

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



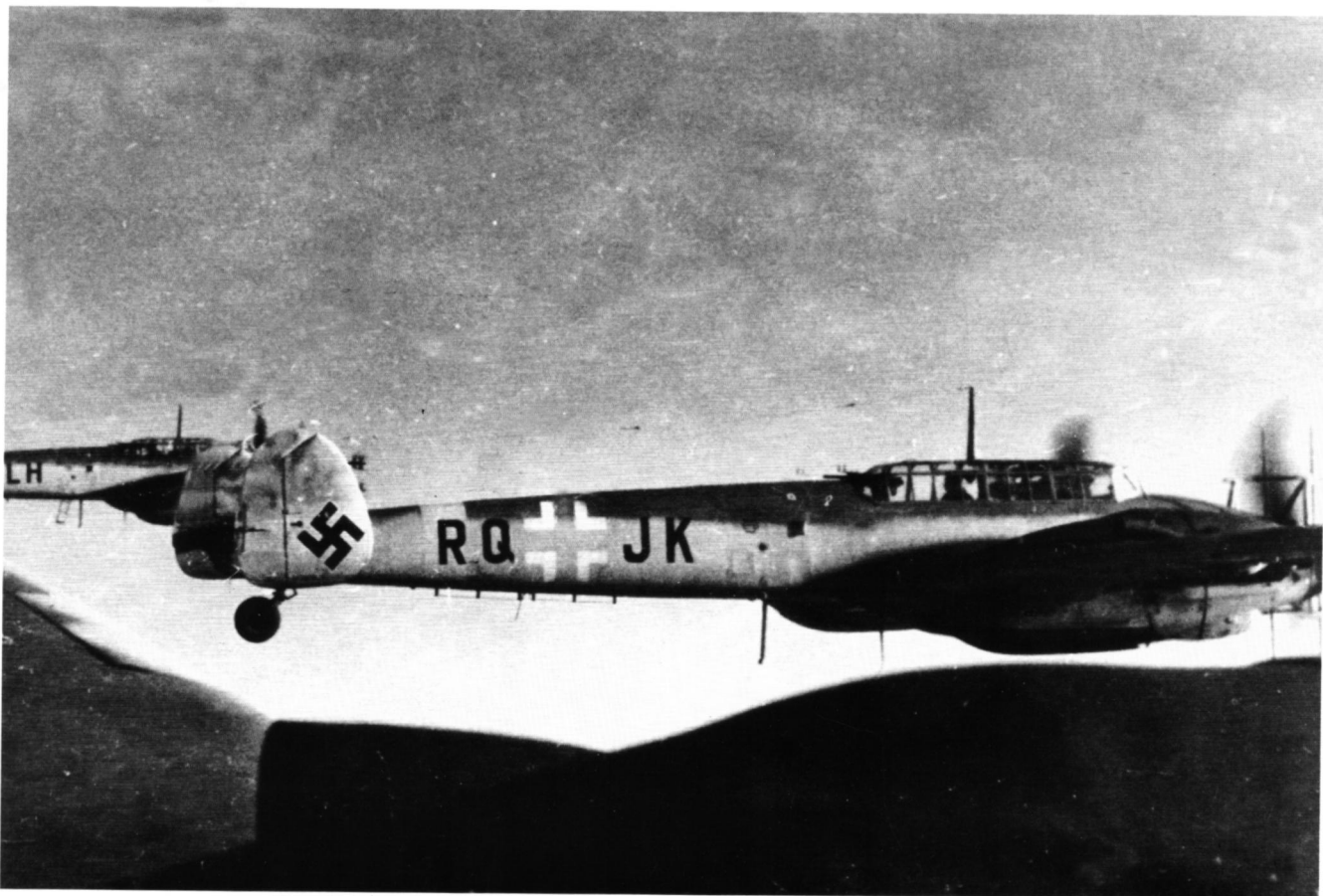
NACHTJÄGER ÜBER DEUTSCHLAND 1940 - 1945

Bf 110 - Ju 88 - He 219

Manfred Griehl



Unteroffizier Kustusch von der 6./NJG 2 vor seiner Bf 110 G-3. (Kustusch)



Drei Bf 110 G-4 über der Ostsee während der Überprüfung der Zielfluganlage.

Waffen-Arsenal

Sonderband S-56

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte


**WAFFE
ARSEN**



Einsatzvorbereitung bei der I./NJG 1.

NACHTJÄGER ÜBER DEUTSCHLAND 1940 - 1945

Bf 110 - Ju 88 - He 219

Manfred Griehl

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

TITELBILD

Ju 88 G-1 - NJG 3 (Slg. Petrick)



Wartung einer Bf 110 F-4 beim NJG 1.

© Copyright, 1999

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks
beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8

61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT

Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Internet-Shop: <http://www.podzun-pallas-de>

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL

Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:

VIDA Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3 - 79 09 - 06 85 - 9

Vertrieb:

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH

Kohlhäuserstr. 8

61200 Wölfersheim-Berstadt

Telefon: 0 60 36 / 94 36

Telefax: 0 60 36 / 62 70

Internet-Shop:

<http://www.podzun-pallas.de>

Alleinvertrieb

für Österreich:

Pressegroßvertrieb Salzburg

5081 Salzburg-Anif

Niederalm 300

Telefon: 0 62 46 / 37 21

Verkaufspreis für Deutschland: 19,80 DM, Österreich: 145,00 Schilling,
Schweiz 19,00 sfr.

Für den österreichischen Buchhandel: Buchhandlung Stöhr GmbH,
Lerchenfelder Straße 78-80, A-1080 Wien



Bruchgelandete Bf 110 F-2 der II./NJG 4.

DEUTSCHE NACHTJÄGER 1940 -1945

Die deutschen Nachtjäger-Besatzungen erzielten während des Zweiten Weltkriegs viele herausragende Einsatzerfolge, erlitten aber auch schwerste Verluste durch einen zahlenmäßig oftmals weit überlegenen Gegner.

In dem bereits 1986 erschienenen **WAFFENARSENAL** Sonderheft *Deutsche Nachtjäger im Zweiten Weltkrieg*, wurde die gesamte Bandbreite der deutschen Nachtjagd in Wort und Bild vorgestellt. Zahlreiche Anfragen zu diesem Themenbereich machen es notwendig, nochmals auf die bei der Reichsluftverteidigung am häufigsten eingesetzten deutschen Nachtjäger näher einzugehen.

Die Bf 110 und die Ju 88, welche ohne Zweifel die Hauptlast des schweren Abwehrkampfes über dem Deutschen Reich zu tragen hatten, sowie die He 219, sollen nun mit neuen Fotos und Fakten im Mittelpunkt stehen.

Besonders die Beschreibung der unterschiedlich ausgerüsteten Baureihen sowie die ständig verstärkte Bewaffnung dieser Maschinen werden künftig die Bestimmung der verschiedenen Varianten der Bf 110 G und H, der Ju 88 G und der He 219 A bis C, erleichtern. Außerdem kam im Laufe des Einsatzes eine Vielzahl von Rüstsätzen hinzu, um sich der wechselnden Luftkriegslage anzupassen.

Die in geringerer Stückzahl eingesetzten Dornier-Nachtjäger, die bis 1945 als streng geheim eingestuftes Hochleistungsnachtjäger mit den unterschiedlichsten Triebwerkseinbauten sowie die bisher nicht ausreichend gewürdigte Arbeit der Entwicklungs- und Sonderkommission Nacht- und Schlechtwetterjagd“ wird zu einem späteren Zeitpunkt behandelt werden.



Produktion von Bf 110-Rümpfen im Werk Augsburg.

DIE BF 110 ALS NACHTJÄGER

Während des Einsatzes der Luftwaffe über Dänemark und Norwegen kam es ab April 1940 nur zu einigen wenigen Luftsiegen bei den von Besatzungen der I./ZG 76 durchgeführten Dämmerungseinsätzen.

Die ersten Nachtangriffe der Royal Air Force führten aber dazu, daß die eigene Führung relativ schnell die Gefährdung wichtiger militärischer wie industrieller Positionen durch gegnerische Luftangriffe erkannte. Vorerst galt es brauchbare Behelfslösungen zu finden, um wenigstens einigermaßen gegen Einflüge des Gegners gerüstet zu sein.

Sodann wurde versucht, aus bereits vorhandenen Bombern, etwa der Do 17 Z, der Do 215 B, aber auch der neuen Ju 88 A-1 relativ leistungsfähige Nachtjäger herzustellen.

Im Frühjahr 1940 wurde seitens einiger besonders versierter Piloten auch die Einsatzfähigkeit der zunächst als Zerstörerflugzeug bewährten Bf 110 bei Nacht überprüft. Obwohl die Ergebnisse nicht negativ ausfielen blieb es vorläufig bei der Verwendung der Ju 88 C-2 und der Do 17 Z-10.

Erst ab Anfang September 1940 begann die Umschulung der III./NJG 1 auf die Bf 110 C. Die Dunkelnachtjagd hatte inzwischen einen rasanten Aufschwung genommen. Die vom Kommandeur der I. Nachtjagddivision, Generalmajor Josef Kammhuber, initiierten und vom späteren Oberst Wolfgang Falk durchgeführten Nachtjagdversuche zeigten schließlich mehr und mehr Wirkung. Zwar schienen die geräumigeren Dornier- und Junkers-Nachtjäger mittelfristig bessere Perspektiven zu bieten, da sie eine größere Reichweite als der bisherige Zerstörer“, die Bf 110“, aufwiesen, doch war diese schneller und im taktischen Einsatz beweglicher als beispielsweise eine Do 17 Z-10.

Erste Abschüsse von viermotorigen englischen Bombern durch eine Bf 110 - Besatzung glückten am 10.04.1941, als eine Short Stirling“ wirksam bekämpft wurde. Am 24.06.

1941 traf es als erstmals eine Handley-Page Halifax“. Im Winter 1941/42 mußten die mit den Messerschmitt-Maschinen ausgerüsteten Nachtjagdstaffeln sich noch mit den Ausführungen C-3, D-1 und E-1 zufrieden geben. Die meisten Nachtjagd-Verbände flogen die Ju 88 C-2 und C-4 sowie die Do 17 Z-10, die Do 215 B-5 sowie die ersten Do 217 J-1.

Bei der Bf 110 C-3 handelte es sich um eine abgewandelte C-1 mit verstärkter Starrbewaffnung. Die Bf 110 D-1 konnte anstelle von 1.270 l Kraftstoff (bei der C-Serie) bis zu 3.070 l mitführen und wies daher eine größere Reichweite auf. Erstmals traten die abwerfbaren 300 l Außentanks in Erscheinung, mittels derer die Einsatzreichweite nochmals gesteigert werden konnte. Auch die Bf 110 E-1, die sich durch eine vergrößerte Sauerstoffanlage, eine verbesserte Kabinenheizung und eine neuen Tankanlage von ihren Vorläufern unterschied, kam teilweise als zweisitziger Nachtjäger zum Einsatz. Die Maschinen wurden von der Bf 110 F-4, die zellenmäßig den Ausführungen E-2 und F-2 glich, abgelöst. Diese Version der Bf 110 konnte gemäß der Baureihenaufstellung vom 1.11.1942 von Anfang an Sondergräte für die Nachtjagd“ und zwei zusätzliche MG 151 unter dem Rumpf mitführen. Die Bf 110 F-4 mit DB 601 F-Triebwerken und bis zu drei Mann Besatzung galt im Grunde nur als Übergangslösung bis zur Großserienfertigung leistungsstärkerer Ju 88-Nachtjäger sowie der Einführung der He 219. Jedoch war mit diesen erst mittelfristig zu rechnen.

Als Zwischenlösung wurde zunächst die Bf 110 G, ein leistungsfähigerer Zerstörer, der auch als kampfstarker Nachtjäger verwendbar war, eingeführt. Die Verwendung von zwei DB 605 anstelle der bisherigen DB 601 sowie die Möglichkeit eine GM 1 - Anlage als Rüstsatz mitzuführen, werteten die taktischen Möglichkeiten der neuen Baureihen im Vergleich zur Bf 110 E und F jedoch erheblich auf.

Die ersten Musterflugzeuge der Ausführung Bf 110 G-0, von denen die beiden ersten die WerkNrn. 4622 und 4623 trugen,



Bruchgelandete Bf 110 F (G9+ER) des NJG 1.



Kaum zum Einsatz gelangten Nachtjäger mit der rüstsatzmäßig verfügbaren Wannenbewaffnung.



Einsatzmaschine der 2./NJG 1 mit vier Luftsiegen.



Als Nachtjäger bewährte sich die Bf 110 mit untergebauter BK 37 (3,7 cm) nicht.

wurden vor allem für die Erprobung mit DB 605-Motoren benötigt. Die Maschinen konnten sowohl als Zerstörer als auch als Kampfflugzeuge mit bis zu zwei 500 kg schweren Lasten unter dem Rumpf und bis zu vier 50 kg Bomben unter den Flächen eingesetzt werden. Die FT-Ausrüstung bestand aus einem FuG 10, dem PeilG V sowie dem FuBl 2F. Die erste der geplanten Baureihen, die Bf 110 G-1, hätte bis auf die stärkeren Motoren der F-1 entsprochen und kam wegen der als Jagdbomber zu erwartenden mittelmäßigen Leistungen nicht zur Bauausführung. Die G-2 fand dagegen als Zerstörerflugzeug vor allem beim ZG 1 und dem ZG 26 ausgiebig Verwendung. Zum Teil wurden die Maschinen mit einer 3,7 cm Bordkanone (BK) ausgerüstet. Ferner fand versuchsweise eine Verlängerung des Rumpfes um 0,61 m bei der Bf 110 G-2 mit der WerkNr. 210002 statt. Die Bf 110 G-2 entsprach nahezu der F-2, von der Bewaffnung und den Triebwerken einmal abgesehen. Gleiches galt für die G-3, die von der F-3 abgeleitet war und zumeist als schneller Aufklärer eingesetzt wurde.

Die Bf 110 G-4 glich hinsichtlich der Zelle der F-4 und war wie die G-2 bis G-3 ebenfalls mit vier MG 151/20 als Starrbewaffnung bestückt. Von diesen waren zwei an Stelle der bislang im Bug installierten, leichteren Waffen eingebaut. Zwei weitere fanden in einer geräumigen Bodenwanne unter dem mittleren Rumpfteil ausreichend Platz. Später wurden die im Bug eingebauten MG 151/20 zunehmend durch zwei MK 108 ersetzt, da deren Feuerkraft infolge des Kalibers von 3 cm deutlich höher war. Zusätzlich wurde als Abwehrwaffe ein MG 81 Z verwendet, das der Bordfunkturs bediente. Die Maschinen der Baureihen F-4 und G-4 lassen sich außerdem an dem vergrößerten Seitenleitwerk erkennen. Die Baumuster F-3 und G-3 besaßen dagegen noch das kleinere Seitenleitwerk der in Großserie produzierten Bf 110 C.

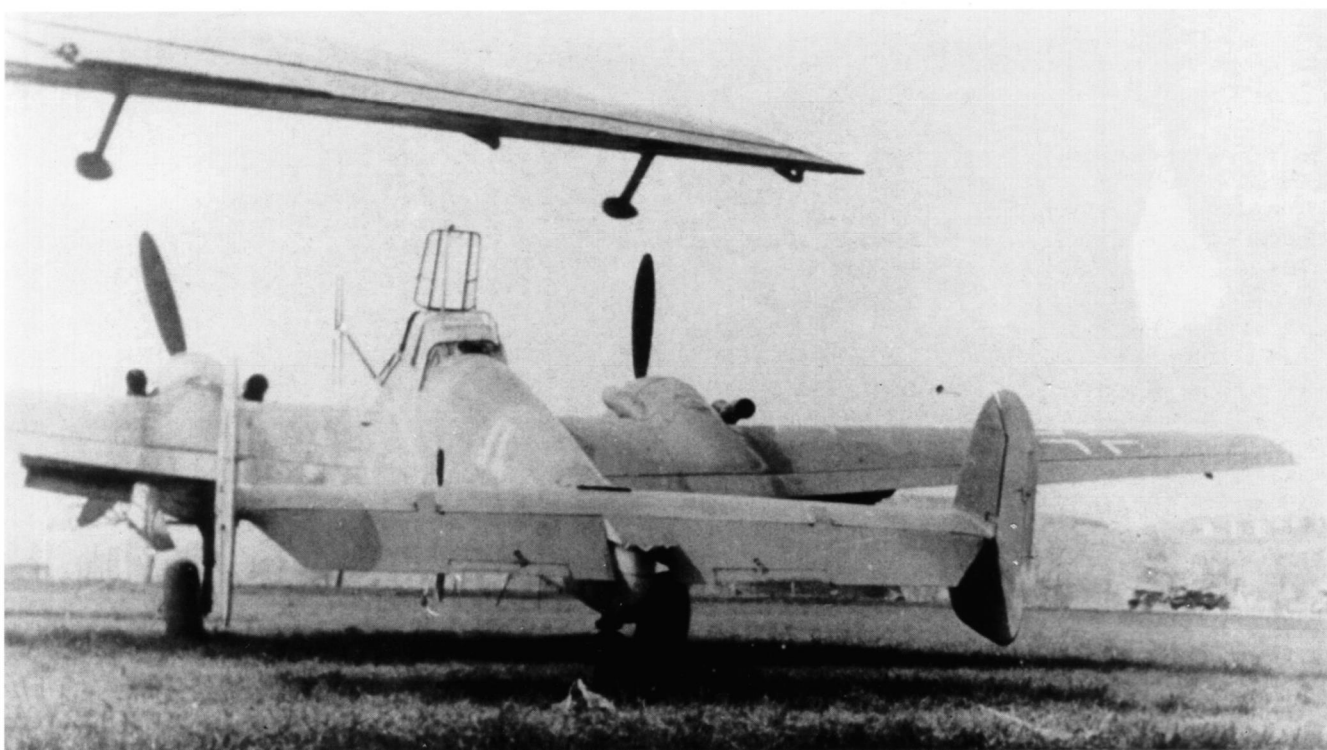


Beim NJG 100 flog diese Bf 110 mit zwei zusätzlichen 2 cm - Waffen.

Zur 14./NJG 5 gehörte diese Bf 110 F-4, die mit einem FuG 212 ausgerüstet war.

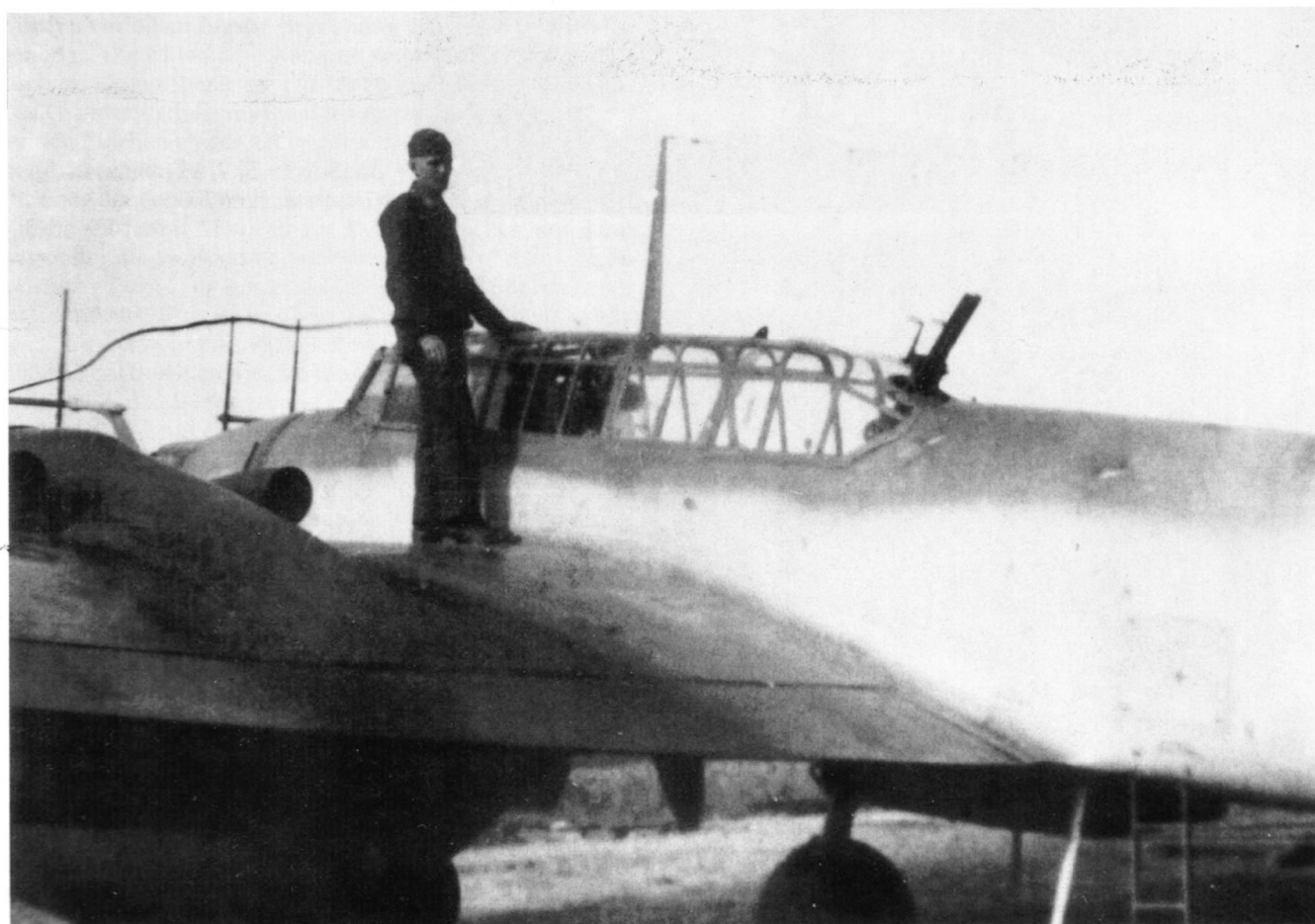


Abgestellte Bf 110 G-4 der IV. Gruppe des NJG 3.



