

Deutscher Luftwaffenkalender 1941



Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht
Adolf Hitler



Reichsmarschall Göring,
Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber
der Luftwaffe



Generalfeldmarschall Milch
Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe



Generalfeldmarschall Kesselring



Generalfeldmarschall Sperrle

Deutscher Luftwaffenkalender 1941

Das Handbuch der Luftwaffe

mit einem Tagesbefehl
des Reichsministers der Luftfahrt und
Oberbefehlshabers der Luftwaffe,
Reichsmarschall Göring,

einem Geleitwort
des Staatssekretärs der Luftfahrt und
Generalinspekteurs der Luftwaffe,
Generalfeldmarschall Milch

und einem Beitrag
des Korpsführers des Nationalsozialistischen
Fliegerkorps,
General der Flieger Christiansen.

Herausgegeben von Oberstleutnant Hermann Adler und
Hauptmann Rolf Rückens

Druck und Verlag: J. M. Reindl, Bamberg

Vorwort.

„Aufgabe des Deutschen Luftwaffenkalenders ist es, dem deutschen Volke Liebe, Verständnis, Achtung und Vertrauen zur Luftwaffe zu gewinnen und ihm die Schönheit und den Wert dieser Waffe zu zeigen."

Diese Worte stellte der Begründer des Deutschen Luftwaffenkalenders der 1. Auflage voran. Sein Bestreben war es, auch hierdurch dem jüngsten Wehrmachtteil zu dienen. Seine Liebe galt echtem Soldatentum und der deutschen Fliegerei. Ausgezeichnet mit dem Eisernen Kreuz II. und I. Klasse fiel Hauptmann Rolf Kückens als Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader beim Einsatz gegen England am 8. September 1940.

Sein Heldentod ist Verpflichtung, sein Wollen und Wirken fortzusetzen durch Weiterarbeit an seinem Werk zum Nutzen der deutschen Luftwaffe.

Der Herausgeber.

(Abgeschlossen am 15. 11. 1940.)

Tagesbefehl an die Luftwaffe.

Soldaten, Kameraden!

Der größte Sieg aller Zeiten ist errungen, das Feldherrngenie unseres Führers und Obersten Befehlshabers hat die große Schlacht im Westen zum herrlichsten Triumph der deutschen Waffen gestaltet.

Unvergänglichen Lorbeer hat sich unsere junge Luftwaffe in diesem gewaltigen Ringen erworben und entscheidenden Anteil an dem Sieg gehabt, den die deutsche Wehrmacht über die Streitkräfte zweier Weltmächte und ihrer irregeführten Hilfsvölker errungen hat.

Aus vollstem Herzen danke ich euch, meine Soldaten und Kameraden, für eure Leistungen. Ich weiß, daß sie übermenschliche waren, denn nur dadurch konnte dieser prachtvolle Sieg errungen werden, daß ihr jeder einzelne euer Letztes hergabt.

Stolz bin ich auf euch, und mit mir ist es unser geliebter Führer und unser ganzes deutsches Volk. Der Ruf der deutschen Luftwaffe ist durch ihre Taten in den vergangenen wenigen Wochen bis in die kleinsten Hütten unseres Vaterlandes und darüber hinaus bis in den letzten Winkel der Welt gedrungen. Ihr habt es erreicht, daß unsere Gegner euch nicht nur achten, sondern fürchten lernten. Spätere Geschlechter werden von euren Taten singen und sagen, und euer Ruhm wird unser Leben überdauern.

In ununterbrochenen rollenden Angriffen und in zusammengefaßter Wucht haben die Kampf- und Sturzkampfverbände ihre vielseitige Aufgabe gelöst, ohne Rücksicht auf gegnerische Abwehr griffen sie an, wo es nur Ziele gab. Ihre Bomben fielen auf feindliche Flugplätze, auf Marschkolonnen und Nachschubwege des Gegners, auf Kriegsschiffe und Festungswerke, auf Bunkerstellungen und Panzerverbände, überall wurden eure Bomben dem Gegner zum Verderben und besiegelten seine Niederlage.

Still und unauffällig war die Arbeit der Aufklärer, stundenlang flogen sie einsam über Feindesland und schufen mit ihrem Einsatz die Grundlage für die Führung. Zuverlässigkeit und Schnelligkeit ihrer Meldungen waren mustergültig; ohne sie wären wir blind gewesen.

Jagdflieger und Zerstörer sorgten im schneidigen Angriff für die Sicherheit unserer fliegenden Verbände und für die Sicherheit der Heimat. In unzähligen Luftsiegen haben sie den Gegner geschlagen und den ritterlichen Luftkampf zu neuem Heldentum geführt. Gemeinsam mit den Schlachtfliegern haben sie das Heer im Erdkampf wirksam unterstützt.

Unsere Fallschirmtruppen und die Luftlandeeinheiten haben eine in der Geschichte erstmalige Aufgabe mit heroischer Tapferkeit und mustergültiger Kampfesführung gelöst. Auf einsamem Posten haben sie ausgeharrt und die eroberte Stellung gehalten, bis die Erdtruppe herangekommen war.

Die Flakartillerie — in der Abwehr feindlicher Luftangriffe zum Schild von Heimat und Front geworden — hat nicht nur in zermürbendem, langanhaltendem Wachdienst ihre stille Pflicht getan, sondern auch eine derartig große Anzahl feindlicher Flugzeuge und Panzerwagen vernichtet, daß sie sich als eine sowohl für den Luft- als auch für den Erdkampf wertvolle Waffe erwiesen hat.

Blitzschnell, wie die gesamte Luftwaffe, hat die Luftnachrichtentruppe für die Befehlsübermittlung, für die Sicherheit unserer Flugzeuge die Voraussetzungen geschaffen und sich damit den Ehrennamen einer Führungstruppe der Luftwaffe voll verdient.

Transportverbände haben in unermüdlichem Einsatz, wie im Polenkrieg und in Norwegen, auch im Westen bei Tag und Nacht oft weiteste Strecken zurückgelegt und Mann und Material ohne Rücksicht auf Wetter, Zustand der Landeplätze und feindliche Gegenwehr an die weiter vorgeschobenen Ziele gebracht.

Die Männer der Bodenorganisation haben unsere Tausende von Flugzeugen, unser kostbares Gerät auch unter den widrigsten Umständen so in Stand gehalten und gewartet, mit wenigen Hilfsmitteln ausgebessert, daß diese Flugzeuge und Geräte mit der Sicherheit eines Uhrwerkes arbeiteten und damit das Wort von der Verbundenheit von Technik und Soldatentum in der Luftwaffe wahrgemacht.

Die Führung unserer Luftwaffe war in den vergangenen Wochen immer wieder vor gewaltige Aufgaben gestellt worden. Sie hat diese Aufgaben gelöst, und zwar derart, daß wir diesen größten Sieg der Kriegsgeschichte aller Völker erringen konnten. Es bleibt gleichgültig, ob diese Aufgaben nach bewährten Regeln klassischer Kriegskunst zu meistern waren, oder ob es galt, neue Wege zu beschreiten. Unsere junge Luftwaffe hat für Strategie und Taktik des Luftkrieges neue Wege gewiesen. Wir sind vor keinem noch so kühnen Entschluß zurückgeschreckt.

Arbeiter und Ingenieure, Betriebsführer und Angestellte der Luftfahrtindustrie haben Meisterwerke der Technik in einer Menge geliefert, die alle Erwartungen übertroffen hat und damit unsere Luftwaffe zur stärksten der ganzen Welt gemacht. Ihr Anteil an dem errungenen Erfolg entspricht der Größe ihres Fleißes.

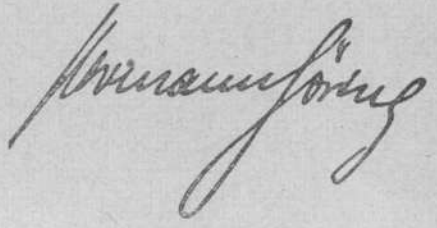
So jung unsere Waffe, so kurz ihre Geschichte, so groß und umfassend ist sie in ihrer Vielgestalt, so glänzend hat sie sich bewährt.

Wir haben einen Erfolg errungen und ihn mit dem Blut bester und tapferster Kameraden bezahlt. In Ehrfurcht senken wir unsere Fahnen, neigen wir uns vor diesen Männern, die mit ihrem Leben diesen Sieg erringen halfen. Ihre Namen wollen wir als Vorbild in unseren Herzen bewahren. Wir danken einem gütigen Geschick, daß die Zahl der Opfer, gemessen an der Größe des Erfolges, wahrlich gering blieb.

Und nun, meine Soldaten und Kameraden, gilt es nach altem Soldatenbrauch den Helm fester zu binden und bereitzustehen. Der furchtbare Schlag, der unsere Gegner getroffen hat, hat sie reif gemacht für den Stoß ins Herz. Diesen Stoß wollen wir führen, als des deutschen Schwertes Spitze, auf daß der Sieg errungen werde.

Vorwärts für unseren Führer und unser deutsches Volk.

H.-Qu., den 5. Juni 1940.

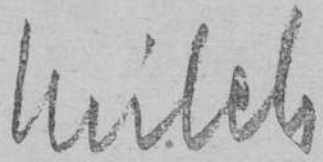


Generalfeldmarschall.

Zum Geleit.

Der Aufbau der Luftwaffe ist eine unmittelbare Folge des politischen Weitblickes unseres Führers. Dank ihm hat Deutschland als erste Macht die kampfentscheidende Bedeutung einer starken Luftwaffe erkannt und danach gehandelt.

Als eigenste Schöpfung des getreuesten Gefolgsmannes Adolf Hitlers, des Reichsmarschalls Hermann Göring, hat die deutsche Luftwaffe die in sie gesetzten Erwartungen nicht nur erfüllt, sondern übertroffen. Im Verlaufe des uns aufgezwungenen Krieges hat sie überall und stets dem Feinde das Gesetz des Handelns vorgeschrieben. Heute ist die deutsche Luftwaffe in ihrer Einsatzbereitschaft und Schlagkraft stärker als je zuvor. Sie wird den Endsieg erkämpfen und dem Großdeutschen Reich den Frieden für alle Zukunft sichern.



Generalfeldmarschall, Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe

Aufgaben und Ziele des NS.-Fliegerkorps.

Von Korpsführer General der Flieger
Fr. Christiansen.

Durch Erlaß des Führers und Reichskanzlers vom 17. April 1937 wurde das Nationalsozialistische Fliegerkorps als fliegerische Kampfformation gegründet. Ich wurde zum Korpsführer ernannt und übernahm damit die Führung einer Formation, deren wichtigste und vordringlichste Aufgabe die Ausbildung des künftigen Luftwaffennachwuchses ist. Um den an mich und mein Korps gestellten Anforderungen gerecht werden zu können, mußte ich die Organisation nach vielen neuen Gesichtspunkten vornehmen.

Diese Neuorganisation wurde bereits im ersten Jahr des Bestehens des jungen Korps durchgeführt, ohne daß die neue Aufgabenstellung dadurch in den Hintergrund trat. Wir haben damals viel Kleinarbeit leisten müssen, der Abschluß des ersten Arbeitsjahres hat den Beweis erbracht, daß dank dieser unermüdlichen Kleinarbeit meiner Mitarbeiter die Organisation stand, daß zugleich aber auch die Leistungsfähigkeit des Korps sowohl auf dem Gebiet der Ausbildung als auch in den fliegerischen Erfahrungen weit über der früheren Luftsportarbeit lag.

Nach dem Willen des Führers und des Reichsmarschalls soll das NS.-Fliegerkorps die vormilitärische und vorfliegerische Ausbildung des Luftwaffennachwuchses als seine vordringlichste Aufgabe betrachten. Zu diesen Ausbildungsarbeiten gehört alles, angefangen beim Modellbau der Pimpfe, aufgehört beim Wiedereintritt und der nachmilitärischen Weiterbildung der Luftwaffenreservisten.

Im Folgenden will ich den Kameraden der Luftwaffe kurz den Entwicklungsgang des Nachwuchses in den Reihen des NS.-Fliegerkorps schildern:

Mit dem 12. Lebensjahr beginnt in den Modellflugarbeitsgemeinschaften des Deutschen Jungvolks die praktische Einweisung in die ersten Anfänge des Flugmodellbaues, daneben werden die Pimpfe theoretisch mit dem Wesen und Wirken der Luftkräfte vertraut gemacht. Unter der Anleitung fachlich bewährter Lehrkräfte aus den Reihen des NS.-Fliegerkorps wird nun der Nachwuchs von Jahr zu Jahr mit größeren Aufgaben betraut, in folgerichtiger Entwicklung werden immer schwierigere

Modelle angefertigt und im Flug erprobt. Hand in Hand damit erfolgt die Weiterausbildung in der Theorie. Am Ende der Lehrgänge in den Modellflug-Arbeitsgemeinschaften ist dann der 14jährige Pimpf so weit, daß er seine Flugmodelle nicht nur baut und fliegen läßt, sondern sie auch selbst entwirft und konstruiert.

Die alljährlich vom NS.-Fliegerkorps durchgeführten Reichswettbewerbe für Segelflugmodelle, für Motorflugmodelle und für Saalflugmodelle sind die Leistungsproben der jungen Flugmodellbauer.

Mit dem 15. Lebensjahr treten die Angehörigen der Modellflug-Arbeitsgemeinschaften, die inzwischen eine gute fliegerische Vorbildung erhalten haben, zu den örtlichen Einheiten der Flieger-HJ. über. Hier tun sie bis zu ihrem 18. Lebensjahr Dienst und werden von Lehrkräften des NS.-Fliegerkorps im Bau von Gleit- und Segelflugzeugen ausgebildet. Daneben erfolgt die praktische Flugausbildung im Gleitflug und für besonders Begabte auch bereits im Segelflug. Für Angehörige der Flieger-HJ., die in diesen Ausbildungsjahren den Segelflug-C-Schein erworben haben, wird eine Motorflugausbildung im Kleinflugzeug (z. B. Siebel — „Hummel") vorgesehen.

Wenn die Jungmänner der Flieger-HJ. das 18. Lebensjahr vollendet haben, treten sie zu den örtlichen Einheiten (Stürme oder Trupps) des NS.-Fliegerkorps über. Hier werden sie weiter im Segelflug geschult und auf ihre Motorflugausbildung in den Flugzeugführerschulen vorbereitet. Dann kommen diese Jungmänner in den Arbeitsdienst. Nach abgeleisteter Arbeitsdienstpflicht werden jene Männer, die auf Grund ihrer vorfliegerischen Ausbildung und persönlichen Eignung als Flugzeugführer für die Luftwaffe in Aussicht genommen sind, in halbjährigen Lehrgängen in den Motorflugschulen des NS.-Fliegerkorps zu fertigen Fliegern ausgebildet. Hiermit ist dann die vormilitärische Ausbildungsfolge abgeschlossen. Jetzt können wir den so vorgebildeten Nachwuchs an die Luftwaffe abgeben, damit er hier den Ehrendienst für Führer, Volk und Vaterland leistet.

Damit aber ist unsere Aufgabe noch nicht erfüllt. Haben die Männer der Luftwaffe ihren Dienst als Flugzeugführer oder als technisches Personal abgeleistet, so treten sie als Reservisten wieder in das NS.-Fliegerkorps zurück. Hier werden sie nicht nur laufend in Übung gehalten, um jederzeit wieder einsatzfähig zu sein, sondern es harren ihrer in meinem Korps viele wichtige Aufgaben. Diese soldatisch und fliegerisch gut durchgebildeten Männer werden als Motorfluglehrer, Segelfluglehrer, Werkstatt- und Bauleiter, Modellfluglehrer, Wehrsportlehrer und in vielen anderen im Aufgabenbereich des NS.-Fliegerkorps liegenden Stellen eingesetzt. Sie sollen jetzt wieder die neu heranwachsenden Jahrgänge des Luftwaffennachwuchses schulen und auf ihren künftigen Dienst bei der Waffe vorbereiten.

Selbstverständlich ist es, daß neben der vorfliegerischen und fliegerischen Tätigkeit die Arbeit an der Formung des nationalsozialistischen Menschen im NS.-Fliegerkorps nicht vernachlässigt wird. Im Rahmen aller Lehrgänge, angefangen bei den Modellflug-Arbeitsgemeinschaften, erfolgt die Einführung in das Gebiet der Weltanschauung und der Einsatz im Wehrsport. Gerade der Wehrsport dient nicht zuletzt dazu, die zukünftigen Flieger zu harten und einsatzbereiten Männern zu erziehen.

Groß sind die Aufgaben, die der Führer und sein Reichsmarschall mir und meinem Korps gestellt haben. Denn in der Heranbildung des Nachwuchses für unsere stolze Luftwaffe liegt eine hohe Verantwortung.

Beste Kameradschaft und enge Gemeinschaft werden stets zwischen NS.-Fliegerkorps, Luftwaffe, Partei und ihren Gliederungen bestehen, denn nur im Sinne nationalsozialistischer Einstellung kann eine segensreiche Arbeit geleistet und der Erfolg sichergestellt werden.

Fr. Christiansen

Entwicklung und Aufbau der Luftwaffe.

Am 1. 3. 1935, zwei Jahre nach der Erneuerung Deutschlands durch den Nationalsozialismus, verkündet die Regierung, daß das Deutsche Reich von nun an ebenso wie die anderen Staaten über eine Luftwaffe verfügt, die als selbständiger Wehrmachtteil neben Heer und Kriegsmarine steht. Den Oberbefehl übernimmt der Reichsminister der Luftfahrt als Oberbefehlshaber der Luftwaffe.

Wenige Tage später, am 16. 3. desselben Jahres, befiehlt der Führer die Wiedereinführung der Allgemeinen Wehrpflicht. Mit ungeheurer Energie wird an den Aufbau der Luftwaffe herangegangen. Gilt es doch, fünfzehn Jahre einzuholen, während derer Deutschland durch die Fesseln des Versailler Schanddiktats jede militärische Betätigung mit Dingen der Luftfahrt untersagt war. Nicht nur Fliegerstaffeln, Flakbatterien und Luftnachrichtenkompanien, sondern auch Flugplätze, Kasernen, Fliegerschulen und die gesamte Luftrüstungsindustrie müssen aufgestellt, gebaut und eingerichtet werden. Die ersten Geschwader erhalten die Namen großer Lufthelden des Weltkrieges als Symbol für den Geist, der in der jungen Luftwaffe gepflegt wird. So entstehen das Jagdgeschwader Richthofen, die Geschwader Boelcke und Immelmann. Später folgen die Geschwader Hindenburg und Horst Wessel, Leo Schlageter und General Wever zum Gedenken an den ersten Generalsstabschef der Luftwaffe, General Wever, der am 3. 7. 1936 den Fliegertod starb. Der letzte der Traditionsverbände, die Aufklärungsgruppe 11, erhielt am Tage der 25. Wiederkehr der Schlacht von Tannenberg den Namen Tannenberg.

Als am 7. 3. 1936 deutsche Truppen in das Rheinland einmarschieren und damit das Reich die deutsche Wehrhoheit in der bisher entmilitarisierten Zone wiederherstellt, tritt die junge Luftwaffe erstmalig handelnd zum Schutze unseres Vaterlandes in Erscheinung. Deutsche Staffeln landen auf rheinischen Flughäfen und mit den Truppen des Heeres überschreiten Flak- und Luftnachrichtenverbände den deutschen Strom.

Immer weiter wird die Luftwaffe ausgebaut. Immer zahlreicher werden die Verbände. Auf den Reichsparteitagen sieht das deutsche Volk mit Stolz und die Welt mit Staunen das Wachsen dieses Wehrmachtteiles. Jede Luftparade zeigt den immer stärker werdenden Schutz, den der Führer und Reichsmarschall Göring dem Reiche durch die Luftwaffe geben.

Bei der Vereinigung Deutsch-Österreichs mit dem deutschen Mutterlande zum Großdeutschen Reich am 13. 3. 1938 ist die Luftwaffe stark an den Befreiungsmärschen und besonders durch die Befreiungsflüge auf Wien beteiligt. Ungeheuer ist der Jubel, mit dem wir in der vom Terror befreiten Hauptstadt Österreichs empfangen werden.

Mit dem Machtzuwachs, den das Deutsche Reich durch die Vereinigung mit der Ostmark erhält, wächst auch, wie die Geschichte immer in ähnlichen Lagen gezeigt hat, die Mißgunst Englands und Frankreichs. Diesmal bedienen sich diese beiden Staaten der Tschechoslowakei, jenes gekünstelten Nationalitätenstaates im Südosten des Reiches, um das Deutsche Reich herauszufordern. Sie wiegeln die Regierung Beneschs gegen das Deutschtum innerhalb der tschechischen Grenzen nach der Art schmutzigster Politiker auf. Warnungen der deutschen Regierung verhallen ungehört. Die politische Lage spitzt sich so zu, daß im September 1938 ein Zustand drohender Kriegsgefahr für Deutschland entsteht. Die Deutsche Wehrmacht steht mit großen Teilen an den gefährdeten Grenzen. Die jederzeit kampfbereiten Verbände der Fliegertruppe, namentlich die Kampfflieger, tragen wesentlich dazu bei, daß der Führer seine Forderungen durchsetzen kann. Auf der Münchener Konferenz, zu der sich England und Frankreich bequemen mußten, wird die Art der Eingliederung des Sudetenlandes ins Großdeutsche Reich festgelegt. Am 1. 10. 1938 überschreiten deutsche Truppen die Grenze. Wir landen auf ehemals tschechischen Häfen. Deutsches Land ist vom Terror der durch England und Frankreich aufgewiegelten Chauvinisten befreit.

Im Frühjahr 1939 zeigt sich, daß die tschechoslowakische Frage noch nicht befriedigend gelöst ist. Wieder beginnt der Terror gegen das Deutschtum. Ein Erlaß des Führers vom 16. 3. 1939 bestimmt, daß die am Tage vorher von Truppenteilen der Luftwaffe und des Heeres besetzten Landesteile der ehemaligen Tschechoslowakei als „Protektorat Böhmen und Mähren" zum Großdeutschen Reich treten.

Ein Reichsgesetz vom 23. 3. 1939 spricht die Wiedervereinigung des Memellandes mit dem Reich aus. Gleichzeitig mit dem Einmarsch der Truppen des Heeres

ins Memelland und mit der Landung der Kriegsmarine überfliegen Verbände der Fliegertruppe das uns durch das Versailler Diktat geraubte Land.

Am 6. 5. 1939 zieht die siegreiche Legion Condor unter den Augen ihres Obersten Befehlshabers in Berlin ein. Seit Herbst 1936 hatten sich deutsche Soldaten für den Kampf General Francos, des jetzigen Staatschefs Spaniens, zur Verfügung gestellt. Den weitaus größten Anteil an der Befreiung Spaniens hatten die in der Legion Condor zusammengefaßten Soldaten aller Waffengattungen der Luftwaffe. Sie stellten die Einsatzbereitschaft der deutschen Luftwaffe unter Beweis und haben der gerechten Sache Francos den Sieg ermöglicht. Zur Erinnerung an den Einsatz in Spanien verleiht der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht dem Kampfgeschwader 53, dem Flakregiment 9 und dem Luftnachrichtenregiment 3 das Erinnerungsband „Legion Condor".

12 Monate Krieg in der Luft.

Es läßt sich nicht bestreiten: das Flugwesen hat das Gesicht des Krieges von Grund auf verändert. Man kann sogar sagen, daß die Verwendung des Flugzeuges als Kampfmittel eine größere Umwälzung in der Kriegsführung hervorgerufen hat, als irgend etwas seit der Erfindung des Schießpulvers. Um sich das atemberaubende Zeitmaß, in dem sich diese Entwicklung vollzog, nochmals vor Augen zu führen, bedarf es nur eines kurzen Rückblicks.

Die Luftwaffe ist der jüngste Teil der neuen deutschen Wehrmacht. Während Heer und Kriegsmarine auf eine geschichtliche Entwicklung von Jahrhunderten zurückblicken, kann von Luftfahrt im Rahmen der Wehrmacht und danach von Abwehrmitteln gegen Luftfahrzeuge als den Vorläufern der Waffengattungen einer neuzeitlichen Luftwaffe erst seit wenigen Jahrzehnten gesprochen werden. In der kurzen Zeitspanne bis zum Ende des Weltkrieges haben die damaligen „Luftstreitkräfte" aus kleinen Anfängen einen so gewaltigen Aufstieg erlebt, wie kein anderes Kriegsmittel.

Deutsche Flieger im Osten und im Westen, in Finnland und über England, in Italien, ja auch im Balkan, am Suezkanal und am Euphrat, über Nord- und Ostsee wie über fernen Meeren taten ihre Pflicht bis zum bitteren Ende. Die große Zahl der Opfer ist ein Beweis für ihren Einsatz. Die Fliegertruppe verlor an Toten, Verwundeten und Vermißten bis zum Ende des Weltkrieges 13 100 von insgesamt 17 000 im Flugdienst ausgebildeten Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften. Die Leistung der deutschen Luftstreitkräfte aber und die Achtung, die sie sich beim Gegner erworben hatte, beweist am eindringlichsten die Tatsache, daß im Schanddiktat von Versailles die vollständige Vernichtung der deutschen Luftrüstung gefordert, und jede militärfliegerische Betätigung fortan verboten wurde.

Als unmittelbare Folge des politischen Weitblicks des Führers ist der Aufbau der neuen Luftwaffe anzusehen. Als erste Macht hat Deutschland die kampfentscheidende Bedeutung einer starken Luftwaffe erkannt und danach gehandelt. Die Erfolge, die der Staatsführung des Dritten Reiches schon in den Jahren des Friedens beschieden waren, sind in ihrem ganzen Umfange und erst recht in ihren Auswirkungen heute noch nicht zu übersehen. Klar vor aller Augen aber liegt die Tatsache, daß die erfolgreiche deutsche Politik der vergangenen Jahre nicht möglich war ohne den zielbewußten Aufbau und Einsatz der Wehrmacht durch den Führer. Im Rahmen der Wehrmacht aber hat die Luftwaffe, die eigenste Schöpfung des Reichsmarschalls Hermann Göring, eine entscheidende Rolle gespielt.

Die neue Luftwaffe ist das Schulbeispiel einer Gemeinschaftsleistung. Wissenschaftler und Forscher erzielten in unermüdlichem Fleiß wertvolle Erkenntnisse als Voraussetzungen für den Aufbau der Luftwaffe. Die Rüstungsbetriebe mit ihren Ingenieuren und Technikern, mit ihren Einfliegern und dem Heer der Facharbeiter lieferten Flugzeuge, Waffen, Gerät und Ausrüstung in beispielloser Güte und Menge. Flieger-HJ. und NS.-Fliegerkorps sorgten für vormilitärische Ausbildung und für Nachwuchs. Alte und junge Soldaten, Ingenieure und Beamte, Angestellte und Arbeiter halfen in eiserner Pflichterfüllung, den dritten Wehrmachtteil zu dem Werkzeug zu gestalten, dessen Großdeutschland in dem ihm aufgezwungenen Kampf um sein Recht und

sein Dasein bedarf. Das beweist der bisherige Ablauf des jetzigen Krieges.

Wohl haben auch Heer und Kriegsmarine im Vergleich zum Weltkrieg ihre Kampfverfahren geändert und erweitert. Allein die Luftwaffe hat sich von einer Hilfswaffe des Heeres, die sie im Weltkrieg war, zu einem selbständigen Wehrmachtteil entwickelt, der aus sich heraus in der Lage ist, den Kampf allein und entscheidend zu führen. Ein Vergleich der Leistungen und Zahlen der Fliegertruppe des Weltkrieges mit denen der neuen Luftwaffe im jetzigen Kriege ist mit Rücksicht auf die grundlegende Änderung der Verhältnisse nicht möglich. Es genügt aber auch, die Erfolge der Luftwaffe im jetzigen Kriege rückschauend zu betrachten, um daraus auf ihre weitere kriegsentscheidende Wirkung schließen zu können.

In den vergangenen Herbsttagen zog wie Heer und Kriegsmarine auch die Luftwaffe aus, um dem Befehl des Führers und Obersten Befehlshabers der Wehrmacht folgend, das Reich vor den sich ständig mehrenden und verstärkenden Bedrohungen durch Polen zu schützen und dessen Angriffsabsichten zunichte zu machen. In dem nun folgenden Feldzug der 18 Tage hat die Luftwaffe die in sie gesetzten Erwartungen voll erfüllt. Aufklärer im Verband des Heeres oder als „Spähtrupp" der Kampfverbände brachten von ihren Flügen Meldungen von entscheidender Bedeutung. Kampfflieger und Sturzkampfflieger stellten ihre Schlagkraft unter Beweis. Jäger und Zerstörer erkämpften die Luftherrschaft. Transportverbände brachten Munition nach vorn, verwundete in die Heimat. Flakartillerie wirkte sowohl gegen den Feind in der Luft als auch im Erdkampf. Die Einheiten der Luftnachrichtentruppe sorgten für schnelle und zuverlässige Verbindungen über weiteste Strecken.

Jedoch nicht nur im Feldzug gegen Polen haben die Feinde — und mit ihnen die ganze Welt — die Schlagkraft der deutschen Luftwaffe kennengelernt. Auch im Westen erwiesen sich bereits während des vergangenen Winters deutsche Flieger auf weiten Aufklärungsflügen, die sich zum Teil über ganz Frankreich erstreckten, und in erfolgreichen Luftkämpfen überlegen. Besonders aber im Kampf über der Nordsee stellte die Luftwaffe in kühnem Angriffsgeist die Richtigkeit des Führerwortes unter Beweis: „Es gibt keine Inseln mehr". Während deutsche Flugzeuge englische Seestreitkräfte in ihren Verstecken aufsuchten und mit Erfolg angriffen, blieben die damals

immer wieder über Dänemark, Holland und Belgien versuchten Einflüge in den deutschen Luftraum für sie verlustreiche und vollkommene Mißerfolge.

Die Unternehmungen, die zur Besetzung von Dänemark und Norwegen führten, sind ohne Luftwaffe schier undenkbar. Bei dem Einsatz im Norden war die Eigenart der Luftwaffe, die darin liegt, daß sie große Entfernungen in sehr kurzer Zeit zurücklegen und an weitab liegenden Punkten überraschend auftreten kann, von besonderer Bedeutung. An den Erfolgen haben alle Waffengattungen der Luftwaffe ihren Anteil. Aufklärer und Kampfflieger, Jagdflieger und Flakartillerie, Fallschirmjäger und die Einheiten der Luftnachrichtentruppe, die umfangreiche Bodenorganisation und der Flugsicherungsdienst wie vor allem die Verbände, welche den Nachschub durch die Luft durchführten, haben — jeder an seinem Platz — zum Gelingen des bisher beispiellosen Unternehmens beigetragen.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß der entscheidende Anteil der Luftwaffe an dem raschen Sieg in Norwegen im wesentlichen auf folgende Tatsachen zurückzuführen ist:

1. Beherrschung des Luftraumes über Norwegen und der Nordsee, die dem Feinde jeden Einblick in die deutschen Operationen verwehrte, während die eigene Luftaufklärung lückenlos sofort auswertbare Ergebnisse brachte.

2. Wirkungsvolle Bekämpfung der britischen Transportflotte und ihrer Sicherungskräfte auf hoher See und bei Landungsmanövern, wodurch nicht nur die Zahl der zum Einsatz bestimmten Verbände stark vermindert wurde, sondern auch erhebliche Mengen an Kampfgerät, Munition, Lebensmitteln usw. vernichtet wurden.

3. Zerstörung wichtiger Hafenanlagen durch Bombenangriffe, die die feindlichen Ausladungen beträchtlich verlangsamten.

4. Vernichtung von Munitions- und Verpflegungslagern, was zu erheblichen Versorgungsschwierigkeiten beim Feind führte.

5. Ständige Störung der rückwärtigen Verbindungen und dadurch Verhinderung eines geordneten Nachrichtenwesens und des notwendigen Nachschubs.

6. Unmittelbares Eingreifen in Kampfhandlungen auf dem Boden mit Bomben und Bordwaffen, also Bekämpfung und Vernichtung feindlicher Widerstandsnester und Erschütterung des Gegners.

Durch das erfolgreiche Unternehmen in Norwegen liegt seitdem der Nordseeausgang von den ersten Flugminuten ab im Wirkungsbereich der deutschen Luftwaffe. Die bis dahin durch lange Anflugzeiten benachteiligten Kampfverbände sind nunmehr in der Lage, den Nordseeausgang lückenlos zu beherrschen und feindliche Seestreitkräfte mit Sicherheit zu stellen. Die verkürzten Flugwege im Raume zwischen Schottland und Norwegen bedeuten außerdem eine erhebliche Erhöhung der Bombenlast auf jedem Flug.

Der Entscheidungskampf im Westen stellte die Luftwaffe wiederum vor neue Aufgaben. Fallschirmtruppen wurden hier zum ersten Male in größeren Einheiten abgesetzt. Auf einsamen Posten ausharrend, hielten sie, was sie erobert, bis zum Eintreffen der Erdtruppe. Zu gleicher Zeit führten Kampf- und Sturzkampfverbände ununterbrochen rollende Angriffe gegen feindliche Flugplätze, Truppenansammlungen, Marschkolonnen und Nachschubwege des Gegners. Ebenso wie gegen Kriegsschiffe und Panzerverbände. Jagdflieger und Zerstörer sicherten die fliegenden Verbände und erkämpften in zahllosen Luftsiegen die Luftüberlegenheit im Raum über Holland, Belgien und Nordfrankreich. Aufklärer hatten bereits vor dem Angriff im Westen wichtige Vorarbeit geleistet. Sie blieben auch während der Angriffskämpfe unentwegt am Feind und brachten mit ihren schnellen, zuverlässigen Meldungen der Führung wertvolle Unterlagen für ihre Entschlüsse. Das Zeitmaß, in dem sich die größte Vernichtungsschlacht aller Zeiten abspielte, wurde durch die deutsche Luftwaffe vorgeschrieben. In enger Zusammenarbeit mit Panzerverbänden erzwang sie wichtige Übergänge und vor allem den Durchbruch durch die nördliche Verlängerung der Maginotlinie. So gelang es, Befestigungen von neuzeitlichster Bauart und Bewaffnung in kurzer Zeit zu Fall zu bringen. Dabei trat die Wirkung der Angriffe unserer Sturzkampfflugzeuge besonders hervor. Masseneinsatz feindlicher Flieger konnte den Durchbruch nicht verhindern. Jagdflieger und Flakartillerie traten ihnen wirkungsvoll entgegen.

Nachdem durch den Vorstoß zur Küste der Ring um die feindlichen Armeen geschlossen war, griff die Luftwaffe nunmehr den umklammerten Feind an. Tag und Nacht wirkte sie mit Bomben und Bordwaffen in den immer mehr einschrumpfenden Raum des Feindes. Sie zermürbte ihn und hinderte die Ordnung seiner Verbände. Zum Durchbruch angesetzte Feindkräfte wurden durch Angriffe aus der Luft zersprengt. Im Verlauf des „erfolgreichen britischen Rückzugs" wurden im Raum von Dünkirchen zahlreiche feindliche Flugzeuge abgeschossen, während Kampf- und Sturzkampfverbände englische Kreuzer, Zerstörer und Transportschiffe versenkten oder in Brand warfen. In der Zeit vom 10. Mai bis 3. Juni wurden 1841 feindliche Flugzeuge abgeschossen, davon 1142 im Luftkampf und 699 durch Flak. Weitere mindestens 1600—1700 Flugzeuge wurden am Boden vernichtet. Zur See verloren die Feinde durch Bombenangriffe 5 Kreuzer, 7 Zerstörer, 3 U-Boote, 9 sonstige Kriegsschiffe sowie 66 Handels- und Transportschiffe. Außerdem wurden durch Bombentreffer 10 Kreuzer, 24 Zerstörer, 3 Torpedoboote, 22 sonstige Kriegsschiffe sowie 117 Handels- und Transportschiffe beschädigt und teilweise vernichtet.

Der zweite Abschnitt des Krieges im Westen, die „Schlacht in Frankreich", begann wiederum mit einem Kampf um die Luftüberlegenheit. Im Verfolg dieser Bekämpfung der durch die französische Führung von anderen Fronten zur Abwehr des erwarteten deutschen Angriffs herangezogenen Verbände und ihrer Bodenorganisation zeigten sich schon vom 10. Juni an kaum noch französische Flieger an der Front. Die Luftherrschaft über Frankreich war damit endgültig errungen. Als weitere Aufgabe fiel der Luftwaffe auch jetzt wieder die Unterstützung des Heeres in seinem Vorgehen zu. Die Durchführung wurde durch die erheblich größere Ausdehnung der Angriffsfronten erschwert. Trotzdem gelang es der Führung der Luftwaffe, auch hier dem Heer an allen wichtigen Stellen des Kampfes entscheidend zu helfen. Durch zweckmäßige Schwerpunktbildung wurden in zusammengefaßten Angriffen starker Fliegerverbände die Unternehmungen des Heeres zwischen der Küste des Kanals und Reims vorbereitet und wirksam unterstützt. In dieser Weise war die Luftwaffe an der schnellen Überwindung der Weygandlinie hervorragend beteiligt. Im fortdauernden Wechsel der Angriffsziele wurden außerdem Truppenansammlungen, zum Gegenstoß bereitgestellte Panzerverbände und im Anmarsch befindliche Reserven bekämpft, Verladungen in den Häfen getroffen, Anlagen, Vorräte und Schiffe vernichtet oder schwer beschädigt.

Nach dem Zusammenbruch der französischen Nordfront am 13. Juni galt der Einsatz der Luftwaffe den zurückweichenden französischen Armeen. Ununterbrochene Angriffe aus der Luft verwandelten den Rückzug der Franzosen in Flucht und die Flucht in völlige Auflösung. Die Durchführung dieser Aufgabe gelang dank der ausgezeichneten Arbeit der Luftaufklärung in wenigen Tagen. Es wurde verhindert, daß die Franzosen sich hinter der Loire abermals zum Widerstand setzen konnten. Kampf- und Sturzkampfverbände zusammen mit Flakartillerie und der Artillerie des Heeres bahnten der stürmenden Truppe den Weg durch die Maginotlinie, während andere Teile der Luftwaffe die französischen Häfen von Brest bis Bordeaux angriffen. Den in diesen Häfen auf ihre Schiffe fliehenden Resten des britischen Expeditionsheeres wurden schwere Verluste zugefügt. Am 17. Juni bat Marschall Pétain um Waffenstillstand. Die nach diesem Tage bis zum Abschluß des Waffenstillstandes noch durchgeführten Luftangriffe führten zur fast völligen Auflösung der französischen Armeen. Die französische Luftwaffe war vom Himmel vollkommen verjagt worden. Sie hatte in der Zeit vom 4. bis zum 20. Juni 765 Flugzeuge verloren.

Wirken und Wirkung der Luftwaffe im Westkrieg fanden die beste und schönste Würdigung in der großen Rede des Führers vor dem Großdeutschen Reichstag am 15. Juli 1940.

Seitdem gilt der Kampf dem letzten Feinde. Die bisher von der Luftwaffe gegen ihn geführten Schläge sind hart. Und doch sind sie erst der Auftakt noch größeren Einsatzes und noch größerer Wirkung. So hat sich im Verlauf von 12 Monaten die Luftwaffe das Gesetz des Handelns niemals und an keiner Stelle von irgendeinem Feinde entringen lassen. Fünf unserer Gegner wurden vernichtet oder zur Waffenstreckung gezwungen, ihr Land besetzt und damit als Hilfsquelle für England ausgeschaltet. In diesem einem Jahr hat sich die Lage des britischen Reiches durch die deutschen und italienischen Waffenerfolge so gewaltig verschlechtert, daß heute weniger denn je für die Briten auch nur die geringste Siegesaussicht besteht.

Dafür wird wie bisher, so besonders im bevorstehenden Endkampf die deutsche Luftwaffe sorgen. Das walte Gott!

Die Reichsregierung.

Adolf Hitler	Führer und Reichskanzler, Oberster Befehlshaber der Wehrmacht
Reichsmarschall Göring	Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Beauftragter für den Vierjahresplan
Rudolf Heß	Reichsminister, Stellvertreter des Führers
Freih. v. Neurath	Reichsminister und Präsident des Geheimen Kabinettsrates, Reichsprotektor in Böhmen und Mähren
v. Ribbentrop	Reichsminister des Auswärtigen
Dr. Frick	Reichsminister des Innern
Dr. Goebbels	Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda
Graf Schwerin v. Krosigk	Reichsminister der Finanzen
Dr. Gürtner	Reichsminister der Justiz
Funk	Reichswirtschaftsminister
Darré	Reichsminister für Ernährung und Landwirtschaft
Seldte	Reichsarbeitsminister
Dr. h. c. Rust	Reichsminister für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung
Kerrl	Reichsminister für die kirchlichen Angelegenheiten
Dr. Dorpmüller	Reichsverkehrsminister
Dr. Ohneſorge	Reichspostminister
Dr. Frank	Reichsminister, Leiter des Reichsrechtsamtes der NSDAP.
Dr. Lammers	Reichsminister und Chef der Reichskanzlei
Dr. Todt	Reichsminister für Bewaffnung und Munition, Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen.

Ministerrat für die Reichsverteidigung.

Vorsitzender:

Reichsmarschall Göring

Mitglieder:

Der Stellvertreter des Führers, Reichsminister Heß

Der Generalbevollmächtigte für die Reichsverwaltung, Reichsminister des Innern Dr. Frick

Der Generalbevollmächtigte für die Wirtschaft, Reichswirtschaftsminister Funk

Der Reichsminister und Chef der Reichskanzlei, Reichsminister Dr. Lammers

Der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, Generalfeldmarschall Keitel.

Die Wehrmacht.

Allgemeines.

Spitzengliederung der Wehrmacht

Der Oberste Befehlshaber der Wehrmacht ist der Führer. Als militärischer Stab ist ihm das Oberkommando der Wehrmacht unterstellt. An seiner Spitze steht der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, Generalfeldmarschall Keitel.

Dem Obersten Befehlshaber unterstehen unmittelbar die Oberbefehlshaber der drei Wehrmachtteile. Soweit sie nicht Reichsminister sind, sind sie diesen im Range gleichgesetzt.

Der Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Reichsmarschall Göring.

Der Oberbefehlshaber des Heeres, Generalfeldmarschall von Brauchitsch.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder.

Der Oberbefehlshaber der Luftwaffe ist gleichzeitig Reichsminister der Luftfahrt. Im Reichsluftfahrtministerium ist die Luftwaffe und die Zivilluftfahrt zusammengefaßt. Das Reichsluftfahrtministerium ist die oberste Verwaltungsbehörde der Luftfahrt und im Frieden auch die oberste Kommandobehörde der Luftwaffe. Während des Krieges besteht eine Sonderkommission für die oberste Kommandobehörde der Luftwaffe außerhalb des Reichsluftfahrtministeriums.

Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe ist Reichsmarschall Hermann Göring.

Die Stäbe der Oberbefehlshaber des Heeres und der Kriegsmarine sind das Oberkommando des Heeres bzw. Oberkommando der Kriegsmarine.

Die Pflichten des deutschen Soldaten.

1. Die Wehrmacht ist der Waffenträger des deutschen Volkes. Sie schützt das Deutsche Reich und Vaterland, das im Nationalsozialismus geeinte Volk und seinen Lebensraum. Die Wurzeln ihrer Kraft liegen in einer ruhmreichen Vergangenheit, in deutschem Volkstum, deutscher Erde und deutscher Arbeit.

Dienstgrade und Rangklassen der Offiziere.

Gattungen	Rangklassen: Generale, Flaggoffiziere					Stabsoffiziere		Hauptleute, Rittmeister, Kapt.Leutnte		Leutnante	
	Dienstgrade:										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Offiziere Luftwaffe und Heer	Generalfeldmarschall	Generaloberst	General d. Flieger Flakart. *)	Generalleutnant	Generalmajor	Oberst	Oberstleutnant	Major	Hauptmann, Rittmeister	Oberleutnant	Leutnant
Kriegsmar. Seeoffiziere	Großadmiral	Generaladmiral	Admiral	Vizeadmiral	Konteradmiral	Kapitän zur See	Fregattenkapitän	Korvettenkapitän	Kapitänleutnant	Oberleutnant z. S.	Leutnant z. S.
Ing.-Offiz. des Marineingenieurwesens											
Sanitäts-Offiziere			Generaloberstabsarzt	Generalstabsarzt	Generalarzt	Oberstarzt	Oberfeldarzt	Oberstabsarzt	Stabsarzt	Oberarzt	Assistenzarzt
Marinesanitätsoffiziere			Admiralobersstabsarzt	Admiralstabsarzt	Admiralarzt	Flottenarzt	Geschwaderarzt	Marine-Oberstabsarzt	Marine-Stabsarzt	Marine-Oberassistenzarzt	Marine-Assistenzarzt
Veterinäroffiziere			Generaloberstabsvet.	Generalstabsvet.	Generalvet.	Oberstvet.	Oberfeldveterinär	Oberstabsveterin.	Stabsvet.	Obervet.	Veterinär

*) beim Heer: General der Inf., Kav., Art., Pioniere, Panzertruppe, Nachrichtentruppe.

Anmerkung: Die im Dienstbetrieb übliche Bezeichnung der Offiziere des Marineingenieurwesens ist z. B. Kapitänleutnant (Ing.). Entsprechend ist die Dienstbezeichnung der Truppeningenieure des Heeres, z. B. Major (Ing.).

Der Dienst in der Wehrmacht ist Ehrendienst am deutschen Volk.

II. Die Ehre des deutschen Soldaten liegt im bedingungslosen Einsatz seiner Person für Volk und Vaterland bis zur Opferung seines Lebens.

III. Höchste Soldatentugend ist der kämpferische Mut. Er fordert Härte und Entschlossenheit. Feigheit ist schimpflich, Zaudern ist unsoldatisch.

IV. Gehorsam ist die Grundlage der Wehrmacht, Vertrauen die Grundlage des Gehorsams.
Soldatisches Führertum beruht auf Verantwortungsfreude, überlegenem Können und unermüdlicher Fürsorge.

V. Große Leistungen im Krieg und Frieden entstehen nur in unerschütterlicher Kampfgemeinschaft von Führer und Truppe.

VI. Kampfgemeinschaft erfordert Kameradschaft. Sie bewährt sich in Not und Gefahr.

VII. Selbstbewußt und doch bescheiden, aufrecht und treu, gottesfürchtig und wahrhaft, verschwiegen und unbestechlich soll der Soldat dem ganzen Volk ein Vorbild männlicher Kraft sein. Nur Leistungen berechtigen zum Stolz.

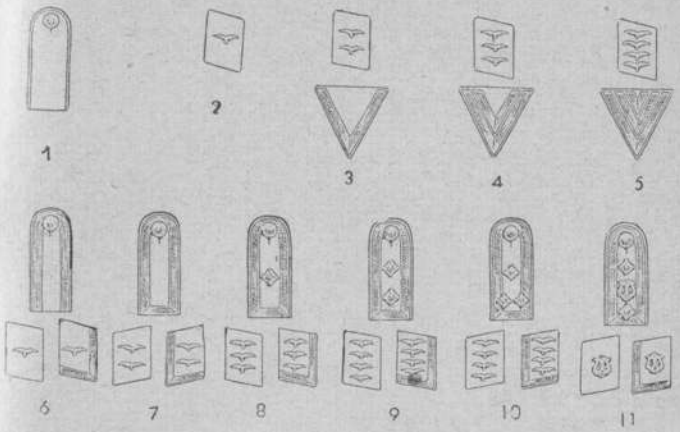
VIII. Größten Lohn und höchstes Glück findet der Soldat im Bewußtsein freudig erfüllter Pflicht.
Charakter und Leistung bestimmen seinen Weg und Wert.

Die Eidesformel der Wehrmacht.

„Ich schwöre bei Gott diesen heiligen Eid, daß ich dem Führer des Deutschen Reiches und Volkes Adolf Hitler, dem Obersten Befehlshaber der Wehrmacht, unbedingten Gehorsam leisten und als tapferer Soldat bereit sein will, jederzeit für diesen Eid mein Leben einzusetzen."

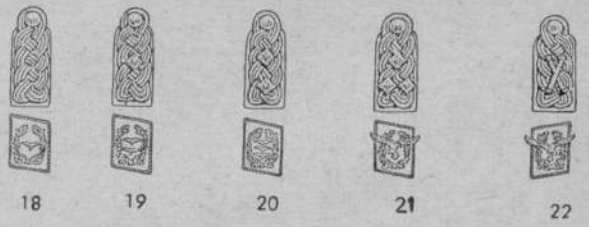
Die Luftwaffe.

Dienstgradabzeichen der Luftwaffe.



1. Schulterklappe d. Mannschaften
2. Flieger, Kanonier, Funker
3. Gefreiter } Winkel auf dem
4. Obergefreiter } linken Oberärmel
5. Hauptgefreiter } ärmel
6. Unteroffizier, Fahnenjunkerunteroffizier
7. Unterfeldwebel, Unterwachtmeister, Fähnrich
8. Feldwebel, Wachtmeister
9. Oberfeldwebel, Oberwachtmeister, Oberfähnrich
10. Stabsfeldwebel, Stabswachtmeister
11. Musikleiter
12. Leutnant
13. Oberleutnant
14. Hauptmann
15. Major
16. Oberstleutnant
17. Oberst
18. Generalmajor

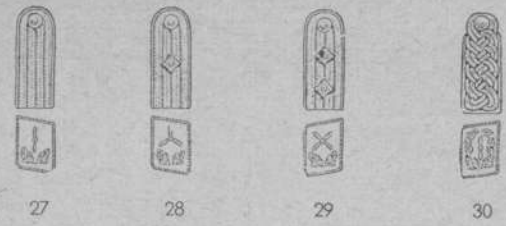




19. Generalleutnant
20. General der Flieger, der Flakartillerie
21. Generaloberst
22. Generalfeldmarschall



23. Hauptmann (W)
24. Assistenzarzt
25. Obermusikmeister
26. Ministerialregistrator, a. p. Inspektor, Oberfachschullehrer (Wehrmachtbeamter der Luftwaffe)





27. Fl. Ingenieur
28. Fl. Oberingenieur, Fliegerobernautiker
29. Fl. Hauptingenieur, Fl. Hauptnautiker
30. Fl. Stabsingenieur, Fl. Stabnautiker
31. Fl. Oberstabsingenieur
32. Fl. Hauptstabsingenieur
33. Fl. Chefingenieur
34. Leitender Fl. Chefingenieur

Tressen der Unteroffiziere auf Schulterklappen und Kragen in Silber, Sterne auf den Schulterklappen der Unteroffiziere mit Portepee in silberfarbigem, auf den Schulterstücken der Offiziere bis einschließlich Oberst in goldfarbigem, der Generale in silberfarbigem Metall. Nummern und Buchstaben auf den Schulterklappen bzw. Schulterstücken in Waffenfarbe vom Fähnrich ab in silbernem, vom Leutnant ab in goldenem, vom Generalmajor ab in silbernem Metall.

Tätigkeitsabzeichen für Mannschaften und Unteroffiziere der Luftwaffe.

Mannschaften und Unteroffiziere tragen am linken Unterärmel des Waffenrocks und der Fliegerbluse nachfolgend angeführte Abzeichen, gestickt in mattgrauem Garn, auf Unterlage von Grundtuch:



1 2 3 4

1. Fliegendes Personal, soweit nicht zum Tragen eines Flugzeugführer-, Beobachter- oder Fliegerschützenabzeichens berechtigt
2. Fliegertechnisches Personal
3. Flakartillerieabzeichen (Verleihung nach bes. Bestimmungen)
4. Seemännisches Bootspersonal



5 6 7 8 9
10 11 12 13 14
15 16 17 18 19
20 21 22 23 24

5. Verwaltungs-Unteroffizier
6. Gerätverwalter für Kraftfahrzeuggerät (Kfz.)
7. Gerätverwalter für Flugzeuggerät (Flzg.)
8. Gerätverwalter für Scheinwerfergerät (Schw.)
9. Gerätverwalter für Luftnachrichtengerät (Ln.)
10. geprüfter Fernsprecher
11. geprüfter Fernsprechunteroffizier
12. geprüfter Fernschreiber
13. geprüfter Fernschreibunteroffizier
14. geprüfter Funker
15. geprüfter Funkunteroffizier
16. geprüfter Peilfunker (gpr. Uffz. entspr.)
17. geprüfter Horchfunkunteroffizier (gepr. H. Funker entspr.)
18. Truppennachrichtenpersonal der Fl. Truppe und Flak
19. Feuerwerker
20. Waffenunteroffiziere Fl. Truppe u. Ln. Truppe
21. Waffenunteroffiziere Flakartillerie u. Regt. G. G.
22. Sanitätspersonal
23. Kraftfahrer
24. Anwärter-Abzeichen (hier für Gerätverw. Kfz.)

Waffenfarben der Luftwaffe.

Generale (einschließlich Sanitätsoffiziere im Generalsrang) und Regiment General Göring	weiß
Generalstab der Luftwaffe	karmesinrot
Fliegertruppe	goldgelb
Flakartillerie	hochrot
Luftnachrichtentruppe	goldbraun
Sanitätsdienst	dunkelblau
Ingenieurkorps der Luftwaffe	rosa
Nautikerkorps der Luftwaffe	dunkelgrün
Reichsluftaufsichtsdienst	hellgrün
Wehrmachtbeamte (außer Reichsluftaufsichtsdienst)	dunkelgrün
Hierzu tragen Nebenfarben: Offiziere, Wehrmachtbeamte, Ingenieure des Beurlaubtenstandes	hellblau

Wehrmachtbeamte des Reichskriegsgerichts	bordorot
übrige Beamte	hochrot
Nautiker	goldgelb
Brandmeister	goldbraun
Soldaten der I—IV./Regiment General Göring	hochrot
Luftwaffenbauregimenter	schwarz

Soldaten einschl. Sanitätspersonal tragen in den Kragenspiegeln Schwingen, Beamte Sterne, Ingenieure und Nautiker Luftschrauben.

Wehrmachtbeamte der Luftwaffe.

