

*Die Ju 88 V2 D-ASAZ nach dem Anbau der noch recht primitiv wirkenden Kanzel der Ju 288. Die seitlichen Sichtbeulen fehlen noch.*

## Junkers Ju 288 – Dichtung und Wahrheit

Von Karl Kössler (ADL)

03.2019 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in Luftfahrt International Nr. 3/1981

**Es gibt gute Gründe, skeptisch zu sein gegenüber dem, was zur Ju 288 in seltener Einmütigkeit von nahezu allen Autoren behauptet wird. Warum also sich nicht einmal frei machen von diesen Aussagen (besser Behauptungen!) und von Grund auf anhand der noch vorhandenen und zugänglichen Dokumente die Entwicklungsgeschichte dieses Modells erforschen?**

**Solche Dokumente sind vorhanden, und wohl jeder Autor, der sich ernsthaft mit dem Thema befassen wollte, hätte sie heranziehen können. Es hat nur leider keiner getan. Statt dessen ist auch im Falle der Ju 288 bis in die neueste Zeit hinein in erstaunlich kritikloser Weise immer wieder diese bunte Mischung aus Dichtung und Wahrheit übernommen (sprich abgeschrieben) worden, die irgendwann einmal von einem bestimmten Autor zusammen „kombiniert“ worden ist.**

**Was ist nun im Falle Ju 288 richtig, was ist falsch?**

### Vorversuche mit Ju 88

Richtig ist, daß bereits lange vor dem Erstflug der Ju 288 V1 Vorversuche stattgefunden haben, um einzelne Komponenten des neuen Entwurfs für sich zu erproben. So wurde z. B. die geplante, für drei Mann Besatzung ausgelegte Druckkabine an vorhandenen Versuchsflugzeugen Ju 88 erprobt, und zwar zuerst in einer sehr einfachen Form an der Ju 88 V2 (D-ASAZ), später verbessert auch an der Ju 88 V5 (D-ATYU), wie die hier erstmals gezeigten Bilder erkennen lassen.

Jeder, der – aus der Literatur – die Entwicklungsgeschichte der Ju 88 kennt, wird jetzt aufbegehren und erklären, hier sei ein falsches Flugzeug als V2 bezeichnet worden. Die V2 hätte das Kennzeichen D-AREN getragen, während die D-ASAZ die

V3 gewesen wäre. Es ist zwar richtig, daß das überall so steht, nur – es ist falsch, wie so vieles andere auch. Der Zweck dieses Aufsatzes kann es aber nicht sein, so nebenbei auch noch die Fehler in der Entwicklungsgeschichte der Ju 88 richtigzustellen. Das wäre eine eigene Aufgabe, die auch noch einmal zu bewältigen sein wird.

An der V5 (D-ATYU) – und nur an dieser – wurde etwas später auch noch das Doppelleitwerk der 288 angebaut. Ein Bild dieses Flugzeugs findet sich bei Hitchcock [1] auf Seite 4 Mitte links.

Im März 1941 kam auch noch als dritte Ju 88 die V8 (D-ASCY) für Querrudermessungen hinzu [2]. Auch hier handelt es sich nicht etwa um einen Druckfehler! Die D-ASCY war nun einmal die V8 und nicht, wie allgemein behauptet wird, die V6! Und schließlich – als vorerst letztes Wunder – feierte auch noch die V1 (D-AQEN) im Ju 288 Programm „fröhliche Urständ“, obwohl sie doch – wiederum laut Literatur – schon ganz am Anfang der Ju 88 Erprobung abgestürzt und total zerstört worden sein sollte [3,4].

Die höchste Zahl von Versuchtsträgern für das Ju 288 Programm war Juni/Juli 1941 eingesetzt, als neben den vier bereits erwähnten Ju 88 auch noch zwei Ju 86 zur Erprobung des Hirth-Bordaggregats verwendet wurden [2].



