

FLIEGER FUNKER KANONIERE

Roland Fringshag

Flieger
Junker
Kanoniere

Ein Querschnitt durch den Aufbau

der deutschen Luftwaffe

Herausgegeben von Dr. Martin Nikli

Wissenschaftlicher Mitarbeiter und Regisseur

der Ufa-Kulturabteilung

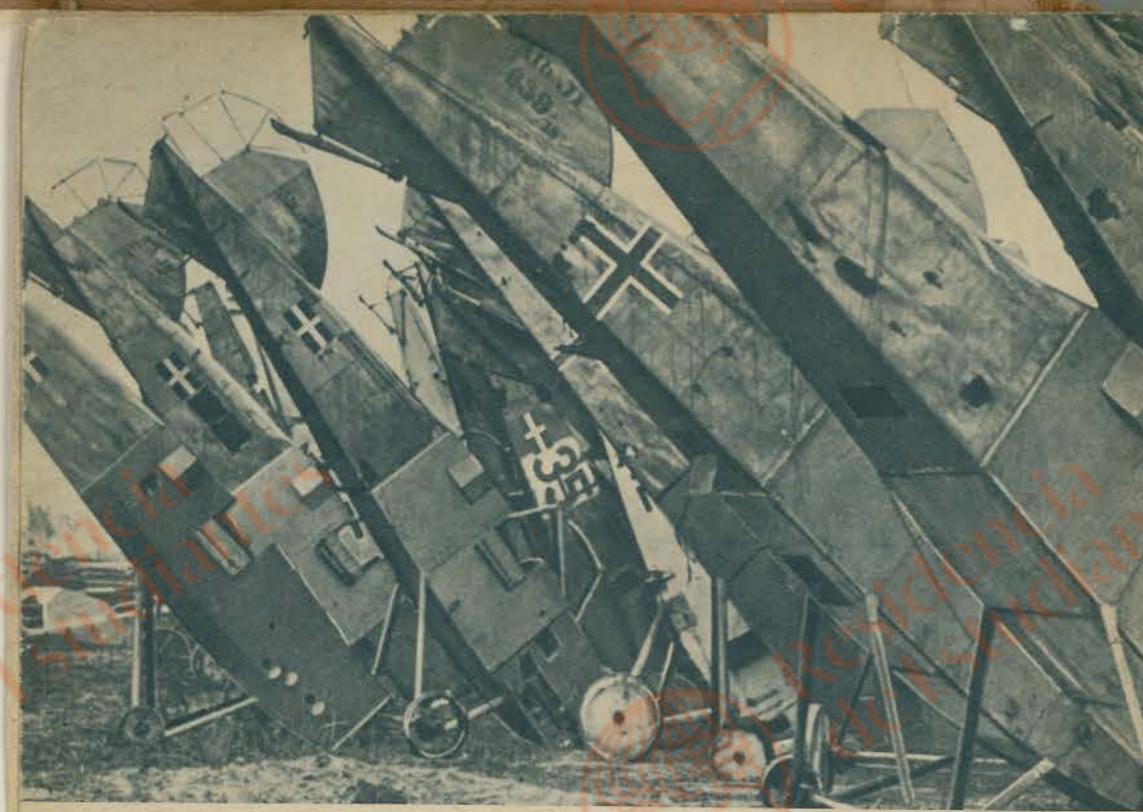
S C H Ü T Z E N - V E R L A G • B E R L I N

36.—55. Tausend
Umschlag- und Einbandentwurf: Toni Zepf, Berlin.
Alle Rechte, insbesondere gegenüber Film und Radio, vorbehalten.
Copyright 1938 by Schützen-Verlag GmbH., Berlin SW 68.
Druck: Buch- und Liefdruck GmbH., Berlin SW 68.