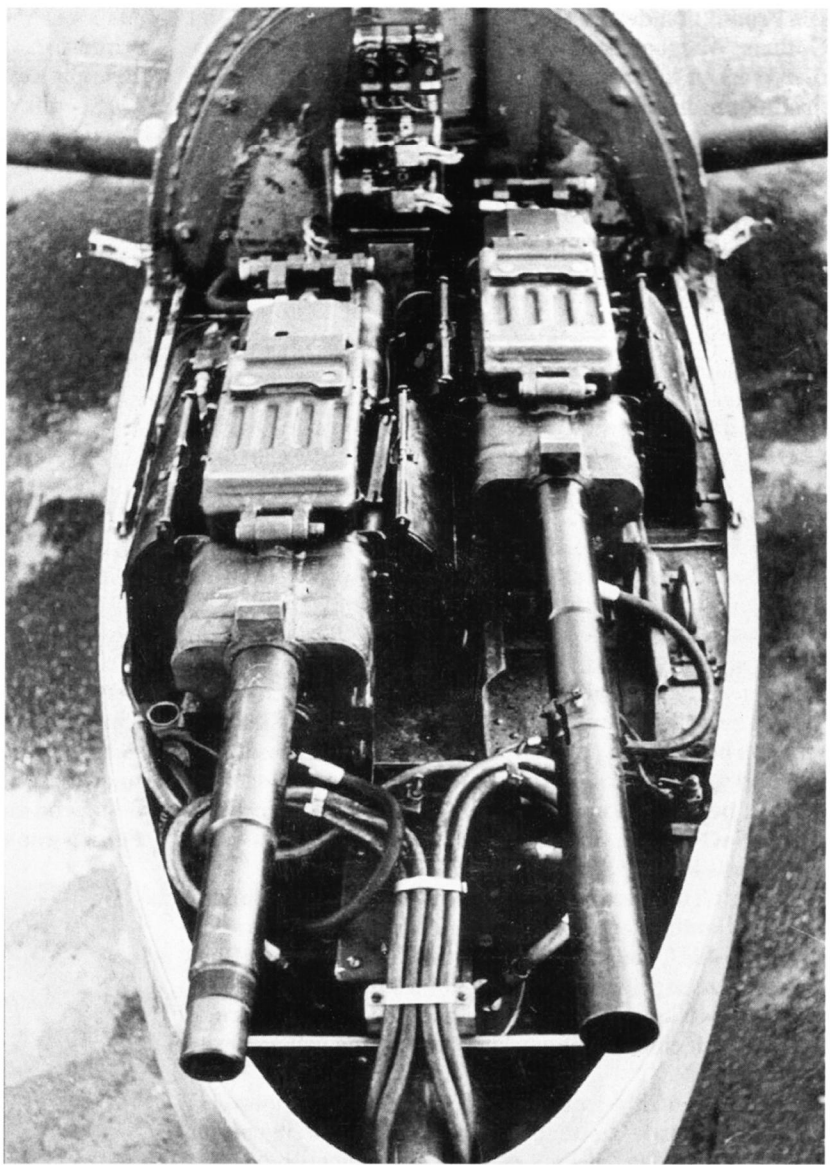


Die von Fw Kustusch geflogene Bf 110 G-4 gehörte zur 6./NJG 6.



Die 2Z+BP (6./NJG 6) war mit dem SB 2-Radar ausgerüstet.

Nahansicht der beiden im Rumpfbug eingebauten MK 108 (3 cm) - Waffen.



Liegeplatz der II./NJG 6 in Mitteldeutschland.

Die Produktion der Bf 110 G-4 lief ab Anfang 1943 bei der Gothaer Waggonfabrik (GWF) in Gotha sowie bei den Luther-Werken in Braunschweig an. Bis zur Einstellung der Produktion im Februar 1945 sollten nahezu 1.850 der G-Maschinen vom Band laufen. Anfangs glichen die G-4 der zuvor in Serie gefertigten G-2, bei der das FuG 202 Lichtenstein B/C“ jedoch nicht gleich Verwendung fand.

Die erste Bf 110 G-4 (WerkNr. 4876) ging vermutlich am 24.02.1943 verloren. Es handelte sich um die Maschine von Oberleutnant Paul Gildner, dem Staffelf kapitän der 1./NJG 1, der bereits auf 48 Luftsiege zurückblicken konnte. Kurz vor der Landung geriet die Maschine in Brand; nur der Bordfunker, Unteroffizier Heinz Huhn, konnte sich mit dem Fallschirm retten. Gildner erlitt den Fliegertod.

Die Zahl der Triebwerksbrände (DB 605 B) nahm Anfang 1943 in alarmierendem Umfang zu, so daß die E-Stelle Rechlin mit der Klärung der Unfallserie betraut wurde, welche zahlreiche Besatzungen das Leben gekostet hatte. Nachdem Ölkühler mit höherer Leistung sowie einige kleinere Triebwerksänderungen durchgeführt worden waren, konnte das Problem bis zum Spätsommer 1943 behoben werden.

Ab der Ausführung G-4 war zusätzlich die Panzerung verstärkt worden, um Bordwaffenbeschuß besser standhalten zu können. Die Maschinen konnten unter den Flächen entweder mit zwei 300 l Abwurf tanks oder 2 x 2 ETC für Abwurf tanks von bis zu 50 kg ausgerüstet werden. Im Gegensatz zur G-1 und G-2 war die FT-Anlage wesentlich vergrößert worden. Sie bestand nunmehr aus dem FuG 202 Lichtenstein“, einem FuG 16 ZE, dem FuG 10P, dem FuBl 2F und dem Kenngerät FuG 25.

Nach der Grundversion G-4 wurden sechs leicht veränderte Untervarianten hergestellt. Es handelte sich dabei um die Bf 110 G-4/U7, einen Nachtjäger mit GM 1-Anlage. Dank der Zusatzeinspritzung eines Glykol-Methanol-Gemisches, von dem 440 kg zur Verfügung standen, konnte nahezu 45 Minuten mit einer erhöhten Motorenleistung geflogen werden.

Die Bf 110 G-4/U8 wies die Bewaffnung der bisherigen G-4/U7 auf und wurde wie diese von zwei DB 605 B-Reihenmotoren angetrieben. Wie bei der vorausgegangenen Ausführung entfiel die Abwurfanlage. Anstelle des B-Standes wurde ein 540 l fassender Treibstofftank installiert. Die FT-Anlage blieb in dem ursprünglichen Umfang erhalten.

Eine weitere Abwandlung stellte die Bf 110 G-4/R2 dar. Hierbei handelte es sich um einen Nachtjäger, der mit einer Bugbewaffnung von jeweils zwei MG 151/20 und zwei MG 108 ausgerüstet werden konnte. Außerdem ließ sich bei Bedarf ein Waffensatz, der Platz für zwei weitere MG 151/20 aufwies, mitführen. Bei dieser Ausführung, die über keine GM 1 - Anlage verfügte, wurde der Treibstoffvorrat von insgesamt 1.270 l in vier Rumpfbehältern untergebracht. Weitere 600 l ließen sich in zwei Abwurf tanks mitführen.

Der Bf 110 G-4/R6 glich der G-4/R2, wies aber eine GM 1-Anlage zur Leistungssteigerung auf.

Es folgte die Bf 110 G-4/R7, ein Nachtjäger, der die Abwurf- und Treibstoffanlage der G4/U8 aufwies und außerdem einen großen Rumpfbehälter hinter der Kabine mitführen konnte. Als letzte Version der Bf 110 G-4 kam die G-4/R9 heraus. Dabei handelte es sich um eine Abwandlung der bisherigen G-4/R3, deren Abwurf- und Kraftstoffanlage man übernommen hatte. Anstelle des FuG 202 kam nun das leistungsfähigere FuG 220 zum Zuge. Die übrigen Gerätesätze bestanden aus dem FuG 16 ZE, dem FuBl 2F und dem APZA VI. Die Starrbewaffnung im Bug entsprach bis auf Details den vorangegangenen Ausführungen. Auch der aus zwei MG 151/20 bestehende Rüstsatz unter dem Rumpf konnte weiterhin benutzt werden. Pro MG 151/20 waren 300 Schuß und pro MK 108 jeweils 135 Schuß an Bord. Bei der G-4/R9 kam die

aus zwei MK 108 bestehende Schrägbewaffnung (je 100 Schuß pro Waffe) hinzu. Die Waffen wurden vom Piloten über ein Revi 16 N fernbedient. Das bisherige MG 81 Z (je 400 Schuß), das zur Sicherung des rückwärtigen Luftraumes diente, blieb unverändert erhalten.

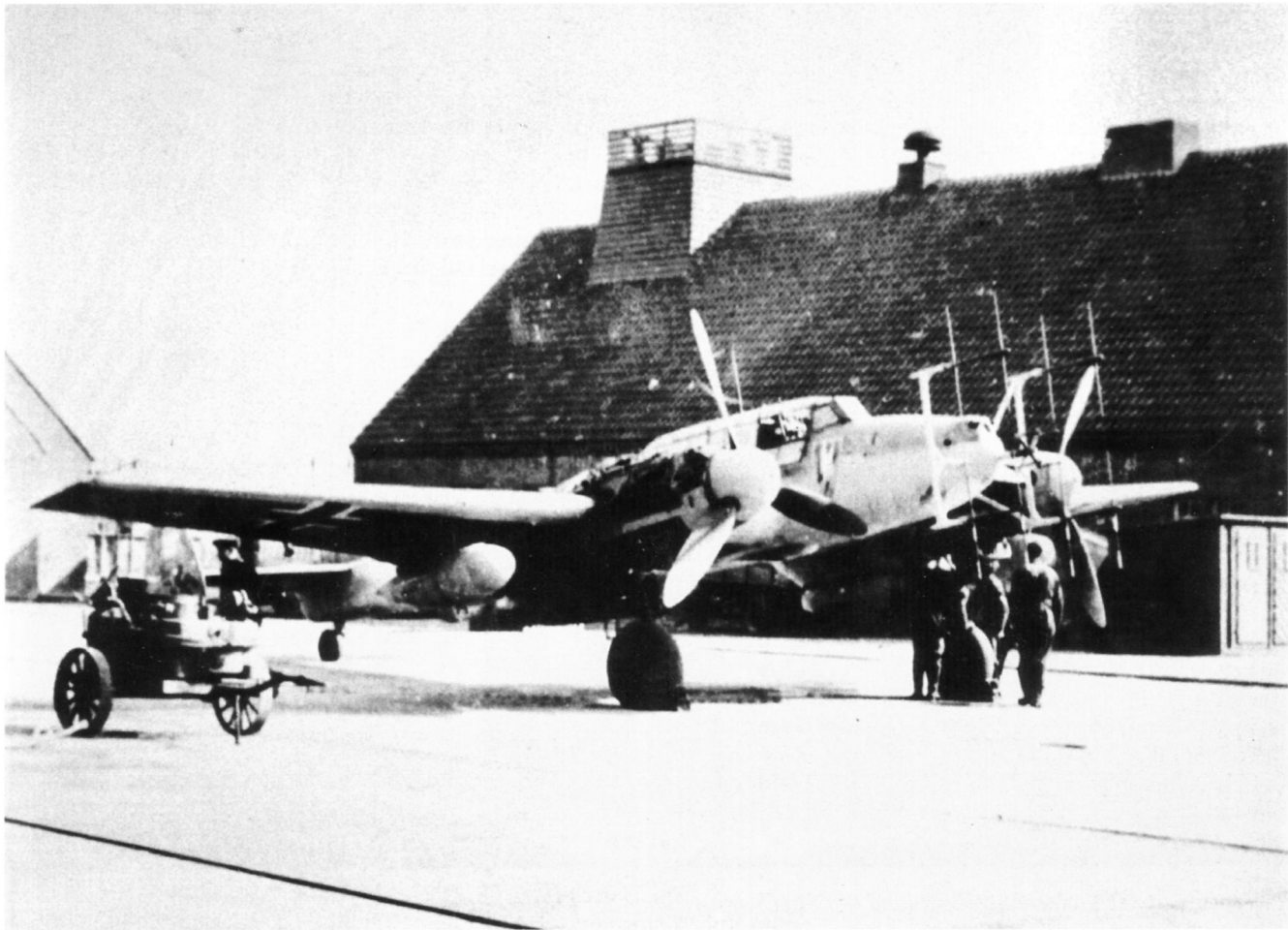
Während der am 15.12.1943 in Gotha einberufenen Sitzung wurde über die Einführung neuer Baureihen, der Bf 110 H-1 bis H-6, diskutiert. Bei der Bf 109 H handelte es sich um die Ableitung der Bf 110 G. Allerdings sollten stärkere Flugmotoren, zwei DB 605 E, eingebaut werden. Außerdem war eine ganze Palette von Verbesserungen vorgesehen.

Besondere Bedeutung hatten die Verstärkung der Zelle gegen Feindbeschuß, eine vollständig überarbeitete Stirnseite der Kabinenverglasung und eine verbesserte Abwurfmöglichkeit der Glasverkleidung über dem Pilotensitz. Ferner sollte es auch zu einer Verlängerung des Rumpfwerkes kommen. Die Flächen galt es mittels neuer Randbögen von 38,4 m² auf 41,0 m² zu vergrößern. Ferner sah die Planung vor, die Brandsicherheit des Triebwerks wesentlich zu erhöhen, das bisherige Fahrwerk zu verstärken und einen größeren Lader für die Triebwerke beim Serienbau zu berücksichtigen. Außerdem war vorgeschlagen, die Seitenleitwerke zu verstärken und gegebenenfalls in Holzbauweise auszuführen, um wertvolles Material zu sparen.

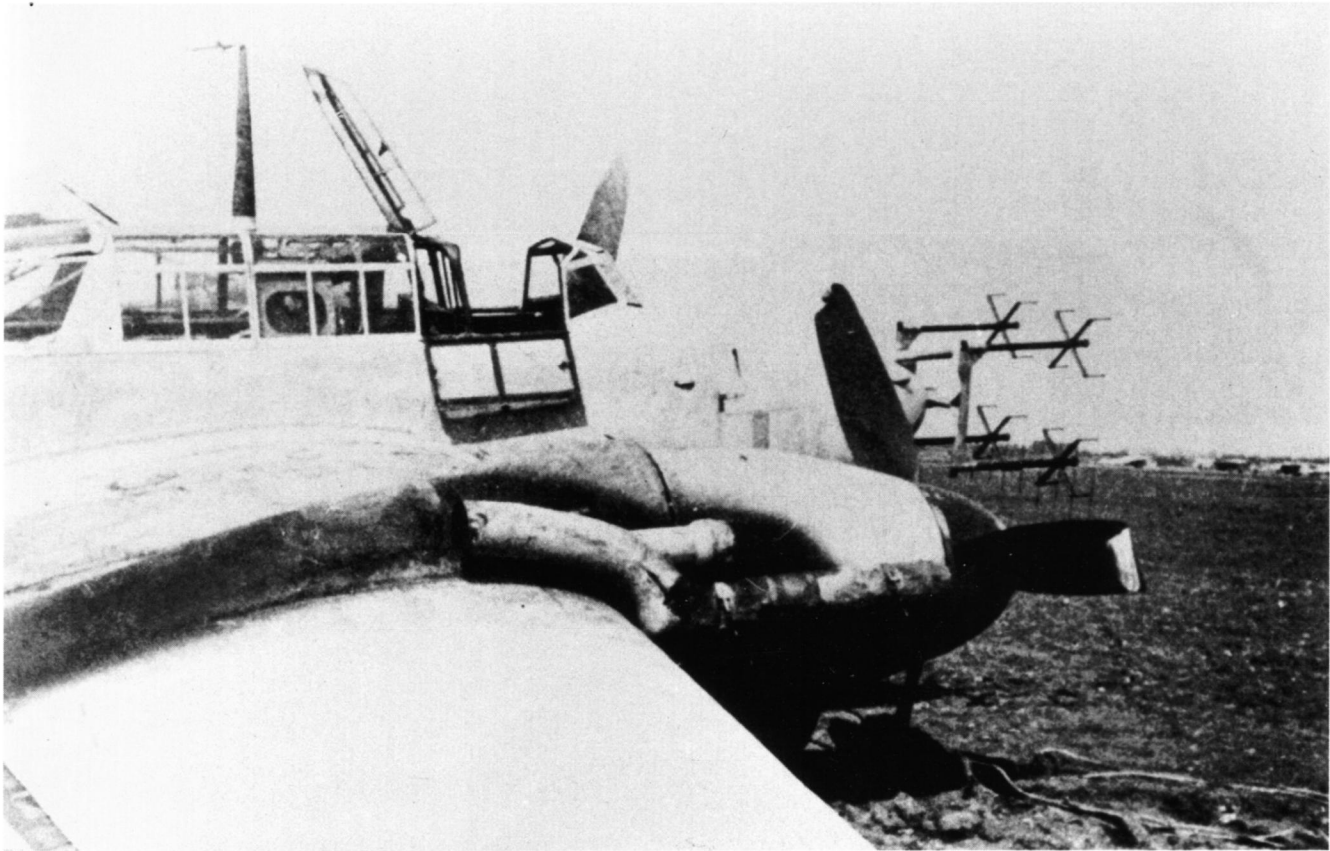
Die Bewaffnung der einzelnen H-Ausführungen unterschied sich wie bei der Bf 110 G zum Teil beträchtlich. So war beispielsweise bei der Bf 110 H-2 geplant, eine Starrbewaffnung bestehend aus zwei MK 108 und einer MK 103 einzubauen. Ferner war an die Verwendung von bis zu vier Werfergra-



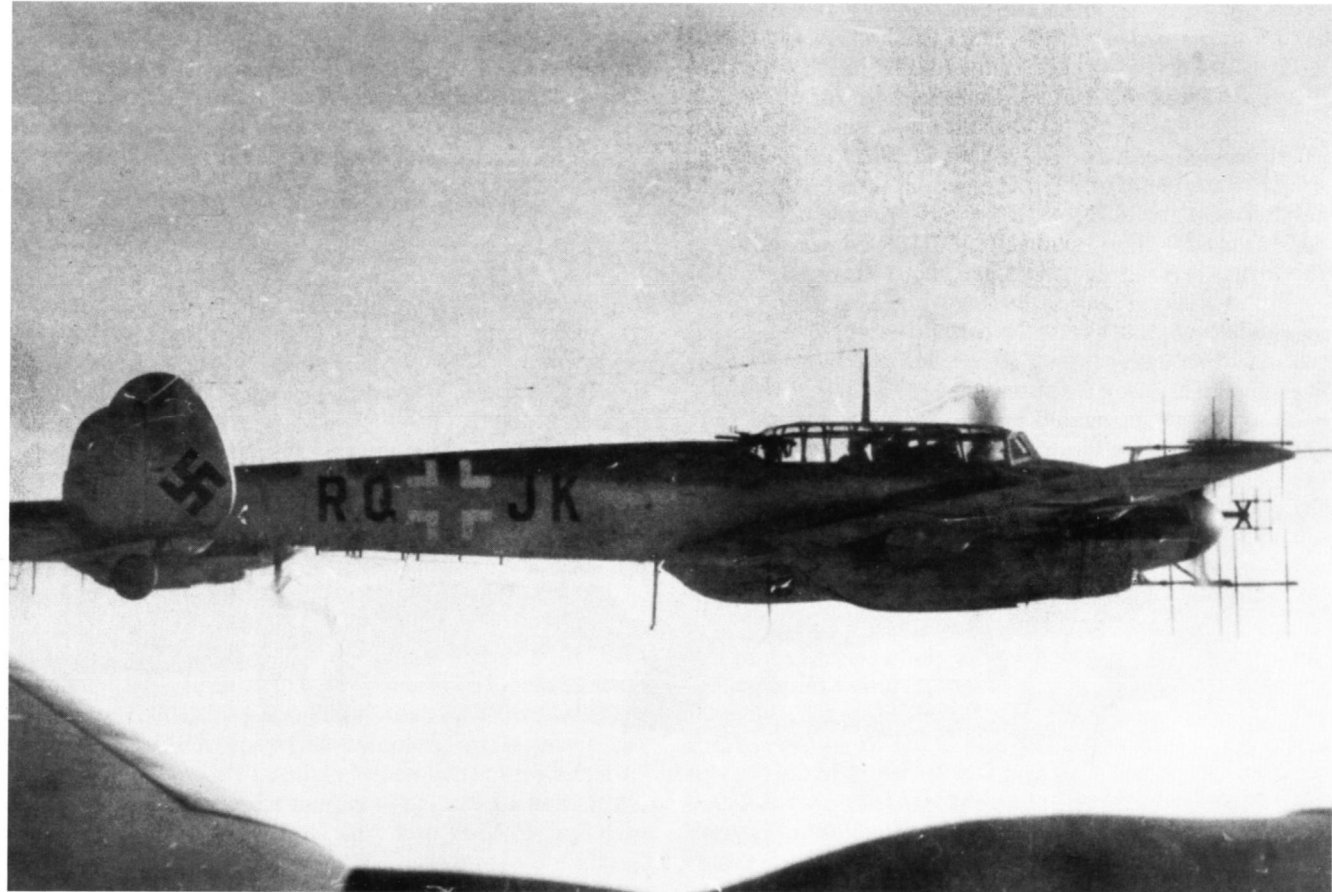
Einsatzmaschine der 5./NJG 5 im Sommer 1944. Die beiden MG 151/20 besitzen Mündungsfeuerdämpfer.



Zur Luftflotte 5 gehörte diese Bf 110 G-4 der Nachtjagdstaffel Finnland (später NJSt. Norwegen).



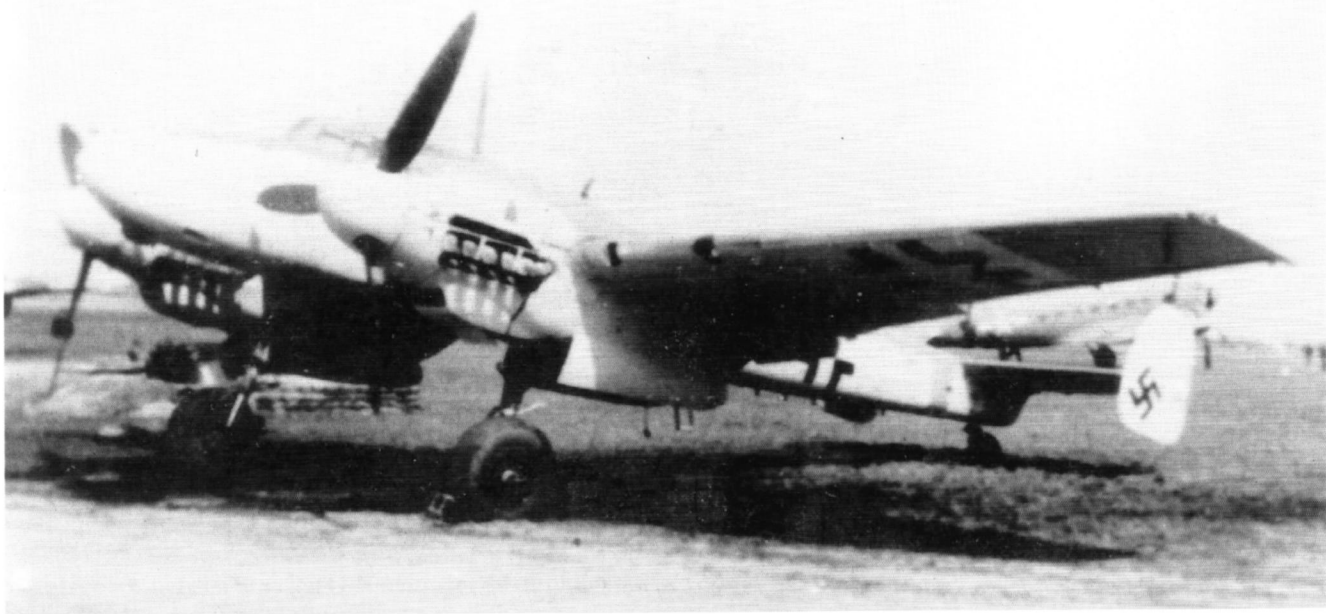
Bruch von Hauptmann Sayn-Wittgenstein in Venlo.



