



10610



Briefmarken

3,4,5,6,8,12,15,25,40 Rpf

Henschel Flugzeug-Werke A. G.

WERKLUFTSCHUTZ

2. Sonderlehrgang

12. Januar bis 26. März 1938

„Darüber müssen wir uns klar sein: Wenn ein Luftüberfall kommt, ist es zu spät, um erst Schutzmaßnahmen zu treffen. Nur wenn der Luftschutz in dem Augenblick, in dem er aufgerufen wird, sofort wie ein Mann steht, und wenn der Luftschutz in der Vorbereitungszeit dafür gesorgt hat, daß die erforderlichen Maßnahmen getroffen sind, dann wird uns in Zusammenarbeit mit unserer unerschrockenen Luftwaffe kein Staat der Welt in die Knie zwingen können.“

Hermann Göring (am 5. Juni 1937)

Nach dem Willen des Reichsministers der Luftfahrt, Generalfeldmarschall Hermann Göring, wird unsere gesamte Gefolgschaft im Werkluftschutz ausgebildet. Am 2. Sonderlehrgang nahmen teil:

- | | | | | |
|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------|
| 1. L. Ahrens | 21. M. Hirmer | 41. B. Mellin | 61. H. Rost | 81. W. Tamm |
| 2. M. Bartos | 22. S. Hungs | 42. J. Müller | 62. K. Rühl, Dr. | 82. F. Thiede |
| 3. F. Beckmann | 23. K. Ide | 43. P. Müller | 63. W. Schär | 83. E. Tibi, Dr. |
| 4. K. Bonatz | 24. O. Jacker | 44. W. Müller | 64. A. Scheller | 84. K. Tiepoli |
| 5. A. Brandt | 25. W. Josephski | 45. P. Münchow | 65. G. Schleeh | 85. K. Urban |
| 6. K. Braumann | 26. F. Kaufmann | 46. E. Nabakowski | 66. K. Schmidt | 86. M. Urban |
| 7. G. Danneberg | 27. H. Kempe | 47. F. Nicolaus | 67. P. Schmidt | 87. H. Vieregge, Dr. |
| 8. A. Dienst | 28. R. Koch | 48. F. Nothnick | 68. Th. Schrauder | 88. H. Voges |
| 9. J. Dirks | 29. K. König | 49. O. Oeckl | 69. A. Schugardt | 89. H. Walter |
| 10. W. Drenkhahn | 30. E. Kolland | 50. F. Orzechowski | 70. G. Schwäbisch | 90. H. Wandtke |
| 11. W. Düwell | 31. K. Korrengk | 51. R. Pilz | 71. F. Schwanke | 91. P. Weber |
| 12. O. Elze | 32. F. Kubin | 52. P. Prenzlów | 72. F. Schweda | 92. H. Wellner |
| 13. O. Engel | 33. E. Kutzner | 53. W. Prenzlów | 73. E. Schwindt | 93. M. Werdermann |
| 14. T. Feige | 34. G. Lehmann | 54. W. Rathke | 74. A. Sieling | 94. F. Wetstein |
| 15. H. Freiwaldt | 35. H. Lilienthal | 55. O. Rauhuth | 75. B. Sommer | 95. E. Widlers |
| 16. A. Gäbler | 36. E. Liehr | 56. H. Regelin | 76. F. Spalding | 96. K. Will |
| 17. E. Gaszstedt | 37. H. Lindenau | 57. W. Reichel | 77. H. Spiegelberg | 97. H. Wipprecht |
| 18. J. Haerberle | 38. B. Lück | 58. K. Reuß | 78. H. Spitzner | 98. W. Wohlfarth |
| 19. W. Heitmann | 39. M. Maurer, Dr. | 59. G. Roepke | 79. P. Steuber | 99. E. Zillmann |
| 20. K. Hessel | 40. A. Meier | 60. H. Rossow | 80. O. Struthmann | 100. A. Zober |

In den Bildunterschriften sind die abgebildeten Teilnehmer mit obigen Nummern angegeben



Bild oben:

Die Gasspürer und Entgifter legen in ihren Schutzräumen die Gasanzüge an. (Im Vordergrund links Nr. 27, rechts Nr. 9)



Sowohl für die Arbeitstrupps des Werklufschutzes wie auch für die übrige Gefolgschaft des Werkes stehen Schutzräume zur Verfügung. In diesen Schutzräumen sind die Ausrüstungsstücke der Arbeitstrupps untergebracht.

Um jederzeit schnellstens einsatzbereit zu sein, muß vor allen Dingen das Anlegen der Schutzanzüge geübt sein.

Die Unterweisung der auszubildenden einzelnen Gruppen erfolgt in der Regel in freiem Gelände, so daß sich jeder, der bisher nur seinen Arbeitsplatz kannte, auch im Werkgelände zurechtfindet, und seine Einsatzbereitschaft dadurch gewährleistet wird

Bild mitte:

Werklufschutzleiter Heuß

Bild unten:

Instruktion der Gasspürer durch den Werklufschutzleiter





Bild links:
Überbrücken eines Trichters
durch den Wiederherstellungs-
trupp

Bild mitte:
Nach dem Bürodienst im Werk-
luftschutz (Nr. 19)

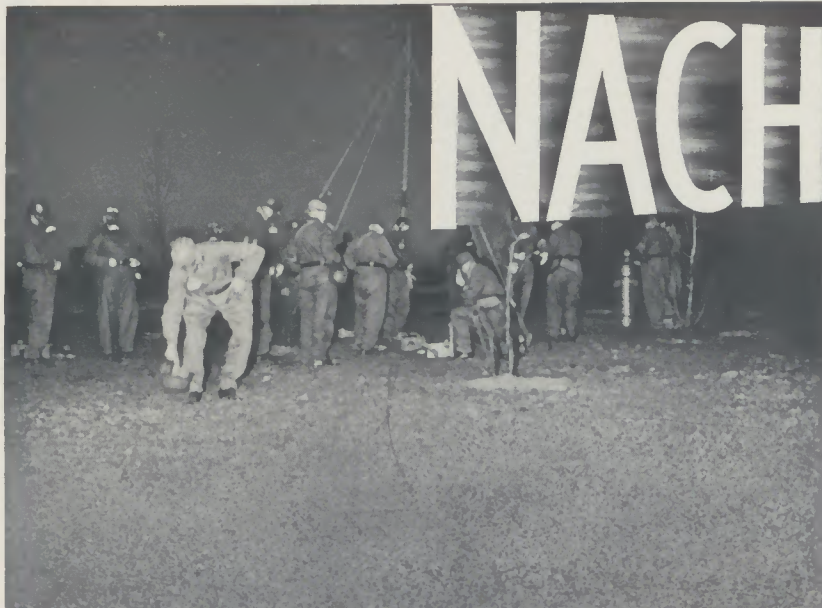


Die Bilder zeigen einen Aus-
schnitt aus der Arbeit des
Wiederherstellungstrupps.
Dessen Einsatz erfolgt bei:
Einsturzgefahr, Schäden an
den Wasser- und Stromlei-
tungen sowie an den Kessel-
häusern (Versorgungsan-
lagen), Zerstörungen an
Gleisanlagen und Straßen
(Transportwege). Gut aus-
gebildete Spezialisten sind
das Rückgrat des Trupps



Bild links:
Fachmännische Begutachtung
der bisher geleisteten Arbeit
durch die Konstrukteure. (Von
links nach rechts: Nr. 56, 87
und 30)

NACHRICHTEN



Errichtung eines Beobachterpostens im Außengelände, der dem Werkluftschutzleiter Angriffsschäden und Angriffsverlauf meldet



Der Befehlsstand des Werkluftschutzleiters ist das Hirn des Werkluftschutzes für den Einsatz der Arbeitstrupps.

Die Verbindung des Befehlsstandes mit allen Außenstellen stellt der Nachrichtentrupp her. Das Bild rechts zeigt den sonst im Schutzraum untergebrachten Befehlsstand im freien Gelände bei einem Übungsspiel



Die Luftschutzleute des Nachrichtentrupps beim Verlegen von Fernsprechkleitungen im Gelände

KAMPESTOFF

Kampfstoff im Werkgelände verhindert die Fortführung der Produktion. Seine schnelle Aufspürung und sofortige Unschädlichmachung ist Aufgabe der Gasspürer und Entgifter. Entgifter mit Chlorkalkstreuer

Die Aufgabe der Gasspürer und Entgifter ist ebenso verantwortungsvoll wie schwer. Bei jedem Wetter, Tag und Nacht einsatzbereit, ist die Richtschnur der Ausbildung und das Ziel des Einsatzes. Entgiften einer Werkstraße

Je schneller die Entgiftung durchgeführt wird, desto eher kann der Betrieb und damit die Produktion wieder aufgenommen werden. Entgiften eines Rollfeldes





Feuer

bedeutet Vernichtung. Seine Verhütung und Bekämpfung ist Aufgabe der Brandwachen und des Feuerlöschtrupps. Gut aufgeteilt im Werk, schnell einsatzbereit bei Gefahr und gut ausgebildet im Frieden, schützen sie den Betrieb.



Bild oben:

Nicht nur am Schreibtisch, sondern auch am Strahlrohr ist dieser Luftschutzmann (Nr.11) auf dem Posten

Bild mitte:

Der Betriebsführer macht Aufnahmen beim Übungsspiel

Bild unten:

Einsatz der Kleinmotorspritze

Bild oben:

„Bomben-Einschlag“ —

Bild mitte:

der selbst Betriebsdirektor Frydag
nicht aus der Ruhe bringt

Bild unten:

Einsatz der Großmotorspritze (im
Vordergrund Nr. 61)



Die Anleitung durch den Leiter der Werkfeuerwehr erzielt eine Ausbildung, die der eines Berufsfeuerwehrmannes gleichkommt. Die Arbeit des Feuerlöschtrupps wird unterstützt durch Löschgeräte, die vollen Einsatz gewährleisten.