Photo: Hoffmann

Unserm Führer verdanken wir, daß
Deutschland wieder eine Luftwaffe hat





15714 Flugzeuge und 27717 Flugzeugmotoren mußten auf Grund des Versailler Vertrages vernichtet werden

Photo: Scherl



Photo: Scherl



Photo: Hoffmann
Reichsmarschall Hermann Göring, Reichsluftfahrtminister und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, schuf die Freiheit des deutschen Luftraumes

Am 20. 4. 1935 übergab die S.A. dem Führer zum Geburts-
tag die Flugzeuge für das Jagdgeschwader Horst Wessel

Photo: Freigegeben durch RLM. Ufa Nr. 7934/36/1



Photo: Atlantie

V O R W O R T

des Reichsmarschalls Hermann Göring

M

it diesem Buch, das in enger Verbindung mit dem er-
folgreichen Kulturfilm der Ufa: „Flieger, Funker, Kanoniere“ gestaltet wurde, wollen
wir dem deutschen Volk dreierlei zeigen! Erstens wollen wir den Beweis erbringen, daß
das Volk heute in voller Befriedigung leben kann, daß der Luftraum über ihm geschützt
wird durch eine Luftwaffe, die in ihren ganzen Kampfmitteln und ihrem Geist zu den
modernsten, schlagkräftigsten und tüchtigsten der Welt zählt. Daß ferner auch das Volk
versteht, wie schwer es war und welch eine ungeheure Leistung in der Schaffung dieser Luft-
waffe liegt. Eine Leistung, einzigartig, denn aus dem Nichts heraus ist diese Waffe ge-
schaffen worden, durch den eisernen Willen des Führers, die Entschlusskraft seiner Mit-
arbeiter und die Tätigkeit von all den Menschen, die sich dieser Waffe verschrieben haben.
Zweitens wollen wir damit besonders unserer Jugend zeigen, wie heute der Dienst bei der
Luftwaffe abläuft, damit sich unsere Jugend nicht irgendwelche falsche Vorstellungen macht,
die sich vielleicht in einer allzu großen phantasiereichen Auffassung bewegen. Der Dienst ist
hart, ist streng und ist schwer, er erfordert schon im Frieden den vollen Einsatz der Persön-
lichkeit. Aber das wiederum ist auch die schönste und letzte Befriedigung. Und noch ein
Drittes soll das Buch zeigen: Es sind nicht allein die Flieger, die heute die Luftwaffe aus-
machen, es handelt sich um drei Waffengattungen, jede für sich wichtig und unentbehrlich.
Zusammenwirkend aber ergeben sie das Geschlossene, ergeben sie die einsatzfähige, schlag-
fertige deutsche Luftwaffe: die Flieger, die Funker und die Kanoniere!

Göring.

Wir filmen die Luftwaffe

VON DR. MARTIN RIKLI

U

nwillkürlich fragt man sich, warum die einzigartige, verantwortungsvolle Aufgabe, die erste Verfilmung unserer Luftwaffe, ausgerechnet einem Außenstehenden und nicht einem Angehörigen der Waffe anvertraut wurde. Der Film war für die große Öffentlichkeit bestimmt und musste, wie alle unsere Kulturfilme, wirkungsvoll und vor allem auch für den Nichtfachmann verständlich gestaltet werden. Dazu gehört eine große Erfahrung, und so kommt es, daß bei der Gestaltung eines Kulturfilmthemas nicht die Kenntnisse auf dem betreffenden Fachgebiet, sondern die theoretischen und praktischen Möglichkeiten der Filmgestaltung ausschlaggebend sind. Selbstverständlich muß diese Fähigkeit mit einem leichten Einfühlungsvermögen und einem guten Blick für jedes Thema gepaart sein. Dazu kommt, daß ein Flieger, gerade durch seine enge Verbundenheit mit der Luftwaffe, manches als selbstverständlich und wenig interessant bewertet und im Film überhaupt nicht berücksichtigen würde, was gerade dem Laien besonders auffallend und bemerkenswert erscheinen muß. Durch weitgehende Fachberatung wurde natürlich dafür gesorgt, daß die Darstellung im Film sachgemäß richtig erfolgte. Für den Kulturfilmregisseur ist es immer eine besondere Genugtuung, wenn nach Fertigstellung der Fachmann nicht nur keinen Fehler feststellen kann, sondern selbst seine Freude an der filmischen Darstellung erkennen läßt.