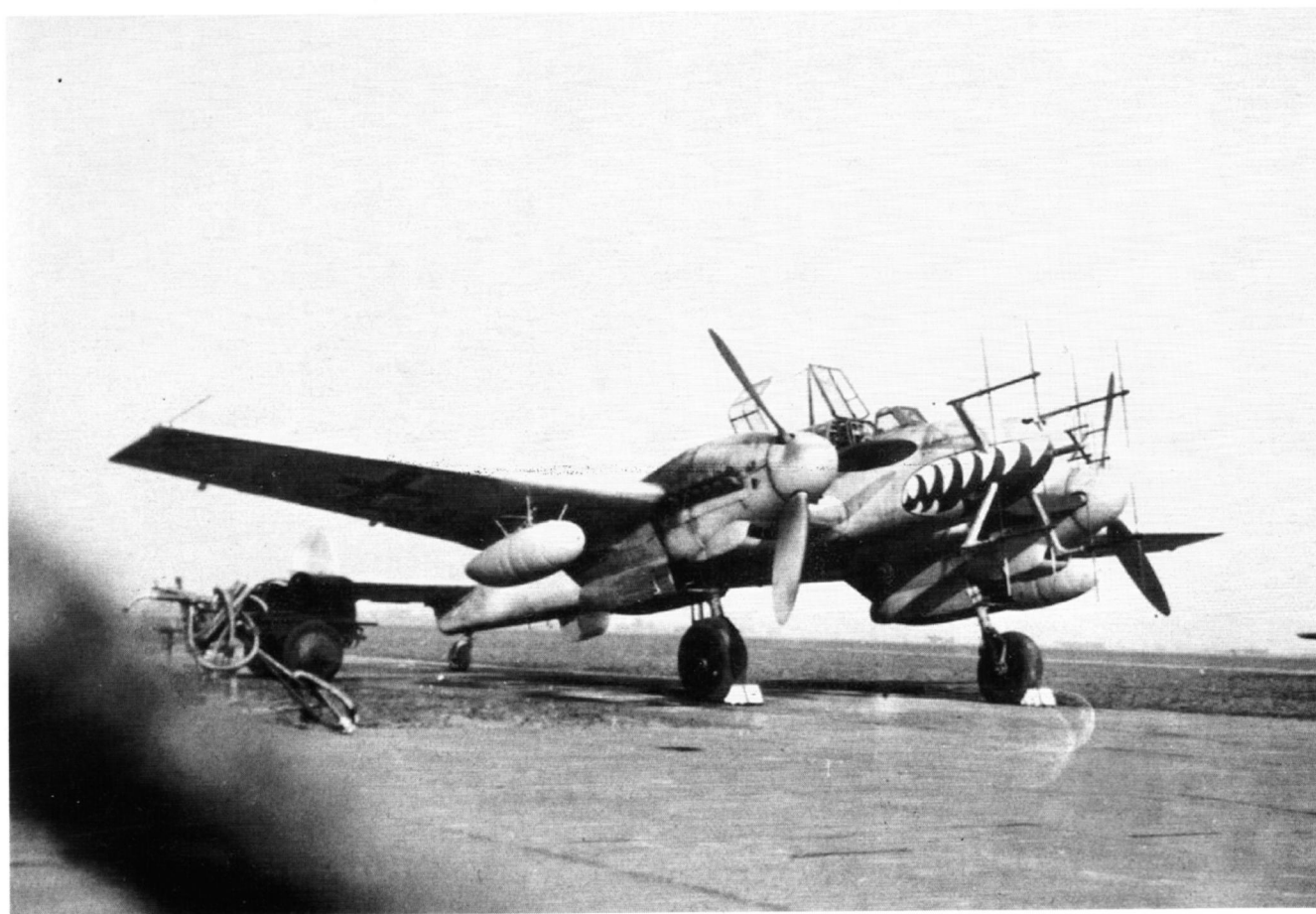
Überprüfung der Radaranlage während des Streckenflugs über der Ostsee, 1944.



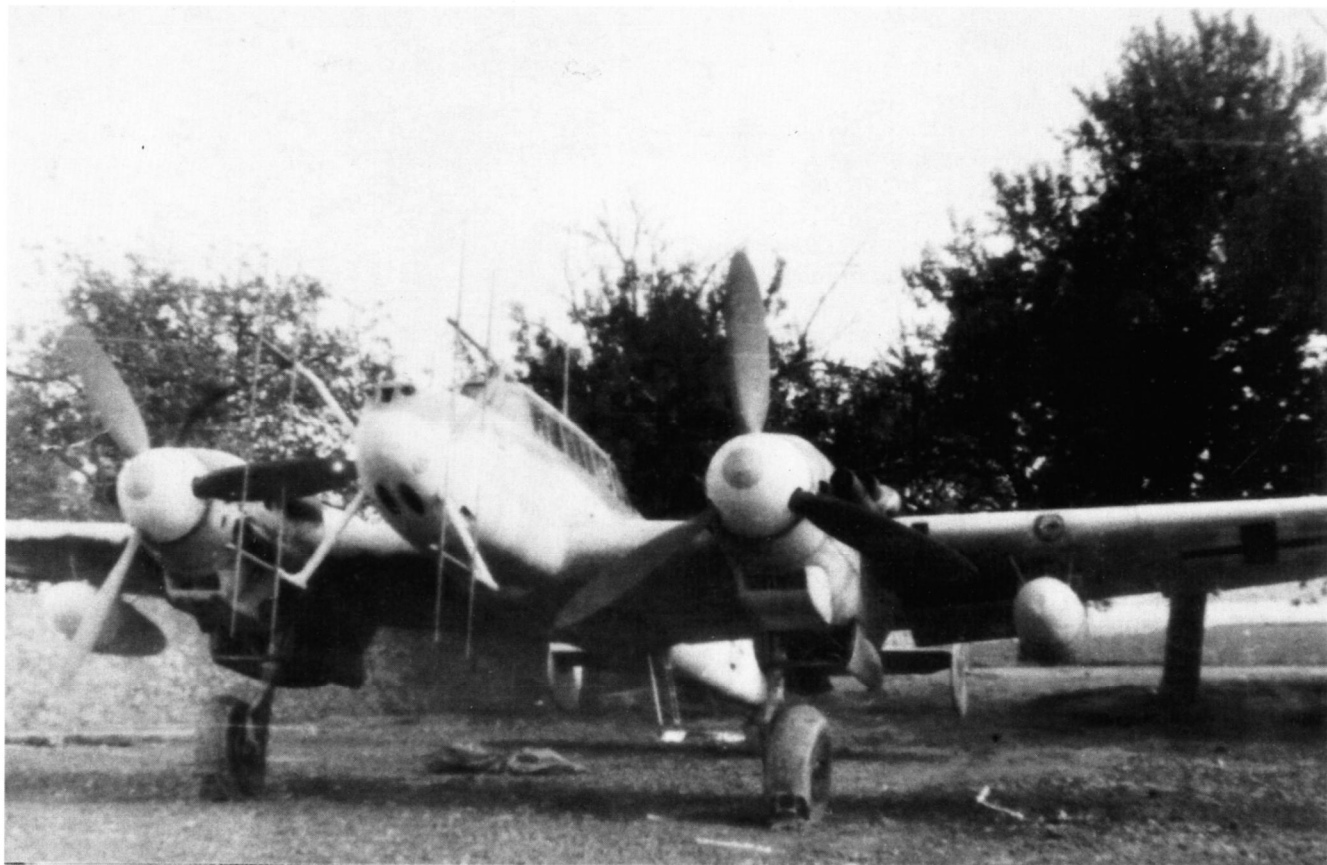
In der Schweiz landete diese Bf 110 G-4 (WerkNr. 5538), die eigentlich zum Verband nach Finthen bei Mainz überführt werden sollte.



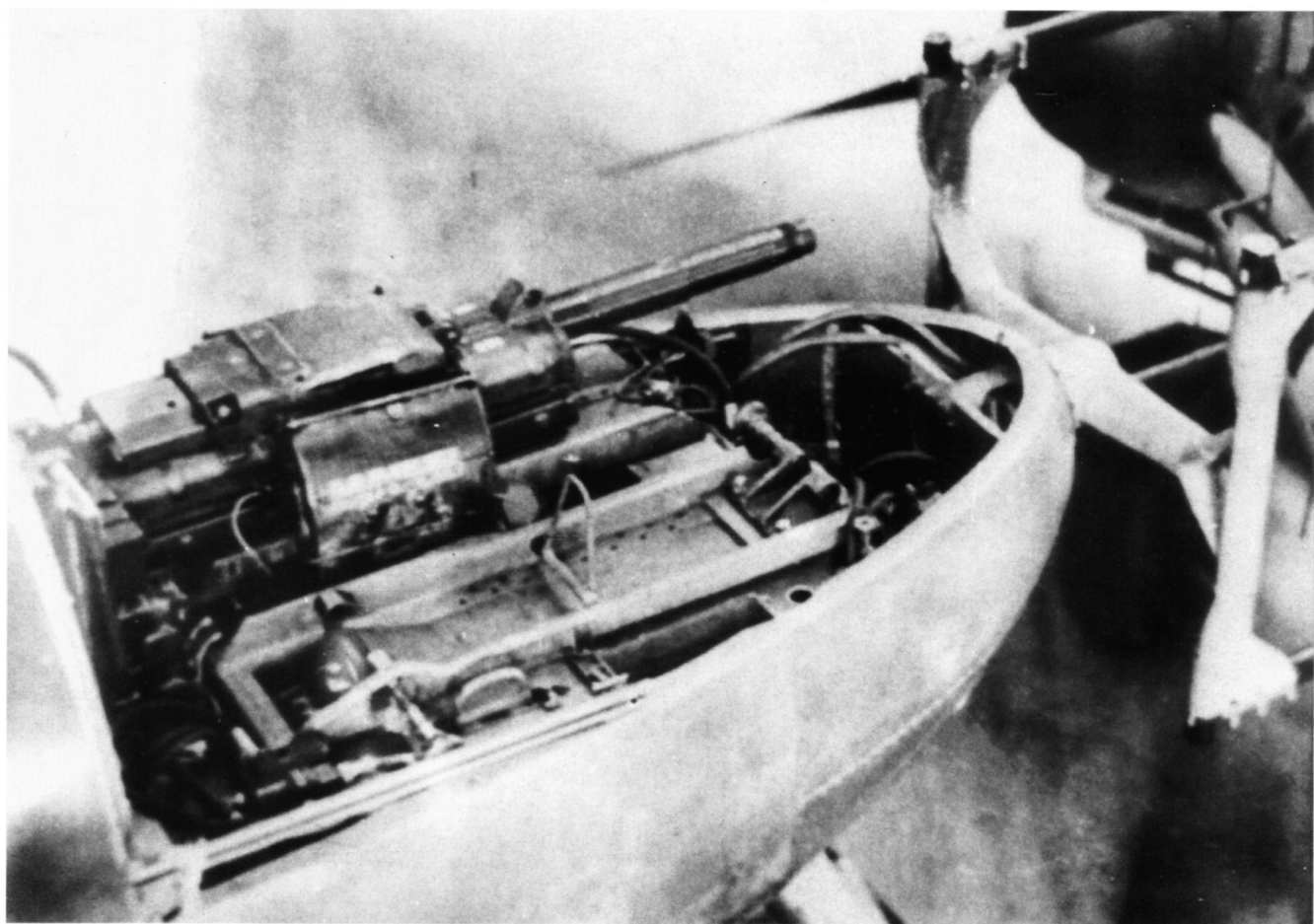
Eine zum Bestand der 6./NJG 6 gehörende Bf 110 G-4, die nahezu unbeschädigt von amerikanischen Truppen erbeutet wurde.



Einsatzmaschine des Geschwaderstabes des NJG 4 mit zwei untergehängten 300 l fassenden Abwurfbehältern.



Ebenfalls mit Abwurfbehältern war diese Bf 110 G-4 der II./NJG 5 ausgerüstet.



Wartung der versuchsweise bei einer Bf 110 F-4 eingebauten MK 108 - Waffenanlage.

naten (Wgr.) 21 und einer der Bf 110 G entsprechenden Bombenabwurfanlage gedacht.

Als Nachtjäger plante man in Gotha die Version Bf 110 H-4 mit DB 605 E-Motoren herauszubringen, die wegen des Einsatzzwecks mit Flammenvernichtern der Firma Eberspächer ausgerüstet werden sollte. Die FT-Anlage baute auf der der Bf 110 G-4 auf und bestand aus dem FuG 220 (Lichtenstein SN -Anlage), einem FuG 16 ZY oder FuG 17 ZY (vereinfachtes FuG 16), dem FuG 135 Uhu II“ sowie dem elektrischen Feinhöhenmesser FuG 101. Die Starrbewaffnung der G-4 wurde nahezu unverändert übernommen, als Schrägbewaffnung sahen die Planer allerdings ein MK 108 oder zwei MG 151/20 in Höhe der hinteren Kabine vor.

Die Bf 110 H-5 stellte einen einsitzigen, schweren Tagjäger vor, wobei die Position des Bordfunkers/-schützen völlig entfallen sollte, so daß der Raum der Aufnahme zusätzlichen Treibstoffs dienen konnte. Bis auf die Funkanlage, bestehend aus dem FuG 16 P mit APZ 6 und dem FuG 25, entfielen die übrigen Geräte. Ferner konnte man die gesamte Panzerung, alle Einrichtungen für das zweite Besatzungsmitglied und die Abwurfanlage streichen.

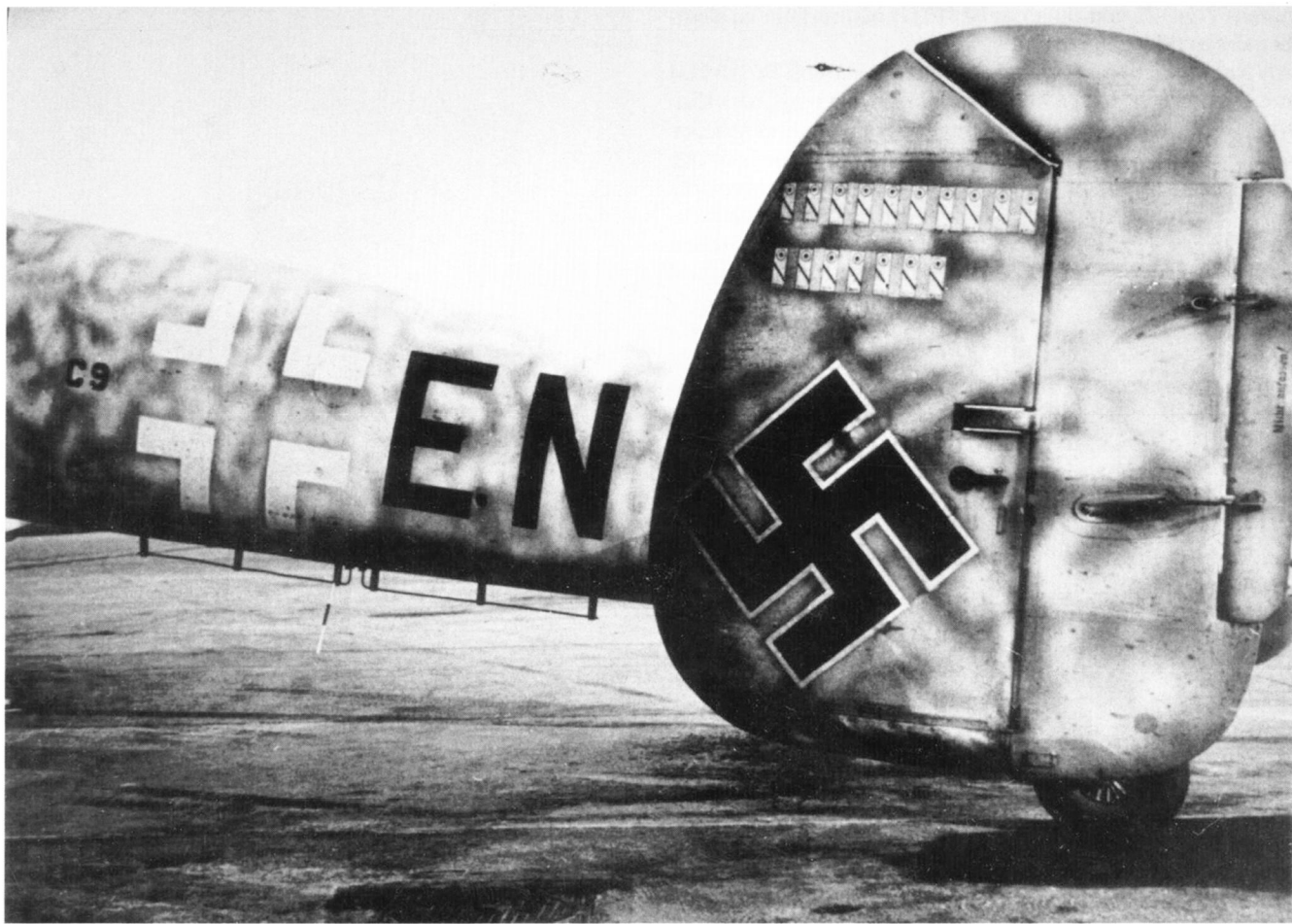
Die letzte H-Ausführung, die Bf 110 H-6, war als ein zweiseitiger Nachtjäger konzipiert, der von zwei DB 605 E angetrieben werden sollte. Die Verwendung dieser Ausführung als Tagzerstörer war nicht vorgesehen. Die Besatzung sollte durch zusätzliche seitliche Panzerscheiben, vor allem im Bereich des Kabinenvorderteils gegen Feindbeschuß gesichert werden. Außerdem wollte man eine Panzerschürze auf der Rumpfspitze anbringen, um die vorderen Waffen, vor allem aber den Piloten, wirksamer als bisher zu sichern. Eine Fl-V-Anlage wie bei den übrigen G-Nachtjägern war obligatorisch. Gleiches galt für die alternativ verwendbare Abwurfanlage und die Treibstofftanks, welche der Ausführung Bf 110 G-4/R8 entsprachen. Bis auf das FuG 16 ZY anstelle dessen Ausführung ZE war die FT-Anlage von der G-4 übernommen worden.



Oberstleutnant Alfred Helm vor einem Flug mit einer Bf 110 G-4 der E-Stelle Werneuchen.



In Böhmen wurde im Mai 1945 diese Bf 110 G-4, die zum Gruppenstab der IV./NJG 102 gehörte, erbeutet.



Die in Dübendorf gelandete Bf 110 G-4 von Oberleutnant Johnen. Die Maschine (C6+EN) gehörte zur 5./NJG 5.



Die Besatzung der Bf 110 G-4 (VQ+KL) wurde gleich nach der Landung in der Schweiz interniert.



Bei Prag blieb diese Bf 110 G-4 des NJG 102 ohne Treibstoff stehen.



Diese Bf 110 G-4 wurde von amerikanischen Truppen im Frühjahr 1945 in Neubiberg erbeutet.

Eine umfassende Entwicklungsbesprechung, welche die Serienproduktion der Bf 110 H zum Inhalt hatte, fand am 28. 12. 1943 in Gotha statt. Da noch einige Details zu klären waren, wurden diese Anfang 1944 von der Entwicklungsabteilung der Gothaer Waggonfabrik (GWF) bis Mitte Februar 1944 fast vollständig aufgearbeitet.

Die weitere Entwicklung scheiterte wenige Tage später, am 24. 02. 1944, als die 8. USAAF im Rahmen der Operation Big Week“ auch Gotha bombardierte. Die Schäden im Bereich der Entwicklungsabteilung waren so schwer, daß der Generalluftzeugmeister (GLZ) am 11. 03. 1944 entschied, daß wegen der durch den Luftangriff eingetretenen Verzögerung von mindestens sechs Monaten nicht mit einer baldigen Produktionsaufnahme bei der Bf 110 H zu rechnen wäre. Alle Arbeiten an der Bf 110 H-1 bis H-6 sollten daher entsprechend seiner Entscheidung vom 4. 05. 1944 künftig allein auf die Nachtjägerausführung (H-6) beschränkt werden.

Eine erste Mustermaschine wurde aus einer bereits vorhandenen Bf 110 G-4 (WerkNr. 7300040) provisorisch umgerüstet. Die Arbeiten bezogen sich auf den Einbau eines Rumpfbehälters (U8), einer Sauerstoffanlage für eine dreiköpfige Besatzung, dem Einbau einer MW 50- an Stelle der GM 1 - Anlage und einer Verstärkung der Zelle. Außerdem kamen zwei DB 605 E anstatt der beiden DB 605 B beim Musterflugzeug zum Einbau.

Da die Arbeiten im Laufe des Sommers nicht so recht vorangekommen waren, strich das Technische Amt alle weitergehenden Änderungen, insbesondere die geplante Flächenvergrößerung, ein überarbeitetes Seitenleitwerk und eine neue Kabinenverkleidung. Im November 1944 wurden die redu-

zierte H-Entwicklung endgültig gestrichen und seitens des RLM verfügt, daß auch die Bf 110 G nach dem Aufbrauchen aller noch eingelagerten Bauteile bis Anfang 1945 auslaufen sollte.

Nach den letzten aus noch vorhandenen Einzelteilen montierten Bf 110 G-4, lief die Fertigung des langlebigen Nachtjägers planungsgemäß Anfang 1945 endgültig aus.

DIE JU 88 ALS NACHTJÄGER

Nachdem die Kinderkrankheiten“ bei der Ju 88A-1 einigermaßen überwunden waren, überzeugten die von den Piloten der Erprobungsstelle in Rechlin überprüften Flugeigenschaften für den Einsatz als schwerer, drei- oder viersitziger Sturzkampfbomber. Es verwundert daher nicht, daß bald erste Überlegungen angestellt wurden, einen Teil der Ju 88-Produktion als schwere Zerstörer mit Jumo 211 B-Reihenmotoren herzurichten und mit einer massiven Starrbewaffnung zu versehen. Nachdem die Ju 88 C-1 nur in relativ geringer Stückzahl hergestellt worden war, kam die Ju 88 C-2 ab 1940 mit einer fünfrohrligen Starrbewaffnung heraus. Das äußerlich sichtbare Hauptmerkmal der Ju 88 C-2 stellte die kurze Spannweite der Ju 88A-1 (im Vergleich zur A-5) dar; ferner besaßen die Seitenruder der C-2 noch kein Ausgleichsgewicht.

