

Reichsmarschall: Herr Messerschmitt, ich möchte jetzt Ihre Auffassung hören und zwar zunächst mal über den Fall 264. Es ist gesagt worden, der Bau wäre eingestellt worden. Messerschmitt: Ich habe die Unterlagen über den Gesamt Ablauf der Angelegenheit mitgebracht. Die 264 ist von Herrn Feldmarschall Milch durch einen Brief an Herrn Groneis am 20. 10. 42 an die Firma Dornier übergeben worden.

(Milch: Weil Sie keine Kapazität hatten!)

Jawohl. Diese Sache hat sich dann zerschlagen, weil die Firma Dornier diese aus Kapazitätsgründen nicht übernehmen konnte. Groneis ~~hat~~ hat dann gemeinsam mit dem Aufsichtsratsvorsitzer meiner Firma weiter verhandelt, und hat dann im Einverständnis mit dem Luftfahrtministerium die Firma Weser gewonnen, um das Flugzeug weiter zu entwickeln und dann zu bauen. Diese Besprechung mit der Firma Weser war soweit fortgeschritten. Dann wurde die Kapazität der Firma Weser wieder weggenommen, so daß die Maschine wieder auf dem Trockenen lag.

Reichsmarschall: Wo hätte denn die gebaut werden sollen?

Messerschmitt: Ich hatte damals vorgeschlagen, daß man die Firma Weser nach Süddeutschland verlegt.

Reichsmarschall: Die ist doch sowieso verlegt worden.

Friebe: Die Firma Weser ist aufgelöst worden und dem KdE zur Verfügung gestellt worden als Umbauwerk, wenigstens die Konstruktionskapazität zum großen Teil. Der Rest, der noch zur Verfügung stand, waren 25 % der gesamten Kapazität.

Der sollte zu Messerschmitt nach dem Lechfeld verlegt werden, und unter Zuhilfenahme einer Kapazität, die Messerschmitt selbst stellen sollte, sollte er die 264 in Angriff nehmen.

Reichsmarschall: Warum ist das nicht geschehen.

Friebel: Das ist zurückgezogen worden vom Entwicklungscheffengesichts der 262, als diese gesteigert werden sollte, um sie in die allergrößte Dringlichkeit kommen zu lassen.

Messerschmitt: Und dann ist versucht worden, die Maschine bei Blohm und Voß unterzubringen. Im Beisein von Herrn Oberst Pasewaldt hat Herr Seiler dann mit Herrn Blohm Herr Blohm gesprochen, und/hat die Sache abgelehnt. Seitdem liegt der Vogel still. Nun war die Industriebesprechung beim Führer. Da hat der Führer die Sache wieder neu aufgegriffen und hat dann Herrn Oberst Rowehl kommen lassen und Herr Oberst Rowehl hat sich persönlich bemüht, Arbeitskräfte beizubringen, um wenigstens die ersten drei Flugzeuge fertigzustellen.

Reichsmarschall: Wo sollten die fertiggestellt werden?

Messerschmitt: Die sollten im Lechfeld fertiggestellt werden. Die Teile von den ersten drei Fahrzeugen sind ungefähr auf 60 bis 70 % vorhanden.

Reichsmarschall: Und was wird in Lechfeld jetzt gemacht?

Messerschmitt: Da wird zurzeit nur in die allererste Maschine schön langsam - aus Mangel an Kapazität -

der 801-Motor eingebaut.

Reichsmarschall: Also da wird sonst nichts anderes gebaut?

Messerschmitt: Nein, in Lechfeld wird zur Zeit nichts anderes gebaut. Da haben wir nur einen Flugzeugtrieb für 264 und für 262.

Reichsmarschall: Ja eben: für 262.

(Messerschmitt: Die ist aber eingeflogen, die wird in Lechfeld nicht fabriziert.)

Was bräuchten Sie nun für die 264?

Messerschmitt: Nur Kapazität, nur Arbeiter.

Reichsmarschall: Herr Rowehl hat doch einen Verband, er kann doch nicht eine Privatfabrikation aufmachen. Es ist doch entschieden worden, was da gebaut wird. Jetzt geht das in Lechfeld, Platz ist da, sagen Sie. - -

Messerschmitt: Platz ist auch nicht da. Da ist auch ein Verband, ein Nachtjägersverband und eine Nachtjägerschule. Es ist eine einzige Halle da.

Reichsmarschall: Da steht der Vogel drin?

Messerschmitt: Ja, und außerdem ein paar Maschinen von der 262. Ich habe eine einzige Halle in Lechfeld. Ein eingerichtetes Werk ist nicht da. Lechfeld kann so, wie es heute ist, auch nicht fabrizieren. Die Vorrichtungen kann man aufbauen, und zwei Maschinen da bauen.

Reichsmarschall: Was würde es bedeuten, wenn ich sagen würde: Sie sollen 5 Maschinen fertig bauen, wovon Sie die Teile zum Teil schon haben. Was würden Sie dann

machen, um die übernommenen Verpflichtungen durchzuführen.

Messerschmitt: Das würde bedeuten, daß ich eine ganze Reihe von Arbeitskräften brauche, einige 100 Arbeitskräfte, zum Teil Facharbeiter. Denn es handelt sich nur um einzelne Stücke und um keine Serienfabrikation. Außerdem müßten die Hellinge irgendwo wieder aufgestellt werden, die bei dem Werk in Augsburg standen und abgebaut worden sind wegen der 410-Fabrikation, sie ruhen nun heute in Gerhofenst.

Reichsmarschall: Also Sie brauchen Arbeiter. Und dann müssen Sie die Hellinge aufstellen. Dann könnten die Maschinen weiter gebaut werden. Und kein einziges Stück von den 410 und 262 und 109 und 209 geht davon ab?

(Messerschmitt: Konstrukteure!)

Ich denke, Sie haben die Maschine konstruiert?

Messerschmitt: Bis auf die Aufrüstung. Es gibt noch Umbauten durch die Erfahrungen, die seit zwei Jahren gemacht worden sind.

Reichsmarschall: Sie haben noch die Adolfine fertig gehabt?

Messerschmitt: Das war der Vorläufer mit dem geschützten Tank.

Reichsmarschall: Da ist das Benzin immer ausgelaufen, das haben mir die Piloten erzählt.

Messerschmitt: Mit der Zeit hat sie etwas gelekt. Die Maschine war ja für andere Zwecke gebaut.

Reichsmarschall: Die Piloten wollten aber nicht damit fliegen. Sie sagen: Da sind Funken geflogen, da

steht auf einmal der Flügel in Brand. Also die kommen nicht in Frage.

Messerschmitt: Nein. Die ist auch in den Bauunterlagen usw. ganz primitiv gemacht worden, weil da von vornherein niemals die Absicht bestanden hat, sie in Serie laufen zu lassen.

Reichsmarschall: Das können wir machen, ohnedas Sie irgendwie in dem Ihnen bisher aufgedruckten notwendigen Programm an Jägern, an 410, 262 usw. nachlassen?

Messerschmitt: Dazu muß ich grundsätzlich etwas sagen. Wenn man die 264 bauen will, ist es nicht damit getan, daß man etwa 10 Flugzeuge, für die das Material da ist, fertig macht, sondern wahrscheinlich wird dann irgendeine kleinere oder größere Serie nachhängen. Dazu ist meiner Ansicht nötig, daß mindestens 100 Ingenieure und Techniker zur Verfügung gestellt werden, die natürlich irgendwo aus anderen Werken gewonnen werden müssen.

Reichsmarschall: Wie soll ich denn das machen? Die anderen Werke sind überlastet mit allerdingsten lebenswichtigsten Maschinen.

