

Paul Zöller

Die letzten Junkers-Flugzeuge III



Junkers Ju86, Ju87, Ju88, Ju90, Ju388 und Baade 152

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Übersicht

Standorte und Status weitgehend vollständiger
Flugzeuge

JUNKERS Ju86

Ju86 Serienfertigung

Ju86 Abgaben ins Ausland

Verbliebene Ju86

Junkers Ju86 in Pretoria

 Junkers Ju86 in Südafrika

 Einsatzgeschichte der „647“

Junkers Ju86 in Linköping

 Junkers Ju86 in Schweden

 Geschichte der WNr. 412

Sonstige Ju86 Funde

JUNKERS Ju87

Ju 87 Serienfertigung

Ju87 Abgaben ins Ausland

Verbliebene Ju87

Junkers Ju87 in Belgrad

Junkers Ju87 in Sinsheim

Junkers Ju87 in Berlin

Junkers Ju87-R2/Trop. in Chicago

Junkers Ju87-R4 in Seattle

 Ju87-R2, WNr. 5709, L1+ZK

Ju87-R4, WNr. 6234, L1+FW
Junkers Ju87 in Athen
Junkers Ju87-G2 in Hendon
Junkers Ju87 vor Kroatien
Langhurst Ju87 (Replika, flugfähig)
Kurzenberger Ju87 (Replika, flugfähig)
Nesonov Ju87-I (Replika, flugfähig)
Nesonov Ju87-II (Replika, flugfähig)
Slepcev Ju87 (UL-Replika, flugfähig)
Bek UL B-87 (UL-Replika, flugfähig)
Willoughby Ju87 (Replika, flugfähig, im Bau)
Junkers Ju87 in Omaka (rollfähige Replika)
Junkers Ju87 in Danzig (statische Replika)
Junkers Ju87 in Rokycany (Film-Replika)
Junkers Ju87 in Stamford (HEX Replika)
Sonstige Ju87 Funde
Frühere Ju87 Relikte

Junkers Ju88

Ju88-Serienfertigung
Französische Nachkriegsproduktion bei A.A.B.
Ju88 Abgaben ins Ausland
Deutsche Ju88 nach 1945
Verbliebene Ju88
Junkers Ju88 in Gardermoen
Junkers Ju88 in Nord-Österdal
Junkers Ju88 in Bodö
Junkers Ju88 in Sinsheim
Junkers Ju88 in Bodö
Junkers Ju88 vor Leba (Polen)
Junkers Ju88 in Svalbard (Spitzbergen)

Junkers Ju88 vor Korfu (Griechenland)
Junkers Ju88 vor Ulysses, Griechenland
Junkers Ju88 in Seattle
Junkers Ju88 vor Menorca
Junkers Ju88 in Belgien
 Ju88-A4, WNr. 142160
 Ju88-A4, WNr. 140242
Junkers Ju88 in Cosford
Junkers Ju88 in Kap Wien (Jan Mayen)
Junkers Ju88 in Dayton
Junkers Ju88 in Belgien
Junkers Ju88 in Berlin
Junkers Ju88 vor Santa Caterina di Nardo (Italien)
Junkers Ju88 in der Salina Bay (Malta)
Junkers Ju88 vor Marseille (Frankreich) (I)
Sonstige Ju88 Funde

Junkers Ju89/Ju90/290

Verbleib der Ju90 und Ju290
Junkers Ju90 vor Korsika (Frankreich)
Sonstige Ju90 Funde

Junkers Ju188

Junkers Ju388

Junkers Ju388 in USA
Sonstige Ju388 Exponate

Sonstige Junkers-Typen

Entwicklungen des OKB-1

Baade 152

Baade 152 in Dresden

Sonstige Baade 152 Exponate

Verzeichnis der Betreiber und Standorte

Deutschland

Europa

Amerika, Neuseeland, Afrika

Index

Vorwort

Von den etwa 30.000 Junkers-Flugzeugen, die ab 1915 in der dreißigjährigen Geschichte des Junkers Produktionsverbund entstanden sind, waren mehr als 24.000 Flugzeuge Bomber, Aufklärer und Nachtjäger vom Typ Junkers Ju86, Ju87, Ju88, sowie deren Weiterentwicklungen, die in den Jahren von 1936 bis 1945 gebaut wurden. Die meisten dieser Flugzeuge gingen während des Zweiten Weltkriegs bereits nach wenigen Einsatzwochen verloren. Bei Kriegsende erbeuteten die alliierten Sieger noch einige hundert Maschinen, für die sie in der anbrechenden Friedenszeit allerdings keine Verwendung mehr hatten. Bis Ende der 40er Jahre wurden fast alle Junkers-Beuteflugzeuge in Deutschland abgewrackt. Nur insgesamt fünf dieser 24.000 späten Junkers-Flugzeuge überstanden die Nachkriegszeit. Je eine Ju87 und eine Ju88 blieben in England und den USA erhalten, ebenso wie eine Ju388, die seit mehr als 70 Jahren in den USA eingelagert ist.

Mit dem aufkommenden Interesse an moderner technischer Entwicklungsgeschichte des 20. Jahrhunderts bildeten diese Flugzeuge in den 70er Jahren den Grundstock der Museumssammlungen in England und in den USA zur Dokumentation der späten Junkers-Entwicklungen. Auf Grund der geringen Anzahl noch vorhandener Originalflugzeuge begann man in den 80er Jahren mit der Bergung von Flugzeugen, die während des Kriegs meist an abgeschiedenen Orten zurückgelassen wurden. Das Technikmuseum in Sinsheim war in den 80er Jahren eines der ersten Museen, das geborgene Flugzeugwracks vom Typ Ju87 und Ju88 in seiner Ausstellung zeigte. Die

