



Fahrbüch der Deutschen Luftwaffe



Jahrbuch
der deutschen Luftwaffe
1936

Mit Geleitwort des Reichsministers der Luftfahrt
und Oberbefehlshabers der Luftwaffe
General der Flieger Göring

Herausgegeben von
Dr. Kürbs
Hauptmann (E) im Reichsluftfahrtministerium



Verlag von Breitkopf & Härtel in Leipzig

Mit 136 Originalphotographien

Münzen u. Briefmarken
zu seinem 22. Geburtstag
von Hans —
Liber

Kühlungsburg, 14. Aug. 1936.

Umschlag, Einband und Textstichen von Hans Martin Liber

Die Bildvorlagen stammen von folgenden Firmen oder aus Privatbesitz: Atlantic, Bittner, Chlert, Groß, Hohm, New York Times, Presse-Bild-Zentrale, Presse-Illustrationen Hoffmann, Ruge, Sennecke, Scherl, Weltbild, Berlin; Döllgen, Leipzig; Glende, Stolp; Hames, Hildesheim; Luftschiffbau Zeppelin, Friedrichshafen; Pförtner, Westerland; Dr. Roscher; Schröter, Osnabrück; Tellingmann, Eschwege; Urbahns, Kiel. Die Zeichnungen für den Beitrag „Fliegerdeutsch“ sind von F. Eggers, B. Thomas, E. Döhrich und H. M. Liber

Copyright by Breitkopf & Härtel, Leipzig 1936

Geleitwort

Das vornehmste Recht unserer germanischen Vorfahren, Waffen zu tragen zum Schutze der Heimat, ist mit der Wiederherstellung der Wehrhöheit wieder ein Ehrenrecht und eine Ehrenpflicht eines jeden deutschen Mannes geworden. Nur die sittliche Wiedergeburt der ganzen Nation in der nationalsozialistischen Weltanschauung und Lebensorführung konnte das Volk zu dieser soldatisch-kämpferischen Haltung zurückführen, die notgedrungen vor der militärischen Wiedergeburt stehen mußte. Erst die nationalsozialistische Idee unseres Führers Adolf Hitler konnte nach den langen Jahren erzwungener Machtlosigkeit nach außen und selbstverschuldet seelischer Abrüstung eines irregelgeleiteten Volkes den Massen das Gefühl dafür wiedergeben, daß Wehrgemeinschaft ohne Wehrmacht und Wehrgemeinschaft ohne starke Wehrmacht nicht denkbar sind.

Das Wehrgesetz vom 21. Mai 1935 hat dem deutschen Volke für alle Zeiten diese starke Wehrmacht wiedergeschenkt, indem es mit der gesetzlichen Einführung der allgemeinen Wehrpflicht zugleich auch die Wehrhöheit in der Luft verkündete und zu den alten Wehrmachtteilen Heer und Kriegsmarine einen dritten

Wehrmachtteil, die Luftwaffe, fügte. Wir waren nicht nur wehrlos geworden, weil man uns die stolze Wehrform des freien Mannes zertrümmert, den Wehrgeist eines Volkes edelsten Blutes und edelster Nasse zu zersezen begonnen hatte, sondern weil man unsere Wehrkraft mit der Zerschlagung der unbesiegt alten Luftwaffe bis ins Mark getroffen hatte, jener Waffengattung, deren entscheidende Bedeutung für die künftige Kriegsführung schon im Ausgang des Weltkrieges feststand. Wehrform, Wehrgeist und Wehrkraft geben von nun an im jungen Deutschland wieder einen vollen Klange. Im ganzen Volle muß er widerhallen! Daher braucht auch die Luftwaffe ein volkstümliches Jahrbuch wie die alten Wehrmachtteile Heer und Marine. Von dieser neuen Waffe, die an die Tradition der alten ruhmvollen Fliegertruppe anknüpft und im Herzen des Volkes mit ihr zu einem unlösbar Ganzen zusammen gewachsen ist, soll das unter Mitarbeit des Reichsluftfahrtministeriums und von Sachverständigen der Luftwaffe erstmalig erscheinende „Jahrbuch der deutschen Luftwaffe“ künden:

Dem Volle zur Lehr,
Dem Reiche zur Wehr!