Als „Schreibtischflieger“ hätte ich auch nie gewagt, die Verfilmung der Luftwaffe zu übernehmen. Bekanntlich ist dies in der Fliegersprache die Bezeichnung für alle diejenigen, die über das Fliegen und die Luftfahrt schreiben, ohne selbst ein einziges Mal geflogen zu sein. Schon seit meiner Schulzeit ver-

banden sich meine Interessen mit der damals in den allerersten Anfängen steckenden Fliegerei. Ich war mit der Jugend aufgewachsen, die bei den ersten Flugversuchen schon zu einer Zeit immer mit Begeisterung dabei war, als noch nicht geslogen, sondern erst kurze Sprünge mit den ersten Maschinen „Schwerer als Luft“ durchgeführt wurden. Damals, als man sich noch der Länge nach auf den Boden legen musste, um feststellen zu können, ob die Räder der Maschinen überhaupt den Boden auf Sekunden verlassen hatten. Damals, als man stundenlang und tagelang vergeblich wartete und oft überhaupt keine „Flugsprünge“ durchgeführt werden konnten, da der „Taschentuchversuch“ immer noch negativ verlief, d. h. das Taschentuch in der Hand vom Wind noch bewegt wurde und Flugversuche nur in den kurzen windstillen Morgen- oder Abendstunden möglich waren. Es war eine schöne Zeit; wenn man auch als Junge noch nicht die geringste Aussicht hatte, mitzufliegen, so war man dabei und fühlte sich zugehörig und lebte in der Idee, die Probleme mit zu meistern.

Die Schulaufgaben wurden vernachlässigt. Warum Vokabeln lernen? Der Bau von Flugzeugmodellen erschien uns viel wichtiger. Die Modelle wurden immer größer. Um die Kosten für den Bau aufzubringen, wurde gern auf alle übrigen Freuden und Genüsse verzichtet. Die Pflege des Flugzeugmodellbaus und das Vertrautsein mit den Problemen der Flugtechnik ist heute in Deutschland im Lehrplan der Schulen aufgenommen und selbstverständlich Allgemeingut der Jugend geworden. Damals galten wir Modellbauer als Einzelgänger, und nur wenige hatten wenigstens etwas Verständnis für die Begeisterung und Besessenheit, mit der wir uns der „Fliegerei“ verschworen hatten.

Als Gründer und Vorsitzender der Akademischen Gesellschaft für Flugwesen „Algis“ in Zürich sammelte ich als Student alle Freunde der Fliegerei und nahm so ständig den regsten Anteil am Flugwesen. In jenen Jahren zählen die Besuche bei den ersten Segelflugwettbewerben auf der Rhön zu den schönsten Erinnerungen. In der Zeit, als Deutschlands Luftwaffe zertrümmert war, in der Inflation, fühlte man dort den prächtigen Geist des deutschen Studenten in der begeisterten Hingabe für die Idee des Flugsports. Damals, als der Student hungrte und trotzdem die Mittel, die er sich als Werkstudent irgendwie schwer verdiente, nicht zur Befriedigung seines Hungers oder für den Ersatz seiner verschlissenen Kleidung, sondern für den Bau von Segelflugzeugen verwandte. Damit wurde nicht nur sein brennender Wunsch, wie ein Altar an Hängen und

Wolken zu segeln, erfüllt; bewußt wurde mit Zuversicht auf eine spätere Wiedergeburt einer stolzen Luftwaffe wichtige Vorarbeit geleistet. Hat man diesen herrlichen Geist der Kameradschaft auf der Rhön miterlebt, so war eine wichtige Voraussetzung zur Gestaltung der Films „Flieger, Funker, Kanoniere“ gegeben. Als Mitglied der Akademischen Fliegergruppe in Dresden gab es dann während der Studienzeit noch oft Gelegenheit, die Sorgen und Freuden der flugbegeisterten Nachkriegsjugend mitzuerleben und die Schwierigkeiten zu meistern.