*Die Ju 88 V2 mit Ju 288-Kanzel in anderer Perspektive. Die DB 600-Motoren mit VDM-Verstellschrauben, die Form der Motorverkleidung und der unten sitzende Ölkühler (wie bei der Ju 88 V1) beweisen, daß es sich um die V2 handelt und nicht – wie allgemein behauptet – um die V3.*

## Erstflug Ju 288 V1

Doch zurück zur Ju 288. Die Hoffnung, das genaue Datum des Erstflugs ermitteln zu können, hat sich leider nicht erfüllt. Die Junkers-Monatsberichte, die in den USA auf Mikrofilm erhalten geblieben sind [2], beginnen leider erst ab April 1941 und haben außerdem noch eine Lücke zwischen Mai 1942 und März 1943. Und die beiden damals am Erstflug Beteiligten, der Flugzeugführer Flugkapitän Siegfried Holzbaur ebenso wie der Flugversuchsingenieur, Dipl.-Ing. Karl Wendt, haben ihre Flugbücher in den Kriegswirren verloren.

Es bleibt also nur die Erinnerung von Flugkapt. Holzbaur, der über diesen Erstflug und seine Randerscheinungen folgendes aussagte: Beim ersten (und dann für einige Zeit einzigen) Flug mit der Ju 288 V1 hätte er an der Maschine außerordentlich schlechte Flugeigenschaften festgestellt, insbesondere eine sehr mangelhafte Stabilität um die Hochachse, die zusammen mit der Wirkung der V-Stellung der Außenflügel zu einer Art Taumelschwingung des Flugzeugs geführt hätte. Die Maschine wäre daraufhin abgeändert worden, und zwar vor allem durch Zwischensetzen eines etwa 1 m langen Stückes in den Hinterrumpf.

Kurz nach der Wiederaufnahme der Flugversuche, etwa zwei Monate später, wäre dann die Stabilität zufriedenstellend gewesen. Nach einigen wenigen Flügen hätte Herr Holzbaur seinen Kollegen, Flugkapt. Hans-J. Pancherz, um Begutachtung der Eigenschaften gebeten. Herr Pancherz, der heute in Schweden lebt, besitzt glücklicherweise noch seine Flugbücher. Darin findet sich unter dem Datum 17.01.1941 die Eintragung seines ersten Fluges auf der Ju 288 V1 – mit dem Kennzeichen D-AACS! [4]

Rechnet man also von diesem Datum die von Flugkapt. Holzbaur genannte Zeitspanne zurück, dann ist man mit dem Datum des Erstflugs etwa im November 1940. Leider sind auch mehrere andere Versuche, das Datum doch noch zu ermitteln, bisher erfolglos geblieben. Ähnliches gilt auch für die V2, deren genaues Erstflugdatum, zumindest vorerst, noch unbekannt bleibt. Es müßte aber in den letzten März- oder ersten Apriltagen 1941 liegen.

## V-Muster und Kennzeichen

Die aus dem Flugbuch Pancherz (und anschließend auch aus den anderen) gefundene Tatsache, daß das (zivile) Eintragszeichen der V1 D-AACS war, läßt sofort den Verdacht aufkommen, daß es dann auch mit den Bezeichnungen und der Reihenfolge der nachfolgenden Flugzeuge dieses Musters, so wie sie in der Literatur angegeben werden, wohl nicht so ganz stimmen dürfte. Diese Befürchtung erweist sich leider sehr schnell als zutreffend, wenn man die Entwicklung anhand der Flugbücher weiter verfolgt.

Wie heißt es doch einhellig in der Literatur? Die 288 V1 hatte das Kennzeichen D-AOTF, die V2 D-ABWP, die V3 D-ADVR und die V4 D-AACS. Für V2 und V3 werden dann gelegentlich auch noch militärische Stammkennzeichen angegeben, und zwar RG + GR für die V2 und BK + HS für die V3 . . .

Wir haben also sechs Kennzeichen für vier Flugzeuge, von denen glücklich ein einziges richtig ist und auch beim richtigen Flugzeug steht (V2 D-ABWP). Zwei weitere sind zwar richtig, aber dem falschen Flugzeug zugeordnet. Alle übrigen sind zum Teil falsch „kombiniert“, zum Teil Flugzeugen zugesprochen, die dieses Kennzeichen nie hatten. Ein wahrhaft „umwerfendes“ Ergebnis!