Wehrmachtbeamte im Unteroffizierrang (Amtsgehilfen, Justizwachtmeister, Oberamtsgehilfen, Oberjustizwachtmeister) tragen Feldwebel- bzw. Oberfeldwebeluniform (Waffenfarbe dunkelgrün, statt Schwingen Sterne).

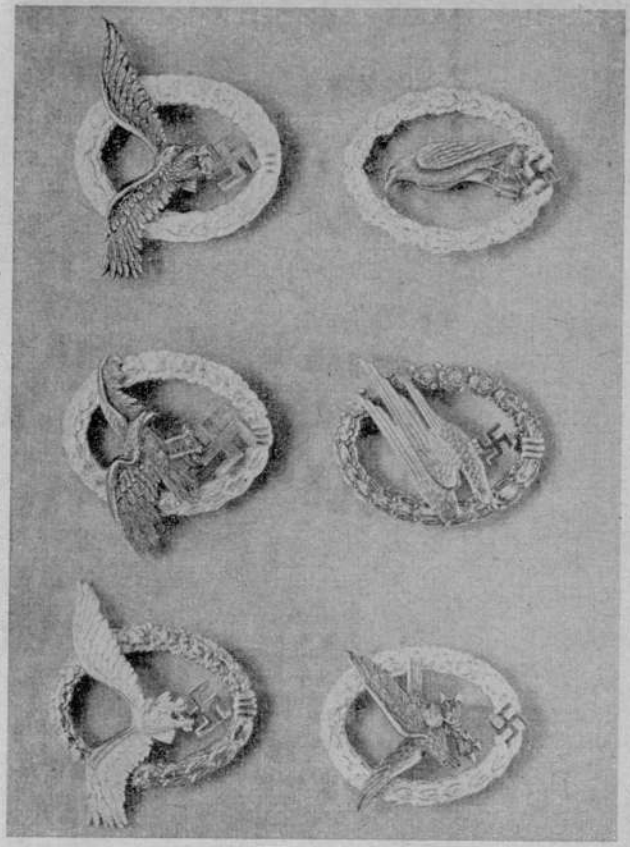
Wehrmachtbeamte ohne Offiziersrang sind Unterbrandmeister, Brandmeister, Oberbrandmeister, Hauptbrandmeister, Untermeister im Reichsluftaufsichtsdienst, Assistenten, Werkführer und Versorgungsanwärter. Sie stehen im Rang über den Oberfeldwebeln, haben jedoch keinen Offiziersrang. Statt der Schulterklappen tragen sie Schulterlitzen (Waffenfarbe dunkelgrün, Reichsluftaufsichtsdienst hellgrün und Nebenfarbe entsprechend der Fachrichtung, statt der Schwingen Sterne).

Wehrmachtbeamte im Offizierrang tragen Offiziersuniform (Waffenfarbe dunkelgrün und Nebenfarbe entsprechend der Fachrichtung, statt der Schwingen Sterne, die bei Beamten im Generalsrang goldfarbig sind). Ihre Dienstgrade in der Verwaltungslaufbahn sind:

a. p. Inspektor (außerplanmäßig)
Regierungsinspektor
Regierungsoberinspektor
Amtmann, Amtsrat, Regierungsrat
Oberregierungsrat
Ministerialrat
Ministerialdirigent, Luftgauintendant
Ministerialdirektor.

Ingenieure und Nautiker sind nicht Wehrmachtbeamte. Sie bilden ein besonderes Ingenieur- bzw. Nautikerkorps der Luftwaffe.

Tätigkeitsabzeichen des fliegenden Personals.



1. Flugzeugführer und Beobachter (Kranz goldfarbig, Adler mit Hakenkreuz aluminiumfarbig)
2. Beobachter, Hilfsbeobachter (Kranz hellaluminium, Adler und Hakenkreuz altsilberfarbig)
3. Flugzeugführer (wie 2)
4. Fliegerschütze, Bordfunker, Bordmechaniker (wie 2)
5. Fallschirmjäger der Luftwaffe (Kranz altsilberfarb., Adler u. Hakenkreuz goldfarbig).
6. Fliegererinnerungsabzeichen (wie 2)

Fliegertruppe.

Wie bei allen großen Luftmächten gehören zur Fliegertruppe nicht nur die fliegenden Verbände, sondern auch diejenigen Dienststellen, die den Ersatz für die Fliegertruppe ausbilden, z. B. Fliegerausbildungsregimenter und Schulen. Außerdem sind zur Fliegertruppe die Fliegerhorste zu zählen. Die jüngste Waffengattung der Fliegertruppe sind die Fallschirmjäger.

Die fliegenden Verbände sind ihren Aufgaben entsprechend verschiedenartig. Es sind zu unterscheiden:

Angriffsverbände (Kampfflieger, Sturzkampfflieger, Zerstörer)
Aufklärungsverbände (Fernaufklärer)
Verteidigungsverbände (Jagdflieger).

Die oberste Einheit dieser Verbände ist das Geschwader, das sich in Stab und mehrere Gruppen gliedert. Die Gruppen bestehen aus Stab und mehreren Staffeln. Zu einer Staffel gehören im allgemeinen 9 bis 12 Flugzeuge.

Die Kampf-, Sturzkampf- und Zerstörerverbände, die in den Fliegerkorps zusammengefaßt sind, bilden mit den Fernaufklärungsverbänden den Kern der Fliegertruppe.

Kampfflieger.

Die Kampfverbände sind der wichtigste Bestandteil der Angriffsluftwaffe. Sie sind die Träger des Luftkrieges, der weit hinein in das Kriegsgebiet des Gegners bis an die Grenze des Flugbereiches führt.

Die Aufgabe der Kampffliegertruppe ist es, unmittelbar nach Ausbruch von Feindseligkeiten sowohl die Fähigkeit des Gegners, Kriege zu führen, als auch dessen Kampf- und Widerstandswillen zu brechen.

Der erfolgreiche Einsatz der Kampfverbände führt zu schneller Beendigung des Kriegszustandes. In den letzten Jahren hat sich gezeigt, daß eine starke Kampffliegertruppe die schärfste Waffe in der Hand der Führung ist.

Die Kampfflieger führen ihre Aufgaben in erster Linie im Bombenangriff durch.



Zerstörer Messerschmitt Me 110



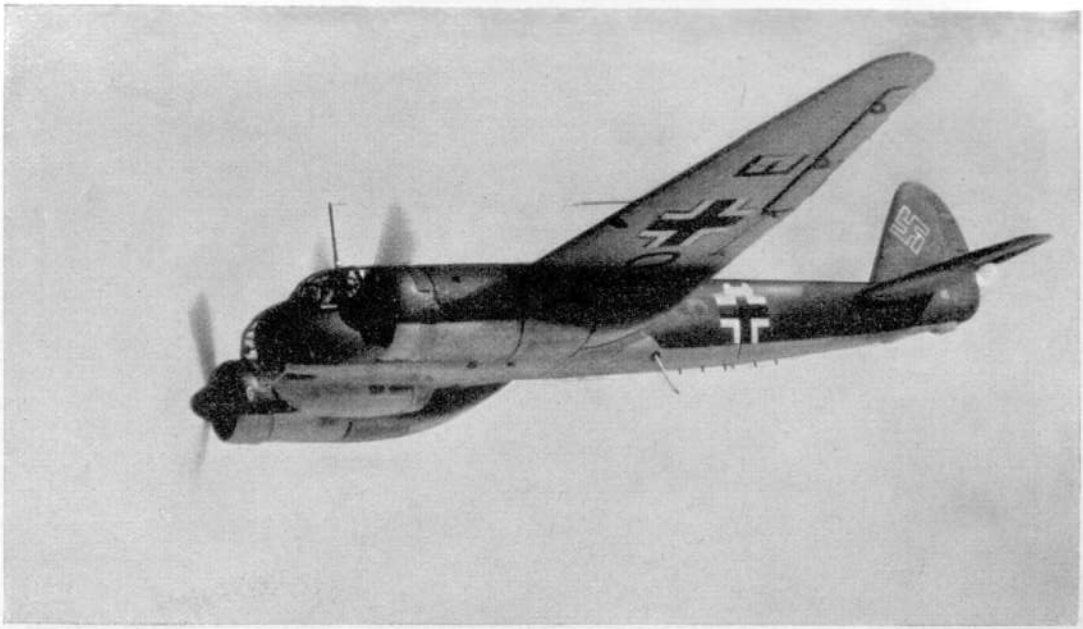
Jagdeinsitzer Messerschmitt Me 109



Kampfflugzeug Dornier Do 215



Sturzkampfflugzeug Junkers Ju 87



Kampf- und Sturzkampfflugzeug Junkers Ju 88



Kampfflugzeug Heinkel He 111 beim Start



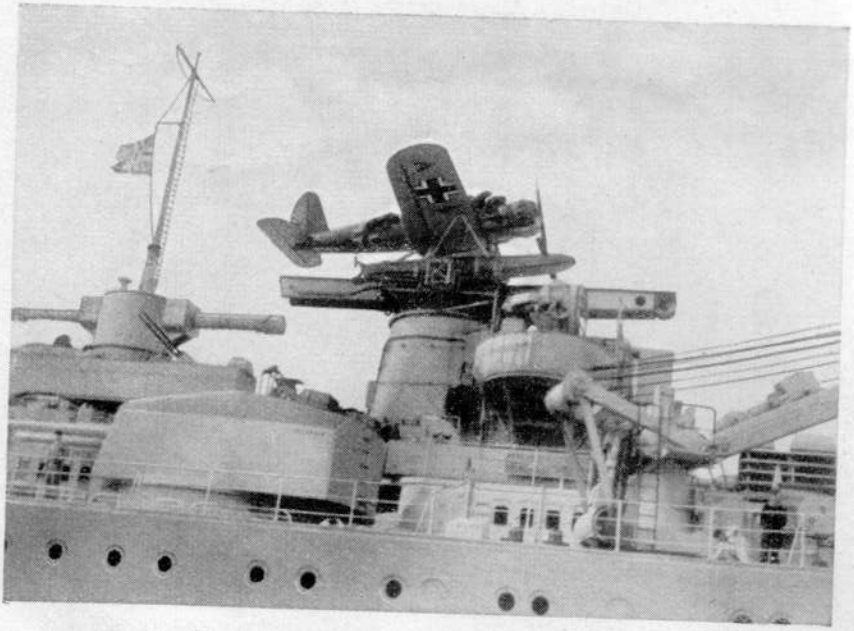
Verbindungsflugzeug Fieseler Fi 156 „Storch"



Transportflugzeug Junkers Ju 52



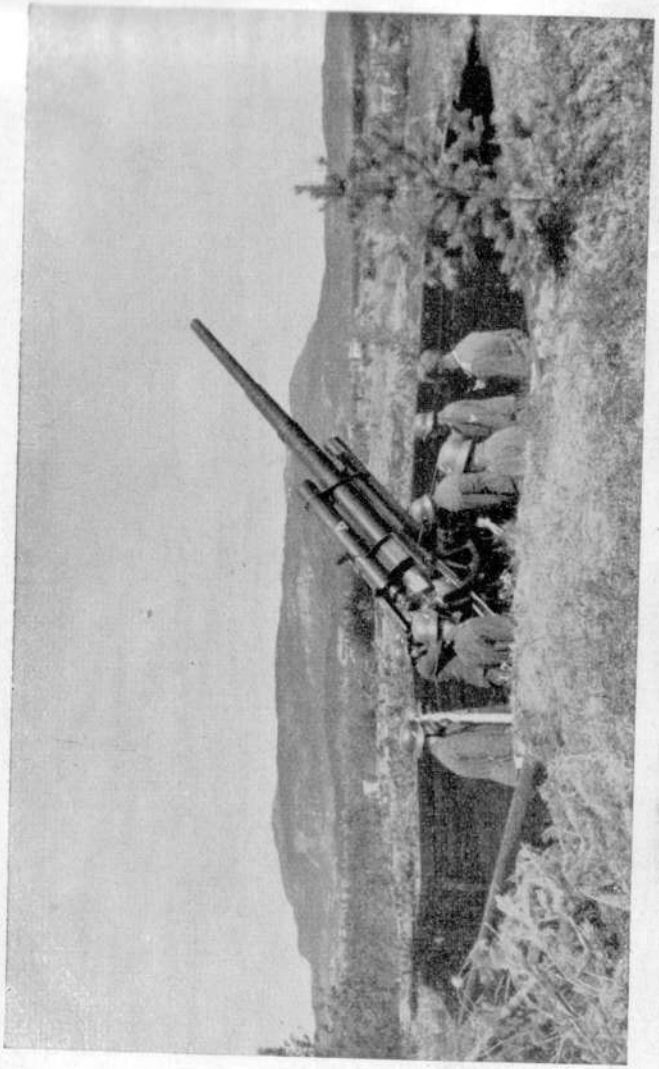
Mehrzweckeflugzeug Heinkel He 115



Bordflugzeug Arado Ar 196 auf einem Panzerschiff



Leichte Flak schützt die französische Kanalküste



Deutsche Kanoniere in Feuerstellung mit einem schweren Flakgeschütz

Der Bombenangriff erfolgt durch Abwurf von Bomben verschiedener Art und Kaliber auf das Ziel. Diese Angriffe werden im Hoch- und Tiefangriff durchgeführt.

Die Anforderungen, die an ein Kampfflugzeug gestellt werden, sind große Nutzlast, große Eindringtiefe und starke Bewaffnung. Kampfflugzeuge sind zwei- und mehrmotorige Flugzeuge und haben drei bis sechs bewegliche Maschinengewehre. Die Besatzung besteht im allgemeinen aus einem Kommandanten, der zugleich Flugzeugführer ist, einem Bombenschützen, einem Bordfunker und einem Bordschützen.

Sturzkampfflieger.

Sturzkampfverbände gehören zu den Kampfverbänden. Sie haben die gleichen Aufgaben wie diese.

Sturzkampfflugzeuge werfen die Bomben nicht wie Kampfflugzeuge im Horizontalflug, sondern im steilen Sturzflug ab. Ihre Haupteigenschaften sind Schnelligkeit und Wendigkeit. Sie greifen das Ziel aus großen Höhen im Sturzflug an, werfen die Bomben und fangen unmittelbar darauf das Flugzeug so ab, daß es rechtzeitig wieder die Horizontallage einnimmt. Moderne Sturzkampfflugzeuge haben eine automatische Abfangvorrichtung, die mit der Bombenauslösung in Tätigkeit tritt. Der Sturzangriff erfordert höchste Festigkeit des Materials, da durch das Abfangen alle Flugzeugteile, vor allem die Tragflächen, sehr stark beansprucht werden.

Sturzkampfflugzeuge sind ein- oder zweimotorig und haben ein bis zwei Maschinengewehre. Die Besatzung besteht aus einem Flugzeugführer und einem Fliegerschützen, der zugleich Bordfunker ist.

Zerstörer.

Zerstörer sind ebenfalls ein Bestandteil der Angriffsluftwaffe. Sie fliegen und kämpfen gemeinsam mit den Kampfverbänden.

Diese Aufgaben bedingen große Reichweite, Schnelligkeit und starke Bewaffnung.

Zerstörer haben mehrere Maschinengewehre oder Kanonen und eine Besatzung von zwei Mann, einem Flugzeugführer als Kommandanten und einem Fliegerschützen als Bordfunker. Sie sind zweimotorige Flugzeuge.

Aufklärungsflieger.

Die Fernaufklärungsverbände (Aufklärungsflieger (F)) betreiben die operative Luftaufklärung und beschaffen so für den Oberbefehlshaber der Luftwaffe und die Luftflottenchefs die Unterlagen für den Einsatz der Kampfverbände im Großen. Die Erkundungsergebnisse werden durch Luftbilder eingebracht oder durch F.T. den Kommandostellen schon während des Fluges übermittelt.

Fernaufklärungsstaffeln werden auch den obersten Kommandobehörden des Heeres (Oberbefehlshaber des Heeres, Oberbefehlshaber der Heeresgruppen) und der Kriegsmarine (Oberbefehlshaber der Kriegsmarine) zur Durchführung der für sie notwendigen operativen Aufklärung zur Verfügung gestellt.

Aufklärungsflugzeuge (F) müssen große Schnelligkeit und Reichweite besitzen. Sie sind zweimotorig und haben 2 bis 3 Maschinengewehre. Die Besatzung besteht aus dem Beobachter, einem Flugzeugführer und einem Fliegerschützen, der auch Bordfunker ist.

Jagdflieger.

Jagdflieger stellen gemeinsam mit Flakartillerie und Flugmeldedienst die Luftverteidigung in der Heimat und an der Front des Heeres sicher. Sie führen ihren Kampf ausschließlich im Angriff.

Jagdflugzeuge sind einmotorige Einsitzer. Man verlangt von ihnen große Schnelligkeit und Wendigkeit. Ihre Reichweiten brauchen nicht sehr groß zu sein. Sie haben starr eingebaute Maschinengewehre und Kanonen als Bordwaffen.

Aufklärungsverbände in Zusammenarbeit mit dem Heer.

Alle dem Heer zugeteilten Fliegerverbände sind unter dem General der Luftwaffe beim Oberbefehlshaber des Heeres zusammengefaßt.

Aufklärungsflugzeuge des Heeres sind einmotorige Doppelsitzer. Ihre Besatzung besteht aus dem Beobachter und dem Flugzeugführer. Sie sind mit einem beweglichen Maschinengewehr, das vom Beobachter bedient wird, und einem starr eingebauten Maschinengewehr ausgestattet. Ihre wichtigsten Ausrüstungsstücke sind Funksende- und Empfangsanlage für das Zusammenarbeiten mit der Artillerie und das Bildgerät zum Festhalten der Erkundungsergebnisse. Manchmal kann auf Lichtbildaufnahmen verzichtet werden. Dafür werden die Ergebnisse der Beobachtungen in der Karte oder auf Meldekarten schriftlich oder an Hand von Skizzen niedergelegt und in besonderen Behältern auf Meldeabwurfstellen abgeworfen oder persönlich auf Gefechtslandeplätze überbracht. Die Bauweise dieser Flugzeuge muß gute Augenbeobachtung nach unten und nach den Seiten gestatten. Sie sind daher meistens Hochdecker.

Aufklärungsverbände in Zusammenarbeit mit der Kriegsmarine.

Die mit der Kriegsmarine zusammenarbeitenden Teile der Luftwaffe sind unter dem General der Luftwaffe beim Oberbefehlshaber der Kriegsmarine zusammengefaßt. Sie sind sehr verschiedenartig und werden von der Küste, von Flugzeugträgern und von Kriegsschiffen aus eingesetzt.

Schwimmerflugzeuge und Flugboote starten vom Wasser aus und landen wieder auf dem Wasser. Trägerflugzeuge sind Radflugzeuge, deren Start- und Landebahn das Landedeck des Flugzeugträgers ist. Der Flugzeugträger wird bei Start und Landung in den Wind gestellt.

Deutschland besitzt zwei Flugzeugträger. Beide Schiffe haben eine Wasserverdrängung von 19 250 Tonnen und eine Geschwindigkeit von 32 km. Sie sind 250 m lang und 27 m breit. Ihre Bestückung beträgt 16 Geschütze zu

15 cm, 10 zu 10,5 cm (Flak) und 22 zu 3,7 cm (Flak). Sie haben Raum für je 40 Flugzeuge.

Die auf den Panzerschiffen und Kreuzern der Flotte befindlichen Flugzeuge sind Schwimmerflugzeuge. Sie starten mit Katapult und werden nach der Landung auf dem Wasser mit Kran an Bord geholt.

Fallschirmjäger.

Fallschirmjäger stellen die neuzeitlichste Waffengattung dar. Sie zählen zur Fliegertruppe.

Fallschirmverbände lösen nach dem Absprung infanteristische Aufgaben. Sie sind daher ähnlich wie die Infanterie des Heeres ausgerüstet.

Fliegerausbildungsregimenter und Fliegerschulen.

Das gesamte Personal der Fliegertruppe erfährt seine erste militärische Ausbildung bei den Fliegerausbildungsregimentern. Dort treten die Rekruten ein und werden nach der infanteristischen Ausbildung auf die mannigfachen Sonderlaufbahnen verteilt. Es gibt fliegendes, technisches und allgemeines Personal.

Auf den Schulen erfolgt die fliegerische bzw. technische Ausbildung, z. B. Flugzeugführerausbildung, Bombenwurf- und Schießausbildung, Ausbildung in der Navigation, Jagdflugausbildung, Ausbildung im Luftbilddienst usw.

Die Luftkriegsschulen bilden den Offiziernachwuchs in allen für den zukünftigen Offizier notwendigen Dienstzweigen aus.

Fliegerhorste.

Fliegerhorste sind die Heimathäfen, auf denen die Verbände der Fliegertruppe untergebracht sind.

Sie verfügen über die zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes bei den fliegenden Verbänden notwendigen Einrichtungen (Fliegerhorstkommandantur mit Werft und Wetterstelle usw.).

Das militärische Personal der Fliegerhorste ist in Kompanien (z. B. Fliegerhorstkompanien) zusammengefaßt.

Dienstlaufbahnen der Fliegertruppe.

Das Personal der Fliegertruppe gliedert sich in:

1. Fliegendes Personal
2. Fliegertechnisches Personal
3. Allgemeines Personal.

Die Dienstlaufbahnen in diesen Gruppen sind:

1. Fliegendes Personal:
   Flugzeugführer
   Beobachter, Hilfsbeobachter, Bombenschützen
   Bordfunker (Fliegerschützen)
   Bordmechaniker (Fliegerschützen), Fliegerbordschützen
   Fallschirmschützen.

2. Fliegertechnisches Personal:

   Flugzeugmechaniker
   Flugzeughandwerker
      Flugzeugschlosser
      Flugzeugmetaller
      Flugzeugtischler
      Flugzeugmaler
      Flugzeugsattler
   Flugmotorenschlosser
   Flugzeugelektriker
   Flugzeugfeinmechaniker
   Flugzeugbombenpersonal
   Fliegerwaffenpersonal
   Flugzeugbildpersonal
   Flugzeugfunkpersonal
   Fallschirm- und Sicherheitsgerätpersonal.

3. Allgemeines Personal:

   Truppennachrichtenpersonal
   Kraftfahrpersonal
      Gerätverwalter für Kraftfahrzeuge (Kfz)
   Lagerpersonal
      Gerätverwalter für Flugzeuggerät (Flzg)
   Feuerwerker.

Allgemeines Truppendienstpersonal:

Hauptfeldwebel
Oberfeldwebel beim Stabe
Gerätverwalter für allgemeines Gerät, Fliegersondergerät und Unterkunftsgerät (A. u. U.)
Gerätverwalter für Waffen- und Gasschutzgerät (W. u. G.)
Bekleidungsverwalter
Rechnungsführer
Küchenbuchführer
Verwaltungspersonal
Bootspersonal (seemännisches u. technisches)
Personal des Reichsluftaufsichtsdienstes
Musiker
Sanitätspersonal
Anwärter für die Beamtenlaufbahn.

Bedingungen für den Erwerb der Luftwaffenscheine und Ausweise für die fliegerische Tätigkeit des fliegenden Personals.

1. Flugzeugführer (Land)

A. Flugausweis A 2 (Land).

Voraussetzung:

a) 60 Alleinflüge auf Flugzeugen der Klasse A 2.

b) Geschicklichkeitsflug auf A 2:
5mal wiederholte Rechts- und Linkswendungen um zwei 500 m voneinander entfernte Punkte (Schleifen in 8-Form) in 200—400 m Höhe. Bei der Landung muß der Motor ab 200 m auf Leerlauf gedrosselt sein. Das Flugzeug muß in einem Zielfeld von 50×250 m Größe aufsetzen und stehen.

c) 3 Ziellandungen auf A 2-Flugzeugen (mit Höhenschreiber):
Die Ziellandungen sind in kurzer Folge aus 600 bis 800 m Höhe auszuführen. Der Motor ist bei jedem Aufsetzen zur Landung in dem Augenblick auf Leerlauf zu drosseln, in dem sich das Flugzeug senkrecht

über dem Zielfeld befindet; bis zum Stillstand der Maschine darf nicht wieder Gas gegeben werden.
Das Flugzeug muß in einem Zielfeld von 50×250 m Größe aufsetzen und stehen. Bei jeder der drei Ziellandungen ist das Zielfeld beim Ansetzen zur Landung in anderer Richtung zu überfliegen, und zwar einmal quer zum Wind, einmal mit dem Wind und einmal gegen den Wind.
Die Bedingungen sind in höchstens 6 Flügen zu erfüllen.

d) Notlandeübungen mit Lehrer auf A 2-Maschine (2 Flüge).

e) 6 Außenlandungen auf A 2.

f) Überlandeinweisung auf A 2 (2 Flüge).

g) Theoretische Prüfung:

1. Mündliche Prüfung:
   a) Motorenkunde.
   b) Flugzeugkunde.
   c) Instrumentenkunde.
   d) Flugkunde und Verhalten in besonderen Fällen.
   e) Die wichtigsten Bestimmungen des Deutschen Luftrechts, der L.Dv. 5, Teil I, und der in den Luftverkehrsvorschriften der Luft-V.O. niedergelegten allgemeinen Flugregeln, soweit sie für Militärflugzeuge zutreffen. Überfliegen der Reichsgrenzen, Einflugzonen, Sperr- und Warngebiete.
   f) Wetterkunde.
   g) Geographie und Navigation.
   h) Ausrüstung.
   i) Stoffkunde.
   j) Aerodynamik.
   k) Erste Hilfe bei Unglücksfällen.
   l) Nachrichtenverbindungswesen.
   m) Geschichte der Luftfahrt.
2. Schriftliche Prüfung unter Aufsicht aus folgenden Fächern (Zeit ½ Stunde):
   a) Verhalten in besonderen Fällen,
   b) Luftverkehrsbestimmungen,
   c) Geographie und Navigation.

Nach Erfüllung der obengenannten Bedingungen wird der Flugausweis A 2 (Land) ausgestellt. Er besitzt 3 Monate Gültigkeit, beschränkt sich auf die geflogenen A 2-Muster und berechtigt zum Fluge außerhalb der Flughafenzone ohne Begleiter.

B. Luftwaffenflugzeugführer-Zwischenschein A (Land).

Voraussetzung:

a) Schriftliche Beurteilung des Disziplinarvorgesetzten über moralische Eignung zum Militärflugzeugführer.
b) Flugausweis A 2 (Land).
c) Kunstflugeinweisung auf A 2.
d) 2000-m-Höhenflug (mit Höhenschreiber) auf A 2: Der Höhenflug ist wenigstens 1 Stunde lang in 2000 m Höhe über dem Boden auszuführen. Es ist in einem ununterbrochenen Kurven- und Spiralengleitfluge mit wiederholten Rechts- und Linkswendungen aus wenigstens 1500 m Höhe zu landen.
Der Motor ist im Gleitflug auf Leerlauf zu drosseln. Die Landung muß in einem Zielfeld von 50×250 m Größe erfolgen. Über 400 m Höhe kann kurz Gas gegeben werden, um den Stillstand des Motors zu verhüten. Mißlingt die Ziellandung, ist sie aus 1500 m Höhe zu wiederholen. Der Stundenflug in der verlangten Mindesthöhe kann bei der Wiederholung ausfallen, wenn das Zielfeld beim ersten Versuch berührt worden ist. Mißlingt die Ziellandung abermals, so kann sie aus 1500 m Höhe abermals versucht werden. Wenn auch dieser Versuch nicht gelingt, muß die ganze Übung an einem anderen Tag wiederholt werden.
e) Kleiner Überlandflug mit Zwischenlandung ohne Lehrer auf A 2.
f) 300 km-Überlandflug (mit Höhenschreiber):
Der Überlandflug mit zwei Zwischenlandungen (Dreiecksflug) ist mit demselben Flugzeug im Einzelflug innerhalb von 5 Stunden zu beenden und hat zum Ausgangspunkt zurückzuführen, ohne diesen unterwegs zu berühren. Der Sachverständige hat die Flugstrecke und den Landungsplatz vorzuschreiben, und zwar so, daß aus den Landungsplätzen und nötigenfalls auf besetzten Kontrollstellen (Außenlandeplätze) die zurückgelegte Entfernung errechnet werden kann, und daß Hin- und Rückflug nicht auf derselben Strecke erfolgen. Weist der Schüler eine größere Flugstrecke, eine außergewöhnliche Leistung (glatte Notlandung, Flug bei schlechtem Wetter usw.) oder eine Motorstörung nach, deren Beseitigung von ihm nicht verlangt werden konnte, so kann die Zeit verhältnismäßig

überschritten werden. Bei Ortungsfehlern ist der Flug auf einer anderen Strecke zu wiederholen.
g) Mindestens 30 Flugstunden.
h) Möglichst Flüge auf mehreren A 2-Mustern.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen wird der Luftwaffenflugzeugführer-Zwischenschein A (Land) ausgestellt, der 12 Monate Gültigkeit für alle A 2-Muster besitzt und zu Flügen außerhalb der Flughafenzone mit Begleiter berechtigt.

C. Flugausweis B 1 (Land).

Voraussetzung:

a) Bedingungen für Luftwaffenflugzeugführer-Zwischenschein A (Land).
b) Insgesamt 4000 km auf A 2.
c) 30 B 1-Alleinflüge.
d) 3 Ziellandungen auf B 1 (mit Höhenschreiber) wie A c.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen kann der Flugausweis B 1 (Land) ausgestellt werden, der nach 3 Monaten verfällt, sofern er nicht auf andere Flugzeugmuster als die, auf die er ausgestellt wurde, erweitert wird. Er berechtigt zu Flügen außerhalb der Flughafenzone ohne Begleiter.

D. Luftwaffenflugzeugführer-Zwischenschein B (Land).

Voraussetzung (a—e ohne Begleiter):

a) Flugausweis B 1 (Land).
b) Einstündiger Höhenflug in mindestens 3500 m Höhe über dem Meeresspiegel.
c) 600 km-Überlandflug (mit Höhenschreiber) auf B 1. (Dreiecksflug in 8 Stunden entsprechend B f).
d) 4 Nachtlandungen auf B 1, davon 2 als Ziellandungen in ein Zielfeld von 100×400 m ohne Beschränkung der Drehzahl des Motors.
e) 30-Min.-Nachtflug über 500 m (mit Höhenschreiber) auf B 1.
f) Flüge (nach Möglichkeit) auf mehreren B 1-Mustern.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen wird der Luftwaffenflugzeugführer-Zwischenschein B (Land) ausgestellt, der für alle B 1- und A 2-Muster außerhalb der Flughafenzone mit Begleiter Gültigkeit besitzt und nach 12 Mo-

naten erlischt, sofern nicht der Luftwaffenflugzeugführerschein erreicht wurde oder besonders begründete Ausnahmefälle vorliegen.

E. Flugausweis B 2 (Land).

Voraussetzung:

a) Bedingungen für Luftwaffenflugzeugführer-Zwischenschein B (Land).
b) Insgesamt 2000 km auf B 1.
c) 50 B 2-Übungsflüge ohne Lehrer.
d) Ziellandeübungen auf B 2.
e) 1000 km auf B 2 als 2. Führer.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen wird der Flugausweis B 2 (Land) ausgestellt, der sich auf die geflogenen B 2-Muster beschränkt, außerhalb der Flughafenzone Gültigkeit besitzt und zur Mitnahme des für die angegebenen Muster vorgesehenen fliegenden Personals berechtigt. Nach 3 Monaten erlischt die Gültigkeit, sofern der Ausweis innerhalb dieser Zeit nicht auf andere Flugzeugmuster erweitert wird.

F. Luftwaffenflugzeugführerschein (Land).

Voraussetzung:

a) Flugausweis B 2 (Land).
b) 8 Stunden Kunstflug auf A 2.
c) Kunstflugprüfung auf A 2.
Steigen auf 1200 m; Segeln mit anschließendem Trudeln links, 2—3 Umdrehungen; Steigen auf 1200 m; Segeln mit anschließendem Trudeln rechts, 2—3 Umdrehungen; Rolle links mit sofort anschließender hochgezogener Kehrtkurve links, Rolle rechts mit sofort anschließender hochgezogener Kehrtkurve rechts; übertriebenes Steigen; 2 Überschläge nach rückwärts kurz hintereinander; Seitengleitflug links etwa 10 Sekunden; Seitengleitflug rechts etwa 10 Sekunden; Steigen auf 800 m; Ziellandung mit abgestellter Zündung in ein Zielfeld von 50×200 m. Das Flugzeug muß in dem Zielfeld aufsetzen und stehen. Die Luftschraube soll sich möglichst unter 600 m Höhe nicht mehr drehen. Wenn der Stillstand des Motors nicht gelingt, ist unter 600 m Höhe kein weiterer Versuch zu machen. Es ist dann auf Stillstand der Luftschraube zu verzichten.

Die Reihenfolge der angegebenen Übungen ist bindend. Die Ziellandung kann zweimal wiederholt werden. Die Figuren sind flüssig aneinanderzureihen, die Flugrichtung muß eingehalten werden bzw. um 180° wechseln. Bei wesentlicher Abweichung vom Kurs gilt die Prüfung als nicht erfüllt. Die Prüfung kann zweimal wiederholt werden.

d) 5 Stunden Verbandsflug auf A 2.
e) Verbandsflugprüfung auf A 2:
Etwa 10 Minuten Verbandsflug unter Zusammenfassung von 3 Prüflingen in einer Kette. Kursänderungen nach Angabe des Sachverständigen, der entweder als Beobachter des Führerflugzeuges oder vom Boden aus die Prüfung abnehmen kann.
f) 800 km-Überlandflug (mit Höhenschreiber) in acht Stunden als 1. Führer gemäß B f, jedoch mit dem für das betr. Muster vorgesehenen fliegenden Personal.
g) 12 Nachtlandungen auf B 2, davon 5 ohne Lehrer.
h) Theoretische Prüfung:
1. Mündliche Prüfung in:
a) Flugzeugkunde,
b) Motorenkunde,
c) Aerodynamik,
d) Instrumentenkunde,
e) Wetterkunde,
f) Navigation,
g) Nachrichten-Verbindungswesen.

In den übrigen Fächern Stichproben (s. A. g 1).

2. Schriftliche Prüfung
unter Aufsicht, wobei jede Prüfungsaufgabe in je einer Stunde gelöst sein muß, in folgenden Fächern:
a) Flugsicherungsbestimmungen,
b) Wetterkunde,
c) Navigation.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen wird der Luftwaffenflugzeugführerschein erteilt, der bis zur Beendigung des aktiven Wehrdienstes Gültigkeit besitzt und zur Führung von allen B 2-Mustern, zum Flug außerhalb der Flughafenzone mit Begleitern berechtigt. Zur Erhaltung sind jährlich 20 Flugstunden als 1. Führer nachzuweisen.

G. Flugausweis C 2 (Land).

Voraussetzung:

a) Luftwaffenflugzeugführerschein (Land).
b) Insgesamt 3000 km als 1. Führer auf B 2.
c) Außerdem 2000 km als 2. Führer auf B 2.
d) 50 Übungsflüge auf C 2 ohne Lehrer.
e) 1700 km als 2. Führer auf C 2.
f) 3 Ziellandungen auf C 2 (mit Höhenschreiber) in ein Zielfeld von 100×300 m entsprechend A c.
g) Geschicklichkeitsflug auf C 2.
   Der Flug ist in fünfmal wiederholten Rechts- und Linkswendungen um zwei 2000 m auseinanderliegende Wendemarken in einer Höhe von 600 bis 800 m auszuführen. Bei der Landung müssen die Motoren ab 600 m Höhe auf Leerlauf gedrosselt sein. Das Flugzeug muß in einem Zielfeld von 100×300 m aufsetzen und stehen. Bei drei- und mehrmotorigen Flugzeugen ist in 6 Kurven der Außenmotor auf Leerlauf zu drosseln. Die Ziellandung kann zweimal wiederholt werden. An diesem Fluge nimmt der Sachverständige als Kommandant teil.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen wird der Flugausweis C 2 (Land) erteilt werden, dessen Gültigkeit sich auf geflogene C 2-Muster beschränkt, zu Flügen außerhalb der Flughafenzone und mit dem für die angegebenen Muster vorgesehenen fliegenden Personal berechtigt. Die Gültigkeit erlischt nach 3 Monaten, sofern nicht innerhalb dieser Zeit der Flugausweis auf andere Flugzeugmuster erweitert wird.

H. Erweiterter Luftwaffenflugzeugführerschein (Land).

Voraussetzung:

a) Flugausweis C 2 (Land).
b) 900 km als 1. Führer auf C 2.
c) 12 Nachtlandungen auf C 2, davon 5 ohne Lehrer.
d) 300 km Nachtüberlandflug auf C 2 mit mindestens einer Zwischenlandung mit Lehrer.
e) 800 km auf C 2 (mit Höhenschreiber) mit mindestens 2 Zwischenlandungen. Er ist mit demselben Flugzeug innerhalb von 8 Stunden zu beenden und hat zum Ausgangspunkt zurückzuführen, ohne diesen zwischendurch zu berühren. Die Teilstrecken dürfen nur einmal durchflogen werden. Ein Drittel der Strecke ist ohne Berücksichtigung der Erdortung, jedoch nicht unbedingt im Blindflug, zurückzulegen. An diesem Flug nimmt außer dem für das betreffende Muster vorgesehenen fliegenden Personal noch der Sachverständige oder ein besonders geeigneter älterer Führer in Vertretung des Sachverständigen als Kommandant teil. Bei einer außergewöhnlichen Leistung (größere Flugstrecke, Flug bei schlechtem Wetter usw.) kann die Zeit verhältnismäßig überschritten werden.
f) 300 km Nachtflug auf C 2 (mit Höhenschreiber).
   An diesem Flug mit mindestens einer Zwischenlandung hat der Sachverständige oder ein besonders geeigneter älterer Führer in Vertretung des Sachverständigen als Kommandant teilzunehmen.
g) Theoretische Prüfung:
   1. mündliche Prüfung:
      a) Motorenkunde,
      b) Flugzeugkunde,
      c) Wetterkunde,
      d) Aerodynamik,
      e) Stoffkunde,
      f) Navigation,
      g) Nachrichten-Verbindungswesen,
      h) Instrumentenkunde,
      i) Ausrüstung,
      j) Flugkunde und Verhalten in besonderen Fällen.
   2. Schriftliche Prüfung:
      unter Aufsicht ist jede Aufgabe in je einer Stunde zu lösen in folgenden Fächern:
      a) Navigation,
      b) Wetterkunde,
      c) Aerodynamik.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen wird der erweiterte Luftwaffenflugzeugführerschein erteilt, der bis zur Beendigung des aktiven Wehrdienstes Gültigkeit besitzt, sofern jährlich mindestens 20 Flugstunden als 1. Führer nachgewiesen werden. Er berechtigt zur Führung aller C 2-Muster außerhalb der Flughafenzone mit Begleitern.

Blindflüge und Nachtseeflüge erfordern eine zusätzliche Ausbildung, die durch besondere Blindflugscheine (A, B, C) und Nachtflugausweise (See) bestätigt wird.

2. Kampfbeobachter.

I. Vorbildung:
150 Flugstunden dabei mindestens 20 000 km überland.

II. Praktische Prüfung:

1. Durchführung eines Bombenanfluges auf ein angenommenes Ziel, das etwa 400 km vom Abflughafen entfernt ist unter Zuhilfenahme eines Hilfszieles, das etwa 30 bis 40 km vom Angriffsziel entfernt ist, dabei:
   a) Schriftliche Vorlage der Ergebnisse der terrestrischen und Funknavigation.
   b) Vornahme von Eigenpeilungen und Anforderungen von Fremdpeilungen (Kreuzpeilungen).
   c) Photographische Zielerkundung durch Handkamera mit schriftlicher Auswertung.
2. Funken: Geben und Hören, Tempo 60, nach den Prüfungsbestimmungen.
3. Erfüllung der Schießübungen und Wurfübungen.

III. Theoretische Prüfung:

In 4 Fächern ist je eine schriftliche Arbeit nach Wahl der Prüfungskommission in je 1 Stunde zu lösen. Mündliche Prüfung findet in allen Fächern statt.

1. Terrestrische, meteorologische und Funknavigation.
2. Nachrichtendienst.
   Kenntnisse der Funkbetriebsvorschrift für Kampfflieger der Fu.B.Luft, der Schlüsselmittel und der F.B.O.
3. Wetterkunde.
   Organisation des Wetterdienstes, Entstehung von Wetterkarten, Beurteilung von Wetterlagen nach militärischen und fliegerischen Gesichtspunkten.
4. Flugzeugtypenkunde der eigenen und fremdnachbarlichen Flugzeuge.
5. Bombenwurf- und Schießlehre.
   Kenntnisse der Bomben, ihrer Abwurf- und Zielvorrichtungen und der Ballistik, des M.G. 15.
6. Bildwesen.
   Einfache Maßstabsberechnungen. Ein geeignetes Luftbild (Zielbild) ist auszuwerten und als Hilfsmittel für einen Bombenangriff zu beurteilen.

7. Taktik.
   a) Gliederung und Kampfweise der Luftwaffe und des Heeres, soweit diese für das Verständnis der den Kampffliegern zufallenden Aufgaben erforderlich sind.
   b) Führung eines Kampfflugzeuges, einer Kampfkette und einer Kampfstaffel bei Tag- und Nachtunternehmungen. Versorgung einer Kampfstaffel.
   c) Aufsetzen eines Staffelbefehls.
   d) Grundsätze des Luftkampfes von Kampfflugzeugen. Verhalten von Kampfflugzeugen gegenüber Erdabwehr.
8. Aufbau und Wirkungsweise von Motoren, Zelle und Bordgeräten.
9. Kenntnisse der L.Dv. 5, der Flugregeln und der Bestimmungen über militärische und zivile Flugsicherung.

3. Aufklärungsbeobachter.

I. Vorbildung:
150 Flugstunden, dabei mindestens 20 000 km überland.

II. Praktische Prüfung:

1. Fernaufklärungsflug (Bahnerkundung, Flugplatzerkundung, Erkundung marschierender Truppen) unter Ausnutzung des größten Aktionsradius des Flugzeuges in kriegsmäßiger Höhe, dabei:
   a) Schriftliche Vorlage der Ergebnisse der terrestrischen und Funknavigation.
   b) Durchführung von 2 Fremdpeilungen.
   c) Abgabe der Aufklärungsmeldungen durch F. T.
   d) Durchführung einer photographischen Zielerkundung mit Handkamera.
   e) Abwurf der Fliegermeldung über die Aufklärungsergebnisse vor der Landung.
2. Aufnahme und Zusammenstellung eines Raumbildes in der Bildstelle.
3. Eine Flächenaufnahme mit Reihenbildgerät aus kriegsmäßiger Höhe. Überdeckung in Flugrichtung und seitlich 30%. Gedeckte Fläche soll etwa 5—8 km betragen. Die Berechnung ist vor dem Flug schriftlich niederzulegen und einzureichen.

4. Aufnahme eines Geländestreifens von etwa 6—8 km Tiefe und 10 km Breite mit einer Reihe von Schrägaufnahmen, überdeckend aus etwa 4000 m Höhe.

5. Erfolgreiche Leitung eines Artillerieschießens mit vorausgehender Zielaufklärung. Bei Mangel an Übungsmöglichkeiten mit Artillerie sind die Artillerieeinschläge durch Knallkörper darzustellen.

6. Funken: Geben und Hören, Tempo 80, nach den Prüfungsbestimmungen. Beseitigung einfacher Störungen am Funkgerät.

7. Erfüllung der Schulschießübungen gemäß L.Dv. 4 und Wurfübungen.

III. Theoretische Prüfung:

In 4 Fächern ist je eine schriftliche Arbeit nach Wahl der Prüfungskommission in je 1 Stunde zu lösen. Mündliche Prüfung findet in allen Fächern statt.

1. Terrestrische, meteorologische und Funknavigation.

2. Nachrichtendienst.
Kenntnisse der Funkbetriebsvorschrift für Aufklärungsflieger, der Fu.B. Luft, Schlüsselmittel und der F.B.O.

3. Wetterkunde.
Organisation des Wetterdienstes, Entstehung von Wetterkarten, Beurteilung von Wetterlagen nach militärischen und fliegerischen Gesichtspunkten.

4. Bomben-Wurfdienst und Schießdienst.
Kenntnis der für Aufklärungsflieger in Frage kommenden Bombenarten, Abwurf- und Zielvorrichtungen, der Ballistik und des MG. 15.

5. Taktik.
a) Gliederung und Kampfweise der Luftwaffe und des Heeres, soweit diese für das Verständnis der den Aufklärungsfliegern zufallenden Aufgaben erforderlich sind.
b) Grundsätze des Luftkampfes von Aufklärungs-Flugzeugen und des Verhaltens gegenüber Erdabwehr.
c) Führung und Versorgung einer Aufklärungsstaffel und Aufsetzen eines Staffelbefehls.

6. Luftbildwesen.
Genaue Kenntnis der vorhandenen Aufnahmegeräte, der Maßstabsberechnungen, der Auswertung sowie des Bildmeldedienstes. Dienst einer Bildstelle im Frieden und Einsatz im Kriege.

7. Flugzeugtypenkunde der eigenen und fremdnachbarlichen Flugzeuge.

8. Aufbau und Wirkungsweise von Motoren, Zelle und Bordgeräten.

4. Hilfsbeobachter.

I. Vorbildung.
a) Militärische und fachliche Eignung zum Unteroffizier.
b) 150 Flugstunden als Hilfsbeobachter in Kampf- oder Aufklärungsflugzeugen, dabei mindestens 20 000 Überlandkilometer.

II. Prüfung für Kampf-Hilfsbeobachter.
Wie Kampfbeobachter II und III unter Fortfall der Ziff. III,7; dafür Einführung in die Grundsätze des Luftkampfes von Kampfflugzeugen.

III. Prüfung der Aufklärungs-Hilfsbeobachter:
Wie Aufkl.-Beobachter unter Fortfall der Ziff. II,5 und III,5; dafür Einführung in die Grundsätze des Luftkampfes von Aufklärungsflugzeugen, und statt der Ziff. III,6 Luftbildwesen; genaue Kenntnis der vorhandenen Aufnahmegeräte, der Maßstabsberechnungen und der Auswertung.

5. Bordmechaniker (Fl.-Schützen).

I. Vorbildung:
1. Militärische und fachliche Eignung zum Unteroffizier.
2. 150 Flugstunden als Bordmechaniker in Kampf- oder 3sitzigen Aufklärungsflugzeugen, dabei mindestens 20 000 Überlandkilometer.
3. 30 Streckenflüge in mehrmotorigen Flugzeugen.

II. Praktische Prüfung:
1. Beseitigung von Störungen an den jeweils bei der Einheit vorhandenen Flugzeugtypen und Bordgeräten.
2. Erfüllung der Schulschießübungen.
3. Bedienung des Notwurfhebels.

III. Theoretische Prüfung:

In dem Fach zu Ziff. 5 ist eine schriftliche Aufgabe von 1 Stunde zu lösen; mündliche Prüfung in allen Fächern.

1. Eingeschränkte terrestrische Navigation.
2. Flugzeugtypenkunde der eigenen und fremdnachbarlichen Flugzeuge.
3. Grundsätze des Luftkampfes von Kampfflugzeugen.
4. Sollausrüstung des Flugzeuges.
5. Aufbau und Wirkungsweise von Motoren, Zelle und Bordgeräten. Beseitigung von Beschädigungen und Verhalten bei Notlandungen.
6. Kenntnisse der Bombenarten und Abwurfvorrichtungen, des Aufbaues und der Wirkungsweise des M.G. 15.

6. Bordfunker (Fl.-Schützen).

I. Vorbildung:

1. Militärische und fachliche Eignung zum Unteroffizier.
2. Erfolgreiche Bordfunkervorprüfung durch die Luftnachrichtenschule.
3. 150 Flugstunden als Bordfunker in Kampf- oder Aufklärungsflugzeugen, dabei mindestens 20 000 Überlandkilometer.
4. Durchführung von 10 Schlechtwetterflügen.
5. Durchführung von 20 ZZ.-Anflügen.

II. Praktische Prüfung:

1. Funken: Geben und Hören. Tempo 100.
2. Geben und Aufnehmen kurzer Nachrichten nach Signaltafel im Verkehr Bord—Bord, Bord—Boden und Boden—Bord.
3. Handhabung des Notwurfhebels.
4. Durchführung einer Funkbeschickung.
5. Behebung äußerlich erkennbarer Störungen an Bordfunk- und Peilgeräten während des Fluges.
6. Erfüllung der Schulschießübungen.

III. Theoretische Prüfung:

In dem Fach zu 1 ist eine schriftliche Aufgabe innerhalb 1 Stunde zu lösen; mündliche Prüfung in allen Fächern.

1. Nachrichtendienst.
Eingehende Kenntnisse der Funk-, eingeschränkte Kenntnis der terrestrischen Navigation. Kenntnis der Vorschrift über Verminderung der Gefahr des Zusammenstoßes von Flugzeugen in der Luft.
2. Kenntnis der Bordfunk- und Peilgeräte.
3. Sollausrüstung des Bordfunkgerätes.
4. Kenntnis der Leucht- und Signalmittel.
5. Wetterkunde: Organisation des Wetterdienstes und Kenntnis des Wetterschlüssels.
6. Aufbau und Wirkungsweise von Motoren, Zelle und Bordgeräten, Hilfeleistung und Unterstützung des Bordmechanikers bei Notlandungen.
7. Flugzeugtypenkunde der eigenen und fremdnachbarlichen Flugzeuge.
8. Grundsätze des Luftkampfes von Kampfflugzeugen.
9. Aufbau und Wirkungskreis des M.G. 15.

7. Fliegendes Personal (See).

Die Luftwaffenscheine bzw. Flugausweise für das fliegende Personal (See) entsprechen denen des fliegenden Personals (Land). Die fliegerische Ausbildung ist im wesentlichen die gleiche, wobei der seemännische Dienst im Vordergrund steht.

Das Flugzeug.

Die Hauptteile eines Motorflugzeuges, Baugruppen genannt, sind

Flugwerk, Triebwerk und Ausrüstung.

1. Flugwerk:

Das Flugwerk besteht aus den Teilen, die dem Flugzeug die Möglichkeit zum Fliegen und zum Rollen bzw. zum Schwimmen geben, d. h. aus Tragwerk, Rumpf, Leitwerk, Fahrwerk (Schwimmwerk) und Steuerung.

Zum Tragwerk gehören die Tragflächen mit Stielen und Verspannung.

Der Rumpf ist bei Flugbooten gleichzeitig Schwimmwerk.

Das Leitwerk besteht aus Höhenruder, Seitenruder, Querruder, Höhenflosse und Seitenflosse.

Das Fahrwerk (Schwimmwerk) setzt sich zusammen aus Rädern, Schwimmern oder Schneekufen mit Federbeinen und Verstrebungen und dem Sporn (Spornrad oder Spornschuh).

Die Steuerung besteht aus dem Steuerrad bzw. Steuerknüppel zur Bedienung des Höhensteuers und Querruders (Verwindung) und den Fußhebeln zur Bedienung des Seitensteuers mit den dazugehörigen Zügen und Hebeln.

2. Triebwerk:

Zum Triebwerk gehören der oder die Motoren mit Kühlvorrichtung, Treibstoff- und Schmierstoffanlage und die Luftschraube, die entsprechend den verschiedenen Flugzuständen (Start, Landung, Steigflug, Marsch, Gleitflug) verstellt werden kann.

3. Ausrüstung:

Zur Ausrüstung des Flugzeuges gehören alle die Geräte, die für den Flugbetrieb und die Flugsicherheit erforderlich sind.

Fluguberwachungsgeräte: Geschwindigkeitsmesser, Höhenmesser, Variometer, Statoskop, Wendezeiger, Neigungsmesser, künstlicher Horizont und in modernen Flugzeugen eine selbsttätig arbeitende Steuerung (automatische Kurssteuerung).

Triebwerküberwachungsgeräte: Drehzahlmesser (Tourenzähler), Thermometer und Druckmesser für Kühl- und Schmierstoff und Treibstoffvorratsmesser.

Sicherheitsgeräte: Scheinwerfer, Fallschirme, Sauerstoff (für Flüge in großen Höhen), Feuerlöscher, Sanitätsausrüstung, Schwimmwesten und bei Seeflugzeugen Schlauchboote.

Navigationsgeräte: Kompasse, Borduhren, Abtriftmesser, Peiler.

Funkgeräte: Sender, Empfänger und Spezialfunkgeräte.

Signalausrüstung: Leuchtpistolen mit Leuchtmunition, Bordtelefon.

Einteilung der Flugzeuge nach Größenklassen.

Landflugzeuge:

Klasse A 1: für 1 bis 2 Personen, Fluggewicht bis 500 kg.

Klasse A 2: Flugzeuge für 1 bis 2 Personen, Fluggewicht von 500 bis 1000 kg, Landestrecke nicht größer als 450 m oder für 1 bis 2 Personen, Fluggewicht unter 500 kg, Landestrecke 300 bis 450 m oder für drei Personen, Fluggewicht bis 1000 kg, Landestrecke nicht größer als 450 m.

Klasse B 1: für 1 bis 3 Personen, Fluggewicht von 1000 bis 2500 kg, oder für 1 bis 3 Personen, Fluggewicht kleiner als 1000 kg, Landestrecke aber größer als 450 m.

Klasse B 2: 4 bis 6 Personen, Fluggewicht bis 2500 kg.

Klasse C 1: Einmotorige Flugzeuge für mehr als 6 Personen, oder einmotorige Flugzeuge für weniger als 6 Personen, aber mit mehr als 2500 kg Fluggewicht.

Klasse C 2: Mehrmotorige Flugzeuge für mehr als 6 Personen, oder mehrmotorige Flugzeuge für weniger als 6 Personen, aber nicht mehr als 2500 kg Fluggewicht.

Seeflugzeuge sind nach den gleichen Grundsätzen eingeteilt. Die Fluggewichte in den einzelnen Klassen sind jedoch größer als bei Landflugzeugen. (A 1 bis 600 kg, A 2 bis 2200 kg, B bis 5500 kg, C über 5500 kg Fluggewicht.)

Einteilung der Flugzeuge nach Verwendungs- und Beanspruchungsgruppen.