Die Maschinen waren mit zwei Jumo 211 B (später: G) -Reihenmotoren bestückt, welche die schmalen VDM-Verstell-Luftschauben antrieben.

Als Tagzerstörer war die Maschine mit einem MG FF M“ und einem MG 151/20 ausgerüstet, die zusammen mit drei



Mit einer solchen Zusatzpanzerung sollte die letzte Baureihe der Bf 110, die Ausführung H, serienmäßig ausgerüstet werden.

MG 17 im Bug die Starrbewaffnung bildeten. Als Nachtjäger führte die Maschine später zwei nach vorne gerichtete MG 151/20 in der Bodenwanne mit. Eine C-Standsbewaffnung entfiel daher schon aus Platzgründen.

Die erste Ju 88 C-2 (WerkNr. 0126, 4D+PZ) ging am 5.07.1940 bei Kärstadt durch Absturz verloren. Der Pilot der zur 4./NJG 1 gehörenden Maschine, Unteroffizier Michael Wurm, starb in den Trümmern. Die beiden übrigen Besatzungsmitglieder konnten sich mit dem Fallschirm retten. Ebenfalls in nennenswerter Anzahl flog die Ju 88 C-4, welche bereits von zwei Jumo 211 F oder G angetrieben wurde. Später wurden diese Flugmotoren zum Teil durch den Jumo 211 J ersetzt. Die C-4 baute auf der Ju 88A-5 auf. Aus diesem Grund wiesen die Tragflügel die Randbögen des Bombers (A-5) auf, wodurch sich die Spannweite der Maschine erhöhte. Die C-4 war außer als Zerstörer als Hilfserkunder mit Reihenbildanlage einsetzbar. Die Bewaffnung glich meistens der der Ju 88 C-2. Der B-Stand blieb mit einem MG 15 bestückt; das in der Frontscheibe des Cockpit eingelassene MG 15 entfiel aus praktischen Erwägungen ersatzlos.

Die erste Ju 88 C-4 ging in der Nacht zum 24.11.1940 bei einem Feindflug über der Nordsee verloren. Die Maschine (WerkNr. 0347, R4+BB) gehörte zum Gruppenstab der I./NJG 2 und blieb zusammen mit der Besatzung von Major Karl-Heinrich Heyse vermißt. Wie bei der zweiten, in derselben Nacht verlorengegangenen C-4, ist davon auszugehen, daß es zum Luftkampf mit Besatzungen der RAF gekommen war.

Bei der Ju 88 C-5 blieb es vermutlich beim Musterbau, da nicht genügend BMW 801A-Sternmotoren lieferbar waren.

Der Rumpfboden war bis auf die zunächst aus zwei MG 17 bestehende Rückwärtsbewaffnung völlig glatt. Später wurden der "Waffentropfen" anstelle der MG 17 mit zwei MG 151/20 bestückt. Die Erprobung der Ju 88 C-5 mit ihren im Vergleich zum Jumo 211 etwa 100 PS stärkeren Triebwerken wurde bei Junkers zwischen Oktober und November 1940 durchgeführt. Ob es Anfang 1941 zum Bau der zehn geplanten C-5 kam, erscheint äußerst fraglich.

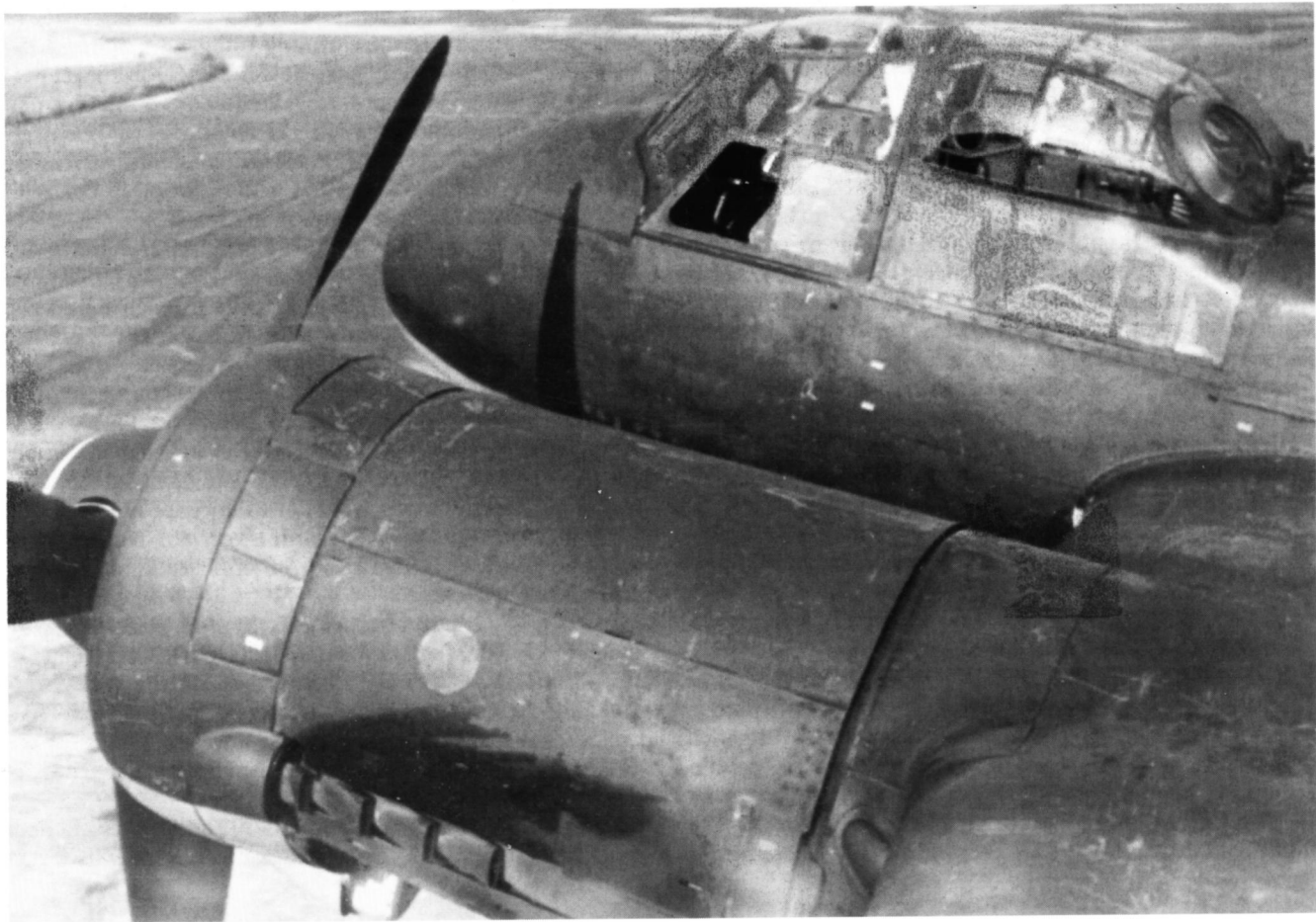
Besonders verbreitet war bei den Nachtjagdverbänden der Luftwaffe die Ju 88 C-6, welche aus der Ju 88A-5 entstanden war und ab Herbst 1941 den Einsatz bei den mehreren Nachtjagdgruppen der Luftwaffe aufnahm. Da es bei der Bf 110 einige Zeit Probleme mit der Produktion gab, fiel der Ju 88 C-6 noch eine größere Bedeutung, als ursprünglich geplant, zu. Zwar galt die Maschine leistungsmäßig als veraltet, doch die Umstellung auf wesentlich stärker motorisierte Ausführungen der Ju 88, ließ leider auf sich warten. Dies lag vor allem an Engpässen in der Motorenproduktion. Bei BMW konnte man den Bedarf an BMW 801-Doppelsternmotoren für die Fw 190A trotz größter Anstrengungen nicht vollständig befriedigen.

Um einen gewissen Leistungsfortschritt zu erzielen wurde daher ein Teil der bereits vorhandenen Ju 88 C-6 mit stärkeren Jumo 211 J-Motoren (mit Ladeluftkühlern und VS 11-Holzluftschrauben) ausgerüstet. Als Flammendämpferbleche wurden meistens die der C-4 benutzt, obwohl es für die C-6 eigene gab. Bei der Zelle der C-6 handelte es sich um die der serienmäßig ausgelieferten Ju 88 A-4.

Die Maschinen waren mit dem FuG 202 und später mit dem FuG 220 "Lichtenstein" ausgerüstet. Ein Teil der Maschinen



Zur Nachtjagdstaffel des KG 40 gehörte die F8+BX, eine Maschine der Version Ju 88 C-6.



Diese Ju 88 C-6 wurde in der Dämmerung oder nachts zur Bekämpfung englischer Ubootjäger und Zerstörerflugzeuge eingesetzt.



Die R4+FM gehörte zur 4. Staffel des NJG 2.

erhielt sowohl FuG 212 BC als auch FuG 220 Geräte, um über bessere Ortungsmöglichkeiten zu verfügen. Zuweilen gelangte auch das FuG 227 zum Einbau. Außerdem wurden die Nachtjäger zunehmend mit dem elektrischen Feinhöhenmesser FuG 101 und FuG 25 (a) - Kennungsgeräten ausgestattet. Im Laufe des Einsatzes folgte das Führungs- und Navigationsgerät FuG 16 ZY. Ferner waren das FuBl 2 und PeilG VI eingebaut.

Die dreisitzige Maschine wies eine verstärkte Panzerung auf. Als Starrbewaffnung hatte man drei 2 cm-Waffen und drei MG 17 installiert. In der hinteren Kabine befanden sich zwei MG 81 I anstelle der beiden MG 15 bei der C-4 verwendeten Bordwaffen. Der C-Stand blieb meistens unbestückt.

Die Maschinen der Baureihe C-6 fanden bei nahezu allen mit der Ju 88 ausgerüsteten Nachtjagdverbänden Verwendung. Die erste dieser Einsatzmaschinen (WerkNr. 360129) baute am 23.11.1941 ohne Feindeinwirkung auf dem Flugplatz von Gilze-Rijen in den Niederlanden eine Bauchlandung, wobei zwei Besatzungsmitglieder verletzt wurden. Die Maschine gehörte zur Ergänzungsstaffel des NJG 2. Als erste C-6, welche im Einsatz verlorenging, ist die Maschine mit der WerkNr. 360153 zu nennen. Die R4+LR stürzte bei der Rückkehr vom Einsatz bei Ulvenhout bei Breda in den Niederlanden ab, wobei die gesamte Besatzung fiel.

Lediglich versuchsweise kam es zur Ausrüstung einer Mustermaschine der Ausführung C-5 als Ju 88 C-7. Diese war mit einer verstärkten Rückwärtsbewaffnung, die aus zwei MG 17 und einem MG FF bestand, geplant. Die sonstige Ausrüstung der von zwei BMW 801 MA angetriebenen Maschine blieb unverändert. Bis auf die Rückwärtsbewaffnung kann die Maschine als Verläufer der neuen Baureihe R gesehen werden. Durch den Einbau von BMW 801 A - oder D-Sternmotoren anstelle der Jumo 211-Reihenmotoren entstan-

den so ab 1943 die Baureihen Ju 88 R-1 und R-2, deren Aussehen sich im Laufe ihrer Einsatzzeit beträchtlich wandelte, da sich immer wieder Änderungen bei der FT-Anlage und der Bewaffnung ergaben.

Die Starrbewaffnung der Ju 88 R-1 entsprach weiterhin der der Ju 88 C-6. Allerdings wurde der B-Stand im allgemeinen nur mit einem MG 131 bestückt. Die Ausführung R-2 glich der R-1, wies aber eine aus zwei beweglichen MG 131 bestehende Defensivbewaffnung auf. Die FT-Ausstattung entsprach der bei der späten Ju 88 C-6 eingebauten Anlage und wurde ständig den neuen Gegebenheiten angepaßt.

Wie bei der Ju 88 C (und im Grunde wie bei allen Einsatzmustern der Luftwaffe) wurden die Nachtjäger entweder von der Truppe selbst, oder im Falle, daß umfangreiche oder besonders schwierige Änderungen anfielen, von den Frontwerften übernommen und die Einsatzmaschinen auf den neuesten Entwicklungsstand gebracht.

Eine merkliche Leistungssteigerung ergab sich durch die Einführung der Ju 88 G-1. Es handelte sich dabei um einen modernen Nachtjäger, dessen Auslegung auf den mit der Ju 88 C-6 und R-2 gemachten Erfahrungen fußte.

Als Musterflugzeuge der Ausführung G dienten die Prototypen Ju 88 GV58 (WerkNr. 700001, GI+DW) und GV69 (WerkNr. 700002). Beide Musterflugzeug wurden von BMW 801 D-Sternmotoren angetrieben. Der Rumpf und das Leitwerk waren von der Ju 188 E-1, die Flächen von der D-1 (A-4) übernommen worden. Die Bewaffnung bestand aus vier (bis sechs) MG 151/20-Maschinenkanonen. Die erste Maschine wurde am 24.06.1943 von Werkspilot Wendel eingeflogen.

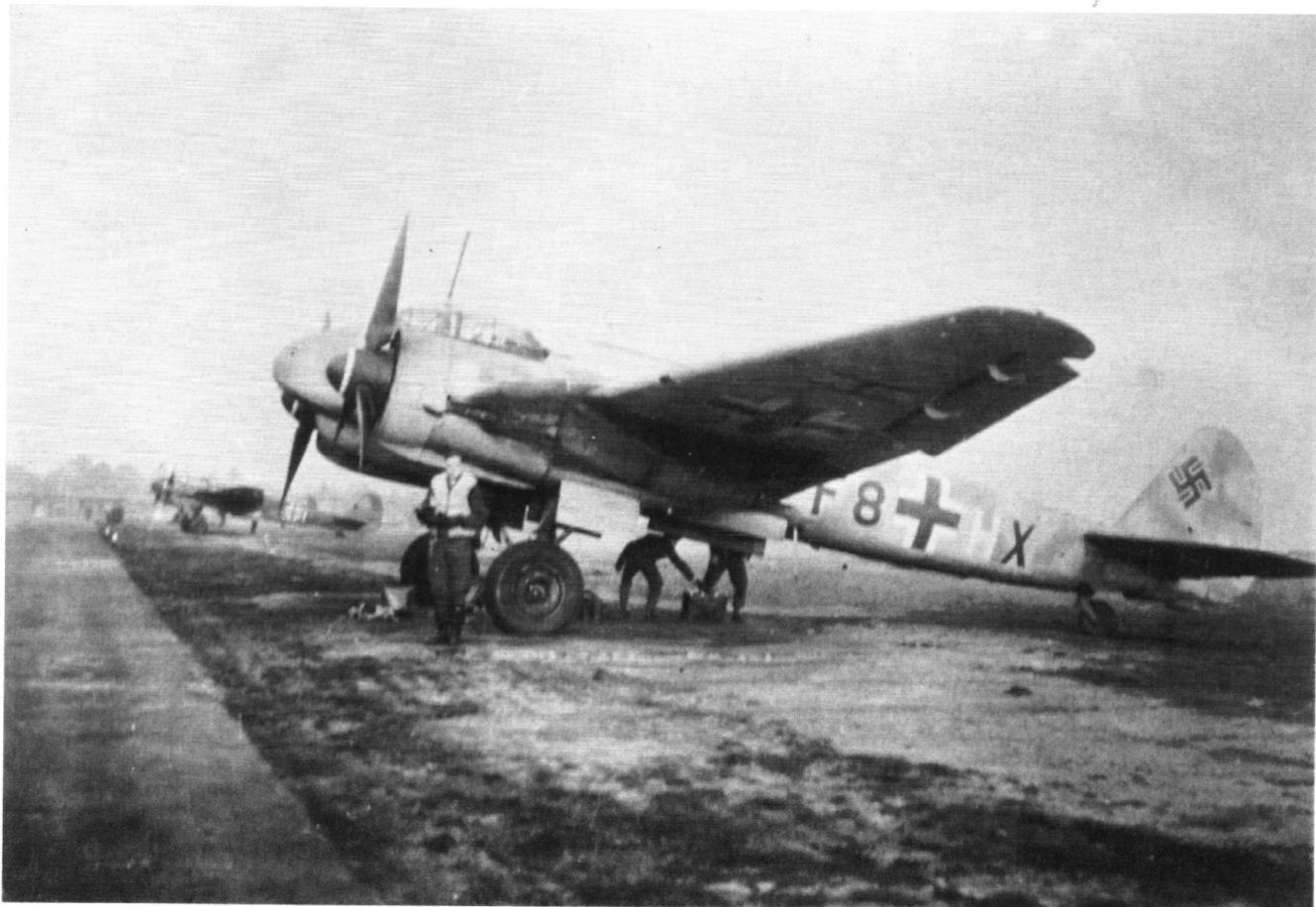
Das zweite Musterflugzeug, die GV59, folgte zwei Tage später. Eine Flammenvernichteranlage kam erst bei diesem Mu-



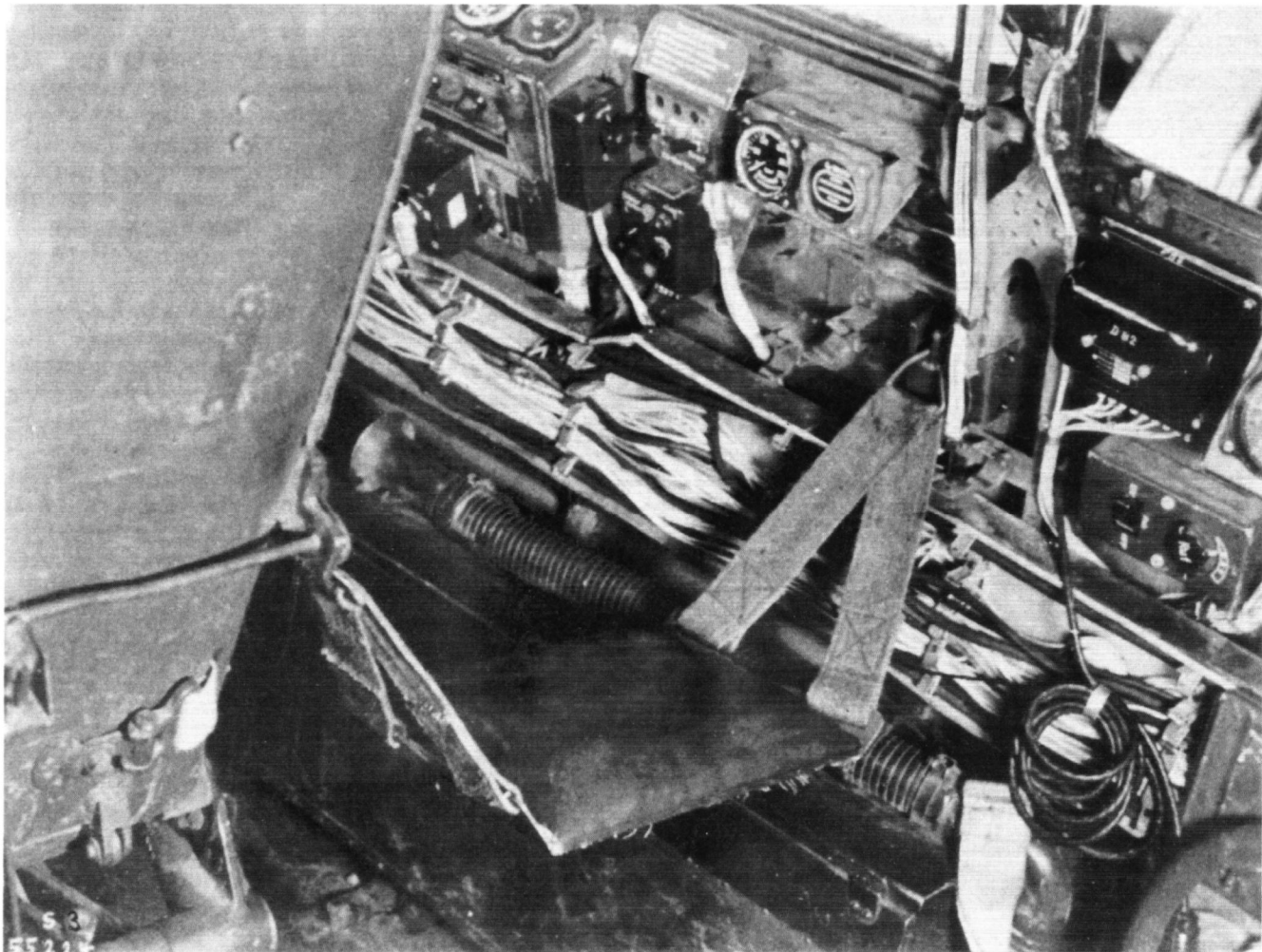
Personal der Nachtjagdstaffel des KG 40 genießt die wenigen einsatzfreien Stunden in Frankreich.



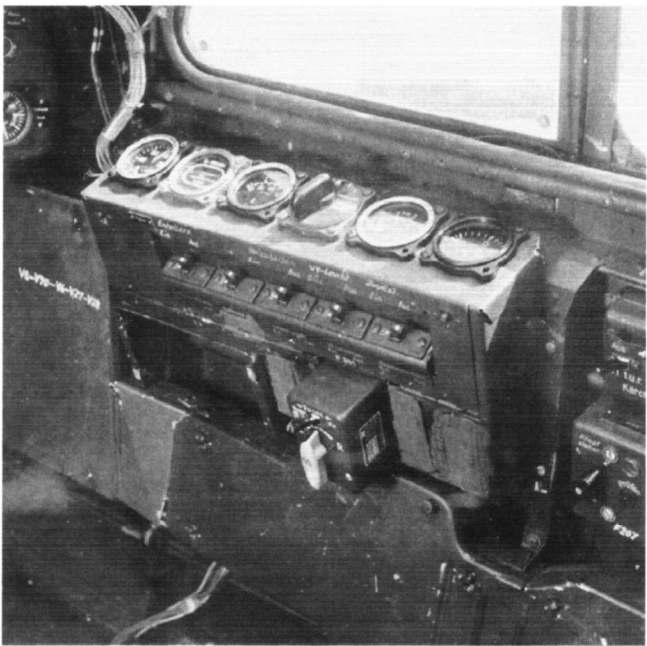
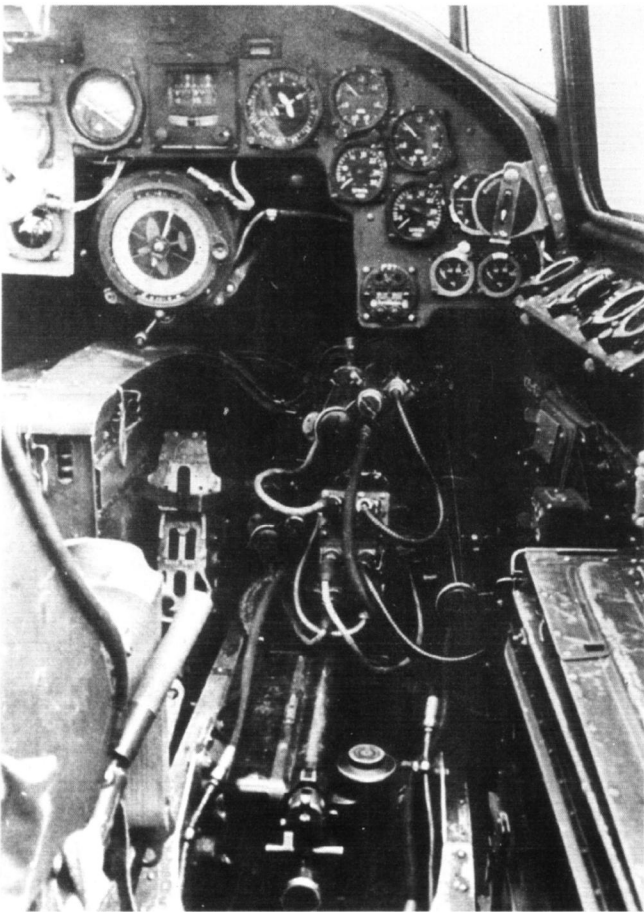
Ein Einsatzflugzeug der IV/NJG 5, das hauptsächlich zur Bekämpfung von Maschinen des Coastal Commands eingesetzt wurde.