Messerschmitt: Ohne Kapazität geht es nicht.

Reichsmarschall: Also 100 Ingenieure und Konstrukteure haben Sie gesagt.

Messerschmitt: Ja, und außerdem brauchen wir je nach der Stückzahl, die monatlich auszubringen ist, einige 1000 Arbeiter. Das heißt auf deutsch: man braucht für die

Maschine ein Werk.

R e i c h s m a r s c h a l l : Wo haben Sie eins?

M e s s e r s c h m i t t : Ich habe kein Werk frei.

R e i c h s m a r s c h a l l : Also alles zusammen haben sie nicht?

M e s s e r s c h m i t t : Es hat ja keinen Zweck, um die Dinge herumzureden.

F r y d a g : Ich möchte Herrn Prof. Messerschmitt doch dringend warnen, diese Maschine zu machen. Herr Messerschmitt, Sie blockieren sich selbst in ihren anderen dringenden Fertigungen. Sie kriegen nachher keine 262 und keine 209 fertig. Wir wissen nicht mehr, wo wir derartige Maschinen unterbringen sollen. Wir können ja nicht einmal garantieren dieses Programm, das wir hier haben. Und jetzt noch eine derartig große Maschine in Serie laufen zu lassen, das geht nicht. Sie sagen selbst, Sie haben sich auch den Kopf zerbrochen, wo man die Maschine machen könnte. Ich weiß es auch nicht mehr. Denn die Maschine braucht tatsächlich enormen Raum und auch viele Arbeitskräfte.

M e s s e r s c h m i t t : Das liegt doch nicht bei mir. Es handelt sich nur darum: was ist wichtiger und was ist weniger wichtig?

R e i c h s m a r s c h a l l : Brauchen tue ich die Maschine. Wichtiger ist aber jetzt der Jäger. Man muß klar sagen: werden, wenn man die Maschine baut, weniger Jäger oder Bomber gebaut?

M e s s e r s c h m i t t : Irgendetwas muß wahrscheinlich bei der gegebenen Kapazität wegfallen. Das ist klar. Ich

bin ja auch der Ansicht, daß Jäger unter keinen Umständen fallen können. Die andere Frage ist nur die: soweit ich unterrichtet bin, wird eine Parallelmaschine entwickelt.

Reichsmarschall: Stimmt nicht! Ist schon ausgeräumt! Oder stimmt das etwa nicht.

Milch: Es ist ein reiner Entwicklungsauftrag für die Maschine. Die Maschine ist aber keine Parallele, sondern eine ganz andere Maschine, eine weitere Ausgestaltung der 268 als große viermotorige bzw. sechsmotorige Maschine, als richtige Kampfmaschine mit anderen Eigenschaften, mit großer Reichweite, mit ganz anderen Leistungen und Eigenschaften. xxx

Messerschmitt: Das kann nicht stimmen. Die Ta 400 erfüllt auch keine andere Aufgabe als die 264, d. h. Sie können mit der 264 alle die Aufgaben, die die Ta 400 erfüllen soll, auch decken, nur haben Sie den Vorteil, daß Sie auch noch eine größere Reichweite erzielen können.

Reichsmarschall: Der größte Vorteil scheint mir der zu sein, daß die Maschine fast fertig ist, während die andere auf dem Papier steht.

Messerschmitt: Eben! Deshalb wäre es richtiger, einmal zu prüfen: Lohnt es, etwas ganz Neues zu machen, oder soll man das alte ausbauen?

Reichsmarschall: Das ist die Frage. Wie ist die Kapazität für die Ta 400? Ist die da?

(Frydag: Ist auch nicht da.)

Milch: Die ist heute nicht da.

Messerschmitt: Warum legt man denn überhaupt

Kapazität auf Ta 400 fest? Dann soll man die Kapazität doch anderweit verwenden.

F r i e b e l : Eine Baukapazität ist dabei noch nicht festgelegt. Es handelt sich dabei um eine Einschulungsaufgabe für das französische Büro, das Tank herübergelegt hat aus Frankreich. Aber ich teile auch die Ansicht: wenn man Herangehen will an die Aufgabe, um sie sofort zu lösen, ist etwas, was man schon hat wertvoller, als etwas, was man vielleicht hat.

R e i c h s m a r s c h a l l : Also bevor der erste Helling für die Ta 400 errichtet würde, müßte ich Bescheid wissen. Ich muß ja sagen: wenn wir uns die Großmaschine an sich nicht leisten können - brauchen tätten wir sie, darüber ist nicht zu reden - dann ist es gut. Aber sind das zwei so verschiedene Maschinen. Sie meinen, sie erfüllen dasselbe?

M e s s e r s c h m i t t : Ich bin der Ansicht, daß die Maschinen nicht sehr verschieden sind. Ich kann die Leistungen gegenüberstellen. Bei mir fliegt die eine Maschine jetzt mit der Juno III. Ich hatte dieses Triebwerk eingebaut, weil ich keine Konstrukteure habe, um mir ein neues Triebwerk zu ersparen. Ich konnte den 801, ~~xxxx~~ der ursprünglich vorgesehen war, bzw. den 603 wegen mangels an Motoren noch nicht bekommen. Die Maschine ist geflogen, und ich habe hier eine Gegenüberstellung.

(Redner erläutert eine Skizze.)

Das ist die 264, das ist die Focke-Wulf-Maschine, und zwar sind das die Leistungen bzw. Gewichtsangaben nach der Baubeschreibung, und das sind die umgerechneten Werte auf Grund der Leistungen, die Focke-Wulf angibt. Die 264 ist von vornherein so

entwickelt, daß man später mit ihr als sechsmotorige noch größere Leistungen herausziehen kann. Die Tank-Maschine ist von vornherein sechsmotorig angelegt. Die Focke-Wulf-Maschine hat 8750 km Reichweite. Die Reichweiten sind fast gleich. Bei gleicher Reichweite ist die Steiggeschwindigkeit hier 5,53 m, während sie bei Focke-Wulf 5,5 m beträgt, also auch ungefähr die gleiche. Wenn man das Rechenverfahren von Focke Wulf zugrunde legt, wäre die 264 sogar etwas besser. Die Startleistungen sind bei dieser Reichweite auch annähernd gleich. Die 264 hat 50 m mehr Startlänge als die Focke-Wulf sechsmotorig. Die absolute Reichweite, die bei der 264 zu erreichen ist, beträgt 14 000 km, während sie bei Focke-Wulf bei kleinerer Spannweite, bezogen auf das Gewicht, nur 10 000 km ausmacht. Die Landegeschwindigkeiten sind ungefähr gleich: bei 264 sind es ¹⁵⁰ 115 m, bei der FW 160 m. Die Maximalgeschwindigkeiten sind nach unserem Verfahren gerechnet 595 km, ~~xxxxxxx~~ nach dem FW-Verfahren 615 km. Wenn man die Maschine später auch auf sechs Motoren auslegt, wird aber die 264 optimal sogar eine Reichweite bis zu 18 000 m bekommen, bei Geschwindigkeiten, die gut über 600 liegen, und bei einer Steiggeschwindigkeit, die statt 5,5 m auch nach dem Abheben noch 7,8 m beträgt. Da ist für eine reichweite Maschine, hochbelastet, allerhand. Ich kann bis zu 10 t mitnehmen. Dann muß ich allerdings weniger Brennstoff mitnehmen.

Es ist nur die Frage, was man macht. Und da war ich der Ansicht, daß man nachprüfen soll, ob es sich lohnt, etwas Neues zu bringen anstatt auf etwas Altem aufzubauen.

R e i c h s m a r s c h a l l : Den Bober brauchen wir nicht so lebensnotwendig, wie wir das andere brauchen.