Bild oben:

Sachverständige Zuschauer (Nr. 92 und 68) beim Übungsspiel

Bild mitte:

Ganz beim Dienst (Nr. 83 und 3)



Bild links:

Auch zuschauen macht Freude! (Von links nach rechts: Nr. 82, 29, 79, 75 und 77)

Bild rechts:

Schadenfreude ist die reinste Freude! (Von links nach rechts: Truppführer Braune, Nr. 64, 73, 30, 83 und 12. Im Vordergrund: Betriebsdirektor Frydag)



Bild mitte:

Einsatzbereit (Nr. 80)

Bild unten:

Werkluftschutzmänner in Gasanzügen (Nr. 95 und 17)





Truppführer Pfennig freut sich über die Leistung seiner Gasspürer und Entgifter (links neben ihm Nr. 20)



Lust und Liebe kennzeichnen den Ausbildungsgeist des Werklufschutzmannes bei HFW. (Nr. 22)



Restlose Hingabe für die gestellte Aufgabe! (Nr. 95)



Bild unten:
Die erste Hilfe ist geleistet!
(Nr. 77 und 65)



Bild oben:
Anlegen eines Notverbandes
(Nr. 32 und 65)

Bild mitte:
Der Betriebsobmann (Nr. 66) beim
Übungsspiel

Erste Hilfe!

Helfer und Helferinnen des Sanitäts-
trupps bringen den Gefolgschafts-
angehörigen, die durch Feindein-
wirkung aus der Luft verletzt sind, die
erste Hilfe. Ob Kampfstoffverletzte
oder mechanisch Verletzte, bei beiden
gilt der Leitsatz: die erste Hilfe ist die
beste Hilfe. Schnellster Abtransport
aus der Gefahrenzone auch noch
während des Angriffs in die Rettungs-
stellen und das Anlegen von Notver-
bänden ist Aufgabe der Helfer; die
weitere Versorgung übernimmt neben
dem Arzt die Helferin.





Zuschauer beim Abschlußschießen

Bild oben:

(von links nach rechts: Nr. 71 und 57, stellv. Werkluftschutzeiter v. Kalinowski, Nr. 80)



Bild mitte:

(von links nach rechts: Nr. 93, Truppführer Selke, Nr. 85)



Bild unten:

(von links nach rechts: Nr. 37 und 73, Truppführer Somrey und Braune, Nr. 64, 15 und 63)

Zuschauer beim Übungsplanspiel

Bild oben:

Als Abschluß des zweiten Lehrgangs wurde am 23. März 1938 eine Einsatzübung durchgespielt, bei welcher alle Teilnehmer die Arbeit aller Trupps und das Können ihrer Kameraden beobachten und das in der Ausbildung Gelernte beurteilen konnten. (Von links nach rechts: Nr. 69, 19 und 90)



Bild mitte:

Die Gasspürer und Entgifter sehen, daß nicht nur sie schwer körperlich arbeiten müssen, sondern auch die Wiederhersteller beim Herantragen der Balken zum Brückenbau. (Von links nach rechts: Nr. 27, 20, 95, 82, 9, 91, 21 und 6)



Bild unten:

Hier haben die Luftschutzmänner Gelegenheit zu lernen, welche Bedeutung jedem einzelnen Trupp zukommt. (Von links nach rechts: Nr. 14, 11, 50, 87 und 3)



Bild rechts:

Als letzte Übung war ein Übungsschießen angesetzt, bei dem wertvolle Preise erschossen wurden (auf der Pritsche Nr. 75)



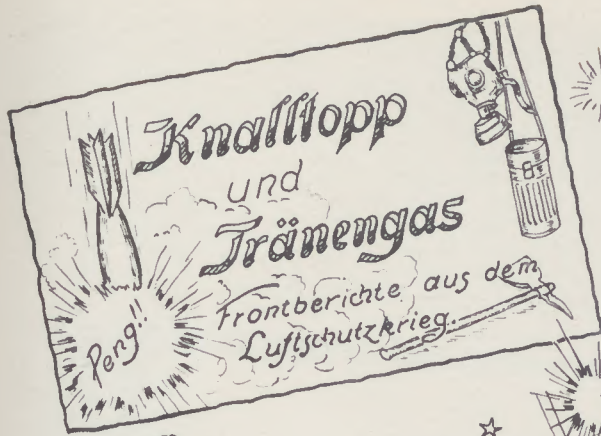
Bild links:

Abmarsch zum Schießstand. Als Abschluß des Schießens fand ein Kameradschaftsabend statt, auf dem allgemein der Wunsch laut wurde, den Lehrgang im Herbst zu wiederholen. (Von links nach rechts: 1. Reihe: Werkluftschutzleiter Heuß, stellv. Werkluftschutzleiter von Kalinowski, 2. Reihe: Truppführer Pfennig, Nr. 57)

Bild rechts:

Am Tisch des Schießstandschreibers. Alles wartet gespannt auf das Ergebnis. Wer hat die meisten Ringe? (Nr. 36, st. W. L. L. v. Kalinowski, Herr Lauven, Nr. 32 und 55, Truppführer Selke, Nr. 57, Truppführer Wollinski und Nr. 80)





Auszug aus der Bierzeitung anlässlich des Kameradschaftsabends des 2. Sonderlehrganges



Zu enge Koppel muss man straffen, der ganze Kerl muss sich zusammen-raffen.

Man gibt sehr gern die Schuld der Maske, auch wenn's der Kopf war, der nicht passte.

34 glaube, ich habe Nebenluft!!!

Zu enge Bänder! Drücken am Hinterkopf!!!



Zugang nur für Herzgesunde und Nervenstarke

Auf in den Reizraum! Vorstellung eines Genuß-Süchtigen.



13atü! Und alles ist nass, Herr Gott, denkt Oekl, was macht das Spass.



Ein Spritzchen so klein wie der Schwanz einer Maus Da geht ja das Feuer vor Lachen aus



Im Gasraum entdeckte Rehling diese vier, wär er nicht da, sie säßen heut noch hier



Rein ging's besser 'wie raus!

Dienststellen-Übersicht

Ablage	KRA	Kollekte ruhender Aufträge
Änderungsbüro	TFA	Täglich fünf Ansichten
Auftragsbüro	WBA	Wir brauchen Arbeit
Auslandsabteilung	KA	Kleiner Ableger
Bauabteilung	BB	Bildschöne Bauten
Betriebsbüro	WB	Wirtschaftsbeglucker
Betriebsplanung	WBP	Wir bringen Plastik
Betriebsstatistik	KRS	Keine ruhige Stunde
Büromaterial	KOM	Keine Ordner mehr!
Direktionsassistent	BD	Bleibe dienstlich!
Druckschriftenbüro	TFD	Täglich frischer Druck
Flugabteilung	TE	Talentierte Einfänger
Fürsorgeschwester	AF	Alles Frauenfragen
Gehaltsbüro	KBG	Keiner braucht Geld!!
Hausmeister	AH	Auch Hausherr
Kasse	KBK	Kleine Beträge à Konto
Konstruktionsentwicklung	TKE	Täglich kommen Einfälle
Konstruktionsvermittlung	WBK	Wir bereinigen Konstruktion
Kontrolle	WK	Wir knobeln
Lehrwerkstatt	BLW	Bleibt lange wirksam
Lehrwesen	BL	Bekannter Lehrstuhl
Lochkartenstelle	KBL	Keine braucht Liebe
Lohnbüro	KRL	Kursus richtiger Lohnabzüge
Materialbeschaffung	WBM	Warte bis morgen!
Materialprüfung	TSW	Teure Schrott-Werkstatt
Nachkalkulation	KRN	Keine ruhige Nacht!
Normung	TFN	Täglich frische Normen!
Omnibusfahrdienst	AO	Automobilordner
Projektbüro	TKP	Täglich kolossale Projekte
Sekretariat	BS	Beschwerde-Stelle
Technische Verwaltung	TVS	Täglich viel Schreiberei
Terminbüro	WBT	Wir bleiben tapfer
Triebwerk	TKM	Traue keinem Motor
Verkauf	KV	Kein Versager
Verkauf Einzelverk.	KVE	Kleine Verkäufe erfreuen
Vertrauensrat	BV	Besonderer Verein
Vorrichtungsbau-Konstruktion	WVK	Wir verwenden Kataloge
Warenannahme	WW	Wahre Wunder
Werkeinrichtung-Anlagen	WEB	Wir egalisieren Büromöbel
Werkssicherheitsdienst	SW	Stehen Wache
Werkzeugausgabe	WZA	Wir zählen ab

Dienststellen-Übersicht

Priv.-Anschl.

Offenes Verzeichnis

Am Kameradschaftabend wurden unter allgemeiner Heiterkeit „volkstümliche“ Erklärungen zu den Kurzzeichen verlesen, deren lebendiger Witz am besten die Stimmung des Abends wie überhaupt des ganzen Lehrganges erhellt