Die F8+HX gehörte zur Nachtjagdstaffel des KG 40, das dem Fliegerführer Atlantik unterstellt war.



Sitz des Beobachters in einem Ju 88-Nachtjäger.



Bedienungsgeräte der Nachtjagdausrüstung an der rechten Seitenkonsole.

Blick auf die in die vordere Kabinenhälfte hereinragende Starrbewaffnung der Ju 88 C.



Heranschaffen eines Jumo 213 A-1-Ersatztriebwerkes durch Werftpersonal der III./NJG 3.



Mit dieser Ju 88 R-1 (D5+EV, II./NJG 3) landete Oberleutnant Schmitt am 9.05.1943 in England.



sterflugzeug - und nicht schon bei der V58, zumAnbau. Ende August 1943 wurde der neue Nachtjäger nach Tarnewitz zur dortigen E-Stelle überführt. Anschließend unternahmen Werkspiloten im Oktober 1943 mehrere Leistungsflüge in Dessau. Am 9.11.1943 wurde das Versuchsmuster nach Merseburg überführt. Der weitere Verbleib ist unbekannt.

Den Musterflugzeugen folgte eine Nullserie, die aus sechs Ju 88 G-0 (WerkNr. 710401 bis 710406) bestand und anfangs eine Starrbewaffnung von sechs MG 151, davon zwei im vorderen Rumpf, aufwies. Der erste dieser Nachtjäger, die BM+VA (WerkNr. 710401) wurde am 30.11.1943 überführungsklar.

Aus der G-0 entstand die erste Großserie, welche die Bezeichnung Ju 88 G-1 trug und von der die Werknummern-Blöcke 710000 und 750000 bekannt sind. Die ebenfalls mit zwei BMW 801 D bestückten Nachtjäger waren einheitlich mit dem FuG 220 ausgerüstet. Die Ju 88 G-1 besaß einen Großteil der Ausrüstung der späten Ju 88 C-6, hatte aber mit nur 2.800 l eine deutlich geringere Treibstoff-Kapazität als die letzte C-Ausführung (3.580 l), da infolge der Bodenwanne ein Teil des Tankraums weggefallen war. In der geräumigen Bodenwanne befanden sich vier MG 151/20 mit jeweils 200 Schuß Munitionsvorrat. Als Defensivwaffe war nur ein einzelnes MG 131 in der Kabinenrückseite vorhanden. Die beiden noch bei der Nullserie im Rumpfbug eingebauten MG

Heinrich Prinz zu Sayn-Wittgenstein erzielte bei 320 Feindflügen 83 Luftsiege, von denen 23 über der Ostfront erzielt wurden.

In der Nacht vom 21. Zum 22.01.1944 erlitt Major Sayn-Wittgenstein den Fliegertod. Am 23.01.1944 erhielt er posthum die Schwerter zum Ritterkreuz mit Eichenlaub.



151 entfielen, da es zu Beschädigungen an den vier FuG 220-Antennen gekommen war.

Die folgenden Ausführungen der G-Reihe wurden zwar entwickelt, jedoch nur zum Teil und dann auch nur als Musterflugzeuge zu Erprobungszwecken hergestellt. Durch Verwendung eines aus der GM 1-Anlage bestehenden Rüstsatzes ergab sich die Baureihe Ju 88 G-1/R2. Es handelte sich dabei um die geplante Kleinserie eines leistungsstärkeren Nachtjägers und Zerstörers, der infolge der Zusatzeinspritzung beim BMW 801 D eine etwas höhere Leistungen als die Grundvariante G-1 aufwies. Ob es zum Umbau von 20 Ju 88 G-1/R2 aus bereits vorhandenen G-1/R1 kam, wie es ab März 1944 geplant war, kann nicht belegt werden. Gemäß des Flugzeugprogramms vom 15.07.1944 sollten von der Ju 88 G-1 insgesamt 1.796 Maschinen hergestellt werden. Zwischen Januar und März 1944 besaß die Luftwaffe kaum mehr als drei einsatzfähige Ju 88 G-1.

Eine erste Ju 88 G-1 (WerkNr. 710458, BS+ZL) stürzte am 11.04.1944 während des Überführung zur 11./NJG 5 nach einem alliierten Jägerangriff ab. Eine zweite Maschine (Werk Nr. 710527, VK+OG) wurde ebenfalls durch Feindjäger, kurz nachdem sie bei Fliegeralarm in den Auflockerungsraum gestartet war, abgeschossen. Bis Ende Mai stieg die Anzahl an einsatzfähigen Ju 88 G-1 auf 176, bis zum 31.07.1944 auf 419 und bis zum 30.09.1944 auf immerhin 534 Einsatzmaschinen dieses Typs.

Bei einem Luftkampf zwischen sechs Ju 88 G-1 und einigen DH Mosquitos über dem Reichsgebiet wurden drei Ju 88 G-1 vom Gegner abgeschossen. Zwei der vehement angreifenden Schnellbomber konnten bei den Gefechten jedoch ebenfalls vernichtet werden.

Nur zu Erprobungszwecken wurde das Musterflugzeug Ju 88 V104 (WerkNr. 710612) erstellt. In eine serienmäßige Ju

88 G-1-Zelle wurden zwei Jumo 213 A eingebaut, um die künftige Verwendung leistungsstärkerer Junkers-Motoren im Rahmen eines Vorversuchs praktisch im Dauerbetrieb zu testen.

Bei der geplanten Ju 88 G-2-Serie handelte es sich um einen im Frühjahr 1944 entwickelten Nachtjäger und Zerstörer mit Jumo 211 A (später: E)-Motoren, welcher die Tragflächen der Ju 88 C-6 (A-4) aufwies. Das Leitwerk stammte erneut vom Bomber Ju 188 E-1. Die Maschine diente auch als Musterflugzeug mit einer gemischten Starrbewaffnung, die aus je zwei MK 108 und MG 151/20 bestand. Es handelte sich bei dieser Bewaffnung um die ungeändert übernommene Waffenwanne des Hochleistungsnachtjägers Ju 388 J-1. Mit der Mustermaschine lassen am 6.06.1944 in Dessau mehrere Leistungsflüge nachweisen.

Die Produktion des Nachtjägers Ju 88 G-2 sollte mit zehn Maschinen ab Januar 1945 beginnen. Insgesamt waren 2106 der mit Jumo 213 E-Motoren ausgerüsteten Maschinen bei Junkers bestellt, kamen jedoch nur in ganz geringer Stückzahl zur Auslieferung. Die Fertigung scheint Anfang 1945 angelaufen zu sein, denn am 30.01.1945 stürzte eine Ju 88 G-2, die WerkNr. 430644, bei der zweiten Staffel der Fernaufklärungs-Ergänzungsgruppe ab, wobei die gesamte dreiköpfige Besatzung umkam. Es liegen Berichte vor, wonach sich die Ju 88 G-2 als Aufklärer bewährt hätte.

Wegen der Kriegslage wurde die Produktion jedoch kurzfristig eingestellt und die freigewordene Kapazität der Ju 88 G-6-Produktion zugeschlagen.

Außer als Nachtjäger sollte die Ju 88 G auch als Zerstörerflugzeug eingesetzt werden. Zunächst wurde die WerkNr. 710523 als Mustermaschine V105 für einen Schweren Zerstörer“ auf der Basis der Ju 88 G-1 hergerichtet. Ende Juni 1944 erfolgten mit dem Musterflugzeug mehrere Leistungsflüge sowie die Überprüfung des allgemeinen Flugverhaltens. Anschließend wurde der Mustereinbau von DB 603-Reihenmotoren von der Deutschen Lufthansa überprüft. Als Versuchsmaschine wurde anschließend, im Oktober 1944, die Ju 88 G-1 (VK+OC, WerkNr. 710523) in der Lufthansa-Werft in Berlin-Staaken umgebaut. Es handelte sich um einen Vorversuch für die geplante Ju 88 G-3, die ebenfalls von zwei 603 E-Motoren angetrieben werden sollte. Auch bei dieser Maschine wurden die Tragflächen der Ju 88 A-4 verwendet. Die Mustermaschine traf am 20.10.1944 von Staaken kommend in Rechlin-Roggentin ein, um dort getestet zu werden.

Die Bewaffnung sowie die allgemeine Ausrüstung des Nachtjägers und Zerstörers übernahm Junkers von der bisherigen G-1. Die Produktion auch dieser G-Version wurde kriegsbedingt nicht mehr aufgenommen.

Das Musterflugzeug für einen sogenannten Einheitstyp aus Ju 88 G-2 und Ju 88 A-4“ stellte die V106 (WerkNr. 620520, DD +ZA) dar. Hierbei sollten der Rumpf mitsamt dem Leitwerk der Ju 88 G-6 sowie das gesamte Fahrwerk und die Flächen der Ju 88 A-4 kombiniert werden.

Die später geplante Serienausführung trug die Baureihenbezeichnung Ju 88 G-4 und sollte mit zwei Jumo 213A-1 ausgerüstet werden. Da die starke alliierte Luftüberlegenheit bei Tag den Einsatz der als Schwerer Jäger“ bezeichneten Ju 88 G-4 längst nicht mehr zuließ, entfiel auch hier die zuvor beabsichtigte Serienfertigung.

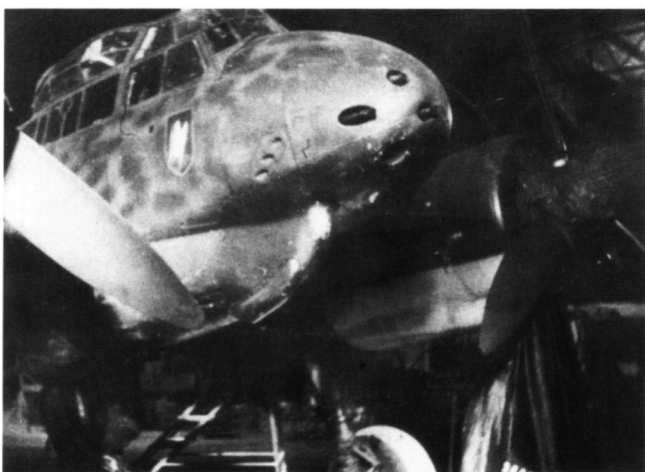
Von der Ju 88 G-5 konnte bislang nur in Erfahrung gebracht werden, daß deren Entwicklung im März 1944 eingestellt wurde, vermutlich weil man in der Ju 88 G-6 bessere Chancen sah. Ob das Musterflugzeug für diese Ausführung, die Ju 88 V107, überhaupt gebaut wurde, bleibt vorläufig offen. Anschließend kam es zum Übergang von der Ju 88 G-1- auf die Ju 88 G-6-Produktion. Als Vorläufer wurden die Musterflugzeuge Ju 88 V108 mit Jumo 213 A-1 sowie die Ju 88



Auftanken einer Ju 88 C-6 im Westen, 1944.



Zum Kommando Kunkel gehörte diese Ju 88 C-6, die bei Einsätzen über der Biskaya und dem Atlantik zum Einsatz kam.



Als Fernnachtjäger kam diese mit der rückwärtige Abwehrbewaffnung der Ju 88 A-4 versehene C-6 zum Einsatz.



Bruchgelandeter Ju 88 C-Nachtjäger, dessen Besatzung zur Sicherheit die hintere Kabinenverkleidung abgeworfen hatte.

V109 (WerkNr. 620153) mit Jumo 213 A-1 und MW 50-Anlage hergestellt.

Die in Großserie produzierte Ju 88 G-6 wurde von zwei Jumo 213 A angetrieben und konnte als leistungsfähiger Nachtjäger, Zerstörer, sowie bei der Verwendung der entsprechenden Nachrüstsätze auch als Behelfsschlachtflugzeug, eingesetzt werden.

Die Wannen- und Defensivbewaffnung der Ju 88 G-1 wurde durch den Schrägeinbau zweier weiterer MG 151/20 - im mittleren Rumpfteil - hinter Spant 15, ergänzt. Der Munitionsvorrat für diese Waffen belief sich auf jeweils 500 Schuß. Durch den Einbau eines größeren Behälters im Rumpfwerk stieg die Treibstoffkapazität von 2.800 l bei der Ausführung G-1 auf nunmehr 3.205 l bei der Ju 88 G-6 und lag damit noch immer unter der der Ju 88 C-6. Die maximale taktische Reichweite belief sich auf knapp 900 km.

Der Rumpf sowie das Leitwerk der Ju 88 G-6 wurden von der Ju 188 E-1, die Flächen mitsamt des Fahrwerks von der Ju 88 D-1 oder A-4 gestellt.

Einige Ju 88 G-6 wurden versuchsweise mit dem Berlin N1''-Radar und anderen Mustergeräten ausgerüstet. Hierbei kam der stromlinienförmigen Verkleidung der im Bug angebrachten Antennenanlage eine besondere Bedeutung zu, um eine möglichst hohe Geschwindigkeit im Einsatz zu erreichen. Von der Ju 88 G-6 sah das Flugzeugprogramm vom 15.07. 1944 zunächst die Herstellung von 1.061 Maschinen vor, von denen die ersten fünf bis Ende Juni 1944 vom Band gelaufen waren. In der Nacht zum 26.07.1944 stürzte die erste Ju



Eines der Ju 88 G-1-Musterflugzeuge, die mit einer geänderten FT-Anlage bei der E-Stelle in Werneuchen flogen.



Diese Ju 88 G-1 gehörte zur II./NJG 6 und flog von Finthen bei Mainz ihre Einsätze.



Versuchsweise wurde diese Ju 88 G-1 (4R+AK), die zur 2./NJG 2 gehörte, mit einer nach vorn feuernenden 2 cm Kanone versehen.

88 G-6 (WerkNr. 620022, 4R+RR) nach Bordwaffenbeschuß etwa zehn Kilometer südlich von Siegburg ab. Die Maschine gehörte zur 7. Staffel des NJG 2.

Am 31.07.1944 verfügte die Luftwaffe erst über zwei Einsatzflugzeuge, die übrigen Maschinen befanden sich noch in Zuführung zu den Nachtjagdgruppen oder gerade bei der für den Nachschub zuständigen Frontschleuse. Am 26.08. 1944 verlor die 7./NJG 2 eine weitere Ju 88 G-6. Die Besatzung von Ofw Walter Exner fiel bis auf den Bordfunker, der mit dem Fallschirm abspringen konnte. Die 4R+PR (Werk Nr. 620033) stürzte nach einem nächtlichen Luftkampf führerlos ab. Bis zum 30.09.1944 war die Zahl der bei der Luftwaffe vorhandenen G-6 bereits auf über 84 angestiegen.

Als nochmals verbesserter Nachtjäger auf der Basis der ab Sommer 1944 produzierten Ju 88 G-6 folgten vier Mustermaschinen für die G-7, welche die V-Nummern V112 bis 115 trugen. Es handelte sich um die ersten G-6 mit Jumo 213 E-Höhenmotoren. Einige der Mustermaschinen sollten gleichzeitig eine MW 50-Anlage erhalten und als Mosquito-Jäger dienen.

Der neue zweimotorige Nachtjäger, welcher die Baureihenbezeichnung Ju 88 G-7 erhielt, wies eine aus dem Piloten, zwei Beobachtern und einem Funker bestehende Besatzung auf. Die Ju 88 G-7 besaß die Zelle der bisherigen G-6 und damit das vollständige Leitwerk der Ju 188 E-1. Die Flächen und das Fahrwerk wurden unverändert von der Ju 88 A-4 - und nicht, wie zeitweise geplant - von der Ju 388 J-1 übernommen. In den Flächen waren insgesamt vier Behälter (à 830 l) untergebracht. Außerdem waren pro Fläche jeweils ein 150 l fassender MW 50-Tank vorhanden.

Im Rumpf kamen im ersten Lastenraum ein 475 l (oder ein abwerfbarer 900 l) Tank und im zweiten Lastenraum ein 1.050 l Tank zum Einbau. Die beiden im Rumpf eingebauten Behälter konnten mittels einer Schnellablaßeinrichtung im Notfall geleert werden und waren wie auch die Flächentanks gegen Auslaufen nach Feindbeschuß geschützt.

Die bis zu 14.700 kg schwere Maschine wies eine Spannweite von 20,0 m und eine Flügelfläche von 54,50 m auf. Als Triebwerke waren zwei Jumo 213 E-Höhenmotoren eingebaut, welche die beiden vierblättrige VS 19-Holzluftschrauben antrieben. Als Alternative hätte sich der Einbau von zwei DB 603 E angeboten, doch wurden diese für die Ta 152 C-Produktion benötigt.

Die FT-Anlage entsprach nahezu der der Ju 88 G-6, jedoch wurde angestrebt, eine FuG 220 (SN 2) mit Morgensternantenne in einem spitz zulaufenden Rumpfbug zu verwenden. Außerdem sollte dort das Naxos“-Gerät Aufnahme finden. Einen Mustereinbau hatte Junkers bei der Ju 88 G-6 (WerkNr. 620153) durchgeführt.

Von der Ju 88 G-7 wurden zwischen November 1944 und März 1945 mindestens vier Mustermaschinen durch Umbau aus bereits vorhandenen Ju 88 G-6-Zellen erstellt.

Die erste der Mustermaschinen V113 (WerkNr. 621044) unternahm am 1.12.1944 einen Kontrolllauf und verließ am 5.01.1945 die Montagehalle. Die V112 (WerkNr. 621045) befand sich am 14.01.1945 noch in der Halle 203 in Dessau und sollte bis Mitte Februar 1945 fertiggestellt werden. Beide Maschinen galten bis mindestens zum 7.03.1945 wegen technischer Mängel im Bereich der Triebwerksanlage unklar. Bei dem in der Nacht vom 7./8.03.1945 erfolgten Luftangriff wurden nach Angaben von Dipl.-Ing. Preuschen auch zwei Ju 88 G-7 durch Bombensplitter beschädigt. Nach Reparaturarbeiten wurde die erste Ju 88 G-7 am 29.03.1945 an den Versuchsverband OKL ausgeliefert. Bei einem alliierten Tiefangriff am 31.03.1945 traf es wiederum zwei G-7, die geringfügig beschädigt (1-3%) wurden. Am 14.03.1945 ist laut den Aufzeichnungen von Dipl.-Ing. Preuschen, dem verantwortlichen Leiter der Flugabteilung bei Junkers, von neuen V-Mustern und von daraus abgeleiteten Mosquitojäger die Rede. In wie weit diese Planungen noch umgesetzt werden konnten, bleibt offen, da die Aufzeichnungen Mitte März 1945 enden.



Eine noch unbekannte Besatzung des NJG 3, 1944.



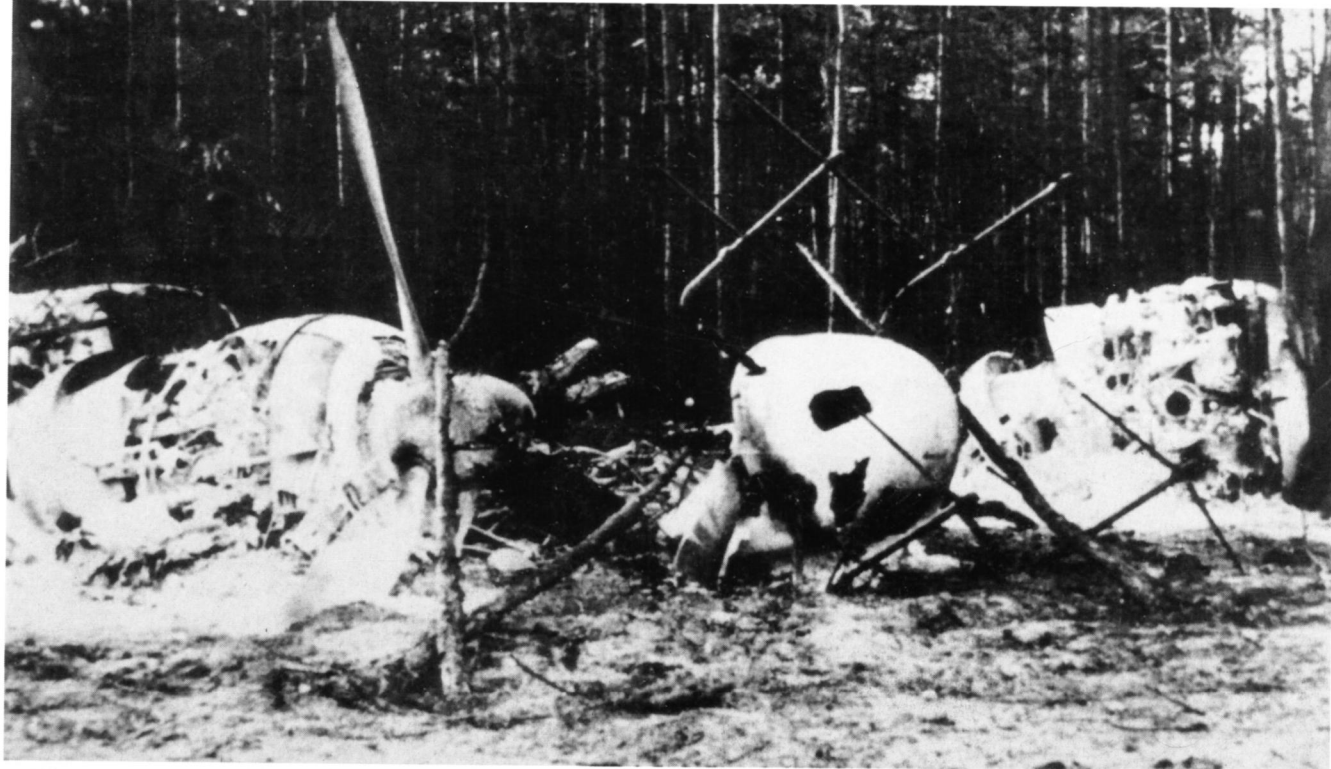
Zur V/NJG 2 gehörte diese Ju 88 G-1, mit der kurz vor dem Kriegsende Tief- und Bombenangriffe geflogen wurden.