M e s s e r s c h m i t t : Es gibt noch eine andere Lösung, die ich vorschlagen würde. Es wird doch bestimmt die 177 weiter entwickelt, und Franke von Heinkel hat sich selbst schon an mich gewandt und gesagt, ob man nicht da auf der Basis der 264 - die ist ein sehr viel billigeres Flugzeug als die 177 - -

(Zuruf: Die hat die geschützten Tanks.)

Ja. Da ist ein Teil ungeschützt, der vorher ausgefliegen ist, den kann man auch schützen.

F r y d a g : Auf wieviel Stunden glauben Sie bei der 264 zu kommen?

M e s s e r s c h m i t t : Ich kann es jetzt nicht sagen. Ich würde vorschlagen, daß das nachgeprüft wird von einem Fachmann. Ich schätze, daß die 264 zwei Drittel der Arbeitsstunden erfordert.

F r y d a g : Ich bin unschuldig an der 177, aber ich muß sagen, sie ist einfach konstruiert, und ich komme herunter auf 16 bis 18 Stunden.

R e i c h s m a r s c h a l l : Die 177 können Sie mit der nicht vergleichen. Die 177 ist eine viel kleinere Maschine.

M e s s e r s c h m i t t : In der Größe ist kein großer Unterschied.

D i e s i n g : Die eine hat 26 bis 30 t, die andere 50 t.

M e s s e r s c h m i t t : Aber größenmäßig sind sie gleich.

Friebe l : Die 264 ist gleich groß in den äußeren Dimensionen wie die heutige 177, sie hat nur etwas größere Spannweite.

Messerschmitt : Und die Flächenbelastung ist höher.

Frydag : Man darf nicht verkennen, daß eine Maschine mit größerer Flächenbelastung mehr kostet. Bei größeren Dimensionen haben Sie mehr Nieten drin.

Messerschmitt : Sehen Sie den Vogel an und vergleichen Sie ihn mit dem anderen: der Vogel ist absolut einfach aufgebaut. Ich brauche auch wenig Vorrichtungen und Werkzeuge im ~~Kreuz~~^{Vergl}reich zu anderen Maschinen. Es ist ein seitenkräftiger Holm da, ein leichter Holm vorn, ein leichter Holm hinten.

Reichsmarschall : Es ist bei Ihnen alles leicht und einfach, das weiß ich. Aber ob das hält, ist eine andere Sache.

Messerschmitt : Die Flugversuche sind auch gut.

Reichsmarschall : Bei Ihnen ist alles sehr gut, wenn Sie was konstruiert haben; man muß nur einen zweiten daran setzen, der die Notwendige Festigkeit hineinkonstruiert, damit das Biest hält.

Messerschmitt : Immer ist es ja nicht so.

Frydag : Herr Professor, es ist, ehrlich gesagt, gefährlich für Sie und auch für Ihre Firma.

Reichsmarschall : Das steht nicht zur Debatte. Zur Debatte steht, ob wir sie machen können, ^{zusätz}lich zum Programm.

Ø r y d a g : Es ist in-sofern gefährlich, als uns etwas anderes herausfällt. Es fallen andere Typen, die wir dann nichtmachen können, weg, von denen Sie selbst sagen, daß sie zur Zeit wichtiger sind.

P e t e r s e n : Diese Frage/ist in einer Entwicklungsbesprechung vor drei Monaten ausführlich besprochen worden, und zwar in einer Diskussion von 3 bis 4 Stunden. Die Vorteile und Nachteile sind von allen Teilen beleuchtet worden. Dabei ist folgendes herausgekommen. Das Flugzeug bietet eine ganze Menge, es hat viele Anreize. Wenn heute unbeschränkte Kapazität da wäre, also wie vor dem Kriege, würde es sich ohne Zweifel anbieten, das Flugzeug zu bauen. In Anbetracht dessen, daß keine Kapazität da ist, und die Terminlage für die 390 bedeutend günstiger ist, die Startstrecke besser ist, die Bewaffnung besser ist, haben wir uns damals in der Besprechung auf die 390 festgelegt. Besser liegt die ⁶ ~~2~~/⁴ in der Reichweite, und zwar um 2000 km. ^{Es} ~~ist~~ ist nun die Frage: brauchen wir wirklich diese ungeheure Reichweite? Der U-Boot-Krieg spielt sich ja auf dem mittleren Atlantik ab. Wir brauchen da nicht mit einer Reichweite bis zur amerikanischen Küste mit 14 bis 18 000 km zu rechnen.

R e i c h s m a r s c h a l l : Nehmen wir 10 000 km. Da habe ich eine Eindringtiefe von höchstens 4000 km.

P e t e r s e n : Bei dieser großen Strecke brauchen wir nicht mit einem Drittel zu rechnen. Mit ~~xxxx~~ 10 % Reserve kommt man mit fliegerisch geübter, guter Besatzung auf dem Atlantik aus. Das macht 1 km Reserve. Ich kann auch mit einer

gewissen Sicherheit mit 4000 bis 4500 rechnen.

Reichsmarschall: Wie weit ist die kürzeste Strecke von unserem besetzten Gebiet bis nach Amerika?

Petersen: 5400 km von Brest nach New York.

Reichsmarschall: Wenn wir das erreichen könnten! Wenn man da ein paar Bomben werfen könnte, daß die drüben verdunkeln müßte!

Messerschmitt: Ich habe hier eine Karte gemacht. Das ist die ideale Eindringtiefe.

(Erläuterungen.)

Mit der Ta 400 würde ich bis hierher kommen, mit der 264 bis hierher, und zwar bei einer sechsmotorigen soweit und bei einer viermotorigen soweit. Entwicklungsmäßig kommt man auf 7450 bis 8000 km. Das bedeutet, daß man den mittleren Westen in Amerika noch erreichen kann. Dann kommt hinzu, daß die 264 ein erheblich schnelleres Flugzeug ist als die 290 bzw. 390.

Reichsmarschall: Wie weit geht die 390?

Friebel: 10 000 km bei einer Marschgeschwindigkeit von 3300. Die sechsmotorige würde 14 000 schaffen.

(Zuruf: Die aber heute noch nicht vorliegt!)

Die 390 noch nicht. Die fliegt sechsmotorig in diesen Herbst nach.

Peltz: Was nimmt sie für Bomben mit?

Friebel: Zwei Dreitonnen-Bomben auf 7000 km ideale Eindringtiefe.

Reichsmarschall: Welche Maschine könnt Ihr mir schnellstens anbieten, daß sie nach Amerika fliegen kann?
Es ist ja ein Unterschied, ob man 600 oder 300 km fliegt.

Messerschmitt: Dauernd kann ich ja nur die Reichweite von 600 km fliegen, 800 ist die optimale.

Friebel: Bei der 264 wäre für 14 000 km die mittlere Reisegeschwindigkeit 375 und für die 390 330 km. Das ist ein Unterschied von 45 km.

(Zuruf: Bei welcher Kilometerzahl?)

Jede auf ihrer Grenze, die eine auf 10 000, nämlich die 390, und zwar mit 330, und die 264 sechsmotorig auf 14 000 km.

Messerschmitt: Wie ist die Maximalgeschwindigkeit der beiden Maschinen?

Friebel: Für den Kampf ist die Maximalgeschwindigkeit bei der 390 500 mit mittlerem Gewicht, bei der 264 580. Bei gleicher Druckhöhe.

Messerschmitt: Um so weniger wird eine solche Maschine dann belastigt. Wir müssen ja mit Jägern über See rechnen.