Deutschlandflug 1938



**Der fliegende deutsche Mensch
ist Ziel und Wahrzeichen des
Nationalsozialistischen Fliegerkorps**

Fr. Lempiäinen

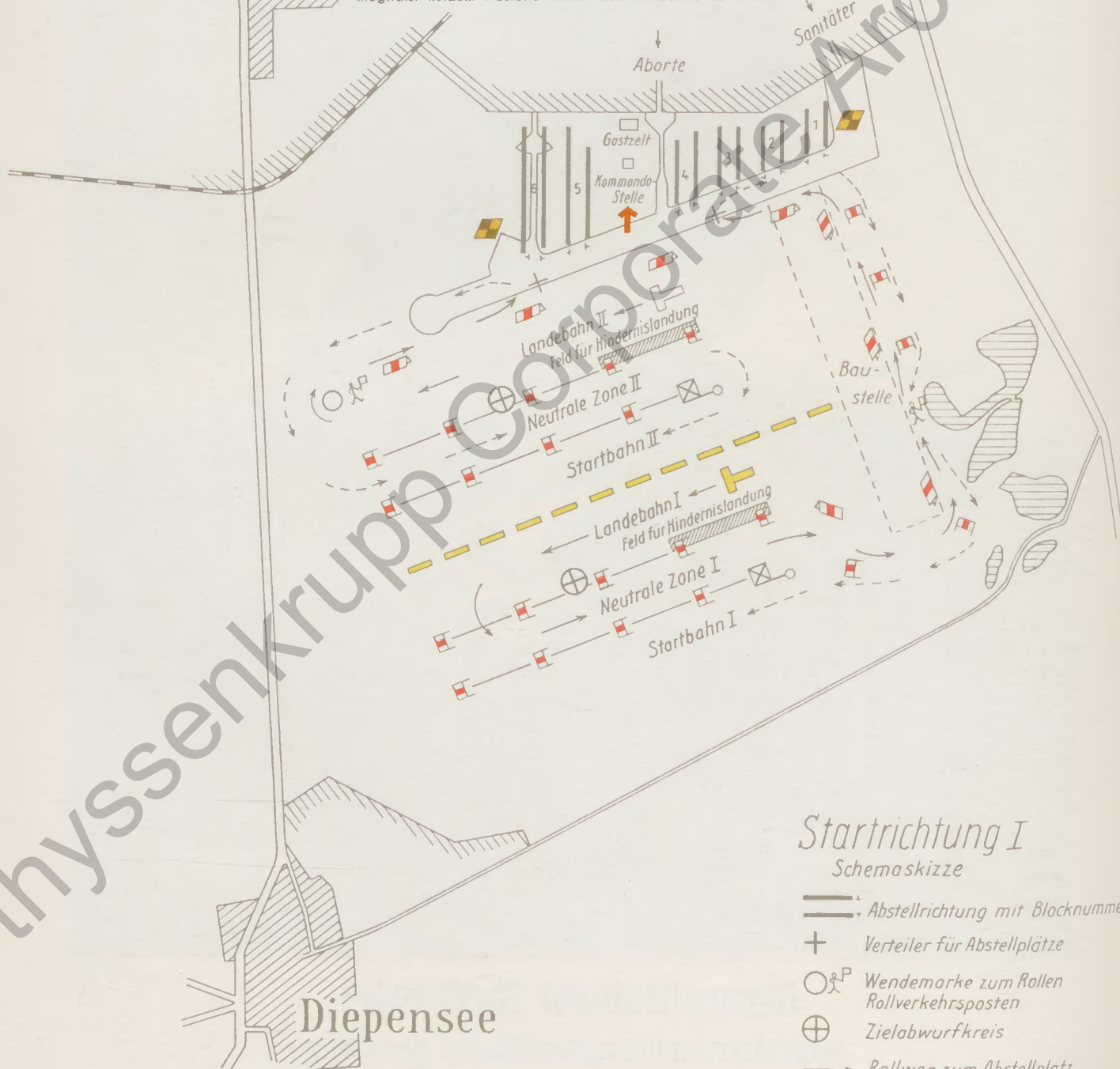


Generalleutnant Christian Hansen
Korpsführer des Nationalsozialistischen Fliegerkorps

Aufn. Röhr

Schönefeld

Zur reibungslosen und zeitsparenden Durchführung der Geschicklichkeitsprüfung waren zwei Start- und Landebahnen (mit weißem bzw. gelbem Landekreuz) aufgebaut. Wir hatten diesen Aufbau auf Plänen, die für jede Windrichtung festgelegt waren, aufgezeichnet und mit entsprechendem Text den Wettbewerbsteilnehmern vor Anflug von Schönefeld in Rangsdorf bereits ausgehändigt, so daß die Wettbewerbsteilnehmer von der bei uns gültigen Organisation schon vor ihrer Landung in Schönefeld Kenntnis hatten. Nebstehend zeigen wir den Organisationsplan für die Windrichtung, die wir am Wettbewerbstag (26. 5. 1938) hatten. Aus diesem Plan ging auch der Aufbau des Hindernis-Zielfeldes und des Abwurf-Zielkreises hervor. Die 108 Flugzeuge, die ihre Geschicklichkeitsprüfung in Schönefeld zu erledigen hatten, trafen von Rangsdorf kommend in Kettenformation bei uns ein. Nach der Landung formierten sich die Verbände zum Rollen in Reihe und rollten zu dem der jeweiligen Landebahn zugehörigen Verteiler, der die Verteilung der Flugzeuge auf die einzelnen Abstellblocks vornahm. Die Rollwege zum Start für die Geschicklichkeitsprüfung und von der Landebahn zum Abstellplatz gingen aus dem Plan hervor. Nach dem Start für den Geschicklichkeitsflug flogen die Wettbewerbsteilnehmer, die für das gelbe Landekreuz eingeteilt waren, links herum, die für das weiße Landekreuz eingeteilt waren, rechts herum, überflogen das Hindernis-Zielfeld in niedriger Höhe, warfen ihren Meldebeutel in den Zielkreis und flogen dann das Hindernis-Zielfeld durch Links- bzw. Rechtskurven wiederum an, um in möglichst kurzem Abstand hinter dem Hindernis zu landen.



Startrichtung I Schemaskizze

- Abstellrichtung mit Blocknummer
- Verteiler für Abstellplätze
- Wendemarke zum Rollen
Rollverkehrsposten
- Zielabwurfkreis
- Rollweg zum Abstellplatz
- Rollweg zum Start

Diepensee

Deutschlandflug 1938

Geschicklichkeitsprüfung in Schönefeld

Flugkapitän Ing. Koempf

Der nachfolgende Bildbericht soll für die Wettbewerbsteilnehmer des „Deutschlandfluges 1938“ eine Erinnerung an die Geschicklichkeitsprüfung in Schönefeld sein. Gleichzeitig soll er allen Beamten der Luftaufsicht und allen Helfern für ihren Einsatz und ihre Mühe Dank sagen. Nur der restlose Einsatz eines jeden hat die uns gestellte Aufgabe gelingen lassen.

Unseren Gefolgschaftsmitgliedern rufen wir die Hauptpunkte der Ausschreibung des Deutschlandfluges 1938 (vom 22. Mai bis 29. Mai 1938) kurz in die Erinnerung zurück. Es wurden gewertet:

- a) Verbandsflug (Pünktlichkeit im Streckenfluge);
- b) Anzahl der angeflogenen Flugplätze (Wertungsplätze gemäß besonderem Verzeichnis in den Ausführungsbestimmungen), die im Einzelfluge an einigen Wettbewerbstagen anzufliegen sind, sowie der Anflug der Übernachtungsflughäfen (Tankplätze);
- c) Pünktlichkeit im Einzelfluge;
- d) Richtiges Ansetzen der Flugzeuge durch den Verbandsführer zu den im Wettbewerb gestellten Aufgaben;
- e) Geschicklichkeitsprüfung der Besatzungen durch Hindernislandung und Zielabwurf.

Der Deutschlandflug 1938 wurde außerdem nur in Verbänden von drei Flugzeugen (Kette) durchgeführt. Die Wettbewerbsteilnehmer durften, außer am 25. Mai 1938 in Rangsdorf, keine Monteurlilfe in Anspruch nehmen, wenn sie nicht Strafpunkte erhalten wollten.

Die Geschicklichkeitsprüfung konnte von den gemeldeten 396 Flugzeugen nicht in Rangsdorf allein durchgeführt werden. Es wurden daher als weitere Flughäfen für diese Prüfung Schönefeld und Oranienburg ausgesucht. Von der Deutschlandflugleitung des NSFK. wurde ich als Sportleiter bestimmt und mit der Organisation und Durchführung der Geschicklichkeitsprüfung in Schönefeld beauftragt. Die Organisation wurde mir sehr erleichtert, da die Henschel Flugzeug-Werke alle notwendigen Mittel hierfür im weitestgehenden Maße zur Verfügung stellten, und ich in dankenswerter Weise von dem Leiter der Luftaufsicht, Herrn Major Bauer, beraten und unterstützt wurde.

Mit den Lehrlingen und Jungfliegern der HJ.-Fliegergefolgschaft 5/61 wurde bereits vor dem 26. Mai 1938 nach genauen Plänen, die für jede Windrichtung aufgestellt und mit Erläuterungstext gedruckt waren, geübt. Diese Pläne und Richtlinien erhielten die Wettbewerbsteilnehmer bereits am 25. Mai 1938 in Rangsdorf zur Orientierung ausgehändigt. Der nebenstehende Plan zeigt die für die an diesem Tage vorhandene Windrichtung gültige Organisation.

Als am 26. Mai 1938 morgens um 7.25 Uhr schlagartig nacheinander die von Rangsdorf kommenden 108 Flugzeuge innerhalb einer halben Stunde

landeten, und die Aufstellung reibungslos durch die Verteiler auf dem vorgesehenen Abstellplatz erfolgte, hatte ich nach dieser glatten Abwicklung die Gewißheit, daß jeder seine Pflicht tun und alles klappen würde.

Um 9 Uhr gab ich den Start für die Geschicklichkeitsprüfung frei. Um den Wettbewerb möglichst schnell durchzuführen, hatten wir zwei komplette Start- und Landebahnen mit je einem Hindernisfeld und je einem Zielkreis aufgebaut. Bei jedem Hindernisfeld und Zielkreis taten Herren unseres Werkes als Beurkunder Dienst. Die Lehrlinge und Jungflieger waren als Ordonnanzen und Helfer für die rollenden Flugzeuge eingeteilt. Außerdem war es die Aufgabe der Jungen, bei Windwechsel nach den Angaben der Luftaufsichtswache die gesamten Zielfelder usw. umzubauen. Damit jeder Posten rechtzeitig benachrichtigt werden konnte, hatten wir an jeder Seite des Platzes ein Feldtelefon aufgestellt, das mit dem Kommandoturm Verbindung hatte. Von dort wurde alles geleitet.

Die Geschicklichkeitsprüfung wurde einzeln durchgeführt (nicht in Kette). Es mußte zuerst in einen Zielkreis von 10 m Durchmesser ein Meldebeutel von dem Beobachter abgeworfen werden, sodann mußte über ein 1,50 m hohes und 25 m breites Hindernis gelandet werden, wobei das Flugzeug in möglichst kurzem Abstand hinter der Hindernisleine zum Stehen zu bringen war.

Unsere Wettbewerbsteilnehmer hatten Glück, denn bis auf Fahrwerksschäden an drei Maschinen verlief die Geschicklichkeitsprüfung ohne Unfälle. Die Besatzungen konnten diesen Schaden selbst reparieren und erhielten somit laut Ausschreibung keine Strafpunkte; die Hindernislandung wurde jedoch nicht bewertet.

Für das leibliche Wohl der Wettbewerbsteilnehmer war in dem eigens hierfür errichteten Gastzelt gesorgt.

Bereits um 14 Uhr konnten die ersten Flugzeuge zum Weiterflug starten, um 14.20 Uhr hatten 70 % Schönefeld wieder verlassen, und die letzten, die ihr Fahrgestell selbst repariert hatten, verließen gegen 16.30 Uhr unseren Flugplatz.