Restaurierung dieser oft nur noch aus Fragmenten bestehenden Wracks erschien lange Zeit als zu aufwendig. Erst durch die enge Zusammenarbeit der beiden norwegischen Museen in Bodö unter Birger Larsen und Gardermoen unter Roar Glene und dem Deutschen Technikmuseum in Berlin unter Holger Steinle gelang in den letzten 20 Jahren die Wiederherstellung von zumindest drei Junkers Ju88 im ursprünglichen Originalzustand. Auch die Flying Heritage and Combat Armor Collection des Microsoft-Mitbegründers Paul Allen arbeitet im amerikanischen Everett bei Seattle seit fast 20 Jahren an der Wiederherstellung einer flugfähigen Junkers Ju87. Maßgeblichen Anteil an allen Projekten hat der Instandhaltungsbetrieb von Carl Bircsak im ungarischen Hereg, der sich auf die Strukturarbeiten solcher Restaurierungsprojekte spezialisiert hat. Inzwischen umfasst die weltweite Museumsflotte von Junkers-Flugzeugen aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs wieder 18 Museumsflugzeuge, die durch acht zum Teil flugfähige Nachbauten ergänzt werden. Der Vorrat an weiteren, noch nicht geborgenen Flugzeugwracks hat sich allerdings in den vergangenen 30 Jahren deutlich reduziert. Die drei heute noch vorhandenen Absturzorte mit größeren Strukturbaugruppen auf Spitzbergen dürfen aus denkmalschutztechnischen Gründen nicht verändert werden. Zunehmende Bedeutung bekommen damit Unterwasserwracks über See abgestürzter Junkers-Flugzeugen, von denen heute 12 zum Teil recht vollständige Exemplare bekannt sind. Insgesamt existieren damit heute weltweit 41 Objekte, die die Epoche der „späten“ Junkerswerke repräsentieren. Sie werden im Rahmen dieses III. Bandes der Buchreihe vorgestellt.

Auch dieser Band wäre ohne die weite Unterstützung von Seiten der Museen, sowie ihrer Förderkreise und Archive, vor allem aber auch durch die tatkräftige Mithilfe aus vielen privaten Sammlungen nicht realisierbar gewesen. Ein

besonderer Dank geht an Johnny Comstedt, der wie bereits für die beiden vorhergehenden Bänden auch diesmal zahlreiche Fotos heutiger Junkers-Museumsflugzeuge zur Verfügung gestellt hat. Auch aus der Sammlung von Mikael Olrog stammen viele Museumsaufnahmen, die er in den Jahren 1999 bis 2013 auf seiner Webseite „Preserved Axis Aircraft“ für die Öffentlichkeit aufbereitet hatte. Für die Unterstützung bei der Zusammenstellung bekannter Unterwasserwracks bedanken wir uns bei Tomasz Stachura, Daniel Pastwa, Chris Simatis, Toth Ferenc, Stephan Le Gallais, Luc Vanrell und Lino von Gartzzen sowie dem Ithaca Diving Club, der Diving School Costa del Sul und bei S’Algar Diving Menorca. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang auch die hervorragende Arbeit von Kjell Sörensen, der seit vielen Jahren auf seiner Webseite „Flyvrak“ den Zustand bekannter Wrackstellen in Skandinavien aktualisiert. Die Mitglieder des russischen Forums sk16 dokumentieren in gleicher Weise Wrackstellen in Russland. Beide Webseiten waren bei der Erstellung dieses Buches ergiebige Quellen.

Einen Anspruch auf Vollständigkeit und Freiheit von Fehlern erhebt die vorliegende Ausarbeitung nicht. Jeder Leser ist herzlich eingeladen, uns Informationen, Korrekturen oder Bilder zuzusenden, die wir in künftigen Auflagen verwenden können. Sie erreichen uns über die unten angegebene Email-Adresse. Wir wünschen unseren Lesern viel Freude und Nutzen bei der Lektüre dieses dritten und vorerst letzten Bandes unserer Buchreihe.

Frankfurt im August 2019

Paul Zöllner

luftfahrtarchive@gmail.com

luftfahrtarchive.bplaced.net

Übersicht

Von etwa 24.000 gebauten Junkers-Flugzeugen der Typen Ju86 und höher, die in der Zeit zwischen 1935 und 1945 gebaut wurden, existieren heute weltweit noch acht weitgehend vollständige Maschinen. Vier Maschinen befinden sich in einer mehr oder weniger weit fortgeschrittenen Restaurierung und werden in einigen Jahren die bislang erhaltenen acht Maschinen in Museen ergänzen. Sechs weitere Flugzeuge werden heute bereits in unrestauriertem Zustand in Museen als Wracks gezeigt. Insgesamt stehen damit heute 18 von 24.000 Flugzeugen für die Öffentlichkeit in Museen zur Verfügung.

Weitere vier Flugzeuge wurden in den letzten Jahren von ihren Absturzstellen geborgen und sind inzwischen bei Museen eingelagert. Zwei Großwracks auf Spitzbergen dürfen aus Denkmalschutzgründen nicht von ihrer Absturzstelle entfernt werden. Teile einer Ju86 befinden sich in Schweden an ihrer Absturzstelle.

Neben diesen 25 Flugzeugen, die inzwischen museal oder denkmalschutzseitig betreut werden, sind in den vergangenen Jahren vermehrt Wracks von Flugzeugen bekannt geworden, die über See verloren gingen. Heute existieren mindestens 12 Unterwasserwracks, die mehr oder weniger vollständig in betauchbaren Tiefen im Mittelmeer oder in der Ostsee liegen, darunter auch eine Junkers Ju90.

Neben diesen 37 weitgehend vollständigen Flugzeugen existieren noch eine Vielzahl kleinerer Flugzeugbaugruppen im Originalzustand, die entweder noch an den Absturzstellen liegen oder aber inzwischen bei Museen

eingelagert sind. Außerdem existieren noch 8 flugfähige Replikas vom Typ Junkers Ju87, die auf Flugtagen präsentiert werden.

Die nachfolgende Aufstellung der letzten Junkersflugzeuge aus der Zeit zwischen 1935 und 1945 umfasst damit insgesamt 45 Flugzeuge, deren Einsatzgeschichte und Verbleib individuell vorgestellt werden.

Der Rumpf einer Baade 152 der Flugzeugwerke Dresden zählt dabei 1958 zu den als letztes gebauten Junkers-Flugzeuge. Die Junkers Ju388, WNr. 560049 des National Air and Space Museums in Washington dürfte das letzte noch existierende Exemplar eines Flugzeugs sein, das noch in Dessau gebaut wurde. Die Junkers Ju88, WNr. 430650 in Dayton ist die einzige noch existierende Ju88, die die USA fliegend erreicht hat. Zwei weitere Junkers-Maschinen (Ju88, Ju290), die fliegend in die USA gelangten, wurden schon 1946 abgewrackt.