Verwendungsgruppen:

Gruppe H: Flugzeuge für Höchstleistungen und Versuche.

Gruppe G: Flugzeuge für die gewerbliche Güterbeförderung.

Gruppe P: Flugzeuge für die gewerbliche Personenbeförderung.

Gruppe R: Private Reiseflugzeuge.

Gruppe S: Schulflugzeuge.

Gruppe K: Flugzeuge, die vorzugsweise für die Ausübung von Kunstflügen bestimmt sind.

Beanspruchungsgruppen:

1 = sehr gering 2 = gering, 3 = normal,
4 = hoch und 5 = sehr hoch.

Finden wir ein Flugzeug mit G 3 bezeichnet, so bedeutet das: das Flugzeug ist ein Güterverkehrsflugzeug für normale Beanspruchung. G 1, P 1, P 2, R 1, R 2, S 1—S 3, K 1—K 3 liegen innerhalb des Bereichs ungenügender Festigkeit.

Wasserflugzeuge: Gruppen nach Beanspruchung des Schwimmwerkes:
Gruppe I Abflug und Landung in ruhigen Gewässern,
Gruppe II Abflug und Landung im Seegang.

Einteilung der Flugzeuge nach Bauarten

Hochdecker, Schulterdecker, Mitteldecker, Tiefdecker, Anderthalbdecker, Doppeldecker. Diese Bauarten haben entweder verstrebte, verspannte oder freitragende Flächen.

Die Zusammensetzung des Flugegewichtes

Flug-gewicht	Rüst-gewicht	Leer-gewicht	Flugwerk
			Triebwerk
			Ständige Ausrüstung
	Zu-ladung	Gesamt-last	Zusätzliche Ausrüstung
			Treib- und Schmierstoff
			Besatzung
			Nutzlast

Der Flugmotor.

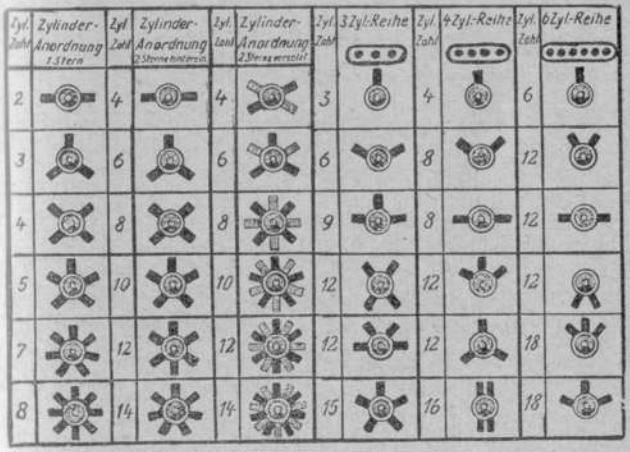
Die Hauptteile der Flugmotore sind im wesentlichen die gleichen wie bei gewöhnlichen Motoren. Die große Beanspruchung, der ein Flugmotor ausgesetzt ist, erfordert hohe Festigkeit und Geschmeidigkeit des Baumaterials. Flugmotore müssen, besonders in großen Höhen, große Kräfte entwickeln, um das Flugzeug trotz dessen Gewichts vom Erdboden abheben und schnell durch die Luft ziehen zu können. Die Arbeit der Flugmotore wird durch die Form der Tragflächen, die durch den Fahrtwind nach oben gedrückt bzw. gesogen werden, und dadurch, daß man dem Flugzeug sowohl im ganzen als auch an allen seinen

Außenteilen (einziehbares Fahrgestell) eine windschlüpfige Form gibt, erleichtert. Heutige Kriegsflugzeugmotore weisen Leistungen auf, die entsprechend dem Verwendungszweck der Flugzeuge zwischen 600 und 1200 PS liegen.

Man kann die Flugmotore nach verschiedensten technischen Gesichtspunkten einteilen. Folgende Unterscheidungen können zum Beispiel gemacht werden:

normal-, über- und hochkomprimierte (Diesel, Jumo 205) Motore,
Vergaser- (BMW VI) oder Einspritzmotore (Jumo 205, 211, DB 600, 601),
Motore mit elektrischer Akkumulatoren-Zündung (HM 504) oder ohne Zündung (Jumo 205),
Luftgekühlte (BMW 132), wassergekühlte (BMW VI) und heißgekühlte Motore (BMW VI),
2-Takt- (Jumo 205 mit doppelter Kurbelwelle) und 4-Taktmotore, hochtourige und normaltourige (etwa 1800 u/min) Motore,
Luftgekühlte oder flüssigkeitsgekühlte (Wasser, Glycol) Motore.

Außerdem gibt es noch manche andere Unterscheidungsmerkmale, die heute neu und morgen durch die fortschreitende Technik überholt sein können.



Zylinderanordnung bei Flugmotoren

Flugmotore werden sowohl als Reihen- als auch als Sternmotore gebaut. Die gebräuchlichsten Zylinderanordnungen sind für:

Reihenmotore:

Einreihenmotore, 4 oder 6 Zylinder, hängend oder stehend,
Zweireihenmotore, 8 oder 12 Zylinder, hängend oder stehend, V-Form,
Dreireihenmotore, 12 oder 18 Zylinder, X- oder W-Form.

Sternmotore:

Einsternmotore, 5, 7 oder 9 Zylinder,
Doppelsternmotore, 10, 14 oder 18 Zylinder,
Einsternmotore, 6 Zylinder (3-Sterner versetzt).

Kennzeichnung der Rohrleitungen

Die verschiedenen Rohrleitungen eines jeden Flugmotors sind mit Farben bemalt, so daß ohne weiteres zu ersehen ist, welchen Zwecken die einzelnen Rohrleitungen dienen.

Es bedeuten:

gelb = Kraftstoff	blau = Luft
braun = Schmierstoff	schwarz = Abgas
grün = Kühlwasser	rot = Feuerlöschmittel.

Wartung der Motore

Ebenso wie das Flugwerk (Zelle) sowohl nach jedem Flug als auch nach Ablauf von einer bestimmten Zahl von Flugstunden auf ordnungsmäßigen Zustand überprüft werden muß, werden die Motore nach jedem Fluge und außerdem nach festgelegten Flugstundenzahlen nachgesehen. Die Überprüfungen nach bestimmten Flugstunden werden Kontrollen bzw. Überholungen genannt. Die zu prüfenden Dinge sind für jede Kontrolle genau festgelegt. Kontrollen finden im allgemeinen nach jeden 25 und 50 Flugstunden statt. Sie werden meistens von den Staffeln selbst durchgeführt. Nach 100 Flugstunden erfolgt eine Teilüberholung in der Werft. Nach 200 Stunden oder zum Teil auch schon nach 100 Stunden steht die Grundüberholung heran, die das Motorenwerk meist selbst übernimmt.

Überwachungsgeräte.

Die an Bord eines Flugzeuges befindlichen Meßgeräte dienen mit Ausnahme der für Bombenabwurf, Navigation und Nachrichtendienst, der Messung des Fluges und

der Überwachung des Flugzustandes und des Triebwerkes. Es sind zu unterscheiden Flugüberwachungs- und Triebwerksüberwachungsgeräte.

Zu den Flugüberwachungsgeräten gehören:

Geschwindigkeitsmesser, Höhenmesser, Statoskop (Einhaltung einer bestimmten Flughöhe), Variometer (Steig- und Sinkgeschwindigkeit), Wendezeiger (genaue Einhaltung des Kurses), Neigungsmesser (Neigung bezogen auf Flugzeuglängsachse), Künstlicher Horizont (Steig- und Gleitwinkel, Neigung bezogen auf Fluglängsachse), Kompaß und Fernkompaß.

Zu den Triebwerksüberwachungsgeräten gehören:

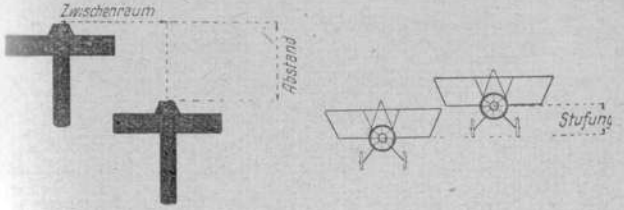
Drehzahlmesser (Tourenzähler), Thermometer für Messung der Kühl- und Schmierstofftemperatur bei Aus- und Eintritt aus den bzw. in die Vorratsbehälter (Tanks), Druckmesser für Schmier- und z. T. auch Kraftstoff, Vorratsmesser für Kraft- und Schmierstoff, Ladedruckmesser.

Fliegen im Verband.

In einem Verband fliegen nur Flugzeuge gleichen Musters. Man unterscheidet verschiedene Verbandsarten, und zwar

Rotte	zu 2	Flugzeugen
Kette	zu 3	Flugzeugen
Schwarm	zu 5—7	Flugzeugen
Staffel	zu 9	Flugzeugen
Gruppe	zu 3	Staffeln
Geschwader	zu 3	Gruppen.

Für den Verbandsflug sind je nach Flugzeugart bestimmte Mindestzwischenräume, -abstände und -stufungen vorgeschrieben, die aus Sicherheitsgründen nicht unterschritten werden dürfen. Zwischenräume, Abstände und Stufungen werden nach Flugzeugbreiten, bzw. -längen, bzw. -höhen gemessen. Es gibt Hoch- und Tiefstufung.



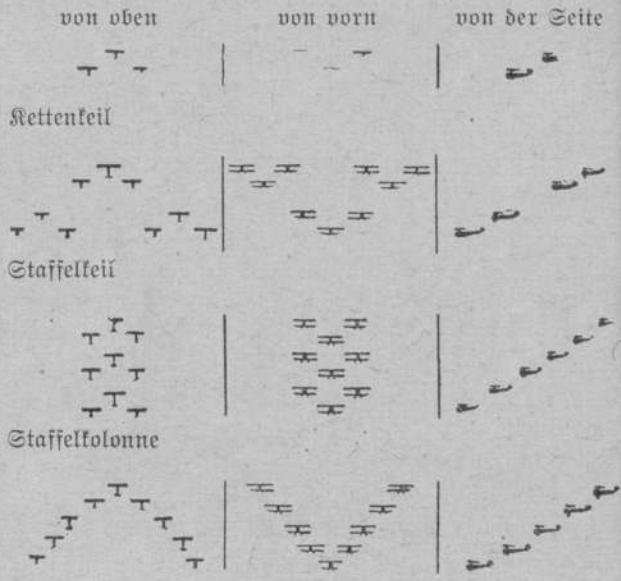
Aus der Größe von Zwischenraum, Abstand und Stufung innerhalb einer Kette und der Kettenführerflugzeuge zueinander ergeben sich die Flugordnungen. Diese sind

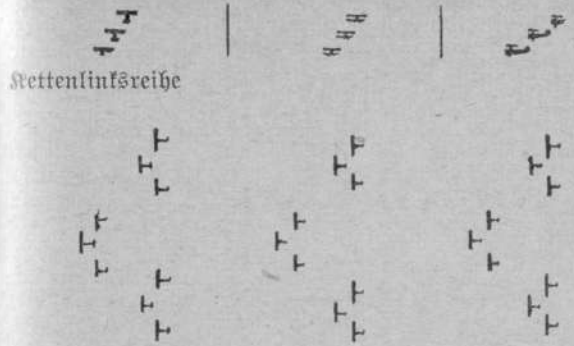
die geschlossene Ordnung,
die geöffnete Ordnung,
die gelöste Ordnung.

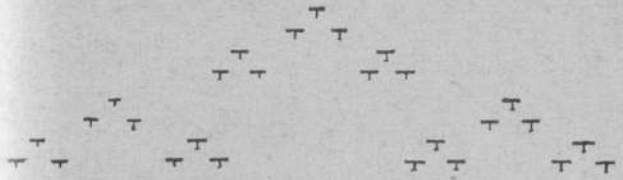
In der geschlossenen Ordnung muß die Sichtverbindung der Flugzeuge untereinander und zum Führerflugzeug voll gewährleistet sein. Entsprechend der Größe der Flugzeuge sind bestimmte Mindestmaße für die Zwischenräume, Abstände und Stufungen vorgeschrieben, die aus Sicherheitsgründen nicht unterschritten werden dürfen.

Die größte in geschlossener fliegender Einheit ist mit Ausnahme bei Luftparaden die Staffel.

Die gebräuchlichsten Flugformen







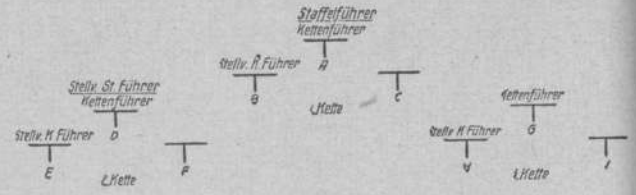
In der geöffneten Ordnung werden Abstände, Zwischenräume und Stufungen erweitert.

Ähnlich wie die Erdtruppen auf dem Gefechtsfeld können Fliegerverbände entfaltet und entwickelt werden.

Bei Start und Landung von Verbänden kommt es darauf an, daß die Flugzeuge so schnell wie möglich in der Luft bzw. wieder auf dem Flugplatz sind. Hierbei sind Beschaffenheit und Kenntnis des Rollfeldes maßgebend. Im allgemeinen wird in Ketten gestartet und gelandet. Die Verbände sammeln kurz nach dem Start zu größeren Einheiten. Das Auflösen vor der Landung geschieht entsprechend.

Nachts und bei schlechtem Wetter müssen die Flugzeuge aus Sicherheitsgründen fast immer einzeln starten und landen.

Der Einheitsführer bzw. die Führereinheit fliegt stets an der Spitze des Verbandes. Links rückwärts davon fliegt im Keil der stellvertretende Einheitsführer bzw. die stellvertretende Führereinheit. Das 3. Flugzeug bzw. die 3. Einheit fliegt rechts rückwärts. Die Flugzeuge sind innerhalb der Staffel mit Buchstaben bezeichnet.



In der Kolonne fliegt die Führereinheit ebenfalls vorn. Die 2. und 3. Kette folgen.

Befehle werden von den Führern durch Sichtzeichen, durch Sprechfunk oder durch Funksprüche, die an Hand von Signaltafeln verschlüsselt werden, auf Kurzwelle gegeben. Sie sind von den nachgeordneten Flugzeugen zu bestätigen, mit Ausnahme der Führungs- und Gefechtssignale. Auf Feindflügen wird meist Funkbeschränkung, wenn nicht sogar Funkstille befohlen sein, damit der Gegner nicht Schlüsse auf die Gefechtstätigkeit ziehen kann. Sprechfunk darf im allgemeinen erst im Angriff benutzt werden, wenn bereits Gefechtsberührung mit dem Gegner besteht.

Blindflug.

Der Blindflug gestattet es, ohne Erdsicht, also bei Schlechtwetter, in den Wolken oder bei Nacht zu fliegen. Es ist daher für die Fliegertruppe ein besonders wichtiger Ausbildungszweig, besonders aber für Kampfflieger, Sturzkampfflieger, Zerstörer und Aufklärungsflieger (F), deren Kampfaufträge über weiteste Entfernungen führen. Oft muß auf der ganzen Flugstrecke oder auf Teilstrecken in den Wolken oder bei Dunkelheit geflogen werden. Der Flug ohne Erdsicht ist militärisch gesehen sehr günstig, da die Flugzeuge der Beobachtung des Gegners und damit dessen Abwehr entzogen werden. Er gibt außerdem die

Möglichkeit der Überraschung. Andrerseits stellt der Blindflug erhöhte Anforderungen an das fliegerische Können der Besatzung und erfordert lange Erfahrung.

Da der Flugzeugführer beim Flug in den Wolken das Gefühl für Lage und Richtung des Flugzeuges verliert, müssen ihm besondere Flugüberwachungsgeräte anzeigen, ob das Flugzeug die für einen sicheren Flug nötige Fluglage beibehält und ob es in gewünschter Richtung und Höhe fliegt.

Die Blindfluginstrumente sind zum größten Teil Instrumente, die durch Kreiselwirkung der Schwerkraft nicht unterworfen sind, und deren Kreisel durch Luftzug oder Motorenunterdruck und Luftpumpe angetrieben werden. Sie zeigen die Lage des Flugzeuges in bezug auf die Achsen des dreidimensionalen Luftraumes an. Die Drehungen, die das Flugzeug ausführen kann, sind:

die Drehung in der Querachse,
die Drehung in der Längsachse und
die Drehung in der Hochachse.

Die Drehung in der Querachse zeigt das Variometer an, ein auf wechselnden Luftdruck reagierender Zeiger, an dem man das Steigen oder Fallen des Flugzeuges in m/sec ablesen kann. Die Drehung um die Hochachse ist an der Bewegung des Wendezeigers zu erkennen. Dies ist ein senkrecht stehender Zeiger, der bei Drehungen nach rechts und links in gleichem Sinne ausschlägt. Die Drehung um die Längsachse zeigt eine Kugel an, die in einem unter dem Wendezeiger befindlichen, nach unten gebogenen Glasrohr läuft (Neigungsmesser). Als Zusatzgerät dient ein „Sperry-Horizont", ein künstlicher Horizont, an dem die Bewegung des Flugzeuges in der Querachse zu erkennen ist. Der künstliche Horizont zeigt außerdem die Bewegung um die Querachse, also Steigen und Fallen an. Mit Kompaß und Höhenmesser ist es dem Flugzeugführer möglich, die gewünschte Richtung bzw. Höhe aufzunehmen. Der Höhenmesser muß besonders beim Fluge in geringeren Höhen genau beachtet werden, damit unfreiwillige Bodenberührungen vermieden werden (Flug über Gebirge, Landungen im ZZ-Flug oder im Durchstoßverfahren).

Auch an den Beobachter (Bombenschützen) des Flugzeuges werden beim Blindflug erhöhte Anforderungen gestellt. Diese liegen auf navigatorischem Gebiet. Beim Fluge ohne Erdsicht ist es nicht möglich, den Flugweg mit der Karte zu vergleichen und damit den jeweiligen Standort festzustellen. Nur durch genauestes Einhalten des er-

rechneten Kompaßkurses, durch Fliegen nach der Uhr unter Berücksichtigung der errechneten Geschwindigkeit über Grund kann der Flugweg grob eingehalten werden. Er wird von Zeit zu Zeit durch Peilungen überprüft. Der Schnittpunkt zweier Peilungen, die von zwei verschiedenen Sendern genommen werden und die angeben, in welcher Richtung sich das Flugzeug zu dem einen bzw. dem anderen Sender befindet, gibt den wirklichen Standort. Stimmt dieser nicht mit dem gewünschten überein, so ist, wenn der Flugzeugführer den Kompaßkurs genau eingehalten hat, anzunehmen, daß der Wind nicht richtig berücksichtigt worden ist oder sich geändert hat. Auf Grund des durch die Peilungen gefundenen Standortes kann der Wind hinsichtlich seiner Stärke und Richtung neu berechnet werden. Der sich daraus ergebende Luvwinkel wird für die Verbesserung des Kompaßkurses berücksichtigt (s. Navigation).

Aber auch von dem Können des Bordfunkers hängt das Gelingen eines Blindfluges ab. Die Sicherheit des blindfliegenden Flugzeuges ist in hohem Maße von dem genauen, sicheren und schnellen Funken und Peilen des Bordfunkers abhängig. Dies tritt am deutlichsten bei Landungen in Erscheinung, bei denen die Flugzeugbesatzung erst kurz vor dem Aufsetzen des Flugzeuges Erdsicht erhält.

Landeverfahren.

Allgemeines

Wenn die vom Feindflug zurückkehrenden Flugzeuge nicht mit Erdsicht an ihren Zielhafen gelangen können, so muß ihnen die Landung unter Anwendung besonderer Landeverfahren, die die Gefahren des Blindfluges in niedrigen Höhen ausschließen, ermöglicht werden, da ein Ausweichen auf andere Häfen, die eine in dieser Hinsicht günstigere Wetterlage haben, für Kriegsflugzeuge nicht immer tragbar ist.

Die in Frage kommenden Landeverfahren sind das Durchstoßverfahren, das ZZ-Verfahren und das Landefunkfeuer-Verfahren.

Die Flugzeuge eines Verbandes, der im Durchstoßverfahren an den Platz gelangt, landen einzeln.

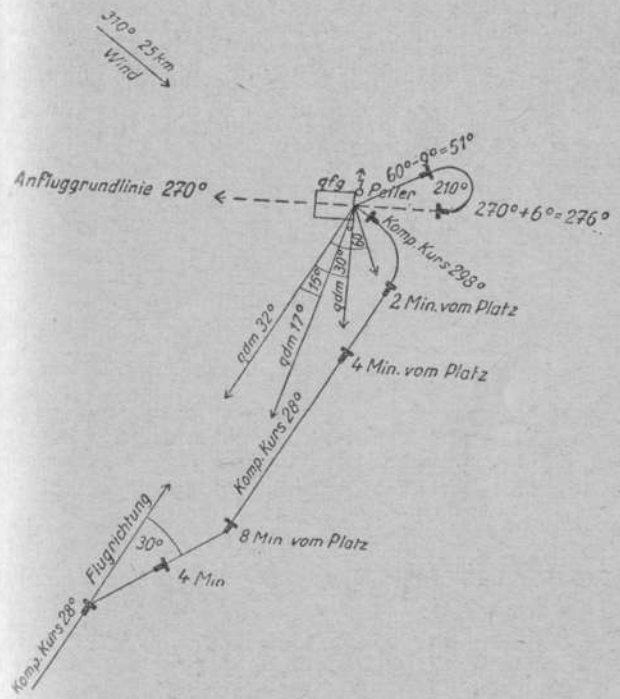
Kann der Heimathafen nur im ZZ-Verfahren von zurückfliegenden Verbänden erreicht werden, so sind vom Verbandsführer Ausweichhäfen mit günstigerem Wetter

durch Funkspruch anzufordern. Einzeln fliegende Flugzeuge können im ZZ-Verfahren an den Platz geholt werden. Die ZZ-Landung erfordert etwa 20 Minuten für jedes Flugzeug.

Die Art des Landeverfahrens entscheidet der Peilflugleiter des Zielhafens auf Grund der Wetterlage.

Durchstoßverfahren.

Für das Durchstoßverfahren ist es erforderlich, daß die untere Wolkengrenze noch genügend über den höchsten in Nähe des Zielhafens befindlichen Hindernissen liegt. Das



Abstandsbestimmung
mit anschließendem Durchstoßverfahren

Flugzeug gelangt mit QDM-Peilungen (s. Q-Gruppen) an den Zielhafen. Durch den Funkspruch „QFE" wird ihm der Luftdruck am Flugplatz gegeben, damit der Feinhöhenmesser eingestellt werden kann. Der Flugzeugführer weiß nun genau, wie hoch er sich über dem Platz befindet. Wird das Flugzeug über dem Flugplatz oder in dessen unmittelbarer Nähe gehört, so wird ihm der Funkspruch „Platz" oder z. B. „Süd-West-Platz" gegeben. Damit der Flugzeugführer, der aus diesem Funkspruch ersieht, daß er jetzt durchstoßen kann, ihn nicht unvorbereitet hält, wird vorher eine Abstandsbestimmung (s. Skizze Seite 63) vorgenommen. Etwa 20 Minuten bevor der Flugzeugführer über dem Zielhafen anzukommen rechnet, läßt er sich die oben erwähnten QDM-Peilungen geben. Der Kompaßkurs wird so lange verbessert, bis die Peilungen stehen, d. h. gleich bleiben. Zur Durchführung der Abstandsbestimmung wird der Kompaßkurs nun um 30° mit dem Winde verändert und dieser neue Kurs 4 Minuten lang geflogen. Darauf wird auf den alten Kurs eingedreht und, wenn dieser wieder anliegt, eine neue QDM-Peilung angefordert. Beträgt der Unterschied zu den stehenden Peilungen z. B. 10°, so wird sich das Flugzeug in 12 Minuten über dem Zielhafen befinden. Dieser Wert ergibt sich aus folgender Rechnung:

$$\frac{30 \text{ Kursdiff.} \times 4 \text{ (Flugzeit auf um } 30^0 \text{ veränd. Kurs)}}{10 \text{ (Peildifferenz)}}.$$

QDM-Peilungen werden von Zeit zu Zeit erneut angefordert, bis die Peildifferenz 60° groß ist. Dann beträgt der Abstand noch 2 Minuten. Nun ist in einer 90°-Kurve (Wendezeigerbreite) gegen den Wind, also auf den Platz, einzudrehen. Unter Beachtung der Borduhr kann der Flugzeugführer durch den Funkspruch „Platz (QFG)" nun nicht mehr überrascht werden. Auf „QFG" werden die Motore, um die Fahrt des Flugzeuges möglichst schnell bis auf eine möglichst geringe Eigengeschwindigkeit zu verringern, zunächst fast ganz gedrosselt, und die Landeklappen angestellt (bei Ju 52:150 km/h und 15°). Das Fallen des Flugzeuges richtet sich nach der Flughöhe über Grund. Der Kurs, auf dem das Flugzeug jetzt zunächst vom Platz abfliegt, ist abhängig von der Richtung der Anflug grundlinie, unter Berücksichtigung der später zu fliegenden 210°-Kurve. Der Luvwinkel ist unbedingt zu berücksichtigen. Die Abflugzeit ist so zu wählen, daß die Anflugzeit 2 Minuten bei Windstille beträgt. Sie kann

entsprechend der Windrichtung und -stärke etwas kürzer oder länger werden. Nach Ablauf der Abflugzeit ist eine 210°-Kurve zu fliegen und nun auf dem vorher bestimmten Anflugkurs der Platz anzufliegen, wobei der Luvwinkel ebenfalls zu berücksichtigen ist. QDM-Peilungen sind nicht mehr nötig. In etwa 200—300 m Höhe wird das Flugzeug Erdsicht erhalten.

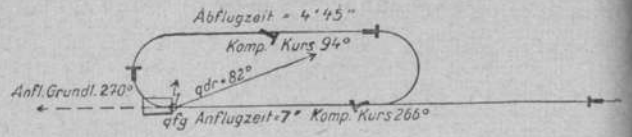
ZZ-Verfahren.

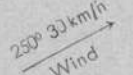
Eine Landung im ZZ-Verfahren ist dann notwendig, wenn die sich in der Umgebung des Zielhafens befindenden Hindernisse in den Wolken liegen oder die Sicht sehr schlecht ist. Jeder Hafen besitzt hierfür einen Anflugsektor, der 20—30° breit ist. In dem Sektor dürfen sich keine Hindernisse befinden, da der ZZ-Flug in geringen Höhen ohne Erdsicht durchgeführt wird. Die Mittellinie dieses Sektors heißt Anfluggrundlinie. Die Lage der Sektoren ist so gewählt, daß für die Landung möglichst die volle Länge des Rollfeldes zur Verfügung steht. Nördlich und südlich laufende Anfluggrundlinien sind wegen der Kompaßfehler ungünstig. Sie zeigen daher, und um gleichzeitig die Hauptwindrichtungen zu berücksichtigen, im allgemeinen nach SW bis NW.

Das Flugzeug gelangt zunächst in der beim Durchstoßverfahren beschriebenen Weise mit QDM-Peilungen und Abstandsbestimmung an den Platz. Verlauf der Anflug grundlinie, Anflughöhen bis zum Platz, Höhen und Bodenwind und Bodenluftdruck zur genauen Einstellung des Feinhöhenmessers müssen rechtzeitig durch den Bordfunker vom Zielhafen angefordert werden.

Das ZZ-Verfahren zerfällt in vier Teile, den Platzanflug, den ZZ-Abflug, den ZZ-Anflug und die ZZ-Landung. Bezüglich des Abfluges sind drei Fälle zu beachten, die sich aus den verschiedenen Richtungen ergeben, aus denen das Flugzeug den Zielhafen ansteuern kann.

Unter der Voraussetzung, daß die Richtung der Anflug grundlinie 270° (mißweisend) sei und das Flugzeug auf Westkurs an den Platz komme, wird folgendermaßen verfahren (s. Skizze Seite 70). Sobald der Flugzeugführer den Funkspruch „Platz" erhält, geht er in der für den Hafen vorgeschriebenen Höhe (ca. 300 m) auf Abflugkurs, in diesem Falle 90° (Parallelabflug). Auf „Platz" sind die Motore zu drosseln und die Landeklappen anzustellen. Die Eigengeschwindigkeit ist auf 150 km/h zu verringern. Bei





Parallelabflug

einer Ortsmißweisung von — 5° und einer Windrichtung und -stärke von 250°, 30° km/h ist der Luvwinkel 4°. Er ist bei Abflug, da der Wind von rechts einfällt, zuzuzählen, so daß ein Kompaßkurs von 94° für den Abflug am Fernkompaß eingestellt werden muß unter der Annahme, daß die Kompaßabweichung = + 0° sei. Nach Vollendung der 180°-Kurve, die immer mit dem Winde zu fliegen ist, in diesem Beispiel also rechts herum, ist sofort der Abflugkurs aufzunehmen und die Stoppuhr in Gang zu setzen. Die Abflugzeit ist so zu wählen, daß die Anflugzeit 7 Minuten beträgt. Sie ergibt sich aus der Gleichung

$$\text{Abflugzeit} = \frac{\text{Anflugzeit} \times \text{Anfluggeschwindigkeit}}{\text{Abfluggeschwindigkeit}}$$

und kann ebenso wie der Wert für den Luvwinkel aus der Abflugzeittabelle entnommen oder an Hand des „Dreieckrechners" gefunden werden. Ihr Wert ist in diesem Beispiel 4 Min. 45 Sek. Unter Berücksichtigung, daß ein Flugzeug durch eine mit einem Wendezeigerbreitenausschlag geflogene 180°-Kurve um 8° versetzt wird, kann erst nach Ablauf der Abflugzeit eine QDR-Peilung 82° lauten. Ihr Wert zeigt dem Flugzeugführer, ob sein Abflug richtig durchgeführt worden ist. Nach Ablauf der Abflugzeit ist in einer 180°-Kurve gegen den Wind, hier also Rechtskurve, auf Anflugkurs einzudrehen, der bei Luvwinkel von — 4° und Kompaßabweichung + 0° 266° beträgt. Liegt dieser Kurs an, so ist die Stoppuhr abermals in Gang zu setzen. QDM-Peilungen werden während des Anfluges laufend zur Überprüfung der Anflugrichtung angefordert. Sie müssen 270° groß sein. Die Flughöhe ist allmählich auf die für den Zielhafen vorgeschriebenen Flughöhen zu

verringern. Anflugverbesserungen werden folgendermaßen durchgeführt. Lautet eine Peilung statt 270° 275°, und zwar dann, wenn sich das Flugzeug noch 7 Minuten vom Platz entfernt befindet, so beträgt die
Verbesserungszeit in Sek. = 2 × Peildifferenz × zeitliche Entfernung vom Platz in Min.
also = 2 × 5 × 7 = 70 Sek.,
d. h., es ist 15 Sek. lang in Blindflugkurve nach rechts zu steuern (30°) und (70—15) Sek. = 55 Sek. lang geradeaus zu fliegen. Nach Ablauf dieser Zeit ist der alte Kurs erneut aufzunehmen. Beträgt bei einer zeitlichen Entfernung vom Platz von 5 Min. die Peilung 266°, so ist die Verbesserungszeit 2 × 4 × 5 = 40 Sek. Jetzt ist die Verbesserung nach links durchzuführen. Es wird 15 Sek. lang nach links gesteuert, (40—15) Sek. = 25 Sek. geradeaus geflogen und dann der alte Kurs wieder aufgenommen. Peildifferenzen von 1—2° werden nur durch geringen Ausschlag nach der entsprechenden Seite verbessert. Ist man nur noch 3 Min. oder weniger vom Zielhafen entfernt, können Peildifferenzen auch anders verbessert werden. Ist die Peilung statt 270° 275°, so kann man 5 Sek. lang rechts herausfliegen, den doppelten Betrag, also 10 Sek., geradeausfliegen, und nun wieder den alten Kurs aufnehmen. Nach Ablauf der 6. Anflugminute werden Peilungen nicht mehr angefordert. Wenn das Flugzeug den Funkspruch „ME" (Vorsignal Motorgeräusch im Osten) erhält, werden die Motore gedrosselt. Es wird der ursprüngliche Kurs eingehalten und die Flughöhe langsam entsprechend den jeweils vorgeschriebenen Anflughöhen verringert. Damit der am Boden stehende Peilflugleiter das Geräusch der Motore weiterhin hört, dürfen die Motore nicht auf Leerlauf gedrosselt werden. Beim Hauptsignal „ZZ" ist ganz zu drosseln und zur Landung anzusetzen. Der Flugzeugführer läßt das Flugzeug unter genauester Beobachtung des Feinhöhenmessers und Staudruckanzeigers mit 1—1½ m/sec fallen und fühlt sich vorsichtig an den Boden heran, wenn er nicht schon kurz vor dem Aufsetzen Erdsicht erhält. Um Verwechslungen mit gleichzeitig auf anderen Häfen landenden Flugzeugen zu vermeiden, wird zwischen die Buchstaben ZZ der letzte Buchstabe des Rufzeichens des Platzes gesetzt, auf dem die Landung durchgeführt werden soll. Kommt das Flugzeug nicht innerhalb des Anflugsektors an den Platz, so wird es durch JJ zum Durchstarten und erneutem Anflug aufgefordert.

Eigengeschwindigkeit 150 km.
Zeit in Minuten und Sekunden.

WW	3 kmh	6 kmh	9 kmh	12 kmh	15 kmh
	LW m s	LW m s	LW m s	LW m s	LW m s
0 180	0 6 43	0 6 30	0 6 13	0 5 57	0 5 43
15 165	1 6 43	1 6 30	1 6 13	1 5 57	1 5 45
30 150	1 6 48	1 6 33	0 6 15	2 6 04	3 5 50
45 135	2 6 49	2 6 37	2 6 27	3 6 13	4 6 00
60 120	2 6 51	2 6 42	3 6 33	4 6 27	5 6 15
75 105	2 6 59	3 6 49	3 6 47	4 6 41	5 6 35
90 —	2 6 59	3 6 57	3 6 56	4 6 55	6 6 54

WW	18 kmh	21 kmh	24 kmh	27 kmh	30 kmh
	LW m s	LW m s	LW m s	LW m s	LW m s
0 180	0 5 30	0 5 18	0 5 05	0 4 52	0 4 41
15 165	2 5 31	2 5 21	2 5 07	3 4 55	3 4 45
30 150	3 5 42	4 5 27	5 5 16	6 5 04	6 4 54
45 135	5 5 52	6 5 41	6 5 31	7 5 20	8 5 11
60 120	6 6 06	7 6 02	8 5 53	9 5 43	10 5 35
75 105	6 6 29	7 6 24	8 6 19	9 6 13	11 9 11
90 —	7 6 53	8 6 51	8 6 50	10 6 49	11 6 48

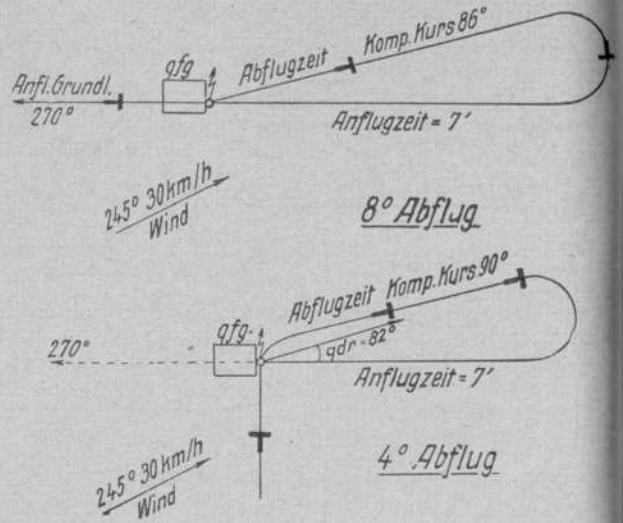
Anmerkung: Die gleichen Werte werden mit Hilfe des

Abflugzeit = Tabelle
Abflugzeit: Eingang Windwinkel (WW) zum Anflugkurs
Luvwinkel: Eingang mit WW zum Ab- und Anflugkurs getrennt.

WW	33 kmh	36 kmh	39 kmh	42 kmh	45 kmh
	LW m s	LW m s	LW m s	LW m s	LW m s
0 180	0 4 29	0 4 18	0 4 08	0 3 57	0 3 46
15 165	3 4 32	4 4 21	4 4 10	4 4 00	4 3 49
30 150	7 4 43	7 4 32	7 4 22	8 4 11	9 4 02
45 135	9 5 01	10 4 50	11 4 42	12 4 32	13 4 21
60 120	11 5 28	12 5 19	13 5 12	14 5 07	15 5 00
75 105	12 6 05	13 6 00	14 5 54	15 5 49	16 5 44
90 —	12 6 48	14 6 47	15 6 46	17 6 44	18 6 43

WW	48 kmh	51 kmh	54 kmh	57 kmh	60 kmh
	LW m s	LW m s	LW m s	LW m s	LW m s
0 180	0 3 37	0 3 28	0 3 19	0 3 11	0 3 02
15 165	5 3 40	5 3 29	6 3 21	6 3 14	6 3 08
30 150	10 3 51	10 3 42	11 4 34	11 4 25	11 4 16
45 135	13 4 14	14 4 07	15 5 37	16 3 50	17 3 40
60 120	16 4 49	17 4 43	18 4 36	19 4 28	20 4 21
75 105	17 5 37	19 5 30	21 5 25	22 5 22	23 5 17
90 —	19 6 42	20 6 41	22 6 40	23 6 38	24 6 37

Navigationsgerätes „Knemeyer" gefunden.



Gelangt das Flugzeug in diesem Beispiel auf Ostkurs an den Zielhafen (s. Skizze Seite 119), so ist auf „Platz" der Abflugkurs durch eine geringe Verbesserung aufzunehmen. Er beträgt, da das Flugzeug durch die später zu fliegende 180°-Rechtskurve um 8° versetzt wird, nicht 94° sondern 86°. QDR-Peilungen während des Abfluges müssen 82° lauten.

Kommt das Flugzeug in einem Winkel von etwa 90° zur Anflugrundlinie am Zielhafen an (s. Skizze S. 66), so ist ebenfalls die durch das Eindrehen auf Abflugkurs bedingte Versetzung nach Erhalten des Funkspruches „Platz" zu berücksichtigen. Wenn das Flugzeug auf Nordkurs an den Platz gelangt, so wird es nach der Rechtskurve von etwa 90°, die auf den Abflugkurs führt, 4° versetzt. Der Abflugkurs ist dann 90°. QDR-Peilungen können erst unmittelbar bei Ablauf der Abflugzeit 82° betragen.

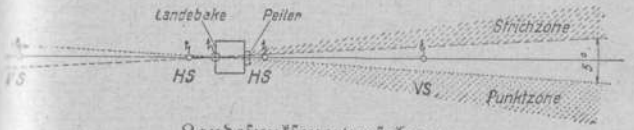
Der in diesen Beispielen zur Berechnung des Luvwinkels für An- und Abflug gemachte Unterschied zwischen rechtweisenden und mißweisenden Kursen kann in der Praxis vernachlässigt werden.

Landefunkfeuerverfahren.

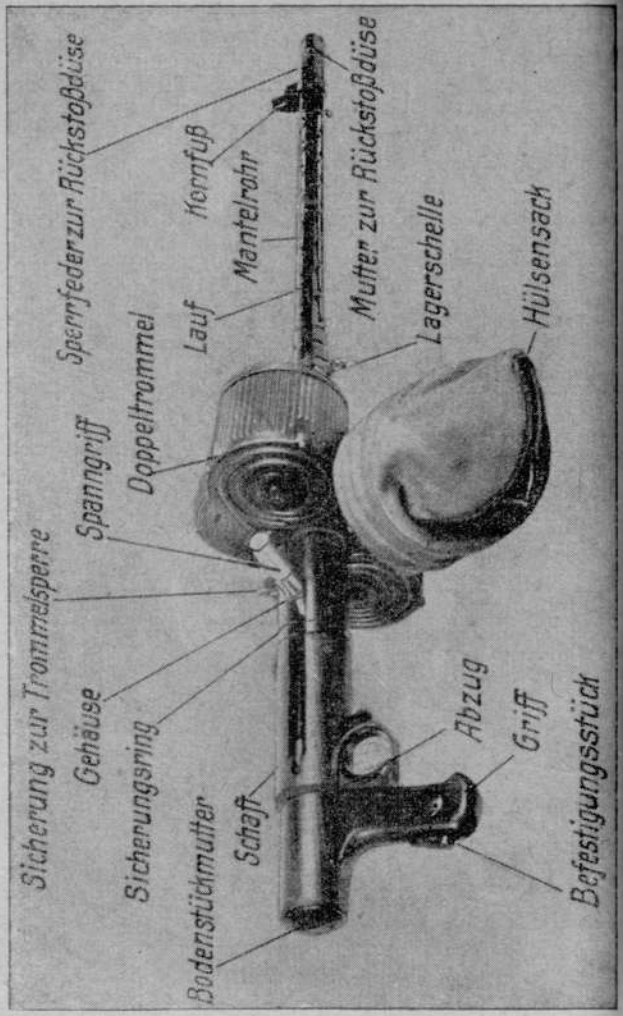
Das Landefunkfeuerverfahren (s. Skizze unten) erfordert, daß der Flugzeugführer wenigstens unmittelbar vor der Landung Erdsicht erhält. Es ist ein wesentlicher Fortschritt gegenüber dem ZZ-Verfahren. Die Anfluggrundlinie wird durch eine Ultra-Kurzwellen-Landebake, die mit einer Wellenlänge von 9 m sendet, durch einen Dauerrichtsektor, dessen Mittellinie die Anfluggrundlinie ist, gekennzeichnet. Der Sektor ist etwa 5° breit. Wird dieser Sektor nach Backbord überschritten, so sind im Kopfhörer des Flugzeugführers Punkte zu hören. Bei Überschreitung des Sektors nach Steuerbord werden Striche gehört. Der Abstand vom Flugplatz wird durch zwei auf 7,9 m Wellenlänge arbeitende Einflugzeichen gegeben, deren eines 3000 m, das andere 300 m vom Platz entfernt ist. Sie sind mit dem Vorsignal bzw. dem Hauptsignal beim ZZ-Verfahren vergleichbar.

Die Einschaltung des Landefunkfeuers wird ebenso wie der Luftdruck beim Zielhafen angefordert. Nach Überfliegen des Vorsignals, das 4—6 Sekunden deutlich wahrzunehmen ist, wird die Flughöhe allmählich bis zum Hauptsignal, das ebenfalls deutlich zu hören ist, auf 40 bis 60 m verringert. Mit Überfliegen des Hauptsignals werden die Motore auf Leerlauf gedrosselt und zur Landung angesetzt.

Vorteile dieses Verfahrens sind, daß es nicht durch Gewitterstörungen beeinflußt wird, und daß der Funker bis zur Landung mit der Bodenfunkstelle verkehren kann.



Landefunkfeuerverfahren



Bewaffnung der Kriegsflugzeuge.

Allgemeines.

Kriegsflugzeuge sind bewaffnet. Als Waffen kommen starr oder beweglich eingebaute Maschinengewehre oder kleinkalibrige Kanonen zur Verwendung. Zahl und Art der Waffen richten sich nach den Aufgaben, die den einzelnen Flugzeugmustern zugewiesen sind.

So haben Kampfflugzeuge (He 111, Ju 88, Bristol „Blenheim") und Fernaufklärer (Do 17) im allgemeinen keine starr eingebauten, sondern 3 bewegliche Maschinengewehre. Sturzkampfflugzeuge und Zerstörer sind mit 1 bis 2 starren und 1 beweglichen Maschinengewehr ausgerüstet. Jagdflugzeuge sind am schwersten bewaffnet. Sie verfügen über starr eingebaute Maschinengewehre und Kanonen. Der englische Jagdflugzeugtyp Hawker „Hurricane" ist zum Beispiel mit 8 Kanonen ausgestattet. Zweisitzige Aufklärungsflugzeuge haben im allgemeinen ein starr eingebautes und ein bewegliches Maschinengewehr. Die Waffenausrüstung ähnelt der der Kampfflieger.

Starre Maschinengewehre.

Die starr eingebauten Maschinengewehre können am Motor angebracht sein. Sie schießen dann durch den Luftschraubenkreis. Zu diesem Zweck sind sie mit dem Motor gekoppelt, d. h. die Abzugsvorrichtung wird vom Motor gesteuert. Ein Nocken, der mit der Schraube gekoppelt ist, betätigt den Abzug dann, wenn die Schraubenblätter gerade so stehen, daß die Schußbahn nicht von ihnen verdeckt ist. Die Schußfolge richtet sich daher nach der Umdrehungszahl des Motors.

Außerdem können starre Maschinengewehre an der Vorderkante der oberen oder unteren Tragflächen eingebaut sein oder so, daß sie aus der Propellernabe herausschießen. Alle diese Maschinengewehre werden vom Flugzeugführer bedient, der sie durch einen am Steuerknüppel angebrachten Knopf oder Hebel auslösen kann. Die Visiereinrichtung ist vor dem Schützen auf dem Rumpf des Flugzeuges angebracht. Moderne Visiergeräte sind Reflexvisiere. Wenn nur ein starres Maschinengewehr vorhanden ist, so schießt es parallel zur Flugzeuglängsachse. Sind mehrere eingebaut, so werden sie so justiert, daß sich ihre Geschoßgarben 400 m vor dem Flugzeug schneiden, damit

die ganze Feuerkraft in dieser Entfernung, der Hauptkampfentfernung im Luftkampf, auf einem Punkte, der gleichzeitig der Haltepunkt ist, vereinigt wird. In den Fällen, wo das anzugreifende Flugzeug in einem Winkel zur Schußrichtung fliegt, wird das nötige Vorhaltemaß durch die Visiereinrichtung berücksichtigt.

Bewegliche Maschinengewehre.

Die beweglichen Maschinengewehre werden von den Beobachtern oder Fliegerschützen bedient. Sie sind auf den Bügeln der Drehkränze gelagert, die an den ganz oder teilweise überdachten Gefechtsständen angebracht sind. Die Schwenkbarkeit der Drehkränze gestattet jede beliebige Schußrichtung. Die Gefechtsstände liegen so, daß sich das Flugzeug nach allen Seiten feindlicher Jagdangriffe erwehren kann. Ständige Beobachtung des Luftraumes und gute Zusammenarbeit der Besatzung selbst und mit den Besatzungen der Nachbarflugzeuge innerhalb des Verbandes sind Voraussetzung für die Abwehrkraft eines Flugzeuges. Angriffe gegen Flugzeuge, deren Besatzungen gut aufeinander eingespielt sind, sind meist erfolglos, es sei denn, daß die Jagdangriffe mit starker zahlenmäßiger Überlegenheit geführt werden. Dies war nicht nur im Weltkrieg, sondern auch auf den Kriegsschauplätzen der jüngsten Zeit festzustellen.

Das bewegliche Maschinengewehr der deutschen Fliegertruppe ist das MG. 15, das ebenso wie das MG. 17 eine luftgekühlte Waffe ist. Seine Schußfolge beträgt 1000 Schuß je Minute. Der Schaft wird nicht, wie bei Erdmaschinengewehren (MG. 08/15, MG. 13, MG. 34) in die Schulter eingezogen, sondern nur mit der Hand gerichtet. Mit der Kreiskimme wird das der geschätzten Geschwindigkeit und dem Flugwinkel des Gegners entsprechende Vorhaltemaß berücksichtigt. Die günstigsten Schußentfernungen für das MG. 15 gehen bis auf 300 m. Nach der Feuereröffnung öffnet der Schütze auch das andere Auge und schießt nun nach der Leuchtspur der Geschosse weiter.

Sowohl das MG. 17 als auch das MG. 15 sind Rückstoßlader. Beide haben ein Kaliber von 7,9 mm und verwenden als Munition S. m. K.- (roter Ring am Patronenboden), S. m. K. L.- (roter Ring am Patronenboden und schwarze Geschoßspitze) und P. m. K.-Geschosse als Munition.

S.m.K. = Spitzgeschoß mit Stahlkern
S.m.K.L. = Spitzgeschoß mit Stahlkern und Leuchtspur
P.m.K. = Phosphorgeschoß.

Das MG. 15 besteht aus 4 Hauptteilen. Die feststehenden Teile sind Mantel mit Gehäuse und Bodenstück, die beweglichen Lauf und Verschluß. Zum Zubehör gehören Visiereinrichtung (Kreiskimme und Korn, die auf dem Lauf angebracht sind), Doppeltrommel, Hülsensack und Bordtasche mit Ersatzteilen und Handwerkszeug zur Behebung kleiner Hemmungen.

Hemmungen beim MG. 15 können bei Beachtung des Folgenden leicht erkannt und beseitigt werden. Das hierfür notwendige Gerät und Ersatzmaterial befindet sich in der Bordtasche.

1. Hemmungen bei Schießbeginn:
   a) Schnellt der Spanngriff beim Abziehen vor, ohne daß ein Schuß ausgelöst wird, so ist die Doppeltrommel nicht richtig aufgesetzt. (Abhilfe: erste Patrone entfernen, Trommel abermals aufsetzen.)
   b) Bleibt der Spanngriff beim Vorschnellen auf halbem Wege stehen, so ist die Doppeltrommel mit mehr als 75 Schuß gefüllt. (Abhilfe: erste Patrone entfernen.)

2. Hemmungen während des Schießens:
   a) Gleitet der Spanngriff nach vorn, ohne daß ein Schuß fällt, so ist die Schließfeder lahm oder gebrochen (Auswechseln) oder die Schlagbolzenspitze abgebrochen (Auswechseln) oder die Patrone ein Versager (Durchladen).
   b) Bleibt der Spanngriff beim Vorschnellen auf halbem Wege stehen, so ist eine Patrone verbeult (Entfernen) oder die letzte Hülse nicht ausgezogen, weil Auszieherkralle gebrochen (Hülse mit Hülsenauszieher entfernen), oder ein Hülsenreißer im Lauf (gerissene Patronenhülse mit Hülsenauszieher entfernen) oder Zubringerfeder in der Doppeltrommel erlahmt (Trommelwechsel), oder Hülse kann nicht durch Hülsenaustritt in den Hülsensack fallen (Hülsensack entleeren; oder falls dieser auf der Bordwand aufliegt, Drehkranzbügel höher stellen).

Flugzeugkanonen.

Die Bewaffnung der Flugzeuge mit Kanonen hat in letzter Zeit stark an Bedeutung gewonnen. Die Ansichten

über den Wert der Flugzeugkanonen sind sehr geteilt. Die Bejaher der Kanonen rechtfertigen sich mit der besseren Wirkung am Ziel. MG.-Treffer haben, wenn nicht gerade lebenswichtige Teile entscheidend verletzt werden, wenig Erfolg. Oft sind Flugzeuge vom Feindflug mit 50 und mehr MG.-Treffern zurückgekehrt, ohne dadurch einer ernsthaften Gefährdung ausgesetzt worden zu sein. Kanonentreffer erzielen weit größere Einschüsse als Maschinengewehre. Nachteile der Kanonen ist ihr großes Gewicht.

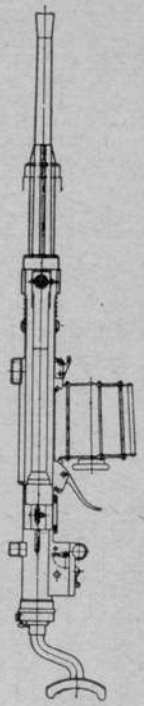
Heute werden im allgemeinen nur starr eingebaute Kanonen bei Kriegsflugzeugen verwandt. Das Ausland, vor allem Frankreich und früher auch Polen, bevorzugen Oerlikonkanonen. Die Schweizer Oerlikonwerke bringen verschiedene Muster sowohl starrer als auch beweglicher Kanonen heraus. Das Kaliber beträgt 20 mm, die Schußfolge der starr eingebauten Kanonen 400—520, die der beweglichen 300—450 Schuß je Minute. Die Anfangsgeschwindigkeiten liegen zwischen 600 und 900 m/sec.

Die starren Kanonen werden als Flächenkanonen eingebaut. Sie schießen nicht durch den Propellerkreis. Ihre Bedienung erfolgt durch den Flugzeugführer. Die beweglichen Kanonen werden von einem Kanonenschützen gerichtet und abgefeuert.



Links: Flugzeugkanone Oerlikon FFS (starr) (Gewicht 39 kg, Länge 2,07 m. Anf.-Geschwindigkeit 900 sec., Schußfolge 400 min., Patronengewicht 0,240 kg, Trommel für 100 Schuß.

Rechts: Flugzeugkanone Oerlikon AF (beweglich). (Gewicht 25 kg, Länge 1,33 m, Anf.-Geschwindigkeit 600 m/sec., Schußfolge 450/min., Patronengewicht 0,192 kg, Trommel für 15 Schuß.)

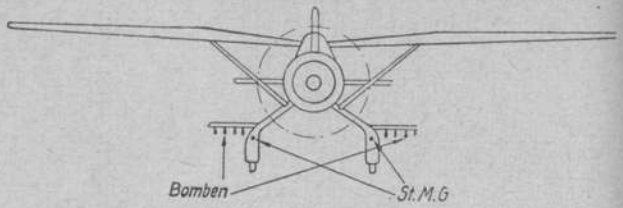


Fliegerbomben.

Fliegerbomben sind die wichtigsten Kampfmittel der Kampf- und Sturzkampfverbände, deren Hauptaufgabe der Bombenangriff ist. Aber auch die Kriegsflugzeuge aller anderen Verbände können Bomben an Bord nehmen. Bei ihnen ist der Bombenangriff nicht Hauptzweck ihrer Tätigkeit. Für sie ist daher meistens nur eine beschränkte Zahl kleiner Bomben für bestimmte Kampfaufträge vorgesehen.