Friebel: Diese beiden Werte, die ich angegeben habe, sind für reine Aufklärer gemeint. Für Bomber sind für je 1000 kg Bomben ^{zur} jeweils 500 km/Flugstrecke abzuziehen.

Reichsmarschall: Da kommt sie immerhin noch nach New York hin.

Friebel: Die 264 sechsmotorig würde es gerade noch schaffen.

Reichsmarschall: Nun ist dabei nur eine Frage. Ich möchte nicht zum zweiten Mal hereinfallen. Wenn nachher der Bruder auf der Gruben mit ganz großen Maschinen und großer Reichweite kommt, haben wir wieder nichts dagegen zu stellen. Ich kann nur Maschinen nehmen, die fliegen, und die da ⁶²²³ sind.

Der Tank scheidet aus.

M e s s e r s c h a i t t : Kann man nicht auf die Dauer die viermotorige Maschine überhaupt soweit vereinfachen, daß der viermotorige Bomber, in irgendeiner Weise kommt oder schon da ist in der Form der 177, für alle diese Zwecke ausreicht? Bei der 264 ist vorgesehen, durch Weglassen von der Flügelspitze die Festigkeit des Flugzeugs ohne weiteres zu erhöhen, weil die Biegemomente kleiner werden. Dann kann ich das Flugzeug mit höherer Sausicherheit und Festigkeit für kürzere Reichweiten ohne weiteres einsetzen, d. h. eine Kombination; denn der Raum für 10 000 kg Bomben ist ja vorhanden. Denn sind auch die Startlängen kleiner, wenn ich kleinere Reichweite, kleinere Lasten und weniger Brennstoffe habe. Ich glaube, daß man heute technisch so weit ist, daß man diese Aufgaben restlos vereinfachen kann.

R e i c h s m a r s c h a l l : Ich muß auch sagen: mit dem Te 400 ist kein Geschäft zu machen. Ich kann nicht einnehmen, die heute ⁱⁿ einer Konstruktion zur Einscheidung in einem französischen Konstruktionsbüro läuft. Frage: wie ist es mit der 330?

P e l t z : Das ist immer wieder eine Terminfrage. Es müßte eruiert werden: wann ist die 330 so der Front, und wann ist die Me 264 in erprobter und bestimmter Stückzahl da.

(Zuruf: Das ist ein Jahr eher da.)

R e i c h s m a r s c h a l l : Warum ist die ein Jahr eher da?

P e t e r s e n erläutert dies, im einzelnen schwer zu verstehen.

Messerschmitt: Die 284 kann natürlich nur in stetiger Weiterentwicklung auf eine stärkere Bewaffnung gebracht werden.

Reichsmarschall: Die 390 ist eben die

Messerschmitt: Schon richtig. Aber ich bin der Ansicht, die 390 erfüllt auf die Dauer nicht die Aufgaben, die wir brauchen. Es wird eine Zeit kommen, wo man es bereuen wird, daß man die 284 nicht weiter gemacht hat, weil die 390 zu langsam sein wird und nicht die erforderliche Reichweite deckt.

Reichsmarschall: Wie ist es denn mit der 390 da?

Fräulein: Die 390 sechsmotorig hat infolge ihrer großen Räume, die aus ihrer Geschichte erklärbar sind, die Möglichkeit, jede überhaupt in Zukunft auftretende schwere Bewaffnung: ferngesteuerte Körper zur Abwehr oder Raketenabwehr oder sonst etwas, mitzunehmen. Es ist der Bau eines Eisenbahnwagens in den äußeren Abmessungen im Querschnitt. Es lassen sich da Räume in der Weise aufbauen, daß aus der Maschine als Flakkreuzer ausgebaut kann, so daß sie ihrer langsamen Geschwindigkeit entsprechend mit Gerät schwerer Bewaffnung versehen werden kann, daß sie sich evtl. gegen Angriffe von Jägern auf diese Weise verteidigen kann. Sie ist also langsam und eine Flying Fortress im stärksten Sinne.

Die 284 ist klein, gag, schall und spritzig, wird also für eine Weiterentwicklung nach der Geschwindigkeitsseite, etwa noch durch Zuschalten von II ausbaufähig sein, was bei der 390 niemals oder nur ungeschickt in Frage käme. Es ~~gibt~~ nur
6200

die Frage: wie beurteilt man die Lage auf dem Ozean. Wird man da die stärkere Bewaffnung oder die größere Geschwindigkeit für besser halten.

Reichsmarschall: Die Geschwindigkeit ist hier nicht die Frage. Es handelt sich nicht darum, ob die Geschwindigkeit höher ist, sondern darum, ob die Geschwindigkeit so ist, daß die derzeitigen Jäger sie nicht erreichen. Dann ist sie besser. Ist aber die Geschwindigkeit zwar erheblich höher als bei der 390, was immerhin noch zu gering für den Jäger ist, dann ist die Bewaffnung besser.

(Zuruf: Letzteres wird auf die Dauer eintreten.)

Poltz: Noch eine theoretische Frage: Wenn Herr Prof. Messerschmitt alle Mittel bekäme, dieses Flugzeug zu bauen und eine gewisse Stückzahl aufzulegen, zu welchem Terrain würden dann 20 Stück 264 viermotorig oder sechs motorig an der Front sein, und zu welchem Terrain 20 Stück von der 390?

Vorwald: Da würde man mindestens eineinhalb Jahre früher die 390 haben als die 264. Denn für die 390 habe ich die Grundlage in der Produktion der Ju 290, es wird bei der 390 nur ein neues Mittelstück eingefügt.

Reichsmarschall: Wann würde sie erscheinen?

Messerschmitt: Das ist schwierig zu sagen. Denn der Fall, daß man alle Unterstützung bekommt, ist soviel rein theoretisch. Darüber etwas zu sagen, wenn sie in Serie läuft, ist sehr schwer.

Reichsmarschall: Warum sagen gerade Sie ~~xxxxxx~~ das, der Sie so gut unterstützt sind in Ihren Konstruk-

tionsbüro. Wir haben doch für Sie die Konstrukteure besonders weggeholt.

M e s s e r s c h m i t t : Die Konstrukteure sind gar nicht der Engpaß im Augenblick bei mir.

(Reichsmarschall: Weil Sie sie bekommen haben.)

Ich bin gut unterstützt, das muß ich zugestehen. Aber bei mir ist jetzt der Engpaß an erster Stelle der Versuchsbau. Ich habe alles in Tag- und Nachtarbeit gemacht in der Reichsverteidigung, aber es hängt immer am Versuchsbau, vor allem für die Ausbringung in der Serie.

R e i c h s m a r s c h a l l : Wir wollen diese Frage jetzt abschließen. Ich muß mir das redlich überlegen. Auf jeden Fall möchte ich sagen: es geht natürlich nicht, daß die Tank gebaut wird. Wenn denn die gebaut wird, dauert es noch einmal zwei Jahre.

M i l l e r : Für die Tank gibt es zur Zeit keine Baukapazität. Es handelt sich nur um den Entwicklungsauftrag. Es bleiben für diese Großmaschine die irgendswann mal kommen muß, vergleichsmäßig drei Maschinen übrig. Das eine ist die 390, die am schnellsten verwirklicht werden kann. Da ist die Kapazität nicht vorhanden. Das zweite wäre die 284, für die die Kapazität nicht gefunden werden konnte. Es sind noch mehr Firmen bemüht worden, die aber alle abgelehnt haben, die alle die Zahlen, die an Aufwand und Konstruktion nötig wären, bestritten haben. Es sind auch sonst Verhandlungen gewesen zwischen den Firmen, mit Messerschmitt und anderen, die zu keinem Erfolg geführt haben. Wir können im Augenblick nichts dafür finden.