Verbliebene Junkers-Flugzeuge aus der Zeit 1933-1945

9 Flugzeuge + 9 Wracks + 8 Replikas
+ 15 ungeborgene Wracks

Verbliebene Junkers Ju86

1 Flugzeug + 1 Wrack
+ 1 ungeborgenes Wrack

Erhaltene Ju86

1 Museumsobjekt

Ju86 Wracks

1 Großwrack im Museum
1 Großwrack nicht geborgen

Ju86 Restbaugruppen

1 Strukturbaugruppe
1 Komponente

Verbliebene Junkers Ju87

3 Flugzeuge + 3 Wracks + 8 Replikas
+ 2 ungeborgene Wracks

Erhaltene Ju87

2 Museumsobjekte
1 künftig flugfähiges Objekt

Ju87 Wracks

3 Großwracks im Museum
2 Unterwasserobjekt

Ju87 Restbaugruppen

5 Strukturbaugruppe

Ju87 Replikas

1-2 flugfähige Replika
1 flugfähige Replika im Bau
4 flugfähige UL-Replika
2 statische Replikas

Verbliebene Junkers Ju88

3 Flugzeuge + 5 Wracks
+ 11 ungeborgene Wracks

Erhaltene Ju88

3 Museumsobjekt
3 Museumsobjekte (im Bau)

Ju88 Wracks

2 Großwracks im Museum
3 Großwracks eingelagert
2 Großwrack nicht geborgen
9 Unterwasserobjekt

Ju88 Restbaugruppen

13 Strukturbaugruppe
5 Komponenten
6 ungeborgene Strukturpakete

Ju88 Replikas

3 Cockpit-Replika

Verbliebene Junkers Ju90

1 ungeborgenes Wrack

Ju90 Wracks

1 Unterwasserobjekt

Ju90 Restbaugruppen

1 Komponenten

Verbliebene Junkers Ju388

1 Flugzeug

Erhaltene Ju388

1 Museumsobjekt eingelagert

Ju188 Restbaugruppen

4 ungeborgene Strukturpakete
4 Komponenten

Ju388 Replikas

1 Cockpit-Replika

Verbliebene Baade 152

1 Flugzeug-Rumpf

Erhaltene Baade 152

1 Museumsobjekt (Rumpf)

B152 Restbaugruppen

3 Komponenten

Standorte und Status weitgehend vollständiger Flugzeuge

Typ	WNr.	Standort	Original	Replika	Wrack	Flugfähig	Zugänglich	Bemerkungen
Junkers Ju86	320	Pretoria, Südafrika	X		X		X	Flügel, Rumpffende
	412	Linköping, Schweden	X				X	
Junkers Ju87	406	Belgrad, Serbien	X				X	Nur Leitwerk Rest eingelagert
	5661	Sinsheim, Deutschland	X		X		X	
	5856	Berlin, Deutschland	X		X		X	
	5954	Chicago, USA	X				X	
	6234 (5709)	Everett, USA	X			(x)	X	Öffentl. Restaurier. künftig flugfähig
	100375	Athen, Griechenland	X		X		X	
	494083	London, England	X				X	
	UBK	Otok Zirje, Kroatien	X		X			Unterwasserwrack
		Belgrade, USA		X		X		Langhurst-Replika flugfähig
		Las Vegas? USA		X		X		Kurzenberger Repl. vermutl. abgewr.
	1	Kubinka, Ukraine		X		X		Nesonov Replika flugfähig
	2	Zhytomyr, Ukraine		X		X		Nesonov Replika flugfähig
		Novi Sad, Serbien		X		X		Slepcev Ultralieght flugfähig
		Unbekannt Deutschland		X		X		Bek Ultralight flugfähig
		Pensylvania, USA		X		(x)		Willoughby Replika künftig flugfähig
		Blenheim, Neuseeland		X			X	Replika
		Danzig, Polen		X			X	Replika
Junkers Ju88	133	Österdal, Norwegen	X		X		X	
	1203	Bodö, Norwegen	X					Restaurierung in Arbeit
	1379	Sinsheim, Deutschland	X				X	
	1478	Bodö, Norwegen	X		X		X	Als Wrack in Dioram
	2051	Leba, Polen	X		X			Unterwasserwrack
	2121	Svalbard, Spitzbergen	X		X			Wrack an Absturzstelle
	5277	Korfu, Griechenland	X		X			Unterwasserwrack vor Kerkyra
	5624	Ulysses, Griechenland	X		X			Unterwasserwrack vor Ithaki
	6146	Everett?, USA	X		(x)			Teilrestauriert künftig flugfähig?
	140474	Menorca, Spanien	X		X			Unterwasserwrack vor Ilsa del Aire
	142160 140242 430813	Leopoldsberg, Belgien	X		X			Restaurierung aus drei Ju88
	360043	Cosford, England	X				X	
	430265	Kap Wien, Jan Mayen	X		X			Wrack an Absturzstelle
	430650	Dayton, USA	X				X	
	714628	Berlin, Deutschland	X				X	Tragflächen fehlen noch
UBK	Santa Caterina Italien	X		X			Unterwasserwrack	
UBK	Salina Bay, Malta	X		X			Unterwasserwrack	
UBK	Marseille, Frankreich	X		X			Unterwasserwrack	
Junkers Ju90	90007	Korsika, Frankreich	X		X			Unterwasserwrack bei Bastia
Junkers Ju388	560049	Washington, USA	X					Eingelagert
Baade 152	011	Dresden, Deutschland	X					Nur Rumpf Flughafen Dresden

JUNKERS Ju86

Von der Junkers Ju86 entwickelten Zindel und Pohlmann 1933 eine militärische Kampfflugzeugvariante Ju86A mit sogenannter Vela-Glaskanzel und eine zivile Schnellverkehrsflugzeugvariante Ju86B. Beide Varianten waren mit dem Jumo 205C Schwerölmotor ausgerüstet. Nach Erprobung einer Vorserie von 10 Maschinen erhielten beide Entwürfe veränderte Tragflügel und einen verbreiterten Rumpf mit dem sie als zivile Ju86C bzw. militärische Ju86D ab 1935 in Serie gebaut wurden. Die Jumo 205C bewährten sich bei den militärischen Flugzeugen nicht. Sie wurden bei der Luftwaffe gegen BMW 132F ausgetauscht und als Ju86E bezeichnet. Auch die Vela-Kanzel erwies sich als unübersichtlich für den Piloten. Sie wurde in der Serienfertigung ab Juni 1938 durch eine Vollsichtkanzel bei der Ju86G ersetzt. Insgesamt konnte die Ju86 aber im Vergleich zu ihren Mitbewerbern Heinkel He 111 und Dornier Do 17 nicht überzeugen und wurde vom Reichsluftfahrtministerium nach dem Bau von 618 Exemplaren verworfen. Die bereits bei den Kampfverbänden im Einsatz stehenden Maschinen wurden vornehmlich an Flugzeugführerschulen C zur Pilotenausbildung abgegeben. Einige Exemplare wurden mit einer Druckkabine ausgestattet und als Ju86P/R bis 1942 als Höhengklärer in Flughöhen von 12.000 Metern eingesetzt.

