt, mit dem gleichen Aufwand, dann ist die geschwindigkeitsmäßig nicht tragbar. Ich fürchte, wir werden damit nicht viel anfangen können. Wir müssen an andere denken und überlegen: was können wir für diese Maschine tun? Ich habe gesagt, daß die Reichweite sich nicht groß unterscheidet. Es sind 9000 km ~~km~~ : 10 400 km. Der Zuwachs ist nicht so interessant, da würde mir die Ju 290 auch noch genügen. Der Geschwindigkeitszuwachs um 30 km ist noch nicht da. Trotzdem wird die Ju 390 schlechtere Eigenschaften haben, weil sie eine höhere Flächenbelastung hat. Die Steiggeschwindigkeit am Boden ist ungünstiger um 0,3 m/Sec. Das macht auch etwas aus. Die andere Frage, die der Diensthöhe, spielt keine Rolle. Aber die 290 hat den großen Vorteil, daß sie mit eigener Kraft starten kann, während die 390 etwas braucht, was nicht die Arbeit vereinfacht, sondern erschwert, und was tragbar sein könnte, wenn ich etwas Besonderes bekomme. Deshalb ist für mich die 390 noch nicht mit 100 % als wertvoll<sup>voll</sup> zu beurteilen, während ich der 290 das Prädikat „Künstlerisch wertvoll“ gebe. Würde 390 mit 290 gleichzeitig da sein, dann wäre es anders. Aber sie kann frühestens 1945 kommen, das ist schon früh. Es ist eine vollkommen neue Konstruktion der Zelle. Es ist die Frage, ob der große Aufwand sich für solche Maschine rechtfertigt, ob ich nicht lieber bei der 290 bleibe. Sie macht nicht die Hälfte Aufwand an Arbeitsstunden und Material. Sie kommen nicht da herum, wenn Sie das Verhältnis der Arbeitsstunden und des sonstigen Aufwandes bei Jägern von 1 1/2 t und anderen Flugzeugen ansehen. Es ist nicht 1 : 3, sondern beim Aufwand 1 : 6. Das steigt

751

schneller. Die Zelle der 390, die man überhaupt herausbringen könnte, neben der 290, wäre sowieso gleich. Es hat keinen Zweck, wenn man alle drei Monate eine Maschine herausbringt. Das können wir uns mal auf einem Gebiete leisten. Aber für eine bestimmte Aufgabe, wo es heißt: wir brauchen etwa acht einsatzklare Maschinen, - bedeutet es bei den großen Apparaten und den vielen Sachen, die daran sind, eine große Zeit, die immer dahinter stehen muß. Da ist ein großer Maschinenaufwand notwendig, um das zu schaffen. Ich glaube, wir legen uns schärfstens auf die 290.

(Vorwald: Jawohl!)

Ich bitte Sie, diese Sache zu prüfen und festzustellen, wieviel wir 1943 von den 290 für die Aufgaben über See herausbringen können. Das ist noch mit dem Generalstab und dem Reichsmarschall zu besprechen, sobald es geklärt ist.

Die weitere Frage ist: wie können wir für 1944 den entsprechenden Anteil aus dem Laufe der 290 für diese Aufgabe stellen? Ich stehe auf dem Standpunkt: die Maschine, die dann eine wirklich größere Reichweite haben soll, muß nach der Reichweiteseite wirklich erheblich mehr bringen, nicht etwa nur diese 10 %. Weiter muß die Maschine, die dafür in Frage kommt, eine ganz andere Geschwindigkeit haben, um den Zerstörern gegenüber richtig zu sein. Sie muß in Panzerung und Bewaffnung einwandfrei sein und für die Besatzung andere Aushilfen an Bord haben; sie muß ein anständiges Fahrzeug, einen Motorkutter, haben.

(Petersen: Solche Flugzeuge wären entwicklungsmäßig interessant wegen der Geleitzüge bei Lagos und Free-town!)

Das können wir mit der 290 auch schon schaffen. Was Sie meinen,

2350

geht über die 390 auch hinaus.

(Petersen: Das ist doch zu machen!)

F r i e b e l : Mit einer verbesserten 290. - Wenn wir die Aufklärungsmaschinen jetzt aus der 290 entnehmen: legt man Wert auf die Umrüstbarkeit, daß sie Transporter bleiben und gewissermaßen nur den Rüstsatz als Gerät bekommen, oder kann man auf die Ladeluke verzichten? Dadurch würde das Flugzeug 500 kg leichter.

GenFeldm. M i l l e r : Wenn man das alles berücksichtigen will, dann wird man nicht das Beste herausholen. Ich würde persönlich sagen: Diese Maschinen sind nicht Transporter, sondern sie werden für diesen Zweck allein hergerichtet. Dadurch kriegen sie auch eine größere Festigkeit. Die andere Frage ist, daß sie rein vorrichtungsmäßig und baumäßig möglichst gleich aussehen, damit für das Werk im großen Ganzen die Serie erhalten bleibt und nicht zwei Unterserien entstehen. Das soll man verhindern.

(Friebel: Mit denselben Vorrichtungen, nur die Ladeluke wird durch ein festes, aber dünnes Blech ersetzt!)

Auf alle Fälle würde ich bei dieser Maschine, da die Bombenseite nicht das allein Wichtige ist, auf den Schutz der Tanks und die Panzerung entscheidenden Wert legen bei der schlechten Geschwindigkeit, die die Maschine noch hat. Man muß neben der Besatzung und

(P a s e w a l d t : Der Transportraum müßte durch die 323 ersetzt werden)  
den Motoren auch den Betriebsstoff schützen. - Die Aufgabe ist da.

Da kann eigentlich die Entscheidung, wenn sie möglich ist, nur in diesem Sinne fallen. Selbstverständlich müssen wir versuchen, möglichst viel <sup>323</sup>~~324~~ herauszubringen.

F r i e b e l : Ich habe hier eine normale Nordlandscheibe, wie sie vom Kraftwagen bekannt ist. Diese Scheibe sichert am besten gegen Innenbeschlag. Ein Nachteil ist, daß sie, wenn sie undicht