Wer einmal der Fliegerei verfallen ist, kommt von ihr nicht mehr los. Auf jedem Flug wird man eben immer wieder von einem unbeschreiblichen Lustgefühl befallen, wenn beim Start sich die Maschine von der Erde löst, ein Gefühl, das man selber immer wieder erleben muß. Hinein in das Connenglück! In eine Unendlichkeit von Schönheit und Zufriedenheit. Befreit von jeder Erdenfessel, leicht sich fühlend, über allem Menschlichen erhaben, über Dörfer und Städte, Flüsse und Seen, über Flachland und Gebirge, immer höher, weit über die Wolken zu fliegen. Sich baden im Licht und Aether, fliegen und hinunterschauen auf die lebende Landkarte, den Blick weiten, alles Kleinliche unter dem Dunst, der über der oft allzumenschlichen Erde liegt, vergessend. Noch tiefer und eindrücklicher wird das Flugerlebnis, wenn man mehrfach das Glück hatte, schon in der Jugend die ersten Alpenflüge über das Jungfraumassiv mitzumachen. Wir steigen und segeln durch die frische Morgenluft. Obwohl mich im Gebirge, mit dem Blick einer Felswand nach unten folgend, immer der Schwindel befällt, sind mir im Flugzeug derartige Gefühle unbekannt, — die fehlende Verbindung zur Erde lässt die Angstgefühle nicht aufkommen. Dem auf tragische Weise auf einer Bergtour tödlich verunglückten Walter Mittelholzer verdanke ich mein erstes Alpenflug-Erlebnis. Es war so groß, so eindrücklich, daß ich schon vor bald 20 Jahren mich berufen fühlte, Hunderttausende dieses Erlebnisses teilhaftig werden zu lassen. Und so entstanden schon 1920 gemeinsam mit Walter Mittelholzer die ersten Filmaufnahmen von Alpenflügen. Damals eine Sensation, heute eine Selbstverständlichkeit. So haben die Flug- und Filmerfahrungen aus jener Zeit, vor allem das innere Erlebnis des Fliegens, ebenfalls zum Gelingen des Luftwaffenfilms das Ihre beigetragen.

1932 bereiste ich als Kriegsberichterstatter der Ufa-Wochenschau die Mandchurie und erlebte im japanisch-chinesischen Konflikt die Kämpfe um Schanghai und Tschapei. Dort im Fernen Osten erkannte ich aus eigenem Erleben die Be-

deutung der modernen Luftwaffe im Krieg sowie die große Gefahr für die Zivilbevölkerung und damit die Anforderungen, die an den zivilen Luftschutz gestellt werden müssen. Eine kurze Wiedergabe der nach dem Erlebnis unmittelbar niedergeschriebenen Tagebuchnotizen vermittelt am besten die Eindrücke:

„Brusend, wie ein Orkan, segt ein schweres Kampffliegerzeug über uns weg, deutlich sehen wir die japanischen Hoheitszeichen. Hinter ihm zwei kleine Jagdfliegerzuge, sie Kurven mit Vollgas keine hundert Meter über den Dächern, aus ihren Maschinengewehren prasselt Feuer, Brandbomben platzen unter ihnen. Dann schmettert ein Lufotorpedo hinter dem Nordbahnhof in eine Gruppe Hochhäuser, es klingt, als stürzten tausend Tonnen Schienen auf Kopfplatte, aus dem Lärm spricht gelbroter Staub und giftiger Rauch in den Himmel, dazwischen prasseln, sich langsam vorneigend, zehn Etagen nieder. Im Umkreis von einem halben Kilometer ist das Häusermeer niedergefegt, zackige Ruinen stehen an den Nändern dieser mörderischen Explosion, in deren Mitte ein Riesenkratzer gähnt, der sich sofort mit schwarzem Grundwasser füllt.“

Fliegerangriff! Wehe der Stadt, die heute ohne wirkungsvolle Abwehr einen Fliegerangriff über sich ergehen lassen muß. Schaudernd denke ich an die 1932 noch wehrlosen deutschen Städte und Industriezentren als Angriffsziel feindlicher Bombengeschwader. Ein direkter Vergleich meiner Erfahrungen im Fernen Osten mit deutschen Verhältnissen ist nicht möglich, da die Bauart in Deutschland denn doch eine völlig andere ist. In Tschapei waren die Häuser zum großen Teil so gebaut, daß deutsche Baupolizei ihre Bewohnung überhaupt nicht zugelassen hätte. Ganz ohne Keller ruhten die Häuser auf ungenügenden Fundamenten. Es waren leichteste Backsteinbauten, die Steine mit billigem Zement „verklebt“. Wurde so ein Haus auch nur von einer kleinen Bombe getroffen, fiel es einfach vollständig aneinander, der größte Teil der Ziegel blieb unbeschädigt und konnte wieder zum Aufbau benutzt werden. Aber auch die Häuser der weiteren Umgebung wurden dabei glatt umgelegt. In Deutschland baut man zum Glück massiver.