Die Erklärung für dieses erstaunliche Durcheinander ist einfach. Die Kennzeichen sind offensichtlich alle von vorhandenen Photos entnommen worden. Dabei kam die Eigenart der Fa. Junkers gut zustatten, daß man den Flugzeugen meist, jedoch nicht immer, die V-Nummern vorn am Bug auf beiden Seiten aufmalte. Wo außerdem das zivile Eintragszeichen oder später das Stammkennzeichen abzulesen war, konnte die Einordnung ja nicht schiefgehen. Aber bei den anderen ... Da wurde dann offensichtlich „kombiniert“, dabei jedoch leider unterlassen, diese Kombinationen als solche kenntlich zu machen. Und so haben wir heute diese so schwer und mühsam richtigzustellende Mischung von Dichtung und Wahrheit! Und das – leider – bei fast allen Flugzeugmustern der damaligen Zeit!

Wie die Reihenfolge der Flugzeuge wirklich war und welche zivilen oder später militärischen Kennzeichen sie trugen, zeigt die Liste auf der nächsten Seite. Dazu ist zu sagen, daß sie nur solche Angaben enthält, die aus den Junkers-Monatsberichten und den Flugbüchern zu entnehmen und damit auch beweisbar sind. Ferner sind entweder die Daten der Erstflüge angegeben, soweit sie in den genannten Quellen aufgeführt sind, oder aber das Datum, unter dem das entsprechende Flugzeug zum ersten Mal in einem der verfügbaren Flugbücher auftaucht.



*Die bereits weitgehend der endgültigen Form entsprechende Ausführung der Ju 288-Kanzel, angebaut an die Ju 88 V5. Hier hat das Flugzeug noch sein ursprüngliches, einfaches Leitwerk. Es wurde kurze Zeit später durch das Doppelleitwerk der Ju 288 ersetzt.*



## Verzeichnis aller gebauten Flugzeuge Ju 288

Versuchs-Nr.	Werk-Nr.	Ziviles Kennzeichen	Stammkennzeichen	Erstflug *)	Bemerkungen
V 1	288 0001	D-AACS		(17.01.41)	02.03.41 zerstört durch Brand
V 2	288 0002	D-ABWP	BG+GR	(04.04.41)	20.07.42 Fahrwerksbruch
V 3	288 0003	D-ACTF	BG+GS	18.04.41	
V 4	288 0004	D-ADVR	BG+GT	17.05.41	Erstes Flugzeug mit Waffeneinbau
V 5	288 0005		BG+GU	08.10.41	Erstes Flugzeug mit Jumo 222
V 6	288 0006	D-AFDN	BG+GV	18.01.42	
V 7	288 0007		BG+GW	(15.02.43)	
V 8	288 0008		RD+MU	(03.09.42)	
V 9	288 0009		VE+QP	06.04.42	
V 10	288 0010		DF+CP	(30.01.43)	
V 11	288 0011	D-ANXN	DF+CQ	(21.07.42)	Musterflugzeug für Einbau DB 606
V 12	288 0012				
V 13	288 0013		DF+CS	(13.10.42)	16.05.43 zerstört bei Bruchlandung.
V 14	288 0014		DF+CT	(09.11.42)	
V 101			BG+GX	(19.01.43)	
V 102	288 0102		BG+GY	(05.02.43)	
V 103			DE+ZZ	(13.08.43)	
V 104				(12.11.43)	
V 105					
V 106			BS+CA	(17.05.43)	
V 107			BS+CB	(23.07.43)	
V 108			BS+CC	09.10.43	

\*) Die Daten in Klammern betreffen nicht den Erstflug, sondern den Zeitpunkt der frühesten nachweisbaren Flugbucheintragung.

Bedauerlicherweise lebt eine Reihe von an der Flugerprobung maßgebend Beteiligten nicht mehr, so z. B. die Flugkapitäne Gottschalk, Hesselbach und Matthies. Von den noch Lebenden – außer den bereits erwähnten Flugzeugführern Holzbaur und Pancherz noch die Flugkapitäne Dautzenberg und Funke sowie die Flugversuchingenieure Karl Wendt, Werner Joop und Johannes Gödecke – wurden, soweit noch vorhanden, die Flugbücher, die hier gezeigten Bilder und viele Informationen freundlicherweise zur Verfügung gestellt. Dafür sei ihnen herzlich gedankt.