Eine im Frühjahr 1945 gesprengte Ju 88 G eines unbekannten Verbands.

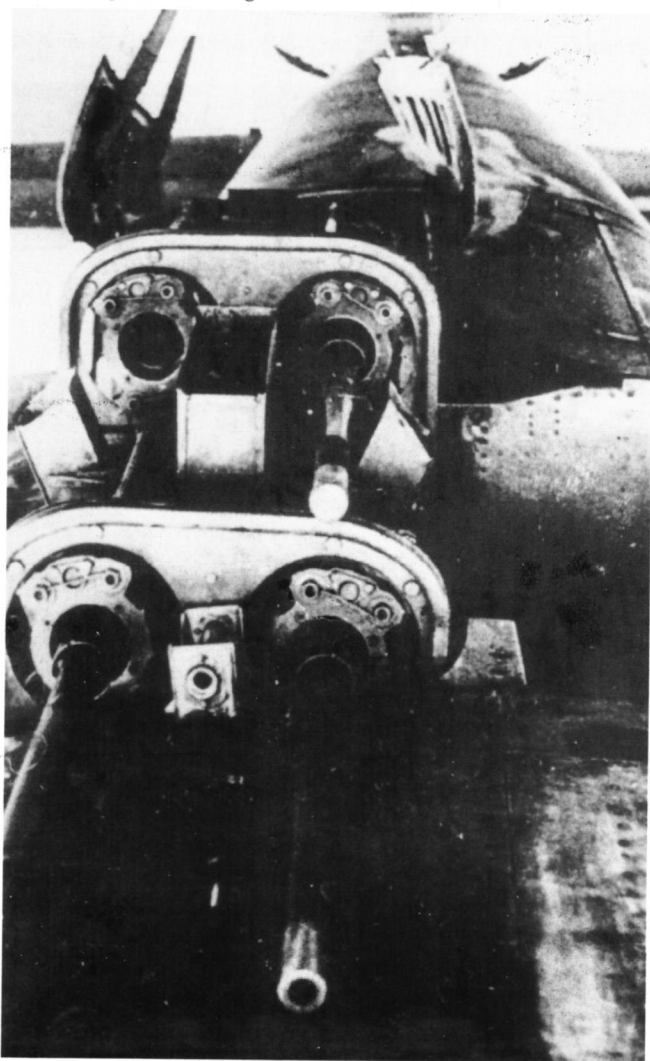


Offensichtlich besaß diese Ju 88 G die Flächen der Ju 188 und stellte ein Versuchsmuster der G-Serie dar.



Durch einen Tiefangriff wurde in den letzten Kriegstagen diese Ju 88 G-1 vernichtend getroffen.

Nahansicht der aus vier 2 cm-Waffen bestehenden Starrbewaffnung der Ju 88 G-6. Die Maschine gehörte zur 3./NJG 4 und trug die Kennung D9+NL.



Das Flugzeugprogramm vom Juli 1944 wies insgesamt 570 Ju 88 G-7 aus, deren Endmontage zwischen Januar und Mai 1945 erfolgen sollte. Ob die Serienfertigung noch mit einiger Verspätung im März 1945 anlief ist unbekannt, darf aber als unwahrscheinlich gelten.

Bei der Ju 88 G-8" kann es sich um eine abgewandelte Ausführung der G-7 mit zwei DB 603 E-Motoren und einem Abwurfbehälter oder aber um einen Mosquitojäger" mit verbesserter Zusatzeinspritzung gehandelt haben. Vielleicht wurde hieraus - ab Sommer 1944 - die erleichterte Variante Ju 88 G-9" mit DB 603 und MW 50-Anlage. Nähere Angaben zu beiden Baureihen liegen jedoch bislang nicht vor. Die letzte gesicherte G-Version stellte die Ju 88 G-10, ein Langstreckenzerstörer und -nachtjäger dar. Die ersten dieser Maschinen wurden Ende März 1945 eingeflogen und wurden dann jedoch ausschließlich als Unterteile für Ju88/Fw 190-Misteln verwandt.

DER HOCHLEISTUNGS- NACHTJÄGER HE 219

Die spätere He 219 entstand bei Heinkel ab Spätsommer 1940 aus einigen, damals bereits weit fortgeschrittenen Vorstudien. Hieraus resultierten die beiden, vollständig ausgearbeiteten Heinkel-Projekte He P 1055 (Bomber und Erkunder) und P 1056 (Zerstörer).

Besonderes Schwergewicht lag in diesem Entwicklungsbereich auf der Entwicklung eines schnellen, von zwei DB 613 angetriebenen, zweiseitigen Fernaufklärers. Hierzu befaßte sich das Entwicklungsbüro mit den unterschiedlichsten Triebwerkseinbauten im Rumpf.

Die erste Besichtigung der Fernaufklärer-Attrappe fand am 26.03.1941 in Marienehe bei Rostock statt. Zunächst war an einen Triebwerkseinbau im Rumpf gedacht. Die vorgelegten rechnerischen Leistungen des Heinkel-Entwurfs führten außerdem dazu, daß das RLM ab dem 30.07.1941 erstes Interesse an der Weiterentwicklung des Fernaufklärer-Projekts als schwerer Zerstörer, schneller Tagbomber sowie als leistungsfähiger Nachtjäger bekundete.



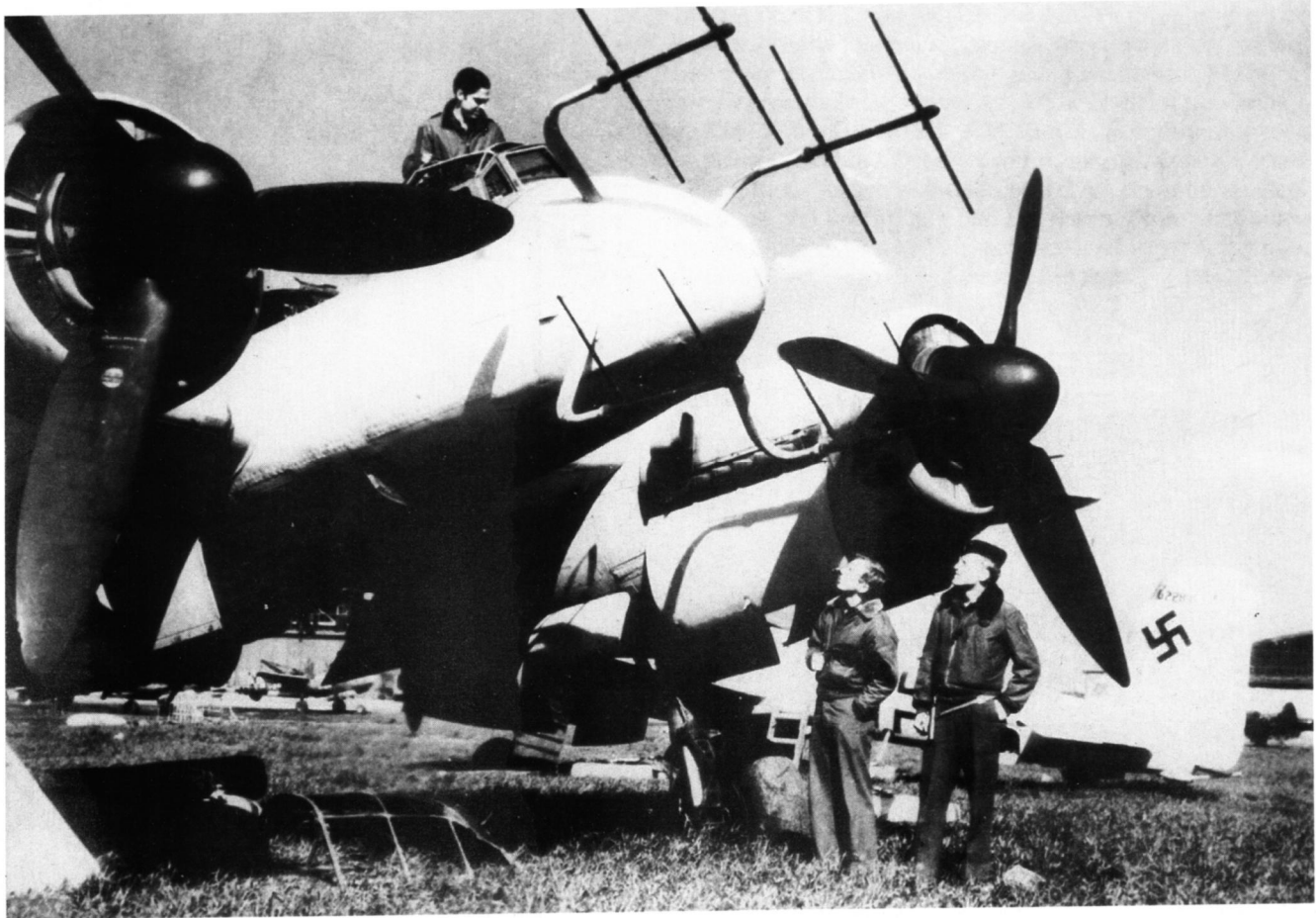
Die seitlich der Triebwerke angebrachten Flammen-Vernichterrohre wirkten sich nachteilig auf die Flugleistungen aus.



Anfang Mai 1945 wurde diese stark beschädigte Ju 88 G zusammen mit einer Ju 87 D auf einem mitteldeutschen Flugfeld erbeutet.



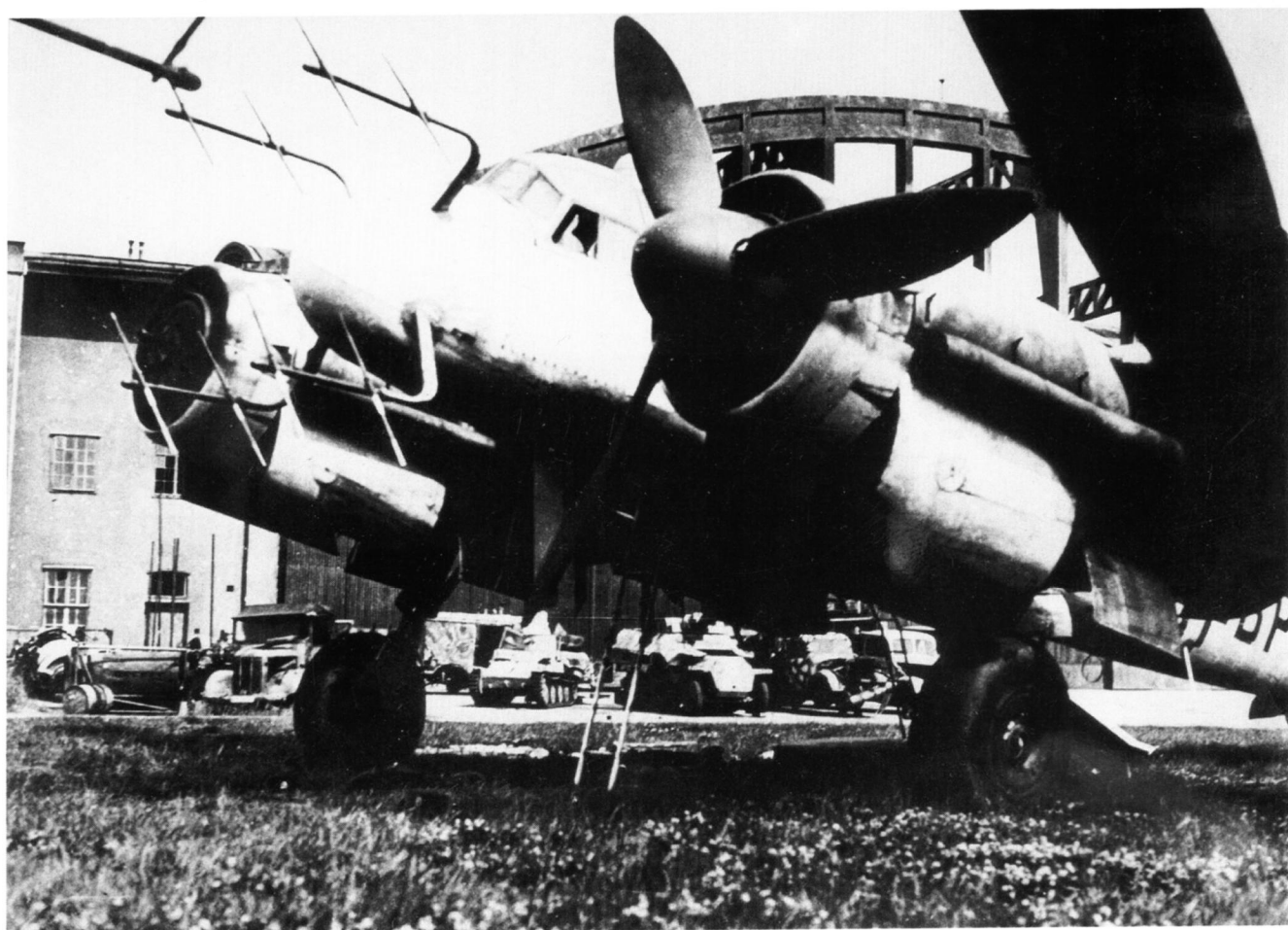
Eine Ju 88 G-6 mit einer hinter der Kabine installierten, aus zwei MG 151/20 bestehenden Schrägbewaffnung.



Eine der wenigen noch ausgelieferten Ju 88 G-7 Nachtjäger, die Jumo 213 E-1-Motoren besaß.



Nicht mehr benötigte MG 151/20-Waffen wurden als Behelfsflak auf Betonsockeln zur Tieffliegerabwehr genutzt.



In Nordböhmen wurde diese Ju 88 G-6 der 6./NJG 3 erbeutet.



Eine weitere Aufnahme der Ju 88 G-6 mit FuG 218, die von Lübeck bis in die Nähe von Zürich geflogen war.



In Schleswig wurde diese Ju 88 G-6 der 5./NJG 4 erbeutet. Die mit einem FuG 240 bestückte Maschine trug die Kennung 3C+MN.



Diese Ju 88 G-6 schien das Interesse von drei Angehörigen der US Air Force gefunden zu haben.



In Fassberg blieb bei Kriegsende dieser Nachtjäger liegen.



Zahlreiche Ju 88 G-6 blieben kurz vor Kriegsende ohne Kraftstoff auf dem gut ausgebauten Flugplatz von Wunstorf stehen.

Die D5+OP gehörte zum Flugzeugbestand der 6. Staffel des NJG 3 und wurde von der eigenen Truppe 1945 gesprengt.



Die Ju 88 G-6 (WerkNr: 623432) war mit zwei MG 151/20 als Schrägbewaffnung ausgerüstet.



In Bayern wurde diese Einsatzmaschine der V./NJG 2 (vormals KG 2) ohne größere Schäden von amerikanischen Soldaten erbeutet.

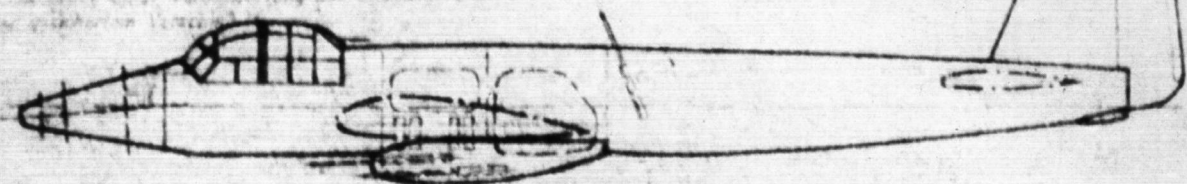


Ohne Treibstoff ging nichts mehr. Die meisten der gut getarnten Maschinen standen ab Anfang 1945 in den die Flugplätze zumeist umgebenden Wäldern.

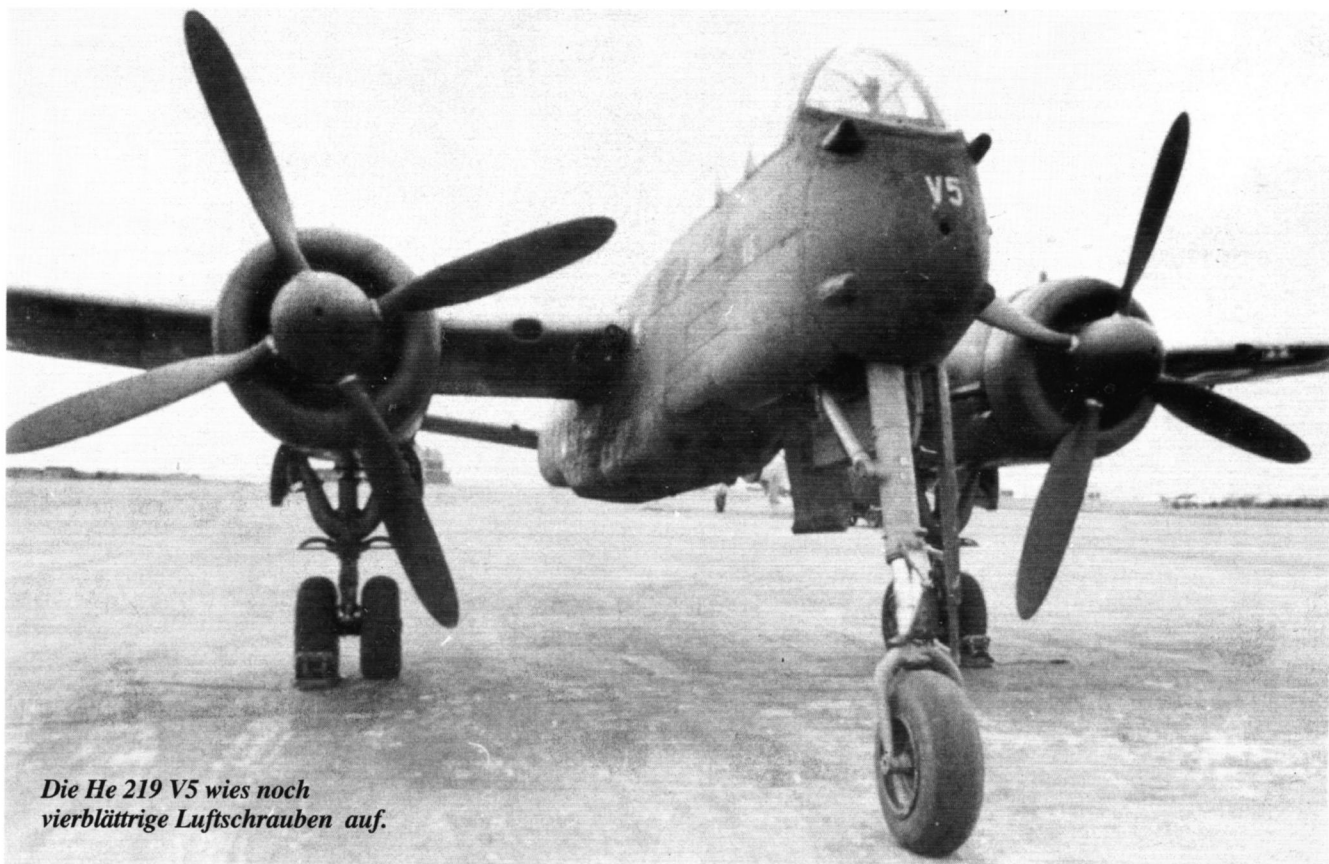
8-88 G-7 (N) mit Fla V

22 Ex.

72



Belademöglichkeiten:			Motore:		2 x 9-213 E	
Kraftstoff:			Startleistung		PS	1750 + 102 kg
Einsatz:			Kampfleistung in H = 0 km		"	1580 + 85 "
			" " " H = 10,2 "		"	1260 + 139 "
			Notleistung + MW 50 i.H-9,1		"	1630 + 188 "
Flügel Entnahme	ohne AB	mit AB	Einsatz:		ohne AB	mit AB
" außen	830	850	Rüstgewicht		kg	9570
1. Lastenraum	850	850	Besatzung		"	400
2. " "	475	475	Kraftstoff		"	2350
Außenbehälter	1050	1050	Schmierstoff		"	190
	-	900	MW 50		"	275
	3205	4105	Munition		"	345
			AB + Gerüst		"	-
Einheitsgewicht des Kraftst.			Abfluggewicht		kg	13130
= 0,74			Flächenbelastung		kg/m ²	241
			mittl. Fluggewicht		kg	11955
			v_{max} in H = 0 km		km/h	435
			v_{max} in H = 10,2 km		"	584
			v_{Not} mit MW 50 in H = 9,1		"	627
			v_{Not} + MW 50 ohne Fla V		km/h	648
			Flugzeit x) in H=9,2 km		h	3,0
			bei v_{R max}		km/h	513
			Flugzeit x) in H=9,2 km		h	3,72
			bei v_{R gedr.}		km/h	422
			w_{st} 2-mot. in H=0 b. G_A		m/s	8,4
			Steigzeit bis H=9,2 km		min	26,4
			H_D 2-mot. bei G_A		m	11200
			H_D 2-mot. " G_A		m	11850
			H_D 1-mot. " G_A		m	2150
			w_{st} 1-mot. in H=0 b. G_A		m/s	1,4
			G 1-mot. b. w_{st} = 1 m/s² H = 2		kg	11550
Bewaffnung:			Roll-/Startstrecke		m	465/705
4 MG 151						525/785
2 MG 151 schräg						
MG 151 B-1-Stand						
Suchgerät:						
SN-2-Morgensternantenne						
Naxos in Morgensternkanzel						



Die He 219 V5 wies noch vierblättrige Luftschauben auf.

Ab August 1941 forderte das RLM, die beiden Triebwerke als Gondeln in herkömmlicher Bauweise zu gestalten. Gleichzeitig wurde auf die Verwendung der Maschine als Höhenjäger, Höhenjäger und Höhenerkunder besonderer Wert gelegt. Einsatzhöhen von bis zu 16.000 m sollten von der mit entsprechenden Höhenmotoren ausgerüsteten, nun als He 219 bezeichneten Maschine mühelos erreicht werden. Das RLM forderte als Termin für den Erstflug der He 219 V1 den 1.09.1942. Ab Mitte 1943 sollte der Anlauf der Serienfertigung beginnen. Etwa einen Monat später als geplant startete die He 219 V1 am 6.11.1942 zum erfolgreichen Erstflug.

Nach der Eigenschaftserprobung mit der He 219 V1 (Werk Nr. 190001) und den Flügen mit der V2 (WerkNr. 190002), zu denen auch zahlreiche Bahnneigungsflüge gehörten, stellte Heinkel eine dritte He 219 her.