Wenn man Gelegenheit hatte, in Tschapei zu beobachten, wie Tag für Tag die Bomben niederregneten, wie Backsteine, Ziegel, Dächer, Gebälk und Eisensteile viele hundert Meter weit in die Umgebung flogen und die Nebenstraßen bedeckten, dann sieht man erst ein, welche Bedeutung einer mustergültigen Flak-Artillerie zukommt, die jeden Angriff auf Großstädte und Industriezentren verhindern muß, und wie wichtig die Vorschriften des Luftschutzes sind, die Straßen

im Ernstfall zu räumen und in Schutzkellern den Luftangriff abzuwarten. Ebenso wichtig ist die Aufklärung über das Verhalten gegen Brandbomben. Ihre Unschädlichmachung und der sofortige Kampf gegen den Brandherd durch die Hausbewohner selbst ist unbedingt notwendig. Tschapei hat gezeigt, daß ein in Brand geratener Hausblock kaum von der Feuerwehr gerettet werden kann, da immer mit der Versperrung der Zufahrtstraßen durch eingestürzte Häuser gerechnet werden muß. Daher die Parole: Jedem Hausblock seine eigene Feuerwehr und Ausbildung der Zivilbevölkerung im Löschdienst, damit jeder Brand im Keime erstickt werden kann. Es gibt immer noch Menschen, die über die Maßnahmen des Reichsluftschutzes lächeln. Hat man aber einmal mit eigenen Augen die schreckliche Wirkung der Luftwaffe in einer Millionen-Weltstadt selbst miterlebt, die tagelang wütenden Brände gesehen, dann muß man sagen, daß es eine ungeheure Verantwortungslosigkeit wäre, den Reichsluftschutz nicht in jeder Weise in seiner schwierigen Aufgabe zu unterstützen.

Würde China eine überlegene Luftwaffe und vor allem eine umfangreiche, modern ausgerüstete und gut ausgebildete Flak-Artillerie besitzen, wäre es wahrscheinlich weder 1932 noch 1937 zu der Vernichtung des Stadtteiles Tschapei in Schanghai gekommen.

1932 wäre im Falle eines Angriffes durch eine feindliche Luftwaffe auch deutschen Städten ein ähnliches Schicksal beschieden gewesen. Heute ist die wiedererstandene deutsche Luftwaffe in allen Gliederungen so stark, daß allein ihr Vorhandensein genügt, um jeden feindlichen Angriff zur Aussichtslosigkeit zu verurteilen und daher überhaupt zu verhindern. So weit die Luftwaffe der beiden Gegner in die Kämpfe um Schanghai eingriff, ergab sich für mich noch eine Erkenntnis, die für die spätere filmische Gestaltung von Wichtigkeit war. Das Vorhandensein von erstklassigen Maschinen allein bürgt noch lange nicht für den Erfolg. Erst der hohe Grad der Ausbildung des fliegenden Personals und des Bodenpersonals, vor allem aber der Geist dieser Truppe, ihr Schneid und ihre Ausdauer, sind ausschlaggebend für die Überlegenheit und für einen Sieg. So wurden auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatz für den geplanten Luftwaffenfilm wertvolle Erfahrungen gesammelt.

Die Aufgabe war gestellt, einen Film zu schaffen, der die Öffentlichkeit nicht nur mit der Organisation und den Leistungen unserer jungen deutschen Luftwaffe vertraut macht, sondern auch sinnfällig den Beweis erbringt, daß in erstaunlich kurzer Zeit diese neue Waffengattung mit all ihren technischen Ein-

richtungen geschaffen wurde, die ganz eindeutig für die Unantastbarkeit unseres Luftraumes bürgt. An die Jugend sich wendend, war beabsichtigt, in einem packenden Filmappell diese mit Leib und Seele für die Luftwaffe zu begeistern und zu gewinnen. Diese Aufgabe war nicht allein durch geschickt aneinander gereihte schöne Bilder zu lösen. Da musste schon tiefer geschürft werden. Es galt, irgendeinen Weg zu finden, um über das rein Gegenständliche hinaus den Geist der Luftwaffe lebendig werden zu lassen. Unter Verzicht auf jegliche Romantik und irgendwelche Tricks oder „Filmmäzchen“ musste, dem Ernst und der Größe des Themas entsprechend, das Niveau eines künstlerischen Ethos gefunden werden. Allein mit geschickter Ausnützung kameratechnischer Möglichkeiten und ausgeklügelter Montage war die Aufgabe nicht zu lösen. Das gewollte Filmmische musste völlig hinter dem zurücktreten, was gefilmt werden soll; nur so war Aussicht vorhanden, eine künstlerische Wirkung zu erzielen, eine Wirkung, die jeden mitreißt und an die Seele packt. Bildauffassung und Komposition mussten mit zwingender Eindringlichkeit darstellen, welches Maß von persönlichem Mut und Schneid, von Nervenbeherrschung, Willenskraft und Intelligenz heute vom Flieger und von allen übrigen Angehörigen der deutschen Luftwaffe gefordert werden muß. Klar und knapp wie alle militärischen Kommandos galt es, alles Komplizierte, alle „Wenn und Aber“ auszuschalten und die militärischen Tugenden des Selbstbewußtseins, des Mutens und der Einfachheit auf den Stil des Filmes zu übertragen.