Prinz

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort	Göring, General der Flieger, Oberbefehlshaber der Luftwaffe	3
Geschichte der ersten deutschen Fliegertruppe Frhr. v. Bülow, Oberst (E)	7	
Vor zwanzig Jahren:		
Als Jagdflieger im Westen	v. Greim, Obersleutnant	15
Bei einer Feldfliegerabteilung im Osten	Gelmy, Oberst	20
Seeflieger im Weltkrieg	Christiansen, Oberst	35
Erfolgreicher Luftschiffangriff	Breithaupt, Obersleutnant (E)	39
Deutsche Luftfahrt 1919 bis 1932	Dr. Orlovius, Regierungsrat	46
Reichsluftfahrtministerium und Luftwaffe	Dr. Kürbs, Hauptmann (E)	61

Ein Tag bei einer Aufklärungsfliegerschule	Sommé, Oberleutnant	65
Jagdgeschwader Richthofen einst und jetzt	Bodenschatz, Oberleutnant	73
Seefliegerei in der neuen Luftwaffe	Harlinghausen, Hauptmann	89
Unsere Flakartillerie	Cohrs, Hauptmann	92
Die Luftnachrichtentruppe	Claes, Major (E)	103
Lichtbild und Luftwaffe	Basse, Major	108
Flugzeugschiffe	Bark, Major (E)	116
Die Entwicklung der fremden Luftmächte	Frhr. v. Bülow, Oberst (E)	121
1919 bis 1935		
Die Flugzeugarten einer neuzeitlichen Luftwaffe	Feuchter, Oberleutnant a. D.	133
Der Deutschlandflug 1935	Hübner, Hauptmann	145
Lufttage	Feuchter, Oberleutnant a. D.	159
Die Luftwaffe auf dem Reichsparteitag der Freiheit	Prinz Neuß, Major (E)	162
Das Sanitätswesen der Luftwaffe	Dr. Hippel, Oberstabsarzt	166
Fliegerdeutsch	Haupt-Heydemard, Major (E)	172
Peter Bulte wird Soldat	Walter v. Müller	180

Geschichte der ersten deutschen Fliegertruppe

Von Oberst (E) Freiherr v. Bülow

Gründung, Aufstieg und Ende unserer ruhmreichen und unbesiegten ersten Fliegertruppe der Vorkriegs- und Kriegszeit bilden eines der kürzesten, aber ruhmvollsten Kapitel der Geschichte des deutschen Heeres. Es umfasst den Zeitraum von nur acht Jahren, von 1912 bis 1920. Drei epochale Abschnitte bezeichnen den Weg der fliegerisch-militärischen Entwicklung: Aufbau und Gliederung der Truppe aus primitiven Anfängen zu beachtlicher Höhe in der Vorkriegszeit, stürmisches Wachstum auf zehnfache Größe während des Weltkrieges und gewaltsame Zerschlagung infolge des Schanddiktates von Versailles nach dem Kriege.

Zweifel und Misstrauen standen im Anfang an der Wiege unserer herrlichen Waffe. Nur zaghaft entschlossen sich die Militärbehörden, geblendet von den zweifellos großen Erfolgen der Zeppeline, dem „Aeroplan“ als möglichem Mittel des Krieges überhaupt Beachtung zu schenken. Erst als Frankreich in den Jahren 1909 bis 1911 einen immer größeren Vorsprung im Flugwesen gewonnen hatte, als die deutschen Kaiserpanzer des Jahres 1911 den hohen Wert des Flugzeuges als weitreichendes Aufklärungsorgan erweisen konnten und als daraufhin der Generalstab mit aller Entschiedenheit sein gewichtiges Wort in die Waagschale warf, reiste auch bei uns — fast zu spät, wie dann der Weltkrieg bewies — der Entschluß zur Schaffung einer Fliegertruppe. Ihre Geburtsstunde fiel auf den 1. Oktober 1912. Es dauerte dann aber noch ein weiteres Jahr, bis die „Königlich preußische Fliegertruppe“ mit 4 Flieger-Bataillonen und 12 Fliegerkompanien fertig formiert war, die durch ein weiteres bayrisches Fliegerbataillon Ergänzung fand.