Zwei Dinge sind es, die in der Liste auffallen. Einmal die Tatsache, daß die Flugerprobung der Flugzeuge V1 bis V4, V6 und V11 in der ersten Zeit unter zivilen Eintragszeichen vor sich ging, wobei in diesen Kennzeichen der zweite Buchstabe von Flugzeug zu Flugzeug in alphabetischer Reihenfolge, beginnend mit A, enthalten war. Bei dem Kennzeichen der V11 stimmt diese Regel allerdings nicht mehr, denn N ist ja bereits der 14. Buchstabe des Alphabets.

Die zweite wichtige Tatsache, die man wissen muß, ist der Zeitpunkt, zu dem die zivilen Kennzeichen durch Stammkennzeichen und Balkenkreuze ersetzt wurden. Das früheste Datum eines solchen Wechsels ist der 19. Juli 1942 bei der V2 (BG + GR statt D-ABWP), das späteste der 11. August 1942 bei der V11 (DF + CQ statt D-ANXN). Man kann also sagen, daß alle Bilder mit zivilen Kennzeichen vor Mitte Juli 1942, alle mit Stammkennzeichen nach Anfang August 1942 entstanden sind.

Da zur selben Zeit auch andere Erprobungsflugzeuge der Fa. Junkers von bis dahin zivilen Kennzeichen auf militärische umgemalt wurden, wie z. B. die Ju 252 V1 von D-ADCC in BH + DB oder die Ju 90 V8 von D-AQJA in DJ + YE, kann man annehmen, daß dies aufgrund einer allgemein geltenden Anordnung des RLM geschah.

Wichtig zu wissen, z. B. für Modellbauer, ist außerdem, daß zusammen mit den zivilen Kennzeichen am Seitenleitwerk das Hoheitszeichen in weißer Scheibe auf rotem Band geführt wurde. Die Buchstaben auf Rumpf und Flächen waren zum Teil weiß, zum Teil schwarz.

Für zwei Flugzeuge fehlen in der Liste alle Angaben. Weder die V12 noch die V105 tauchen in irgendeinem der verfügbaren Flugbücher auf. Über sie kann somit auch nichts ausgesagt werden.



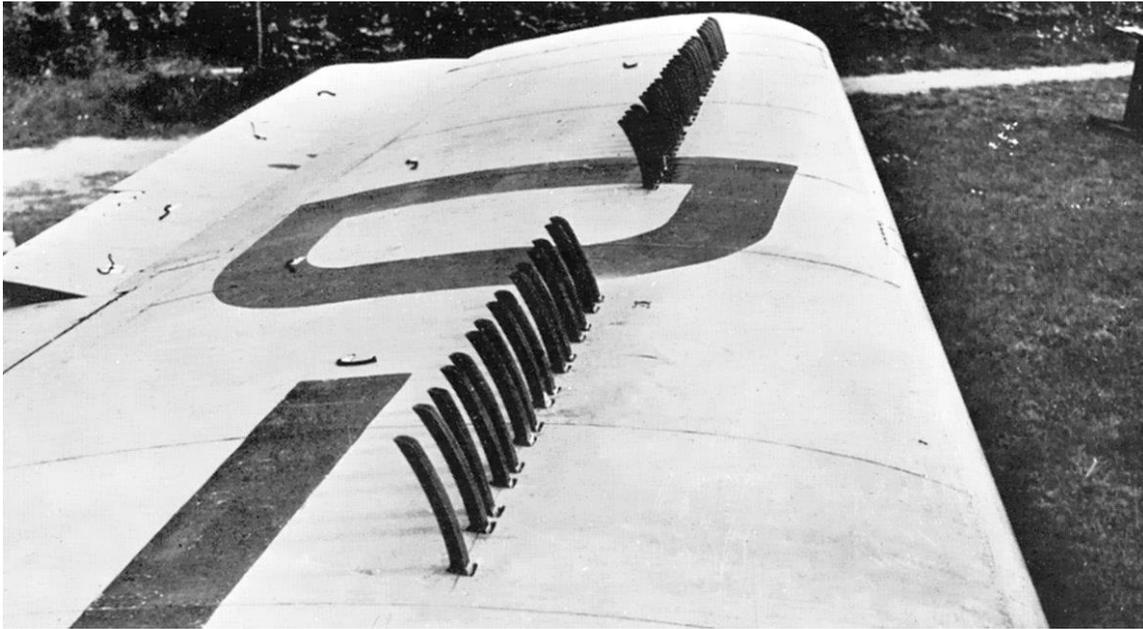
*Blick in das Innere der an die Ju 88 V5 angebauten Kanzel. Sie war so schmal, daß Flugzeugführer und Beobachter nicht nebeneinander sondern hintereinander sitzen mußten.*