- Ju86-A Bomberversion mit Vela-Kanzel, Jumo 205C, ab FJ 1936
- Ju86-B Passagierversion, Jumo 205C, ab 1936
- Ju86-C Passagierversion, veränderter Rumpf, größere Tanks

- Ju86-D Bomberversion, veränderter Rumpf, größere Tanks
- Ju86-E Umbau A/D mit BMW 132F Motoren
- Ju86-G Bomberversion, Vollglaskanzel, ab Juni 1938
- Ju86-P/R Umbau zu Höhenbomber/-aufklärer ab 1939
- Ju86-K/Z militärische und zivile Exportversionen der Ju86

Nachdem die Ju86 als taktisches Kampfflugzeug bei der Luftwaffe verworfen wurde, gab das Reichsluftfahrtministerium den Entwurf der Ju86 für den Export ins Ausland frei. Dafür entstand aus der Schnellflugzeugvariante Ju86C die zivile Exportversion Ju86Z, sowie aus der Kampfflugzeugversion Ju86D/E die militärische Exportversion Ju86K. Von diesen Exportversionen entstanden noch einmal etwa 230 Flugzeuge, die neben den 22 Ju86B/C der Lufthansa und den 40 Vorserienflugzeugen ins Ausland abgegeben wurden. Insgesamt entstanden zwischen 1934 und 1940 etwa 910 Junkers Ju86.



Junkers Ju86-B03, WNr. 009, D-AHYP, „Schneekoppe“ auf der ILIS 1936 in Lindarängen Airport (IFA Stockholm, Karlsborgs Fästningsmuseum, KBGF.062656)



Junkers Ju86-A mit Vela-Kanzel (JFM)

Ju86 Serienfertigung

Um die für die Luftwaffe ursprünglich bestellten 639 militärischen Einheiten zeitnah liefern zu können, war eine Verteilung der militärischen Serienfertigung auf mehrere Herstellerbetriebe vorgesehen. An der Serienfertigung der Ju86 waren die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG in Dessau (WNr. 0000-2xxx), Blohm & Voss in Hamburg (WNr. 4xxx), die Henschel Flugzeugwerke in Berlin (WNr. 3xxx), sowie die Allgemeine Transportanlagen Gesellschaft (ATG) in Leipzig (WNr. 5xxx) beteiligt. AEG war Zulieferer für die Henschel-Werke, Weserflug fertigte Tragflächen für Blohm & Voss. In diesem Verbund wurden 476 Ju86D und später weitere 142 Ju86G mit Vollsichtkanzel zwischen 1936 und 1939 für die Luftwaffe hergestellt.

Die Serienfertigung ziviler Ju86C, sowie ziviler Ju86Z und militärischer Ju86K für den Export fand ausnahmslos bei Junkers in Dessau statt.

Ju86 Produktionsstandorte

(Quelle: F. Vajda, German Aircraft Industry and Production)

Betrieb	Baugruppe	V0	BCF	AD	G	EKZ	Ttl.
Junkers JFM Dessau	1935-1939, WNr. 0000-2xxx Endmontage & Baugruppen	36	22	215	72	203	548
Henschel Schönefeld Werk 1, H2 AEG Wildau	10.1936-08.1937, WNr. 30xx Endmontage, Trag-/Leitwerk Rumpf			94			94
Blohm & Voss Wenzendorf Steinwerder Fz IV Weserflug	02.1937-01.1938, WNr. 40xx Endmontage Rumpf, Leitwerk Tragfläche			75			75
ATG Leipzig Mockau Lindenthal	1937-1939, WNr. 5xxx Endmontage Baugruppen	4		92	70	27	193
Total	1935-1939	40	22	476	142	230	910

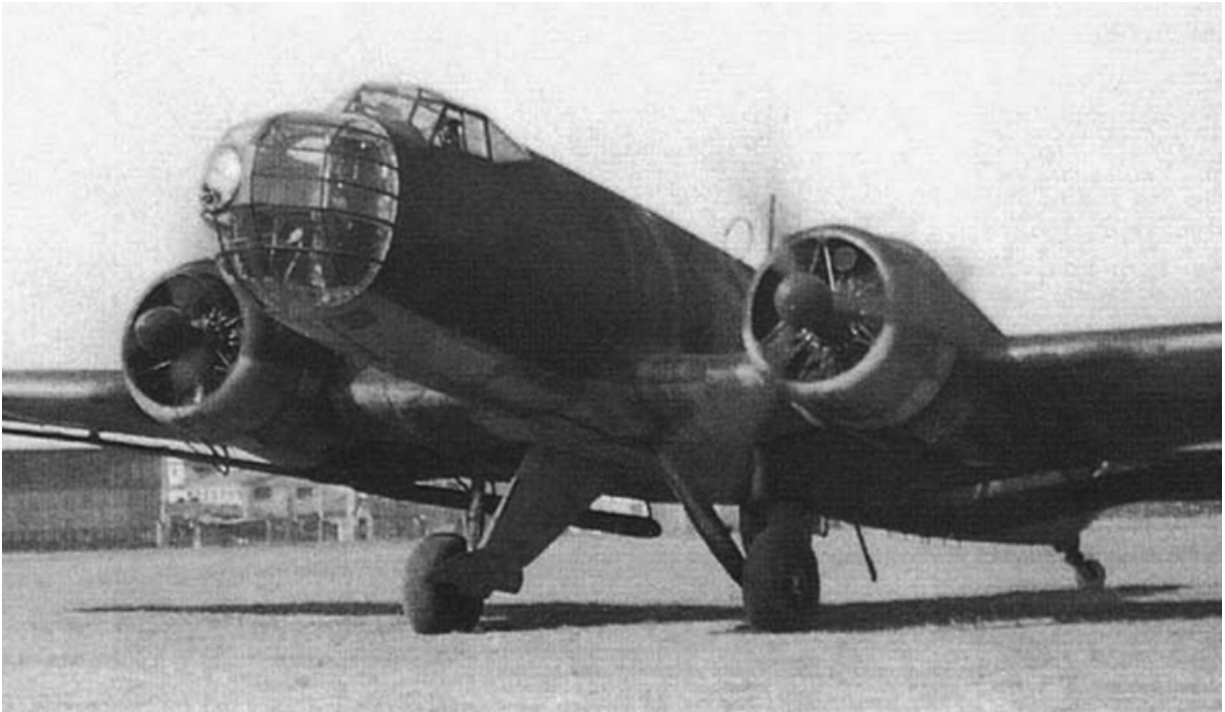


Junkers Ju86 Rumpffertigung bei Junkers in Dessau (JFM)