Bei Kriegsbeginn zeigte die junge Waffe sofort, was sie zu leisten vermochte. In knapp fünf Wochen war es gelungen, die fliegerische Mobilmachung zu vollenden und dem Heere eine wenn auch nicht hervorragend ausgerüstete, so doch verwendungsbereite Truppe zur Verfügung zu stellen. 34 Feldfliegerabteilungen und 8 Etappenflugzeugparke, sowie 8 Festungsfliegerabteilungen standen bereit, Führung und Truppe zu unterstützen. Die mobilen Abteilungen wurden restlos auf die höheren Kommandostellen des Heeres verteilt und warteten in den ersten Augusttagen auf den Frontflughäfen in West und Ost auf ihre ersten Feindaufträge.

Beim Vormarsch zur Marne flogen sie den vorwärtsstürmenden Armeen voran und brachten für die Führung der Operationen bedeutsame Meldungen. Anfangs leider nicht überall ernst genommen, aber bald in ihrer ungeheuren Wichtigkeit erkannt, wurden die Flieger ein unentbehrliches Werkzeug des

Nachrichtendienstes. Historische Tatsache ist, daß der unglückliche Verlauf der ersten Marne Schlacht eine andere Wendung genommen hätte, wenn die hervorragenden Fliegermeldungen des rechten Heeresflügels operativ richtig verwertet worden wären.

Nach dem Marne Drama kam der Stellungskrieg und damit neue Aufgaben für die Flieger. Die strategische Erkundung trat vor der Naherkundung, vor der Zusammenarbeit mit der Artillerie, zurück. Zahlenmäßige Überlegenheit feindlicher Flugzeuge forderte deren Bekämpfung aus der Luft. Die Massierung von Zielen im feindlichen Operationsraum wies auf vermehrte Ausnutzung des Bombenwurfs hin. Nur durch Spezialisierung der Flugzeugtypen, durch Konstruktion von besonderen Jagd- und Bombenmaschinen konnte man der beginnenden Schwierigkeiten Herr werden.

Im März 1915 erfolgte daher eine radikale Neuorganisation der Fliegertruppe auf Grund der völlig veränderten Kampfverhältnisse. Die Truppe wurde einem einheitlichen Kommando, dem Feldflugchef, unterstellt, neu gegliedert und bedeutend vermehrt, die deutsche Luftfahrtindustrie mobilisiert und auf ein großes Luftprogramm umgestellt. Flugzeug- und Motorenfabriken schossen in der Heimat wie Pilze aus der Erde. 78 neue Fliegerverbände sollten bis zum April 1916 aufgestellt werden. Der Großkampf in der Luft begann. Rund 150 Fliegerabteilungen, besser ausgerüstet und durchgebildet als je zuvor, standen zu Beginn der Kämpfe um Verdun 1916 an der Front. Aus einer Hilfs- und Nebenwaffe war eine Hauptwaffe geworden, die ihre Feuerprobe in den heißen Angriffskämpfen um die französische Zentralfestung bestehen sollte und bestand. Eine besondere Fliegertaktik im Luftkampf bildete sich heraus, deren Vorkämpfer und Meister Immelmann und Boelcke wurden. Bedarfseinsatz einzelner Jagdfighter wlich planmäßiger Verwendung größerer Jagdverbände, deren zahlenmäßige Unterlegenheit durch draufgängerische Führung und bessere Bewaffnung mehr als ausgeglichen wurden. Die Unterstützung des Artilleriekampfes durch Flieger, die Mitwirkung der Infanterieflugzeuge als unmittelbares Nachrichtenmittel der Infanterie, die Ausnutzung des Fliegerlichtbildes für den Grabenkampf wurden mehr und mehr vervollkommen und verfeinert. Nur im Einsatz der bestehenden Bombengeschwader fand man mangels Erfahrung noch nicht den allein richtigen Weg der konzentrischen Massenwirkung.