## Flugerprobung

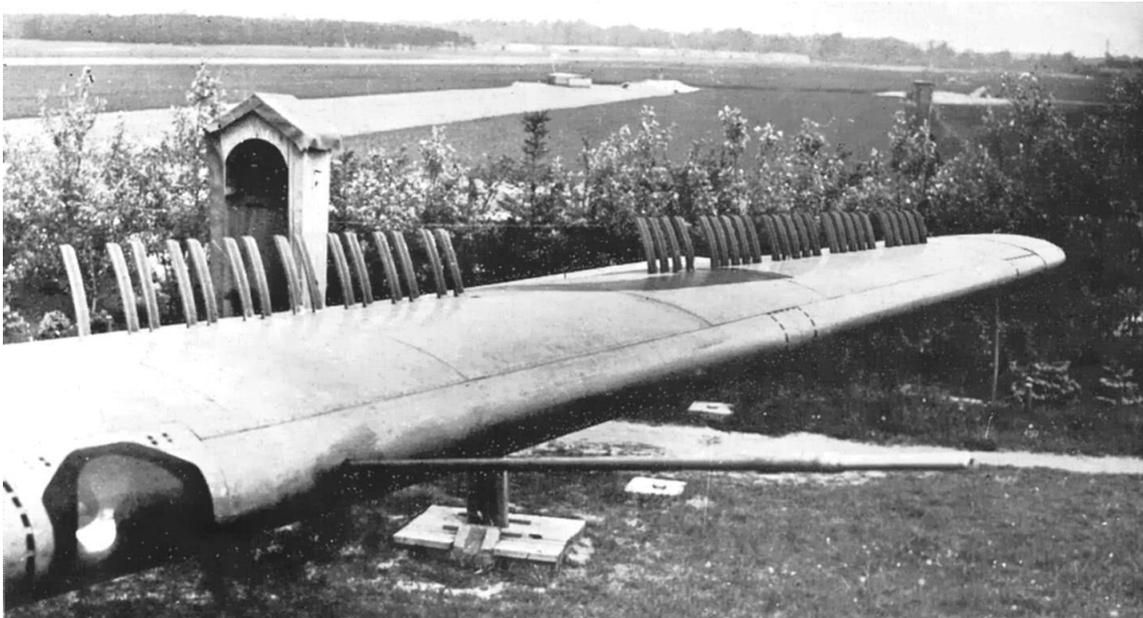
Neben vielen interessanten Einzelheiten, deren Aufzählung leider die Grenzen dieser Arbeit sprengen würde, nennen die Flugbücher auch die Zeitpunkte einiger bedeutsamer Geschehnisse in der Entwicklung der Ju 288. So verbrannte z. B. die V1 D-AACS bereits am 2. März 1941, also weniger als vier Monate nach dem Erstflug (siehe Fotos auf Seite ) [3]. Schon das Datum beweist, daß dieses Flugzeug niemals die V4 gewesen sein kann, deren Erstflug [2], wie die Liste zeigt, erst mehr als zwei Monate nach dem Brand der V1 stattgefunden hat.

Etwa vier Monate nach Beginn der Erprobung der V2, im August 1941, wurde an dem Flugzeug eine größere Änderung vorgenommen. Laut Monatsbericht vom selben Monat erhielt die Maschine längere Flächen [2].

Ein Flugbuch [3] nennt den Zeitpunkt des zweiten Fahrwerkbruches an der V2. Es war am 20. Juli 1942. Der Unfall geschah somit nur einen Tag nachdem das Flugzeug sein Stammkennzeichen erhalten hatte. Bilder davon sind bereits verschiedentlich veröffentlicht worden [1].