Die He 219 V3 (WerkNr. 190003) diente der Triebwerkserprobung, aber auch der Überprüfung des verbesserten Fahrwerks und des Schnellablasses. Die Maschine wies eine verlängerte Kabinenverglasung auf. Als Erprobungsmuster für die Bereiche Triebwerk fand die WerkNr. 190004, für die Waffenerprobung die WerkNr. 190005 und die WerkNr. 190006 für die FT-Anlage und den Sitzkatapult Verwendung. Mit den WerkNr. 190007, 190009, 190010 und 190012 begann die sogenannten Fronterprobung. Insgesamt gab es mehr als 40 Versuchsmuster, die zumeist der Bauserie A-0 entnommen wurden.

Bei der Zusammenfassung der mit diesen Mustermaschinen gewonnenen Erprobungsergebnisse zeigte, daß Heinkel mit der He 219 ein großer Wurf gelungen war. Wohlwollende Stellungnahmen von Generalleutnant Josef Kammhuber und weiteren hohen Offizieren ebneten - wenn auch nur langsam - den Weg zur Serienfertigung des leistungsstarken Nachtjägers.

Erst am 17.09.1943 sprach sich auch der Generalflugzeugmeister, Generalfeldmarschall Erhard Milch, für eine baldige, wesentlich stärkere Forcierung der He 219-Produktion aus. Leider waren weder die von Heinkel geforderten Jumo 213

E-, noch die als Ersatz benötigte Jumo 222-Motoren damals vorhanden, so daß es vorläufig bei der Ausrüstung der He 219 mit den vergleichsweise leistungsschwachen DB 603 A bleiben mußte. Auch die anfangs geforderte, fernbedienbare, aus zwei mit MG 81 Z bestückten Drehtürmen (ober- und unterhalb des hinteren Rumpfteils) bestehende defensive Waffenanlage wurde fallengelassen, da diese Anlage noch viel zu ungenau arbeitete, weil man die Übertragung der Richtwerte letztlich nicht in den Griff bekam. In der Folgezeit entstanden zahlreiche Ausführungen, von denen die meisten nicht realisiert werden konnten.

Das Flugzeugtypenblatt im Flugzeug-Baureihen-Buch (FBB) des OKL - ChefTLR vom 1.12.1944 wies vier unterschiedliche Grundaufbauten der He 219 auf, welche den Weg zur Truppe gefunden hatten oder sich Ende 1944 kurz vor der beabsichtigten Einführung befanden.

Es handelte sich zunächst um die He 219 A-0, einen zweiseitigen Nachtjäger mit 18,5 m Spannweite, der von zwei DB 603A-1-Reihenmotoren angetrieben wurde. Seitlich der beiden Triebwerke befanden sich jeweils ein Flammenvernichter-Rohr (FlaV), um den angreifenden Nachtjäger während seines Anflugs auf das erfaßte Ziel nicht vorzeitig zu verraten. Die Treibstoffkapazität lag bei 2.600 l und war in drei unterschiedlich großen Rumpftanks untergebracht. Die Bewaffnung der Maschinen bestand anfangs nur aus vier MG 151/20 mit jeweils 300 Schuß Munitionsvorrat. Die starren Waffen befanden sich in einer Wanne unter dem Rumpf. Die Planung, bereits vorhandene Maschinen auf eine aus MK 103 und MK 108 bestehende Bewaffnung umzurüsten, mußte unterbleiben, da zu wenige dieser Waffen produziert wurden. Die Baureihenübersicht der Heinkel Werke vom 1.04.1944 sah deshalb zwei Rüstsätze (R) vor. Der Rüstsatz R1 bestand aus sechs MG 151/20, der Rüstsatz R2 aus zwei MG 151/20 und 4 MK 108.

Die FT-Anlage gliederte sich in folgende Geräte: FuG 16 ZY, FuG 10P, FuG 25a, FuG 101, FuG 220 und FuBl 2F. Zunächst kamen jedoch noch die FuG 212C-1 und C-2 zum Einbau und wurden schrittweise durch verbesserte Ausführungen



Die alliierten Bombenangriffe auf den Raum Rostock sowie auf das Werk Oranienburg führten zu großen Einbußen bei der He 219-Produktion.

rung bis hin zum SN 2-Radar ersetzt. Von der A-0 wurden 108 Maschinen bei Heinkel Süd in Wien und weitere 15 Flugzeuge im Werk Rostock produziert. Die Produktion der He 219 A-0 lief im Sommer 1944 aus. Die Maschinen wurden zumeist beim NJG 1 eingesetzt. Dort ging eine der ersten Maschinen (WerkNr. 190116), sie gehörte zum Stab der II./NJG 1, in der Nacht zum 20.05.1944 durch Bordwaffenbeschuß verloren. Die Besatzung konnte sich mit dem Fallschirm retten. Einen Tag später wurde die A-0 mit der Werk Nr. 190107 bei Arnborg in Dänemark bei einem Übungsflug in 800 m Höhe überraschend von mehreren Feindjägern angegriffen und abgeschossen.

Die He 219 A-1 blieb Projekt, da Daimler-Benz mit der Entwicklung der Höhenausführung des DB 603, also der Ausführung E, nicht rechtzeitig fertig wurde. Erst später, im zweiten Halbjahr 1944, wurde die Entwicklung der A-7 als zweiseitiger Nacht- und Höhennachtjäger wieder aufgegriffen. Aus diesem Grund wurde mit der Produktion der He 219 A-2 ab Spätsommer 1944 in Wien und Rostock begonnen. Diese Version glich der A-1 hinsichtlich Zelle und Ausrüstung, wies aber im Vergleich zu den meisten He 219 A-0 mit zwei schräg eingebauten MK 108 (mit jeweils 100 Schuß Munitionsvorrat) bestückt, eine geänderte Waffenanlage auf. Als Antrieb des Nachtjägers dienten zwei DB 603 A-1/A-2. Der Bau der He 219 A-3 war ab Oktober 1944 in Rostock geplant. Die Waffenanlage sollte aus zwei MG 151/20 in der Waffenwanne, zwei weiteren dieser Waffen in den Flügelwurzeln und zwei MK 108 als Schräge Musik“ bestehen. Als Triebwerksausstattung sah das Entwicklungsbüro zwei DB 603 E oder F vor. Später wurde die Verwendung des DB 603 G vorgeschlagen. Zur Steigerung der Flugdauer war an die Mitführung eines 900 l fassenden Außenbehälters - unterhalb der Waffenwanne - gedacht.

Die He 219 A-4 sollte ab August 1944 im Raum Wien produziert werden. Es handelte sich bei dieser Ausführung um ei-

nen zweiseitigen Höhennachtjäger mit einer auf vier MG 151/20 reduzierten Bewaffnung, welche unter dem Rumpf und in den Flügelwurzeln ihren Platz hatten. Der selbst mitgeführte Munitionsvorrat pro Waffe war aus Gewichtsgründen verringert worden. Ferner entfielen bei der A-4 die Teilpanzerung der Triebwerke, die Munitionspanzerung und die Panzerblende vor dem Flugzeugführer. Außerdem wurde das zunächst eingeplante FuG 121, die Luftschraubenenteisungs- und FlaV-Anlage sowie das Schlauchboot nebst Zubehör gestrichen, um weitere Flugmasse zu sparen.

Die verschiedenen Ausführungen der He 219 A-5 gelten als Vorläufer der dreisitzigen Ausführungen des leistungsfähigen Nachtjägers. Wegen der Entwicklung der Baureihen B und C wurde diese 1944 gestrichen. Die He 219 A-6 stellte eine erleichterte Ausführung“ der He 219 A-2 dar, welche als leistungsfähiger Höhenjäger eingesetzt werden sollte, wozu es wiederum an den geeigneten Flugmotoren (DB 603 E/ F) fehlte.

Als weiterer Höhenjäger war die He 219 A-7 ausgelegt. Als Antrieb sollten zwei DB 603 G eingebaut werden. Seitens der Entwicklungsleitung wurde zudem der Einbau von möglichst leistungsfähigen Jumo 213- und Jumo 222-Ausführungen erwogen. Im Rumpf der Maschine konnten 2.600 l Treibstoff in den beiden Motorgondeln nochmals 780 l, somit insgesamt 3.380 l mitgeführt werden. Für die weiterhin zweiköpfige Besatzung waren wie bei allen übrigen He 219-Versionen Schleudersitze eingebaut, um die Maschine im Notfall verlassen zu können. Die FT-Anlage entsprach der der späten He 219 A-0. Die aus vier MG 151/20 bestehende Starrbewaffnung war in den Flügelwurzeln (jeweils 1 MG 151) und in der Waffenwanne (2 MG 151) eingebaut. Ferner waren zwei MK 108 als Schrägbewaffnung geplant. Außerdem sollte der Bordfunker über ein MG 131 mit 500 Schuß Munitionsvorrat verfügen, um den rückwärtigen Luftraum zu sichern.



Die Mehrzahl aller fertiggestellten He 219 gehörte zu den Baureihen A-0, A-2 und A-5. Ihr Einsatz fand vor allem bei dem Stab sowie der I. und II./NJG 1 statt.

Einen großen Entwicklungsschritt nach vorn bildete die vom Technischen Amt des RLM schon lange erwartete He 219 B, ein mit unterschiedlich starker Besatzung ausgelegter Nachtjäger mit entweder zwei Jumo 222-A-1 oder zwei B-3-Doppelsternmotoren als Antrieb. Die zweisitzige Ausführung wurde bei Heinkel als B-1, die dreisitzige als B-2 entwickelt. Im Gegensatz zur A-7 wies die B-1 eine um 5,5 m² auf 50,0 m² vergrößerte Tragfläche mit zudem erweiterter Treibstoffkapazität auf. Die Spannweite belief sich nunmehr auf 22,0 m. Wegen der gestiegenen Flugmasse mußte das Fahrgestell geändert werden. Das überarbeitete Hauptfahrwerk wies nunmehr Reifen der Größe 975 x 345 mm anstatt 840 x 300 mm auf.

Da die Versorgung mit hochwertigen Baustoffen längst nicht mehr vollständig gesichert war, sollte die He 219 B mittelfristig mit Holzflächen ausgerüstet werden.

Als Bewaffnung waren bei der ersten B-Baureihe, der He 219 B-1, anfangs vier MG 151/20 geplant. Da man auf eine höhere Waffenwirkung setzte, entfiel diese Bestückung. Dafür wurde eine aus zwei MK 108 (2 x 100 Schuß) und zwei MG 151/20 (2 x 300 Schuß) bestehende Starrbewaffnung befürwortet. Zwei weitere MK 108 als Schrägeinbau vervollständigten die bisherige Waffenanlage. Der Funker sollte nun - wie bei anderen Nachtjägern auch - die rückwärtige Abwehr mittels eines MG 131 sicherstellen.

Die FT-Anlage wollte man erweitern. Sie sollte schnellstens die äußerst modernen cm-Radargeräte "umfassen. Mit dem Anlauf der He 219 B-1-Produktion rechnete man bei den Heinkel Werken nicht vor April 1945.

Die im Frühjahr 1944 als He 219 B-2 entwickelte dreisitzige Ausführung entsprach dem Vorläufer, wies aber keine Waffenwanne mehr auf. Die gesamte Bewaffnung sollte aus sechs MK 108 bestehen. Von diesen waren zwei in den Kanzelwänden und zwei in den Flügelwurzel unterzubringen. Die beiden übrigen waren - wie üblich - schräg eingebaut. Da das

RLM auf eine Abwehrbewaffnung besonderen Wert legte, was für Heinkel aufwendige konstruktive Änderungen bedingt hätte, blieb die Entwicklung aus Zeitgründen unvollendet.

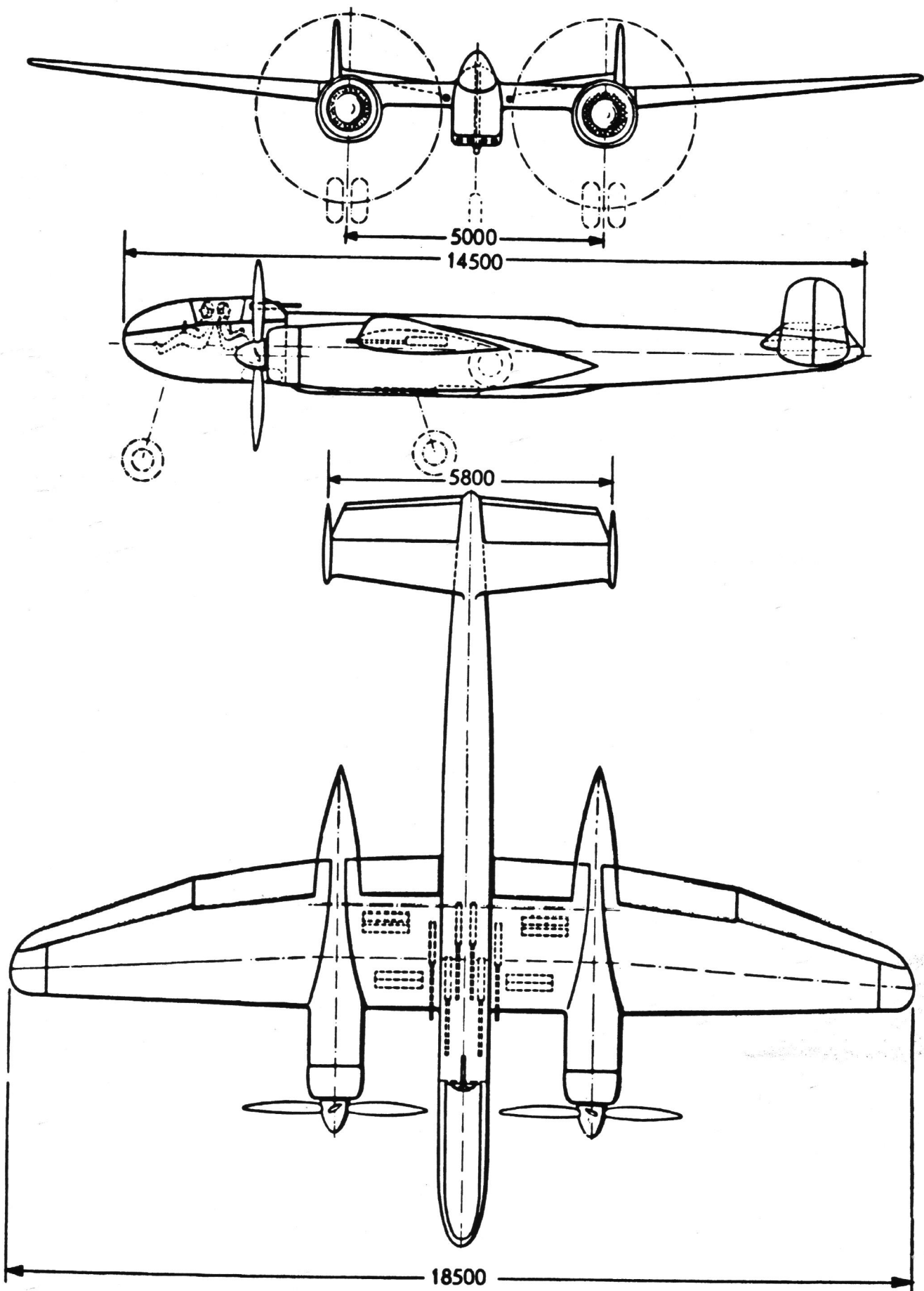
Außer der He 219 A und B legte das Entwicklungsbüro der Heinkel-Werke zwei Entwürfe für die C-Ausführung vor. Bei diesen Projekten handelte es sich um dreisitzige Einsatzmaschinen, von denen die C-1 einen Nachtjäger mit erweiterter Bewaffnung, die C-2 ein sogenanntes Arbeitsflugzeug darstellte. Gemeinsam war beiden Versionen ein geändertes Rumpfwerk mit einem bemannten Heckstand, der vier MG 131 in einer Drehlafette aufwies. Die Starrbewaffnung wurde wie bei der He 219 C in den Kanzelwänden und den Flügelwurzeln untergebracht und bestand aus insgesamt vier MK 108.

Die Nachtjagdausrüstung für die He 219 C-1 war im Sommer 1944 noch nicht festgelegt, da nicht zu übersehen war, wohin die elektronische Kriegsführung letztlich führen würde.

Als Antrieb des Nachtjägers He 219 C-1 hatte man die äußerst leistungsfähigen Jumo 222 E/F-Höhenmotoren ausgewählt, deren Beschaffung Ende 1944 größte Probleme verursachten.

Relativ wenige Versionen der He 219 gelangten zwischen Sommer 1943 und Frühjahr 1945 zum Einsatz.

Die zunächst mit der He 219 A-0 ausgerüstete erste Gruppe des NJG 1 errang zwischen Juni 1943 und November 1944 allein 133 Luftsiege mit dem schnellen Heinkel-Nachtjäger. Am ersten Einsatztag, dem 12.06.1943 gelangen dem Ritterkreuzträger und Geschwaderkommodore, Oberstleutnant Werner Streib gleich fünf Luftsiege mit der He 219. Die erste DH Mosquito wurde am 11.06.1944 von Hauptmann Modrow, dem Staffelführer der I./NJG 1, abgeschossen. Ernst-Wilhelm Modrow wurde am 19.08.1944 mit dem Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz ausgezeichnet. Darüber hinaus glück-



Dreiseitenansicht der frühen Ausführung des He 219-Nachtjägers mit rückwärtiger Defensivbewaffnung und sechs MG 151/20 als Starrwaffen.



Hauptmann Förster, I./NJG 1, vor seiner He 219 - Einsatzmaschine.



Kurz vor Kriegsende wurde diese He 219 A-2 von der eigenen Truppe zerstört, um nicht in Feindeshand zu fallen.

ten Piloten des Geschwaders noch sieben weitere Mosquito-Abschüsse. Allerdings wurde es ab Sommer 1944 zunehmend schwieriger die englischen Schnellbomber selbst mit der He 219 abzufangen. Der Grund lag in stärkeren Griffon-Triebwerken, welche den Einsatzmaschinen der RAF in Höhen um 8.000 m eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 700 km/h verliehen. Da die Do 335-Nachtjäger nicht vor Frühjahr 1945 zu erwarten waren, blieben theoretisch nur die Me 262 A-1 sowie die He 219 und die Ju 388 als Einsatzmittel gegen die hölzernen Wunderflugzeuge“. Da von der Ju 388 nur zwei Prototypen als Nachtjäger vorhanden waren und die bisherige Reichweite der Me 262A-1a keine flächendeckenden Einsätze ermöglichte, blieb es bei der He 219.

Es mußte daher versucht werden, die Leistungen dieses Einsatzmusters schnellstens zu steigern. In Wien wurde deshalb eine Mustermaschine mit zwei Jumo 222-Doppelsternmotoren ausgerüstet und eingeflogen. Doch nur bei Verwendung der Methanol-Wasser (MW) 50 - Zusatzeinspritzung konnte die He 219 in 8.000 m Einsatzhöhe nahezu gleichziehen. Zur Abwehr der zumeist nachts einfliegenden DH Mosquito-Bomber wurden daher fünf Maschinen bestellt, um verlässliche Einsatzerfahrungen zu gewinnen. Leider konnte man die seitens der Junkers Motorenwerke (Jumo) zugesagten Jumo 222 nicht fristgerecht erhalten, was alle Anstrengungen in Frage stellte. Als Musterflugzeug mit Jumo 222 befand sich die He 219 V18 (WerkNr. 190071, BF+JF) in Schwechat bei Wien. Außer der Erprobung mit leistungsstärkeren Motoren war diese Maschine zeitweise auch mit bis zu sechs MK 103 ausgerüstet. Als reiner Mosquitojäger flog die He 219 V17 (WerkNr. 190060, PK+QJ). Hierzu war die Bewaffnung verringert worden, um Gewicht zu sparen.

Da die Lieferung von Jumo 222 nur sporadisch erfolgte, erwog die Entwicklungsleitung der Heinkel-Werke den Einbau des Höhenmotors Jumo 213 E/F. Hiermit sollte die He 219A in 10.000 m Flughöhe selbst ohne MW 50-Anlage noch über eine Dauergeschwindigkeit von 605 km/h verfügen. Falls die MW 50-Anlage zugeschaltet würde, erwarteten die Leistungsberechner in 8.000 m gut 640 km/h.

Mit dem Umbau von monatlich drei He 219 rechneten die Heinkel-Werke ab November 1944, sofern man genügend Höhentriebwerke erhalten würde. Die Erprobung einer ersten Mustermaschine ergab allerdings, daß Probleme mit dem Höhenlader nicht so schnell wie geplant ausgeräumt werden konnten.

In den Jahresschlußgedanken vom 29.12.1944 wurde bei Heinkel Süd (Wien) der inzwischen erreichte Entwicklungsstand auch im Bereich der He 219 bewertet:

Die von uns angestrebte und für notwendig gehaltene Erhöhung der Serie von 50 auf 150 Stück monatlich wurde nicht

genehmigt, obgleich mehrmals amtlich festgestellt wurde, daß die He 219 der zur Zeit beste deutsche Nachtjäger sei. (Zuletzt in der Sitzung der Entwicklungshauptkommission, Anfang November).

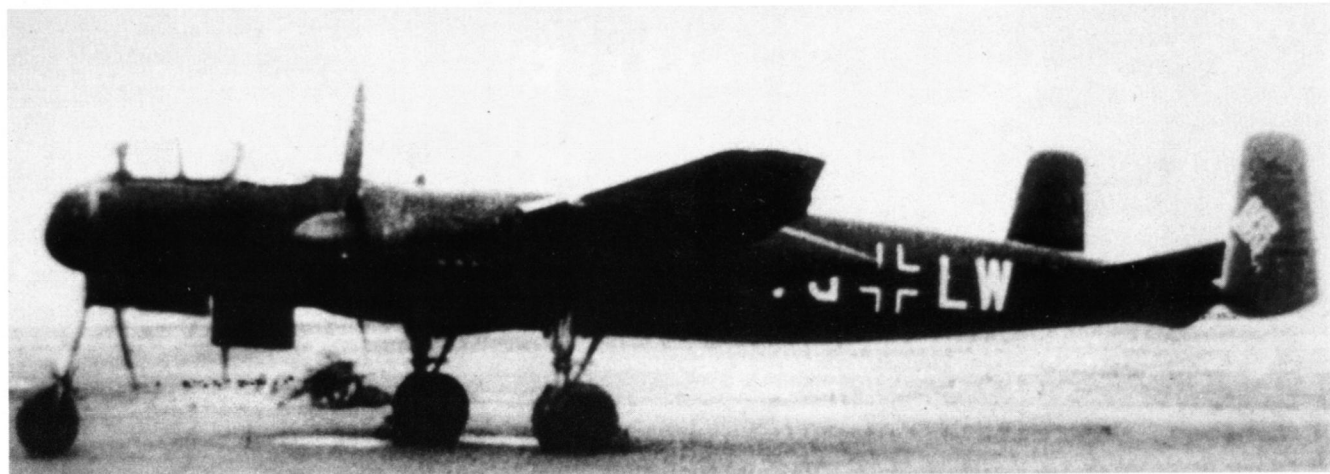
Da die neuen Mosquito-Leistungen von der He 219 nicht mehr erfüllt werden, wurden 6 Flugzeuge umgebaut auf Jumo 213 E mit Methanol-Wasser.