Von Verdun wurde bald darauf der Schwerpunkt der Kämpfe an die Somme verlegt, aus dem Angriff wurde Verteidigung. Die schwerste Probe für die Fliegerwaffe begann. Viersache Übermacht in der Luft stellte an die Nerven unserer Flieger die höchsten Anforderungen. Hier war es wieder unser unvergesslicher Boelcke, der mit unerschütterlichem Mut, kalter Entschlossenheit und überlegener Angriffstaktik das Gleichgewicht in der Luft wiederherstellte. Ein unbesiegter Held fiel er am 28. Oktober 1916, noch ehe die Schlacht

Vorkriegsflugzeuge



„Taube“



Doppeldecker



1 Max Immelmann, Sieger in 15 Luftkämpfen, nach erfolgreichem Luftkampf tödlich abgestürzt am 18. Juni 1916

2 Oswald Boelcke, Sieger in 40 Luftkämpfen, durch Zusammenstoß mit einem Staffelkameraden im Luftkampf tödlich abgestürzt am 28. Oktober 1916

3 Manfred Frhr. v. Richthofen, Sieger in 80 Luftkämpfen, gefallen am 21. April 1918

4 Ernst Udet, Sieger in 62 Luftkämpfen

5 Hermann Göring, Sieger in 22 Luftkämpfen

Von der Fliegertruppe des Weltkriegs

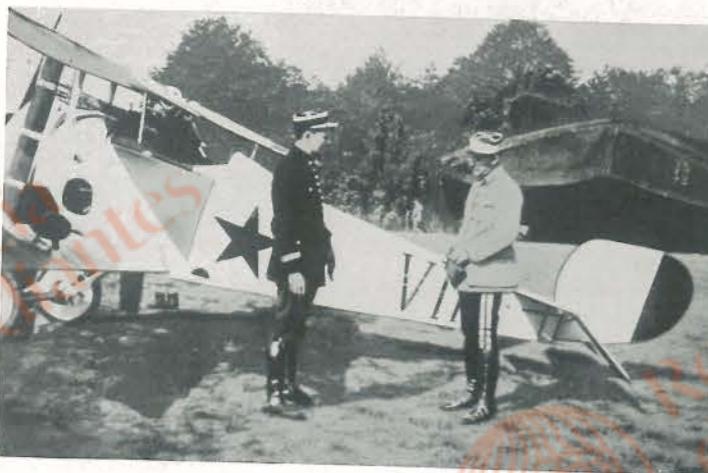
Das Maschinengewehr des Beobachters



Deutsches Riesenflugzeug
im Kriege



Start zum
nächtlichen Feindflug



Zur Notlandung
gezwungenes
französisches Flugzeug
mit seiner Besatzung

entschieden war. Sein Geist übertrug sich auf alle anderen Flieger, sein Wahlspruch „Fliegen heißt Angreifen!“ wurde zum Symbol der Waffe.

Der Krieg ging weiter. Neue und immer schwerere Probleme wurden der Luftwaffe aufgegeben. Die ungeheuren Vermehrungen an feindlichen Luftstreitkräften forderten immer höhere Anstrengungen auf unserer Seite. Eine zweite Reorganisation der Luftwaffe sah die Neuaufstellung von rund 160 Fliegerverbänden bis zum Frühjahr 1917 vor. Die Luftwaffe wurde gleichzeitig einem Kommandierenden General der Luftstreitkräfte unterstellt.

Damit war ein gewisser Abschluß im äußeren Rahmen, aber noch lange kein Ende des inneren Ausbaues der Fliegertruppe erreicht. Die größten und schwersten Kämpfe, die Zeiten der Luftschlachten der Jahre 1917 und 1918, standen noch bevor. Amerika trat als offener Feind in die Reihe der Gegner, der Entente erwuchsen ungemeine Hilfsquellen, die feindliche Überlegenheit in der Luft drohte ins Uferlose zu steigen. Ein drittes Flugzeug-Rüstungsprogramm, das sogenannte „Amerikaprogramm“, sollte dem entgegenwirken. Es sah z. B. eine Vermehrung der Jagdkräfte um 40 Staffeln, eine Verdopplung der heimatlichen Monatsproduktion von 1000 auf 2000 Flugzeuge und die Bereitstellung von riesigen Mengen Betriebsstoffen vor! In Zeiten zunehmenden Mangels aller Rohstoffe bedeutete dies eine ungeheure Belastung der Heimat. Front und Heimat schweißten sich in letzter Anstrengung zu einem geschlossenen Ganzen im Ringen um die Herrschaft in der Luft zusammen.