Die Bomben werden innerhalb des Flugzeugrumpfes in Magazinen hängend oder liegend untergebracht. Die früher übliche Aufhängung der Bomben unter dem Rumpf oder unter den Tragflächen ist fast ganz in Fortfall gekommen, da dadurch die Geschwindigkeit des Flugzeuges erheblich beeinträchtigt wird. Bei Flugzeugen, denen Bombenangriffe nur als Nebenaufgaben zufallen können, ist diese Aufhängungsart allerdings auch jetzt noch anzutreffen, z. B. beim englischen Aufklärungsflugzeug Westland „Lysander". Bei diesem Flugzeugtyp ist es möglich, am Fahrgestell eine Fläche anzusetzen, unter der je 4 Bomben waagerecht aufgehängt werden können (s. Skizze auf folgender Seite). Sturzkampfflugzeuge haben meist Außenaufhängung.

Da der Fall der Bombe von verschiedenen Faktoren (Abwurfhöhe, Geschwindigkeit, Abtrift, Bombenform) beeinflußt wird, kann der Wurf nur mit besonderen Zielgeräten erfolgen. Diese Zielgeräte geben, nachdem mit ihnen die Geschwindigkeit des Flugzeuges über Grund bestimmt worden ist, den richtigen Vorhaltewinkel an. Die feststehenden Größen, wie Bombenform und Bombengewicht sind in den Zielgeräten berücksichtigt. Der



Vorhaltewinkel ist abhängig von der Abwurfhöhe und der Geschwindigkeit über Grund, die wiederum von der Eigengeschwindigkeit des Flugzeuges (Geschwindigkeit durch die Luft) und der Windrichtung und Windstärke abhängt.

Zielgeräte sind das

Goerz-Visier GV. 219 d und das Zeiß-Lotfernrohr C 7.

Das erste ist ein einfach zu bedienendes, mechanisches Gerät. Es mißt die Durchschnittsgeschwindigkeit des Flugzeuges über Grund über einer Meßstrecke, die an Hand eines Hilfszieles vor dem Ziel gewählt wird. Das Hilfsziel muß in gleicher Höhe und Richtung wie das Ziel selbst angeflogen werden. Das zweite ist ein optisches Gerät, das die Geschwindigkeit des Flugzeuges am Ziel errechnet. Läuft das Ziel im Fadenkreuz des Zielgerätes ein, so erfolgt der Abwurf mit Hilfe eines Abwurfgerätes.

Man unterscheidet Splitterbomben (10 kg), Minenbomben (50, 250, 500 kg), Brandbomben (1 kg), Spezialbomben (Signal- und Leuchtbomben) und Übungsbomben.

Splitterbomben sind hinsichtlich ihrer Wirkung mit den Geschossen der Feldartillerie vergleichbar. Sie werden gegen lebende, wenig widerstandsfähige Ziele verwendet (Marschkolonnen, Truppenansammlungen). Splitterbomben haben eine wirksame Splitterreichweite von etwa 50 m.

Minenbomben wirken weniger durch Splitter als vielmehr durch Sprengkraft. Sie werden entsprechend ihrem Kaliber gegen leichte Bauten, leichte Brücken, Flugzeuge am Erdboden, Rollfelder, Munitionslager, feste Bauten, Kriegsschiffe und Stahlbrücken verwendet.

Übungsbomben werden in der Wurfausbildung bei den meisten der Wurfübungen statt scharfer Bomben geworfen. Sie sind aus Zement angefertigt und entsprechen den scharfen Bomben.

Brandbomben erzeugen schwer löschbare Brände.

Die Bomben werden mit mechanischen oder elektrischen Zündern zur Explosion gebracht. Je nach Art und Widerstandsfähigkeit des Zieles kann der Zünder mit oder ohne Verzögerung gewählt werden.

Die Bomben werden entweder im Hochangriff oder Tiefangriff oder von Sturzkampfflugzeugen im Sturzflug abgeworfen. Hochangriffe erfolgen in der größtmöglichen Höhe, damit die Wirkung der feindlichen Flakartillerie gemindert wird. Angriffe aus mittleren Höhen sind nur bei fehlender oder geringer Erdabwehr oder bei einer Wetterlage, die die angreifenden Flugzeuge durch Wolken der Beobachtung des Gegners vor und nach dem Abwurf entzieht, möglich. Bei Tiefangriffen sind die Treffaussichten am größten. Tiefangriffe erfolgen aus geringsten Höhen. Sie sind der leichten Flakartillerie in hohem Maße ausgesetzt und können daher sehr verlustreich sein, wenn es nicht gelingt, das Gelände und tiefliegende Wolken so auszunützen, daß der Anflug und Angriff dem Gegner bis zum letzten Augenblick verborgen bleibt.

Artilleriefliegerdienst.

Eine der wichtigsten Aufgaben der dem Heer zugeteilten Aufklärungsflugzeuge ist die Unterstützung der Artillerie des Heeres beim Schießen auf die ihr zufallenden Ziele. Für die Erkundung dieser Ziele muß ein Beobachter gute Kenntnisse über die Einheiten des Heeres, ihre Kampfweise und die Länge der verschiedenartigen Marschkolonnen und die Leistungsfähigkeit der eigenen Artillerie besitzen.

Das Schießen selbst leitet der Batterieführer auf Grund der vom Beobachter gemeldeten Lage der Artillerieeinschläge zum Einschießpunkt (meist Zielmitte).

Während des Fluges geht das Flugzeug so weit an das Ziel heran, daß eine einwandfreie Beobachtung der Einschläge möglich ist.

Der Funkverkehr bei Zusammenarbeit von Flugzeugen und Artillerie vollzieht sich an Hand festliegender Funkabkürzungen. Fällt das Funkgerät der Batterie oder das des Flugzeuges aus, so werden besondere Tuchzeichen benutzt bzw. die Beobachtungsergebnisse und Schußanforderungen auf Meldeabwurfstellen abgeworfen.

Luftbilddienst.

Allgemeines.

Der Luftbilddienst nimmt im Gesamtdienst der Fliegertruppe eine bedeutsame Stellung ein. Sein gutes Arbeiten ist nicht allein für die Aufklärungsverbände, sondern für die ganze Luftwaffe, das Heer, die Kriegsmarine und die gesamte Wehrmacht von allergrößter Wichtigkeit, da er für die Führung fast aller Waffengattungen, aller Wehrmachtteile und die oberste Führung wesentliche Unterlagen für Entschlüsse, Befehle und für den Kampf gibt.

Die Träger des Luftbilddienstes sind die Aufklärungsverbände. Sie sind daher in erster Linie mit Bildgeräten aller Art ausgestattet.

Der Lichtbilddienst erstreckt sich auf die Anfertigung von Luftaufnahmen und deren Auswertung.

Luftbilder sind erforderlich, weil es dem Beobachter nicht möglich ist, alle wichtigen Vorgänge auf der Erde seinem Gedächtnis genau einzuprägen, weil das Einzeichnen der Beobachtungen in Karten oder das Festlegen auf Meldungen meistens zuviel Zeit erfordert, und das Bildgerät schärfer sieht als das menschliche Auge. Das Auslösen der Bildgeräte ist sehr einfach und nicht zeitraubend, so daß sich der Aufklärungsflieger auch der Beobachtung des Luftraumes widmen kann, um vom Feind nicht überrascht zu werden.

Bildgeräte.

Es werden verschiedene Bildgeräte verwendet. Man unterscheidet leichte und schwere, wobei für die Unterscheidung die Größe der Brennweite maßgebend ist.

Die Fliegertruppe verwendet im allgemeinen leichte Bildgeräte, und zwar die

Fliegerhandkammer

Brennweite f = 19 cm, Öffnung 1:3,5, Format 13×18 cm,

und den

leichten Reihenbildner

Brennweite f = 21 cm, Öffnung 1:4,5, Format 18×18 cm.

Während die Handkammer mit den Händen bedient und beim Fotografieren aus dem Flugzeug gehalten werden muß, ist der Reihenbildner im Flugzeug so angebracht, daß sein Objektiv durch eine Öffnung des Rumpfbodens sieht. Mit der Handkammer können nur Einzelaufnahmen gemacht werden. Der Reihenbildner stellt selbsttätig Bildreihen her.

Belichtung.

Scharfe Luftaufnahmen sind für einwandfreies Lesen erforderlich. Voraussetzung für das Gelingen der Bilder ist richtige Belichtung.

Die Wahl der Belichtungszeit richtet sich nach

1. Stärke und Art der Beleuchtung (Sonnenstand, Bewölkung, Dunst),
2. Farbe und Oberflächenbeschaffenheit des Geländes (Schnee, Reflexe, Struktur),
3. Filmempfindlichkeit (Allgemeinempfindlichkeit, Farbenempfindlichkeit),
4. Lichtstärke des Objektivs (Öffnungsverhältnis, Abblendung um die Hälfte erfordert vierfache Belichtungszeit),
5. Filter (bei geringen Flughöhen und klarer Sicht unnötig),
6. Flughöhe (mit zunehmender Höhe Verlängerung der Belichtungszeit, mit abnehmender Höhe wegen Bildwanderung während der Belichtungszeit Verkürzung der Belichtungszeit).

Für Luftbilder ist die unter Berücksichtigung der Bildwanderung längstmögliche Belichtungszeit und der strengste Filter, der bei dieser Belichtungszeit und der gegebenen Beleuchtung tragbar ist, zu wählen. Ein Filter ist um so strenger, je mehr seine Färbung nach Rot neigt. Je strenger er ist, desto länger muß belichtet werden.

Alle die Umstände, die unscharfe Bilder verursachen, müssen vermieden werden.

Die Unschärfe entsteht durch Bewegungs- und optische Unschärfe.

Gründe für Bewegungsunschärfe:

1. Bewegung des Flugzeuges über Grund,
2. Verwacklung (Änderung der Fluglage, Übertragung der Flugzeugschwingung auf Handkammer dadurch, daß die Arme des Beobachters außen am Rumpf aufliegen).

Gründe für optische Unschärfe:

1. Verunreinigtes Objektiv (Beschlagen, Verkratzen, Verölen),
2. Nichtplanliegen des Films,

3. Falsche Lage oder Verspannung des Objektivs (Beschädigung oder fehlerhafte Zusammensetzung).

Aufnahmearten.

Hinsichtlich der Aufnahmefolge werden, wie schon erwähnt,

Einzelaufnahmen und
Reihenaufnahmen,

hinsichtlich der Aufnahmerichtung

senkrechte Aufnahmen und
geneigte Aufnahmen

unterschieden.

Luftnavigation.

Von den Besatzungen aller über Land fliegenden Flugzeuge muß Navigation betrieben werden, damit die Zielorte auf den befohlenen Flugwegen erreicht werden.

Man unterscheidet:

terrestrische Navigation (Boden- und Koppelnavigation),
Funknavigation und
meteorologische Navigation.

Der Bodennavigation bedient man sich bei Erdsicht. Die Standorte des Flugzeuges werden durch Vergleichen der Karte mit dem Gelände bestimmt.

Koppelnavigation wird ohne Erdsicht und bei Flügen über See durchgeführt. Hierfür müssen Windrichtung und -stärke genau bekannt sein, und sowohl die für die Berechnung des Kurses zugrundegelegte Eigengeschwindigkeit und Flughöhe als auch der Kurs selbst genau eingehalten werden. Der Standort auf dem in der Karte eingezeichneten Kurs kann unter Berücksichtigung der Flugzeit jederzeit festgestellt werden. Voraussetzung ist, daß die Kompasse kompensiert und die Eigengeschwindigkeit des Flugzeuges bei den verschiedenen Motorendrehzahlen in den verschiedenen Flughöhen durch Geschwindigkeitsmeßflüge vor dem Fluge ermittelt worden sind.

Hat das Flugzeug keine Erdsicht (Flug in oder über den Wolken oder bei schlechter Sicht), muß der Flugweg durch Funknavigation überwacht werden.

Meteorologische Navigation betreiben, heißt die Wetterlage für den Flugweg berücksichtigen bzw. ausnutzen. Diese Navigation ist besonders für Angriffsverbände wichtig, die ihre Aufträge ganz auf die Wetterlage auf dem Flugweg und am Ziel abstimmen müssen.

Die wichtigsten Navigationshilfsmittel sind außer Karten und Wetterübersichten Kompasse, Fernkompasse, Borduhren, Dreieckrechner (Knemeyer), Abtriftmesser, Höhenmesser und Zeichengeräte.

Bei der Benutzung der Kompasse sind folgende Kompaßfehler zu beachten:

auf Nordkurs läuft in der Kurve und bei jeder Querneigung der Kompaß nach der kippenden Seite des Flugzeuges, der Fernkompaß entgegengesetzt;

auf Südkurs läuft in der Kurve und bei jeder Querneigung der Kompaß entgegengesetzt und der Fernkompaß nach der kippenden Seite des Flugzeuges;

auf Westkurs geht beim Drücken des Flugzeuges der Kompaß nach Süden, der Fernkompaß nach Norden, beim Ziehen des Flugzeuges der Kompaß nach Norden, der Fernkompaß nach Süden;

auf Ostkurs umgekehrt wie bei Westkurs.

Will man einen West- oder Ostkurs aufnehmen, so ist die Drehung des Flugzeuges 5° vor Erreichung des gewollten Kurses zu beenden. Soll Nordkurs aufgenommen werden, so ist das Flugzeug bereits 20° vorher, d. h. bei 340° oder 20° am Kompaß, aufzurichten, vorausgesetzt, daß die normale Blindflugkurve mit einer Zeigerbreite Ausschlag am Wendezeiger geflogen wird. Wird Südkurs aufgenommen, ist das Flugzeug erst aufzurichten, wenn der Kompaß bereits 20° über den gewollten Kurs hinausgelaufen ist. Auf Zwischenkursen in der Nähe von Nord und Süd sind ebenfalls die entsprechenden 20° zu berücksichtigen. Auf den übrigen Kursen ist mit einem allmählichen Abnehmen des Fehlers zu rechnen.

Die Berechnung des Kurses wird folgendermaßen vorgenommen:

Rechtweisender Kurs (rw.K.)	310°
Luvwinkel (l)	— 6°
(bei Wind von links —, von rechts +)	
Rechtweisender Windkurs (rw.W.K.)	304°
+ entgegengesetzter Wert der Ortsmißweisung (O.M.)	+ 5°
mißweisender Kurs (m.w.K.)	309°
+ entgegengesetzter Wert der Kompaßablenkung (s)	— 2°
Kompaßkurs (K.K.)	307°

Der rechtweisende Kurs ist der Winkel, der durch die geographische Nordrichtung und den auf der Karte eingezeichneten Flugweg gebildet wird. Der Luvwinkel berücksichtigt die Versetzung des Flugzeuges durch den Wind. Er ist abhängig von der Eigengeschwindigkeit des Flugzeuges, der Windrichtung und Windstärke. Ortsmißweisung ist der Winkel zwischen geographischem und magnetischem Nordpol. Die Kompaßlenkung entsteht durch magnetische Pole im Flugzeug, die die Nordnadel aus ihrer Richtung nach magnetisch Nord ablenken. Sie ist für jedes Flugzeug verschieden, daher müssen die Flugzeuge nach gewissen Zeitabständen kompensiert werden, wobei die Kompaßablenkung auf einen möglichst geringen Wert gebracht und neu festgelegt wird. Die Kompaßablenkung in mit Bomben beladenen Flugzeugen ist anders als in unbeladenen.

Mit Hilfe des Dreieckrechners können alle für die Navigation notwendigen Rechenaufgaben gelöst werden:

Beispiele:

1. Windwinkel:

gegeben: rw. Kurs = 246°
Windrichtung = 315°
gesucht: Windwinkel.

Stelle den großen schwarzen Pfeil der Flugzeugscheibe unter den rw. Kurs 246° und lies unter der Windrichtung 315° den Windwinkel 69° ab. Wind von rechts.

2. Windrichtung:

gegeben: rw. Kurs = 246°
Windwinkel = 69°
Wind kommt von links,
gesucht: Windrichtung.

Stelle den großen schwarzen Pfeil der Flugzeugscheibe unter den rw. Kurs 246° und lies über dem Windwinkel 69° die Windrichtung 315° ab.

3. Großkreispeilung:

gegeben: rw. Kurs = 320°
rw. Seitenpeilung = 60°
gesucht: Seitenpeilung.

Stelle den großen schwarzen Pfeil der Flugzeugscheibe unter den rw. Kurs 320° und lies über der rw. Seitenpeilung 60° die Großkreispeilung 20° ab.

4. Flugzeit:

gegeben: Grundgeschwindigkeit = 200 km/st
Flugstrecke = 180 km
gesucht: Flugzeit.

Stelle den roten Pfeil der Zeitscheibe unter die Grundgeschwindigkeit von 200 km/st und lies unter der Flugstrecke von 180 km die Flugzeit von 36 mm ab.

5. Grundgeschwindigkeit:

gegeben: durchflogene Strecke = 30 km
Flugzeit = 9 min
gesucht: Grundgeschwindigkeit.

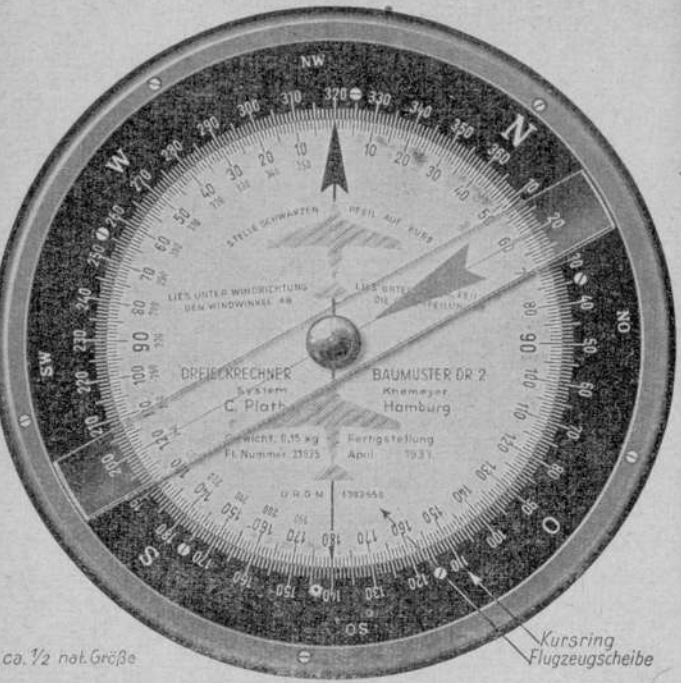
Stelle die Flugzeit von 9 min unter die durchflogene Strecke von 30 km und lies über dem roten Pfeil (Stundenmarke) die Grundgeschwindigkeit von 200 km/h ab.

6. Flugstrecken:

a) Mögliche Flugdauer:

gegeben: Brennstoffverbrauch = 300 l/st
Brennstoffvorrat = 700 l
gesucht: mögliche Flugdauer.

Stelle roten Stundenpfeil unter 300 l und lies unter 700 l die mögliche Flugdauer von 2 h 20 min.



ca. ½ nat. Größe

Dreieckrechner Plath D R 2, Vorderseite

b) Flugstrecke:

gegeben: mögliche Flugdauer = 2 h 20 min
Grundgeschwindigkeit = 315 km/st
gesucht: Flugstrecke.

Stelle den roten Pfeil unter 315 km/st und lies unter 2 h 20 min die Flugstrecke von 735 km ab.

7. Seemeilen und Kilometer:

a) Stelle den roten Pfeil unter die Seemeilen und lies über der blauen Marke die Kilometer ab.

b) Stelle die blaue Marke unter die Kilometer und lies über dem roten Pfeil die Seemeilen ab. Beispiel: 720 sm = 500 km.

8. Luvwinkel und Grundgeschwindigkeit.

Stelle den Windwinkel (Gradring) über die Eigengeschwindigkeit (Mittelring) und lies über der Windstärke (Mittelring) den Luvwinkel (Gradring) ab.

Subtrahiere den Luvwinkel vom Windwinkel und lies unter dem errechneten Wert (Gradring) die Grundgeschwindigkeit ab.

gegeben: Windwinkel = 69°
Windstärke = 45 km/st
Eigengeschwindigkeit = 220 km/st
gesucht: Luvwinkel und Grundgeschwindigkeit.

Stelle 69° über 220 km/h und lies über 45 km/st den Luvwinkel von 11° ab.

Subtrahiere Luvwinkel vom Windwinkel und lies unter dem errechneten Wert (58°) die Grundgeschwindigkeit von 200 km/st ab.

Ist mit einer Änderung der Windstärke zu rechnen, so steht bei gleichem Windwinkel über jeder beliebigen Windstärke der entsprechende Luvwinkel.

Bei Windwinkeln unter 15° bzw. über 165° wird die Grundgeschwindigkeit durch Addieren (Rückenwind) bzw. Subtrahieren (Gegenwind) von Eigengeschwindigkeit und Windgeschwindigkeit errechnet.

9. Luvwinkel und Abflugzeit beim ZZ-Anflug:
(s. Seite 65)

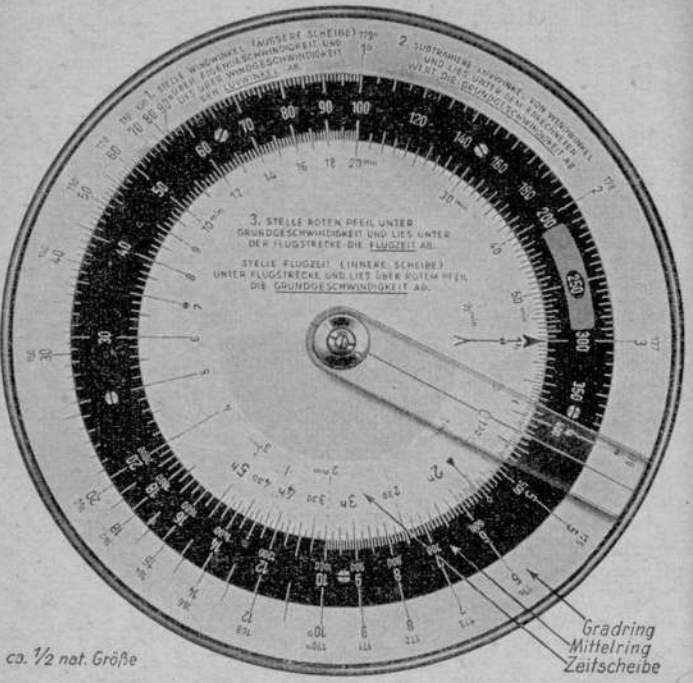
Anflugszeit 7 min. Stelle den Windwinkel über die Eigengeschwindigkeit und lies über der Windstärke den Luvwinkel ab. Stelle 7 min unter die Summe Windwinkel plus Luvwinkel und lies unter der Differenz Windwinkel minus Luvwinkel die Abflugzeit ab.

Beispiel:

gegeben: Windwinkel (Anflug) = 40°
Eigengeschwindigkeit = 150 km/st
Windstärke = 32 km/st
Anflugzeit = 7 min
gesucht: Abflugzeit.

Stelle 40° über 150 km/st und lies über 32 km/st den Luvwinkel von 8° ab.

Stelle unter 40° + 8° = 48° 7 min und lies unter 40° — 8° = 32° die Abflugzeit von 5 min ab.



ca. ½ nat. Größe

Dreieckrechner Plath D R. 2, Rückseite

10. Abstandsbestimmung beim Zielanflug:
(s. Seite 63)

Ein Peiler bzw. Funkfeuer wird mit Fremd- bzw. Eigenpeilungen angeflogen. Sobald die Peilungen stehen, d. h. gleichbleiben, wird der Kurs um 30° gegen den Wind geändert. Zur Erleichterung der Kopfrechnung wird im allgemeinen nach 4 Minuten wieder auf den alten Kurs eingedreht.

Unter Berücksichtigung des Unterschiedes zwischen dem Wert der Peilung kurz vor Beginn der Kursänderung um 30° und jeder Peilung nach Wiederaufnahme des alten

Kurses kann der zeitliche Abstand zum Peiler bzw. Funkfeuer bestimmt werden. Beträgt dieser Peilunterschied 20°, so ist der Abstand

$$\frac{30 \cdot 4}{20} = 6 \text{ Min.}$$

Ist man gezwungen, den Kurs um einen anderen Betrag als 30° zu ändern oder auf dem veränderten Kurs länger oder kürzer als 4 Minuten zu fliegen, so kann der Wert für den Abstand unter Benutzung des Dreieckrechners folgendermaßen gefunden werden:

gegeben: Kursänderung = 35°
Flugzeit = 6 min
gesucht: Abstand bei Peilunterschied von = 20°

Stelle 20° über 6 min und lies unter 35° den zeitlichen Abstand von 10,5 min ab.

Wetterdienst.

Alle Wetterwarten stellen zu festgesetzten Zeiten mehrmals am Tage gleichzeitig Wetterbeobachtungen an. Der wichtigste Zeitpunkt hierfür ist 08.00 Uhr. Zu dieser Zeit werden die Beobachtungen durch Höhenwindmessungen und Wetterflüge durchgeführt. Die Ergebnisse der Beobachtungen werden auf schnellstem Wege an die Ländersammelstellen übermittelt und von dort als Sammelfunkspruch gefunkt. Sammelfunksprüche setzen sich also aus einer großen Anzahl von Stationsmeldungen zusammen. Sie werden nach einem besonderen Wetterschlüssel gegeben. Es sind der kleine und der große Wetterschlüssel zu unterscheiden.

Die Sammelfunksprüche werden von allen Wetterfunkstellen aufgenommen. Sie geben die Unterlagen für die Anfertigung der Wetterkarten, die von den Meteorologen angefertigt werden. Die Beobachtungen aller Stationen werden auf vorgedruckten Karten mit besonderen Zeichen eingetragen. Zum Lesen der Wetterkarte ist die Kenntnis dieser Wetterzeichen unerläßlich.

Vor Antritt eines jeden überlandfluges muß sich der Kommandant des Flugzeuges bzw. der Führer des Verbandes auf der Wetterstelle über die Wetterlage auf dem Flugweg und über die voraussichtliche Weiterentwicklung des Wetters eingehend unterrichten.

Wetterschlüssel

A) **Kleiner** Schlüssel (für stündliche Meldungen und Hilfsdienst).

III C_L C_M ww V h N_h DD F w N

Es bedeuten:

III = Kennziffer der Meldestelle (nach Bezirken geordnet)

C_L = Art der tiefen Wolken (stratus, altostratus)

C_M = Art der mittleren Wolken

ww = Wetter zur Zeit der Beobachtung: Regen, Schnee, Nebel, Schauer, Gewitter

V = Sicht (siehe umseitig)

h = Wolkenhöhe (siehe umseitig)

N_h = Bedeckung des Himmels mit unteren Wolken (s. u.)

DD = Windrichtg. in Strichen (32=N, 8=E, 16=S, 24=W)

F = Windstärke in der Beaufort-Skala

w = Witterungsverlauf in der letzten Stunde

N = Gesamtbedeckung des Himmels

B) **Großer** Schlüssel (für 3-stündige Meldungen)

III C_L C_M ww V h N_h DD F w N PPP TT U C_H a pp RRjjj

Bedeutung der ersten 3 Gruppen wie oben, es folgt dann:

PPP = Luftdruck in Zehntel Millibar bezogen auf NN

TT = Temperatur der Luft in Celsius (Minustemperaturen + 50)

U = Relative Feuchtigkeit in % (s. u.)

C_H = Art der Wolken in großer Höhe (Cirren)

a = Art der Druckänderung in den letzten 3 Stunden

pp = Betrag der Druckänderung in den letzten 3 Std.

Verschlüsselung.

	Sicht V	Wolkenhöhe h	Feuchtigkeit U	Bedeckung N	
0	0—50 m	0—50 m	95—100 %	wolkenlos	0
1	50—200 m	50—100 m	0—19 %	1/10 (Spuren)	1
2	200—500 m	100—200 m	20—29 %	1/10	2
3	500—1000 m	200—300 m	30—39 %	2/10—3/10	3
4	1—2 km	300—600 m	40—49 %	4/10—6/10	4
5	2—4 km	600—1000 m	50—59 %	7/10—8/10	5
6	4—10 km	1000—1500 m	60—69 %	9/10	6
7	10—20 km	1500—2000 m	70—79 %	mehr als 9/10	7
8	20—50 km	2000—2500 m	80—89 %	10/10	8
9	über 50 km	über 2500 m	90—94 %	Himmel verdeckt	9

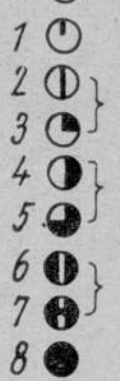
Wetter in der letzten Stunde W	Windstärke km/h	M/sec.	Beaufort	
heiter	0	0	still	0
wolkig	4—7	1—2	leichter Zug	1
bedeckt	7—12	3	leichte Brise	2
Schneetreiben	13—18	4—5	schwache Brise	3
Nebel	19—26	6—7	mäßige Brise	4
Nieseln	27—35	8—9	frische Brise	5
Regen	36—44	10—12	starker Wind	6
Schneefall	45—54	13—15	steifer Wind	7
Schauer	55—65	16—18	stürmischer Wind	8
Gewitter	66—77	19—21	Sturm	9
	78—90	22—25	schwer. Sturm*)	10
	91—104	26—29	orkanart. Sturm	11
		über 29	Orkan	12

*) Zusatz im Klartext: Sturm 10 usw.

Zeichendarstellung in der Wetterkarte.

1.) Bedeckung N

Bedeckung N =



0 wolkenlos
1 f. wolkenlos
2, 3 heiter
4, 5 wolkig
6, 7 fast bedeckt
8 bedeckt

2.) Wind DDF

Der Windpfeil am Stationskreis zeigt in die Richtung DD, aus der der Wind kommt. Die Befiederung bezeichnet die Stärke F der Beaufortskala. Es bedeuten:

ein halber Strich = Windstärke 1
ein ganzer Strich = Windstärke 2

Also z. B.:

NW Stärke 5:



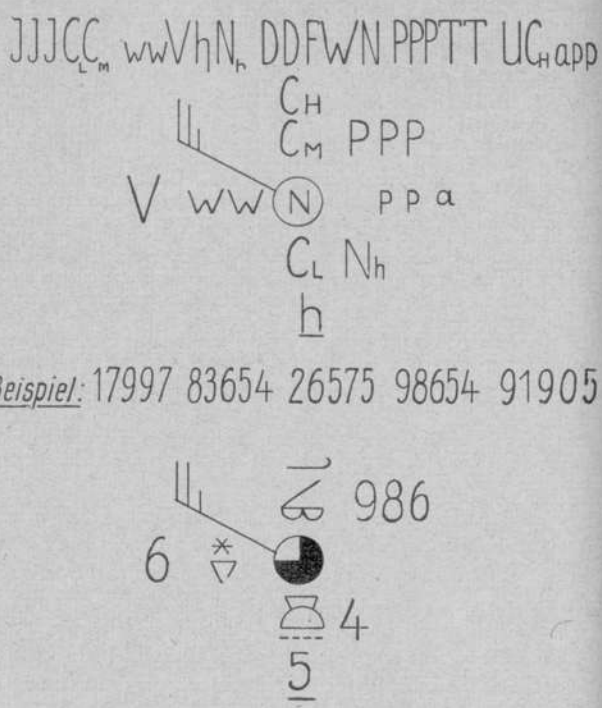
Wetter zur Zeit der Beobachtung: WW

Dunst (Sicht 2 km)	∞	Wetterleuchten	‹
starker Dunst (1-2 km)	=	leichtes Gewitter	⚡
Talnebel	=	schweres Gewitter	⚡
Nebel (Sicht 1 km) Himmel sichtbar	≡	Gewitter mit Regen	⚡•
Nebel Himmel unsichtbar	≡	Gewitter mit Hagel	⚡▲
Regen	•	gewitterdrohend	▽
Schneefall	✳		
Rieseln (Sprühregen)	,		
Regenschauer	•▽		
Schneeschauer	✳▽		
Graupelschauer	▲▽		
Nebel und Rieseln	≡,		
Nebel und Regen	≡•		
Nebel und Schnee	≡✳		
Regen und Schnee	•✳		

Farben:

Regengebiet	hellgrün
Schneefallgebiet	dunkelgrün
Nebelgebiet	gelb
Trop. Warmluft	rot
Arkt. Kaltluft	blau
Warmfront	⌒⌒⌒
Kaltfront	▲▲▲
Okklusion	⌒▲⌒

Eintragungsschema des großen Wetterschlüssels:



Flakartillerie.

Zur Flakartillerie gehören alle Flugabwehrwaffen, also nicht allein Flugabwehrkanonen, sondern auch Scheinwerfer, Richtungshörer und Luftsperren. Allen diesen Waffen obliegt die Luftverteidigung, d. h. die Abwehr feindlicher Angriffe aus der Luft. Der Feind soll durch den zusammengefaßten Einsatz dieser Waffen unschädlich gemacht werden, bevor er seine Angriffe durchführen kann.

In der Luftverteidigung arbeitet die Flakartillerie auf das engste mit Jagdfliegern und Einheiten der Luftnachrichtentruppe zusammen.

Im Rahmen des Luftkrieges schützt sie lebens- und kriegswichtige Objekte und Gebiete, wie eigene Flughäfen, Produktionsstätten der Rüstungs- und Versorgungsindustrie, Kraftwerke, Kunstbauten, Verkehrsknotenpunkte und Wohnzentren vor den Angriffen der feindlichen Luftwaffe. Solche Angriffe bestehen im Bombenwurf aus Hoch-, Tief- und Sturzangriffen.

Für die Kampftätigkeit auf der Erde werden den höheren Kommandostellen des Heeres (Heeresgruppen, Armeekorps) Flakverbände zur Verfügung gestellt, deren Aufgabe es ist, die Truppen auf der Erde bei Transporten, Ausladungen, Märschen, Flußübergängen und auch auf dem Gefechtsfeld gegen feindliche Kampf- und Schlachtfliegerangriffe und Luftaufklärung zu sichern. Diese Angriffe erfolgen nicht nur im Bombenwurf, sondern auch als Angriffe mit Maschinengewehrfeuer. Für den Truppenluftschutz verfügen die Heereseinheiten über Fliegerabwehrmaschinengewehre.

Die Flakartillerieverbände unterstehen den Luftgaukommandos, deren Aufgabe die Luftverteidigung ist. Hinsichtlich der Bewegungsmöglichkeit werden ortsfeste, Eisenbahn- und motorisierte, hinsichtlich des Kalibers leichte und schwere Flugabwehrgeschütze unterschieden. Scheinwerfer werden hinsichtlich ihrer Spiegeldurchmesser und Reichweiten unterschieden. Luftsperreinheiten sind mit Sperrballonen und Sperrdrachen ausgerüstet.

Die oberste Einheit ist das Regiment oder die Abteilung. Die Gliederung beruht auf taktischen Gesichtspunkten.

Flakregimenter bestehen im allgemeinen aus Regimentsstab, Nachrichtenzug, mehreren Flakabteilungen und Flakscheinwerferabteilungen. Zu einer Flakabteilung gehören

sowohl schwere als auch leichte motorisierte Flakbatterien. Die Kaliber der Geschütze sind 2 cm bis 10,5 cm und darüber. Die Zahl der Geschütze der Batterien ist verschieden. Eine Flakscheinwerferabteilung besteht aus Stab und mehreren motorisierten Flakscheinwerferbatterien, die über schwere Flakscheinwerfer und Richtungshörer verfügen. Leichte Flakscheinwerfer befinden sich bei den leichten Flakbatterien. Luftsperrabteilungen haben Stab und mehrere Sperrbatterien mit Sperrballonen und Sperrdrachen. In Deutschland werden Zusammensetzung und Einsatzmöglichkeiten dieser Waffengattung noch erprobt. Englische Sperrbatterien z. B. sind mit 45 Sperrballonen ausgerüstet, von denen jeder eine Aufstiegstelle darstellt. Das für eine Aufstiegstelle notwendige Gerät kann auf 2 LKw. verladen werden.

Die ortsfesten Flakeinheiten sind ihrem Verwendungszweck entsprechend zusammengesetzt und bestehen aus einer größeren Anzahl von Batterien.

Schwere Flak.

Die schweren Flakverbände stellen die Kerntruppe der Luftverteidigung dar. Das Kaliber ihrer Geschütze beträgt 7,5 cm und mehr. Die Hauptwaffe der englischen schweren Flakartillerie ist die 9,4- und die 11,5 cm-Flak. Schwere Flugabwehrkanonen sind die Träger der Abwehr von feindlichen Bombenangriffen aus großen Höhen.

Daher müssen sie eine große Reichweite besitzen. Ihre wirksamsten Feuerbereiche liegen in Höhen zwischen 5000 und 10 000 m. Die Flugabwehrgeschütze können auch zur Bekämpfung von Zielen auf der Erde eingesetzt werden. Die horizontalen Schußweiten sind noch größer als die vertikalen.

Die Feuereinheit der schweren Flak ist die Batterie zu 4 Geschützen. Die Geschütze feuern mit gleichlaufenden Rohren, die von einem Kommandogerät elektrisch auf das Ziel vorausgerichtet werden. Die als Schießgrundlagen ermittelten Werte für Zielentfernung und Zielhöhe werden dadurch in das Kommandogerät eingeführt, daß die Bedienungsmannschaften durch Drehen an Handrädern Zeiger auf verschiedene Einteilungen stellen und an vorgezeichneten Kurven entlangführen. Die Schießgrundlagen werden fortlaufend eingeführt. Das Gerät errechnet daraus Höhe, Geschwindigkeit und Flugrichtung des Zieles und das notwendige Vorhaltemaß. Jede Änderung dieser Werte kann vom Kommandogerät zeitgerecht berücksichtigt werden, wenn sie vor Auslösung des Schusses stattfindet. Auf Grund ihrer hohen Feuergeschwindigkeit und ihrer unumschränkten Richtmöglichkeit können die schweren Geschütze dem Wege des Zieles leicht folgen.

Jede schwere Batterie verfügt über ein Kommandogerät, bei dessen Ausfall über ein Kommandohilfsgerät.

Für den erfolgversprechenden Feuerkampf der Flakartillerie steht nur eine sehr kurze Zeit zur Verfügung, nämlich die, während der der Gegner die Unterlagen für den Bombenwurf bestimmt, also zur Messung der Geschwindigkeit über Grund gezwungen ist, in gleichbleibender Höhe, Geschwindigkeit und Richtung zu fliegen. Die entsprechende Dienstvorschrift der U.S.A. gibt für diese Zeit 45 Sekunden an. Es ist also notwendig, nicht nur in dieser kurzen Zeit dem Angreifer ein Höchstmaß von Abwehrfeuer entgegenzuschleudern, sondern auch das Ziel schon möglichst früh zu erkennen, damit diese kurze Zeit von etwa 45 Sekunden keinesfalls durch überraschendes Auftreten des Feindes noch verkürzt wird.

Flakscheinwerfer.

Der Notwendigkeit, das Ziel schon sehr früh zu erkennen, tragen die Scheinwerfereinheiten Rechnung. Um ihren Zweck zu erfüllen, sind sie sowohl mit Flakscheinwerfern als auch mit Richtungshörern ausgerüstet.

Die Richtungshörer werden sowohl am Tage als auch in der Nacht eingesetzt. Sie stellen als erste den Feind am Geräusch seiner Motoren unter Berücksichtigung der Schallgeschwindigkeit fest. Hauptaufgabe der Flakscheinwerfer ist es, den Batterien das Ziel bei Nacht zu zeigen. Sie werden durch die Richtungshörer grob auf den Feind gerichtet, um erst dann anzuleuchten, wenn das Ziel in ihren Wirkungsbereich tritt. Sie sollen mit ihrem Leuchten das Ziel nicht nur den Batterien erkennbar machen, sondern auch durch ihre Blendwirkung den Bombenschützen verhindern, das Ziel zu sehen und die Geschwindigkeitsmessung genau durchzuführen. In vielen Fällen werden Scheinwerfer auch abseits des Schutzobjektes aufgestellt, um den Angreifer durch lebhaftes Leuchten über die Lage des Objekts zu täuschen.

Die Scheinwerfer, die mit den schweren Flakbatterien zusammenarbeiten, müssen entsprechend dem Wirkungsbereich der Geschütze große Reichweiten, d. h. große Leuchtstärken und Spiegeldurchmesser besitzen. Die in allen Staaten üblichsten Spiegeldurchmesser sind 110 cm, 150 cm und 200 cm. Ihre Leuchtstärke beträgt über 1000 Mill. Kerzen. Die von ihnen erzielbaren Reichweiten liegen bei etwa 12 km. Leuchteinheit ist der Zug, zu dem Scheinwerfer und Richtungshörer gehören. Leichte Scheinwerfer sind für die Zusammenarbeit mit leichten Flakbatterien bestimmt. Ihre Leuchtstärken sind entsprechend den Wirkungsbereichen der leichten Flugabwehrgeschütze geringer. Sie betragen etwa 100 bis 200 Mill. Kerzen. Der gebräuchlichste Spiegeldurchmesser ist 50 bis 60 cm. Die Reichweite liegt in Höhen zwischen 5 und 7 km. Auch bei ihnen ist die Leuchteinheit der Zug zu 3 Scheinwerfern.

Durch Witterungseinflüsse wird die Tätigkeit sowohl der Horchgeräte als auch der Scheinwerfer beeinflußt. Wolken und Nebel vermindern die Leistungen.

Leichte Flak.

Leichte Flakverbände werden zum Schutze solcher Objekte aufgestellt, die wegen der Wetterlage oder ihrer geringen Ausdehnung mit Tief- und Sturzangriffen zu rechnen haben. Ihre Wirkungsbereiche sind geringer als die der schweren Flak. Dafür haben sie denkbar größte Feuergeschwindigkeiten und ebenfalls uneingeschränkte Richtbarkeit. Feuereinheit ist im allgemeinen der Zug zu 3 Geschützen.

Die üblichsten Kaliber sind 2 cm, 3,7 cm und 4 cm.

Die leichten Flakbatterien arbeiten ohne Kommandogeräte. Jedes Geschütz feuert für sich allein auf Grund der am Geschütz vorgenommenen Entfernungsmessung und der Vorhaltewerte, die das Richtgerät automatisch feststellt.

Luftsperren.

Luftsperren sind das jüngste Abwehrmittel der Luftverteidigung. Sie werden in erster Linie zum Schutze solcher Objekte eingesetzt, die der Gegner unter keinen Umständen erreichen darf.

Als Sperrmittel werden Sperrballone und Sperrdrachen verwandt. Sperrballone können auf etwa 5000 m, Sperrdrachen auf etwa 3000 m aufsteigen. Beide Arten sind die Träger von starken Kabeln, an denen sich die angreifenden Kampfverbände fangen und abstürzen sollen, bevor sie zum Bombenwurf gekommen sind. Die Gefahr der Kabel liegt darin, daß sie vom Flugzeug nicht rechtzeitig erkannt werden können.

Ballonsperren sind wegen der Auffälligkeit der Ballone zu erkennen. Sie können daher von Zerstörerflugzeugen vor dem Angriff der Bomber abgeschossen werden. Zum Einsatz bei Nacht und bei schlechter Sicht eignen sie sich daher am besten. Nachteilig ist, daß sie nur bei mäßigen Winden verwendbar sind. Sind Wolkendecken vorhanden, so kann man sie auch am Tage benutzen. Man läßt die Ballone dann bis in die Wolken steigen, wo sie der Sicht des Angreifers entzogen sind.

Sperrdrachen werden bei Tag und Nacht eingesetzt. Sie vertragen starken Wind und sind schwer erkennbar, können wegen ihrer geringeren Tragfähigkeit jedoch nicht so hoch aufsteigen wie Ballone. Außerdem sind sie empfindlicher als jene.

Sperrbatterien sind mit beiden Arten dieser Sperrmittel ausgerüstet, um den verschiedenen Lagen gerecht werden zu können. Sperreinheit ist die Batterie oder die Abteilung, die in Sperrtrupps zu je mehreren Sperrstellen eingesetzt werden.

Dienstlaufbahnen der Flakartillerie.

Das Personal der Flakartillerie gliedert sich in:

1. Artilleristisches Personal,
2. Allgemeines Personal.

Die Dienstlaufbahnen in diesen Gruppen sind:

1. Artilleristisches Personal:
   - Flakwaffenpersonal
   - Kraftfahrpersonal
   - Nachrichtenpersonal.
2. Allgemeines Personal:
   - Gerätverwalter für Kraftfahrzeuggerät (Kfz)
   - Gerätverwalter für Luftnachrichtengerät (Ln)
   - Feuerwerker
   - Gerätverwalter für Scheinwerfergerät (Schw)
   - Allgemeines Truppendienstpersonal

Hauptwachtmeister
Oberwachtmeister beim Stabe
Gerätverwalter für allgemeines Gerät und Unterkunftgerät (A.u.U.)
Gerätverwalter für Waffen und Gasschutzgerät (W.u.G.)
Bekleidungsverwalter
Rechnungsführer
Küchenbuchführer
Verwaltungspersonal
Musiker
Sanitätspersonal
Anwärter für die Beamtenlaufbahn

Die Luftverteidigung.

Die Waffen der Luftverteidigung werden zum Schutze der Bevölkerung, kriegswichtiger Anlagen und der Truppe selbst gegen Luftangriffe und Luftaufklärung des Gegners eingesetzt. Der Einsatz selbst richtet sich nach dem Gefährdungsgrad der zu schützenden Objekte.

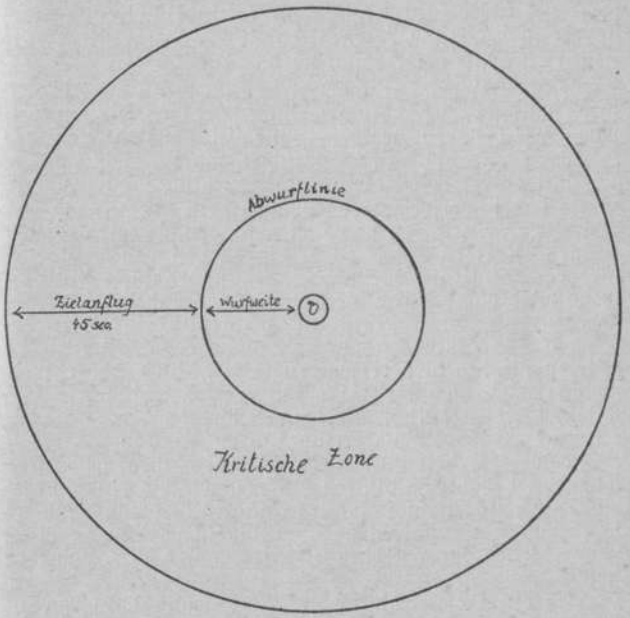
Die Flakartillerie aller Staaten geht bei der Anlage von Verteidigungssystemen schwerer Flak von folgenden Gesichtspunkten aus:

Der Bombenwurf muß um den Wert der Wurfweite vor dem Objekt erfolgen. Wenn bei einer Flugzeuggeschwindigkeit von 350 km/st und aus einer Höhe von 7000 m Bomben geworfen werden, so ist die Wurfweite etwa 3500 m groß, d. h. die Bomben müssen 3500 m vor dem Objekt geworfen werden. Spätestens kurz vor Überfliegen dieses 3500 m vom äußeren Rand des Objektes entfernten Kreises muß der Angriff abgeschlagen sein. Dieser Kreis wird allgemein Abwurflinie genannt.

Voraussetzung für einen gezielten Bombenwurf ist der Zielanflug, während dessen die Kampfflugzeuge gezwungen sind, Geschwindigkeit, Höhe und Kurs beizubehalten. Nach den Gefechtsvorschriften der amerikanischen Flakartillerie werden für den Zielanflug 45 Sekunden benötigt. Während dieser Zeit werden bei einer Geschwindigkeit von 350 km st etwa 4400 m durchflogen. Legt man einen Kreis um den Mittelpunkt des zu schutzenden Objektes, der 4400 m von der Abwurflinie entfernt ist, so erhält man den äußeren Rand einer Kreiszone, die von den amerikanischen Flakartilleristen Kritische Zone genannt wird. Diese Zone ist für den Kampfflieger kritisch, weil er über ihr den Zielanflug durchfahren muß und daher dem Flakfeuer nicht ausweichen kann. Für die Flakartillerie ergibt sich daraus, daß sie dann, wenn der Angreifer sich über der Kritischen Zone befindet, die größte Aussicht auf Erfolg hat. Der Gegner muß während dieser Zeit, die nur etwa 45 Sekunden lang ist, mit allen zur Verfügung stehenden Geschutzen in größtmöglicher Feuergeschwindigkeit unter Feuer genommen werden.

Fur die Stellungen der einzelnen Batterien, Züge und Geschütze sind unbeschränkte Übersicht und Wirkungsmög-

Schematische Darstellung der Kritischen Zone



ohne Maßstab
Erläuterung: o = zu schützendes Objekt

lichkeit erforderlich. Daher eignen sich besonders erhöhte Punkte, die im freien Gelände liegen und an denen der Deckungswinkel nicht über 5° beträgt, als Feuerstellungen. Gute Anmarschwege und bei längerem Einsatz Anlehnung an Häuser (Unterkünfte und Herdstellen) sind wichtig.

Die Stellungen der Flakbatterien sollen für Abwehr am Tage als auch in der Nacht geeignet sein. Verschiedene Stellungen für Tag und Nacht kommen nur in wenigen Fällen für einzelne Batterien in Betracht, da der Stellungswechsel aus den Tagstellungen in die Nachtstellungen und umgekehrt den Flakschutz für längere Zeit unterbricht und die Bedienungen stark belastet werden. Ausweichstellungen werden jedoch für alle Batterien vorbereitet. Sie werden auch ohne Feindeinwirkung nach größeren Angriffen bezogen, damit der Kampfflieger bei neuen Angriffen überrascht wird.

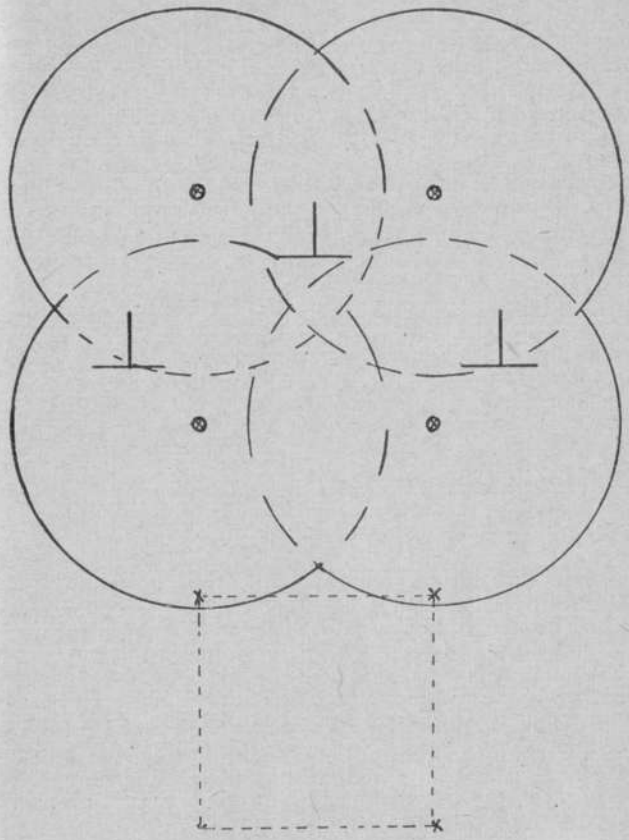
Die Scheinwerfer leuchten erst dann, wenn die Ziele in ihren Wirkungsbereich eintreten. Diejenigen, die am weitesten vorn stehen, werden, ohne zu leuchten, von den Horchgeräten auf das Ziel gerichtet, wobei der Schallverzug mit einem besonderen Gerät berücksichtigt wird.

Die Scheinwerfer werden in mehreren Ringen um das Objekt aufgestellt. Ist das Ziel gefunden, so wird es von einigen Werfern festgehalten, bis es von den Batterien niedergekämpft ist. Seiner Bewegungsrichtung entsprechend wird das Ziel an die benachbarten Scheinwerfer abgegeben, die nun aufleuchten, während die ersten verlöschen. Die Flakbatterien dürfen durch das Leuchten der Werfer nicht geblendet werden. Sie müssen daher weit genug von den Batteriestellungen abgesetzt sein. Das Schutzobjekt darf nicht angeleuchtet werden oder als Mittelpunkt des Scheinwerferringes erkennbar sein.

Scheinwerferabteilungen werden auf ebenen, festen und möglichst erhöhten Punkten eingerichtet, die ein Seitenrichtfeld von 360° und einen Deckungswinkel von höchstens 5° bieten. Sie bedürfen guter Anmarschwege und müssen von verkehrsreichen Straßen, Eisenbahnen usw. abgesetzt sein.

Wird ein Objekt mit leichter Flak geschützt, so werden die Flakzüge näher an das Objekt gestellt, da mit geringer werdenden Flughöhen die Wurfweiten kleiner werden. Es ist dabei darauf zu achten, daß über dem Objekt für keinen der Züge tote Trichter entstehen.

Schematische Darstellung des Wirkungsbereichs einer Flakbatteriesalve am Ziel



× = Geschützstellung ✱ = Sprengpunkt
⊥ = Flugzeug ○ = Reichweite der Splitter

Bei Nacht arbeiten leichte Flak auch mit Scheinwerfern zusammen.

Werden Sturzangriffe vermutet, so stellt man alle für die Abwehr vorgesehenen Feuereinheiten dicht am oder im Objekt auf.

Jagdflieger werden so eingesetzt, daß sie die angreifenden Kampfflieger vor dem Verteidigungssystem der Flakartillerie stellen können. Sie sind, um rechtzeitig starten zu können, auf gutes Arbeiten des Flugmeldedienstes angewiesen. Nachts arbeiten sie mit Scheinwerfern zusammen.

In Schwerpunkten der Luftverteidigung kommen Luftsperren zur Verwendung. Sie wirken nur, wenn sie überraschend auftreten. Erkannte Sperren werden vom Gegner leicht um- oder überflogen. Daher müssen die Sperrstellen (gefüllte Ballons, aufstiegfertige Drachen, Füllstellen und Seilwinden) gut gegen Luftbeobachtung getarnt werden.

Während Ballone abgeschossen werden können, sind Drachen unverwundbar. Ihr Einsatz ist von der Windstärke abhängig.

Luftnachrichtentruppe.