Zur Zeit hat Jumo grundsätzlich Schwierigkeiten am Lader bei Gebrauch von Methanol-Wasser. Da ohne Methanol-Wasser die Leistungen nur wenig höher liegen als mit DB 603 haben wir vorgeschlagen, die 6 Flugzeuge erst einzusetzen, wenn die Schwierigkeiten (in einigen Wochen) behoben sind.“

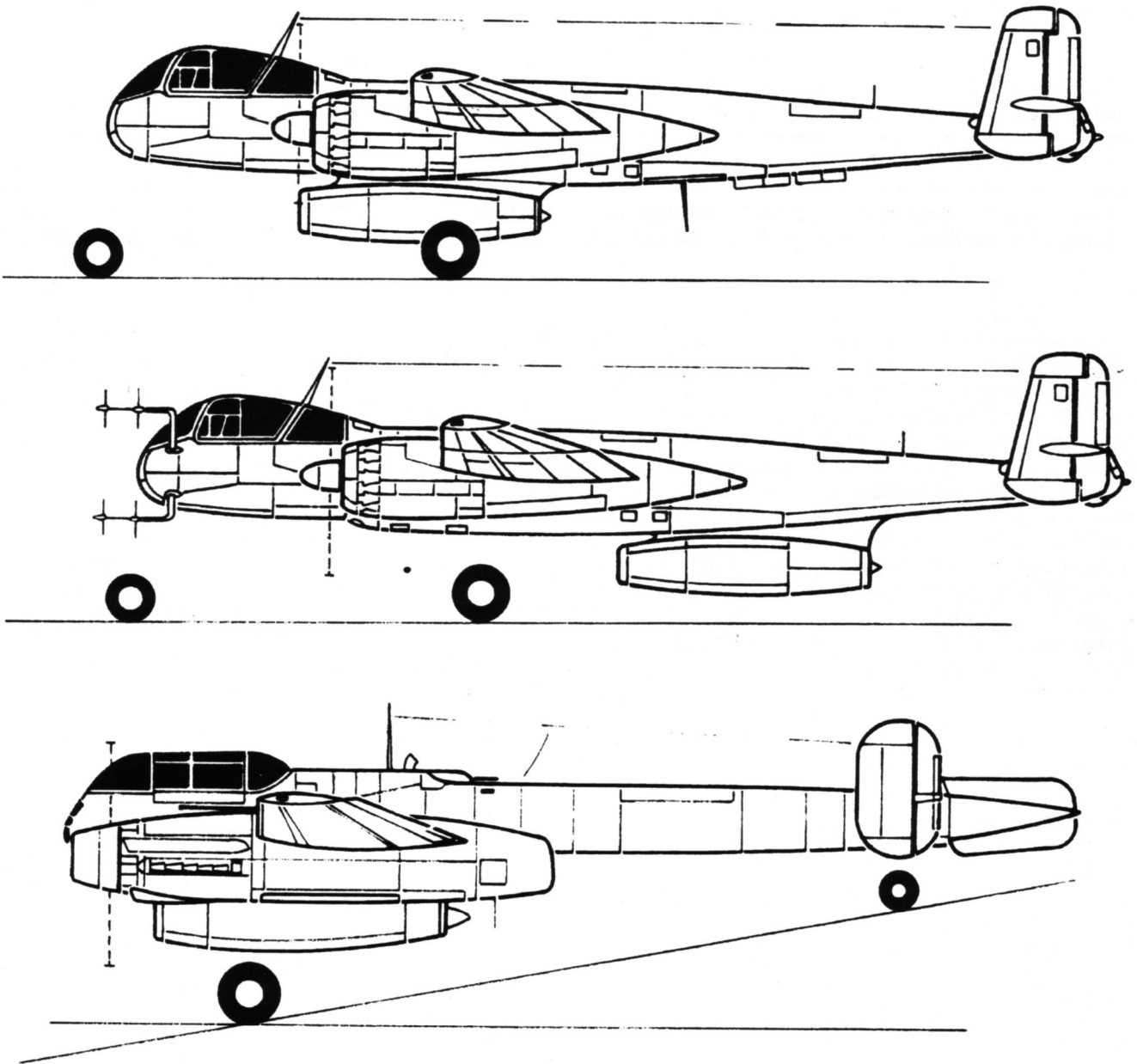
Auf Grund der Kriegslage dürfte es, wenn überhaupt, nur zu relativ wenigen Einsätzen mit der umgebauten He 219 gekommen sein.

Allein bis zum 30.10.1944 stellte Heinkel-Süd im Raum Wien 187 He 219 her. In Marienehe wurden bis dahin 73 weitere produziert. Als im Rahmen des Führernotprogramms die umgehende Streichung aller zweimotorigen Nachtjäger erfolgte, wurde dennoch erlaubt, daß sowohl die Ju 88 G-6, als auch die He 219, vorläufig aus bereits produzierten Baugruppen hergestellt werden durften. Nach 206 bis zum 31. 12.1944 hergestellten He 219 und 62 Maschinen im Jahre 1945, von denen allein 36 im Januar 1945 die Werkshallen verließen, belief sich die He 219-Produktion auf mindestens 268 Serienflugzeuge. Diese wurden - wie erwähnt - vor allem dem Nachtjagdgeschwader 1 zugewiesen. Noch am 1.04.1945 waren zwölf He 219 bei der I. Gruppe im Einsatz. Während der nächsten Tage erhielt die Gruppe überraschend einige He 219. Von den Maschinen befanden sich laut Einsatzmeldungen am 10.04.1945 noch 22 Maschinen bei der aus den drei Staffeln der I. Gruppe gebildeten 1.(Einsatz)/NJG 1. Einige weitere Heinkel-Maschinen gehörten zu der gerade in Verlegung befindlichen Stabsstaffel des NJG 1. Sie wurden dort zusammen mit der Bf 110 G-4 eingesetzt.

Ende April 1945 verlegte der Geschwaderstab des NJG 1 nach Eggebeck in Schleswig, die Resteile der 1. (Einsatz)/NJG landeten auf Westerland/Sylt, einige Maschinen in Husum. Der Krieg stand vor seinem Ende. Insgesamt wurden von den Alliierten 54 He 219 in Deutschland und weitere acht in Dänemark erbeutet. Zudem konnten englische Spezialisten die verbliebenen Maschinen der 10./NJG 11, welche mit Me 261 A- und B-Nachtjägern ausgerüstet war, in Norddeutschland übernehmen, um diese sogleich in eigener Regie zu erproben. Die deutschen Piloten wurden vernommen und dabei die Einsatzgrundsätze für eine mit Düsenflugzeugen durchgeführte Nachtjagd ermittelt, um sie an die eigenen Besatzungen weiterzugeben.



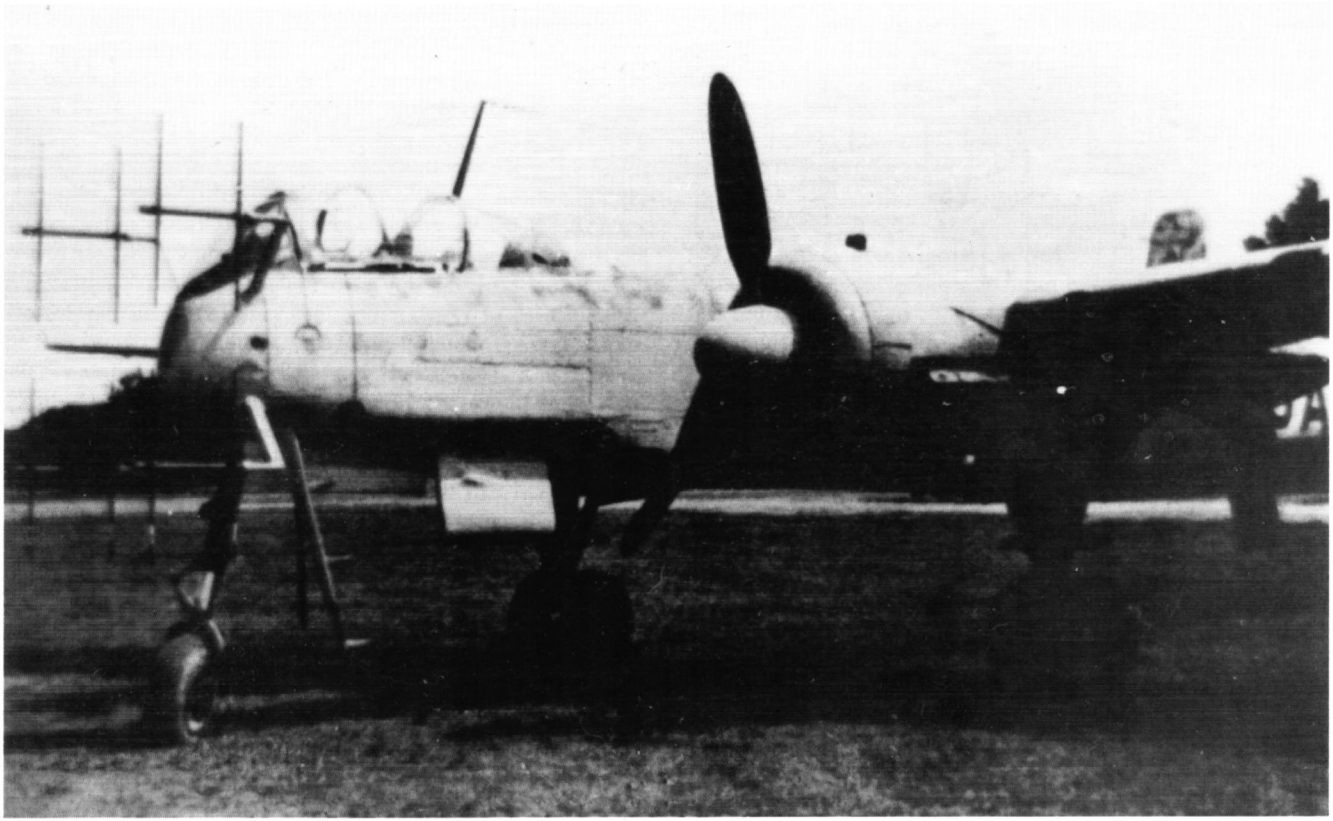
Der erste Prototyp der He 219 (WerkNr. 219 001) trug die Zulassung VG+LW und nahm 1942 die Erprobung auf.



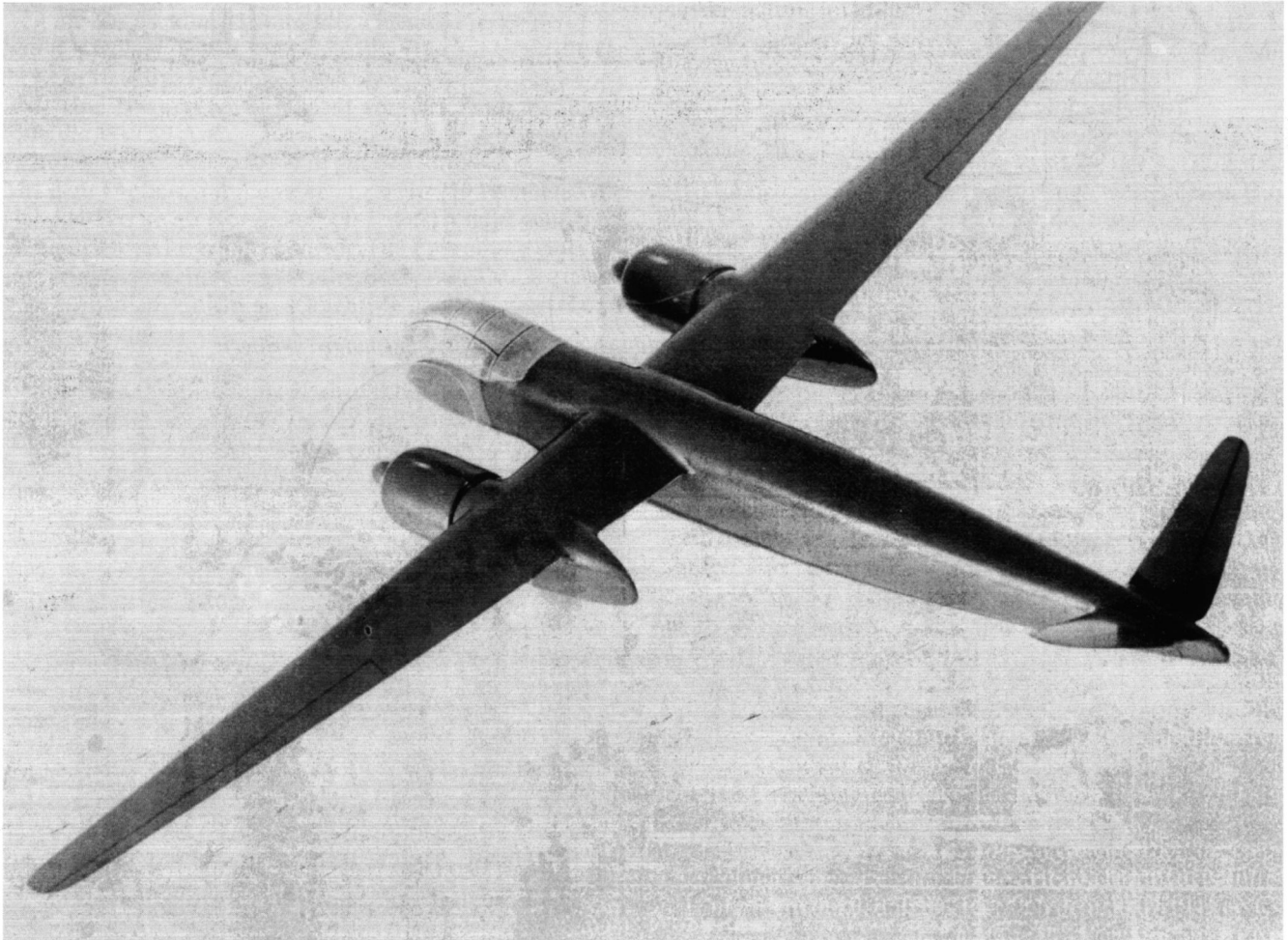
Die Ar 240 sowie die He 219 sollten mittels untergebauter Strahltriebwerke über höhere Leistungen verfügen.



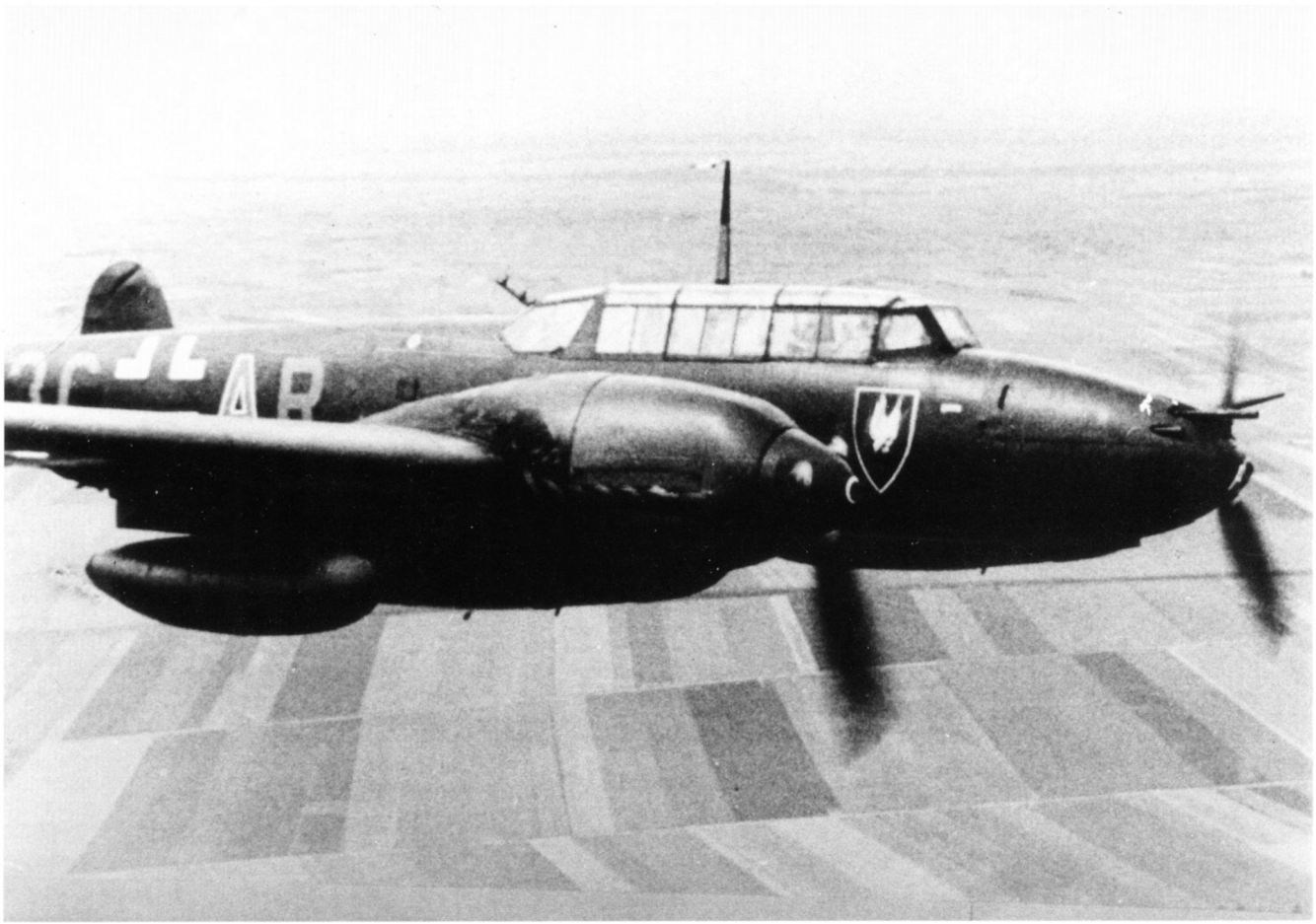
Die He 219 stellte den leistungstärksten Nachtjäger der deutschen Luftwaffe dar.



Die beim NJG 1 abgestellte, zumeist von Werner Streib geflogene He 219 A.



Den technischen Fortschritt der gegenüber abgebildeten Bf 110 zeigt dieses formschöne Modell der Hütter Hü 211, die als Fortentwicklung der He 219 gilt.



Die von Oberleutnant Kamp geflogene Bf 110 F-2 der 7./NJG 4. (Slg. Nowarra)

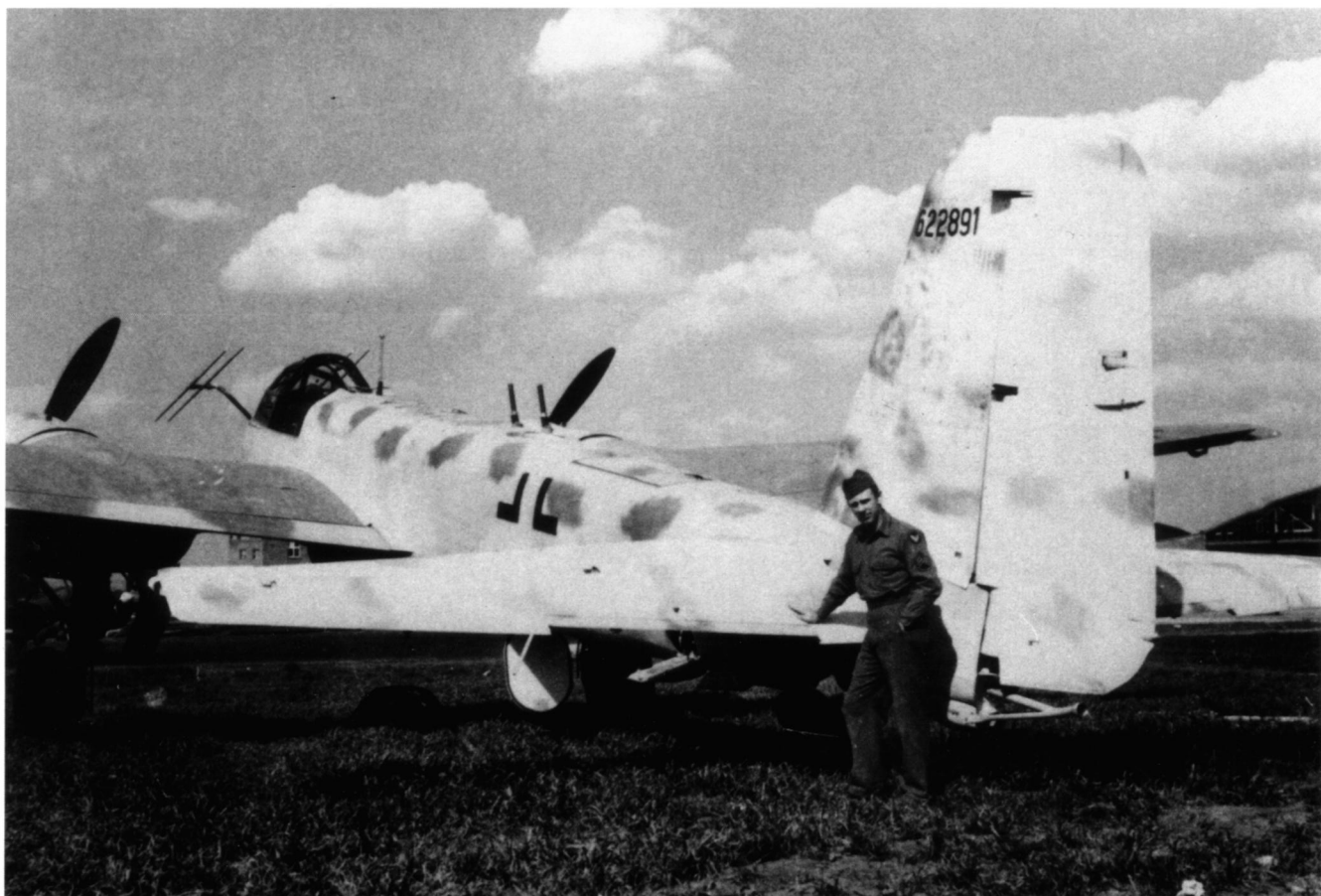


Die G9+BC gehörte zum Stab der II./NJG 1(Dr. Libera)

Waffen-Arsenal Sonderband S-56
DM 19,80 / öS 145,— / sfr 19,—



In Wunsdorf erbeutete Ju 88 G-6 (WerkNr. 623185). (USAF)



Rückansicht einer Ju 88 G-6 (WerkNr. 622891) in Salzwedel. (USAF)