Der Deutschlandflug 1938 ist beendet. Wir freuen uns, daß die Siegerbesatzungen der Kette K 7 mit dem Verbandsführer Friedrich ihre Geschicklichkeitsprüfung in Schönefeld abgelegt haben, und glauben, daß das vom Korpsführer gesetzte Ziel nicht nur von den Wettbewerbsteilnehmern erreicht wurde, sondern daß auch die Bodenorganisation klappte. Wir hoffen, im nächsten Jahr mit der gleichen freudigen Einsatzbereitschaft in Schönefeld an dem Gelingen des Deutschlandfluges mitwirken zu können.

hfw.-Organisation



Hier gaben die Teilnehmer nach der Landung ihre Wettbewerbsbordbücher ab und nahmen den Meldebeutel für den Zielabwurf in Empfang



Die Beurkunder sind eifrig bemüht, die Wettbewerbsergebnisse in die Listen und Wettbewerbsbordbücher einzutragen

Bild oben:

Der Betriebsführer, NSFK.-Standardartenführer Hormel, im Gespräch mit dem Sportleiter der Geschicklichkeitsprüfung auf dem Henschel-Privatflughafen in Schönefeld über die reibungslose Abwicklung des Wettbewerbes



Bild links:

Vom Feldtelefonstand auf dem Kommandoturm liefen die Leitungen zu jeder Seite des Platzes, um eine schnelle Verständigung der Sportleitung mit den Luftaufsichtswachen zu gewährleisten

Bild unten:

Die Werkfeuerwehr und der Werksanitätsdienst brauchten zum Glück nicht in Tätigkeit zu treten, desgleichen nicht die Werkmonteure, so daß keine Strafpunkte erteilt wurden





Es geht los!



Bild oben:

7.25 Uhr landeten von Rangsdorf kommend 108 Flugzeuge innerhalb einer knappen halben Stunde

Bild links:

Die Beurkunder beobachten das Einschweben der Wettbewerbsmaschinen

Bild rechts:

Die ersten Teilnehmer begeben sich nach der Landung zur Abfertigungsstelle



Bild links:

Aus den Gesichtern der Luftaufsicht spricht die begeisterte Freude des Sportsmanne

Bild rechts:

Der Sportleiter, Flugkapt. Kaempf, muß überall sein. Hier eilt er zum Abstellplatz



Bild links:

Am Rande des Flugfeldes beobachten die ersten Wettbewerbsteilnehmer die Ziellandung ihrer Mitkämpfer

Bild rechts:

Zu den Wettbewerbsteilnehmern gesellten sich bald weitere Zuschauer



Bild links:

Obermeister Groth, Leiter der Luftaufsichtswache in Schönefeld mit Oberfeldwebel Thees

Bild rechts:

Nicht nur kämpfen lautete die Parole, sondern miterleben den Tag der deutschen Fliegerei





Bild oben:

Die Wettbewerbsteilnehmer rollten Punkt 9 Uhr zum Start für die Geschicklichkeitsprüfung in der Reihenfolge ihrer Landung

Bild links:

Blick vom Kommandoturm auf die abgestellten Maschinen

Bild rechts:

Auf der Brücke des Kommandoturmes als zweiter von rechts Ministerialrat Dahlmann



Bild links:

Mit großer Anteilnahme verfolgen die Teilnehmer die Geschicklichkeitsprüfung

Bild rechts:

Der Werksicherheitsdienst der Henschel Flugzeug-Werke



Bild links:

Oberstleutnant Aschenbrenner auf dem Kommandoturm . . .

Bild rechts:

. . . und in der Maschine beim Warmlaufenlassen des Motors



Bild links:

Die Teilnehmer starteten zur Geschicklichkeitsprüfung einzeln

Bild rechts:

Der Motor mußte außer beim Anlassen mit Preßluft ohne Monteurlilfe vom Beobachter angeworfen werden





Der Leiter der Luftaufsicht, Major Bauer, spricht vom Feldtelefonstand auf dem Kommandoturm.
Links der Leiter des Sicherheitswesens der Henschel Flugzeug-Werke, Heuß

Die Luftaufsicht

war bei der Durchführung der für die Geschicklichkeitsprüfung erforderlichen Organisation dankenswerter Berater und Helfer und überwachte die gesamte Abwicklung des Wettbe-

werbes: sie gab den Start für die Geschicklichkeitsprüfung und den Überlandflug frei und erteilte durch Abschießen von roten bzw. grünen Leuchtkugeln Landeverbot und – Aufforderung.



Bild links: Feldwebel Bansdorf am Feldtelefon. **Bild mitte:** Meister Georgi am Hindernis. **Bild rechts:** Unterfeldwebel Enckelmann und Oberfeldwebel Thees überwachen die Hindernislandung

Zielabwurf



Die erste Aufgabe hieß, das Hindernis-Zielfeld in niedriger Höhe zu überfliegen und den Meldebeutel in den Zielkreis von 10 m $\varnothing$ abzuwerfen, der in der Verlängerung des Zielfeldes etwa 400 m von der Startfahne ab lag

Bild oben:

Der Meldebeutel muß wegen der Fahrtgeschwindigkeit vor Überfliegen des Zielkreises abgeworfen werden

Bild unten:

Der Beobachter überzeugt sich vom Gelingen des Wurfes



Hindernislandung



Bild oben:

Die zweite Aufgabe hieß, in möglichst kurzem Abstand hinter einem 1,50 m hohen und 25 m breitem Hindernis zu landen

Bild mitte:

Offiziere der Luftwaffe, Teilnehmer des Deutschlandfluges, verfolgen den Wettbewerb

Bild unten:

Knapp einen Meter braust die Maschine ohne Abstellen des Propellers über das Hindernisseil





Bild oben:

Zu tief, das Fahrwerk hat das Seil weggerissen

Bild mitte:

Beim Befestigen des Seiles helfen die HFW.-Lehrlinge

Bild unten:

Beim Hüpfen über das Seil nimmt hier der Sporn gleich das Seil mit





Schnappschüsse auf dem Flugfeld am Kommandoturm

Bild oben:

Oberstarzt Dr. med. et. Dr. phil. Koschel, jedem Flieger wohlbekannt, erzählt von medizinischen Kuriosa in der Fliegerei



Bild rechts:

Fliegerhaupting. Biechteler von der Unfall-Untersuchungsstelle stellt beruhigt fest, daß an diesem Tage für ihn keine Arbeit zu leisten ist.
Rechts: Düwell, HFW.



Bild oben:

Ministerialrat Dahlmann ist mit seinem Flugzeug aus Rangsdorf gekommen, um den Betrieb in Schönefeld anzusehen

Bild rechts:

Oberst Vierling im Gespräch mit Wettbewerbsteilnehmern der Luftwaffe





Bild oben:

Generalmajor Walz beobachtet vom Kommandoturm aus den Wettbewerb

Bild rechts:

General der Flieger Kesselring begrüßt in Schönefeld Wettbewerbsteilnehmer



Bild links:

Vom Stab des Generalmajor Udet besuchten Major (E) Angermund (rechts) und Major (E) Pendele Schönefeld

Bild unten:

Von rechts nach links: Oberstleutnant (E) Heintz mit Hormel sen. und jun.



Bruch

Bei der Geschicklichkeitsprüfung in Schönefeld hatten die Wettbewerbsteilnehmer Glück. Außer drei Fahrwerksschäden bei der Hindernislandung ereigneten sich keinerlei Unfälle. Der HFW.-Abtrupp arbeitete bei diesen drei Fahrwerksschäden sehr schnell, so daß kaum eine Startverzögerung eintrat.

Bild oben:

Die Maschine wird auf einen Hilfskarren geschoben

Bild unten:

und mit dem Trecker ab-
geschleppt





Bild oben:

Beim Schweißen des Fahrwerks

Bild unten:

Das Tanken nach der Reparatur

Reparaturen

Die Besatzungen, deren Hindernislandung infolge Fahrwerksbruch nicht bewertet wurde, reparierten die Schäden ohne Inanspruchnahme der von HFW. zur Verfügung gestellten Monteurlhilfe selbst und gingen so strafpunktfrei aus. Ein Besatzungsmitglied bediente dabei fachmännisch den Schweißapparat. Wenige Zeit später waren die Schäden behoben, so daß diese Maschinen um 16.30 Uhr zum Weiterflug starten konnten.





Bild links: Von links nach rechts: Rohde, Quedenfeld, Amtsrat Kellner, Amtsrat Matthes, Prok. Heitmann, HFW.
Bild mitte: Oberstabsing. Uding und Fliegerhaupting. Biechteler (Mitte) von der Kette G 7 im Kreis ihrer Kameraden.
Bild rechts: Links Oberreg.-Rat Dr. Mülberger und rechts Reg.-Rat von Linden

Das Gastzelt

war nach der Landung und nach Abgabe der Wettbewerbsbordbücher bei der naßkalten Witterung das sehnliche Ziel der Teilnehmer. Beim heißen Morgenkaffee wich bald jegliche Klammerheit einer fröhlichen Fliegerstimmung, mit der die Gäste der Henschel Flugzeug-Werke zur Geschicklichkeits-

prüfung starteten. Nach dem Mittagssimbiß wurde manche Henschel-Postkarte bei Kaffee und Kuchen als Erinnerung an Schönefeld geschrieben und der dankbare Applaus nach der Begrüßung durch den Sportleiter zeigte, wie wohl sich die Teilnehmer des Deutschlandfluges bei HFW. fühlten.



Rechts Oberstleutnant Aschenbrenner im Gastzelt



Blick in das Gastzelt während der Mittagspause. An allen Tischen sieht man die Wettbewerbsteilnehmer in angeregter Unterhaltung und bester Stimmung trotz trüben Wetters







Wahl der Streckenführung
für den Weiterflug



Die Geschicklichkeitsprüfung ist beendet. Nach einer kurzen Mittagsrast wird nach einer Karte 1:1.000.000



die Streckenführung festgelegt, deren Wahl von den Beurkundern in die Wettbewerbsbordbücher eingetragen wird.



Auch im Gastzelt haben einige Wettbewerbsteilnehmer ihre Karten aufgeschlagen und legen mit dem



Stechzirkel die günstigste Strecke bei sorgfältiger Beachtung der örtlichen Wetterlagen fest. U. r.: Kurz vor dem Start.



Oberstlt. Aschenbrenner mit Offizieren seines Regiments kurz vor dem Weiterflug beim letzten Appell.