Ebensowenig ist es möglich, die Tank-Maschine zu bauen. Wir wollten aber ein auf ganz ~~xxxxxxx~~ klarer Grundlage beruhen- des Projekt noch nebenbei haben, um später sagen zu können: wir haben die Auswahl, für welche wir uns entscheiden wollen.

Reichsmarschall: Also über die Konstruktion darf das Ding dann nicht hinauskommen.

Milch: Eine Maschine, die 400 kg pro qm hat, ist ein ungeheurer Schritt, auf den man sich allein nicht ohne weiteres abstützen kann, abgesehen von der unerhörten Startlänge.

(Die Startlänge spielt keine Rolle, weil wir Startbahnen auf 3 km bauen.)

Es gibt aber Tage, an denen man auf 3 km nicht vom Boden wegkommt, wenn man zu hohe Flächenbelastung hat. Das ist die Sorge, die unsere Ingenieure gehabt haben. Vielleicht kann Herr Frydag sich dazu noch äußern.

Eins ist klar, niemand denkt daran, die Tank zu bauen, weil man die Messerschmitt im Moment sehr viel weiter hat. Es ist nur die Frage, die ich zu entscheiden bitte: soll ^{an der} ~~xxxxx~~ xxx Ta 400 überhaupt konstruktiv weiter gearbeitet werden, oder soll was wegfallen?

Reichsmarschall: Wenn der Konstruktionsauftrag dahin geht, daß sie Franzosen es machen, jawohl.

Milch: Deutsche Leute sind als Führer dabei. Die große Frage ist: wann werden Maschinen dieser Art in größerem Umfang gebraucht?

Reichsmarschall: Da muß man die neben, die da sind.

Messerschmitt: Dann darf die stärkere Konstruktion auch wegfallen?

6258

Reichsmarschall: Ist sie so wesentlich anders als die?

Milch: Sie hat gleiche Leistung in der Geschwindigkeit. Sie hat nicht die hohe Flächenbelastung und nicht die Schwierigkeit beim Start.

Messerschmitt: Das stimmt nicht ganz. Die 264 hat normal für die Reichweite, die Tank garantiert, auch keine oder keine erheblich höhere Flächenbelastung. Nur sind die ganz großen Reichweiten, die die 264 erreicht, mit der Tank nicht mehr zu erreichen wegen der größeren Flächenbelastung.

Milch: Die Frage der großen Reichweite ist eine Frage, die man ganz verschieden in den Entwürfen beachtet hat. Selbstverständlich kann man rechnerisch auch größere Reichweiten herausholen, wenn man den ganzen Flug nur allein wie bei einem Wehflug auf die Reichweite auslegt. Man fliegt nach Tabellen nach der besten Geschwindigkeit; dann kommt man auf sehr kleine Geschwindigkeit, um die große Reichweite zu bekommen. Rein militärisch aber ist die Einhaltung einer solchen Forderung nicht ohne weiteres möglich. Ein großer Künstler wird Reichweiten dieser großen Art in irgendeinem Umfang erfüllen können. Aber rein praktisch als Militärmaschine sieht es anders aus. Zum Beispiel die Ju 88 ist uns angeboten auf 1000 km Einringtiefe. Bei 2000, 3000 war gesagt: in der Praxis erreicht das die Maschine nie. Der normale Pilot ist froh, wenn er 2000 km herausbekommt statt der in Aussicht gestellten 3000. Das wird bei Großmaschinen, die noch höher gehen, noch stärker in Erscheinung treten. Darum kann ich persönlich nicht ver-

6259

gleichen 14 000 km hier und 10 000 km dort.

M e s s e r s c h m i t t : Das stimmt nicht ganz,; denn die große Reichweite wird ja durch Baueigenschaften erreicht. Zum Beispiel ist die Spannweite bei der 264, bezogen auf das Gewicht, also die Klafferbelastung, erheblich kleiner als die Klafferbelastung von der Tank-Maschine. Meistens wird die Reichweite, die die 264 erreicht, überhaupt nicht erreicht werden. Ich bin auch der Ansicht, daß man zwei Entwürfe macht. Ob man aber soweit gehen soll, daß man das ganze Flugzeug konstruiert, ist eine andere Frage. Es läßt sich vieles schon vorher entscheiden. Aber man sieht nach einem fertigen Entwurf schon sehr gut: was ist besser und was ist schlechter, die Eigenschaften usw. sind gar nicht zu entscheiden, die lassen sich immer hinbringen. Wenn z. B. mal ein Queruder oder Bohrer zu große Kräfte hat, sind das Fragen der Ausfällung. Das Ausfellen geht viel schneller, als ein neues Flugzeug zu bauen mit allem Drum und Dran.

R e i c h s m a r s c h a l l : Gut. Nun wollen wir die Frage noch entscheiden wegen der 262. Da hatten Sie mir gesagt, da kämen wir ein Vierteljahr zu spät.

M i l c h (zu Vorwald) : Sofort die Konstruktion 264 einstellen!

R e i c h s m a r s c h a l l : Ja, wenn wir für etwas anderes die Konstruktionskräfte brauchen, würde ich sie weglassen.

M e s s e r s c h m i t t : Bei der 262 war der Terminplan, der im Amt unterbreitet war: das erste Vorserienflugzeug

im Januar 44, im Februar 8, im März 40, dann 60 usw., bis die große Serie anläuft. Die sollte anlaufen im November in zwei Wachen mit 5 Flugzeugen im Jahre 44. Nun waren da bestimmte Voraussetzungen daran geknüpft, und zwar im wesentlichen hinsichtlich des Personals. Da war folgende Voraussetzung gemacht: Im Juli 1943 sollte Regensburg 128 Mann bekommen, im August 150, im September 400, im Oktober 450; und Augsburg sollte im August 43, im September 257, im Oktober 250 bekommen. Die übrigen Monate sind noch nicht fällig. Von diesen Arbeitskräften ist nach dem, was mir beim Personalbüro gesagt wurde, so gut wie niemand eingetroffen. Das heißt, die Voraussetzungen sind vollkommen ins Wasser gefallen. Außerdem ist für den Bau der Flugzeuge selbst und für xxx Betriebsmittel, und die Vorrichtungen für die Vorserie herstellen zu können, gefordert gewesen: 125 Vorrichtungsschlosser, davon im Juni 60, im Juli 65; ferner 100 Werkzeugmacher bis Ende Juli 43. Das ist auch so gut wie nicht erfüllt worden, so daß in dieser Zeit, die jetzt bisher abgelaufen ist, von Juni/Juli bis heute die Angelegenheit ziemlich brech gelegen hat. Das heißt, es ist eine ganze Menge gemacht worden, z. B. die Vorrichtungskonstruktoren, die auch nicht gekommen sind oder nur zum kleinen Teil gekommen sind, habe ich aus meinem Konstruktionsbüro herausgenommen. Ich habe daher einen Teil Vorrichtungen konstruieren lassen und habe damit doch vieles überbrücken können. Außerdem durch Sondermaßnahmen; wir haben eine sogenannte Panzerschicht als 262-Schicht eingeführt. Also freiwillige Arbeit ist eine ganze Menge gemacht worden, so daß es augenblicklich so aussieht, daß die Maschine etwa zwei Monate später kommt. Aber 6281

terer Verzug läßt sich in der Personalstellung nicht mehr übertragen, sonst kommt das Flugzeug ~~xxxxxxxxxxxx~~ zu spät heraus.

F r y d a g : Nun ist in letzter Zeit die Personalstellung bei Ihnen sehr gut gewesen. Sie sind bei Weitem am allermeisten von uns mit Leuten versehen worden. Sie haben immerhin 6000 Mann gekriegt, und zwar sind Ihnen vom Industrierrat 7270 Arbeitskräfte papiernäßig zugewiesen worden.