Vor Beginn der Aufnahmen waren verschiedene Besichtigungen von Flugplätzen und Fliegerhorsten erforderlich, um in vielen Rücksprachen die filmischen Möglichkeiten zu erkunden. Hat man einmal das große Glück, als Außenstehender all die Anlagen und Unterkünfte der Luftwaffe zu besuchen, so fragt man sich immer wieder, wie es überhaupt möglich war, dies in so kurzer Zeit zu schaffen. In kaum zwei Jahren diese große Zahl von Flugplätzen einzuebnen und all die mustergültigen Anlagen zu errichten, über die kein Staat der Welt verfügt. Flugzeuge aller Arten sind in einer so großen Zahl vorhanden, daß kaum die vielen Hallen ausreichen, um sie unterzubringen. Trotz der kurzen Zeit steht auch gut ausgebildetes Bodenpersonal zur Verfügung sowie Flieger, die ihre Flugzeuge in jeder Lage meistern. Wenn man 1919 Gelegenheit hatte, an Ort und Stelle das große Trauerspiel mitzuerleben, wie in Erfüllung des Versailler Diktates der ganze Flugzeugpark vernichtet wurde, so weiß man die

Photo: Freigegeben durch RLM. Schaller Nr. 6191/39

Sturzkampfflieger „Ju 87“

Die deutsche Luftwaffe zählt in ihren Kampfmitteln und ihrem Geist zu den schlagkräftigsten der Welt