Die Flandernschlacht erwies sich dann als die dritte große Kraftprobe der deutschen Fliegertruppe. 70 Fliegerverbände einer einzigen Armee wehrten den Ansturm der konzentrisch eingesetzten englischen Luftstreitkräfte erfolgreich ab. Das Beispiel unseres größten Fliegerhelden Manfred von Richthofen wirkte Wunder auf Flieger und Truppe. In der Spitze des ersten, von ihm geführten Jagdgeschwaders hielt er furchtbare Abrechnung mit dem Gegner. Luftschlachten zwischen 80 oder 100 Flugzeugen waren an der Tagesordnung. Flammensäulen brennend abstürzender Feindflugzeuge bezeichneten weithin sichtbar die Stätte der Luftkämpfe. Überraschende Erfolge hatten auch unsere Bombengeschwader, die bei Tag und Nacht Massenangriffe auf wichtige Ziele des feindlichen Hinterlandes, aber auch auf die feindlichen Hauptstädte Paris und London durchführten. Der strategische Angriffsluftkrieg und damit überhaupt eine neue Epoche der Kriegsstrategie hatte begonnen. Auch in der Luft wurde die Masse Trumpf. Der Krieg, von der Luftwaffe beeinflußt, gewann ein neues Gesicht.

Höhepunkt des fliegerischen Einsatzes und des titanischen Ringens in der dritten Dimension war schließlich die Frühjahrsoffensive im März 1918, die „Große Schlacht in Frankreich“. Was hier die Helden der Luft, unsere Jagdgeschwader, unsere fast pausenlos eingesetzten Bombengeschwader, unsere rücksichtslos in den Erdkampf eingreifenden Schlachtstaffeln, unsere Infanterie-

und Aufklärungsflieger geleistet haben, steht erhaben über allem Lob. Der Gipfel des Ruhms für die junge Waffe war erklimmen.

Aber der Sieg war trotz Hergabe der letzten Reserven nicht vollkommen gewesen. Der Abstieg begann. Unser Helden Richthofen fiel. Die Heimat versagte. Des Feindes Luftstreitkräfte vermehrten sich dagegen in phantastischen Ausmaßen. Es kam der Rückzug. In diesen furchtbaren letzten Monaten und Wochen leisteten unsere abgehetzten Flieger Übermenschliches. Heldenmütig war ihr Kampf gegen den hundertsach überlegenen Feind bis zum letzten Tage, bis zum bitteren Ende. Der schwindige Novembertag setzte dem gigantischen Ringen ein Ende. Über unbesiegt senkte der deutsche Adler die Flügel. Der Krieg war zu Ende.

34 schwache Fliegerverbände waren 1914 ins Feld gerückt. 306 deutsche Staffeln verließen 1918 das Feld ihres Ruhmes. 4578 Tote und 4296 Verwundete waren der erschütternde Tribut der jungen Luftwaffe an das Vaterland, 2000 Tote zählten darüber hinaus die Fliegerverluste allein in der Heimat. Unvergessen bleiben ihre Heldenataten, lebendig ihr Geist!

Tragisch das Ende unserer folzen, ruhmreichen Fliegertruppe, als der siegreiche Feind den in der Luft unbezwingenen Gegner respektlos vernichtete. Und dennoch bildete dieser Vernichtungswille, die unerbittlichen Forderungen der Entente, unbewußt eine außerordentliche und höchste Anerkennung, einen letzten und größten Triumph der Waffentaten unserer Flieger! Denn nichts fürchtete der seines Sieges noch nicht sichere Feind nach dem Waffenstillstand mehr, als einen letzten Verzweiflungskampf der mit größter Aufopferung und eiserner Pflichttreue kämpfenden deutschen Flieger, um die Ehre des Heeres zu retten und die auf der Erde kämpfenden Truppen noch einmal zum Widerstand fortzurufen. Ganze Armenen waren dem Feinde unmittelbar nach dem Kriege nicht so wichtig als einige tausend deutsche Flugzeuge. Standen doch Ende November 1918 rund 40000 französischen, englischen und amerikanischen Frontflugzeugen nur noch etwa 4500 deutsche gegenüber! Die Ladesstunde der deutschen Fliegertruppe schlug am 28. Juni 1919, dem Schandtage deutscher Geschichte, an dem die sofortige Auslieferung bzw. Vernichtung des „gesamten militärischen und maritimen Luftfahrzeugmaterials Deutschlands“ bestimmt wurde. Sadistischer Vernichtungswut fielen so 14000 Flugzeuge, 27000 Motoren, sämtliche Luftschiffe und Millionenwerte an übrigem Gerät zum Opfer.