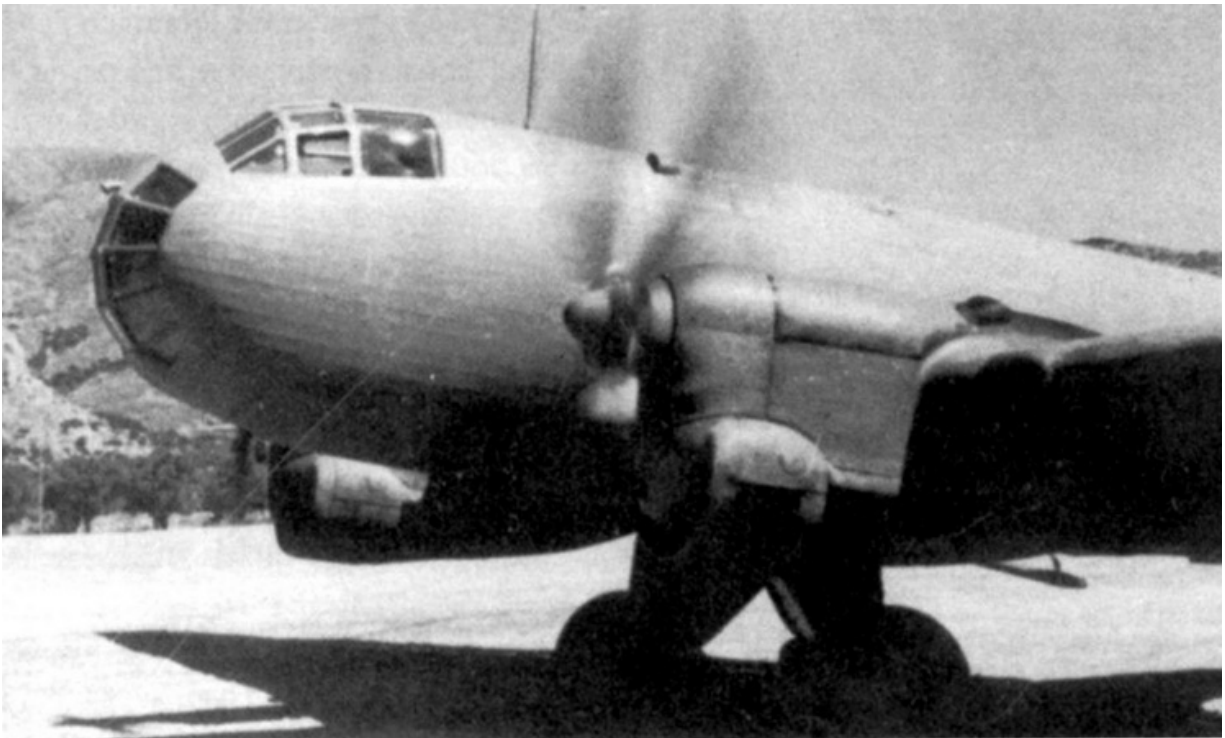
Einsatz bei der Luftwaffe

Die Auslieferung der ersten Ju86D an die Kampfverbände begann 1937. Neben der Heinkel He 111 wurden 1937 auch 4-5 Junkers Ju86D an die Legion Condor in Spanien abgegeben. Nachdem nach wenigen Tagen bereits zwei Maschinen im Kampfeinsatz verloren gegangen waren, wurden die verbliebenen Flugzeuge aus der weiteren Kampferprobung abgezogen. Kurze Zeit später traf die Luftwaffe die Entscheidung die Junkers Ju86 aus ihrem künftigen Beschaffungsprogramm zugunsten der Heinkel He 111 und der Dornier Do 17 herauszunehmen. Die Serienfertigung der militärischen Ju86 für die Luftwaffe endete daraufhin 1939 nach dem Bau von 618 Einheiten.

Die bei den Kampfverbänden abgezogenen Maschinen wurden auf die Flugzeugführerschulen C der Luftwaffe verteilt, wo sie zur Piloten- und Navigatorenausbildung zum Einsatz kamen. Ab 1944 wurden die Ju86 auch in den Flugschulen durch modernere Flugzeugmuster ersetzt. Die ausgemusterten Ju86 wurden zur Gewinnung dringend benötigter Rohstoffe abgewrackt. Im September 1944 befanden sich noch etwa 120 Ju86D/E/G in den Bestandslisten der Luftwaffe.



Junkers Ju86G mit Vollglaskanzel und BMW 132F ab 1938



Junkers Ju86P/R Höhenbomber/aufklärer (Moreau)

Etwa 50 Ju86D/E/G wurden ab 1939 für Höheneinsätze unter der Bezeichnung Ju86P umgebaut. Sie erhielten eine Druckkabine, verlängerte Tragflächen und einen Höhenmotor Jumo 207, mit dem Spezialeinsätze in Höhen von 12.000 Metern möglich waren. Als Höhenbomber oder Höhenaufklärer waren diese Ju86P bis 1942 für alliierte Jäger in diesen Höhen nicht erreichbar. Mit dem Jumo 208 erreichte die Ju86R ab 1942 Höhen von 15.000 Metern. Größere Stückzahlen entstanden von der Ju86R allerdings nicht mehr.

Für die alliierten Sieger waren bei Kriegsende lediglich die Ju86 Höhenflugzeuge noch von beschränktem Interesse. Zwei in Fassberg erbeutete Ju86 erhielten als einzige Ju86 eine englische Air Ministry Nummer (WNr. 5132, AM-82 und WNr. 291, AM-118), da diese zu Versuchen mit einer Askania-Steuerung für Lenkwaffen ausgerüstet waren. Beide Maschinen wurden im September 1945 nach Abschluss der Erprobung in Schleswig abgewrackt.



Junkers Ju86P im Sommer 1945 mit englischer AirMin-Registrierung in Schleswig

Von den 618 für die Luftwaffe gebauten Ju86 existiert heute kein bekanntes Exemplar mehr. Auch Unterwasserwracks bzw. an ihren Absturzstellen verbliebene Wracks oder

eingelagerte, erbeutete Ju86 sind nicht bekannt. Lediglich einige Bruchstücke abgestürzter Ju86 der Luftwaffe sind heute noch in einigen meist privaten Sammlungen vorhanden.

Einsatz bei der Lufthansa

Neben zwei Erprobungsmaschinen übernahm die Lufthansa zwischen April 1936 und Ende 1937 insgesamt 14 Ju86B/C. Eine weitere Ju86 kam 1939 als Ersatz für zwei durch Absturz verloren gegangenen Ju86 hinzu. Am 19. Juli 1940 verkaufte die Lufthansa sämtliche Ju86 an die Flugzeugführerschulen C der Luftwaffe.