Wetterberatung



Bild oben:

V. l. n. r.: Hormel jun., NSFK-Hauptsturmführer J. Roehlike, Obersileutnant (E) Heintz und Dr. Litwin

„Der Laubfrosch“ Dr. Litwin gibt Besatzungsmitgliedern und neugierigen Zuschauern Auskunft über die zur Zeit herrschende Wetterlage

Bild mitte:

Wettbewerbsteilnehmer lassen sich für die Wahl der Streckenführung über örtliche Wetterlagen beraten

Bild unten:

Dr. Litwin erklärt Fliegerhauptingenieur Biechteler die Wetterlage





Mittagsrast

auf dem Privatflughafen
Schönefeld

Während der Mittagszeit brach die Sonne nach einem trüben Vormittag durch die Wolken und verlockte einige Teilnehmer zu einem kurzen Mittagschläfchen im Freien. Flugbereit lagen Flugzeugführer und Beobachter bei ihren Maschinen und



ließen sich in der Sonne bräunen, während andere Kameraden noch Vorbereitungen für den Weiterflug trafen, dessen Start für 14 Uhr angesetzt war. Überall auf dem weiten Abstellplatz sah man Bilder wie in der Marschpause eines Manövers

Teilnehmer an der Geschicklichkeitsprüfung des Deutschlandfluges 1938 in Schönefeld

Weltbew.-Kennzeich.	Muster	Besatzung (und Dienststelle)	Weltbew.-Kennzeich.	Muster	Besatzung (und Dienststelle)	Weltbew.-Kennzeich.	Muster	Besatzung (und Dienststelle)
C 1 Bü 131 b	a	(RLM.-C.-Amt) v. Loßberg , Hpt. Wollé, Fl.-Obstling. v. Roth, Hpt. Pangratz, Ing. Schoenert, Ref. Holtermann, Ing.	G 2 FW 44	a	(RLM.-LKrsch. Gatow) Moeller , Hpt. Hülse, Ltn. Georg, Ltn. Stamm, Ltn. Krienke, Ob.-Feldw. Hoffmann, Paul, Ob.-Werkm.	K 6 FW 44	a	(Kdo. Fl. Sch. u. Fl. Ers. Abt. Dresden) Deffner , Hpt. Worm, Obltn. Hoffmeyer, Feldw. Rumetzschn, Ltn. Rohloff, Obltn. Berninger, Ob.-Feldw.
C 2 Bü 131 b	a	(RLM.-LB) Schwartz , Wilh., Min.-Rat Kirschtan, Hpt. (E) Dr. Weinand, Reg.-Rat Ruscher, Ob.-Mstr. Biebersstein, Ob.-Mstr. Krüger, Friedr., Ob.-Feldw.	G 3 FW 44	a	(RLM.-Höh. Kdr. d. Lehrtr.) Schilling , Obltn. Groth, Ob.-Feldw. Wendelin, Ltn. Förster, Ob.-Feldweb. Hein, Ltn. Heinzeller, Uffz.	K 7 FW 44	a	Siegerkette: (Kdo. Fl. Sch. Dresden) Friedrich , Günther, Gefr. d. R. Reichmann, Gefr. d. R. Linke, Fl. d. R. Schreiber, Gefr. d. R. Deutschmann Burghardt, Gefr. d. R.
C 3 Bü 131 b	a	(Gr. 17) Bachmann , Wilhelm Schaffran, Erich Hell, August Zanko, Alfred Laggner, Herbert Urbantschitsch, Helfried.	G 4 FW 44	a	(RLM.-Aufkl., Lehrgr. Jüterbog) Radeke , Hpt. Herrmann, Wilfried, Ltn. Naumann, Ltn. Schürmeyer, Ltn.	K 8 FW 44	a	(Aufkl. Gr. Stargard) Nacke , Ltn. Kühl, Ob.-Feldw. Ehlers, Ltn. Bruckmeier, Ltn. Nicklisch, Ob.-Feldw. Senger, Ob.-Feldw.
C 4 Bü 131 b	a	(RfM Rangsdorf) Gresitz, Erich, NSFK.-Mann Antonius , Hpt. (E) Matthaei, Hellm., NSFK.-Mann Haber, Heinz	G 5 FW 44	a	(RLM.-LKrsch. Fürstfeldbruck) Schulz-Heyn , Major Tillmans, Ltn. Winter, Ob.-Feldw. Kessel, Obltn. Grißlich, Ltn. Küttig, Feldw.	K 9 FW 44	a	(J. G. Rüdth. Jüterbog-Damm) Frhr. v. Müllenheim , Obltn. Ehle, Ltn. v. Rothkirch, Ltn. Thier, Uffz. Greisert, Ltn. Kolbow, Uffz.
F 1 He 72	a	(In. d. Fisch.-RLM) Heldmann , Major (E) Appel, Major (E) v. Kaldenberg, Hpt. Genthe, Ob.-St.-Ing. Berr, Hpt. (E) Wollé, Ob.-St.-Ing.	G 6 FW 44	a	(RLM.-LKrsch. Dresden-Klotzsche) Hackbarth , Hpt. Hempel, Ltn. Wagner, Heinz, Hpt. Kopetsch, Ltn. Vonier, Ltn. Kötzing, Ltn.	L 1 FW 44	a	(Flfisch. Frankfurt/O.) Ebeling , Hubert Müller, Fritz, Obstltn. (E) Wolf, Heinz Brummund
F 2 He 72	a	(Kdo. Fl. Sch. 5, München) Vierling , Oberst Lange, Ltn. Schramm, Major Heinlein, Hpt. Groth, Hpt. Grothe, Ltn.	G 7 FW 44	a	(RLM.-L. In. 5) Uding , Obstling. Hoffmann, Ekbert, Dipl.-Ing. Bäumler, Dipl.-Ing. Tschirschwitz, Dipl.-Ing. Biechteler, Flhpting. Drude, Ing.	L 2 FW 44	a	(Flfisch. C. Lugwigslust) v. Manteuffel , Obstltn. Wegner, Fr., Uffz. Paepke, Ltn. Holtkamp, Ltn. Nedden, Ltn. Magetzki, Hpt.
F 3 He 72	a	(Aufkl. Gr. Würzburg) Lampe , Obltn. Fach, Ltn. Tidly, Ltn. Lenke, Ltn. Schmoller, Haldy, Ltn. Krafft, Ltn.	G 8 FW 44	a	(RLM.-Genst. 2. Abt.) Grube , Major (E) (Wolfgang) Voetzke , Hpt. (E) Rohrbacher, Hpt. Adler, Major (E) Frhr. v. Linden, Reg.-Rat. Dr. Mühlberger, Ob.-Reg.-Rat.	L 3 FW 44	a	(K. G. Hindenburg, Neu-brandenburg) v. Dittfurth , Obltn. Matschke, Uffz. Gerstenberger, Obltn. Wingenfeld, Ob.-Feldw. Clodius, Ltn. Glogowski, Ltn.
F 4 He 72	a	(J. G. Jever, Oldenburg) Schumacher , Major Steinhoff, Ltn. Busolt, Hpt. Budelko, Ob.-Gefr. Schroth, Obltn. Loehr, Uffz.	G 9 FW 44	a	(RLM.-C.-Amt) Pfützner , Dipl.-Ing. Riebold, Fl.Obsting. Bohlan, Fl.Stabsing. Eichler, Ing. Dr. Göttmann, Fl.Stabsing. Schelp, Dipl.-Ing.	L 4 FW 44	a	(Höh. Fl. Kdr. 5 München) Fisser, Obstltn. Behlau, Ltn. Kroll, Obltn. Groß, Ltn.†
F 5 He 72	a	(K. G. Fritzlar, z. Z. Diepholz) Graf v. Platen , Ltn. Runge, Feldw. Lieber, Ltn. Schmidt-Eylers, Feldw. Sültmann, Uffz. Brand, Ltn.	K 1 FW 44	a	(RLM.-L.Nachr.Sch.Köthen/Anh) Aschenbrenner , Obstltn. Grunau, Feldw. Schmidt, Hermann, Obltn. Schreiber, H. H., Ltn. Ring, Ltn. Schmid, Ob.-Feldw.	L 5 FW 44	a	(Stab. LW-Gr. Kdo. 3) Scheuermann , Fl.Hptsting. Heimerdinger, Obstltn. (E) Fuchs, Hpt. Fichtbauer, Hpt. (E) Reichardt, Hpt. (E) Busch, Major (E)
F 6 He 72	a	(K. G. Wels) Herrmann , Obltn. Lasnig, Ltn. Matuschek, Obltn. Neuberl, Ltn. Wöhlermann, Obltn. Giesemann, Ltn.	K 2 FW 44	a	(RLM.-Flugber. Staaken) Scharfbier , Hpt. Berlin, Insp. Szillat, Ltn. Stöppler, Insp. Berger, Ltn. Moldenhauer, Hpt.	L 6 FW 44	a	(Flfisch. Neubiberg) Merx , Obstltn. Kroworsch, Ltn. Wanner, Hpt. Rönnau, Ltn. Seuberlich, Ltn. Streib, Ltn.
F 7 He 72	a	(Stand. 22, Frankfurt/O., Gr. 4) Pohl, Carl, NSFK.-Mann Fischer, Oskar, NSFK.-O.-Stuf. Lüder, Rudolf, NSFK.-Mann Gartmann, Karl-Ernst, NSFK.-Mann	K 3 FW 44	a	(K. G. Gotha) Leythäuser , Obltn. v. Kruska, Ltn. Kell, Ltn. v. Kaldreuth, Ltn. Diekötter, Obltn. Druschke, Feldw.	L 7 FW 44	a	(G. K. Ansbach) Hufenreuther, Ltn. Pröbst, Ltn.
F 8 He 72	a	(Gr. 8) Fink Harthaus Hammer Geisler Bouvier Vater	K 4 FW 44	a	(K. G. Merseburg) Fiebich, Ltn. Metsch, Obltn. Dennwitz, Obltn. Buttker, Ltn.	L 8 FW 44	a	(J. Gr. Jesau/Ostpr.) Eggers , Ltn. Braune, Ltn. Gresens, Ltn. Sommerfeld, Ob.-Feldw. Umbach, Uffz. Schelcher, Ltn.
G 1 FW 44	a	(RLM., Genst. 1, Abt. III) Pohle , Hpt. Lampe, Hpt. v. Deuda, Hpt. Burghard, Ltn.	K 5 FW 44	a	(Aufkl. Gr. 13, 23 u. Stuka 163-Brieg) Sehring , Obltn. Nogai, Ltn. Grevén, Ltn. Otto, Ltn.	L 9 FW 44	a	(Aufkl. Gr. Neuhausen/Ostpr.) Rude , Ltn. Blüher, Ltn. Pettenpaul, Ltn. Ellermann, Ltn. Waldukat, Uffz. Lehmann, Otto, Ltn.