Verbände der Luftnachrichtentruppe.

Die Luftnachrichtentruppe ist die Führungstruppe der Luftwaffe. Ihre Aufgabe ist es, die zur Führung des Luftkrieges notwendigen Nachrichtenverbindungen für alle Kommandostellen der Luftwaffe herzustellen und die Ausbildung der gesamten Luftwaffe im Nachrichtendienst (Fernsprecher, Fernschreiber, Funker, Flugmelder, Bordfunker) zu leiten.

Die oberste Einheit der Luftnachrichtentruppe ist das Regiment zu etwa zwei Abteilungen. Zu jeder Abteilung gehören mehrere Kompanien verschiedener Art. Die Kompanien gliedern sich in Züge und Trupps.

Es gibt Luftnachrichtenregimenter und Luftgaunachrichtenregimenter. Luftnachrichtenregimenter sind die Befehlsorgane des Oberbefehlshabers der Luftwaffe und der

Luftflottenchefs. Luftgaunachrichtenregimenter werden im Rahmen der Luftgaue eingesetzt. Für den Nachrichtendienst auf den Fliegerhorsten werden besondere Nachrichtenkompanien bzw. Nachrichtenzüge abgezweigt. Den Kommandostellen der Luftwaffe, die dem Heere zugeteilt sind, stehen ebenfalls Luftnachrichteneinheiten zur Verfügung.

Die Aufgaben der Kompanien und Trupps sind sehr vielseitig und entsprechen den verschiedenen Möglichkeiten der Nachrichtenübermittlung und den Anforderungen des Luftkrieges. Der Zweck der einzelnen Einheiten wird durch ihre Namen gekennzeichnet. Es gibt verschiedene Arten von Fernsprech-, Fernschreib-, Funk- und Baukompanien. Die Luftnachrichtentrupps haben ähnliche Namen. Sie haben noch spezialisiertere Aufgaben als die Kompanien.

Im einzelnen sind die Aufgaben der Luftnachrichtentruppe:

Einrichtung und Betrieb des Fernsprech- und Fernschreibnetzes, Bau der Feldkabel- und Telegraphenleitungen, Einrichtung und Betrieb von Funk- und Leuchtfeuern und Funkstellen sowie Flugsicherungs- und Flugmeldedienst.

Dienstlaufbahnen der Luftnachrichtentruppe.

Das Personal der Luftnachrichtentruppe gliedert sich in:

1. Luftnachrichtenpersonal,
2. Allgemeines Personal.

Die Dienstlaufbahnen in diesen Gruppen sind:

1. Luftnachrichtenpersonal:

Allgemeines Luftnachrichtenpersonal
Bordfunker (Fliegerschützen)
Flugzeugfunkpersonal
Funkoberfeldwebel
Fernsprechoberfeldwebel
Gerätverwalter für Luftnachrichtengerät (Ln)
Waffenpersonal.

2. Allgemeines Personal:

Allgemeines Truppendienstpersonal
Hauptfeldwebel
Oberfeldwebel beim Stabe
Gerätverwalter für allgemeines Gerät und Unterkunftgerät (A.u.U.)
Gerätverwalter für Waffen und Gasschutzgerät (W.u.G.)
Bekleidungsverwalter
Rechnungsführer
Küchenbuchführer
Verwaltungspersonal
Musiker
Sanitätspersonal
Anwärter für die Beamtenlaufbahn.

Flugmeldedienst.

Der Flugmeldedienst arbeitet nicht nur im Operationsgebiet, also dort, wo das Heer Krieg führt, sondern auch in allen nicht vom Erdkrieg betroffenen Teilen des kriegführenden Staates, d. h. im gesamten Reichsgebiet. Der Flugmeldedienst wird von der Luftnachrichtentruppe organisiert. Er gibt Unterlagen für die Beurteilung der Luftlage.

Aufgabe des Flugmeldedienstes ist:

1) Ständige Überwachung des Luftraumes und Feststellung eigener und feindlicher Flugzeuge nach Art, Zahl, Flugrichtung und Verbleib.

2) Schnelle Weitermeldung dieser Beobachtungen an die Stellen, die die feindlichen Flugzeuge anzugreifen oder abzuwehren oder die Zivilbevölkerung zu warnen haben.

3) Meldung besonderer Vorkommnisse, sofern sie die Luftkriegführung betreffen.

Um Sicht- und Hörweite zu vergrößern, bedienen sich die Dienststellen des Flugmeldedienstes entsprechender Geräte. (Ferngläser, Horchapparate und bei Nacht Scheinwerfer).

Diese Dienststellen sind Flugabwehrkommandos und Flugwachen. Dadurch entstehen Flugwachlinien, die in nord-südlicher und ost-westlicher Richtung verlaufen.

Der Beobachtungsbereich der Flugwachen wird durch Sicht- bzw. Hörweite begrenzt. Bei wolkenlosem Himmel beträgt der Halbmesser des Beobachtungsbereichs etwa 6 km. Flugzeuge, die den Beobachtungsbereich überfliegen, können daher von den Flugwachen nicht wahrgenommen werden. Wolken und Dunst schränken die Beobachtungsmöglichkeiten der Flugwachen sehr ein. Niedrig anfliegende Flugzeuge sind wegen der Geländebedeckung der Beobachtung durch die Flugwachen auf weite Entfernungen entzogen. Sie werden daher erst spät erkannt.

Luftschutzwarndienst.

Der Luftschutzwarndienst ist eine zivile Einrichtung. Seine Aufgabe ist es, auf Grund der ihm vom Flugmeldedienst zugehenden Meldungen alle bei einem Luftangriff zum Schutze der Bevölkerung erforderlichen Luftschutzmaßnahmen rechtzeitig auszulösen. Diese Aufgaben bestehen in der Alarmierung der Luftschutzwarnzentralen und in der Aufhebung dieses Alarms, sowie bei Nacht in der Anordnung zur Verdunkelung der bedrohten Gebiete. Von den Luftschutzwarnzentralen aus wird die Bevölkerung gewarnt.

Exerzierdienst.

Die Einheitsgruppe.

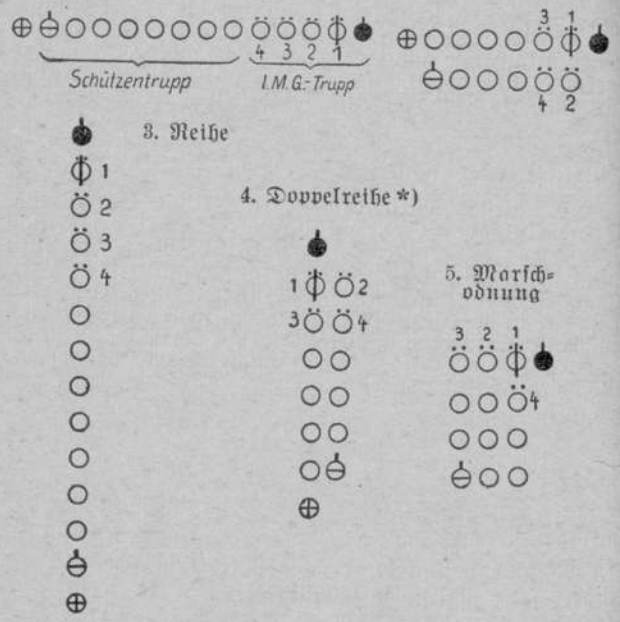
Die Gruppe besteht aus dem Gruppenführer (● zugleich l. MG.-Truppführer), dem stellvertretenden Gruppenführer (⊖ zugleich Truppführer), dem l. MG.-Trupp (4 Schützen mit l. MG.), dem Schützentrupp (7 Mann) und einem Melder (⊕ tritt bei Entfaltung und Entwicklung zum Zugtrupp).

Folgende Formen der geschlossenen Ordnung sind zu unterscheiden:

1. Linie zu einem Gliede. 2. Linie zu zwei Gliedern*).

*) Anmerkung: Die Linie zu 2 Gliedern und die Doppelreihe werden nur nach Bedarf, z. B. zum Zusammensetzen der Gewehre hergestellt.

Die Schützen stehen nebeneinander auf Tuchfühlung, hintereinander mit 80 cm Abstand vom Rücken zur Brust. Auf der Stelle werden diese Formen eingenommen auf das Kommando: „In Linie zu einem Gliede" oder „In Linie zu 2 Gliedern" oder „In Reihe rechts (links)" oder „In Doppelreihe" oder „In Marschordnung — angetreten!"



Formänderungen:

1. Auf der Stelle.

Durch Kommando: „Rechts (links) — um!" wird die Linie zu einem Gliede in die Reihe rechts (links) und in entsprechender Weise umgekehrt verändert. Dasselbe gilt von der Linie zu 2 Gliedern und der Doppelreihe.

*) Anmerkung. Die Linie zu 2 Gliedern und die Doppelreihe werden nur nach Bedarf, z. B. zum Zusammensetzen der Gewehre hergestellt.

2. Aus dem Halten.

Aus der Linie zu einem Gliede wird die Reihe gebildet durch das Kommando: „Reihe rechts (links), ohne Tritt — Marsch!" — Der rechte (linke) Flügelmann tritt geradeaus an, die übrigen machen auf „Marsch!" rechts (links) um und setzen sich dahinter. Der Gruppenführer setzt sich vor die Gruppe.

Das gleiche wird erreicht durch das Kommando: „Rechts (links) — um!" „Ohne Tritt — Marsch!"

Aus der Linie zu einem Gliede wird die Marschordnung gebildet durch das Kommando: „Marschordnung rechts (links), ohne Tritt — Marsch!"

Der Gruppenführer und die ersten 3 Schützen des rechten (linken) Flügels treten geradeaus an, die anderen brechen zu dreien ab.

3. In der Bewegung:

Aus der Linie zu einem Gliede wird die Reihe formiert durch das Kommando: „Reihe — rechts (oder „Die Reihe — links!") (Die Ausführung entspricht dem unter 2 Gesagten) oder „Rechts (links) — um!"

Aus der Reihe oder Marschordnung wird die Linie zu einem Gliede eingenommen durch das Kommando: „In Linie zu einem Gliede links (rechts) marschiert auf — Marsch!" (Marsch! Marsch!). Der vorderste Mann (des vordersten Gliedes) geht geradeaus weiter, die übrigen marschieren links (rechts) auf. Der Gruppenführer läuft dann auf den rechten (linken) Flügel.

Das Aufnehmen des Gerätes durch die Schützen 1—4 erfolgt gleichzeitig mit dem Umhängen und Abnehmen der Gewehre, also auf „Gewehr umhängen" bzw. „Gewehr abnehmen".

Der Zug.

Die Grundformen der geschlossenen Ordnung sind:

1. Linie.
   Die Gruppen stehen gruppenweise in Linie zu einem Gliede hintereinander.
2. Marschordnung.
   Die Gruppen stehen gruppenweise in Reihe rechts nebeneinander.
   Auf der Stelle werden diese Formen gebildet auf das Kommando: „In Linie" oder „In Marschordnung — angetreten!"

3. Die Reihe.

Die Gruppen stehen hintereinander.

Formveränderungen.

1. Auf der Stelle.

Durch das Kommando „Rechts (links) — um!" wird die Linie zu 3 Gliedern in die Marschordnung rechts (links) und in entsprechender Form umgekehrt verändert.

2. Aus dem Halten.

Aus der Linie zu 3 Gliedern wird die Marschordnung formiert durch das Kommando: „Marschordnung rechts (links), ohne Tritt — Marsch!"

Rechter (linker) Flügelmann tritt geradeaus an. Seine Hintermänner (Flügelleute des 2. und 3. Gliedes setzen sich rechts (links) neben ihn. Der Rest macht rechts (links) um und setzt sich dahinter oder „Rechts (links) — um, ohne Tritt — Marsch!"

3. In der Bewegung.

Aus der Linie zu 3 Gliedern wird die Marschordnung durch das Kommando: „Marschordnung rechts (links)" oder „Rechts (links) — um!" eingenommen.

Aus der Marschordnung erhält man die Linie zu 3 Gliedern durch das Kommando: „In Linie links (rechts) marschiert auf — Marsch! (Marsch! Marsch)" oder „Rechts — um!"

Aus der Marschordnung wird die Reihe gebildet durch das Kommando: „Reihe — rechts!" Der vorderste Gruppenführer der rechten (linken) Gruppe geht geradeaus weiter. Seine Gruppe folgt ihm. Die anderen Gruppen halten auf das Kommando: „— brecht ab!" und hängen sich nacheinander an die vordere Gruppe an.

Aus der Reihe wird die Marschordnung durch das Kommando: „In Marschordnung links (rechts) marschiert auf — Marsch! (Marsch! Marsch!)" eingenommen. Die vorderste Gruppe geht geradeaus weiter, die übrigen setzen sich links (rechts) daneben.

Waffen.

Karabiner 98 k

Lauf, Visiereinrichtung, Verschluß, Schaft, Handschutz, Stock, Beschlag.

Zu jedem Karabiner gehört das Zubehör (Mündungsschoner, Riemen, Reinigungsgerät) und ein Seitengewehr.

Es gibt folgende Gewehrmunition:

1. sS-Patrone (schweres Spitzgeschoß), kenntlich durch grünen Ring am Patronenboden.
2. SmK-Patrone (Spitzgeschoß auf Stahlkern). Sie wird gegen gepanzerte Ziele verwendet und ist durch roten Ring am Patronenboden zu erkennen.
3. SmK L-Patrone (Spitzgeschoß mit Stahlkern und Leuchtsatz). Man kann mit ihr die Geschoßbahn sichtbar machen und überprüfen. Sie ist kenntlich durch roten Ring am Patronenboden und schwarze Geschoßspitze (Verwendung gegen Luftziele).

Der Weg, den das Geschoß nach Verlassen des Gewehrs zurücklegt, wird Flugbahn oder Geschoßbahn genannt. Auf ihre Gestalt wirken Anfangsgeschwindigkeit (Vo) des Geschosses, die Erhöhung des Gewehrs, die Schwerkraft, der Luftwiderstand und die Drehung des Geschosses um seine Längsachse (Drall) ein. Die Anfangsgeschwindigkeit ist je nach der Munition verschieden.

Die Flugbahn hat die Form einer nach dem Ende zu gekrümmten Parabel.

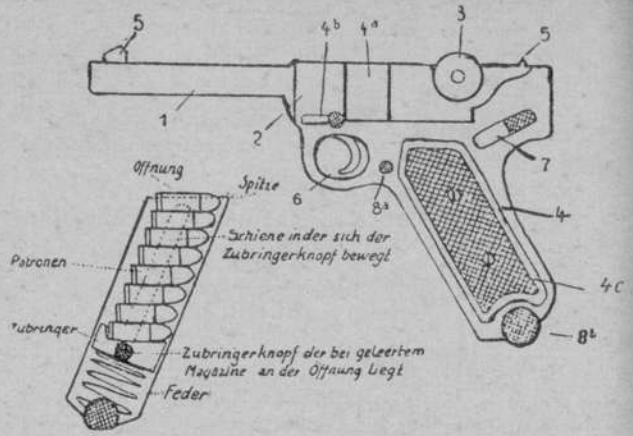
Die Pistole 08

Die Pistole 08 ist wegen ihrer Handlichkeit, Selbstladeeinrichtung, Treffsicherheit auf nahen Entfernungen und schnellen Feuerbereitschaft eine geeignete Waffe für den Nahkampf. Die Handhabung der Pistole muß sorgfältig und vorschriftsmäßig von jedem Pistolenschützen erlernt werden. Unsachgemäße Behandlung kann zu Verletzungen, Unglücksfällen und Hemmungen führen.

1. Der Druck der Pulvergase bewirkt in Verbindung mit der Schließfeder außer dem Vorwärtstreiben des Geschosses das Öffnen des Verschlusses, Auswerfen der leeren Hülsen, Einführen einer neuen Patrone, Spannen des Schlagbolzens und Schließen des Verschlusses.

2. Die Hauptteile der Pistole sind: 1. Lauf, 2. Hülse, 3. Verschluß, 4. Griffstück mit Deckplatte, (4a) Sperrstück, (4b) und (4c) Griffschalen, 5. Visiereinrichtung, 6. Abzugsvorrichtung, 7. Sicherung, 8. Magazin (a Magazinhalter, b Magazin).

3. Das Füllen des Magazins: Das Magazin wird mit der linken Hand derart erfaßt, daß Öffnung nach oben und Spitze nach rechts zeigen. Der Daumen zieht den Schraubenzieher, der über den Kopf des Zubringers gestreift wird, absatzweise so weit nach unten, daß mit der



rechten Hand eine Patrone eingeführt werden kann. Das wiederholt sich, bis das Magazin durch 8 Patronen gefüllt ist.

4. Das Entleeren des Magazins: die rechte Hand hält das Magazin so, daß Öffnung nach oben und Geschoßspitzen nach vorn zeigen. Um den Druck des Zubringers nach oben aufzuheben, drückt der rechte Daumen den Knopf des Zubringers ein wenig nach unten. Gleichzeitig schiebt der linke Daumen die oberste Patrone und dann die anderen Patronen einzeln heraus, wobei der Knopf des Zubringers jedesmal wieder loszulassen ist.

5. Das Laden der Pistole: die rechte Hand umfaßt den Griff, Zeigefinger längs des Griffstücks oberhalb des Abzugsbügels, die Pistole wird vorwärts abwärts geneigt ungefähr in Hüfthöhe gehalten. Der linke Daumen drückt auf den Knopf des Magazinhalters (a), mit der rechten Hand wird das leere Magazin herausgenommen. Dann wird entsichert (siehe Ziff. 6). Die Pistole wird gespannt, indem Daumen und Zeigefinger der linken Hand den Verschluß zurückziehen und wieder vorschnellen lassen. Nach dem Spannen wird sofort wieder gesichert (siehe Ziff. 6). Die linke Hand schiebt das Magazin in den Griff, bis der Magazinhalter in den Ausschnitt am Magazin deutlich hörbar einschnappt. Dann ziehen Daumen und Zeigefinger der linken Hand den Verschluß voll-



Fernsprechleitungsbau der Luftnachrichtentruppe



Der Antennenmast wird vom Lastwagendach getrennt und aufgerichtet



Dienst am Scheinwerfer



Fallschirmjäger beim Absprung

ständig zurück und lassen ihn vorschnellen. Hierdurch wird die oberste Patrone in den Lauf geschoben, der Schlagbolzen gespannt, der Auszieher mit seiner Kralle tritt in den Bodenrand der Patrone, so daß das Wort „Geladen" sichtbar wird.

6. Sichern und Entsichern: Erst unmittelbar vor Abgabe des Schusses wird die Pistole im Anschlag in der rechten Hand dadurch entsichert, daß Daumen und Zeigefinger der linken Hand den Sicherungshebel (7) vorschieben. Entsprechend gesichert wird durch Zurückschieben des Sicherungshebels im Anschlag. Es ist jetzt das Wort: „Gesichert" zu lesen.

7. Das Entladen der Pistole: Zunächst ist zu sichern. Die Pistole, mit der rechten Hand am Griffstück erfaßt, zeigt mit der Mündung vorwärts abwärts. Der linke Daumen drückt auf den Knopf des Magazinhalters (8a), mit der linken Hand wird das Magazin herausgezogen. Der kleine Finger der rechten Hand deckt die Öffnung des Griffes, die linke Hand zieht mit dem Daumen und Mittelfinger den Verschluß langsam zurück, während der Zeigefinger auf die vom Auszieher gehaltene Patrone drückt. Die in das Griffstück fallende Patrone wird aufgefangen. Die Pistole wird entsichert und entspannt.

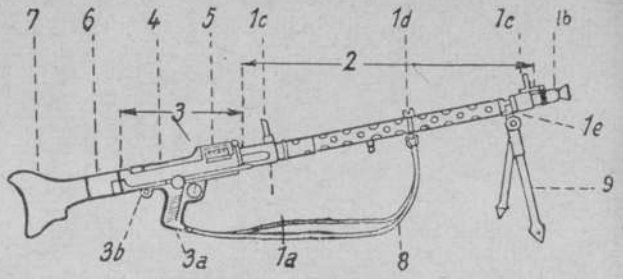
8. Das Entspannen der Pistole. Hierzu zieht die linke Hand den Verschluß etwa 1 cm zurück, der Zeigefinger der rechten Hand zieht den Abzug zurück und die linke Hand läßt den Verschluß langsam vorgleiten. Dann wird gesichert.

Das MG. 34

Das MG. 34 ist eine Waffe, die durch den Rückstoß der Pulvergase und durch die Federkraft das Zuführen, Laden und Entzünden der Patronen sowie das Auswerfen der Hülsen selbsttätig bewirkt.

Die wichtigsten Teile des MG. 34 sind folgende:

1. Mantel mit Verbindungsstück (1a), Mündungsfeuerdämpfer (1b), Visiereinrichtung (1c), Kreiskornhalter (1d) und Gewindebuchse (1e) umschließt den hier nicht sichtbaren
2. Lauf mit Verriegelungsstück.
3. Gehäuse mit Griffstück (3a) und Abzugsvorrichtung (Befestigungsbolzen (3b) zum Einsetzen des MG. 34 in die Lafette) nimmt Schloß und die Schließfeder in sich auf.



4. Deckel mit
5. Zuführer bzw. Trommelhalter
6. Bodenstück
7. Kolben
8. Tragriemen
9. Zweibein.

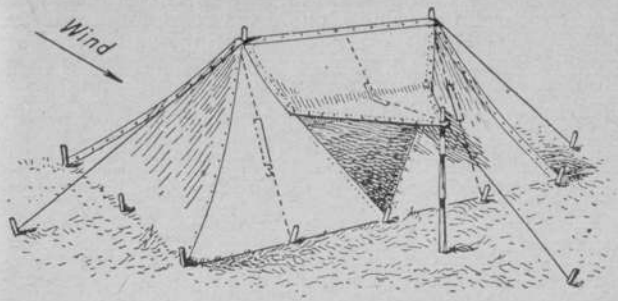
Zeltbau.

Die Zeltbahn 31 ist mehrfarbig. Sie hat eine vielseitige Verwendung als Wetterschutz- und Regenmantel, als Tarnmittel und Nottrage für Verwundete.

Außerdem wird sie zum Herstellen behelfsmäßiger Übersetzmittel (Schwimmer) verwendet.

Das gebräuchlichste Zelt ist das Achterzelt (siehe Skizze). Es wird aus 8 Zeltbahnen gebildet und bietet Platz für mindestens 8 Mann. Auf der Abbildung ist die mittlere Zeltbahn aufgeknöpft und mit einem vierteiligen Zeltstock und einer Zeltleine zu einem Eingang mit Sonnendach abgestützt. Die beiden anliegenden Zeltbahnen sind zur Verbreiterung des Eingangs nach außen umgeschlagen. Nachts und bei kühlem Wetter wird der Eingang geschlossen.

Die Zelte werden so aufgestellt, daß sie dem Winde eine möglichst geringe Angriffsfläche bieten. Das Zusammenknöpfen der Zeltbahnen erfolgt auf der Erde vor dem Zeltbau, und zwar so, daß die Zeltbahnen mit der Windrichtung übergeknöpft werden, um ein Eindringen von Regen unter dem Druck des Windes an den Rändern der zusammengeknöpften Zeltbahn zu verhüten. Alle Zeltbahnen, die mit der Spitze nach unten liegen, sind über-



zuknöpfen. Die Zeltspitzen werden durch je einen 4teiligen Zeltstock hochgestützt, die auf dem Boden liegenden Seiten der Zeltbahnen werden mit den Zeltpflöcken fest auf die Erde verpflockt. Um das Zelt wird ein kleiner Graben angelegt, damit das Wasser bei Regen ablaufen kann. Die auf dem Boden aufliegenden Teile der Zeltbahnen werden mit Erde zugeworfen, um das Zelt nach unten möglichst luft- und wasserdicht abzuschließen.

Zur Lüftung des Zeltes werden die Kopfschlitze der Zeltbahnen durch ein Holzstück aufgesperrt.

Das Achterzelt kann durch Anknöpfen von 4 Zeltbahnen — 2 auf jeder Seite — nach Bedarf verlängert werden.

An weiteren Zeltarten unterscheidet man: Das Einerzelt (1 Zeltbahn; Wetterschutz für 1—2 Mann), das Halbzelt (2 Zeltbahnen; Wetterschutz für 2—3 Mann), das Viererzelt (4 Zeltbahnen; geschlossene Unterkunft für 4 Mann), das Hauszelt (16 Zeltbahnen; hohes, geräumiges Zelt für Stäbe, Schreibstuben usw., Unterkunft für mindestens 16 Mann).

Entfernungsschätzen.

Gutes Entfernungsschätzen ist zur richtigen Visierwahl und damit für erfolgreiches Schießen im Gefecht Voraussetzung. Häufige Übungen im Entfernungsschätzen vermitteln und erhalten dem Schützen einen sicheren Blick für die bei der Waffe in Frage kommenden Schußentfernungen.

Das Entfernungsschätzvermögen muß besonders bei den Schützen gut ausgebildet sein, deren Waffen nicht Entfernungsmeßgeräte zur Verfügung stehen. Solche Waffen

sind Gewehr, Pistole und Maschinengewehre auf der Erde und Fliegermaschinengewehre und Flugzeugkanonen in der Luft.

Schätzfehler

zu kurz:	zu weit:
bei grellem Sonnenschein,	bei flimmender Luft,
bei reiner Luft,	bei dunklem Hintergrund,
bei Stand der Sonne im Rücken,	gegen die Sonne,
bei gleichförmigen Flächen,	bei trübem Wetter,
über Wasser,	in der Dämmerung,
bei hellem Hintergrund, Schnee,	im Walde,
in welligem Gelände,	gegen nur teilweise sichtbaren Gegner,
wenn einzelne Strecken nicht einzusehen sind,	an langer, gerader Straße,
nach Regen,	bergauf.
bergab.	

Anhaltspunkte für das Entfernungsschätzen.

Vom Flugzeug aus sind bei normaler Sicht mit dem Auge zu erkennen:

bis aus 600 m Höhe	ungetarnte Personen
bis aus 1500 m Höhe	ungetarnte Fahrzeuge
bis aus 5000 m Höhe	Straßenverkehr, feuernde Batterien, Artillerieeinschläge
bis aus 7000 m Höhe	große Marschkolonnen, Eisenbahnzüge mit Rauchfahnen.

Von der Erde aus sind ohne Fernglas bei Flugzeugen zu erkennen:

bis auf 300 m Höhe	Insassen (in offenen Flugzeugen)
bis auf 600 m Höhe	Verstrebungen
bis auf 800 m Höhe	Fahrgestell
bis auf 1200 m Höhe	Hoheitsabzeichen.

In der Luft ist richtiges Entfernungsschätzen für die Eröffnung des Feuers besonders wichtig. Nur Anfänger werden den Luftkampf auf Entfernungen beginnen, die außerhalb des günstigsten Wirkungsbereiches der Waffe liegen.

Morsezeichen und Buchstabiertafel.

a . —	Anton	k — . —	Konrad
b — . . .	Berta	l . — .	Ludwig
c — . — .	Cäsar	m — —	Martha
d — . .	Dora	n — .	Nordpol
e .	Emil	o — — —	Otto
f . . — .	Friedrich	p . — —	Paula
g — — .	Gustav	q — — . —	Quelle
h	Heinrich	r . — .	Richard
i . .	Ida	s . . .	Siegfried
j . — — —	Julius	t —	Theodor

u . . —	Ulrich
v . . . —	Viktor
w . — —	Wilhelm
x — . . —	Xantippe
y — . — —	Ypsilon
z — — . .	Zeppelin
ä . — —	Ärger
ö — — — .	Ödipus
ü . . — —	Übel
ch — — — —	Charlotte

0 — — — — —
1 . — — — —
2 . . — — —
3 . . . — —
4 . . . . —
5 . . . . .
6 — . . . .
7 — — . . .
8 — — — . .
9 — — — — .

Trennungszeichen — . . —
Irrungszeichen . . . . . .
Wartezeichen — . .

Q-Gruppen.

Abkürzungen	Frage	Antwort und Mitteilung
QAA	Wann rechnen Sie in ... anzukommen?	Ich rechne, in ... um ... (Zeit) anzukommen.
QAB	Sind Sie unterwegs nach?	Ich bin unterwegs nach ..., oder steuern Sie nach ...
QAC	Kehren Sie nach .. zurück?	Ich kehre zurück nach ..., oder kehren Sie zurück nach ...
QAD	Wann haben Sie .. verlassen?	Ich habe ... um ... verlassen.
QAE	Haben Sie Nachricht von ..? (Rufzeichen der Luftfunkstelle)	Ich habe keine Nachricht von ... (Rufzeichen d. Luftfunkstelle)
QAF	Wann haben Sie ... passiert?	Ich habe ... um ... passiert.
QAG	—	Fliegen Sie so, daß Sie um ... in ... eintreffen! oder: Ich fliege so daß ich um ... in ... eintreffe.
QAH	Wie ist Ihre Höhe?	Meine Höhe ist ... m.
QAI	Ist in meiner Nähe ein Flugzeug gemeldet?	In Ihrer Nähe ist kein Flugzeug gemeldet.
QAJ	Soll ich nach einem anderen Luftfahrzeug in meiner Nähe forschen?	Forsche Sie nach einem anderen Luftfahrzeug oder dem Luftfahrzeug ... in meiner Nähe.
QAK	Besteht Zusammenstoßgefahr mit einem anderen Flugzeug?	Achtung! Zusammenstoßgefahr mit dem Flugzeug ... in Ihrer Nähe.
QAL	Werden Sie in ... landen?	Ich werde in ... landen, oder landen Sie in ...
QAM	Können Sie mir den letzten Wetterbericht für ... geben?	Ich gebe Ihnen den letzten Wetterbericht für ...
QAN	Können Sie mir die letzte Bodenwindmeldung für ... geben?	Ich gebe Ihnen die letzte Bodenwindmeldung für ...
QAO	Können Sie mir die letzte Höhenwindmeldung für ... geben?	Ich gebe Ihnen die letzte Höhenwindmeldung für ...
QAT	Soll ich mit der Übermittlung fortfahren?	Geben Sie auf Empfang bevor Sie senden! Sie stören!
QAZ	Fliegen Sie in einem Gewitter?	Ich fliege in einem Gewitter!
QBA	Wie groß ist die Horizontalsicht in ...?	Die Horizontalsicht in ... ist ... m.
QBB	Wie hoch ist die geschlossene Wolkendecke über dem Boden in ...?	Die geschlossene Wolkendecke über dem Boden in ... ist ... m.

Abkürzungen	Frage	Antwort und Mitteilung
QBE	—	Ich bin dabei, meine Antenne aufzuwinden.
QBF	Fliegen Sie in den Wolken?	Ich fliege in den Wolken in einer Höhe von ... m.
QBG	Fliegen Sie über den Wolken?	Ich fliege über den Wolken in einer Höhe von ... m.
QBH	Fliegen Sie unter den Wolken?	Ich fliege unter den Wolken in einer Höhe von ... m.
QBI	—	Die Schlechtwettervorschriften sind in Kraft.
QBJ	Wie hoch ist die obere Wolkendecke?	Die obere Wolkendecke ist ... m.
QBN	—	Ich fliege zwischen zwei Wolkendecken in einer Höhe von ... m.
QBT	—	Ihre Punkte setzen aus.
QCA	—	Sie verzögern den Verkehr durch Ihr langsames Antworten
QCM	—	Es scheint ein Fehler in Ihrer Aussendung vorzuliegen.
QCP	—	Ihr Ton ist schlecht.
QDL	Haben Sie die Absicht, von mir eine Anzahl Peilungen anzufordern?	Ich habe die Absicht, von Ihnen eine Anzahl Peilungen anzufordern.
QDM	Welchen mißweisenden Kurs muß ich steuern, um zu Ihnen zu gelangen?	Der mißweisende Kurs, den Sie bei Windstille einzuhalten hätten, um zu mir zu gelangen, ist ...
QDR	Wie peilen Sie mich mißweisend?	Ich peile Sie mißweisend ..°.
QDT	—	Ich fliege bei einer Horizontalsicht von mehr als 1000 m und in einer Höhe von ... m über dem Meeresspiegel.
QDV	—	Ich fliege bei einer Horizontalsicht von weniger als 1000 m und in einer Höhe von ... m über dem Meeresspiegel.
QFA	Könnten Sie mir Streckenwetter von ... bis ... geben?	Ich gebe Ihnen Streckenwetter von .... bis ....

Abkürzungen	Frage	Antwort und Mitteilung
QFB	Werden neue Wetterbeobachtungen eingehen?	Neue Wetterbeobachtungen werden eingeholt.
QFC	Können Sie mir Höhenwinde von .. bis .. geben?	Ich gebe Ihnen Höhenwinde von ... bis ...
QFE	Wie ist der Luftdruck über dem Boden in ... (Flughafen)	Der Luftdruck über dem Boden ist ... mm/mb.
QFF	Wie ist der Luftdruck Ihres Flugplatzes bezogen auf NN?	Der Luftdruck des Flughafens ... bezogen auf NN ist mm/mb.
QFG	Befinde ich mich über dem Flughafen?	Sie befinden sich über dem Flughafen.
QFH	Kann ich unter die Wolken heruntergehen?	Sie können unter die Wolken heruntergehen.
QFI	—	Ich bitte die Landfunkfeuer in Betrieb zu setzen.
QFJ	—	Der Flughafen ist befeuert.
QFK	Ich bitte Leuchtkugeln zu schießen.	Ich werde Leuchtkugeln schießen.
QFL	Ich bitte Leuchtbomben zu schießen.	Ich werde Leuchtbomben schießen.
QFM	In welcher Höhe soll ich fliegen?	Fliegen Sie in ... m.
QFO	Kann ich sofort landen?	Sie können sofort landen.
QFR	Ist mein Fahrgestell beschädigt?	Ihr Fahrgestell ist beschädigt.
QFS	Setzen Sie das Landefeuer in Betrieb?	Das Funkfeuer in .. wird in ... Minuten in Betrieb genommen.
QFT	In welcher Höhe und bei welcher Temperatur ist Vereisung zu befürchten?	Vereisungsgefahr besteht in ... m bei ... Grad.
QFU	—	Vereisungsgefahr besteht nicht in ... m Höhe bei ... Grad.
QFX	—	Ich arbeite mit Festantenne (verringerter Energie).
QGA	Kann ich unter Benutzung des Landefunkfeuers sofort landen?	Sie können unter Benutzung des Landefunkfeuers sofort landen.
QGB	Landet ein Luftfahrzeug mit Hilfe des Landefunkfeuers, so daß ich warten muß?	Warten Sie. Ein Luftfahrzeug ist im Begriff zu landen.

Abkürzungen	Frage	Antwort und Mitteilung
QGC	Können Sie meine Landung leiten?	Ich kann Ihre Landung nicht leiten. Bleiben Sie außerhalb der Landezone.
QGH	Kann ich nach dem Durchstoßverfahren landen?	Sie können nach dem Durchstoßverfahren landen.
QGI	—	Sie können nicht nach dem Durchstoßverfahren landen.
QGK	—	Fliegen Sie Kurs ... Grad und in ... m Höhe.
QGL	Kann ich in den Nahverkehrsbezirk eintreten?	Sie können in den Nahverkehrsbezirk eintreten.
QGM	—	Sie können in den Nahverkehrsbezirk nicht eintreten.
QGN	Kann ich in ... landen?	Sie können in ... landen.
QGO	—	Sie können in ... nicht landen.
QGP	Wann bin ich an der Reihe zu landen?	Sie sind als ... (Ordnungszahl) an der Reihe zu landen.
QGQ	—	Warten Sie auf Anweisung und bleiben Sie in ... m Höhe in der Nähe von ...
QGX	Kann ich nach dem ZZ-Verfahren landen?	Sie können nach dem ZZ-Verfahren landen.
QGY	—	Sie dürfen nicht nach dem ZZ-Verfahren landen.
QRA	Wie ist der Name Ihrer Funkstelle?	Der Name meiner Funkstelle ist ...
QRB	In welcher Entfernung befinden Sie sich von meiner Funkstelle?	Die Entfernung zwischen unseren Funkstellen beträgt ... Kilometer.
QRD	Wohin fahren Sie und woher kommen Sie?	Ich fahre nach ... und komme von ...
QRG	Wie ist meine genaue Wellenlänge in kHz?	Ihre genaue Wellenlänge ist ... kHz.
QRI	Ist mein Ton regelmäßig?	Ihr Ton schwankt.
QRJ	Sind meine Zeichen zu schwach?	Ich kann Sie nicht verstehen. Ihre Zeichen sind zu schwach.
QRK	Sind meine Zeichen gut?	Ihre Zeichen sind gut.
QRL	Sind Sie beschäftigt?	Ich bin beschäftigt, bitte nicht stören.
QRM	Werden Sie gestört?	Ich werde gestört.

Abkürzungen	Frage	Antwort und Mitteilung
QRN	Wird Ihr Empfang durch Luftstörungen beeinträchtig.?	Mein Empfang wird durch Luftstorungen beeinträchtigt.
QRO	Soll ich die Sendestärke erhöhen?	Erhöhen Sie die Sendestärke.
QRP	Soll ich die Sendestärke vermindern?	Vermindern Sie die Sendestärke.
QRQ	Soll ich schneller geben?	Geben Sie schneller.
QRS	Soll ich langsamer geben?	Geben Sie langsamer.
QRT	Soll ich die Übermittlung einstellen?	Stellen Sie die Übermittlung ein.
QRU	Haben Sie etwas für mich?	Ich habe nichts für Sie.
QRV	Sind Sie bereit?	Ich bin bereit.
QRX	Soll ich warten? Wann werden Sie mich wieder rufen?	Warten Sie. Ich werde Sie um ... Uhr wieder rufen.
QRZ	Von wem werde ich gerufen?	Sie werden von ... gerufen.
QSA	Wie ist meine Zeichenstärke?	Ihre Zeichenstärke ist ... (1—5).
QSB	Schwankt meine Zeichenstärke?	Die Stärke Ihrer Zeichen schwankt.
QSD	Ist mein Geben gut?	Ihr Geben ist fehlerhaft; Ihre Zeichen sind schlecht.
QSL	Können Sie mir Empfangsbestätigung geben?	Ich gebe Ihnen Empfangsbestätigung.
QSO	Können Sie mit ... unmittelbar verkehren?	Ich kann mit ... unmittelbar verkehren.
QSV	Können Sie eine Reihe V geben?	Geben Sie eine Reihe V.
QSW	Wollen Sie auf ... kHz senden?	Ich werde auf ... kHz senden.
QSZ	Soll ich jedes Wort oder jede Gruppe zweimal geben?	Geben Sie jedes Wort oder jede Gruppe zweimal.
QTC	Haben Sie ein Telegramm für mich?	Ich habe ... Telegramme für Sie.
QTE	Wie peilen Sie mich rechtweisend?	Ich peile Sie rechtweisend ... Grad.
QTF	Können Sie mir den Standort meiner Funkstelle angeben?	Ihr Standort ist nach Peilungen der Funkpeilstellen meiner Gruppe ... Breite ... Länge.
QTG	Können Sie Peilzeichen geben?	Ich gebe Peilzeichen.

Abkürzungen	Frage	Antwort und Mitteilung
QTH	Sind Sie zur Notlandung gezwungen?	Ich bin zur Notlandung gezwungen.
QTI	Haben Sie das Notzeichen von ... (Rufzeichen der beweglichen Funkstelle) erhalten?	Ich habe das Notzeichen von ... (Rufzeichen der beweglichen Funkstelle) um ... Uhr erhalten.
QTJ	Haben Sie das Dringlichkeitszeichen von ... (Rufzeichen der beweglichen Funkstelle) erhalten?	Ich habe das Dringlichkeitszeichen von ... (Rufzeichen der beweglichen Funkstelle) um ... Uhr erhalten.
QTR	Wann ist Ihre Funkstelle besetzt?	Meine Funkstelle ist von ... bis ... besetzt.
QTU	Welches ist die genaue Uhrzeit?	Es ist genau ... Uhr.
QUD	Welche Fahrtgeschwindigkeit haben Sie?	Meine Fahrtgeschwindigkeit beträgt ... km in der Stunde.
QUF	Wie ist Ihr rechtweisender Kurs?	Mein rechtweisender Kurs ist ... Grad.
QUG	Wie ist der Standort nach Breite und Länge?	Mein Standort ist ...

Anmerkung: Soll eine Frage, für deren Verneinung keine besondere Q-Gruppe vorgesehen ist, verneint werden, so wird die Q-Gruppe gegeben und „nil" dazu gesetzt. Z. B. QAJ nil.

Windtafel.

Windstärke Beaufort	Windgeschwindigkeit m/sec.	Windgeschwindigkeit km/st.	Windwirkung
0	0–0,5	0–1	Windstille Rauch steigt senkrecht empor
1	0,6–1,7	2–6	Leichter Zug, Rauch steigt fast senkrecht empor
2	1,8–3,3	7–12	Leichte Brise, bewegte Blätter, volle Segel
3	3,4–5,2	13–18	Schwache Brise, bewegte dünne Äste, kurze Wellen
4	5,3–7,4	19–26	Mäßige Brise, gestreckte Wimpel, längere Wellen, erste Schaumkämme
5	7,5–9,8	27–35	Frische Brise, gestreckte Flaggen, bewegte kleine Bäume, Wellen auf stehenden Gewässern, Boote reisen
6	9,9–12,4	36–44	Starker Wind, bewegte starke Äste, größere Wellenberge mit Schaum, Schaumköpfe auf stehenden Gewässern, Jachten reisen
7	12,5–15,2	45–54	Steifer Wind, bewegte Bäume, Schaumstreifen in Windrichtung
8	15,3–18,2	55–65	Stürmischer Wind, bricht Äste, hohe, lange Wellen
9	18,3–21,5	66–77	Sturm, abgeworfene Dachziegel, hohe Wellenberge mit langen Kämmen, weiße Meeresoberfläche
10	21,6–25,1	78–90	Starker Sturm, bricht starke Äste
11	25,2–29,0	91–104	Schwerer Sturm, schwere Zerstörungen, Schiffe verschwinden in Wellentälern
12	über 29	über 104	Orkan, Verwüstungen, umgeworfene Bäume u. Schornsteine, wegen Gischt keine Fernsicht, Segelschiffe treiben vor Topp und Takel, Segelführung unmöglich

Seegangstafel.

Seegang	Erkennbarkeit
0	Spiegelglatte See
1	Schuppenwellen ohne Schaumkämme
2	Kurze, ausgeprägte Wellen, Kämme beginnen sich zu brechen, glasig aussehender Schaum
3	Längere Wellen, erste Schaumkämme, kurz andauerndes Rauschen
4	Sehr lange Wellen, weiße Schaumkämme, monotones Geräusch
5	Größere Wellenberge, größere Schaumflächen, dumpfrollendes Geräusch
6	Wellentürme, Brecher, Schaumstreifen in Windrichtung
7	Dichtere Schaumstreifen in Windrichtung, rollende See
8	Hohe Wellenberge, lange, sich überstürzende Schaumkämme, große Schaumflächen, stark rollende See
9	Schiffe verschwinden in Wellentälern, Getöse, Gischt vermischt sich mit Luft.

Meldungen.

Die Erledigung von Gefechtsaufträgen wird durch Meldungen an diejenige Dienststelle, die die Aufträge erteilt, belegt.

Fliegermeldungen (siehe Seite 127) werden nach Rückkehr von Feindflügen abgefaßt. Auf der Rückseite ist Raum für erläuternde Skizzen.

Abwurfmeldungen (siehe Seite 128) werden im Flugzeug angefertigt. Hierfür werden normale Meldeblocks mit Durchschlag verwendet. Die Rückseite ist ebenfalls für Skizzen vorgesehen. Abwurfmeldungen werden in besonderen Abwurfmeldetaschen, die mit einem langen Wimpel versehen sind, auf durch Fliegersichtzeichen gekennzeichnete Meldeabwurfstellen abgeworfen.

Alle übrigen Gefechtsmeldungen werden auf normale Meldekarten (siehe Seite 128) geschrieben. Die auf den Rückseiten verfaßten Skizzen müssen einfach und klar abgefaßt sein. Farbstifte machen die Skizzen gut lesbar. In Skizzen auf Abwurfmeldungen ist es nicht empfehlenswert, Doppellinien wegen der Erschütterungen im Flugzeug zu zeichnen.

Die Durchschläge von Abwurfmeldungen sind den Fliegermeldungen anzuheften.

Fliegermeldung

Absendende Stelle: *Besatzung Flugzeug 42 K 26*	1te Meldung	Ort	Datum	Zeit
Flugzeugführer *Uff. Neubert*				
Beobachter: *Lt. Schade*				
Flugweg *Gütersloh — Wunstorf — Hudemühlen — Lüneburg — Uelzen — Celle — Gütersloh*	Abgegangen	*Fliegerhorst Gütersloh*	*9.9.39*	*09.10*
Start *06,25 Uhr*	Angekommen			
Landung *08,35 Uhr*				

Zeit der Beobachtung	Höhe	An *II./K.G. 28* — Benutzte Karte 1: 300 000
Uhr	*km*	
06,55	*2,6*	*Brückenbau bei Hudemühlen. (siehe Lichtbild)*
07,04	*2,4*	*Kolonne von etwa 25 Lkw. auf Straße Soltau — Bispingen, Anfang Harmelingen. Richtung Soltau.*
07,18	*2,7*	*Feindlicher Kampfverband (etwa 30 Flugzeuge) dicht ostw. Lüneburg in etwa 3500 m Höhe, Südwest. (durch FT voraus)*
07,22	*3,5*	*Starkes Flakfeuer Hagen Südostw. Lüneburg.*
07,30	*3,7*	*Kolonne von etwa 50 Lkw. auf Straße Lüneburg — Ebstorf, Richtung Süden, Anfang Velgen.*
07,40	*3,0*	*4 Flugzeuge am Waldrand Uelzener Stadtforst westlich Uelzen (s. Lichtbild)*
07,45	*3,3*	*Zug bei Kl. Süstedt, Richtung Südwest 18 P-, 5 R-, 12 G-Wagen).*
07,50	*2,6*	*Kolonne aller Waffen auf Straße Weihausen — Breitenhees, Richtung Südwest, Anfang Weihausen, Ende Breitenhees, Straße Breitenhees—Sprakensehl ohne Verkehr.*
08,15	*2,0*	*Eigene Batterie bei Gut Westerloh durch Wagenspuren gut erkennbar. (Meldung abgeworfen, anliegend Durchschlag.)*

Schade, Lt.
Beobachter

Absende-stelle	1 te Meldg.	Ort	Tag	Zeit
Flugzeug 40 B 11	Abgegangen	*Meldeabwurfstelle 14. Div. Osterloh*	*20.9.39.*	*07,20 Uhr*
	Angekommen			

An *14. Div.*

07,05 Uhr *Grünhausen von eigener Infanterie genommen.*

07,09 Uhr *Feindliche Batterie am Nordrand Berndorf in Stellung gegangen.*

07,12 Uhr *Feindliche Infanterie geht gegen Höhe 118 vor.*

07,16 Uhr *Kampf bei Semmen noch unentschieden.*

07,18 Uhr *Feindliche Reserven im Waldstück südlich Höhe 118.*

Krenkel, Obltn.
Beobachter

Muster für eine Abwurfmeldung auf Meldekarte.

Zeichen für Karten 1:100000

Landes-
Reg.-Bez.- } Grenze
Kreis-

Bahnhof (Bhf) Tunnel — mehrgleisige
Haltepunkt (Hp) Ausweichestelle — eingleisige } Haupt- u. vollspurige Nebenbahn

Klbhf Kleinbahnhof — Vollsp. nebenbahnähnliche Kleinbahn

Schmalspurige Neben- u. Kleinbahn

Fernverkehrsstr. 5 } als Fernverkehrsstr. in Aussicht gen.
56 Straße IA: etwa 5,5 m Mindestnutzbreite mit gutem Unterbau unbedingt verwendbar für Lastkraftwagen

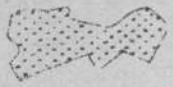
Straße IB: weniger fest, etwa 4 m Mindestnutzbreite, bedingt verwendbar für Lastkraftwagen

II Unterb.-Fahrweg { A für Personenkraftwagen zu jeder Zeit brauchbar / B

Fußweg



Buschwerk, Gestrüpp u. Weidenanpflanzung



Heide



Wald



Bruch, Moor Sumpf



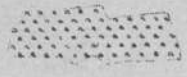
Wiese, Weide



Sand



Weingarten



Regelmäßige Baumanpflanzung

× Bergwerk

Damm, Deich

Denkmal

Einzelhöfe

Fabrik, Hochofen, Ziegelei u. dergl.

Felsen

Kirche, Kloster

Luftschiffhafen ankerplatz

Ruine

Schlachtfeld

Vorwerk, Meierei

Wassermühle

Windmühle

Wirtshaus, Krug

Forsthaus (O.F. Oberförsterei)

Funkenstation

Gut, Schloß

Kapelle

140 Höhen in Metern (n. d. Normalpegel jedes Landes)

Reichs- und Landesgrenze

Regierungsbezirksgrenze (In Baden: Kreis; in Sachsen: Kreishauptmannschaftsgrenze)

Kreisgrenze (In Bayern: Bezirksamts-; in Sachsen: Amtshauptmannschafts- in Württemberg: Oberamts-; in Baden: Amtsbezirksgrenze.)

mehrgleisige, eingleisige } Haupt- u. vollspurige Nebenbahn

Vollspurige nebenbahnähnliche Kleinbahn

Kleinbahn u. schmalspurige Nebenbahn

Straßen- u. Wirtschaftsbahn

Größere Steigungen

I A. Straße etwa 5,5 m Mindestnutzbreite, mit gutem Unterbau, für Lastkraftwagen zu jeder Jahreszeit unbedingt brauchbar

I B. Straße weniger fest, etwa 4 m Mindestnutzbreite, für Lastkraftwagen nur bedingt brauchbar

II A. Unterhaltener Fahrweg, für Personenkraftwagen jederzeit brauchbar

II B. Unterhaltener Fahrweg

III Feld- und Waldweg

IV Fußweg



Nadelwald



Laubwald



Mischwald



Buschwerk, Gestrüpp und Weidenanpflanzung



Heide, Ödland u. trockenes Moor mit einzeln. Bäumen



Bruch, Sumpf, nasses Moor mit Torfstich



Wiese und Weide mit Büschen



Sand oder Kies



Hopfenanpflanzung



Weingarten

Kirche mit Doppelturm (weit sichtbar)
Kirche mit einem Turm (weit sichtbar)
+ (Kp.) Kirche ohne Turm, (Kapelle)
Einzelgrab, Feldkreuz
Windmotor
F.St. Funkenstation
Trigonometrischer Punkt
Nivellements Punkt
Damm, Deich

Zeichen für Karten 1:300000

Friedhof für Christen
Nichtchristen
Denkmal
⚔ 1813 Schlachtfeld
R. Ruine
T.W. Turm, Warte
(S.) Schornstein (weit sichtbar)
(M.) Windmühle (weit sichtbar)
Wassermühle
(O.F.) (E.A.) Oberförsterei (Forstamt)
F. W.W. Försterei, Waldwärter
Hervorragende Bäume
Bergwerk im Betrieb, verlassen
K.O. Kalkofen
T.O. Teerofen
Landwehr, Ringwall
Hünengräber, Grabhügel
Terrasse, Steilrand
Steinbruch, Grube
Fels
Mauer
Zaun
Wall mit Hecke
Grenzgraben, Grenzwall
Steinriegel
Gradierwerk, Saline
Unsicherer Boden

A.	Alp	Hp.	Haltepunkt	S.W.	Sägewerk
Abl.	Ablage	Hs.	Haus	Sch.	Scheune
Bhf.	Bahnhof	H.O.	Hochofen	Schl.	Schloß
Blst.	Blockstelle	H.	Hütte	Schp.	Schuppen
Brn.	Brennerei	K.F.	Kahnfähre	S.H.	Sennhütte
Ch.H.	Chausseehaus	Klbhf.	Kleinbahnhof	Vw.	Vorwerk
D.W.	Dammwärter	Kr.	Krug	W.F.	Wagenfähre
Dom.	Domäne	Lst.	Ladestelle	W.T.	Wasserturm
E.F.	Eisenbahnfähre	Pav.	Pavillon	Whs.	Wirtshaus
Fbr.	Fabrik	Pohs.	Pulverhaus	Zgl.	Ziegelei



Die Böschungen werden in Bergstrichen von 1°-5° nach Müffling'schem, über 5° nach Lehmann'schem System dargestellt, im Hochgebirge kommen außerdem Schichtlinien in Stufen von 100 m zur Anwendung.



Rückwärts liegende Zahlen im Meere geben Tiefen in Metern an.

Planzeiger.

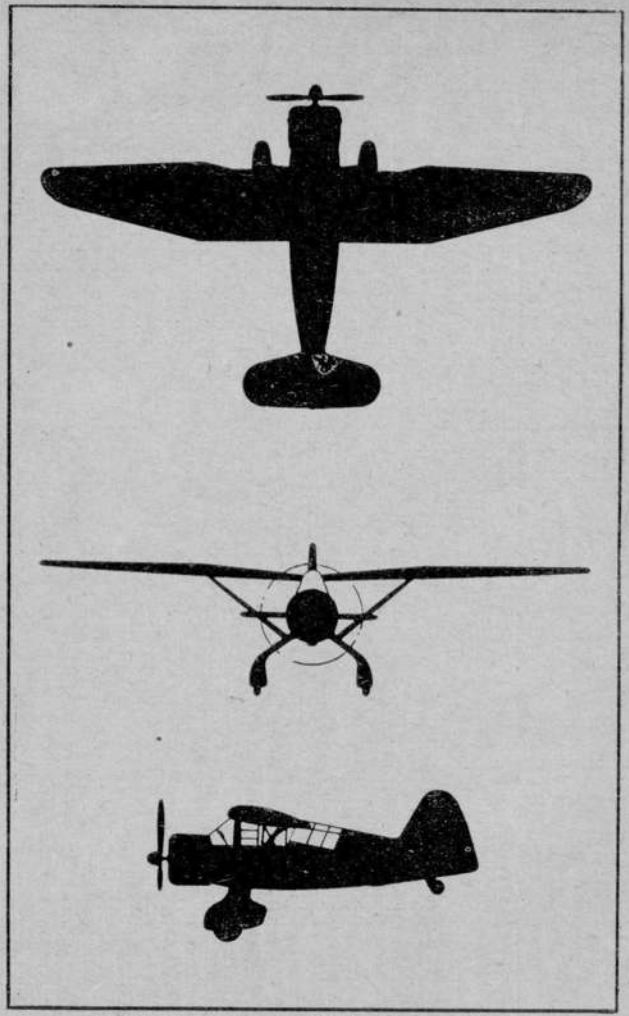
Mit Hilfe des Planzeigers können Geländepunkte in der Karte genau festgelegt und nach den Planzeigerwerten in Meldungen (Funkmeldungen, Fernsprechmeldungen, schriftliche Meldungen usw.) übermittelt werden. Der Planzeiger ist beispielsweise für den Artillerieflieger, der die erkannten feindlichen Batteriestellungen an die eigene Artillerie auf dem Funkwege melden muß, ein wichtiges Gerät.