Junkers Ju86V4, D-AREV während der Erprobung bei Lufthansa im Sept. 1935

Dafür erhielt die Lufthansa vom RLM im Juni 1941 zwei ursprünglich für die manschukische Fluggesellschaft MKKK bestimmte Ju86, die neben D-ALÖZ bis Kriegsende bei Lufthansa verblieben. Ab 1943 charterte Lufthansa darüberhinaus 5 ihrer früheren Ju86 von der Luftwaffe zurück. Insgesamt hatte Lufthansa damit 1944 wieder bis zu 8 Ju86 im Einsatz.

WNR	Typ	Datum	Reg.	Bemerkung	Q
4902	V2	22.03.1935	D-ABUK	Erstflug Passagierversion Lufthansa, „Hohentwiel“ w/o Motorbrand, verschrottet	W
		06.1936	D-ABUK		30
		11.1937	D-ABUK		30
4904	V4	24.08.1935	D-AREV	Passagierversion Lufthansa, „Dresden“, Erprob. Lufthansa, „Brocken“ w/o bei Hamburg	W
		09.1935	D-AREV		30
		04.1936	D-AREV		30
		18.06.1937	D-AREV		
009	B03	07.1936	D-AHYP	Lufthansa, „Schneekoppe“ Luftwaffe LSD Lufthansa DMG Baltikum, Motorausfall wfu Tempelhof	30
		19.07.1940	D-AHYP		42
		1943	D-AHYP		42
		18.01.1944	D-AHYP		42
		04.1945	D-AHYP		30
010	B04	05.1937	D.ALOZ	Lufthansa, „Zugspitze“ wfu, Flensburg-Weiche	30
		1945	D.ALOZ		30
011	B05	06.1936	D-AQER	Lufthansa, „Inselsberg“ Luftwaffe vermutl. LSD Lufthansa wfu, Flensburg	30
		19.07.1940	D-AQER		42
		1943/44	D-AQER		42
		05.1945	D-AQER		30
012	B06	07.1936	D-AZAH	Lufthansa, „Feldberg“ Luftwaffe wfu	30
		19.07.1940	D-AZAH		42
		05.1945	D-AZAH		30
014	B09	06.1936	D-AFAF	Lufthansa, „Watzmann“ Luftwaffe wfu	30
		19.07.1940	D-AFAF		42
		1945	D-AFAF		30
016	V25/B07 Z2	1936	D-ANUV	BMW Hornet, DLH-Erprobung Lufthansa, „Wasserkuppe“ Bramo 323P-1 Luftwaffe wfu, Prag	W
		02.1937	D-ANUV		30
		19.07.1940	D-ANUV		42
		05.1945	D-ANUV		30
246	V24/O	07.1938	D-AUME	Prototyp Z-Serie BMW 132Dc BMW 132M, DLH-Erprobung Lufthansa, „Annaberg“ Luftwaffe w/o	W
		05.1939	D-AUME		30
		19.07.1940	D-AUME		42
		18.04.1943	D-AUME		30
502	Z2 O	ntu	M-	Manshū Kōkū Kabushiki Gaisha Lufthansa, „Brocken“ DMG bei Außenlandung wfu	FF
		06.1941	D-ABNP		30
		03.1944	D-ABNP		42
		1945	D-ABNP		30
504	Z2 O	ntu	M-	Manshū Kōkū Kabushiki Gaisha Lufthansa, „Hohentwiel“ DMG Bukarest Kraftstoffmngl. wfu Tempelhof	FF
		06.1941	D-ADJO		30
		10.04.1944	D-ADJO		42
		05.1945	D-ADJO		30
972	C1	05.1937	D-AKOI	Lufthansa, „Kaiserstuhl“ Luftwaffe Lufthansa Luftwaffe wfu Wien	30
		09.1939	WL+AKOI		30
		04.1940	D-AKOI		30
		19.07.1940	D-AKOI		42
		1945	D-AKOI		30
973	C1 D	05.1937	D-AQEA	Lufthansa, „Schauinsland“ Luftwaffe Lufthansa Luftwaffe LSD Lufthansa DMG Königsberg, Landeunfall wfu, Tempelhof	30
		19.07.1940	RC+CL		32
		1943	D-AQEA		32
		10.01.1944	D-AQEA		42
		04.1945	D-AQEA		42
		04.1945	D-AQEA		42

974	V26/C1	07.1937	D-ASOE	Lufthansa, „Hesselberg“	30
		19.07.1940	D-ASOE	Luftwaffe Jumo 207C	42
		02.1942		Luftwaffe	W
		09.1944 1945		Tschechische Luftwaffe	30
975	C1	06.1937	D-AVOE	Lufthansa, „Obersalzberg“	30
		19.07.1940	D-AVOE	Luftwaffe	42
		1944	D-AVOE	LSD Lufthansa	42
		05.1945		wfu, Flensburg	30
976	C1	06.1937	D-AMYO	Lufthansa, „Melibokus“	30
		19.07.1940	D-AJEC	Luftwaffe	42
		01.1942	D-AJEC	RRG w/o	30
		06.1943			30
977	C1	06.1937	D-AJUJ	Lufthansa, „Vogelsberg“ Luftwaffe	30
		19.07.1940	D-AJUJ	Slovenská Letecká A/S wfu	42
		1941	D-AJUJ		42
		1945			30

Bei Kriegsende verblieben mindestens drei Ju86 in Berlin-Tempelhof, während drei weitere Ju86 auf dem letzten Lufthansa-Ausweichflughafen in Flensburg-Weiche vorgefunden wurden. Diese wurden nach Kriegsende ebenso wie die bei den Ausbildungsverbänden der Luftwaffe verbliebenen Ju86 verschrottet.



Lufthansa Junkers Ju86-B0, WNr. 010, D-ALÖZ in Flensburg-Weiche, 1945 (The Late Peter Law)

Lediglich zwei in Prag stehen gebliebene Ju86 der Luftwaffe wurden von der tschechischen Armee übernommen und wieder flugfähig hergestellt. Die WNr. 974, D-ASOE, „Hesselberg“ scheint die einzige nach Kriegsende noch geflogene Ju86 der Lufthansa gewesen zu sein. Wie lange sie bei den tschechischen Verbänden noch im Einsatz stand ist nicht bekannt. Vermutlich wurde sie im weiteren Verlauf der 40er Jahre ebenfalls abgewrackt. Heute existieren keine der ehemaligen Ju86 der Lufthansa mehr. Auch Wrackstücke sind nicht bekannt.