(Zuruf: Rotzettel)

Von denen sind bis heute tatsächlich eingetroffen 3600. Dazu kommen aber 2400 von Wismar, von Blohm & Voß. Das sind insgesamt 6000. Ihr Gesamtbedarf ist damit natürlich nicht gedeckt. Aber keines der Zellenwerke hat auch nur annähernd so viel bekommen. Es ist das Zehnfache dessen, was die beste Firma in der Zeit bekommen hat.

M i l c h : Ich glaube, was Messerschmitt an Konstrukteuren bekommen hat, ist das dreißigfache dessen, was irgendeine andere Firma bekommen hat. Messerschmitt ist außerordentlich bevorzugt worden mit Rücksicht auf die Jäger und das Reichsverteidigungsprogramm.

F r y d a g : Die Gesamtaktion an Konstrukteuren hat 230 umgesetzte Konstrukteure ergeben, davon hat Messerschmitt allein 43 bekommen, d. h. 20 % gegenüber der gesamten übrigen Industrie.

M e s s e r s c h m i t t : Man darf nicht vergessen, daß bei den Aufgabenstellungen, die ich habe, bei mir die ganze Grundlage viel zu klein ist. Es ist doch ein kolossales Mißverhältnis.

M i l e r : Das ist aber nicht Schuld des Ministeriums, daß die Basis so klein ist. Wir können nicht mehr Leute verteilen, als wir bekommen. Die Firma Junkers hat von sich aus ein anderes Fundament geschaffen für ihre Aufgaben. Sie wird von uns bis jetzt sehr schlecht behandelt und bekommt nichts dazu. Ich bin nur leider nicht in der Lage, einen Konstrukteur mehr zu verteilen, als ich zur Verfügung habe. Wir haben allen anderen Leuten Konstrukteure weggenommen. Was da erwähnt wurde, ist ja nur ein kleines Stück von den Zuweisungen, die wir in den letzten zwei Jahren an Konstrukteure an Messerschmitt gegeben haben. Herr Messerschmitt wird selbst sagen können, wie groß sein ganzes Konstruktionsbüro vor zwei Jahren war, und wie groß es heute ist. Es wäre interessant, diese Zahl zu hören.

M e s s e r s c h m i t t : Ich kann es wirklich nicht sagen.

M i l e r : Ich nehme an, daß es mehr als eine Verdoppelung ist.

M e s s e r s c h m i t t : Das glaube ich auch. Aber man darf nicht vergessen: Wir haben in Deutschland eine ganze Menge Entwicklungsfirmer, wir haben solche, wo Initiative ist und solche, wo das weniger der Fall ist. und ein Kopf da ist. Es ist bedauerlich, daß ich mich loben muß, aber ich darf sagen: ich glaube, es ist niemand im deutschen Reich, der soviel Initiative hat wie ich. Es fragt sich, soll man die Initiative abstoppen, oder soll man die Initiative unterstützen und unterbauen auf Kosten von den Firmen, die weniger Initiative haben,

M i l l e r : Mit Rücksicht darauf haben wir bei Ihnen sehr viel hineingekostet, was wir bei anderen nicht tun konnten. Ich kann nur nicht alle Wünsche, die vielleicht berechtigt sind, erfüllen.

R e i c h g m a r s c h a l l : So ist es ja nun nicht, Herr Messerschmitt, dagegen muß ich mich auch verhalten. Wenn Sie hier die einzige Firma wären, die dauernd ein gutes Flugzeug herausbringt, wäre die Sache ja in Ordnung. Aber augenblicklich liege ich mit meiner Bombardiers vor allen Dingen frei und wuchtet auf Junkers, und mit den Jägern ist es doch so, daß zur Zeit die Focke-Wulf 190 von meinen Jägern stärker begehrt wird als die Me 109. Die hat mal ihre große Zeit gehabt, aber heute nicht mehr. Also so ist es nicht. Es sind auch anderwärts Projekte wertvollster Art gekommen. Zum Beispiel die 410. Vorhin sprachen wir davon. Der General der Kampfflieger sagt: Schön und gut, aber ich brauche für die 410 besonders gute Flugzeugführer; eine Normalgruppe hat einen Übungsstart angefangen, und da war die Maschine schon auf der Erde kaputt, bevor sie in der Luft war. Er sagt mir, er könne sie z. B. nachts nicht einsetzen, nur mit Führern ganz exzellenter Art. Was muß man auch bedenken. Ich kann auf Ihr Rennpferd nicht das Gros meiner Luftwaffe setzen. Ich bin auch darauf angewiesen, auch die Firmen zu nehmen, die in anderer Weise sehr bedeutend sind. Sie können sich natürlich - das ist Ihr gutes Recht - für den bedeutendsten Kopf halten.

(Messerschmitt: Das tue ich gar nicht.)

Das sollen Sie ruhig, ich meine das ganz sachlich gesprochen. Aber für mich ist es schon viel schwerer, weil andere Köpfe

da sind, und ich muß ja nun einen gewissen Ausgleich schaffen. Aber auf jeden Fall werden Sie unterstützt und sind Sie stärker unterstützt worden als jeder andere. Wenn Sie es trotzdem ohne die Arbeiter nicht schaffen mit der 262, muß ausgeholt werden, denn die 262 brauche ich. Es darf kein weiterer Verzug da eintreten.

M i l c h : Wir glauben ja auch, daß wir jetzt durch die Arbeiterzuweisungen besser hinkommen, obwohl ich über die genannte Zahl erstaunt bin. Denn die gesamte Luftwaffe hat bis einschließlich August nicht zugenommen, sondern abgenommen. In den letzten Monaten sind von uns die Leute nach anderen Fabriken herübergezogen worden.

V o r r a t h : Es ist beim Ministerium seit längerer Zeit erkannt, daß die Konstruktion Messerschmitt weit überlastet ist. Deswegen ist nicht nur die Zuführung von Konstrukteuren erfolgt, sondern es sind auch Aufgaben abgetrennt worden, z. B. die Me 323 ist zu Zeppelin gegangen. Es ist die Serienbetreuung der 109, die immer noch einen ziemlich großen Umfang einnimmt, im Konstruktionsbüro, auch abgetrennt worden ^{und} unter Führungskräften von Messerschmitt zu Wiener-Neustadt gegeben.

M i l c h : Aber für die Abgabe der 164 war nicht der Wunsch, Messerschmitt etwas wegzunehmen, sondern ihn zu entlasten und diese wichtige Sache anderen Leuten zu geben, die vielleicht in der Lage waren, sie aufzunehmen. Leider hat sich die Stelle nicht gefunden.

W e r n e r : Außerdem haben wir 150 000 Stunden aus der Werkzeugmaschinenindustrie pro Monat für Vorrichtungen freigestellt. Das ist ein sehr gefährliches Gebiet. Es ist ja

einzuweisen, daß da geholfen werden muß. Aber das schmälert wieder unser Werkzeugmaschinen-Programm.

Reichsmarschall: Ich möchte nicht, daß ich mit der 209 um ein halbes Jahr zu spät anfahe.

Milch: Wenn wir keine Leute bekommen, können wir nichts machen. Wir sind vollkommen im Stich gelassen worden von den Arbeiterzuteilungsbehörden. Wir haben die Arbeiter nicht bekommen, obwohl wir die Zusagen hatten. Wir hoffen, daß es jetzt mit Hilfe der Italiener besser wird.

Reichsmarschall: Wie ist es mit der 109/213?