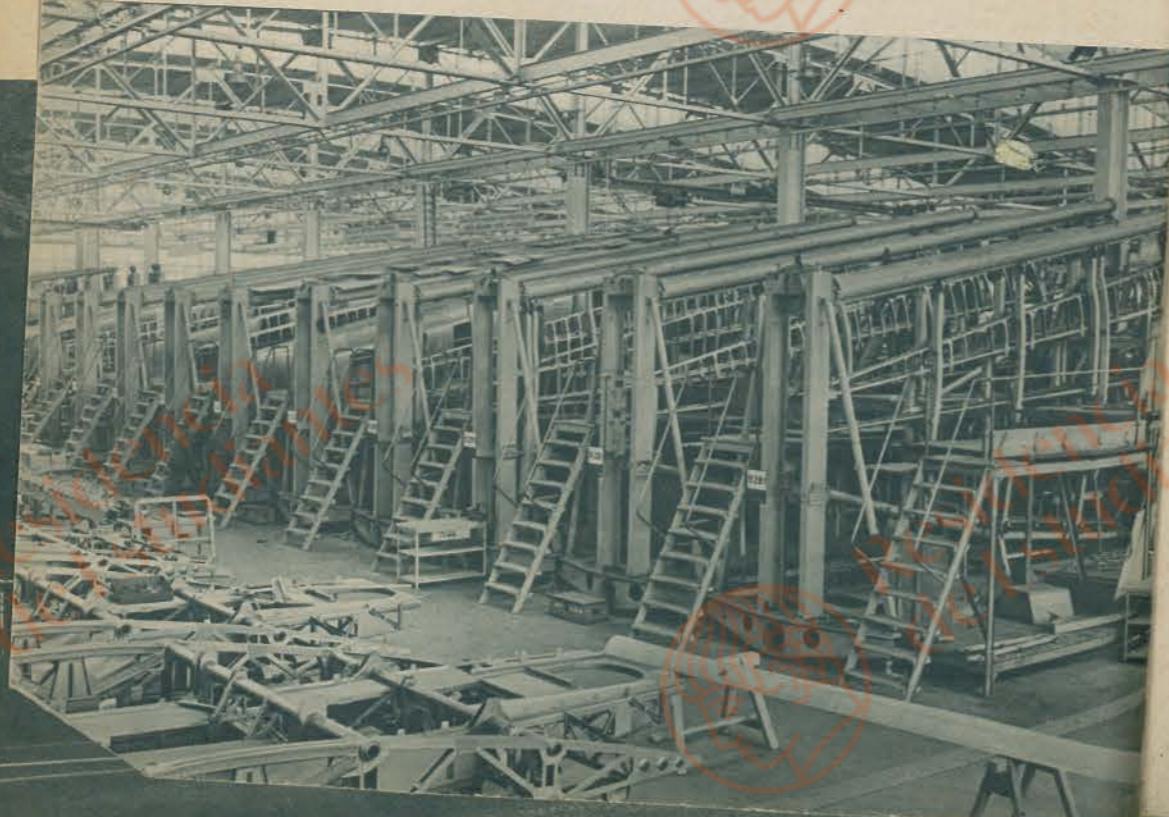




Konstruktionsbüro eines Flugzeugwerkes. Eine gewaltige Arbeit wurde in den Forschungsinstituten, Konstruktionswerkstätten und Flugzeugwerken geleistet, um in erstaunlich kurzer Zeit die Flugzeuge für eine moderne Luftwaffe zu schaffen



Ein Heer von Konstrukteuren war in emsigen Tag- und Nachschichten an der Arbeit, um für die Luftwaffe und die zivile Luftfahrt die Flugzeuge zu stellen



Außen- und Innenansicht der Montagehalle eines Flugzeugwerkes



Leistung des Wiederaufbaus besonders zu würdigen. Flugzeuge, die einst der Stolz deutschen Erfindergeistes waren, und Maschinen, die so manchem deutschen Jagdsieger den kühnen Aufstieg ermöglichten und ihm von Sieg zu Sieg verholfen, mußten unbrauchbar gemacht werden. Flugmotoren, die aus edelstem Material von geschickten, fleißigen Händen gebaut und montiert worden waren, mußten mit dem Vorschlaghammer zertrümmert werden. Luftscreuben, mühselig berechnet und kunstvoll mit dem besten Wirkungsgrad geformt — wurden zerstört und als Brennholz verbrannt! Alles wurde restlos vernichtet, nichts blieb!

Da bewies auf der Rhön eine zum Glück nicht verzagende Jugend, daß man auch ohne Motor fliegen konnte, und sammelte wichtige Erfahrungen, die all jenen zugute kamen, die im stillen schon damals im Konstruktionsbüro und in Forschungsläden die Grundlage für eine neue Luftwaffe schufen, die fünfzehn Jahre später wieder erstehen sollte. Nicht nur der Bau der Fliegerhorste in so kurzer Zeit war eine gewaltige organisatorische Tat, in derselben Zeit mußte auch eine leistungsfähige Flugzeugindustrie errichtet werden, die in einigen Tag- und Nachschichten die notwendigen Flugzeuge heranschaffte. Parallel dazu ging der Aufbau der Forschungsläden. Fünf Reichsanstalten für die technische Forschung der Luftfahrt und ein Institut für die flugmedizinische Forschung sind in kurzer Zeit neuerrichtet oder aus vorhandenem heraus neugestaltet worden. Zur Förderung der Fortschritte auf dem Gebiete der Flugtechnik wurden alle Kräfte: Wissenschaftler, Konstrukteure und Offiziere in der von Reichsmarschall Göring gegründeten Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung zusammengeführt. Zur Heranbildung des Nachwuchses in führende Stellungen der Luftfahrtwissenschaft und Luftfahrttechnik gründete der Führer die Deutsche Akademie der Luftfahrtforschung.

Versehen wir uns in Gedanken wieder auf den Flugzeugfriedhof nach Johannisthal in das Jahr 1919 zurück, so kommt uns der Wiederaufbau der Luftwaffe beinahe wie ein von Zauberhand erstandenes Wunder vor. All das schuf der Führer mit seinen Mitarbeitern, indem er die Idee des Nationalsozialismus in das Volk hineintrug, dadurch dem Volk das Selbstvertrauen und das nationale Bewußtsein wiederschenkte und so ohne Zauberstab, allein mit eiserner Energie und zielbewußtem Wollen den Wiederaufbau der Luftwaffe anordnete und in kürzester Zeit auch restlos durchführte. Dem Führer verdanken wir, daß Deutschland wieder eine Luftwaffe hat. Ihm gelang es,