Der deutsche Luftsport und die Jugend

W. Formel

Der Reichsminister der Luftfahrt:

„Das deutsche Volk muß ein Volk von Fliegern werden.“

Das Reichsgesetz vom 26. 4. 1937:

(Seite 30)

schafft als Gegenstück zur seemännischen die fliegerische Bevölkerung.

Zur fliegerischen Bevölkerung gehört:

bereits der deutsche Junge, der sich in der Luftfahrt beruflich oder sportlich betätigt.

Reichsluftfahrtministerium und Reichsjugendführung treffen am 25. 3. 1938

eine Vereinbarung:

(Seite 31)

Auswirkung des Reichsgesetzes v. 26. 4. 1937 für Lehrlinge und Jungarbeiter der Luftfahrtindustrie.

Der Korpsführer NSFK.:

erfaßt mit der Flieger-HJ. schon Pimpf und Hitlerjungen und im NSFK. jeden aktiven Nationalsozialisten der fliegerischen Bevölkerung vor und nach der Militärzeit.

Gauleiter, Obergerietsführer und NSFK.-Gruppenführer:

(Seite 31)

rufen die deutsche Jugend auf.

Der Bevollmächtigte des Reichsluftfahrtministerium

für das Luftfahrtindustriepersonal gibt Frühjahr 1938 für die Werklehrlinge und die Militärschüler bindende Anweisungen.

Die Lehrlinge und Jungarbeiter gehören also zur fliegerischen Bevölkerung und haben ihrer Wehrpflicht in der Luftwaffe zu genügen. Sie werden infolgedessen mit anderen fliegerisch interessierten Hitlerjungen durch die HJ.-Bannführer zu Flieger-HJ.-Scharen, Flieger-HJ.-Gefolgschaften oder Flieger-HJ.-Unterbannen zusammengefaßt. Die Ausbildung besteht im Segelflugzeugbau und im Segelfliegen — wobei Fliegen wichtiger ist als Bauen —. Die Bastelwerkstätten sollen möglichst im Bereich der Lehrwerkstätten liegen. Der Segelflugzeugbau erfolgt im Einvernehmen mit der zuständigen NSFK.-Gruppe. Die segelfliegerische Ausbildung geschieht durch die zuständigen Stellen des NSFK. im Einvernehmen mit dem Führer der betreffenden Flieger-HJ.-Einheit.

Wir stehen hiermit an dem Beginn eines großen Programms, das im kleinen an die Situation erinnert, die wir 1935 beim Aufbau der Luftfahrt hatten, denn es sind zu schaffen oder erheblich auszubauen die Werkstätten für Segelflugzeugbau mit ihren Einrichtungen, zu suchen die Plätze und Hänge, an denen geflogen wird. An einem Teil derselben sind die notwendigen Unterkunftsräume für Menschen und Material sowie Werkstätten für kleine Reparaturen zu schaffen. Hinzu kommen Transportmittel, da die Hänge und Plätze zum großen Teil fern von den Bastelräumen liegen, und außerdem ein Austausch der Flugschüler während der zur Verfügung stehenden Zeit ermöglicht werden muß.

Es ist nachstehend unter den für uns gegebenen Verhältnissen die jetzt anlaufende Aufgabe errechnet und — um sie leichter verständlich zu machen, bildlich dargestellt. Wir haben sowohl den Bedarf für die Werkslehrlinge — unten kurz HFW. genannt — sowie den für die Militärschüler — unten kurz M. genannt — erfaßt und kommen zu folgendem Ergebnis:

Mannschaften:

Bei einer HJ.-Fliegergefolgschaft von:

	HFW.	M.
1938	221	67
1939	320	100
1940	400	150
1941	400	150

Flugzeug-Park:

Wir benötigen folgende Flugzeuge, die während des Baudienstes selbst erstellt werden. Die Flugschüler sind in Gruppen von 12 bis 15 Mann geteilt. Sie schulen 14tägig abwechselnd, so daß auf 24 bis 30 Köpfe ein Flugzeug für die A- bzw. B-Schulung kommt. Für die A- und B-Schulung ist ein Flugzeugersatz von 50 % vorgesehen. Für die C- und aC-Schulung wird der längeren Flugdauer wegen für etwa 20 Schüler ein Flugzeug benötigt.

Es ergibt sich also ein Gesamtbedarf von

	HFW.		M.
6 Segelflugzeugen „Zögling“	10 m	2 Segelflugzeuge „Zögling“	10 m
6 „ „ „ „	12 m	2 „ „ „ „	12 m
5 „ „ „ „ „Baby“	IIa	2 „ „ „ „ „Baby“	IIa
5 Hochleistungsmaschinen		1 Hochleistungsmaschine	

Fahrzeug-Park:

Wagen für die Mannschaftsbeförderung: Anfänger-, A- und B-Schulung erfolgt am Hang. Da jede Gruppe nur jeden zweiten Sonntag Dienst hat, sind für HFW. etwa 150 Personen mit vier Wagen, bei M. sind etwa 30 Personen mit einem Wagen zu befördern.

	HFW.		M.
1938	2 Wagen	1 Wagen	
1939	3 „	1 „	
1940	4 „	1 „	
1941	4 „	1 „	

Zu jedem Mannschaftswagen gehört ein zweirädriger Anhänger zum Transport von Segelflugzeugen (je etwa 450 RM, selbstgebaut).

Windenschleppfahrzeuge:

	HFW.		M.
1938	1 Windenschleppfahrzeug		
1939	2 Windenschleppfahrzeuge		
1940	2 „	1 Windenschleppfahrzeug	
1941	2 „ und	1 „	
	1 Flugzeug.		

Lager:

Unterkunftsräume im Flieger-Lager: Schlafräum, Speiseraum, Waschräum, Küche, Schreibzimmer, Toiletten usw. sind für HFW. 750 m², für M. 375 m² erforderlich. Davon sind als Schlafräum für je acht Mann 25 m² vorgesehen.

Wie der Raum aufgeteilt wird, ob er zum Teil vorhanden oder neu zu erstellen ist, entscheidet sich erst, wenn die Plätze an den Hängen gefunden und festgelegt sind; es ist anzustreben, die bestehenden Segelfluglager möglichst der Jugend zu lassen, die der Fliegerei aus anderen Berufen zuwächst.

Bastel-Werkstätten:

In den Werkstätten sind beim freiwilligen Baudienst 400 HFW.-Lehrlinge und 150 M.-Schüler zu beschäftigen. Bei 2 X 2 Stunden Baudienst in der Woche arbeiten täglich in der Zeit von 16.30 bis 18.30 Uhr 130 HFW.-Lehrlinge und 50 M.-Schüler. Hierzu wäre eine Werkstatt von 800 bzw. 300 m² erforderlich, für Abstellraum der Flugzeuge 300 bzw. 100 m², also:

$$\text{HFW. } 800 + 300 = 1100 \text{ m}^2, \text{ M. } 300 + 100 = 400 \text{ m}^2.$$

Werkstatteinrichtung, Werkzeuge, Werkzeugmaschinen: für HFW. RM 15 000, für M. RM 5000.

Garagen: Um die Mannschafts- und Windenschleppfahrzeuge unterzubringen, wären Garagen für HFW. von 140 m², für M. 35 m² erforderlich.

Ausrüstung:

	HFW.	M.
Sturzhelme	22	7
Gummiseile	12	5
Windmesser	6	2
Werkzeugkästen	12	5
Verbandskästen, Stoppuhr, Windsack, Flaggen, Fern- gläser, Höhenschreiber	etwa 1500 RM	etwa RM 500

Bauleiter:

Zwei hauptamtliche Bauleiter für HFW. und M.

✱

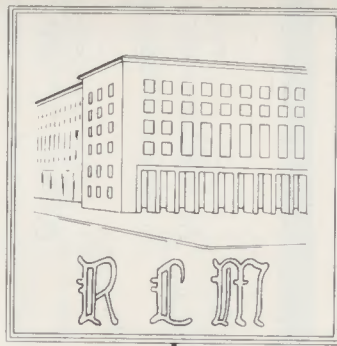
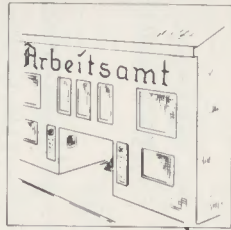
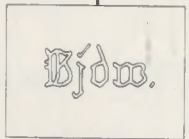
Wie der Luftsport als Freizeitgestaltung der Lehrlinge im Rahmen der Fachausbildung und der auf diese wirkenden Kräfte steht, zeigt nebenstehendes Bild.

Die Größe der gestellten Aufgabe mag durch ihre Errechnung und bildliche Darstellung zuerst überraschen und manchen vielleicht auch erschrecken. Das ist ja beim Wiederaufbau der Fliegerei auch der Fall gewesen, aber — was nützen uns Material ohne Menschen und Menschen ohne einen begeisterten und geschulten Nachwuchs?!

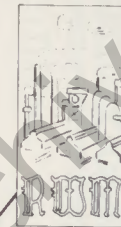
Mögen an den Bildern sich die Ansichten klären, um Fehlendes baldigst zu schaffen und Lückenhaftes zu ergänzen.