*Die sogenannten Kammunterbrecher, die als einer der in Betracht gezogenen Formen von Sturzflugbremsen erprobt wurden.*



Auch die V4, die übrigens lange vor der V3 Waffen eingebaut bekommen hatte (Juli 1941) [2], erlitt im Laufe der Erprobung am 26. Mai 1941 beim Rollen einen Fahrwerksbruch [5],

Sehr interessant ist auch eine Eintragung [5] beim Flugzeug V9. Diese Maschine flog beim Junkers-Motorenwerk (Jumo) als Motorerprobungsträger. Sie hatte zuerst Jumo 222 A/B, wobei die Buchstaben A und B einmal Rechtslauf und einmal Linkslauf der Luftschraubenwelle bedeuteten. Am 6. April 1943 aber ist in dem genannten Flugbuch unter Bemerkungen zu lesen: „Einflug und 1. Flug mit Jumo 222 C/ D“.

Daß demnach auch noch die stärkere Ausführung des Jumo 222 (3000 PS) im Fluge erprobt worden ist, scheint bisher unbekannt geblieben zu sein.

## Ende der Entwicklung

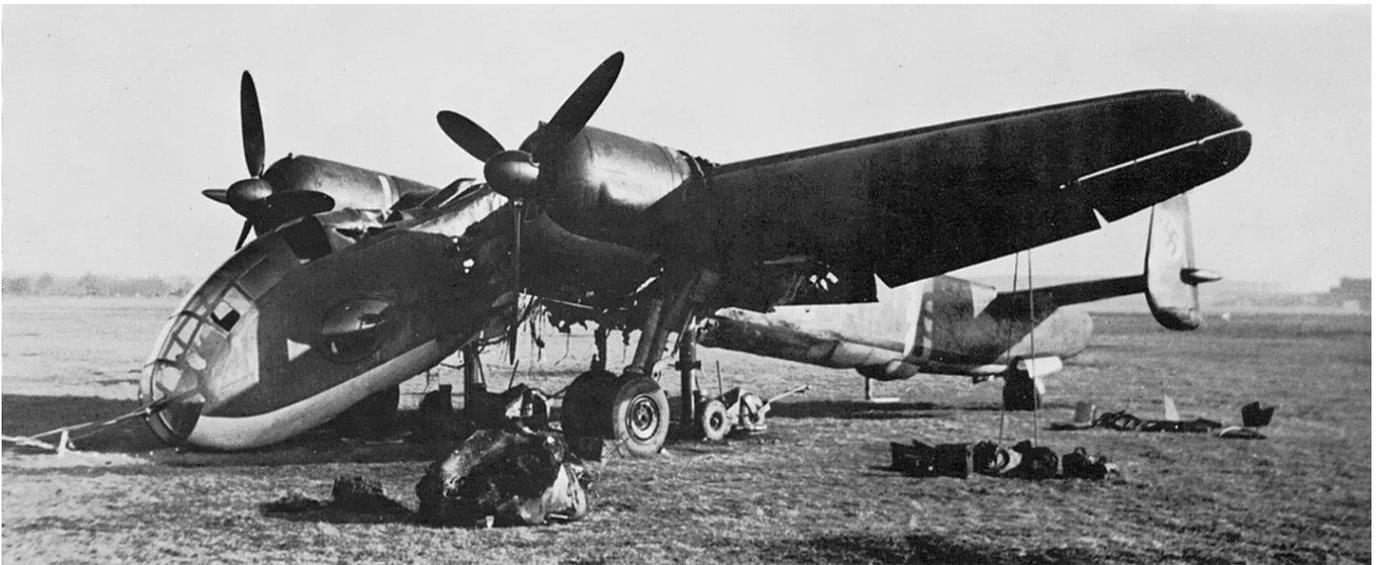
Ebensowenig bekanntgeworden ist wohl, daß das Flugzeug V101 BG + GX noch am 4. November 1943 von Flugkapitän Holzbaur in Dessau Hermann Göring vorgeführt worden ist [5]. Es konnte damit aber nicht verhindert werden, daß anscheinend kurze Zeit später (23. November 1943?) das Muster dennoch von der Entwicklungsliste gestrichen wurde.