Junkers Ju86, WNr. 974, „Hesselberg“ bei den tschechischen Streitkräften um 1945

Ju86 Abgaben ins Ausland

Insgesamt entstanden bei Junkers und ATG 230 Exportflugzeuge der Typen Ju86K/Z zwischen 1937 und 1939. Zu den größten Betreibern von Ju86 außerhalb Deutschlands gehörte die ungarische Luftwaffe. Sie erwarb ab 1937 insgesamt 68 Junkers Ju86-K2, die sie größtenteils als Bomber einsetzte. Ungarische Ju86 waren im März 1939 am slowakisch-ungarischen Konflikt beteiligt und wurden auch während des Russlandfeldzugs 1942 militärisch genutzt. Ab 1943 fand auch in Ungarn der Ersatz der

veralteten Bomber durch modernere Flugzeuge statt. Über den weiteren Verbleib der Ju86 in Ungarn insbesondere nach 1945 gibt es keine Informationen.

Mit 57 Flugzeugen war Schweden das Land mit der drittgrößten Ju86 Flotte. Die meisten Maschinen stammten aus deutscher Produktion, allerdings wurden ab 1938 auch 16 Flugzeuge im Rahmen eines Lizenzabkommens im schwedischen Flugzeugwerk SAAB hergestellt. Sie sind die letzten Ju86, die noch 1940 hergestellt wurden. Abgesehen von einer Ju86Z der A.B. Aerotransport waren alle Ju86 bei der schwedischen Luftwaffe zunächst als Bomber und später als Transporter im Einsatz. Die schwedischen Ju86 waren bei ihrer Außerdienststellung 1958 vermutlich die letzten noch aktiven Ju86. Ein Exemplar blieb als weltweit einzige vollständige Ju86 im Luftwaffenmuseum von Malmen erhalten. Auch aus den Verschrottungsaktionen in den 50er/60er Jahre sind einige Baugruppen erhalten geblieben. Einige der durch Absturz verloren gegangenen schwedischen Ju86 befinden sich heute noch an ihren Absturzstellen.

Die portugiesische Luftwaffe erwarb 1938 zehn Ju86 Kampfflugzeuge für das Bombergeschwader O.A.2 in Ota. Sechs Maschinen wurden 1944 stillgelegt und zur Teileversorgung der letzten drei Flugzeuge aufgebraucht. Der letzte Flug einer Ju86 bei der Aeronáutica Militar Portuguesa fand am 18. Januar 1951 statt. Die Maschinen wurden verwertet. Restteile in Museen sind nicht bekannt.

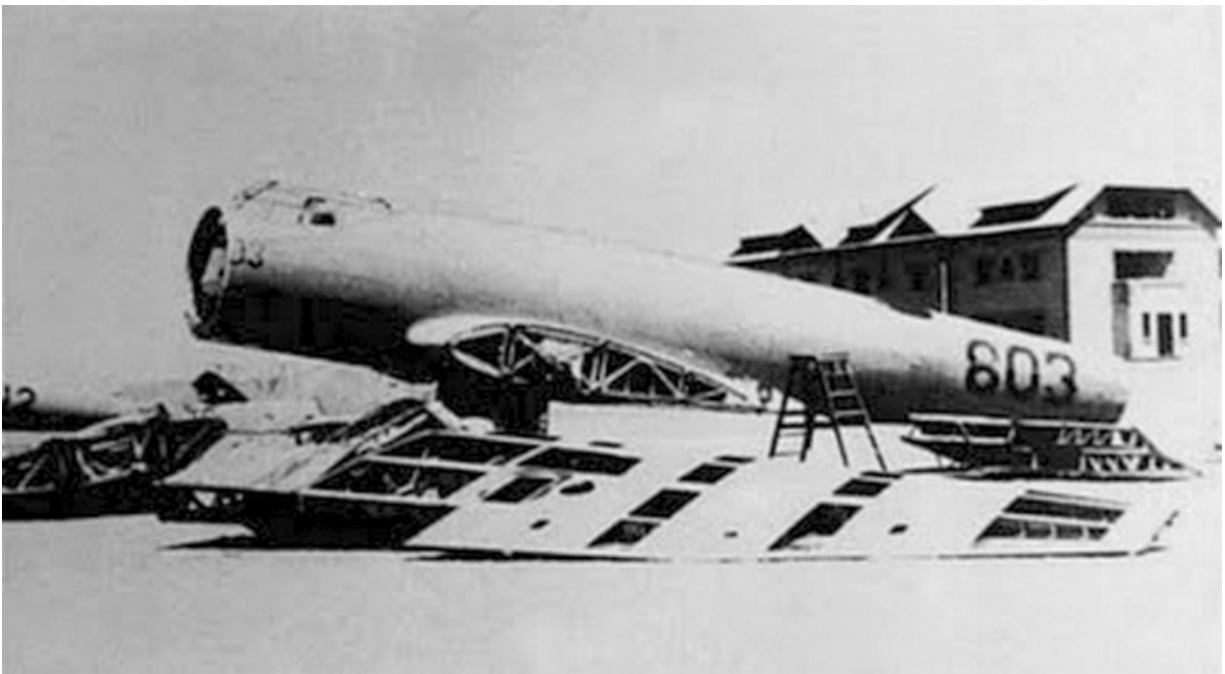
Ju86 Abgaben ins Ausland

Land	Anzahl / Typ	Jahr	Bemerkungen
Schweiz	1 x B0	1936	Swissair
Schweden	3 x K1/B3	1936	Schwedische Luftwaffe
	18 x K4/B3A	1937	
	19 x K5/B3B	1938	
	9 x K13/B3C	1938	Lizenzfertigung bei SAAB
	7 x K13/B3D	1940	Lizenzfertigung bei SAAB
	1 x Z7	1938	AB Aerotransport
Japan	1 x C1	1937	Kempeitai
Spanien	2 x D1	1937	Ex Lw., Nationalspan. Luftwaffe
Ungarn	66 x K2	1937	Ungarische Luftwaffe
	2 x K14	1943	
Bolivien	(1 x B0)	1938	Lloyd Aero Boliviano
	1 x Z3	1937	
	3 x Z7	1938	
Chile	2 x C1	1938	LAN Chile
	2 x Z4	1938	LAN Chile
	12 x K10	1938	Chilenische Luftwaffe
Mandschuko	14 x Z2	1938	Manchu Koku Kabushiki Kaisha
Portugal	10 x K6	1938	Portugiesische Luftwaffe
Südafrika	3 x Z1	1938	South African Airways
	17 x Z5	1937	South African Airways
	1 x K1	1937	South African Air Force
Rumänien	12 x E5	1944	Ex Lw., Transportaufgaben
China	(20 x E)	Ntu	Nationalchinesische Luftwaffe
Österreich	(12 x E)	ntu	Österreichische Luftwaffe
Sonstige	108 K/Z		
Total	5 x B/C		
	31 x Z		178 Ju86K/Z
	14 x D/E		19 Ju86B/C/D/E
	147 x K		