Amt für
Berufserziehung
und
Betriebsführung



DAFSCH
Deutscher
Ausschuß
für
Technisches
Schulwesen

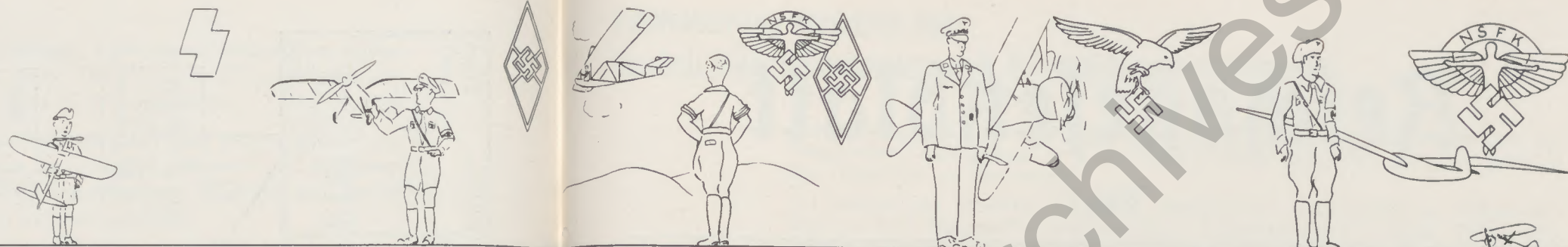
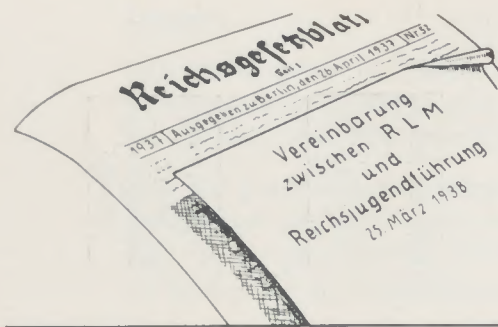


Industrie- u.
Handelskammer



Jugendschutz-
Gesetz.
Berufserziehungs-
Gesetz?



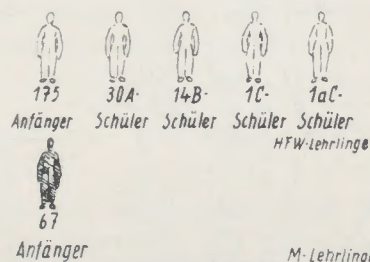


„Das deutsche Volk muß ein Volk von fliegern werden!“

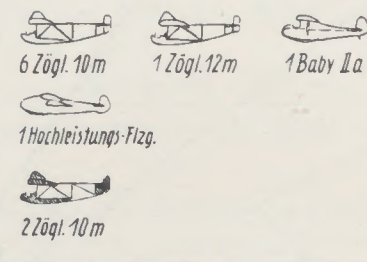
Hermann Göring

1938

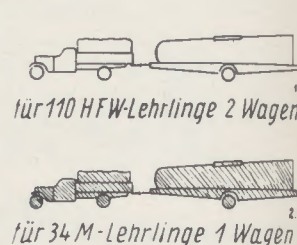
Mannschaften



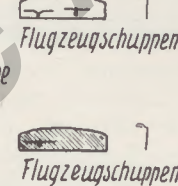
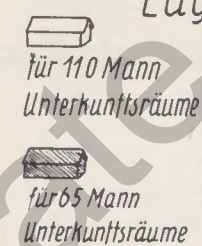
Flugzeug-Park



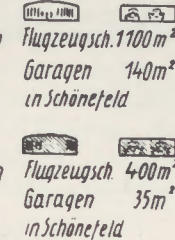
Fahrzeug-Park



Lager



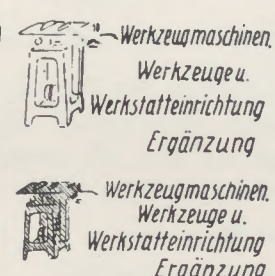
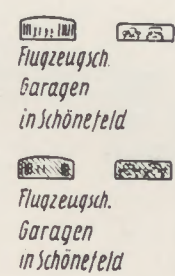
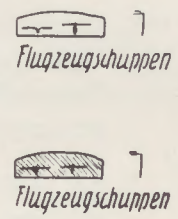
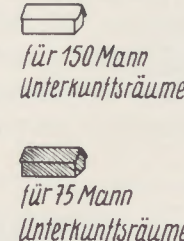
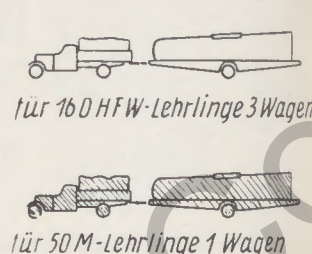
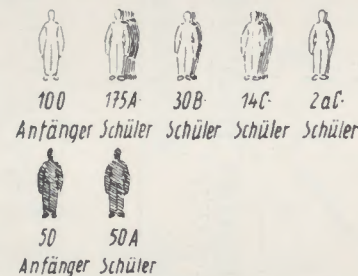
Bastel-Werkstatt



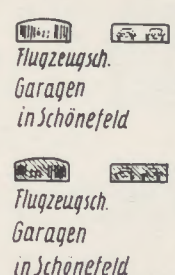
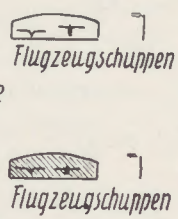
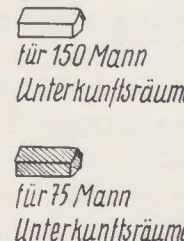
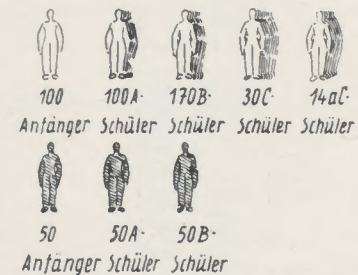
Ausrüstung



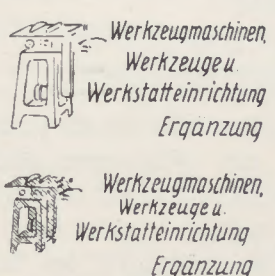
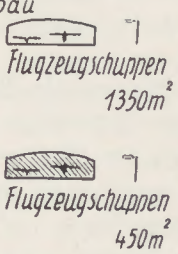
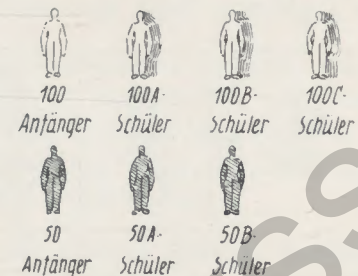
1939



1940



1941



Reichsgesetzblatt

Teil I

1937	Ausgegeben zu Berlin, den 26. April 1937	Nr. 52
------	--	--------

Tag	Inhalt	Seite
17. 4. 37	Verordnung über die Musterung und Aushebung.....	469

(mit Änderungen aus RGBI. Nr. 58 vom 21. 4. 1938, S. 394.)

§ 11

Aktiver Wehrdienst in der Luftwaffe

(1) Dienstpflichtige der fliegerischen Bevölkerung leisten den aktiven Wehrdienst bei der Luftwaffe.

(2) Der fliegerischen Bevölkerung gehören an:

- a) die aktiven Angehörigen des NSFK. (Nationalsozialistisches Fliegerkorps) und der Fliegereinheiten der HJ., die ausgebildet oder in Ausbildung begriffen sind im Segel- oder Motorflug, im Nachrichtenverbindungsdienst, in handwerkmäßiger Schulung für Flugzeugbau und Flugzeuginstandsetzung und die hierüber eine Bescheinigung des Sturmführers des NSFK. nach Anlage 1 unter II, A besitzen;
- b) Inhaber von Ausweisen nach Anlage 1 unter II, B und C über fliegerische Betätigung;
- c) das fliegerische Zivilpersonal
 1. der Luftwaffe,
 2. der Luftverkehrsgesellschaften,
 3. der Reichsluftfahrtverwaltung,

soweit es mit dem Betrieb oder der Instandhaltung von Flugzeugen oder im Nachrichtenverbindungsdienst der Luftwaffe beschäftigt ist und sich hierüber durch einen Vermerk auf den Seiten 6 ff. des Arbeitsbuches oder eine Bescheinigung des Dienst-

stellenleiters über die fliegerisch-fachliche Verwendung und die Art seiner Tätigkeit ausweist;

d) vom Luftfahrtindustriepersonal

1. die Facharbeiter, die in den Arbeitsbüchern auf Seite 3 Spalte c durch einen Vermerk des Arbeitsamtes als Flugzeugspezialarbeiter gekennzeichnet sind,
2. die Facharbeiter und technischen Angestellten, die seit mindestens drei Monaten in Rüstungsbetrieben der Luftwaffe beschäftigt sind. Facharbeiter in diesem Sinne sind lediglich die gelernten und angelernten Arbeiter des Metall- und Holzgewerbes (vgl. das Berufsverzeichnis für die Statistik der Arbeitsvermittlung, Gruppen 5 und 12), deren Arbeitsbücher auf Seite 6 ff. Spalte 4 mit einem entsprechenden Vermerk des Betriebsführers versehen sind. Der Berechnung der Dauer der Beschäftigung ist der Tag der Musterung oder der Abnahmeuntersuchung als Freiwilliger zugrunde zu legen.

(3) Werden die Bedingungen für die Zugehörigkeit zur fliegerischen Bevölkerung erst in der Zeit zwischen der Musterung und Aushebung (bei noch nicht gemusterten Freiwilligen zwischen der Freiwilligenmeldung und der Annahme) erfüllt, wird der Dienstpflichtige bei der Aushebung der fliegerischen Bevölkerung zugerechnet.

Vereinbarung zwischen dem Reichsluftfahrtministerium und der Reichsjugendführung

Die Lehrlinge und Jungarbeiter der deutschen Luftfahrtindustrie gehören zur fliegerischen Bevölkerung und sind fliegerischer Nachwuchs. Sie sind daher in die Flieger-HJ. zu überweisen.

Sie werden mit anderen fliegerisch interessierten Hitlerjungen zu Flieger-HJ.-Scharen und Flieger-HJ.-Gefolgschaften zusammengefaßt. Diese Flieger-HJ.-Einheiten unterstehen unmittelbar den Bannen, in deren Bereich die Werke der Luftfahrtindustrie liegen. Die Anzahl der nicht der Luftfahrtindustrie angehörigen Jungen dieser Einheiten soll im allgemeinen etwa 20 v. H. betragen.

Für Lehrlinge der Luftfahrtindustrie, die in werkeigenen Heimen untergebracht sind, gelten die gleichen Bestimmungen wie für die M.-Schüler (Amtl. Nachrichtenblatt V/24 vom 22. 10. 1937).