Der Planzeiger wird folgendermaßen benutzt:

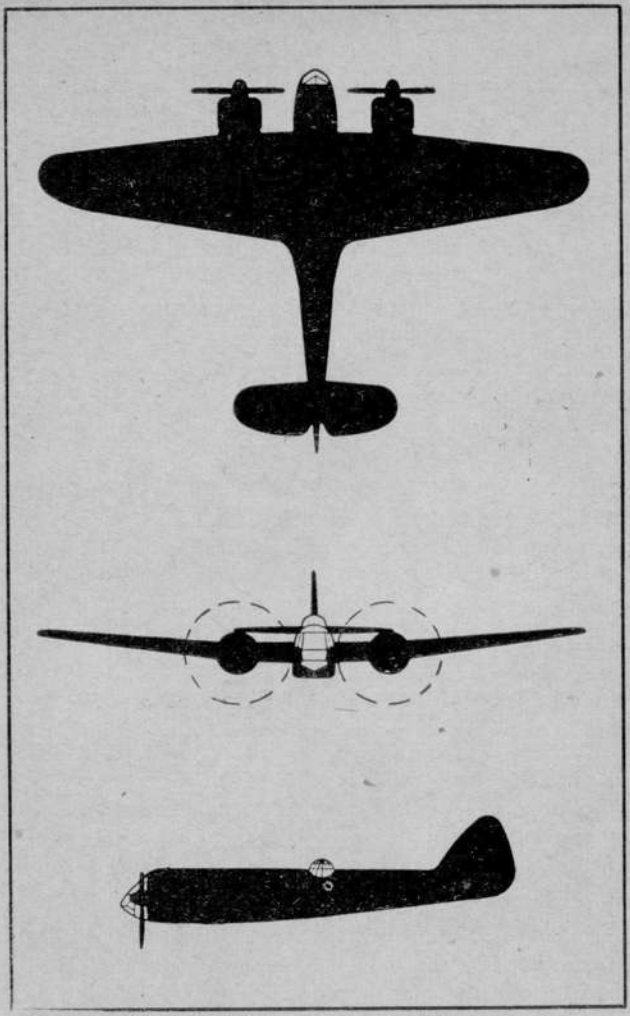
Lege die waagerechte Einteilung an die waagerechte Gitterlinie, so daß die senkrechte Einteilung den zu bestimmenden Kartenpunkt berührt. Lies an der waagerechten Einteilung bei der nächsten senkrechten Gitterlinie den Rechtswert, an der senkrechten Einteilung den Hochwert ab. Der Rechtswert ist immer zuerst anzugeben, also hier: 52,60 rechts, 58,87 hoch.

Englische Kriegsflugzeuge.

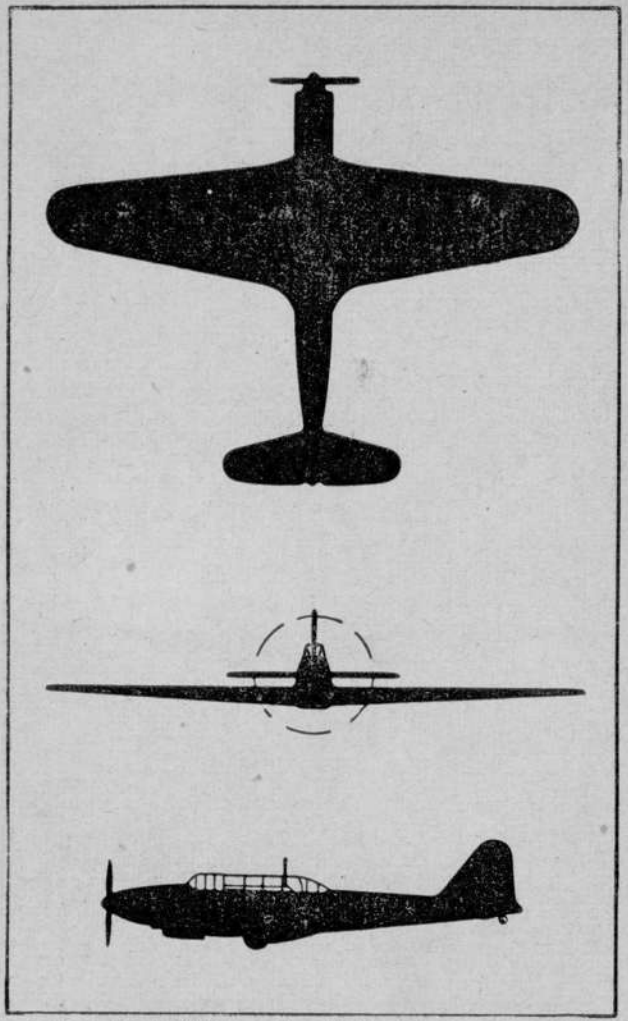
Baumuster	Motorleistung PS	Höchstgeschwindigkeit / in Höhe km/Std.	in Höhe m	Marschgeschwindigkeit km/Std.	Bombenlast kg	Bewaffnung	Besatzung
Aufklärungsflugzeuge							
Westland „Lysander"	920	370	3000	240	180	2 fl. MG., 1 bew. MG.	2
Kampf- und Aufklärungsflugzeuge							
Bristol „Blenheim"	2×840	470	4700	350	450	1 fl. MG., 1 bew. MG.	3
Fairey „Battle"	1050	410	4500	320	450	1 fl. MG., 1 bis 2 bew. MG.	2—3
Lockheed „Hudson"	2×900	425	3000	345	1000	2 fl. MG., 1 bew. MG.	4
Kampfflugzeuge							
Armstrong-Whitworth „Whitley"	2×1050	390	4500	345	1860	3 bew. MG.-Stände	5
Handley-Page „Hampden"	2×925	425	5500	350	1500	1 fl. MG., 3 bew. MG.	4
Vickers „Wellington"	2×925	425	5500	350	2000	3 bew. MG.-Stände	4
Jagdflugzeuge							
Boulton „Global Master"	840	395	4700		—	4 fl. MG.	1
Hawker „Hurricane"	1.50	530	5300		—	8 fl. MG.	1
Vickers-Supermarine „Spitfire"	1050	580	5600		—	8 fl. MG.	1
Boulton-Paul „Defiant"	1050	500	5000		—	bew. 4fach MG.	2
Marine-Einsatzkampfflugzeuge							
Blackburn „Skua"	920	360	2000	300	260	1 bis 4 fl. MG., 1 bew. MG.	2
Flugboote							
Short „Sunderland"	4×915	340	2000	285	400	4 bew. MG.-Stände	6—8
Saro „Kerwid"	2×1400	350	2000	290		3 bew. MG.-Stände	7



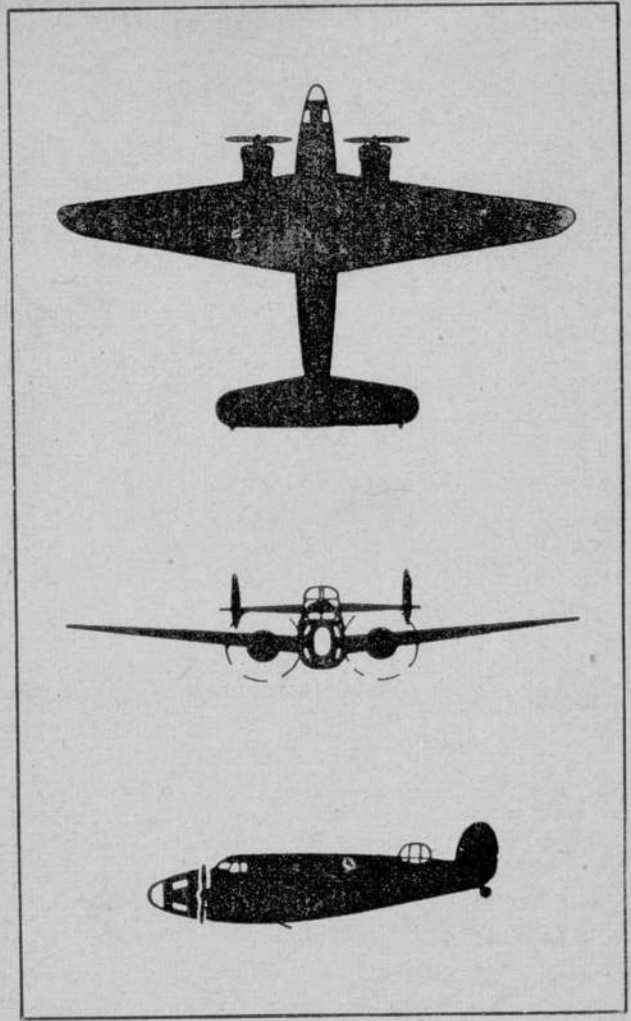
Westland „Lysander" (Aufklärungsflugzeug)



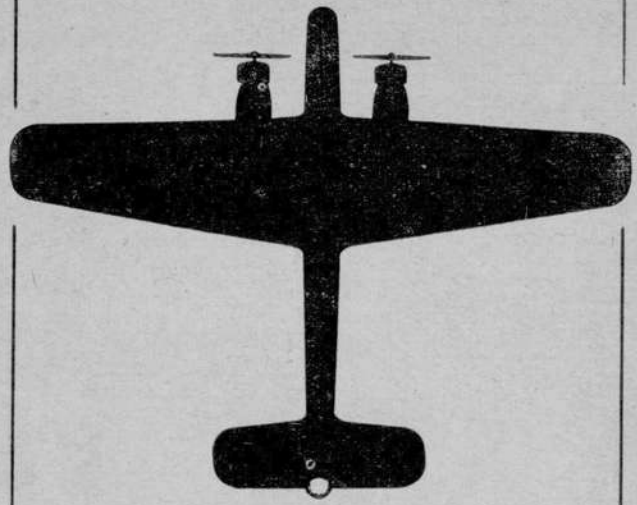
Bristol „Blenheim" (Kampf- und Aufklärungsflugzeug oder Zerstörer)



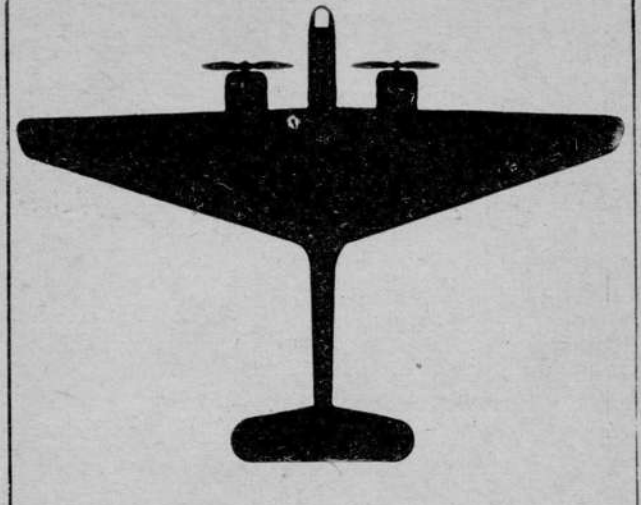
Fairey „Battle" (Kampf- und Aufklärungsflugzeug)



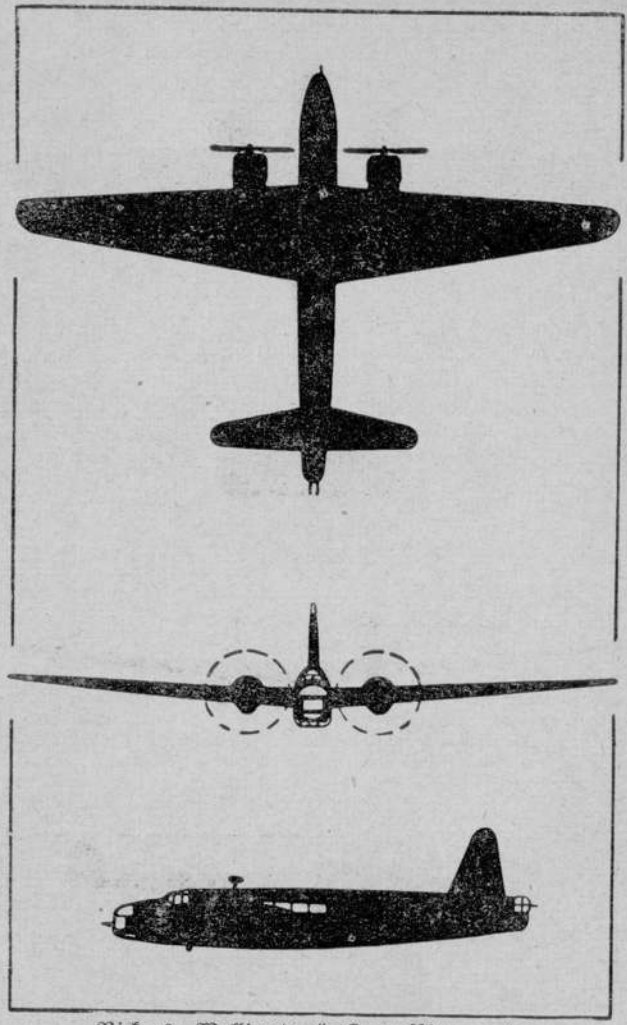
Lockheed „Hudson" (Kampf- u. Küstenaufklärungsflugzeug)



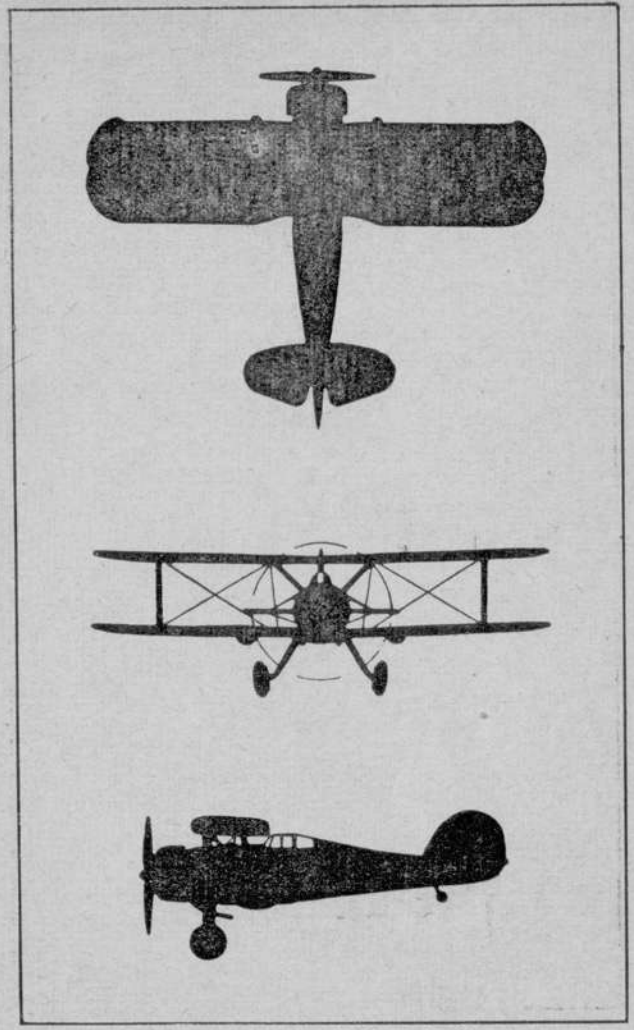
Armstrong-Whitworth „Whitley" (Kampfflugzeug)



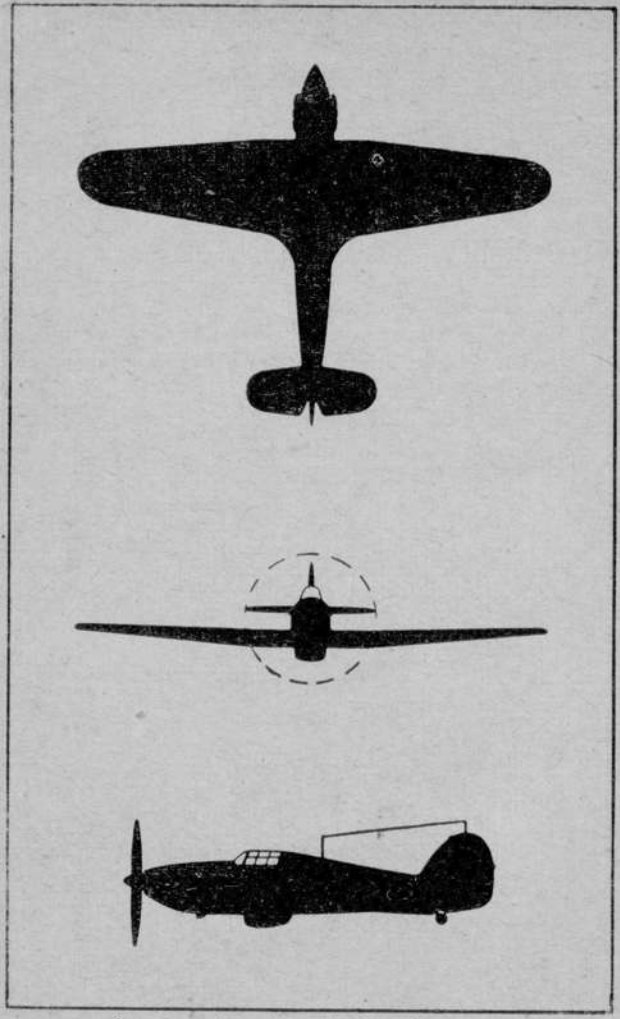
Handley-Page „Hampden" (Kampfflugzeug)



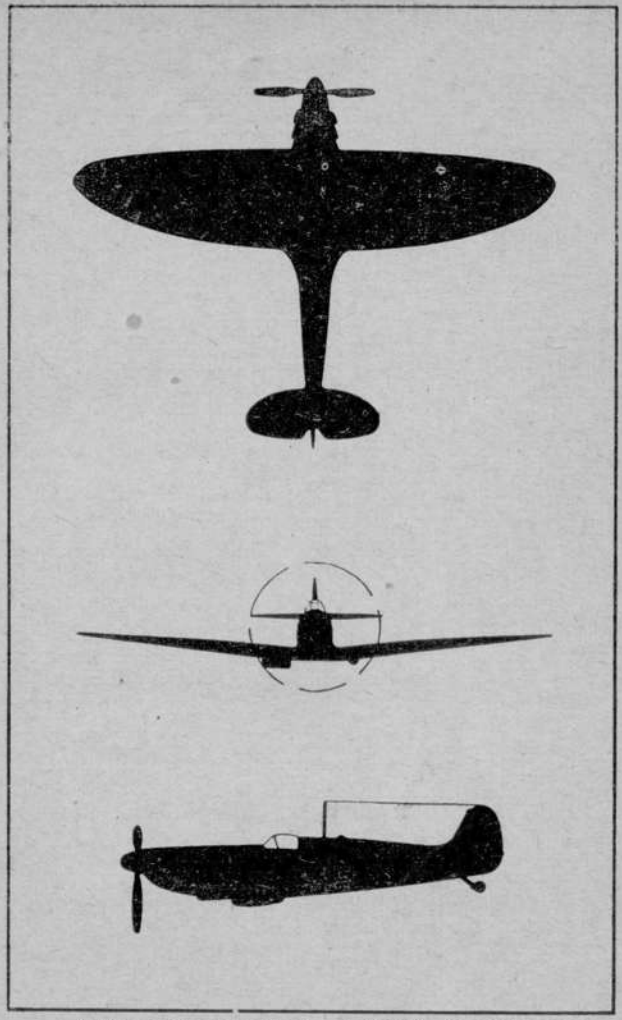
Vickers „Wellington" (Kampfflugzeug)



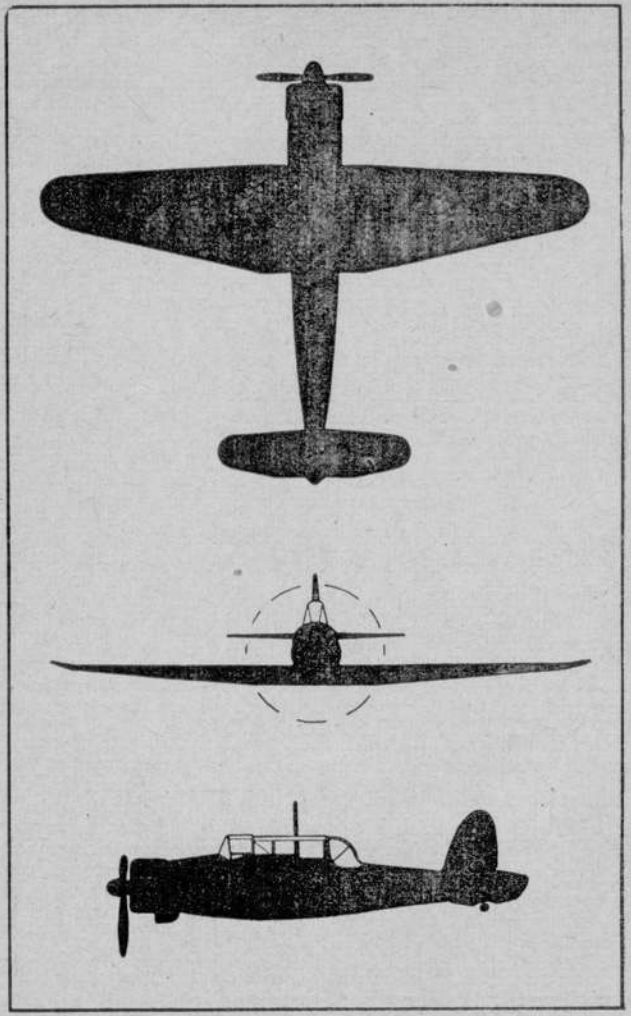
Gloster „Gladiator" (Jagdeinsitzer)



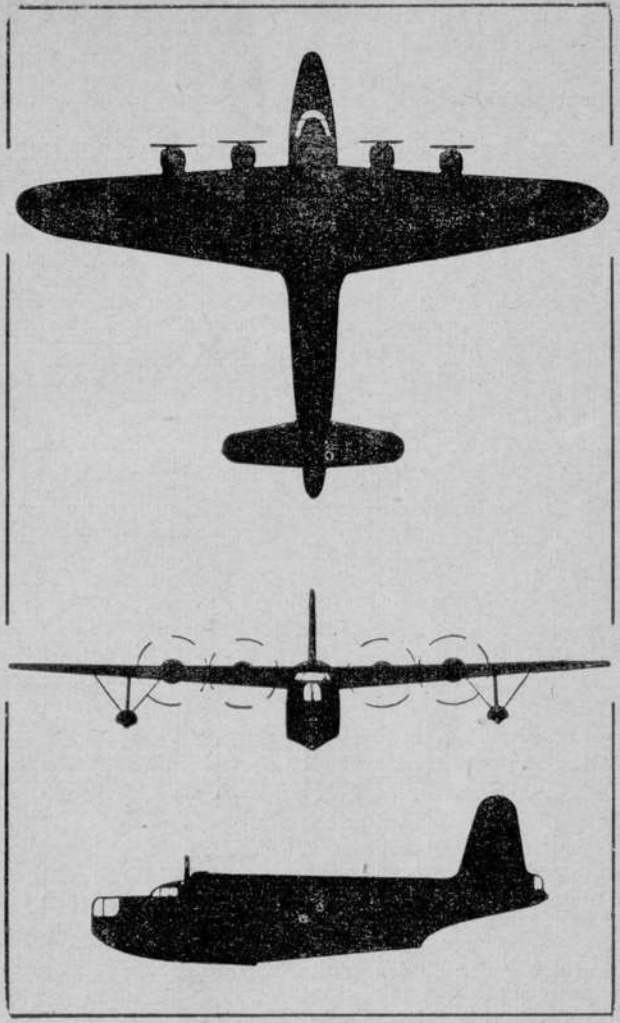
Hawker „Hurricane" (Jagdflugzeug)



Vickers-Supermarine „Spitfire" (Jagdflugzeug



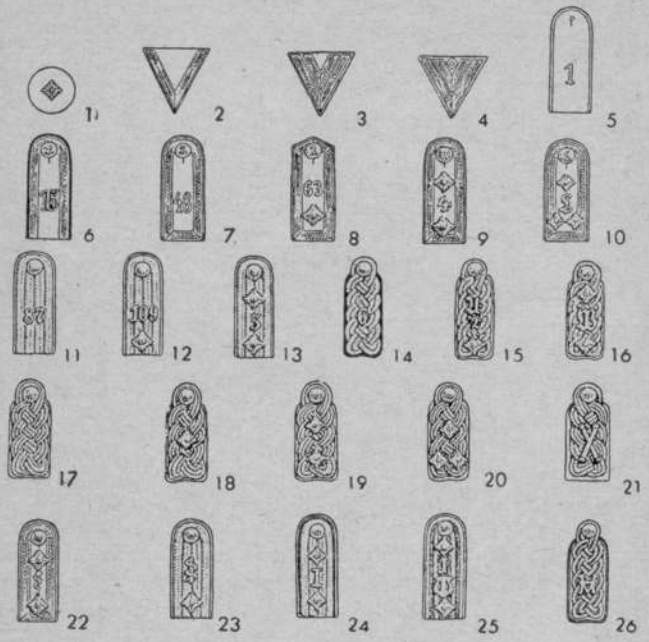
Blackburn „Skua" (Marine-Sturzkampfflugzeug)



Short „Sunderland" (Aufklärungsboot)

Dienstgradabzeichen.

Schütze, Reiter, Kanonier, Pionier, Jäger, Funker ohne Dienstgradabzeichen.



1. Oberschütze, Oberreiter, Oberfunker usw.
2. Gefreiter
3. Obergefreiter mit weniger als 6 Dienstjahren
4. Obergefreiter mit mehr als 6 Dienstjahren

} auf dem linken Oberärmel in Silber

5. Schulterklappe der Mannschaften

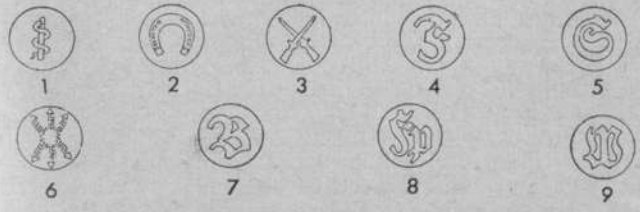
6. Unteroffizier, Oberjäger, Fahnenjunkerunteroffizier, Fahnenjunkeroberjäger
7. Unterfeldwebel, Fähnrich
8. Feldwebel, Wachtmeister
9. Oberfeldwebel, Oberwachtmeister, Oberfahnrich
10. Stabsfeldwebel, Stabswachtmeister

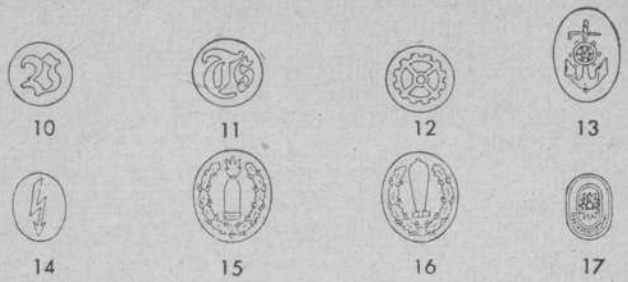
} Tressen in Silber

11. Leutnant
12. Oberleutnant
13. Hauptmann, Rittmeister
14. Major
15. Oberstleutnant
16. Oberst
17. Generalmajor
18. Generalleutnant
19. General der Inf., Kav., Art., Panzertruppen, Pioniere, Nachrichtentruppen
20. Generaloberst
21. Generalfeldmarschall
22. Unterveterinär
23. Oberarzt
24. Hauptmann, Rittmeister der Landwehr (d. L.)
25. Stabsmusikmeister
26. Regierungsrat, Amtsrat, Verwaltungsamtmann usw. Wehrmachtbeamter des Heeres mit Rang als Major).

Anmerkung: Nummern bzw. Buchstaben auf Schulterklappen der Mannschaften und Unteroffiziere in Waffenfarbe, der Unteroffiziere mit Portepee einschließlich Fähnriche in versilbertem Metall, auf den Schulterstücken der Offiziere in vergoldetem Metall Sterne der Unteroffiziere mit Portepee in versilbertem, der Offiziere in vergoldetem Metall. Vom Generalleutnant ab größere, versilberte Sterne.

Dienststellungsabzeichen des Heeres.





Auf dem rechten Unterärmel:

1. Sanitäts-Unterpersonal (n. Abschluß des ersten Lehrgangs a. der Sanitätsschule)
2. Hufbeschlagpersonal (n. Abschluß des Beschlagschmiedlehrganges)
3. Waffenunteroffizier (nach Abschluß des Waffenunteroffizierlehrgangs)
4. Feuerwerker, Oberfeuerwerker, Stabsfeuerwerker
5. Schirrmeister, Oberschirrmeister, Stabsschirrmeister
6. Funkmeister, Oberfunkmeister, Stabsfunkmeister
7. Brieftaubenmeister, Oberbrieftaubenmeister, Stabsbrieftaubenmeister
8. Festungspionierfeldwebel, Festungspioneroberfeldwebel, Festungspionierstabsfeldwebel
9. Wallfeldwebel, Walloberfeldwebel, Wallstabsfeldwebel
10. Zahlmeisteranwärter
11. Truppensattlermeisteranwärter
12. Festungswerkfeldwebel, Festungswerkoberfeldwebel.

Auf dem linken Oberärmel:

13. Uffz. und Mannschaften der Pioniere, die die militärische Steuermannsprüfung für Motorfahrzeuge auf Binnengewässern bestanden haben
14. Uffz. und Mannschaften der Nachrichteneinheiten aller Waffen — außer Nachrichtentruppe — (sog. Truppennachrichtenpersonal).

Auf dem linken Unterärmel:

15. Abzeichen für Richtkanoniere der Artillerie
16. Richtabzeichen der Nebeltruppen
17. Heeresbergführer.

Waffenfarben des Heeres.

Generale (einschließlich Sanitäts- und Veterinäroffiziere im Generalsrang)	hochrot
Generalstab, Truppenoffiziere im Oberkommando der Wehrmacht und Oberkommando des Heeres und Veterinäroffiziere	karmesinrot
Artillerie und Reitende Artillerie (R)	hochrot
Infanterie	weiß
Maschinengewehr-Bataillone (M)	„
Kavallerie Reiterregimenter	goldgelb
Kavallerieregimenter	„
Radfahrabteilungen (R)	„
Pioniere	schwarz
Nachrichtentruppe	zitronengelb
Panzertruppe Panzerregimenter	rosa
Panzerabwehrabteilungen (P)	„
Schützenregimenter	wiesengrün
Kraftradschützenbataillone (K)	„
Aufklärungsabteilungen und -Regimenter	kupferbraun
Jägerbataillone, Gebirgsjägerregimenter	hellgrün
Nebeltruppe	bordorot
Fahr- und Kraftfahrtruppe	hellblau
Sanitätstruppe, Unterapotheker	kornblumenblau
Ingenieuroffiziere	orangerot
Wehrmachtbeamte (Nebenfarben, entsprechend der Fachrichtung)	dunkelgrün

Die in ( ) angefügten Buchstaben bedeuten, daß dieser Buchstabe auf den Schulterklappen bzw. -Stücken über der arabischen Verbandsnummer getragen wird.

Die Kriegsmarine.

Kommandoflaggen der Kriegsmarine.



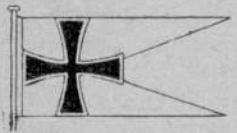
Admiralsflagge (im Großtopp)



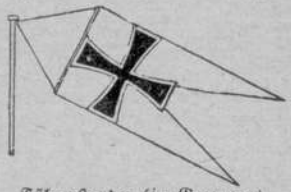
Vizeadmiralsflagge (im Vortopp)



Konteradmiralsflagge (im Kreuztopp)



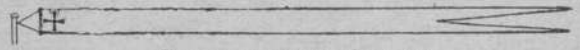
a) Kommodorestander (im Großtopp)
b) Dienstalterstander (an der oberen Signalrah oder Marsrah)



Führerstander (im Großtopp)
(wird geführt vom F. d. T. F. d. M. u. F. d. U.)



a) Flottillenstander (im Großtopp)
b) Gruppenstander (an der obersten Signalrah)
a wird geführt von Flottillen- und Divisionschefs,
b von dem mit der Führung einer Gruppe von Fahrzeugen beauftragten Seeoffizier



Kommandowimpel (im Großtopp)

a) Laufbahnabzeichen für Soldaten



See-offiziere (nur auf den Epauletten) Admirale in Gold



See-offiziere (nur auf d. Armeln)



Ingenieur-offiziere



Sanitäts-offiziere



Waffen-offiziere Artillerie waffen

(an den Armeln in Gold, in den Schulterstücken in vergoldetem, in den Epauletten in versilb. Metall einschließlich der Fähnriche

Laufbahnabzeichen



Waf en-offiziere Sperr-waffen



Ver-waltungs-offiziere



Offiziere der Marine-artillerie



Offz. i. d. techn. Nach-richten-wesen



Torpedo-technische Offiziere

(an den Armeln in Gold, in den Schulterstücken in vergoldetem, in den Epauletten in versilbertem Metall) einschließlich der Fähnriche



Seeoffiziere d. B.



Mar. Nachr. Offz. d. B.

Offiziere des Beurlaubtenstandes tragen die entsprechenden Abzeichen der aktiven Offiziere ihrer Laufbahn, jedoch über den Ärmelstreifen mit 2 Eichenblättern darunter (s. oben)
(Eichenblätter fallen für die Dauer des besonderen Einsatzes fort)



Seekadett (Die Kadetten der Offizierlaufbahnen tragen statt des Sterns ihr entspr. Laufbahnabzeichen)



Bootsmanns-(Matrose)



Maschinen-



Vermessungs-, Steuermanns-



Signal-



Funk-



Fernschreib-



Zimmermanns-



Artillerie-Mechaniker-



Torpedo-Mechaniker-



Sperrwaffen-Mechaniker-



Verwaltungs-(Vl. Sy. Vy)



Schreiber-



Sanitäts-



Musik-



Marine-Artillerie-



Kraftfahr-Laufbahn



Flugmelde-Laufbahn

Laufbahnabzeichen für Wehrmachtbeamte (Marine)



höherer Dienst



gehobener Dienst



mittlerer Dienst



höherer Dienst



gehobener Dienst

Verwaltungsbeamte

Justizbeamte



höherer Dienst



gehobener Dienst



mittlerer Dienst



gehobener Dienst



mittlerer Dienst

Technische Beamte

Werkstattbeamte



Marine-Apotheker



Lehrer (höh. Laufbahn, auch Marine-sportlehrer)



Marine-lotsenkommandeur



gehobener Dienst



mittlerer Dienst

seem. Fahrzeugbeamte



gehobener Dienst



mittlerer Dienst

Seemaschinisten

b) Dienstgradabzeichen für Unteroffiziere ohne Portepee und für Mannschaften



Bootsmannsmaat



Obermaschinenmaat



Obersteuermannsmaat



Feuerwerksmaat



Mechanikersmaat (Artl.)



Verwaltungsmaat



Obermaat (Laufbahn für das Wehrersatzwesen)



Matrosengefreiter, Signalgefreiter u. w. als gepr. Unteroffz.-Anwärter



Matrosen- usw. hauptgefreiter



Matrosen- usw. obergefreiter



Matrosen- usw. gefreiter



Kragen des Überziehers für Obermaate (2 Litzen) u. für Maate (1 Litze)



Ärmeltressen der Jacke für Obermaate und Maate

c) Abzeichen für Sonderausbildung



Geschützführer für Seeziel- und Flakartillerie kleiner Fahrzeuge (GF III)



Geschützführer für Mittelartillerie der Schiffe (GF IIa) bzw. Zerstörer (GF IIb)



Geschützführer für schwere Artillerie der Schiffe (GF I)



Flak Maschinenwaffenschütze bzw. -beobachter (Flak S bzw. Flak B)



Flakgeschützführer II (GF Flak II)

Dienstgradbezeichnungen der Mannschaften der Kriegsmarine

Mannschaften

Laufbahn	Matrosen	Gefreite	Obergefreite	Hauptgefreite	Stabsgefreite
Seeoffizier-anwärter	Matrose	Seekadett	—	—	—
Ingenieur-offizier-anwärter	Matrose	Kadett d. Marine-Ingenieurwesens	—	—	—
Sanitäts-offizier-anwärter	Matrose	Marine Sanitäts-Kadett	—	—	—
Waffen-Offiz. anwärter	Matrose	Kadett d. Marine-Waffenwesens	—	—	—
Verwaltungs-offizier-anwärter	Matrose	Kadett der Marineverwaltung	—	—	—
Marinelaubeamten-anwärter	Matrose	Kadett	—	—	—
Bootsmanns-	Matrose	Matrosengefreiter	Matrosenobergefreiter	Matrosenhauptgefreit.	Matrosenstabsgefreiter
Maschinen-	Matrose	Maschinengefreiter	Maschinenobergefreiter	Maschinenhauptgefreit.	Maschinenstabsgefreiter
Steuermanns-	—	—	—	—	—
Signal-	Matrose	Signalgefreit.	Signalobergefreiter	Signalhauptgefreit.	Signalstabsgefreiter
Funk-	Matrose	Funkgefreiter	Funkobergefreiter	Funkhauptgefreit.	Funkstabsgefreiter
Fernschreib-	Matrose	Fernschreibgefreiter	Fernschreibobergefreiter	Fernschreibhauptgefreit.	Fernschreibstabsgefreiter
Zimmermanns-	Matrose	Zimmermannsgefr.	Zimmerm.-obergefreiter	Zimmerm.-hauptgefreit.	Zimmerm.-stabsgefreiter
Feuerwerker	—	—	—	—	—
Mechaniker-	Matrose	Mechanikergefreiter	Mechanikerobergefreiter	Mechanikerhauptgefreit.	Mechanikerstabsgefreiter
Verwaltungs-	Matrose	Verwaltungsgefreiter	Verwaltungsobergefreiter	Verwaltungshauptgefreit.	Verwaltungsstabsgefreiter
Schreiber	Matrose	Schreibergefreiter	Schreiberobergefreiter	Schreiberhauptgefreit.	Schreiberstabsgefreiter
Sanitäts-	Matrose	Sanitätsgefreiter	Sanitätsobergefreiter	Sanitätshauptgefreit.	Sanitätsstabsgefreiter
Musik-	Matrose	Musikgefreiter	Musikobergefreiter	Musikhauptgefreit.	Musikstabsgefreiter
Kompaniefeldwebel	—	—	—	—	—
Marineartillerie-	Marine-artillerist	Marineartill.-gefreiter	Marineartillobergefreiter	Marineartill.-hauptgefreit.	Marineartill.-stabsgefreiter
Kraftfahr-	Kraftfahrer	Kraftfahrgefreiter	Kraftfahrobergefreiter	Kraftfahrhauptgefreit.	Kraftfahrstabsgefreiter
Laufbahn für das Wehrersatzwesen	—	—	—	—	—
Waffenwart-	—	—	—	—	—
Flugmelde-	Flugmelder	Flugmeldegefreiter	Flugmeldeobergefreiter	Flugmeldehauptgefreit.	—

Dienstgradbezeichnungen der Unteroffiziere der Kriegsmarine

Unteroffiz. ohne Portepee		Unteroffiziere mit Portepee			
Maate	Fähnriche und Obermaate	Feldwebel	Stabsfeldwebel (F)	Oberfeldwebel	Stabsoberfeldwebel
—	Fähnrich z. See	—	—	Oberfähnrich z. See	—
—	Fähnrich des Marineingenieurwesens	—	—	Oberfähnrich d. Marineingenieurwesens	—
—	Marinesanitätsfähnrich	—	—	Marineunterarzt	—
—	Fähnrich des Marinewaffenwesens	—	—	Oberfähnrich d. Marinewaffenwesens	—
—	Fähnrich der Marineverwaltung	—	—	Oberfähnrich d. Marineverwalt.	—
—	Fähnrich	—	—	Oberfähnrich	—
Bootsmannsmaat	Oberbootsmannsmaat	Bootsmann	Stabsbootsmann (F)	Oberbootsmann	Stabsoberbootsmann
				Oberstückmeister	Stabsoberstückmeister
Maschinenmaat	Obermaschinenmaat	Maschinist	Stabsmaschinist (F)	Obermaschinist	Stabsobermaschinist
Steuerm.-maat	Obersteuermannsmaat	Steuermann	Stabssteuermann (F)	Obersteuermann	Stabsobersteuermann
Signalmaat	Obersignalmaat	Signalmeister	Stabssignalmeister (F)	Obersignalmeister	Stabsobersignalmeister

Funkmaat	Oberfunkmaat	Funkmeister	Stabsfunkmeister	Oberfunkmeister	Stabsoberfunkmeister
Fernschr.-maat	Oberfernschreibmaat	Fernschreibmeister	Stabsfernschreibmstr. (F)	Oberfernschreibmeister	Stabsoberfernschreibmeister
Zimmerm. maat	Oberzimmermannsmaat	Zimmermstr.	Stabszimmermeister (F)	Oberzimmermeister	Stabsoberzimmermeister
Feuerw.-maat	Oberfeuerwerksmaat	Feuerwerker	Stabsfeuerwerker (F)	Oberfeuerwerker	Stabsoberfeuerwerker
Mechanikmaat	Obermechanikermaat	Mechaniker	Stabsmechaniker (F)	Obermechaniker	Stabsobermechaniker
Verwalt.-maat	Verwaltungsobermaat	Verwaltungsfeldwebel	Verw.-Stabsfeldwebel (F)	Verwaltungsoberfeldwebel	Verwaltungsstabsoberfeldw.
Schreibermaat	Schreiberobermaat	Schreiberfeldwebel	Schreiberstabsfelow. (F)	Schreiberoberfeldwebel	Schreiberstabsoberfeldwebel
Sanitätsmaat	Sanitätsobermaat	Sanitätsfeldwebel	Sanitätsstabsfelow. (F)	Sanitätsoberfeldwebel	Sanitätsstabsoberfeldwebel
Musikmaat	Musikobermaat	Musikfeldwebel	Musikstabsfeldwebel (F)	—	—
—	—	—	—	Hauptfeldwebel	Hauptfeldwebel
Marineartilleriemaat	Marineartill.-Obermaat	Marineartill.-Feldwebel	Marineartill.-stabsfeldw. (F)	Marineartill.-oberfeldwebel	Marineartill.-stabsoberfeldwebel
Kraftfahrmaat	Kraftfahrobermaat	Kraftfahrfeldwebel	Kraftfahrstabsfeldw. (F)	Kraftfahroberfeldwebel	Kraftfahrstabsoberfeldwebel
Maat	Obermaat	Feldwebel	Stabsfeldw. (F)	Oberfeldwebel	Stabsoberfeldwebel
—	—	—	—	—	Waffenwart
Flugmeldemaat	Flugmeldeobermaat	Flugmeldefeldwebel	Flugmeldestabsfeldw. (F)	Flugmeldeoberfeldwebel	Oberwaffenw. Flugm.-Stabsoberfeldwebel



Flak-geschützführer I (GF Flak I)



Entfernungsmesser Lfb. I und XIV mit Seezeichen- und Flak-Meßausbildung



Entfernungsmesser Lfb. I und XIV mit Seezeichen- und Flak-Meßausbildung



Entfernungsmesser mit Unteroffizierlehrgang



Waffenleitvormann (Truppenausbildung)



Waffenleitvormann (Art., Flak, Küste)



Torpedowaffenleitvormann III



Torpedowaffenleitvormann II



Speervormann



Schiffstaucher



Torpedotaucher



U-Boots- und Bergungstaucher



Unterwasserhorcher (Lehrg. für Mannsch.)



Unterwasserhorcher (Lehrg. für Unteroffz.)



Flak-Horcher (Truppenausbildung)



Flak-Horcher



Flak-Scheinwerferführer



Techn. Scheinwerferlehrgang Küste



Elektrotechniklehrgang III



Elektrotechniklehrgang II



Motorenlehrgang III



Motorenlehrgang II



Armelabzeichen für: Matrosenhauptgefreiter mit Sonderausbildung als Schiffstaucher, kommandiert zum Stabe eines Geschwaders



Spielmann



Geschützführer für Küstengeschütze (Truppenausbildung) GFK (Tr.)



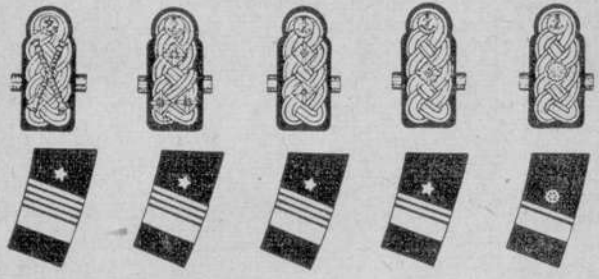
Geschützführer für Küstengeschütze GFK



Flakgeschützführer (Truppenausbildung) GF Flak (Tr.)

Schulterstücke, Armelstreifen, Litzen, Schulterklappen

a) für: Offiziere, Musikinspizienten und Musikmeister



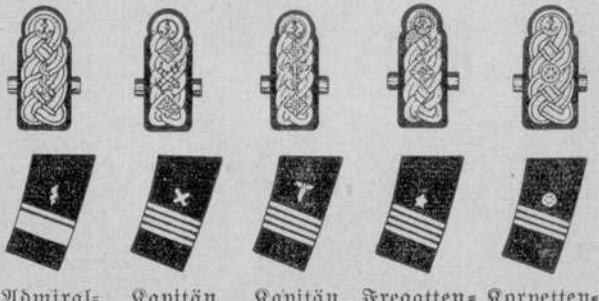
Großadmiral

Generaladmiral

Admiral

Vizeadmiral

Konteradmiral (Ing.)



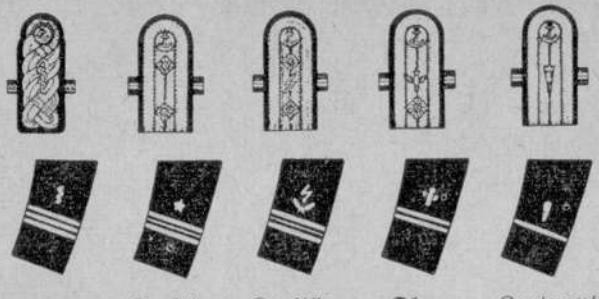
Admiralarzt

Kapitän z. See (W.) der Artilleriewaffen

Kapitän z. See (V.)

Fregattenkapitän

Korvettenkapitän (Ing.)



Marine-oberstabsarzt a. D. oder z. V.

Kapitänleutnant

Kapitänleutnant M. N. d. B. (Schulterstücke mit schwarzem Tuch unterlegt)

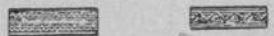
Oberleutnant (M. A.)

Leutnant (W) der Unterwasserwaffen



Obermusikinspizient Musikinspizient ohne Stern

Stabsmusikmeister Obermusikmeister mit 1 Stern u. 2 Ärmelstreifen Musikmeister ohne Stern u. 1 Ärmelstreifen



Epauletten-halter

Epauletten-halter werden von allen aktiven Marine-offizieren und Wehrmacht-beamten — Marine — in Offizierrang auf dem blauen Rock getragen.

Abzeichen für Verabschiedete

werden von den verabschiedeten Marine-offizieren und Wehrmacht-beamten — Marine — im Offizierrang an Stelle der Epauletten-halter auf dem blauen Rock und auf dem Mantel quer unter den Schulterstücken getragen.

b) für Unteroffiziere mit Portepee und Fähnriche



Oberfähnrich (Ing.)

Stabsoberfeldwebel hier: Oberwaffenwart (Spr.)

Stabsoberfeldwebel hier: Stabsoberstückmeister

Oberfeldwebel hier: Obermaschinist

Oberfeldwebel hier: Oberbootsmann



Stabsfeldwebel (F) hier: Stabszimmermeister (F)

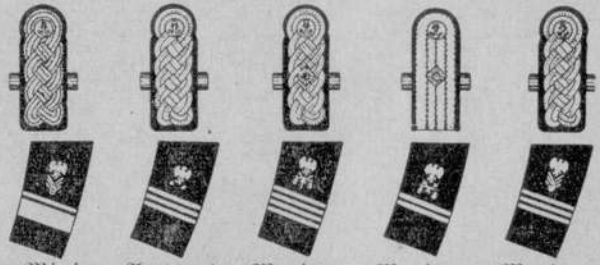
Stabsfeldwebel (F) hier: Verwaltungsstabsfeldwebel (F)

Feldwebel hier: Funkmeister

Feldwebel hier: Kraftfahrfeldwebel

Fähnrich zur See

c) für Beamte



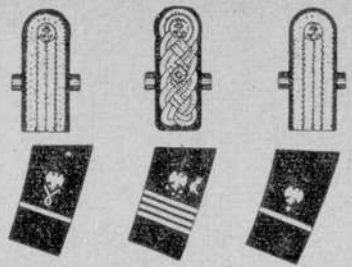
Ministerialdirigent hier: Verwaltungsbeamter

Amtsrat hier: Technischer Beamter

Marineoberkriegsgerichtsrat

Marinejustizinspektor

Marineintendanturrat



Ver-
waltungs-
sekretär

Marine-
ober-
baurat

Waffen-
meister

Feldgraue Marineuniform.

Die feldgraue Marineuniform entspricht der des Heeres, auch hinsichtlich der Dienstgradabzeichen Dienstgradabzeichen auf Ärmeln, Schulterstücken und Kragen sind goldfarbig, die Sterne der Unteroffiziere mit Portepee aus silbernem Metall.

Als Unterscheidungsmerkmal tragen die Soldaten auf den Schulterklappen:

Marine-Artillerie-Abteilungen einen klaren Anker (ohne Tau) mit einer daraufliegenden, flammenden, geflügelten Granate (Laufbahnabzeichen der Marineartillerie),

Schiffs-Stamm-Abteilungen zwei gekreuzte, klare Anker,

Marine-Lehr-Abteilungen einen unklaren Anker.

Über diesen Unterschiedsabzeichen wird die arabische Abteilungsnummer getragen.

Die deutsche Volksgasmaske

schützt gegen sämtliche chemischen Kampfstoffe (schützt nicht gegen Leuchtgas).

Gebrauchsanweisung.

Aufgestellt vom Reichsluftfahrtministerium — Chef des zivilen Luftschutzwesens.

Beschreibung:

Die Volksgasmaske wird in drei Größen hergestellt, und zwar in der

Größe „M" (Männergröße)
Größe „F" (Frauengröße)
Größe „K" (Kindergröße).

Die Größenbezeichnung M, F oder K befindet sich am Anschlußstück und im Innern des Gummistücks zwischen den Augenfenstern. Die Volksgasmaske besteht aus:

1. VM-Maskenkörper
2. VM-Filter.

Beide werden während der Lagerung im VM-Karton aufbewahrt.

Der VM-Maskenkörper ist aus nachstehenden Einzelheiten aufgebaut:

a) Gummistück, bestehend aus Gesichtsteil, Kopfteil mit Schlaufe und Knöpfen,
b) A-Ventil (Ausatemventil),
c) zwei Augenfenstern mit Klarscheibe und Sprengring,
d) Anschlußstück mit Dichtring, E-Ventilplättchen (Einatemventil und Saugring),
e) Kopfband.

Das VM-Filter besteht aus:

a) Filtertopf mit Gewindeanschluß,
b) Filtermasse.

Der VM-Karton enthält:

a) Einlage,
b) Ventilhülse,
c) Spannstück.

Aufsetzen der Volksgasmaske.

Zuerst die Ventilhülse abstreifen, das Spannstück herausnehmen und das Filter in das Anschlußstück des Maskenkörpers einschrauben. Dann den Maskenkörper mit fest eingeschraubtem Filter mit beiden Händen in der Gegend der Knöpfe erfassen, das Kinn hineinstecken und den Maskenkörper so über den Kopf ziehen, daß der Maskenrand unter dem Kinn, hinter den Ohren und über den Hinterkopf verläuft. Die VM so zurechtrücken, daß keine Belästigung des Kehlkopfes eintritt und die Augen-

Die Volksgasmaske VM 37

fenster so vor den Augen liegen, daß sie gute Sicht gewähren, die Augenwimpern nicht berühren und keinen lästigen Druck ausüben. Das Ausatemventil darf beim Zurechtrücken nicht als Handgriff verwendet werden, dagegen kann an den Augenfenstern und an dem Anschlußstück gezogen werden. Kämme, Haarnadeln und Haarspangen sind vor dem Aufsetzen der Maske zu entfernen. Brillen mit dünnen oder flach anliegenden Bügeln können aufbehalten werden, doch müssen die Brillengläser leicht mit einem Klarsichtmittel (z. B. Brillenglassalbe oder Seifenstift) eingerieben werden.

Verpassen:

Die Größe M, F oder K ist so zu wählen, daß die Maske an der Stirn, an den Schläfen, an den Wangen und unter dem Kinn faltenlos anliegt, ohne jedoch irgendwo lästigen Druck auszuüben. Der Kopfteil kann mit Hilfe des Kopfbandes durch entsprechende Wahl der Knopflöcher verengt werden. Möglich sind drei Einstellungen: Benutzung der beiden äußeren oder der beiden inneren Knopflöcher oder eines äußeren und eines inneren Knopfloches.