Messerschmitt: Bei der 109/213 sind folgende Schwierigkeiten. Erstens muß der Motor etwas zurück. Es fallen also dann die zwei MGs 151, die darin sind, heraus, d. h. die Bewaffnung wird schwächer werden, als sie heute ist. Zweitens ist der Motor so langsam laufend, daß die Luftschraube einen sehr großen Durchmesser bekommen muß, daß das Fahrwerk um 20 cm vergrößert werden muß. (Zuruf:) Es ist schon der schnellste Motor, aber es kommt nicht auf das Laufen des Motors an, sondern auf die Luftschraube. Es gibt eine Schraube, die mindestens 3,40 m Durchmesser hat gegen 3 m bei der 109, so daß ich um 20 cm das Rollwerk vergrößern muß. Ein solcher Einbau würde eine umfangreiche Änderung bedingen, so daß es praktisch die 209 wird, die fertig konstruiert und im Bau ist. Die Untersuchungen, die bei mir gemacht sind, und die noch einmal nachgeprüft werden müssen vom Industriest, zeigen eindeutig, daß es sich nicht lohnt, die 109 - -

(Zuruf: Damit haben wir nichts zu tun.)

6266

Ich meine den Fertigungsanlauf. Er würde bestimmt nicht eher kommen als die 209, die doch im Juli anlaufen soll.

Reichsmarschall: Sie sagten auf etwas von Vergrößern des Rades.

Messerschmitt: Das ist eine Maßnahme, um die Reifendefekte zu bessern. Das läuft. Das ist eine geringe Änderung. Das kann in Reparaturwerkstätten gemacht werden bei Überholungsarbeiten der Maschine. Das hat keine Schwierigkeiten.

Diesing: Selbst wenn die erste 209 im Juli kommt, so steht eine Gruppe wahrscheinlich nicht vor Ende des Jahres.

Milch: Glauben Sie, daß die andere Sache früher käme?

Diesing: Ich würde doch bitten, daß Kne Meyer darüber noch einmal seine Gedanken äußert.

Milch: Es hat keinen Zweck mehr, daß man die Räder nach außen kippt. Sie müssen nach innen kippen vom Standpunkt der Truppe aus.

Messerschmitt: Es kommt hinzu, daß das größere Drehmoment den Start niedriger macht.

Frydag: Da wären die Betriebsmittel nicht zu schaffen. Man muß jetzt die 209 anlaufen lassen.

Messerschmitt: Ich glaube auch, daß man lieber die Kapazität, die man zur Verfügung hat, um die 109 umzubauen, auf die 209 schleust, wenn überhaupt die zusätzliche Kapazität für 109 da ist.

W e r n e r : Es wäre dabei noch folgendes zu erwägen, der 213 ist in seinen Betriebsmitteln zum Hochziele wesentlich stärker als der 205. Daher unsere Bitte, zu prüfen, ob der 213 einbaufähig ist, weil wir enorm viel Betriebsmittel damit sparen können. Wir haben es schon beim Falqmarschall diskutiert, daß es wahrscheinlich nicht geht.

M e s s e r s c h m i t t : Ein Ober wird die Sache tun, wenn es glücken würde, was Motor noch ein/ anderes Umtersetzungsgetriebe zu geben.

M a h n k e : Das wäre zu überlegen bei größerer Stückzahl.

M e s s e r s c h m i t t : Aber wenn kann man den Motor unterbauen. Ich kann die Flügel nicht vorverlegen. Dann muß ich dieselben Änderungen machen, die in der 209 schon drin sind. Ich komme immer wieder auf die 209 hinaus.

K n e m e y e r : Ich möchte ausführen, welche Überlegungen dazu führten, diese Anfrage an Messerschmitt zu richten. Sie kommen mit Ihrer 209 sehr spät. Die jetzige 109 ist leistungsunterlegen. Bis die 209 kommt, kriegen wir 10 000 Stück 109, die leistungsunterlegen sind. Dafür müssen wir etwas tun, d. . wir müssen sie modernisieren. Die Focke-Wulf in der Ablösung kommt jetzt erst mit dem 213 in der alten 190-Form. Die ist auch schon geflogen mit 700 km. Sie kommt Anfang nächsten Jahres. Die Focke-Wulf hat einen zeitlichen Vorlauf von einem halben Jahr. Das ist für uns wichtig. Wir kriegen aber in Ihrem Sektor noch ein ganzes Jahr diese 10 000 von der 109, die völlig unterlegen sind. Dafür müssen wir was tun. Wenn Sie jetzt sagen: das Fahrwerk muß höher, dann wäre zu überlegen

6268

sind die Maschinen mit dem kleineren Fahrwerk und der kleineren Luftschraube so viel schlechter? Unter diesem Gesichtspunkt hatten wir die Anfrage an Sie gerichtet: Was können wir mit dem 213 in der 109 haben? Es ist uns klar, daß wir mit 603 nicht ganz betrieblich sicher liegen. Deshalb wollen wir auf einem zweiten Bein stehen.

M e s s e r s c h m i t t : Der Einbau von 213 in die 109 ~~ist~~ macht verhältnismäßig geringfügige Änderungen. Das konnte ich, weil ich die Flügel gemacht habe, und ich kenne auch die Leistungen, die zu erzielen sind.

K n e m e y e r : Es ist illogisch nicht so besonders, was man erwartet. Die Leistungen sind anständig. Ein normaler Flugzeugführer wird in der Höhe mit offenem Kühler fliegen müssen. Ich bin mit gascolonem Kühler geflogen 700 km. Normal wird man auf 650 kommen.

M e s s e r s c h m i t t : Das wird auch geändert durch Oelkühlung.

K n e m e y e r : Jetzt ist die Frage: kann man nicht auf der 213-Basis auch was tun? Vor allem wenn Werner ausführt, daß 213 uns ungehauer entlasten würde.

W e r n e r : Der 213 können wir machen, weil ich die Fabrik stehen habe, für den 605 muß erst alles neu gemacht werden. Bei 213 habe ich ~~mit~~ 90 % Wahrscheinlichkeit, daß ich ihn bekomme, weil ich die Betriebsmittel nicht so umfangreich brauche; bei 605 ist es eine vage Angelegenheit. Also die 10 000 Flugzeuge, die Sie erwähnt haben, sind noch lange nicht da.

K n e m e y e r : Der 605 mit dem 603-Lader macht das Flugzeug in seiner Leistung nicht moderner. Wir müssen mit dem alten Dreh was machen. Es ist noch ein ganzes Jahr, wo die Dinger an die Front gehen. Es ist einfach, zu sagen: sie gehen nach dem Osten. Aber es ist auch nicht leicht wegen der schlechten Flugplätze. Wir wollen ja keine optimalen Flugzeuge, sondern nur moderne. Die ganze Ueberlegung mit dem Propellerwirkungsgrad ist für uns uninteressant.

M e s s e r s c h m i t t : Wenn die 209 nicht abge-
im Januar
stoppt worden wäre, würde sie ~~xxxxxxx~~anlaufen. Dieser Verlust von einem halben Jahr hat das RLM allein zu verantworten. Die 209 könnte den 213 und den 603 tragen. Wir haben uns das lange überlegt, bevor wir die 209 gebracht haben.

R e i c h s m a r s c h a l l : Es ist zunächst mit der 309 versucht worden.

D i e s i n g : Der eigentliche Fehlwurf war die 309. Die wurde abgesetzt, weil sie fliegerisch von Galland abgelehnt wurde. Da wurde schnell die 209 gemacht. Aber daß durch den Stop ein halbes Jahr Verzug gekommen ist, möchte ich nicht sagen.