Die südafrikanische Fluggesellschaft SAA bestellte insgesamt 19 zivile Ju86, die zwischen 1937 und 1939 ausgeliefert wurden. Eine militärische Ju86K wurde zur Evaluierung durch die südafrikanische Luftwaffe SAAF beschafft. Während des Kriegs übernahm die SAAF sämtliche Ju86 zunächst als Seeaufklärer und ab 1941 als Transportmaschinen im Feldzug gegen Italien in Kenia. Die letzten Ju86 wurden 1947 abgestellt und abgewrackt. Einige abgestürzte Ju86 wurden erst in den 80/90er Jahren geborgen. Die Wrackteile befinden sich heute in Museen.

Für Asien scheinen bei Junkers insgesamt 35 Ju86 gebaut worden zu sein. Die 20 Ju86E für die nationalchinesische Luftwaffe von General Tschiang Kai Check wurden nach Ausbruch des japanisch-chinesischen Kriegs 1937 nicht ausgeliefert. Die manchurische Fluggesellschaft Manchu Koku Kabushiki Kaisha (MKKK) erhielt 14 Ju86Z2 im Rahmen eines Abkommens mit der Lufthansa zur Einrichtung einer Interkontinentalstrecke von Tokyo über Manschuko, Mongolei und Afghanistan nach Berlin. Die Ju86 waren bei MKKK noch 1943 im Einsatz. Die letzten verbliebenen Maschinen dürften nach dem Zusammenbruch der Manchurei im August 1945 abgewrackt worden sein.

In Südamerika waren insgesamt 20 Ju86 im Einsatz. In Chile erhielt 1938 die Fluggesellschaft LAN Chile 4 Ju86Z. Weitere 12 Kampfflugzeuge wurden an die chilenische Luftwaffe geliefert. Viele chilenische Ju86 gingen durch Absturz verloren.



Verwertung der ,803' der chilenischen Luftwaffe 1946 (Danilo Villarroel Canga)

Ab 1942 behinderte die Ersatzteilversorgung zusätzlich den Betrieb. LAN Chile gab ihre Ju86 daraufhin als Ersatzteilspender 1943 an die chilenische Luftwaffe ab. Die endgültige Ausmusterung bei der chilenischen Luftwaffe erfolgte 1945. Während die verbliebenen Flugzeuge verwertet wurden, blieb ein Flugzeug (WNr. 223, ,902') als Übungsobjekt für angehende Flugzeugmechaniker bei der Escuela de Mecanica erhalten. Aber auch dieses Flugzeug scheint später abgewrackt worden zu sein. Nach heutiger Kenntnis sind in Chile keine verbliebenen Restteile von Ju86 mehr vorhanden.

Mindestens vier Ju86 wurden 1938 an die bolivianische Fluggesellschaft Lloyd Aero Boliviano ausgeliefert. Sie gingen Ende 1939 an die bolivianische Luftwaffe FAB. Drei Maschinen gingen bis 1943 durch Absturz verloren. Das letzte Flugzeug wurde 1944 abgestellt und abgewrackt. Heute sind keine Restbaugruppen von Ju86 in Bolivien bekannt.

Von den ausgelieferten Ju86 in die Schweiz und den an die Spanier 1937 übergebenen Ju86, sowie den an Rumänien gelieferten 12 Ju86 hat bis Kriegsende ebenfalls kein Exemplar überlebt.

Verbliebene Ju86

Von den über 900 gebauten Junkers Ju86 existiert heute nur noch ein vollständig erhaltenes Exemplar im Luftwaffenmuseum in Linköping in Schweden, sowie eine Tragfläche und ein Rumpfsegment im SAA-Museum in Pretoria. In einigen Museen sind außerdem noch einige Restbaugruppen abgewrackter schwedischer Ju86 zu finden. Kleinere Fundstücke von Absturzorten deutscher

Ausbildungsmaschinen während des zweiten Weltkriegs finden sich noch in einigen privaten Sammlungen.

Über verbliebene Wrackstücke und nicht geborgene Unfallmaschinen gibt es keine Informationen. Eine angeblich im Balatonsee versunkene Ju86 konnte bislang nicht ausgemacht werden. Ebenso gibt es keine Spuren der vor Ägypten 1942 abgeschossenen und ins Mittelmeer gestürzten Ju86P. Eine Ju86 der MKKK soll in der Endphase des Kriegs vor der japanischen Küste ins Meer gestürzt sein. Bislang konnte keines dieser Wracks tatsächlich lokalisiert werden. Nicht auszuschließen ist auch das Auftauchen neuer, bislang nicht zugeordneter Wrackstücke in Museen oder auch größerer Wrackstücke, die nach der Verwertung von Ju86 Flugzeugen anderweitige Verwendung gefunden haben.

Typ	WNr.	Zulassung
Junkers Ju86 in Pretoria		
Junkers Ju86-Z5		
South Afriacan Air Force Museum Swartkop AFB, Pretoria, Südafrika	320 ¹	647 (ZS-AGJ)
Rumpf und Flügelstücke		



Wrackstücke WNr. 320, ZS-AGJ im South African Air Force Museum, Swartkop, Pretoria, Sept 2014 (Alan Wilson)

Der Endteil eines Ju86 Rumpfs und einige Flügelteile sind im South African Air Force Museum auf der Swartkop Air Base in Pretoria ausgestellt. Hierbei handelt es sich um Wrackteile der Junkers Ju86, WNr. 320 der South African Air Force.

Sie war eine von insgesamt 20 Ju86, die in Südafrika zwischen 1937 und 1947 im Einsatz waren. Die Maschine war 1942 auf einem Streckenflug von Johannesburg nach Kapstadt in schlechtem Wetter abgestürzt. Die Wrackteile wurden in den 70er Jahren von der Absturzstelle geborgen.

Junkers Ju86 in Südafrika

Im Frühjahr 1936 bestellte das südafrikanische Railways and Harbours and Defense Ministerium drei Junkers Ju86-Z3 mit 750 PS starken Rolls Royce Krestel XVI Motoren. Nachdem sich der Krestel-Motor als nicht ausreichend erwiesen hatte,