Dichtprüfung:

Bei ausgeschraubtem Filter das mit der linken Hand umfaßte Anschlußstück durch den Handballen der rechten Hand verschließen und dann einatmen. Bei dichtem Sitz wird die Maske gegen das Gesicht gesaugt. Es darf nirgendwo einströmende Luft spürbar sein. Darauf achten, daß bei der Dichtprüfung der Vorderteil des Ausatemventils nicht berührt wird. Dichtprüfungen im Gasraum werden gemäß den hierfür ergehenden Weisungen durchgeführt.

Absetzen der Maske:

Die Daumen beider Hände rechts und links in der Kinngegend unter den Maskenrand schieben, dann die Maske nach vorn abziehen und nach oben vom Kopf abheben.

Reinigen:

Nach dem Absetzen Filter und Maskenkörper auseinanderschrauben und mit einem reinen Lappen trocken wischen. Die Klarscheiben in der Maske belassen, aber beim Abwischen nicht berühren, da sie sonst blind werden. Den im Maskeninnern in der ringförmigen Vertiefung des Anschlußstückes liegenden Saugring entfernen, trocknen lassen und wieder einsetzen. Verschmutzte Masken kön-

nen nach Herausnehmen der Klarscheiben mit Wasser und Seife vorsichtig gereinigt werden. Die Volksgasmaske darf erst wieder in den Aufbewahrungskarton zurückgelegt werden, nachdem sie an der Luft (nicht in der Sonne und nicht am Ofen) nachgetrocknet ist.

Verpacken:

Das Filter der Volksgasmaske ausschrauben und in das Spannstuck einsetzen. Den Maskenkörper auf das Spannstück ziehen (dabei das Entstehen scharfer Falten vermeiden). Die Ventilhülse über das A-Ventil stecken. Den Maskenkörper mit eingesetztem Spannstück in den VM-Karton einlegen.

Pflege und Behandlung:

Die Volksgasmaske ist ein Gerät, das vor Verletzungen (z. B. durch spitze Fingernägel) geschützt werden muß. Masken, die eine, wenn auch nur geringfügige Beschädigung zeigen, sind der zuständigen Prüfstelle vorzulegen. Verbeulte Filter müssen durch neue ersetzt werden.

Lagerung:

Für die Lagerung der Maske ist der VM-Karton bestimmt. Er wird in drei Größen — passend zu den drei Größen der Volksgasmaske — geliefert. Die Größenbezeichnung M, F oder K ist auf dem Deckel und auf dem Spannstuck eingeprägt. Jede Volksgasmaske soll in dem ihrer Größe entsprechenden Karton aufbewahrt werden. Die VM muß während der Lagerung vor Feuchtigkeit, Frost und Hitze (z. B. Ofennähe oder Sonnenbestrahlung) geschützt werden. Die günstigsten Lagerverhältnisse werden im allgemeinen in Wohnräumen vorliegen, doch soll die VM nicht der Einwirkung von Mottenschutzmitteln ausgesetzt werden.

Auswechseln der Klarscheiben:

Unbrauchbar gewordene Klarscheiben müssen ausgewechselt werden. Dazu den Sprengring entfernen und dann die verbrauchte Klarscheibe herausnehmen. Die Augenscheibe säubern. Die neue Klarscheibe am Außenrand fassen und so auf die Augenscheibe legen, daß der Aufdruck „Innenseite" zu lesen ist. Danach den Sprengring bis zum deutlichen Schnappen in die Fassung eindrücken.

Pflege deine Volksgasmaske noch besser als deine Kleidung, denn sie soll dir gegebenenfalls das Leben retten!

Merkblatt für den Eintritt als Freiwilliger in die Luftwaffe.

(Herausgegeben vom Reichsluftfahrtministerium, Ausgabe Juli 1939)

Allgemeines.

Wehrdienst ist Ehrendienst! Der Wunsch, dem Vaterlande zu dienen, ist groß! Für jeden jungen Deutschen besteht hierzu die Möglichkeit, als Freiwilliger in die Wehrmacht einzutreten, vorausgesetzt, daß er völlig auf dem Boden des nationalsozialistischen Staates steht, sittlich, geistig und körperlich dieser ernsten Aufgabe gewachsen ist und Lust und Liebe zum Wehrdienst mitbringt.

Um zu den Bevorzugten gehören zu dürfen, die als Freiwillige zur Ableistung ihrer Dienstpflicht angenommen werden, ist deshalb genaue Beachtung nachstehender Bestimmungen erforderlich. Dabei liegt es im Interesse eines jeden, der freiwillig dienen will, sich möglichst frühzeitig zu bewerben.

Wann

werden Freiwillige in die Luftwaffe eingestellt?

Im Frühjahr und Herbst jedes Jahres (bei Flakartillerie, Regiment General Göring und Fallschirmjäger-Regimentern nur im Herbst).

Wer

kann eingestellt werden?

1. Für die Annahme als Freiwilliger ist Voraussetzung, daß der Bewerber
   a) am Einstellungstag das 17. Lebensjahr vollendet und das 25. Lebensjahr noch nicht überschritten hat (Stichtage: 15. April für die Frühjahrseinstellung, 15. Oktober für die Herbsteinstellung),
   b) eine Mindestgröße von 1,60 m besitzt, im Ausnahmefall, wenn der Bewerber für die Luftwaffe wertvoll ist, 1,54 m (für fliegendes Personal Größe 1,65 bis 1,90 m, für Fallschirmschützen 1,60 bis 1,80 m),
   c) die deutsche Staatsangehörigkeit (Reichsangehörigkeit) besitzt,
   d) wehrwürdig ist,

e) tauglich für den Wehrdienst ist,
f) nicht Jude oder jüdischer Mischling ist (Von länger dienenden Freiwilligen ist der Nachweis der Abstammung von deutschem oder artverwandtem Blut zu erbringen.),
g) gerichtlich nicht vorbestraft und auch sonst unbescholten ist[1]),
h) unverheiratet ist,
i) seine Arbeitsdienstpflicht erfüllt hat (Bei Annahme als Freiwilliger wird die Einbeziehung zum Reichsarbeitsdienst veranlaßt. Der Bewerber braucht hierzu keine Schritte zu unternehmen.),
k) soweit er minderjährig ist, die schriftliche, amtlich beglaubigte Einwilligungserklärung seines gesetzlichen Vertreters zum freiwilligen Eintritt vorlegt,
l) seine Lehrzeit vor Eintritt in den Reichsarbeitsdienst, also mindestens ½ Jahr vor Eintritt in den Wehrdienst, voraussichtlich mit Erfolg beenden wird oder die schriftliche Einwilligung seines Lehrherrn zur Lehrzeitverkürzung vorlegt, falls er Lehrling in der Berufsausbildung ist,
m) nötige Zahnbehandlung vor der Einstellung durchgeführt hat.

Bewerber, die diesen Bedingungen nicht entsprechen, können nicht angenommen werden.

2. Bevorzugt eingestellt werden:
a) Angehörige der „fliegerischen Bevölkerung"[2]),
b) hochqualifizierte, technische Fachhandwerker,
c) Bewerber, die den Führerschein für Kraftfahrzeuge besitzen oder die bereits an einem Lehrgang einer Motorsportschule des NSKK. teilgenommen haben oder die sich zur Ableistung eines derartigen Lehrgangs vor dem Diensteintritt verpflichten, oder
d) Bewerber, die den Nachweis einer elektro- bzw. nachrichtentechnischen Berufs- oder Vorausbildung erbringen (z. B.: Morseschein der SA., des DASD. usw.),

[1]) Strafen wegen Betätigung für das Deutschtum und wegen Taten, zu denen der Betreffende sich durch Übereifer in diesem Kampf hatte hinreißen lassen, werden nicht angerechnet.
[2]) Siehe letzte Seite.

e) Angehörige des NSFK., der HJ., SA., SS., des NSKK., DRK. und die Amtsträger des RLB.,
f) Inhaber von Sportabzeichen,
g) Inhaber des Sanitätsscheines des Deutschen Roten Kreuzes (= Personalausweis des DRK., des NSFK. oder der SA., sowie Bewerber, die der HJ. als Feldscher angehört haben).

3. Für Bewerber für die Offizierlaufbahnen und für die Laufbahn der Wehrmachtbeamten gelten besondere Bestimmungen. Merkblätter für diese Laufbahnen können beim nächsten Wehrbezirkskommando oder Wehrmeldeamt angefordert werden.

Wie lange

dient der Freiwillige?

1. Bei der Fliegertruppe:
a) 2 Jahre dienen Freiwillige, die sich aus beruflichen Gründen nicht auf 12 Jahre verpflichten können, wenn sie fliegertauglich und für den Flugdienst geeignet sind, sowie voraussichtlich als Reserveoffizieranwärter in Frage kommen. Sie erhalten während der zweijährigen Dienstzeit eine fliegerische Ausbildung. Ferner können bei der Fliegertruppe 2 Jahre dienen technisch vorgebildete Fachhandwerker (z. B. aus der Flugzeugindustrie und verwandten Betrieben) mit abgeschlossener Berufsausbildung (Gesellen- oder Facharbeiterprüfung), die für das fliegertechnische Personal besonders geeignet sind, Kraftfahrer und solche Freiwillige, die an einem Lehrgang des NSKK. teilgenommen haben.
b) 4½ Jahre dienen diejenigen Freiwilligen, die sich zur Verwendung beim fliegertechnischen und allgemeinen Personal eignen und sich freiwillig für 4½ Jahre verpflichten. Sie können bei Eignung nach 2 Dienstjahren zu Unteroffizieren befördert werden. (Die Dienstjahre werden auf die Zeit der Berufs- oder Betriebszugehörigkeit im bürgerlichen Beruf angerechnet.)
c) 12 Jahre dienen Freiwillige aller Laufbahnen, welche die Eignung zum Unteroffizier nachweisen und sich freiwillig zu einer Dienstzeit von insgesamt 12 Jahren verpflichten.

2. Bei der Flakartillerie, Regiment Göring und Fallschirmjäger-Regimentern:
   a) 2 Jahre, sofern nicht eine freiwillige Verpflichtung für ein drittes Dienstjahr eingegangen wird;
   b) 12 Jahre bei Eignung zum Unteroffizier und freiwilliger Verpflichtung für insgesamt 12 Dienstjahre.

3. Bei der Luftnachrichtentruppe:
   a) 2 Jahre bei Eignung zum Reserveoffizieranwärter oder bei besonderer elektro- bzw. nachrichtentechnischer Berufsausbildung (Angehörige der Fernmelde-, Elektro- und Rundfunkindustrie mit Facharbeiter- oder Gesellenprüfung, Kurzwellenamateure usw.), ferner Kraftfahrer und solche Freiwillige, die an einem Lehrgang des NSKK. teilgenommen haben.
   b) 4½ Jahre solche Freiwillige, die Bordfunker (Fliegerschütze) der Luftwaffe werden wollen (bei Eignung zum Unteroffizier Weiterverpflichtung auf 12 Dienstjahre) sowie Freiwillige, die auf Grund ihrer beruflichen oder vormilitärischen Ausbildung Eignung zum Nachrichtendienst der Luftwaffe besitzen. Die letzteren können bei Eignung nach 2 Dienstjahren zu Unteroffizieren befördert werden. (Die Dienstjahre werden auf die Zeit der Berufs- und Betriebszugehörigkeit angerechnet.)
   c) 12 Jahre für Bordfunker und Nachrichtenpersonal bei Eignung zum Unteroffizier.

Wo

ist Einstellung möglich?

1. Die Einstellung bei der Flieger- und der Luftnachrichtentruppe ist in der Regel nur bei Truppenteilen möglich, deren Standort in der Nähe des dauernden Aufenthaltsortes des Bewerbers liegt.

   Es können sich jedoch um Annahme bewerben:
   a) Freiwillige aus dem ganzen Reich bei den Marinefliegerverbänden, beim Regiment General Göring (bei diesem mit Ausnahme von Ostpreußen) und bei Fallschirmjäger-Regimentern.

   b) Länger dienende Freiwillige (d. h. mit Verpflichtung für 4½ oder 12 Dienstjahre) aus dem ganzen Reich bei denjenigen Waffengattungen oder Truppenteilen, bei denen sie dienen wollen.

2. Die Einstellung bei der Flakartillerie muß bei Flakabteilungen erfolgen, deren Standort in der Nähe des dauernden Aufenthaltsortes des Bewerbers liegt.

3. Sind dem Bewerber die für ihn in Betracht kommenden Truppenteile nicht bekannt, so kann er sie bei dem für seinen dauernden Aufenthaltsort zuständigen Wehrbezirkskommando oder Wehrmeldeamt erfragen. Die Wahl der Waffengattung (Fliegertruppe, Flakartillerie, Luftnachrichtentruppe, Regiment General Göring, Fallschirmjäger-Regimenter) ist dem Bewerber freigestellt.

4. Die Einstellung bei dem gewählten Truppenteil ist jedoch nur in Grenzen der bei diesem vorhandenen Freiwilligenstellen möglich. Ein Anspruch auf Einstellung bei der gewünschten Waffengattung oder bei einem bestimmten Truppenteil besteht grundsätzlich nicht. Überangebot von Freiwilligen wird anderen Truppenteilen zugeführt, bei denen noch Bedarf vorliegt. Deshalb ist vom Bewerber in seinem Annahmegesuch mit anzugeben, bei welcher Waffengattung oder welchem Truppenteil er eingestellt werden möchte, wenn bei dem gewünschten Truppenteil keine Stelle mehr frei ist.

Wie

bewirbt man sich?

1. Der Bewerber darf sein Annahmegesuch nur bei einer Annahmestelle der Luftwaffe einreichen, und zwar:
   a) für die Fliegertruppe
      bei einem Fliegerausbildungsregiment,
   b) für die Flakartillerie
      für 12jährige Dienstzeit bei einer Flakabteilung, für 2jährige Dienstzeit bei dem für seinen dauernden Aufenthaltsort zuständigen Wehrbezirkskommando,
   c) für die Luftnachrichtentruppe
      für 4½- bzw. 12jährige Dienstzeit als Bordfunker, Flugzeugfunkpersonal oder Nachrichtenpersonal der Luftwaffe bei einer Luftnachrichtenabteilung oder

Luftgaunachrichtenabteilung, für 2jährige Dienstzeit bei dem für seinen dauernden Aufenthaltsort zuständigen Wehrbezirkskommando,

d) für das Regiment General Göring bei diesem Regiment in Berlin-Reinickendorf-West 4, Spandauer Weg,

e) für die Fallschirmjäger-Regimenter beim Fallschirmjäger-Regiment 1 in Stendal.

2. Dem Annahmegesuch sind folgende Papiere beizufügen:

a) Von Bewerbern, die noch nicht erfaßt sind, der Freiwilligenschein zum Eintritt in den aktiven Wehrdienst.
Für die Ausstellung des Freiwilligenscheins melden sich die noch nicht erfaßten Bewerber persönlich bei der zuständigen polizeilichen Meldebehörde zur Anlegung des Wehrstammblattes. Hierbei ist die Ausstellung des Freiwilligenscheins zu beantragen. Personalpapiere und von Minderjährigen die schriftliche, amtlich beglaubigte Erlaubnis des gesetzlichen Vertreters sind zur Anmeldung mitzubringen,

b) von Bewerbern, die bereits gemustert sind, an Stelle des Freiwilligenscheins ein polizeilich beglaubigter Auszug aus dem Wehrpaß betr. Tauglichkeitsgrad und Wehrdienstverhältnis.
Formblätter (zu a und b) sind bei den polizeilichen Meldebehörden zu haben, für im Reichsarbeitsdienst befindliche Bewerber bei dem zuständigen Meldeamt für den Reichsarbeitsdienst. Ein 2. Freiwilligenschein oder 2. Auszug aus dem Wehrpaß darf erst nach Rückgabe des ersten oder nach Ablauf seiner Gültigkeit ausgestellt werden.
Gesuche, denen der Freiwilligenschein oder der beglaubigte Auszug aus dem Wehrpaß nicht beiliegt, werden nicht berücksichtigt.

3. Alle Bewerber haben dem Gesuch außerdem beizufügen:

a) einen selbst und mit der Hand geschriebenen lückenlosen Lebenslauf. Dieser muß mindestens enthalten: Vor- und Familiennamen (Rufname unterstreichen), Tag, Jahr, Ort, Kreis, Provinz der Geburt; Beruf des Vaters; Religion; Körpergewicht und -größe; körperliche Fehler; Angaben über: Schulbesuch, Ausbildung, Beruf und Beschäftigung oder Arbeitslosigkeit seit der Schulentlassung; beabsichtigten Beruf; Zugehörigkeit zu HJ. (Marine-HJ. oder Flieger-HJ.) oder zu einer Parteigliederung (SA., SS, NSKK., NSFK., NS.-Fliegerkorps, DRK. usw.); über bereits abgeleisteten Arbeitsdienst; ob Freischwimmer oder Radfahrer; ob Inhaber von Ehrenzeichen der Partei, über Besitz eines Sportabzeichens, des Reiterscheins, einer Bescheinigung über die Ausbildung an einer Motorsportschule des NSKK., sonstige Bescheinigungen (z. B. über fliegerische Ausbildung) oder Führerscheine; welche Kenntnisse im Morsen, Funken usw. vorhanden sind; ob und welche fremden Sprachen beherrscht werden; Angaben, ob und wo in früheren Jahren ein Annahmegesuch als Freiwilliger eingereicht worden ist; gewünschte Verwendung (z. B. Flugzeugführer, Fallschirmschütze, Flugzeugmechaniker, Funker, Kraftfahrer usw.); genaue und deutliche Anschrift,

b) zwei Paßbilder, Brustbilder, von vorn gesehen, in der Größe von 37×52 mm und in bürgerlicher Kleidung ohne Kopfbedeckung, nicht in Uniform, mit Vor- und Familiennamen auf der Rückseite,

c) länger dienende Freiwillige; Urkunden zum Nachweis der Abstammung von deutschem oder artverwandtem Blut (Geburtsurkunden oder Taufurkunden der Eltern und Großeltern väterlicherseits und mütterlicherseits). Bei Adoptivkindern sind die Urkunden der leiblichen Eltern und Großeltern vorzulegen. Fehlende Urkunden sind möglichst bald nachzureichen.

4. Annahmegesuche Freiwilliger dürfen nur bei einem Truppenteil und können jederzeit eingereicht werden, jedoch bis spätestens 5. Januar jedes Jahres für die Herbsteinstellung, bis 5. Juli für die Frühjahrseinstellung des nächsten Jahres und von allen landwirtschaftlichen Arbeitskräften für die Herbsteinstellung des nächsten Jahres. Annahmegesuche, die nicht bis 5. Januar oder 5. Juli beim Annahmetruppenteil eingegangen sind, werden für die nächste Einstellung nicht mehr berücksichtigt.

Es wird dringend empfohlen, das Annahmegesuch so früh wie möglich einzureichen. Bewerber, die sich erst kurz vor Meldeschluß bewerben, laufen Gefahr, infolge Besetzung aller Freiwilligenstellen nicht mehr berücksichtigt zu werden.

Vorlage von Annahmegesuchen bei höheren militärischen oder staatlichen Dienststellen ist zwecklos. Sie verzögert nur die Bearbeitung zum Nachteil des Bewerbers.

5. Bei Überfüllung des Annahmetruppenteils werden die Gesuche geeigneter Bewerber durch Freiwilligen-Ausgleichstellen an Truppenteile weitergeleitet, bei denen noch Bedarf an Freiwilligen vorliegt. Bewerber, die daraufhin ihr Gesuch zurückziehen, dürfen als Freiwillige künftighin überhaupt nicht mehr angenommen werden. Sie können erst mit ihrem Geburtsjahrgang zum aktiven Wehrdienst ausgehoben werden.
6. Nach Abschluß des Annahmeverfahrens erhalten die zur Einstellung geeigneten Bewerber einen „Annahmeschein". Soweit Bewerber die festgelegten Annahmebedingungen nicht erfüllen oder der Bedarf an Freiwilligen bereits gedeckt ist, erhalten sie ein „Ablehnungsschreiben". Weitere Anträge — auch bei anderen Truppenteilen — sind dann zwecklos.
7. Freiwillige der Flakartillerie und Luftnachrichtentruppe, die nur zwei Jahre dienen wollen, reichen ihr Annahmegesuch nur bei dem für ihren dauernden Aufenthaltsort zuständigen Wehrbezirkskommando ein. Ihre Annahme als Freiwilliger erfolgt durch das Wehrbezirkskommando. Über ihre Zuteilung zu einem Truppenteil wird bei der Aushebung entschieden, zu der sie sich zu stellen haben.

Welche Laufbahnen

stehen dem Freiwilligen offen?

1. Fliegertruppe:
   a) beim fliegenden Personal:
      Flugzeugführer
      Hilfsbeobachter
      Bordfunker (Fliegerschütze). (Meldung nur bei der Luftnachrichtentruppe)
      Bordmechaniker (Fliegerschütze)
      Fallschirmschütze

   b) beim fliegertechnischen Personal
      Flugzeugmechaniker
      Flugzeughandwerker
      Flugmotorenschlosser
      Flugzeugelektriker
      Flugzeugfeinmechaniker
      Flugzeugbombenpersonal
      Fliegerwaffenpersonal
      Flugzeugbildpersonal
      Flugzeugfunkpersonal (Meldung nur bei der Luftnachrichtentruppe)
      Fallschirm- und Sicherheitsgerät-Personal
   c) beim allgemeinen Personal:
      Kraftfahrpersonal
      Lagerpersonal
      Feuerwerker
      allgemeines Truppendienstpersonal
      Musiker
      Sanitätspersonal
2. Flakartillerie:
   a) artilleristisches Personal
   b) allgemeines Personal (wie bei Fliegertruppe)
3. Luftnachrichtentruppe:
   a) Luftnachrichtenpersonal (Funker, Fernsprecher, Fernschreiber, Bordfunker, Flugzeugfunkpersonal),
   b) allgemeines Personal (wie bei Fliegertruppe).

Alle Laufbahnen werden gleich hoch bewertet. Die Beförderungsverhältnisse in ihnen sind ungefähr gleich.

Besondere Fähigkeiten sind nachzuweisen bei der Bewerbung für folgende Laufbahnen:

a) fliegendes Personal:
   beste Gesundheit (Tauglichkeit für den Fluadienst), sportlich gut durchgebildet, charakterliche Eignung (Eignungsprüfung), gute Allgemeinbildung, technisches Verständnis;
b) fliegertechnisches Personal:
   Facharbeiter mit abgeschlossener handwerklicher Vorbildung (Gesellenprüfung oder Industriefacharbeiterprüfung) aus folgenden oder ähnlichen Berufen: Schlosser aller Art, Metallhandwerker (z. B. Klempner, Kupferschmiede), Tischler, Sattler, Maler, Elektriker, Mechaniker, Feinmechaniker, Büchsenmacher, ferner technische Zeichner, Kartografen, Fotografen;

c) sonstiges Personal der Fliegertruppe, Flakartillerie und Luftnachrichtentruppe:
Truppennachrichtenpersonal: Funker, Telegrafenbauarbeiter, Arbeiter der Funk- und Fernsprechgerätindustrie, Mechaniker, Schlosser, Elektriker, Uhrmacher, Optiker;
Kraftfahrpersonal: Kraftfahrer, Motorenschlosser;
Feuerwerker: Schlosser, Techniker;
allgemeines Truppendienstpersonal: Kaufmännische Angestellte, Schreiber, Schneider, Schuhmacher, Metzger, Köche;
Musiker: Berufsmusiker und musikalisch Vorgebildete anderer Berufe.

Was erhält der Freiwillige?

1. Während der Dienstzeit:

Der Freiwillige erhält während des ersten Dienstjahres neben freier Bekleidung, Verpflegung, Unterkunft und Heilfürsorge eine Löhnung von 0,50 RM täglich.

Mit der Beförderung zum Gefreiten (nach 1 Dienstjahr), Obergefreiten (nach 2 Dienstjahren), Hauptgefreiten (nach 4 Dienstjahren), Unteroffizier (frühestens nach 2 Dienstjahren) usw. erhalten die Soldaten die diesen Dienstgraden entsprechende Besoldung.

Bei guter Führung und Leistung wird den Soldaten nach vierjähriger Dienstzeit die Dienstauszeichnung 4. Klasse, nach zwölfjähriger Dienstzeit die Dienstauszeichnung 3. Klasse verliehen.

Die 12 Jahre dienenden Soldaten erhalten im 11. und 12. Dienstjahr auf Wehrmachtfachschulen eine kostenlose Ausbildung für den erwählten späteren Beruf.

2. Nach dem Ausscheiden:

Die nach 4½ jähriger Dienstzeit ausscheidenden Soldaten erhalten am Tage ihrer Entlassung

a) ein Führungszeugnis,
b) auf Antrag ein Fachleistungszeugnis,
c) einen Berechtigungsschein für bevorzugte Arbeitsvermittlung,
d) bis zur Unterbringung in einer Arbeitsstelle eine laufende Unterstützung auf die Dauer von 26 Wochen,

e) eine Dienstbelohnung von 525 RM.

Bei der Entlassung nach einer Gesamtdienstzeit von 12 Jahren erhalten die Soldaten, die

a) in das freie Erwerbsleben übertreten
1. eine Abfindung in Höhe von 8000 RM, sowie Kinderbeihilfen für die Dauer von 3 Jahren,
2. ein Führungszeugnis,
3. auf Antrag ein Fach- oder Dienstleistungszeugnis,
4. ein Fachschulzeugnis,
5. eine Dienstbelohnung von 1200 RM,
6. Umzugsentschädigung;

b) als Wehrmachtssiedler Neubauernstellen übernehmen oder sich sonst in der Landwirtschaft, insbesondere als Bauern, ansässig machen:
1. eine Abfindung zur Übernahme eines landwirtschaftlichen Betriebes von 10 000 RM, bei Übernahme einer Neubauernstelle 12 000 RM, im Grenzgebiet und in besonderen Fällen 15 000 RM, sowie Kinderbeihilfen für die Dauer von 3 Jahren nach der Entlassung,
2. ein Führungszeugnis,
3. auf Antrag ein Fach- oder Dienstleistungszeugnis,
4. ein Fachschulzeugnis,
5. eine Dienstbelohnung von 1200 RM,
6. Umzugsentschädigung;

c) Beamte werden wollen:
1. eine Militäranwärterurkunde,
2. Militäranwärterbezüge für die Dauer des Militäranwärterverhältnisses, d. h. bis zur Anstellung als planmäßiger Beamter,
3. ein Führungszeugnis,
4. auf Antrag ein Fach- oder Dienstleistungszeugnis,
5. ein Fachschulzeugnis,
6. eine Übergangsbeihilfe von 750 RM,
7. Umzugsentschädigung.

Der Militäranwärter steht zum Führer und zum Reich in einem öffentlich-rechtlichen Treueverhältnis. Die Versorgung der Militäranwärter und ihrer Hinterbliebenen richtet sich nach den Vorschriften für die Versorgung der Beamten auf Lebenszeit. Der Militäranwärter ist also (auch während der Übergangszeit bis zur Anstellung als Beamter) mit seiner Familie wirtschaftlich gesichert.

Welche Beamtenlaufbahnen

in der Luftwaffe stehen dem Soldaten offen?

1. Im nichttechnischen Dienst:
   a) die einfache Laufbahn (Amtsgehilfen, Justizwachtmeister bei den Luftwaffengerichten),
   b) die mittlere Laufbahn (Assistenten, Sekretäre),
   c) die gehobene Laufbahn (Regierungsinspektoren),

2. Im technischen Dienst:
   a) die mittlere Laufbahn
      im Reichsflugsicherungsdienst (Technische Assistenten),
      Kraftfahrdienst, handwerklichen Dienst bei den Bekleidungsämtern der Luftwaffe (Werkführer),
   b) die gehobene Laufbahn im bautechnischen Verwaltungsdienst (Regierungsbauinspektoren),
      Bilddienst, Flugzeugdienst, Kraftfahrdienst, Reichsflugsicherungsdienst, Nachrichtendienst, Waffendienst, Waffen- und Munitionsdienst (Technische Inspektoren)

3. Im sonstigen Dienst:
   a) mittlerer Reichsluftaufsichtsdienst (Untermeister, Meister),
   b) mittlerer Reichswetterdienst (Wetterdienst-Assistenten),
   c) gehobener Reichswetterdienst (Wetterdienst-Inspektoren),
   d) gehobener Fachschuldienst (Oberfachschullehrer).

Weitere Auskünfte

über den Eintritt als Freiwilliger in die Luftwaffe erteilen auf Anfrage das für den dauernden Aufenthaltsort des Bewerbers zuständige Wehrbezirkskommando oder Wehrmeldeamt und alle Truppenteile der Luftwaffe.

Der fliegerischen Bevölkerung gehören an:

a) die aktiven Angehörigen des NSFK. (Nationalsozialistisches Fliegerkorps) und der Flieger-HJ., die ausgebildet oder in Ausbildung begriffen sind
   im Segel- oder Motorflug,
   im Nachrichtenverbindungsdienst,
   in handwerksmäßiger Schulung für Flugzeugbau und Flugzeuginstandsetzung
   und die hierüber eine Bescheinigung besitzen;

b) Inhaber von Ausweisen 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 im Arbeitsbuch oder eine Bescheinigung des Dienststellenleiters über fliegerischfachliche Verwendung und die Art seiner Tätigkeit ausweist,

d) vom Luftfahrtindustriepersonal
   1. Die Facharbeiter, die in den Arbeitsbüchern durch einen Vermerk des Arbeitsamtes als Flugzeugspezialarbeiter gekennzeichnet sind,
   2. die Facharbeiter und technischen Angestellten, die seit mindestens 3 Monaten in Rüstungsbetrieben der Luftwaffe beschäftigt sind. Facharbeiter in diesem Sinne sind lediglich die gelernten und angelernten Arbeiter des Metall- und Holzgewerbes (vgl. Berufsverzeichnis für die Statistik der Arbeitsvermittlung, Gruppen 5 und 12), deren Arbeitsbücher mit einem entsprechenden Vermerk des Betriebsführers versehen sind. Für die Berechnung der Dauer der Beschäftigung ist der Tag der Musterung oder der Annahmeuntersuchung als Freiwilliger zugrunde zu legen.

Wortlaut der Erklärung.

.....
(Ort und Tag)

Erklärung

Hierdurch gebe ich als gesetzlicher Vertreter meines minderjährigen Sohnes (Mündels)

.....
(Vor- und Familienname)

geboren am ..... zu .....

diesem die Erlaubnis zum freiwilligen Eintritt in die Wehrmacht.

Nebenstehende Unterschrift des

....
(Name des gesetzlichen Vertreters) (Unterschrift des gesetzlichen Vertreters)

wird hiermit beglaubigt.

(Stempel) .....
(Unterschrift)

Der Offiziernachwuchs der Luftwaffe im Kriege.

Herausgegeben vom Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe
Juni 1940

I. Freiwillige Meldung zur Offizierslaufbahn

Die Offiziere der Luftwaffe ergänzen sich während des Krieges aus Freiwilligen mit späterer Ernennung zum Fahnenjunker nach Bewährung in der Truppe. Die Luftwaffe trägt damit einem besonderen Wunsch der einsatzfreudigen Jugend Rechnung.

Die Erfahrungen des Krieges haben erneut bewiesen, daß nur ein auf hoher Stufe stehendes Offizierkorps den zu stellenden Anforderungen entsprechen kann.

Nur wer von den idealen Aufgaben des Offizierberufes durchdrungen und bereit ist, Leib und Leben für Führer und Volk einzusetzen, soll diesen Beruf ergreifen.

Führer und Erzieher zur Wehrhaftigkeit zu werden, erfordert ganze Männer, die sich ihrem Berufe aus innerster Neigung mit selbstloser Hingabe widmen. Sie müssen durch ihre Charakterveranlagung, ihren Persönlichkeitswert und ihre militärischen Fähigkeiten besonders hervortreten und nach dem Urteil ihrer Vorgesetzten die Eigenschaften besitzen, die von einem späteren Offizier als Führer und Erzieher zu fordern sind.

1. Einstellungsbedingungen.

Die Einstellung für die Offizierlaufbahn der Luftwaffe erfolgt zunächst als Freiwilliger. Ihr folgt bei Bewährung die Ernennung zum Fahnenjunker.

Die Ableistung einer Arbeitsdienstpflicht vor der Einstellung entfällt.

Voraussetzung für die Einstellung ist der Besitz des Reifezeugnisses (Abitur, Matura) einer höheren Lehranstalt. Nach dem Erlaß des Reichsministers für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung — E. IIIa 1947, W, RV (b) vom 8. September 1939 — wird von Sonderreifeprüfungen für Schüler der öffentlichen und der als Ersatz solcher anerkannten privaten höheren Schulen allgemein abgesehen.

Einem Schüler der 8. Klasse wird bei Einberufung zum Wehrdienst das Reifezeugnis zuerkannt, wenn Führung und Klassenleistung des Schülers es rechtfertigen.

Außerdem ist für die Einstellung Bedingung:

Besitz der deutschen Staatsangehörigkeit (Reichsangehörigkeit),
Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift,
arische Abstammung (beachte Fußnote zu Muster 4),
volle Tauglichkeit für den Wehrdienst,
der Bewerber muß unverheiratet sein,
Unbescholtenheit und Straffreiheit,
hervorragende sittliche, geistige und körperliche Eignung,
Bewerber muß wehrwürdig sein und darf nicht unter die Wehrpflichtausnahmen fallen,
Größe möglichst 1,70 m bis 1,85 m, aber nicht unter 1,60 m,
Alter am Einstellungstage mindestens 17, jedoch nicht über 24 Jahre (Ausnahmen können bei geringer Überschreitung der Altersgrenze gemacht werden).
Die Zähne müssen vor der Einstellung instand gesetzt sein.

2. Bewerbung

Die Bewerbungsgesuche zum Dienstantritt am 1. Oktober 1940 können ab sofort bis 1. August 1940 erfolgen.

In Ausnahmefällen können Gesuche auch nach diesem Zeitpunkte noch Berücksichtigung finden.

Schüler, die nicht im Herbst 1940 sondern erst im Frühjahr 1941 das Reifezeugnis erlangen, können voraussichtlich zum 1. April 1941 eingestellt werden. Gesuche hierzu sind in der Zeit vom 1. Oktober 1940 bis 1. März 1941 einzureichen.

Für den Herbst 1941 gelten die gleichen Bestimmungen wie für 1940.

Die Bewerbungsgesuche sind zu richten:

Von den Bewerbern für die Flieger-, Flakartillerie-, Luftnachrichten- und Ing.-Offizierlaufbahn an eine der folgenden Annahmestellen, die dem Wohnort des Bewerbers am nächsten liegt:

Annahmestelle 1 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Berlin-Charlottenburg, Uhlandstraße 191,
Annahmestelle 2 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Hannover, Escherstraße 12,

Annahmestelle 3 für Offizieranwärter der Luftwaffe, München 13, Lerchenauer Straße 115,
Annahmestelle 4 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Wien XVIII/110, Schopenhauerstraße 44—46.

Gleichzeitige Bewerbung bei verschiedenen Wehrmachtteilen, mehreren Waffengattungen oder Truppenteilen ist unzulässig.

Dem Bewerbungsgesuch sind beizufügen:

a) Große Geburtsurkunde des Bewerbers (standesamtliche Ausfertigung, Taufschein genügt nicht; für Österreich, Sudetenland, Protektorat Böhmen und Mähren und die neubesetzten Gebiete im Osten und Westen bis zur ehemals deutschen Grenze von 1914 Geburtsurkunde);
b) 6 Lichtbilder, ohne Kopfbedeckung in Paßbildgröße 3,7 × 5,2 cm, bürgerliche Kleidung, nicht Uniform (keine Seitenaufnahmen);
c) letztes Schulzeugnis, gegebenenfalls Reifezeugnis;
d) handgeschriebener Lebenslauf nach Muster 1;
e) schriftliche, vorbehaltlose Verpflichtungserklärung zum Dienst in der Wehrmacht, zu der bei Minderjährigen der gesetzliche Vertreter (Vater, Mutter oder Vormund) sein Einverständnis erteilen muß (nach Muster 2);
f) Erklärung nach Muster 3. Hier sind alle auch in früheren Jahren erfolgte Bewerbungen um Einstellung als Offizier-, Sanitäts- oder Veterinäroffizieranwärter anzugeben, ebenso alle Bewerbungen für sonstige Laufbahnen innerhalb der deutschen oder einer fremden Wehrmacht. Die Gründe, die zur Ablehnung des Gesuches führten, sind zu melden;
g) ausgefüllte Fragebogen nach Muster 4 und Urkunden zum Nachweis der arischen Abstammung. Aus den Urkunden oder beglaubigten Abschriften müssen die Konfessionen hervorgehen.
h) Im Bewerbungsgesuch muß besonders vermerkt werden, ob sich der Bewerber für die Flieger-, Flak-, Luftnachrichten- oder Ingenieurlaufbahn bewirbt.

Die Bewerber für die Fliegertruppe müssen außerdem angeben, ob sie bei Untauglichkeit als Flugzeugführer bei der Luftwaffe bleiben wollen, d. h.

ob sie zur Flakartillerie oder Luftnachrichtentruppe gehen oder sich für einen anderen Wehrmachtteil entscheiden oder ein Studium ergreifen wollen.

Ferner ist die Angabe von 3 männlichen Bürgen mit genauer Anschrift und Berufsangabe erforderlich, die über den Bewerber und sein Elternhaus genaue Auskunft geben können (Dienststellung in der Partei ist nur in hauptamtlicher Anstellung als Beruf anzugeben; weder Verwandte noch der Schuldirektor noch die Lehrer der letzten Schule dürfen als Bürgen angegeben werden).

Eine etwa vor oder nach Einreichung der Werbung stattfindende ärztliche Untersuchung auf Wehrfliegertauglichkeit ist mit Angabe des Datums und der Untersuchungsstelle der Annahmestelle zu melden.

i) Von Bewerbern, die noch nicht gemustert sind:

Eine Meldung nach folgendem Muster, daß der Bewerber sich bei seinem zuständigen Wehrbezirkskommando als Freiwilliger (vorgesehen zur späteren Übernahme als Fahnenjunker) der Luftwaffe gemeldet und dort das Muster 3 der Einf. W. Fr. B. ausgefüllt habe:

> Ich habe den „Meldevordruck für Einstellung als Freiwilliger in die Wehrmacht" der Einf. W. Fr. B. (Muster 3) bei dem für mich zuständigen Wehrbezirkskommando in
>
> ..... am ..... ausgefüllt.
>
> Datum: ..... Unterschrift: .....

Bewerber, die bereits gemustert sind, erbringen statt der Meldung über Ausfüllung des Musters 3 der Einf. W. Fr. B. einen polizeilich beglaubigten Auszug über die Seiten 1 und 3 bis 5 des Wehrpasses, betreffend Tauglichkeitsgrad und Wehrdienstverhältnis. Die Formblätter sind bei den Polizeimeldeämtern erhältlich.

3. Einstellungsverfahren

Nach erfolgter Bewerbung erhalten diejenigen Bewerber, für welche die Durchführung des Einstellungsverfahrens beabsichtigt ist, durch das zuständige Wehrbezirkskommando eine Aufforderung zur Untersuchung auf Wehrdiensttauglichkeit.

Die hierbei tauglich Befundenen erhalten ferner durch die Annahmestelle für Offizieranwärter der Luftwaffe eine Aufforderung zur persönlichen Vorstellung. An diese schließt sich für die Bewerber der Fliegertruppe eine Untersuchung auf Fliegertauglichkeit und auf Eignung zum Flugzeugführer an.

Die Kosten für die Reise zur persönlichen Vorstellung und fliegerärztlichen Untersuchung werden im Betrage einer Militär-Hin- und Rückfahrkarte erstattet. Die gering gehaltenen Verpflegungskosten während der persönlichen Vorstellung und der ärztlichen Untersuchung hat der Bewerber selbst zu tragen.

Bewerber, die endgültig bei der Truppe eingestellt werden sollen, erhalten von ihrem Wehrbezirkskommando einen Gestellungsbefehl.

4. Ausbildung

Die Ausbildung des Offiziernachwuchses der Fliegertruppe, Flakartillerie und Luftnachrichtentruppe besteht aus der militärischen Grundausbildung, dem Dienst in einem Fronttruppenteil, einem Waffenschulkommando und einem Kriegsschullehrgang, für die Bewerber der Fliegertruppe außerdem in einer abgeschlossenen fliegerischen Ausbildung.

5. Beförderung

Die Beförderungszeiten sind durch Verkürzung den Kriegsverhältnissen angepaßt.

Die Ernennung der geeignet erscheinenden Freiwilligen zum Fahnenjunker erfolgt nach etwa 4 Monaten.

6. Besoldung

Die Besoldung richtet sich nach den einheitlich für die Wehrmacht getroffenen gesetzlichen Bestimmungen. Hiernach erhalten Freiwillige mit Mannschaftsdienstgraden nur den Wehrsold. Nach der Beförderung zum Fahnenjunkerunteroffizier werden daneben die Friedensdienstbezüge der Berufssoldaten gezahlt. Außerdem werden freie Verpflegung, Unterkunft, Bekleidung und Heilfürsorge (ärztliche Behandlung, Lazarettpflege, Gebrauch von Heil- und Kurmitteln) gewährt.

Die bisher geforderte Bereitstellung von 700.— RM für die 1. Offizierausstattung entfällt während des Krieges, desgleichen ist eine private Beihilfe nicht erforderlich.

II. Bewerbung aus der Truppe

Soldaten, die n a ch ihrem Eintritt in die Luftwaffe die Offizierlaufbahn erstreben und bereit sind, sich zu unbegrenzter Dienstzeit der Wehrmacht zu verpflichten, können nach erfolgreicher Teilnahme an einem „Lehrgang für Kriegsoffizier-Nachwuchs" in diese Laufbahn gelangen. Von diesen Soldaten wird eine bestimmte wissenschaftliche Vorbildung nicht gefordert.

Ausschlaggebend sind in diesen Fällen die charakterliche Veranlagung und die militärischen Fähigkeiten, um den verantwortungsvollen Aufgaben des Offiziers gerecht zu werden.

Diese Soldaten dürfen bei Abschluß des Lehrganges nicht älter als 30 Jahre sein.

Diese Gesuche sind nur über die militärischen Vorgesetzten auf dem Dienstwege an das Luftwaffen-Personalamt einzureichen.

III. Der Ingenieur-Offizier des Flugzeugwesens

Auf Anordnung des Führers und Obersten Befehlshabers der Wehrmacht ist mit sofortiger Wirkung die Laufbahn eines

Ingenieur-Offiziers des Flugwesens

geschaffen worden.

Diese Laufbahn ist für solche Bewerber vorgesehen, die auf Grund ihrer technischen Begabung dafür geeignet erscheinen und bereit sind, sich die wissenschaftlichen Grundlagen durch Studium im Rahmen von Sonderlehrgängen bei der Luftwaffe zu erwerben.

Die Bewerbungsgesuche sind zu richten an eine der 4 Annahmestellen für Offizieranwärter der Luftwaffe.

Es ist d i e Annahmestelle zu wählen, die dem Wohnort des Bewerbers am nächsten liegt.

Die Einstellungsbedingungen sind neben technischer Begabung dieselben wie für die sonstigen Bewerber für die Offizierlaufbahn in der Luftwaffe.

Die angenommenen Bewerber werden als Freiwillige (vorgesehen zur späteren Übernahme als Fahnenjunker) der Luftwaffe bei einem Fliegerausbildungsregiment eingestellt. Nach Bewahrung erfolgt die Ernennung zum Fahnenjunker (Ing.).

Die Fahnenjunker (Ing.) erhalten bis zur Ernennung zum Leutnant (Ing.) die gleiche Ausbildung zum Flugzeugführer wie die Fahnenjunker der Fliegertruppe.

Die Verwendung im technischen Dienst erfolgt nach Abschluß der genannten Sonderlehrgänge.

Über technische Voraussetzungen und Zuweisung von Praktikantenstellen in der Luftfahrtindustrie kann Auskunft eingeholt werden bei

Der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe

Generalluftzeugmeister (G. L. T), Berlin W 8,
Leipziger Straße 7.

Anweisung

für die Aufstellung des Lebenslaufs

Der Lebenslauf muß Angaben enthalten über:

- Tag und Ort der Geburt
- Religion
- Erziehung (im Elternhaus, bei Verwandten, im Internat u. dgl.)
- Bildungsgang (wo Schulbesuch, von wann bis wann, Reifezeugnis. Welche Klasse wird zur Zeit besucht?)
- Größe
- Sehvermögen
- Überstandene schwere Krankheiten, gegebenenfalls Nachwirkungen
- Leistungen im Sport (Freischwimmer? Sportabzeichen? usw.)
- Geländesportausbildung
- Betätigung im Flugsport: Abgelegte Prüfungen mit Angaben des Datums und der Segelflugschulen (genaue Anschrift)
- Mitgliedschaft bei HJ, FlHJ, SA, SS, NSFK usw.
- Betätigung im Freiwilligen Arbeitsdienst
- Jetzige Tätigkeit (wenn nicht auf der Schule)
- Besondere Neigungen
- Beruf des Vaters mit Anschrift (gegebenenfalls auch des Stiefvaters und des Vormunds mit Anschriften)
- Gegebenenfalls Scheidung oder getrennte Lebensführung der Eltern und bei welchem Elternteil der Bewerber lebt
- Teilnahme des Vaters am Weltkriege (Dienststellung, Truppenteil)
- Zahl, Alter, Beruf und Familienstand der Brüder
- Zahl, Alter, Beruf und Familienstand der Schwestern
- Berufe der Schwäger
- Alle sonstigen besonderen Ereignisse, die von Einfluß auf den Lebens- und Bildungsgang des Bewerbers gewesen sind
- Gründe für die Bewerbung
- Drei Persönlichkeiten (keine Verwandten), die bereit sind, ein Urteil über den Bewerber und dessen Familie abzugeben

Der Lebenslauf ist vom Bewerber handschriftlich zu schreiben, die Schilderung hat in gedrängter Kürze, jedoch fließend — nicht Telegrammstil — so zu erfolgen, daß die Darstellung eine persönliche Note erhält.

Verpflichtungserklärung zum Dienst in der Wehrmacht

Ich verpflichte mich hiermit vom Tage meiner Einstellung ab als Freiwilliger (vorgesehen zur späteren Übernahme als Fahnenjunker) der Luftwaffe auf unbegrenzte Zeit zum Dienst in der Wehrmacht

.....

(Vor- und Familienname)

Hierdurch gebe ich als gesetzlicher Vertreter meines minderjährigen Sohnes (Mündels)

.....

(Vor- und Familienname)

mein Einverständnis, daß dieser sich, wie vorstehend, verpflichtet.

Unterschrift des gesetzlichen Vertreters

.....

(Vor- und Familienname)

Die Unterschrift des ..... wird hiermit beglaubigt

(Stempel)

Anmerkung: Die Unterschrift des Vaters oder gesetzlichen Vormundes ist durch eine mit einem Dienstsiegel versehene Dienststelle (Polizei, Wehrmacht) zu beglaubigen.

Muster 3

Erklärung

Ich erkläre hiermit pflichtgemäß:

1. Ich habe — noch nicht — gedient
   bei .....
   in .....
   vom ..... bis .....
2. Ich habe mich — noch nicht — als Offz.-Anwärter oder als Kriegsfreiwilliger gemeldet
   bei .....
   in .....
   am .....
   und bin mit folgender Begründung abgelehnt worden:
   .....
   .....
3. Ich bin — noch nicht — auf Heerestauglichkeit untersucht
   bei .....
   in .....
   am .....
4. Ich bin — noch nicht — auf Wehr-Fliegertauglichkeit untersucht
   bei .....
   in .....
   am .....
5. Ich bin — noch nicht — psychologisch geprüft
   bei .....
   in .....
   am .....

....., den .....
(Ort und Datum)

.....
(Unterschrift)

Anmerkung: Nichtzutreffendes ist zu streichen.

Zu Ziffer 2: Es sind alle auch in früheren Jahren (auch bei einer fremden Wehrmacht) erfolgten Bewerbungen um Einstellung als Offizier-, Sanitätsoffizier- oder Veterinäroffizieranwärter anzugeben. (Ebenso alle Bewerbungen für sonstige Laufbahnen innerhalb einer fremden Wehrmacht.)

Muster 4

Fragebogen

zum Nachweis der arischen Abstammung*)

Name ..... Vorname .....
Wohnort und Wohnung .....
Geburtsort, -tag, -monat, -jahr .....
.....
Konfession (auch frühere Konfession) .....

Eltern

Name des Vaters ..... Vorname .....
Beruf .....
Wohnort und Wohnung .....
Geburtsort, -tag, -monat, -jahr .....
Konfession (auch frühere Konfession) .....

Geburtsname der Mutter ..... Vorname .....
Wohnung und Wohnort .....
.....
Geburtsort, -tag, -monat, -jahr .....
.....
Sterbeort, -tag, -monat, -jahr .....
.....
Konfession (auch frühere Konfession) .....
Verheiratet: in .....
am .....

*) Als nichtarisch gilt, wer von nichtarischen, insbesondere jüdischen Eltern oder Großeltern abstammt. Es genügt, wenn ein Eltern- oder Großelternteil nichtarisch ist. Dies ist insbesondere dann anzunehmen, wenn ein Eltern- oder Großelternteil der jüdischen Religion angehört hat. Als Abstammung gilt auch die außereheliche Abstammung. Durch die Annahme an Kindes Statt wird ein Eltern- oder Kindesverhältnis im Sinne dieser Verfügung jedoch nicht begründet.

Wenden!

Noch: **Muster 4**

Großeltern väterlicherseits

Name des Großvaters ..... Vorname .....
Beruf .....
Geburtsort, -tag, -monat, -jahr .....

Konfession (auch frühere Konfession) .....
Geburtsname der Großmutter ..... Vorname .....
Geburtsort, -tag, -monat, -jahr .....

Konfession (auch frühere Konfession) .....

Großeltern mütterlicherseits

Name des Großvaters ..... Vorname .....
Beruf .....
Geburtsort, -tag, -monat, -jahr .....

Konfession (auch frühere Konfession) .....
Geburtsname der Großmutter ..... Vorname .....
Geburtsort, -tag, -monat, -jahr .....

Konfession (auch frühere Konfession) .....

Ich versichere pflichtgemäß:
Mir sind trotz sorgfältiger Prüfung keine Umstände bekannt, die die Annahme rechtfertigen könnten, daß ich nichtarischer Abstammung bin oder daß einer meiner Elternteile oder Großelternteile zu irgendeiner Zeit der jüdischen Religion angehört haben.

....
(Ort und Datum) (Unterschrift)

Die Urkunden zu diesem Fragebogen sind folgendermaßen zu bezeichnen und zu heften:

a Fragebogen,
b Heiratsurkunde der Eltern,
c Geburtsurkunde des Vaters,
d „ der Mutter,
e Taufurkunde des Großvaters väterlicherseits,
f „ der Großmutter „
g „ des Großvaters mütterlicherseits,
h „ der Großmutter „



FLUGKRAFTSTOFFE
der „OLEX"
Auf allen deutschen Flughäfen!
„OLEX" DEUTSCHE BENZIN- UND PETROLEUM-GESELLSCHAFT M. B. H.



Jahrweiser 1941

31 Tage	Januar	1. Woche
Mittwoch 1 Neujahr	1834 Beseitigung der innerdeutschen Zollgrenzen	
Donnerstag 2	1777 Bildhauer Christian Rauch geb.	
Freitag 3	1912 Felix Dahn gest.	
Sonnabend 4	1785 Jakob Grimm geb.	

2. Woche	**Januar**	31 Tage
Sonntag 5	1919 Gründung der Deutschen Arbeiterpartei 1940 Vordringen deutscher Flieger bis Paris	
Montag 6 Hl. 3 Könige		
Dienstag 7	1831 Generalpostmeister Stephan geb.	
Mittwoch 8	1794 Justus Möser gest.	
Donnerstag 9	1927 Houston Stewart Chamberlain gest.	
Freitag 10	1920 Inkrafttreten des Versailler Diktates 1923 Raub des Memellandes durch Litauen	
Sonnabend 11	1923 Ruhreinbruch der Franzosen und Belgier	

31 Tage	**Januar**	3. Woche
Sonntag 12 Eintopf-Sonntag	1893 Herm. Göring und Alfr. Rosenberg geb.	
Montag 13	1935 Saarabstimmung	
Dienstag 14	1930 Mordanschlag auf Horst Wessel	
Mittwoch 15	1933 Wahlsieg der NSDAP. in Lippe	
Donnerstag 16	1901 Maler Arnold Böcklin gest.	
Freitag 17	1318 Baumeister Erwin v. Steinbach gest.	
Sonnabend 18	1871 Reichsgründungstag	

4. Woche	Januar	31 Tage
Sonntag 19	1576 Hans Sachs gest.	
Montag 20	1934 Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit	
Dienstag 21	1934 Baumeister Ludwig Troost gest.	
Mittwoch 22	1850 General Karl Litzmann geb.	
Donnerstag 23	1930 Nationalsozialistische Regierung in Thüringen	
Freitag 24	1712 Friedrich der Große geb. 1932 Herbert Norkus gest.	
Sonnabend 25	1077 Kaiser Heinrich IV. in Canossa	

31/28 Tage	Januar-Februar	5. Woche
Sonntag 26	1934 Deutsch-polnisches Abkommen	
Montag 27	1756 Wolfgang Amadeus Mozart geb.	
Dienstag 28	1923 Erster Parteitag der NSDAP. in München	
Mittwoch 29	1860 Ernst Moritz Arndt gest. 1940 29.—30. Deutsche Flieger vernichten 18 englische Schiffe	
Donnerstag 30	1933 Adolf Hitler wird Reichskanzler	
Freitag 31	1933 SA-Sturmführer Hans E. Maikowski gest.	
Sonnabend 1	1933 Erster Vierjahresplan	

Sonntag 2	1829 Naturforscher Alfred Brehm geb.
Montag 3	1721 Seydlitz geb. 1940 Versenkung von 14 englischen Schiffen durch deutsche Flieger
Dienstag 4	1936 Ermordung Wilhelm Gustloffs
Mittwoch 5	1808 Karl Spitzweg geb.
Donnerstag 6	1813 Aufruf Yorks an die ostpreußischen Stände
Freitag 7	1915 Winterschlacht in Masuren
Sonnabend 8	1871 Moritz v. Schwind gest.