Die erste deutsche Fliegertruppe war damit als lebendige Truppe und Waffe äußerlich und materiell vernichtet. Aber der Feind vermochte sein Diktat nicht gleichzeitig auf die Tötung des in tausend Luftschlachten bewährten Flieger- und Siegergeistes auszudehnen. Unantastbar blieb dieses wertvollste Vermächtnis und Erbgut eines Richthofen und Boelcke in unseren Kriegsfliegern, in unserer heranwachsenden Jugend, im ganzen deutschen Volke erhalten. Heute ist es das erzene Fundament unserer an die großen Traditionen der ersten deutschen Fliegertruppe anknüpfenden neuen deutschen Luftwaffe!

Als Jagdflieger im Westen

Von Oberstleutnant Ritter von Greim

In meine Erinnerungen als Jagdflieger im Weltkriege haben sich besonders erlebnisschwer die Abwehrkämpfe über dem blutgetränkten Boden der Somme im August 1918 eingegraben.

8. August 1918 — Der schwarze Tag

Von der Front dröhnte furchtbares Trommelfeuers. Den englischen Angriffsbefehl sah ich gleichsam schriftlich vor mir liegen: Bei Dämmerung massiver Angriff auf die Flugplätze, gleichzeitig Beginn des Trommelfeuers auf die Stellungen und vorderen Annäherungswege, Sperrung der Straßen im hinteren Gelände durch Schlacht- und Bombenflieger.

Die Sicht- und Flugverhältnisse gestatteten die Abwicklung des Flugbetriebes nur in niederster Höhe und im dichten Schleier des zäh und träge sich hebenden Nebels. Hier gab es weder Taktik noch List, es war dem Zufall überlassen, den Kurs eines Engländer zu kreuzen. Auf diesen Zufall aber wollte ich nicht lange warten; zu kostbar war die Zeit. Ich fasste daher den Entschluß, in den Erdkampf einzutreten. Auch hier konnten wir uns erfahrungsgemäß bewähren.

Schauerlich wütete die Schlacht. Undurchdringlicher Rauchqualm kennzeichnete den Kernpunkt artilleristischen Tobens. Um ein gutes Stück hatte sich die Feuerwalze in unser Gebiet vorverlegt; es konnte kaum zweifelhaft sein, daß der Gegner bereits in die Artilleriestellungen eingedrungen war. In rasendem Flug ging's über die tausend Feuerblitze der krepienden Geschosse hinweg. Die englische Angriffstaktik bot sich dem Auge in grauenhafter Praxis: in vorderster Linie und in unregelmäßigen Zwischenräumen die Riesenleiber der Tanks als die Bahnbrecher und stärksten Träger infanteristischer Stoßkraft, hinter ihnen vorspringende Gestalten, Schützenlinien, da und dort zurückgehende Gruppen, Begleitbatterien des Sturmes in offener Stellung.

Klatschende Einschläge in meine Maschine rissen mich jäh aus der sekundenlangen Betrachtung und verlangten schnelles Handeln, wollte ich nicht das Schicksal noch weiter herausfordern. Gas weg — und hinunter ging's mit knatternden Gewehren auf Schülen, Trichterbesetzungen und alles, was das Auge in diesen Sekunden erspähen konnte. In wenigen Metern Höhe riß ich die Maschine hoch, um die Angriffe in umgekehrter Richtung zu wiederholen. Grelles Mündungsfeuer erinnerte mich an die vorher gesichtete Batterie. Sie trommelte furchtbar gegen unsere Stellungen. Eine Unterbrechung konnte nur nützlich sein. — Die Maschine sauste wieder hoch, in scharfer Kurve war das