Das Reichsluftfahrtministerium, Bevollmächtigter für das Luftfahrtindustriepersonal (B. f. L.) sorgt dafür, daß die deutsche Luftfahrtindustrie die fliegerische Er-tüchtigung ihrer Lehrlinge und jugendlichen Arbeiter tatkräftig unterstützt. Der Bevollmächtigte für das Luftfahrtindustriepersonal weist die Werke der Luftfahrt-industrie an, für die Ausbildung der aus ihren Lehrlingen und jugendlichen Arbeitern gebildeten Flieger-HJ.-Einheiten Segelflugzeugbau-Werkstätten, Werk-zeuge, Werkstoffe und Mittel bereitzustellen.

Berlin NW 40, den 25. 3. 1938.

Mit der Fassung obiger Vereinbarung ein-
verstanden:

gez. Mooyer
Oberst (E)

Bevollmächtigter des Reichsluftfahrtmini-
sterium für das Luftfahrtindustriepersonal

Der Chef des Amtes für körperliche Er-
tüchtigung

gez. Unterschrift
(Stellrecht)
Obergebietsführer

Aufruf an Deutschlands Jugend

„Luftsport ist Dienst an der Zukunft, deren Träger Ihr Jungen seid. Denkt daran, daß es deutsche Männer waren, die unerschrocken, unermüdlich, allen in der Welt voran, den ewigen Traum der Menschheit wahr machten und den Weg zum Fliegen fanden. Im Geiste Eurer jungen Gemeinschaft sollt Ihr dereinst das Erbe der deutschen Fliegerei antreten.

Der deutsche Luftsport ruft Euch!

Fliegen ist Erziehung zur Wahrhaftigkeit, Kulturförderer und Friedensträger zu-
gleich. Fliegen ist Wille, Tat, Gemeinschaft und verkörpert damit erhabenste
deutsche Ideale, daher:

Reiht Euch ein in die Flugmodellbau-Gruppen des Deutschen Jungvolkes!

Fliegt in den Fliegerscharen der Hitler-Jugend!

Fliegt in den Fliegerstürmen des NS.-Fliegerkorps!

Der Führer hat das Nationalsozialistische Fliegerkorps geschaffen, um dem
gesamten deutschen Luftsport die Organisation zu geben, die als Verpflichtung
die Ausbildung des deutschen Fliegernachwuchses übernommen hat.

Vorwärts im Geiste Boelckes und Richthofens!

Deutsche Jugend fliege!“

gez. Stürtz, Gauleiter
gez. Axmann, Obergebietsführer

gez. Görlitzer, stellv. Gauleiter
gez. Kuhnt, Gebietsführer
gez. Sauke, NSFK.-Gruppenführer

Fliegerlager Alt-Gließen

Hier hatten die HFW.-Lehrlinge Gelegenheit, im theoretischen Teil der Gleitflieger-A-Prüfung ihr Können über den Aufbau von Gleit- und Segelflugzeugen sowie die Wartung und Pflege von Fluggerät und Zubehör unter Beweis zu stellen. Das Bild oben links zeigt den von den HFW.-Lehrlingen selbst gefertigten



Links der HFW.-Omnibus für die Mannschaftsbeförderung

Transportwagen für einen 12-m-Zögling. Die anderen Bilder zeigen, wie die jungen Metallflugzeugbauer einen Kufenbruch sofort in Angriff nehmen, um keine Zeit zu verlieren, denn es ist Ziel eines jeden A- und B-Schülers, möglichst viel Starts zu bekommen. So verleben im Segelfliegerlager die Lehrlinge der Henschel Flugzeug-Werke im Wechsel von Arbeit, Segelsport und Leibesübungen Stunden belehrender Freizeitgestaltung und wahrer Erholung.



Direktor Hormel besichtigt einen Kufenbruch



Von links nach rechts: Die Teilnehmer Puder, Werner, Nietner, G... Urban, Seupel, Stümpel, Petzold, Irgang, Schindler, Kramer

Schulung der A-Piloten bei hfw.

Im praktischen Teil der Gleitflieger-A-Prüfung müssen fünf Bedingungsflüge von je mindestens 20 Sekunden Dauer und ein Prüfungsflug von mindestens 30 Sekunden Dauer in einwandfreiem Geradeausflug durchgeführt werden, wobei die Landung in einer vorher vom

Fluglehrer bestimmten und gekennzeichneten Landegrenze von 20 m Breite erfolgen muß. Alle sechs Landungen müssen ohne Beschädigung des Flugzeuges mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit als Schwanzlandungen erfolgen. Als Flugzeit wird die Zeit nach dem Abfallen des Startseiles bzw. Ausklinken des Schleppseiles gewertet.



Der Fluglehrer gibt vor dem Start mit einem 12-m-Zögling auf dem Hang in Alt-Glietzen bei Bad Freienwalde die letzten Anweisungen



Schulung der Anfänger der HJ.-Fliegergefolgschaft 5/61 auf dem Hang in Ahrensdorf

Gleit- und Segelfliegerprüfungen A—B—C

Die Bestimmungen für die A-, B- und C-Prüfung erläßt der Reichsluftsportführer. Nach abgelegter Prüfung erhält der Gleit- bzw. Segelflieger Abzeichen und Ausweis.

Gleitflieger A-Prüfung.

Prüfungsbedingungen:

1. Theoretischer Teil.

Prüfung über:

- a) Aufbau von Gleit- und Segelflugzeugen,
- b) Wartung und Pflege von Fluggerät und Zubehör.

2. Praktischer Teil:

- a) Fünf Bedingungsflüge von je mindestens 20 Sekunden Dauer in einwandfreiem Geradeausflug. Jede Landung muß in einer vorher vom Fluglehrer bestimmten und gekennzeichneten Landegasse von insgesamt 20 m Breite erfolgen.
- b) Ein Prüfungsflug von mindestens 30 Sekunden Dauer in einwandfreiem Geradeausflug mit Landung in einer vorher vom Fluglehrer bestimmten und gekennzeichneten Landegasse von insgesamt 20 m Breite.

Alle sechs Landungen müssen ohne Beschädigung des Flugzeuges mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit — als sogenannte Schwanzlandungen — erfolgen. Zwischen den sechs Flügen dürfen Flüge ausgeführt sein, die den Bedingungen nicht entsprechen. Als Flugzeit wird die Zeit nach dem Abfallen des Startseiles bzw. Ausklinken des Schleppseiles gewertet.

Abnahmeberechtigt für A-Prüfungen:

2. Gleitfluglehrer, 1. Gleitfluglehrer, Segelfluglehrer und Segelflughauptlehrer.

Gleitflieger B-Prüfung.

Prüfungsbedingungen:

1. Theoretischer Teil.

Prüfung über:

- a) Aufrüstung von Gleit- und Segelflugzeugen,
- b) Grundbegriffe der Wetterkunde.

2. Praktischer Teil:

- a) Bei Gummiseilstart:

Fünf Prüfungsflüge von je mindestens 60 Sekunden Dauer. Jeder Flug muß S-förmigen Grundriß der Flugbahn aufweisen. Jeder Flug enthält je eine Rechts- und eine Linkskurve von etwa 90° Kursänderung. Die Kurven sind an vom Fluglehrer als Wendemarken bezeichneten Stellen zu fliegen. Alle fünf Landungen müssen mit geringstmöglicher Geschwindigkeit als sogenannte Schwanzlandungen in einem Kreis von höchstens 50 m Durchmesser ohne Beschädigung des Flugzeuges erfolgen. Den Mittelpunkt des Landekreises stellt eine Flagge oder ein Landetuch dar.

- b) Bei Auto- bzw. Windenstart:

Fünf Prüfungsflüge mit je mindestens 60 Sekunden Flugdauer. Bei jedem Flug wird ein Voll-

kreis um eine vorher vom Fluglehrer bestimmte Wendemarke geflogen. Der Vollkreis kann durch zwei Kurven von 180° Richtungsänderung ersetzt werden. Es sind bei den fünf Flügen insgesamt zwei Linksvollkreise und drei Rechtsvollkreise zu fliegen. Die fünf Landungen müssen als Ziel-landungen mit geringstmöglicher Geschwindigkeit (sogenannte Schwanzlandungen) ohne Beschädigung des Flugzeuges in einem Kreis von 50 m Durchmesser erfolgen. Den Mittelpunkt dieses Kreises stellt eine Flagge oder ein Landetuch dar.

Ausführungsbestimmungen zur B-Prüfung.

Die geforderten Kurven müssen mit deutlich wahrnehmbarer Schräglage geflogen werden. Schiebekurven oder Kurven mit Gegenquerruder oder Richtungsänderungen in großem Radius dürfen nicht als Kurven gewertet werden.

Die fünf Prüfungsflüge für die Gleitflieger B-Prüfung können teilweise mit Gummiseilstart, teilweise mit Auto- bzw. Windenstart ausgeführt werden.

Als Flugzeit wird die Zeit nach dem Abfallen des Startseiles bzw. Ausklinken des Schleppseiles gewertet.

Gemessen wird bei der Ziellandung die Entfernung des Starthakens von der Flagge oder dem Mittelpunkt des Landetuches.

Abnahmeberechtigt für B-Prüfungen:

1. Gleitfluglehrer, Segelfluglehrer und Segelflughauptlehrer.

Segelflieger C-Prüfung.

Prüfungsbedingungen:

1. Theoretischer Teil.

Prüfung über:

- a) Einfache Begriffe der Fluglehre,
- b) Verhalten in besonderen Fällen,
- c) Wetterkunde des Segelfliegers,
- d) Gebrauch und Wartung des Fallschirmes.

2. Praktischer Teil:

Ein Prüfungssegelflug von mindestens 5 Minuten Segelflugsdauer (5 Minuten Startüberhöhung oder Flugzeit von 5 Minuten einwandfrei wahrnehmbar ohne Höhenverlust). Die Landung muß ohne Beschädigung des Flugzeuges erfolgen. Bei C-Prüfungsflügen aus dem Auto-, Winden- oder Flugzeugschlepp muß die Erfüllung der C-Prüfungsbedingungen durch Barogramm nachgewiesen werden, ebenso bei Hangsegelflügen, bei denen sich ein Flug ohne Höhenverlust von der Erde nicht einwandfrei beurkunden läßt.

Abnahmeberechtigt für C-Prüfungen:

Segelfluglehrer und Segelflughauptlehrer.



Bei heißem Wetter in Alt-Gließen



Am Hang in Ahrensdorf