Sonntag 9 Eintopf-Sonntag	1905 Adolf v. Menzel gest. 1940 8 englische Schiffe durch deutsche Flieger vernichtet
Montag 10	1920 Nordschleswig abgetrennt
Dienstag 11	1813 Otto Ludwig geb.
Mittwoch 12	1804 Philosoph Immanuel Kant gest.
Donnerstag 13	1883 Richard Wagner gest.
Freitag 14	1468 Johann Gutenberg gest.
Sonnabend 15	1763 Friede von Hubertusburg

8. Woche	Februar	28 Tage
Sonntag 16	1620 Friedrich Wilhelm der Große Kurfürst geb.	
Montag 17	1827 Pestalozzi gest.	
Dienstag 18	1546 Martin Luther gest.	
Mittwoch 19	1473 Astronom Nikolaus Kopernikus geb.	
Donnerstag 20	1810 Andreas Hofer von den Franzosen erschossen	
Freitag 21	1916 Beginn der Schlacht bei Verdun	
Sonnabend 22	1788 Philosoph Arthur Schopenhauer geb.	

28/31 Tage	Februar-März	9. Woche
Sonntag 23	1930 Horst Wessel ermordet	
Montag 24	1920 Verkündung des Parteiprogramms durch Adolf Hitler	
Dienstag 25	1916 Erstürmung von Fort Douaumont	
Mittwoch 26	1924 Beginn des Hitler-Prozesses	
Donnerstag 27	1925 Wiederbegründung der NSDAP.	
Freitag 28	1833 Generalstabschef General v. Schlieffen geb.	
Sonnabend 1	1935 Rückkehr des Saarlandes 1935 Gründungstag der Luftwaffe	

Sonntag 2	1689 Die Franzosen verwüsten Heidelberg
Montag 3	1918 Friede von Brest-Litowsk
Dienstag 4	1919 104 Sudetendeutsche von den Tschechen ermordet
Mittwoch 5	1935 Hans Schemm gest.
Donnerstag 6	1930 Großadmiral v. Tirpitz gest.
Freitag 7	1936 Wiederherstellung der deutschen Wehrhoheit im Rheinland und Kündigung des Locarnovertrages
Sonnabend 8	1917 Graf Zeppelin gest. 1940 Deutsche Flugzeuge versenken oder beschädigen 11 Handelsschiffe

Sonntag 9 Fintopf-Sonntag	1888 Kaiser Wilhelm I. gest.
Montag 10	1813 Stiftung des Eisernen Kreuzes
Dienstag 11	1888 Raiffeisen gest.
Mittwoch 12	1877 Wilhelm Frick geb.
Donnerstag 13	1938 Gesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich
Freitag 14	1803 Klopstok gest.
Sonnabend 15	933 Sieg Heinrichs I. in der Ungarnschlacht

12. Woche	März	31 Tage
Sonntag 16 Heldengedenktag	1935 Wiedereinführung d. Allgemeinen Wehrpflicht 1939 Protektorat Böhmen und Mähren 1940 Erfolgreicher deutscher Luftangriff auf die englische Flotte in Scapa Flow, 6 engl. sche Großkampfschiffe schwer beschädigt
Montag 17	1813 Aufruf „An mein Volk"
Dienstag 18	1813 Hebbel geb. 1915 Untergang von „U 29" mit Otto Weddigen
Mittwoch 19	1873 Max Reger geb.
Donnerstag 20	1770 Hölderlin geb. 1940 Deutsche Flieger versenkten bei Scapa Flow 9 Schiffe aus einem Geleitzug
Freitag 21 Frühlingsanfang	1933 Tag von Potsdam
Sonnabend 22	1832 Goethe gest.

31 Tage	März	13. Woche
Sonntag 23	1868 Dietrich Eckart geb. 1939 Wiedervereinigung des Memellandes mit dem Reich
Montag 24	
Dienstag 25	1907 Ernst v. Bergmann gest.
Mittwoch 26	1827 Ludwig van Beethoven gest.
Donnerstag 27	1845 Physiker W. C. v. Röntgen geb.
Freitag 28	1884 Gründung der deutschen Kolonialgesellschaft von Karl Peters
Sonnabend 29	1934 Landjahrgesetz

14. Woche	März-April	31/30 Tage
Sonntag 30	1559 Adam Riese, Verfasser des ersten deutschen Rechenbuchs, gest.	
Montag 31	1923 Die Franzosen ermorden in Essen 13 deutsche Arbeiter	
Dienstag 1	1815 Otto v. Bismarck geb.	
Mittwoch 2	1798 Hoffmann v. Fallersleben geb.	
Donnerstag 3	1897 Johannes Brahms gest.	
Freitag 4	1823 Wilhelm v. Siemens geb.	
Sonnabend 5	1723 Baumeister Fischer v. Erlach gest.	☽

30 Tage	April	15. Woche
Sonntag 6	1528 Albrecht Durer gest. 1920 Rheinlandbesetzung	
Montag 7	1346 Gründung der ersten deutschen Universität in Prag	
Dienstag 8	1835 Wilhelm v. Humboldt gest.	
Mittwoch 9	1241 Mongolenschlacht bei Liegnitz 1865 General Ludendorff geb. 1940 Die Deutsche Wehrmacht kommt der englischen Besetzung zuvor und nimmt Dänemark und Norwegen unter ihren Schutz. Einmarsch und Landung in Dänemark und Norwegen	
Donnerstag 10	742 Karl der Große geb.	
Freitag 11 Karfreitag	1814 Napoleon I. nach der Insel Elba verbannt	☉
Sonnabend 12	1809 Andreas Hofer erstürmt den Berg Isel	

Sonntag 13 Ostersonntag	1784 Wrangel geb.
Montag 14 Ostermontag	919 Heinrich I. deutscher König 1759 Händel gest.
Dienstag 15	1832 Wilhelm Busch geb.
Mittwoch 16	1916 Angriff deutscher Marineluftschiffe auf die engl. sche Ostküste
Donnerstag 17	1521 Luther auf dem Reichstag zu Worms
Freitag 18	1864 Erstürmung der Duppeler Schanzen
Sonnabend 19	1916 Generalfeldmarschall v. d. Goltz gest.

Sonntag 20	1889 Geburtstag Adolf Hitlers
Montag 21	1918 Kampfflieger Frhr. Manfred von Richthofen gef.
Dienstag 22	1866 Seeckt geb.
Mittwoch 23	
Donnerstag 24	1891 Generalfeldmarschall Graf Helmuth v. Moltke gest.
Freitag 25	1918 Schlacht am Kemmelberg
Sonnabend 26	1894 Rudolf Heß geb.

18. Woche	April-Mai	30/31 Tage
Sonntag 27	1809 Erhebung Schills	
Montag 28	1896 Heinrich v. Treitschke gest.	
Dienstag 29	1933 Reichsluftschutzbund gegründet	
Mittwoch 30	1803 Generalfeldmarschall Roon geb. 1777 Mathematiker Karl Friedrich Gauß geb. 1940 Die Landverbindung zwischen Oslo und Drontheim hergestellt.	
Donnerstag 1 Nationaler Feiertag des Deutschen Volkes		
Freitag 2	1892 Kampfflieger Frhr. Manfred v. Richthofen geb. 1940 Andalsnes von deutschen Truppen genommen	
Sonnabend 3	1848 Otto Lilienthal geb. 1940 Ein britisches Schlachtschiff durch eine einzige Fliegerbombe versenkt.	

31 Tage	Mai	19. Woche
Sonntag 4	1911 Ad. Woermann gest. 1940 Deutsche Truppen in Namsos; auch hier die Engländer geflohen.	
Montag 5	1869 Komponist Hans Pfitzner geb.	
Dienstag 6	1904 Maler Franz v. Lenbach gest. 1940 Englisches U-Boot durch deutsche Flugzeuge aufgebracht.	
Mittwoch 7	1833 Johannes Brahms geb.	
Donnerstag 8		
Freitag 9	1805 Schiller gest.	
Sonnabend 10	1760 Hebbel geb. 1940 Das deutsche Westheer beginnt den Entscheidungskampf: Einmarsch in Belgien, Luxemburg und die Niederlande.	

Sonntag 11	1680 Otto v. Guericke gest. 1940 Die feindlichen Grenztruppen in Holland und Belgien geworfen; das stärkste Fort der Festung Lüttich, Eben Emael, genommen. ♉
Montag 12	1803 Liebig geb.
Dienstag 13	1785 Historiker Dahlmann geb.
Mittwoch 14	1752 Landw. Albr. Thaer geb. 1940 Die „Festung Holland" und die ganze holländische Armee haben kapituliert. Der Übergang über die Maas zwischen Namur und Givet erzwungen und die Maginotlinie durchbrochen.
Donnerstag 15	1816 Maler A. Rethel geb. 1832 Komponist K. F. Zelter gest.
Freitag 16	1788 Friedrich Rückert geb.
Sonnabend 17	1933 Adolf Hitlers erste Reichstagsrede 1940 Deutsche Truppen dringen in Antwerpen ein und besetzen Brüssel.

Sonntag 18 **Muttertag**	1782 Major v. Lützow geb. 1940 Eupen, Malmedy und Moresnet wieder mit dem Reich vereinigt. Le Cateau und St. Quentin genommen. ♌
Montag 19	1762 Johann Gottlieb Fichte geb.
Dienstag 20	1754 Schadow geb. 1846 General v. Gluck geb. 1940 Flucht der Engländer nach den Kanalhäfen; die 9. französische Armee bei Valenciennes geschlagen. Die Kanalküste bei Abbeville erreicht.
Mittwoch 21	1471 Albrecht Dürer geb. 1940 Die Kanalhäfen durch Flugzeuge heftig angegriffen.
Donnerstag 22 **Christi Himmelfahrt**	1813 Richard Wagner geb.
Freitag 23	1618 Prager Fenstersturz (Beginn des Dreißigjährigen Krieges).
Sonnabend 24	1848 Annette v. Droste-Hülshoff gest.

22. Woche	Mai	31 Tage
Sonntag 25	1932 Admiral v. Hipper gest.	
Montag 26	1923 Albert Leo Schlageter von den Franzosen auf der Golzheimer Heide erschossen 1940 Calais genommen.	
Dienstag 27	1910 Mediziner Robert Koch gest.	
Mittwoch 28	1936 General Litzmann gest. 1940 Kapitulation des belgischen Heeres mit seinem König.	
Donnerstag 29	1919 Diktat von St. Germain 1940 Ein großer Teil der englischen Transportflotte vor Dünkirchen durch die Luftwaffe vernichtet.	
Freitag 30	1714 Bildhauer Andreas Schlüter gest.	
Sonnabend 31	1916 Skagerrakschlacht	

30 Tage	Juni	23. Woche
Sonntag 1 Pfingstsonntag	1780 General K. v. Clausewitz geb.	
Montag 2 Pfingstmontag	1916 Fort Vaux (Verdun) erstürmt	
Dienstag 3	1871 Elsaß-Lothringen Reichsland 1940 Luftangriff auf die Flugbasis von Paris.	
Mittwoch 4	1745 Hohenfriedberg 1875 Mörike gest. 1940 Dünkirchen genommen.	
Donnerstag 5	1826 Komponist Karl Maria Weber gest.	
Freitag 6	1836 Ingenieur M. Eyth geb. 1939 Einzug der Legion Condor in Berlin 1940 Die „Weygand-Linie" in breiter Front durchbrochen.	
Sonnabend 7	1826 Frauenhofer gest. 1940 Dover von der Luftwaffe angegriffen.	

Sonntag 8	1810 Schumann geb.
Montag 9	1525 Florian Geyer gest.
Dienstag 10	1190 Kaiser Friedrich Barbarossa gest. 1940 Voller deutscher Sieg in Narvik; Flucht der Engländer und Franzosen, Einstellung der Feindseligkeiten durch die Norweger.
Mittwoch 11	1923 Blutbad in Dortmund 1940 Kriegszustand zwischen Italien und den Westmächten.
Donnerstag 12	1815 Gründung der deutschen Burschenschaft
Freitag 13	1878 Beginn des Berliner Kongresses
Sonnabend 14	1828 Karl August v. Sachsen-Weimar gest. 1940 Paris von deutschen Truppen durchschritten.

Sonntag 15	1905 Kolonialpionier v. Wißmann gest. 1940 Verdun erobert; Maginotlinie an der Saarfront durchbrochen.
Montag 16	1922 Ostoberschlesien fällt an Polen
Dienstag 17	184. Georg v. Schönerer, völkischer Vorkämpfer in Österreich, geb. 1940 Der französische Ministerpräsident Pétain erklärt, Frankreich muß die Waffen niederlegen; er erbittet die deutschen Bedingungen. Metz, Belfort und Dijon und die Rüstungswerke Le Creuzot genommen.
Mittwoch 18	1815 Schlacht bei Waterloo
Donnerstag 19	1933 Verbot der NSDAP. in Österreich
Freitag 20	1895 Eröffnung des Nordostsee-Kanals
Sonnabend 21 Sommers-Anfang	1919 Admiral v. Reuter versenkt die deutsche Flotte in der Bucht von Scapa Flow

26. Woche	Juni	30 Tage
Sonntag 22	1861 Admiral Graf Spee geb. 1940 Unterzeichnung des Waffenstillstandsvertrages in Compiègne.	
Montag 23	1804 Borsig geb.	
Dienstag 24	1916 Beginn der Schlacht an der Somme	
Mittwoch 25	1822 E. T. A. Hoffmann gest. 1940 1 Uhr 35 Waffenruhe an allen Fronten mit Frankreich.	
Donnerstag 26	1935 Einführung der Arbeitsdienstpflicht	
Freitag 27	1789 Komponist Friedrich Silcher geb.	
Sonnabend 28	1914 Mord von Serajevo 1919 Unterzeichnung des Diktats von Versailles	

30/31 Tage	Juni-Juli	27. Woche
Sonntag 29	1831 Frhr. vom und zum Stein gest.	
Montag 30	1930 Rheinlandräumung	
Dienstag 1	1646 Philosoph G. W. v. Leibniz geb.	
Mittwoch 2	1714 Chr. W. von Gluck geb.	
Donnerstag 3	1926 Gründung der HJ. auf dem Parteitag zu Weimar	
Freitag 4	1888 Theodor Storm gest.	
Sonnabend 5	1884 Togo deutsch	

28. Woche	Juli	31 Tage
Sonntag 6	1887 Walter Flex geb.	
Montag 7	1531 Tilman Riemenschneider gest.	
Dienstag 8	1838 Graf Zeppelin geb.	
Mittwoch 9	1807 Diktat von Tilsit	
Donnerstag 10	1916 Handels-U-Boot „Deutschland" landet in Baltimore	
Freitag 11	1920 Deutscher Abstimmungssieg in Ost- und Westpreußen	
Sonnabend 12	1874 Fritz Reuter gest.	

31 Tage	Juli	29. Woche
Sonntag 13	1816 Dichter Gustav Freytag geb.	
Montag 14	1933 Erbgesundheitsgesetz	
Dienstag 15	1918 Deutsche Angriffsschlacht an der Marne	
Mittwoch 16	1890 Gottfried Keller gest.	
Donnerstag 17	1922 H. Fischer und E. Kern auf Burg Saaleck gest.	
Freitag 18	1916 Immelmann gefallen 1753 Baumeister Balth. Neumann gest.	
Sonnabend 19	1819 Gottfried Keller geb. 1810 Königin Luise gest.	

30. Woche	Juli	31 Tage
Sonntag 20	1934 Der Führer erhebt die SS. zur selbständigen Gliederung im Rahmen der NSDAP.	
Montag 21	1762 Schlacht bei Burkersdorf	
Dienstag 22	1822 Johann Gregor Mendel geb.	
Mittwoch 23	1777 Ph. O. Runge geb.	
Donnerstag 24	1920 Scheinabstimmung in Eupen-Malmedy	
Freitag 25	1848 Deutschösterreichischer Dichter O. Kernstock geb.	
Sonnabend 26	1932 Schulschiff „Niobe" gesunken	

31/31 Tage	Juli-August	31. Woche
Sonntag 27	1808 Freisetzung der Domänenbauern in Ost- und Westpreußen	
Montag 28	1750 Komponist Joh. Seb. Bach gest.	
Dienstag 29	1921 Adolf Hitler Führer der NSDAP.	
Mittwoch 30	1898 Otto v. Bismarck gest.	
Donnerstag 31	1886 Franz Liszt gest.	
Freitag 1	1914 Beginn des Weltkrieges	
Sonnabend 2	1934 Paul v. Hindenburg gest.	

32. Woche	August	31 Tage
Sonntag 3	1921 Gründung der SA.	
Montag 4	1929 4. Reichsparteitag in Nürnberg	
Dienstag 5	1914 Erneuerung des Eisernen Kreuzes	
Mittwoch 6	1195 Heinrich der Löwe gest.	
Donnerstag 7	1914 Einnahme von Lüttich	
Freitag 8	1929 Erster Zeppelinweltflug	
Sonnabend 9	1890 Helgoland wird deutsch	

31 Tage	August	33. Woche
Sonntag 10	955 Sieg über die Ungarn auf dem Lechfeld	
Montag 11	1778 Friedrich Ludwig Jahn geb.	
Dienstag 12	1894 Albert Leo Schlageter geb.	
Mittwoch 13	1802 Dichter Nikolaus Lenau geb.	
Donnerstag 14	1921 Georg v. Schönerer, völkischer Vorkämpfer in Österreich, gest.	
Freitag 15	1740 Matthias Claudius geb.	
Sonnabend 16	1717 Sieg Prinz Eugens über die Türken bei Belgrad	

34. Woche	August	31 Tage
Sonntag 17	1786 Friedrich der Große gest.	
Montag 18	1866 Gründung des Norddeutschen Bundes	
Dienstag 19		
Mittwoch 20	1528 Frundsberg gest.	
Donnerstag 21	1927 3. Reichsparteitag der NSDAP. in Nürnberg	
Freitag 22	1880 Gorch Fock geb.	
Sonnabend 23	1831 Gneisenau gest.	

31 Tage	August	35. Woche
Sonntag 24	1936 Einführung der zweijährigen Dienstpflicht	
Montag 25	1744 Joh. Gottfr. Herder geb. 1900 Friedrich Nietzsche gest.	
Dienstag 26	1806 Buchhändler J. Palm von den Franzosen in Braunau am Inn erschossen	
Mittwoch 27	1914 Beginn der Schlacht bei Tannenberg	
Donnerstag 28	1749 Goethe geb.	
Freitag 29	1523 Hutten gest. 1866 Herm. Löns geb.	
Sonnabend 30	526 Theoderich der Große gest.	

36. Woche	August-September	31/30 Tage
31 Sonntag	1821 Helmholtz geb. 1939 Polnische Angriffe auf reichsdeutsches Gebiet	
Montag 1	1870 Sieg bei Sedan 1939 Wiedervereinigung Danzigs mit dem Reich 1939 Deutsche Truppen treten zum Gegenangriff gegen Polen an. Erneuerung des Eisernen Kreuzes, Stiftung des Verwundetenabzeichens	
Dienstag 2	1933 Parteitag des Sieges	
Mittwoch 3	1814 Allgemeine Wehrpflicht 1939 England proklamiert den Kriegszustand mit Deutschland. Frankreich erklärt sich zum Beistand für Polen verpflichtet	
Donnerstag 4	1824 Anton Bruckner geb.	
Freitag 5	1774 Maler C. D. Friedrich geb.	
Sonnabend 6	1914 Beginn der Marneschlacht	

30 Tage	September	37. Woche
Sonntag 7	1914 Fall der Festung Maubeuge	
Montag 8	1831 Wilhelm Raabe geb. 1933 Th. Fritsch, völkischer Vorkämpfer, gest.	
Dienstag 9	1855 H. St. Chamberlain geb.	
Mittwoch 10	1919 Diktat von St. Germain 1939 Kriegserklärung Kanadas an Deutschland	
Donnerstag 11	1816 Karl Zeiß geb.	
Freitag 12	1819 Blücher gest.	
Sonnabend 13	1936 8. Reichsparteitag der NSDAP., „Parteitag der Ehre"	

Sonntag 14	1769 Alexander v. Humboldt geb.
Montag 15	1935 Hakenkreuzfahne Reichsflagge. Nürnberger Gesetze
Dienstag 16	1809 Erschießung der Schill'schen Offiziere zu Wesel
Mittwoch 17	1631 Sieg Gustav Adolfs bei Breitenfeld 1939 Einmarsch sowjetrussischer Truppen in Ostpolen
Donnerstag 18	1783 Mathematiker Leonhard Euler gest.
Freitag 19	1925 Afrikaforscher Georg Schweinfurth gest.
Sonnabend 20	1863 Jakob Grimm gest. 1898 Theodor Fontane gest.

Sonntag 21	1860 Philosoph Arthur Schopenhauer gest.
Montag 22	1826 Johann Peter Hebbel gest.
Dienstag 23 Herbstanfang	1885 Karl Spitzweg gest.
Mittwoch 24	1583 Wallenstein geb.
Donnerstag 25	1555 Augsburger Religionsfriede
Freitag 26	1759 York geb.
Sonnabend 27	1870 Einnahme Straßburgs 1939 Kapitulation Warschaus

40. Woche	**September-Oktober**	30/31 Tage
Sonntag 28	1858 Vorgeschichtsforscher Gust. Kossinna geb.	
Montag 29	1933 Reichserbhofgesetz	
Dienstag 30	1681 Raub Straßburgs durch Ludwig XIV.	
Mittwoch 1	1863 Admiral Scheer geb. 1938 Vereinigung des Sudetenlandes mit dem Reich	
Donnerstag 2	1847 Paul v. Hindenburg geb.	
Freitag 3	1813 Sieg Yorks bei Wartenburg	
Sonnabend 4	1515 Lucas Cranach d. J. geb.	

31 Tage	**Oktober**	41. Woche
Sonntag 5 Erntedanktag	1609 Dichter Paul Flemming geb. ⊛	
Montag 6	1891 Hans Schemm geb. 1905 Geograph v. Richthofen gest.	
Dienstag 7	1917 Deutscher Sieg von Kronstadt	
Mittwoch 8	1585 Komponist Heinrich Schütz geb.	
Donnerstag 9	1907 Horst Wessel in Bielefeld geb.	
Freitag 10	1920 Abstimmungssieg in Kärnten	
Sonnabend 11	1825 Conrad Ferdinand Meyer geb.	

42. Woche	Oktober	31 Tage
Sonntag 12 Eintopf-Sonntag	1924 1. Zeppelinfahrt nach Amerika	
Montag 13	1882 Graf Gobineau gest.	
Dienstag 14	1922 Adolf Hitlers Zug nach Coburg 1933 Deutschland verläßt den Völkerbund	
Mittwoch 15	1844 Friedrich Nietzsche geb. 1852 Jahn gest.	
Donnerstag 16	16.—18. 1813 Völkerschlacht bei Leipzig 1939 Deutscher Bombenangriff auf den Firth of Forth	
Freitag 17	1815 Emanuel Geibel gest. 1939 Deutscher Bombenangriff auf Scapa Flow	
Sonnabend 18	1777 Heinrich v. Kleist geb. 1939 Stiftung des Kriegsverdienstkreuzes	

31 Tage	Oktober	43. Woche
Sonntag 19	1863 Dichter Gustav Frenssen geb.	
Montag 20	1921 Zerstückelung Oberschlesiens	
Dienstag 21	1923 Beginn der Separatistenputsche im Rheinland	
Mittwoch 22	1811 Franz Liszt geb.	
Donnerstag 23	1805 Adalbert Stifter geb.	
Freitag 24	1648 Westfälischer Frieden	
Sonnabend 25	1861 Savigny gest.	

44. Woche	**Oktober-November**	31/30 Tage
Sonntag 26	1757 Frhr. vom und zum Stein geb. 1800 Generalfeldmarschall Graf Helmuth v. Moltke geb.	
Montag 27	1760 Gneisenau geb.	
Dienstag 28	1916 Kampfflieger Boelcke gefallen	
Mittwoch 29	1897 Goebbels geb.	
Donnerstag 30	1864 Schleswig-Holstein wieder deutsch	
Freitag 31 Reformationsfest	1517 Luther schlägt die 95 Thesen an die Schloßkirche zu Wittenberg	
Sonnabend 1	1914 Sieg bei Coronel unter Graf Spee	

30 Tage	**November**	45. Woche
Sonntag 2	1827 Paul de Lagarde geb.	
Montag 3	1918 Beginn der Revolte in Kiel	
Dienstag 4	1921 Feuertaufe der SA. in München	
Mittwoch 5	1757 Sieg bei Roßbach	
Donnerstag 6	1672 Komponist Heinrich Schütz gest.	
Freitag 7	1810 Fritz Reuter geb.	
Sonnabend 8	1307 Schwur auf dem Rütli 1939 Attentat, vom englischen Geheimdienst veranlaßt, auf den Führer, 7 Tote und 63 Verletzte; der Führer wie durch ein Wunder gerettet	

46. Woche	November	30 Tage
Sonntag 9 Eintopf-Sonntag	1923 Marsch zur Feldherrnhalle	
Montag 10	1483 Martin Luther geb. 1759 Schiller geb.	
Dienstag 11	1852 Conrad v. Hötzendorf geb.	
Mittwoch 12	1755 Scharnhorst geb.	
Donnerstag 13	1862 Uhland gest.	
Freitag 14	1918 Beendigung des Kampfes in Ostafrika (Lettow-Vorbeck)	
Sonnabend 15	1630 Kepler gest.	

30 Tage	November	47. Woche
Sonntag 16	1831 Clausewitz gest. 1897 Riehl gest.	
Montag 17	1624 Mystiker Jacob Böhme gest.	
Dienstag 18	1922 NSDAP. wird in Preußen verboten	
Mittwoch 19 Buß- und Bettag	1828 Franz Schubert gest.	
Donnerstag 20	1917 Tankschlacht bei Cambrai	
Freitag 21	1768 Friedrich Schleiermacher geb.	
Sonnabend 22	1767 Andreas Hofer geb.	

48. Woche	November	30 Tage
Sonntag 23	1914 Durchbruch bei Brzeziny	
Montag 24	Um 1440 Bildhauer Veit Stoß geb.	
Dienstag 25	1844 Karl Benz geb. 1814 Arzt Robert v. Mayer geb.	
Mittwoch 26	1857 Joseph v. Eichendorff gest.	
Donnerstag 27	1933 Gründung der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude"	
Freitag 28	1794 Steuben gest. 1898 Conrad Ferdinand Meyer gest.	
Sonnabend 29	1780 Maria Theresia gest.	

30/31 Tage	November-Dezember	49. Woche
Sonntag 30	1846 Nationalökonom Friedrich List gest.	
Montag 1	1937 HJ. wurde Staatsjugend	
Dienstag 2	1933 Heß Stellvertreter des Führers	
Mittwoch 3	1857 Bildhauer Christian Rauch gest.	
Donnerstag 4	1409 Gründung der Universität Leipzig	
Freitag 5	1757 Schlacht bei Leuthen 1791 Wolfgang Amadeus Mozart gest.	
Sonnabend 6	1849 Generalfeldmarschall v. Mackensen geb. 1892 Werner v. Siemens gest.	

50. Woche	Dezember	31 Tage
Sonntag 7	1835 Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg–Furth	
Montag 8	1914 Seeschlacht bei den Falklandinseln	
Dienstag 9	1717 J. J. Winckelmann geb.	
Mittwoch 10	1493 Paracelsus geb. 1520 Luther verbrennt die Bannbulle	
Donnerstag 11	1783 Max v. Schenkendorf geb.	
Freitag 12	1916 Friedensangebot der Mittelmächte	
Sonnabend 13	1250 Kaiser Friedrich II. gest.	

31 Tage	Dezember	51. Woche
Sonntag 14 Eintopf-Sonntag	1720 Justus Möser geb.	
Montag 15	1745 Schlacht von Kesselsdorf	
Dienstag 16	1770 Ludwig van Beethoven geb.	
Mittwoch 17	1920 „Völkischer Beobachter" amtliche Zeitung der NSDAP.	
Donnerstag 18	1803 Joh. Gottfr. Herder gest. 1786 Karl Maria v. Weber geb. 1939 Luftkampf über der Deutschen Bucht: 36 englische Flugzeuge abgeschossen	
Freitag 19	1508 Der Bildhauer Adam Kraft gest.	
Sonnabend 20	1924 Der Führer aus der Festungshaft entlassen	

52. Woche	**Dezember**	31 Tage
Sonntag 21	1795 Geschichtsschreiber Leopold v. Ranke geb.	
Montag 22 Winter-Anfang		
Dienstag 23	1597 Dichter Martin Opitz geb.	
Mittwoch 24	1917 Fliegerangriff auf Mannheim	
Donnerstag 25 1. Weihnachtstag	1837 Cosima Wagner geb.	
Freitag 26 2. Weihnachtstag	1923 Dietrich Eckart gest.	
Sonnabend 27		

31 Tage	**Dezember**	53. Woche
Sonntag 28	1931 Vorgeschichtsschreiber Gust. Kossinna gest.	
Montag 29	1836 Afrikaforscher Georg Schweinfurth geb.	
Dienstag 30	1812 Konvention von Tauroggen	
Mittwoch 31 Silvester	1747 Dichter Gottfried Bürger geb.	

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Sportleistungen.

Übung	Datum	Leistung
1. Lauf:		
100 Meter		
200 Meter		
400 Meter		
800 Meter		
1000 Meter		
1500 Meter		
3000 Meter		
10000 Meter		
100 Meter (Hürden)		
2. Sprung:		
Hochsprung		
Weitsprung		
4. Wurf:		
Kugelstoßen		
Steinstoßen		
Handgranatenwerfen		
Speerwerfen		
Diskuswerfen		
Schleuderballwerfen		
4. Schwimmen:		
50 Meter		
100 Meter		
300 Meter		
1000 Meter		
5. Gepäckmarsch		

Schieß- und Wurfergebnisse.

Waffe	Schieß- bezw. Wurf- klasse	Datum	Übung	Ringzahl Treffer Ergebnis	Bemerkungen

Schieß- und Wurfergebnisse.

Waffe	Schieß- bezw. Wurf-klasse	Datum	Übung	Ringzahl Treffer Ergebnis	Bemerkungen

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	2
Tagesbefehl an die Luftwaffe von Generalfeldmarschall Göring	3
Zum Geleit von Generalfeldmarschall Milch, Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe	6
Aufgaben und Ziele des NS-Fliegerkorps, von Korpsführer, General der Flieger Fr. Christiansen	7
Entwicklung und Aufbau der Luftwaffe	10
12 Monate Krieg in der Luft	12
Die Reichsregierung	19
Ministerrat für die Reichsverteidigung	20
Die Wehrmacht	21
Allgemeines	21
Die Pflichten des deutschen Soldaten	21
Dienstgrade und Rangklassen der Offiziere	22
Die Eidesformel der Wehrmacht	24
Die Luftwaffe	25
Dienstgradabzeichen der Luftwaffe	25
Tätigkeitsabzeichen für Mannschaften und Unteroffiziere der Luftwaffe	28
Waffenfarben der Luftwaffe	29
Wehrmachtbeamte der Luftwaffe	30
Fliegertruppe	32
Kampfflieger	32
Sturzkampfflieger	33
Zerstörer	33
Aufklärungsflieger	34
Jagdflieger	34
Aufklärungsverbände in Zusammenarbeit mit dem Heer	35
Aufklärungsverbände in Zusammenarbeit mit der Kriegsmarine	35
Fallschirmjäger	36

Seite

Fliegerausbildungsregimenter und Fliegerschulen 36
Fliegerhorste 36
Dienstlaufbahnen der Fliegertruppe 37
Bedingungen für den Erwerb der Luftwaffenscheine und Ausweise für die fliegerische Tätigkeit des fliegenden Personals 38
Das Flugzeug 51
Der Flugmotor 54
Flieger im Verband 57
Blindflug 60
Landeverfahren 62
ZZ-Verfahren 65
Bewaffnung der Kriegsflugzeuge 73
Fliegerbomben 77
Artilleriefliegerdienst 79
Luftbilddienst 80
Luftnavigation 82
Wetterdienst 89
Wetterschlüssel 90
Verschlüsselung 91
Zeichendarstellung in der Wetterkarte 92
Wetter zur Zeit der Beobachtung 93

Flakartillerie 95
Schwere Flak 96
Flakscheinwerfer 97
Leichte Flak 98
Luftsperren 98
Dienstlaufbahnen der Flakartillerie 99
Die Luftverteidigung 100

Luftnachrichtentruppe 104
Verbände der Luftnachrichtentruppe 104
Dienstlaufbahnen der Luftnachrichtentruppe . . . 105
Flugmeldedienst 106
Luftschutzwarndienst 107
Exerzierdienst 107
Waffen 110
Zeltbau 114
Entfernungsschätzen 115

Seite

Morsezeichen und Buchstabentafel 117
Q-Gruppen 118
Windtafel 124
Seegangstafel 125
Meldungen 126
Kartenzeichen 129
Planzeiger 134

Englische Kriegsflugzeuge 135

Das Heer 148
Dienstgradabzeichen 148
Dienststellenabzeichen des Heeres 149
Waffenfarben des Heeres 151

Die Kriegsmarine 152
Kommandoflaggen der Kriegsmarine 152
Laufbahnabzeichen für Soldaten 152
Laufbahnabzeichen für Wehrmachtbeamte 154
Dienstgradabzeichen für Unteroffiziere ohne Portepee und für Mannschaften 155
Abzeichen für Sonderausbildung 155
Dienstgradbezeichnungen der Mannschaften der Kriegsmarine 156
Dienstgradbezeichnungen der Unteroffiziere der Kriegsmarine 158
Schulterstücke, Ärmelstreifen, Litzen, Schulterklappen für Offiziere, Musikinspizienten und Musikmeister 161
Für Unteroffiziere mit Portepee und Fähnriche 163

Die deutsche Volksgasmaske 164

Merkblatt für den Eintritt als Freiwilliger in die Luftwaffe 169

Der Offiziernachwuchs der Luftwaffe im Kriege . . 183

Jahrweiser 1941 197

Notizen 250

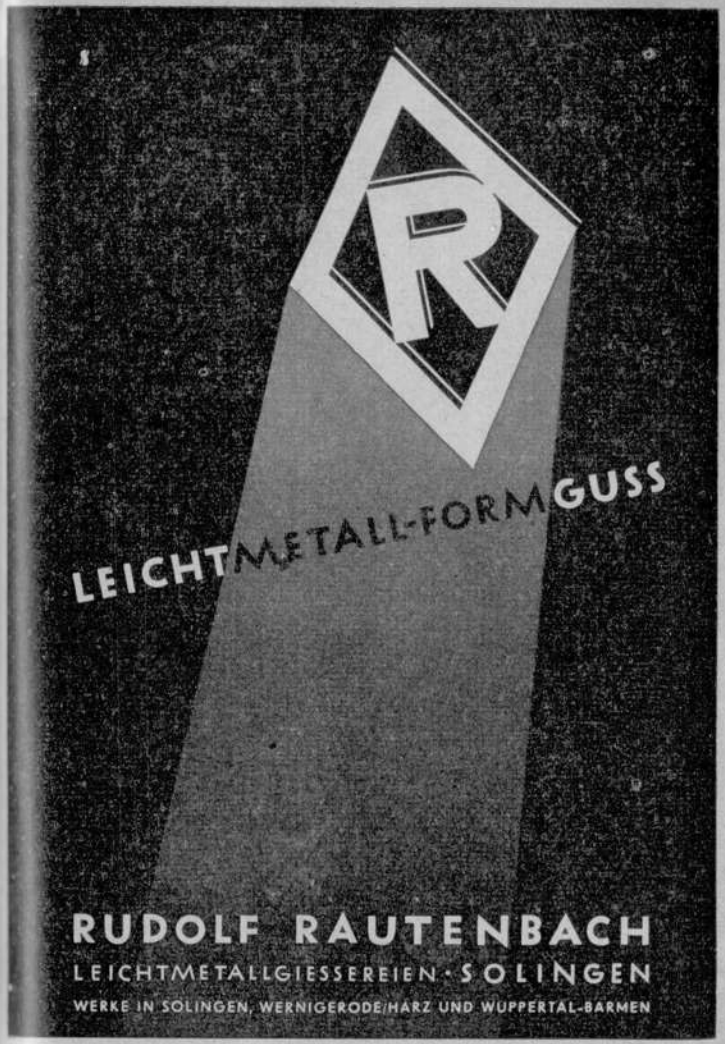
Sportleistungen 258

Schieß- und Wurfergebnisse 259

21 Seiten Kunstdruckbilder
12 Seiten Farbtafeln

Nachweis der Lichtbilder

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht	Presse-Illustration Hoffmann
Reichsmarschall Göring, Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe	Röhr, Magdeburg
Generalfeldmarschall Milch, Staatssekretär der Luftfahrt, Generalinspekteur der Luftwaffe	Presse-Illustration Hoffmann
Generalfeldmarschall Kesselring, Chef einer Luftflotte	Presse-Illustration Hoffmann
Generalfeldmarschall Sperrle, Chef einer Luftflotte	Presse-Illustration Hoffmann
Zerstörer Messerschmitt Me 110	Werkfoto
Jagdeinsitzer Messerschmitt Me 109	Werkfoto
Kampfflugzeug Dornier Do 215, freigegeben durch RJM Nr. 3845/40	Werkfoto
Sturzkampfflugzeug Junkers Ju 87	Werkfoto
Transportflugzeug Junkers Ju 52	Werkfoto
Kampf- u. Sturzkampfflugzeug Junkers Ju 88	Werkfoto
Kampfflugzeug Heinkel He 111 beim Start	Werkfoto
Verbindungsflugzeug Fieseler Fi 156 „Storch"	Werkfoto
Mehrzweckeflugzeug Heinkel He 115	Werkfoto
Bordflugzeug Arado Ar 196 auf einem Panzerschiff	Archiv RLM
Leichte Flak schützt die französische Kanalküste	Archiv RLM
Deutsche Kanoniere in Feuerstellung mit einem schweren Flakgeschütz	Archiv RLM
Fernsprechleitungsbau der Luftnachrichtentruppe	Archiv RLM
Der Antennenmast wird aufgerichtet	Archiv RLM
Dienst am Scheinwerfer	Archiv RLM
Fallschirmjäger beim Absprung	Archiv RLM





RHEWUM

Rheinische Werkzeug- und Metallwarenfabrik G. m. b. H.
Remscheid-Lüttringhausen · Fernruf: Remscheid, Sammel-Nr. 51804

I. Metallwerk

Preß-, Stanz-, Zieh- und Drückteile aus allen Schwer- u. **Leichtmetallen.** Nahtlos gezogene, gedrückte u. genietete Teile aus Aluminium, Duralumin, Pantal, Hydronalium usw. für **Flugzeugbau** und Fahrzeug-Industrie.

II. Großwerkzeug-, Vorrichtungs und Gerätebau

Komplette Geräte, Schnitte, Stanz- und Ziehwerkzeuge, Gesenke, Vorrichtungen, Lehren, Meßwerkzeuge.

III. Werkzeuge

Spiralbohrer, Reibahlen, Fräser, Gewindeschneidwerkzeuge sowie sämtliche Werkzeuge für Metall- und Holzbearbeitung.

WISSNER

Dreh- und Stanzteile
in Massenanfertigung

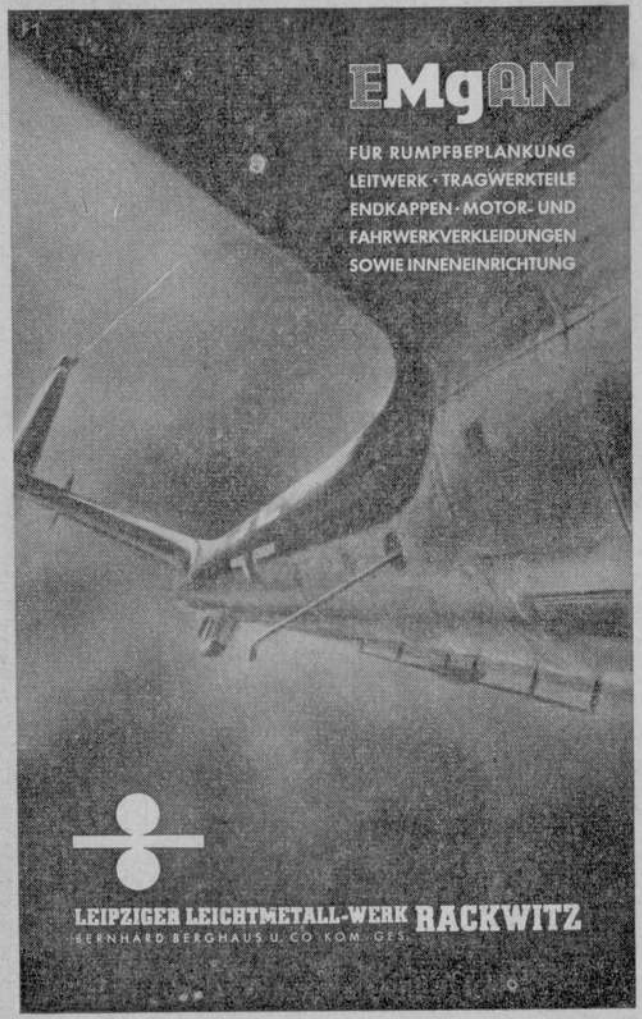
hergestellt aus den bewährtesten deutschen Rohstoffen durch erfahrene Gefolgschaft auf modernem, umfangreichem Maschinenpark.

Metallwarenfabrik vorm. H. WISSNER
Aktien-Gesellschaft
Zella-Mehlis / Thür.

Mehrzwecke-Flugzeug



GERHARD FIESELER WERKE GMBH KASSEL





DOLMAR Motor-Baumsägen (Kraftsägen)
altbewährtes, wichtiges Gerät für Baukommandos usw.
Dolmar Maschinen-Fabrik, Hamburg - Bahrenfeld 132

Dr.-Ing.
BOEHME & Co.
LÜDENSCHEID — MINDEN
WESTFALEN

LUFTFAHRT-
SONDERGERÄTE

Hensoldt-DIALYT
Prismen-Feldstecher
EXTRA leicht



Verlangen Sie unsere
Liste J. L. 62 kostenlos!

M. HENSOLDT & SÖHNE
Optische Werke A.G. WETZLAR



Verantwortlich f. d. Anzeigen: Kurt Mohnhaupt, Berlin C 2.
A.-Liste 2 v. 1. 8. 40. Gen. 1. 10. 40 u. Nr. 6314 DA. 100 000.

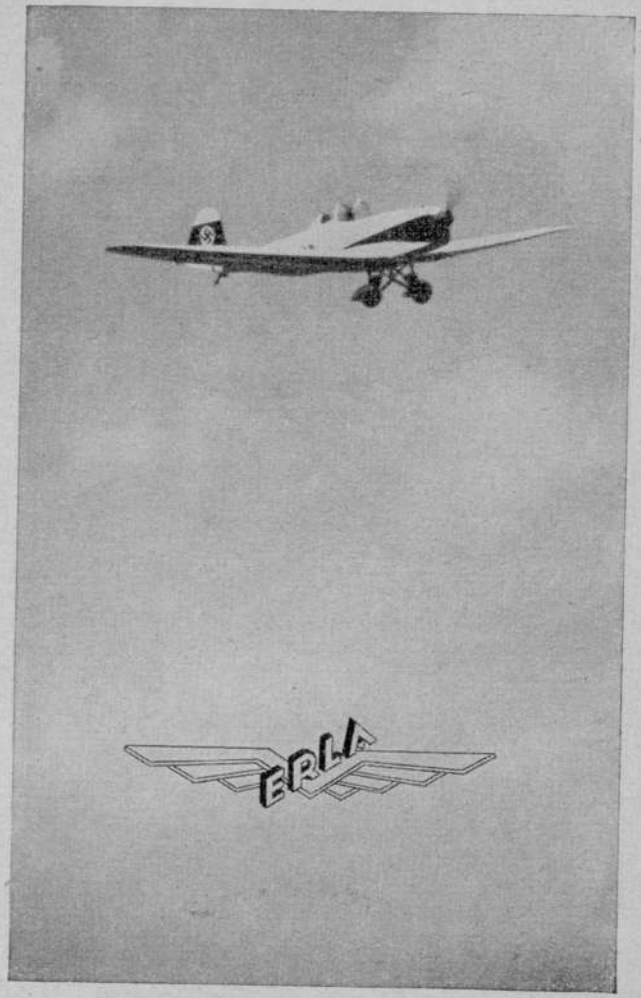
Temperol

FLUGZEUGLACKE

RUTH'S TEMPEROL FLUGZEUGLACKE

TEMPEROL-WERKE

GUSTAV RUTH
CHEMISCHE UND LACKFABRIKEN
HAMBURG-WANDSBEK
FERNSPRECHER: Nº 28 21 41





Kursgenau

mit

SIEMENS KURSSTEUERUNG

Selbsttätige Bedienung des Seitenruders. Zuverlässige Hilfe bei Durchführung auch schwieriger Aufgaben der Verkehrs- und Militärluftfahrt. Unentbehrlicher Ausrüstungsteil moderner Flugzeuge.

SIEMENS APPARATE UND MASCHINEN GMBH
ABTEILUNG FÜR LUFTFAHRTGERÄTE · BERLIN-SIEMENSSTADT





Elektro-Hand-Kreissägen

in allen Größen

Benzin-Baumfäll- und Stammabkürz-Sägen

400—1250 mm Schnittlänge

Festo - Maschinenfabrik

Gottlieb Stoll vorm. Fezer & Stoll

Esslingen • Neckar

Julius Lange AG.

Werk Fleck–Fallschirmbau

Waltersdorf

Kreis Zittau / Sachsen

baut

Personen- und Lastenfallschirme

aller Art!

G.A.B.-Bautenschutz

in fast allen Ländern der Erde!

Mörteldichtung
Betonschutz
Elastische Isolierungen
Holzschutz
Dachschutz
Eisenschutz
Wetterseitenschutz
Verglasungskitt
Anstriche gegen
- Feuchtigkeit
- Fäulnis
- Pilzbildung
- Ausblühungen
- Feuer
- Hitze
- Rost
- Säuren
- Laugen
- Mineralöle
- Fliegersicht

GUSTAV A. BRAUN · BIBERWERK

KÖLN 5 • BERLIN-CHARLOTTENBURG 2 • STUTTGART-S • HAMBURG



€-FLUGZEUGRÄDER aus Elektron (Magnesium)-Guß mit mechanischen, hydraulischen und Luftdruck-Bremsen, Bremsbetätigungen.

€-SPORNRÄDER aus Elektron-Preßguß, geteilt, mit Flachbettfelge.

€-FLUGZEUGBEINE mit Luft-Öl-Dämpfung, €-Schraubenfederbeine, €-Ringfederbeine, €-Einbeinfahrgestelle, €-Gabelfahrwerke, €-Spornfederungen mit Rad oder Kufe und automatischer Rückführung.

€-FLUGMOTORKOLBEN (Bauart MAHLE), schmiedegepreßt und gegossen, in den verschiedensten Bauarten, Größen und Legierungen.

€-SPALTFILTER, €-SPRITZGUSS für Bordinstrumente und Zellenteile.

Elektron-Co mbH. Bad Cannstatt und Berlin-Spandau
€-Flugzeugräder und -Beine · €-Flugmotor-Kolben (Bauart MAHLE)

316/7/45 f



WEFAMA

Land- und Wasser-Fahrzeuge

für die Wehrmacht

Thomsen & Co.

Werft, Fahrzeug- und Maschinen-Fabrik

G. m. b. H.

Boizenburg/Elbe



Hoheitsabzeichen der Wehrmacht.

Luftwaffe
(silbern, Generale golden)



Heer
(silbern)



Kriegsmarine
(golden, Mannschaften und Unteroffiziere ohne Portepee ohne Eichenlaub an der Mütze)



Hoheitsabzeichen an der Mütze

Luftwaffe



Heer



Kriegsmarine

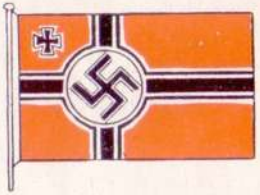


Hoheitsabzeichen auf Rock und Bluse
(rechte Brustseite)

Reichs- und Dienstflaggen.



Reichsflagge
Handelsflagge und Gösch der Kriegsschiffe



Reichskriegsflagge



Reichsdienstflagge



Handelsflagge
mit dem Eisernen Kreuz
Flagge f. Schiffe u. Luftfahrzeuge, deren Kommandanten Offiziere des Beurlaubtenstandes sind





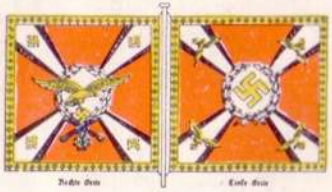
Alte Reichskriegsflaggen
Wird auf besonderen Befehl gesetzt

Doppflagge der Kriegsschiffe am 31. Mai

Kommandoflaggen.



Standarte des Führers und Obersten Befehlshabers der Wehrmacht



Flagge des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe



Flagge des Chefs des Oberkommandos der Wehrmacht



Flagge des Oberbefehlshabers des Heeres



Großadmirals-Flagge



Generaladmirals-Flagge
(als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine)



Generaladmirals-Flagge

Truppenfahnen und Standarten.

Luftwaffe



Fliegertruppe



Flakartillerie



Regiment Göring



Luftnachrichtentruppe

Kommandoflaggen der Luftwaffe.



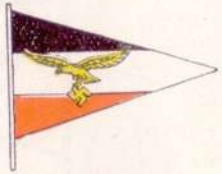
Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe



Chef des Generalstabes der Luftwaffe



Chef einer Luftflotte



Fliegerdivisionskommandeur
Kommandeur eines Luftgaues.
Höherer Kommandeur der Festungs-Flak-Artillerie III

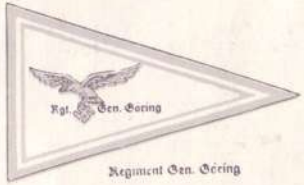
Stabsflaggen der Luftwaffe.



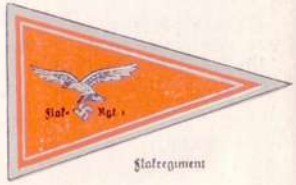
Luftnachrichtenregiment



Geschwader



Regiment Gen. Göring



Flakregiment



Fliegergruppe



Wachbataillon
Regiment Gen. Göring



Flakabteilung



Flakabteilung (I-III)
Regiment Gen. Göring



Luftnachrichtenabteilung



Selbständige Staffel



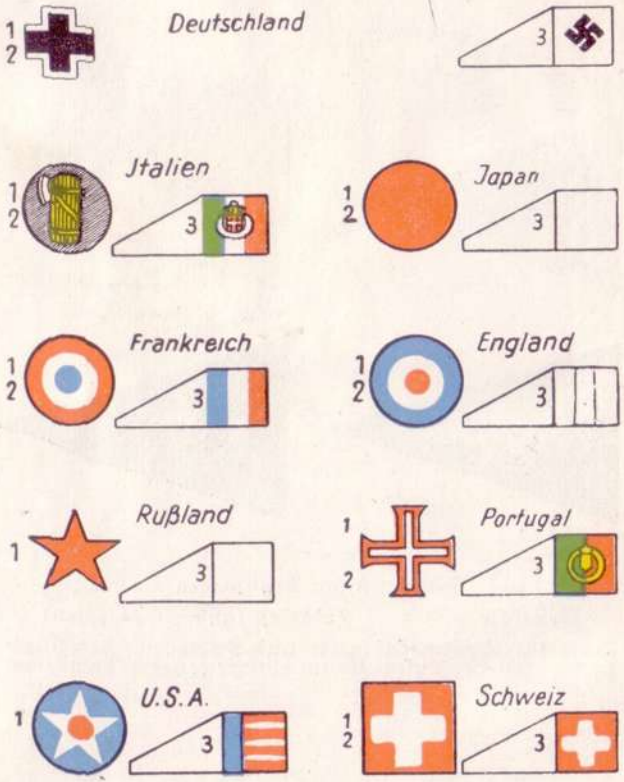


Flaggen am Kraftwagen

Generale Soldaten (außer Generalen)

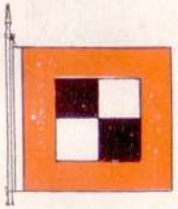
sowie für Wehrmachtbeamte und Angehörige des Ingenieurkorps der Luftwaffe in entsprechendem Dienstrang

Hoheitsabzeichen der Kriegsflugzeuge.

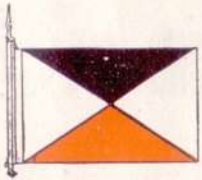


Erläuterung:
1= auf Tragflächen, 2= an Rumpfseiten, 3= am Seitenruder

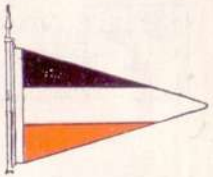
Kommandoflaggen des Heeres.



Armee-oberkommando



Generalkommando



Division

Truppenfahnen und Standarten.

Heer



Infanterie



Pioniere



Jäger



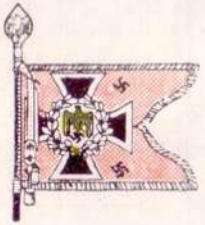
Artillerie



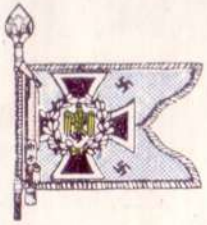
Kavallerie



Pioniere, mot.



Kraftfahr-Kampftruppe



Fahr- und Kraftfahrabteilungen



Nebeltruppe



Nachrichtentruppe

Internationales Signalsystem.