M i l l e r : Die 209 ist auf Vorschlag von Galland gestoppt worden, und wir haben das bewußt mitgemacht und haben nun die 190 und die Nachfolgemaschine K 252, die absolut mit modernem Motor läuft, die durchaus dasselbe leistet, damit stehen wir mit zwei Maschinen auf zwei Beinen. Ich bedauere, daß wir nicht alles auf 252 schieben konnten, um diese Maschine schneller vorwärts zu bringen. Konstruktiv hat das aufgehalten. Es sind nicht nur die Vorrichtungsarbeiten, 6270rn

auch die Konstruktionsarbeiten auf beiden Maschinen, eine doppelte Belastung der Firma. Es liegt nicht nur daran, daß jetzt ein Verzug kommt, weil die Vorrichtungsleute nicht gekommen sind, sondern es liegt auch daran, weil die Konstruktion nicht so schnell durchgeführt werden konnte.

Wenn ich zur 109 noch etwas sagen darf: meine Sorge ist jetzt das Fahrgestell, die Frage: kriegen wir damit die Fahrgestellseite soweit hin, daß sie diesen wesentlich stärkeren Motor aufnehmen kann, selbst wenn dabei in Kauf genommen werden muß, daß die Waffenseite wesentlich ungünstiger wird? Und zweitens: stimmt es, daß der Tankinhalt bei Steig- und Kampfleistung nur noch 48 statt 50 Minuten Flugzeit gibt?

M e s s e r s c h m i t t : Es gibt auch eine Tankvergrößerung in der 109. Ich kann den Tank in der 109 durchaus vergrößern.

M i l l e r : Warum machen wir es dann nicht mit den 605 auch schon bei der normalen 109?

K n e m e y e r : Bei dem schweren Motor ist es leichter, den Tank zu vergrößern als jetzt. - Die Frage des Brennstoffs mit der spielt weniger eine Rolle. Ich kann ~~xxx~~ Maschine genau so fliegen wie mit den 605, nur habe ich als Jäger den Vorteil, daß ich im Kampfgebiet wirklich was reinschieben kann: 700 km, wo ich jetzt 630 mache, oder am Boden über 550, jetzt gerade 500. Also man würde über die Frage der Flugzeit hinwegkommen können.

R e i c h s m a r s c h a l l : Der Vogel ist aber sowieso zu schwach bewaffnet.

• 6271

K n e m e y e r : Galland klagt über die Gondelwaffen beim 605. Das sieht günstiger aus, wenn wir mehr Leistung darauf haben. Da brauche ich nicht die große Bewaffnung, weil die Maschine nur gegen den Begleitschutz eingesetzt wird.

M i l l e r : Blicke übrig die Fahrgestellfrage!

K n e m e y e r : Bei einer Maschine mit einem Motor, der über 250 km zusätzlich bringt, darf die Gewichtsfrage für das Fahrgestell keine Rolle spielen.

M e s s e r s c h m i t t : Wir haben mit 800 kg Überlast 20 Landungen hintereinander gemacht. Es sind keine Reifen kaputt gegangen. Es ist nur ein Unterschied ob wir das machen, oder ob der Frontflieger das macht.

W e r n e r : Es wäre noch ein Vorteil da. Wir müssen heute den 605 hochziehen und den 60³/₄ müssen wir drosseln. Wenn wir den 213 benutzen könnten, könnten wir den 603 in Genshagen umstellen und hätten Ende 44 zwei der modernsten Motoren.

M i l l e r : Die Versuchsmaschinen sollen gebaut werden, das habe ich befohlen.

R e i c h s m a r s c h a l l : Wir kommen mit den technischen Fragen hier nicht zurecht. Ich möchte bitten, daß Prof. Messerschmitt sich die Dinge überlegt, und zwar von dem wirklich über den Interessen der Firma liegenden Hauptinteresse aus, daß wir dadurch die Motorseite retten.

M e s s e r s c h m i t t : Die Firma selber hat nur das Interesse, das Beste zu liefern, was möglich ist.

R e i c h s m a r s c h a l l : Aber selbst wenn die 209 kommt, wenn wir dadurch diese ganze Motorseite derartig günstig beeinflussen könnten, wäre das allein des ~~Wertes~~ der

6272

Schweißes der Edlen wert, und ich wäre dankbar, wenn die Herren Knemeyer, Messerschmitt und Petersen sich zusammensetzen und das überlegen.

(Zuruf: Und Frydag!)

Wer dabei ist, ist mir egal. ~~XXXXXXXXXXXXXX~~

W e r n e r : Wir haben Ende 44 dann drei wirkliche Kampfmotoren, das haben wir sonst nicht.

M e s s e r s c h m i t t : Die Frage ist nur die, wo soll der Anlauf des Triebwerks dann gemacht werden.

W e r n e r : Darüber müssen wir uns noch unterhalten. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß es nicht zu verantworten ist, heute solche Motoren noch in so hoher Stückzahl zu bauen, wo wir genau wissen, was das Ausland bringt.

R e i c h s m a r s c h a l l : Das ist an sich nicht eine Frage, die Prof. Messerschmitt beantworten kann. Er könnte uns nur helfen, wenn er es fertig brächte, die Umänderung zu machen.

M e s s e r s c h m i t t :

~~XXXXXXXXXXXX~~ : Unter den Bedingungen, die hier besprochen sind: Änderung der Untersetzung, Weglassung von zwei Waffen aus Schwerpunktgründen, sieht die Sache gänzlich anders, viel einfacher aus. Jetzt ist nur noch die Frage zu lösen: ist das Triebwerk so schnell herzubringen, daß sich die Arbeit noch lohnt.

es

W e r n e r : Da ~~ist~~ so entscheidend für die ganze Luftwaffe ist, daß wir Ende 44 nur starke Motoren haben und nicht diese lahmen Dinger, da ~~das~~ ~~also~~ ~~auf~~ ~~irgendeinem~~ ~~Wege~~ ~~schon~~ ~~geschafft~~ ~~werden~~ ~~muß~~, ~~sehe~~ ~~ich~~ ~~die~~ ~~Schwierigkeiten~~ ~~XXXX~~ ~~XXXX~~ ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~.

M e s s e r s c h m i t t : Ich sehe die Schwierigkeit nicht in der Konstruktion, ich sehe sie überall im Anlauf.

Die 203 macht mir noch etwas Kummer im Anlauf, obwohl Wiener-Neustadt es schafft bis Juli. Die 262 hängt aber einzig an der Kapazität, die noch einmal zusätzlich belastet wird.

M a h n k e : Die Kapazität bei Junkers ist zur Zeit nicht in Ordnung, nur die Motorenkapazität ist da. Es ist verhandelt mit Speer, daß wir zwei Karosseriefabriken bekommen.

M i l c h : Sie müssen im Januar auf 2750, im Februar auf 2860 sein. Das sind Termine, an denen schon größere Stückzahlen der ungeänderten 109 kommen werden. Ich fürchte, daß alles, was geschieht, für Ihre Motorenseite zu spät kommt. Infolgedessen ist diese Frage, die hier erwähnt wird, für mich noch nicht klar. In Ordnung wäre es, wenn jetzt zum November bereits gesagt werden könnte, es können soundsoviel, sagen wir 300 oder 200 oder auch 400 Maschinen mit dem neuen Motor kommen. Es ist die Frage, ob das möglich ist. Diese Frage möchte ich auch an Herrn Prof. Messerschmitt richten.

R e i c h s m a r s c h a l l : Wollen Sie das dann gemeinsam besprechen. Sie müssen entschuldigen, aber ich bin etwas erkältet und habe ziemliches Fieber. Die Sache müssen in einzelnen besprochen werden.

(Schluß der Sitzung 19,5 Minuten.)