Über den Zeitpunkt der Absetzung gehen offensichtlich die Meinungen ziemlich auseinander. Während das gerade genannte Datum bekanntlich aus den Tagebüchern des Generalfeldmarschalls Milch stammt, findet sich in der Literatur meist die Zeitangabe Juni 1943. Wenn man von der Vorführung vor Göring weiß, erscheint dieses Datum völlig unglaubwürdig. Keines der beiden Daten läßt sich übrigens aus den Junkers-Monatsberichten bestätigen. Dort findet sich erst im Vierteljahresbericht vom März 1944 (!) folgende Bemerkung: »Mit Abschlußprotokoll vom 23.03.1944 wurde die Entwicklung der Ju 288 endgültig abgebrochen. Sämtliche V-Maschinen mit Ausnahme der bei Jumo eingesetzten V9 werden verschrottet. Die C-1 Serienflugzeuge W.Nr. 153 bis 156 werden im derzeitigen Zustand in Reichseigentum übernommen« [2].

Wenn man gerade den letzten Satz betrachtet und ihn im Zusammenhang mit einer Meldung aus dem vorangegangenen Vierteljahresbericht vom Dezember 1943 sieht, wo u. a. von der Ablieferung der V104, V108 und W.Nr. 310151 die Rede war, so ergibt sich daraus, daß offensichtlich von allen in der Literatur genannten „Baureihen“ nur die Ju 288 C-1 zumindest den Beginn einer Serienfertigung erreichte. Dies geschah aber zu einem Zeitpunkt, der auf jeden Fall sehr viel später als Juni, wahrscheinlich aber auch noch nach dem 23. November 1943 lag.

Hierzu paßt auch, daß im Flugbuch von Flugkapitän Funke [7], der erst im späteren Ju 288-Programm beteiligt war, noch zwei Stammkennzeichen auftauchen, die den Versuchsflugzeugen nicht zuzuordnen sind. Das eine lautete DB + CC (18.12.1943) und das andere DH + WY, welches mehrfach zwischen dem 12. Februar und dem 2. März 1944 auftaucht.

Im selben Flugbuch und in dem von Dipl.-Ing. Erich Gast, der auch einige Flüge mit Ju 288 gemacht hat [8], finden sich die absolut spätesten Eintragungen von Flügen mit diesem Muster. Es war die V108, mit der Herr Funke noch am 16. und 23. April 1944 geflogen ist.



*Die Ju 288 V1 (und nicht V4 !) nach dem Brand vom 2. März 1941 – weniger als vier Monate nach ihrem Erstflug.*

## Schlußwort

In der vorliegenden Arbeit sollen vor allem einige wesentliche Fehler richtiggestellt werden, die fast in der gesamten Literatur über die Entwicklung des Flugzeugmusters Ju 288 enthalten sind. Alle Aussagen, die hier gemacht werden, beruhen auf authentischen Dokumenten. Da sie aber leider doch nur lückenhaft vorhanden sind, können daraus – wie Teile aus einem Mosaik – nur Einzelheiten geklärt werden, dies jedoch unanfechtbar.

Es wäre vermessen, daraus nun eine neue (richtige) Entwicklungsgeschichte des Flugzeugs schreiben zu wollen. Es sei denn, man hätte keine Hemmungen, die jetzt noch vorhandenen Lücken durch „Vermutungen“ zu füllen, wie es ja offenbar vor längerer Zeit einmal jemand getan hat – und das leider bei der Geschichte fast jedes deutschen Flugzeugmusters der damaligen Zeit, wie sich eingangs so nebenbei auch an der Ju 88 gezeigt hat.

Es gibt jedenfalls noch viel zu tun, um das alles richtigzustellen. Dafür scheint es aber wirklich höchste Zeit zu sein!

## Quellen

- [1] Monogram Close-Up Nr. 2 von Th. H. Hitchcock (nur als Bildhinweis verwendet!)
- [2] Monatsberichte des Technischen Vertriebs der Fa. Junkers (National Archives Washington)
- [3] Flugbuch Dipl.-Ing. Werner Joop
- [4] Flugbuch Flugkapt. Hans-J. Pancherz
- [5] Flugbuch Ing. Johannes Gödecke
- [6] Flugbuch Flugkapt. Eduard Dautzenberg
- [7] Flugbuch Flugkapt. Alfred Funke
- [8] Flugbuch Dipl.-Ing. Erich Gast

## Illustrationen

Alle Fotos hat dankenswerterweise Herr Dipl.-Ing. Werner Joop zur Verfügung gestellt.