

Schwert am Himmel

Fünf Jahre deutsche Luftwaffe

Herausgegeben von

Dr. H. Orlovius

Oberregierungsrat im Reichsluftfahrtministerium



Band 3/4 der Adler-Bücherei

V e r l a g S c h e r l , B e r l i n S W 6 8

Kupfertiefdruck August Scherl Nachf. Berlin SW 68

Printed in Germany. Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung, vorbehalten
Copyright 1940 by Verlag Scherl, Berlin SW 68

Fünf Jahre deutsche Luftwaffe — ein kurzer Zeitabschnitt nur, aber erfüllt von gewaltigem historischen Geschehen. Erinnert ihr euch noch der Stunde, als zum erstenmal wieder über euch deutsche Flugzeuge hinwegbrausten, deren Motorenlied verkündete: Wir schützen die Heimat, wir werden — wenn es der Führer befiehlt — kämpfen für dich, für deine Frau, deine Mutter und deine Kinder? Die Luftwaffe und ihr Schöpfer und Oberbefehlshaber Hermann Göring haben ihr Wort gehalten. Deutsches Volk, sei stolz auf deine Luftwaffe! Fünf Jahre nur sind vergangen, seit das deutsche „Schwert am Himmel“ erschien. Fünf Jahre, in denen es geschmiedet wurde und in denen jeder Tag von jedem, der an diesem Werk teilhaben durfte, das Letzte an schöpferischem Geist und vollendender Kraft verlangte. Und sie alle haben freudigbereit dies Letzte gegeben, der Flieger am Steuer, der Ingenieur am Reifbrett, der Arbeiter am Schraubstock. Sie alle ahnten und wußten, daß eines Tages trotz der heiligen Friedensliebe des Führers die Stunde kommen würde, da dieses Schwert zuschlagen mußte für Deutschlands Freiheit.

Dies Buch will nicht als Geschichtsschreibung gewertet werden, denn zu nahe sind uns noch all die Geschehnisse, die hier aufleuchten. Zu gering ist noch der Abstand für eine historische Würdigung. Aber es soll künden von dem Geist, der unsere Luftwaffe beseelt, von jenem Geist, den der Führer und sein Feldmarschall ihr gaben. Und es soll beweisen, daß das deutsche Volk in ruhiger Zuversicht auf seine Luftwaffe vertrauen kann; denn die Lösung der deutschen Luftwaffe ist heut und immerdar: Sieg!

Berlin, im Februar 1940

Heinz Drlowius



An diesem Buch haben als Verfasser von Aufsätzen in Gemeinschaftsarbeit mitgewirkt:

Major Hermann Adler, Dr. Georg Böse, Leutnant Bülow, Fritz Dettmann, Hauptmann Georg W. Feuchter, Josef Grabler, Kurt A. St. Jentkiewicz, Albert Klapproth, Dr. Otto Kriegh, Major Albert Kropp, Günter Lenning, Joachim Matthias, Hermann Rahskopff, Major Lothar Schüttel, Dipl.-Ing. August Schulte, Ing. Richard Schulz, Hans-Georg Schulze, Hauptmann Richard Volderauer

Ihnen und ebenso allen an dem Werk beteiligten Bildberichtern und Zeichnern dankt der Herausgeber für ihre Mitarbeit und nicht zuletzt auch jedem, der in den verschiedenen Betrieben des Verlages an dem Zustandekommen des Buches mitgeholfen hat. Bei der gesamten Planung, Ausarbeitung und Durchführung stand Dr. Georg Böse dem Herausgeber in vorbildlicher Weise zur Seite.

I. TEIL

Werden und Bewährung der Deutschen Luftwaffe

Bildnachweis: Scherl (74), Dr. Wolf Strache (56), Hans Schaller (34), Alex Stöcker (13), Archiv R. L. M. (18), Ufa (16), Tobis (3), P. K. (16), Weller (4), Presse-Hoffmann (4), Fremke (3), Atlantic (2), Hansa Luftbild (2), Rosemarie Clausen (1), Röhr (1), Conrad (1), Sturm (1), Paul Mai (1), B. Lohse (1), Luftkriegsschule Berlin-Gatow (1), Bittner (1), Fritz Stern (1), Heeresarchiv Potsdam (1), Reinelt, Spandau (1), Münchner Bildbericht (1), P. B. Z. (1), Presse-Photo (1), von den Bildstellen der Firmen Junkers (5), Messerschmitt (2), Dornier (3), Heinkel (1)

Sämtliche in diesem Buch enthaltenen Luftbilder sind freigegeben durch RLM

Zeichnungen: Richard Hess (12), Max Ludwig (2)

Karten: August Eigener (2), Rudolf Heinisch (3)



Blick aus der Bodenlafette eines Kampfflugzeuges, dessen Kurs gerade zwei He 111 kreuzen

Als wir wehrlos waren

1918 — 1933

„Unser Gedenken gilt heute dem Tag vor fünfundzwanzig Jahren, unser Blick aber ist vor- ausgerichtet in die Zukunft unseres ewigen Deutschlands“ — so schloß der Tagesbefehl, den Generalfeldmarschall Göring am 2. August 1939 an seine Luftwaffe erließ. Nur ein Monat verstrich, da hatte die deutsche Luftwaffe das Vertrauen zu rechtfertigen, das in dem- selben Tagesbefehl ihres Oberbefehlshabers zum Ausdruck kam: „Geboren aus dem Geist der deutschen Flieger des Großen Krieges, verschworen der Idee unseres Führers und Obersten Befehlshabers — so steht heute die deutsche Luftwaffe bereit, jeden Befehl des Führers blitzschnell und mit ungeahnter Stoßkraft durchzuführen.“ Die deutsche Luftwaffe hat sich dieses Vertrauens würdig erwiesen.

Geboren aus dem Geist der deutschen Flieger des Großen Krieges — das ist der Geist, der sich in den Heldengestalten eines Boelcke und Richthofen verkörperte. Das ist der Geist, in dem die deutsche Fliegertruppe 1914 bis 1918 vier Jahre kämpfte. Gegen eine vielfache Über- macht, gegen die unerschöpflichen Reserven von Mensch und Material einer Welt von Feinden. Aber wenn damals auch auf einen deutschen Flieger drei, fünf, ja zehn Gegner kamen — die deutschen Flieger kämpften mit unerschüttertem Mut, sie kämpften und siegten bis zuletzt. Allein von den Luftstreitkräften des Heeres wurden siebentausendvierhundertfünfundzwanzig anerkannte Luftsiege errungen. Gewaltig war der Ruhm, groß aber auch das Opfer. Von siebzehntausend überhaupt im Fliegerberuf ausgebildeten Offizieren und Soldaten waren bei Kriegsschluß dreizehntausendeinhundert gefallen, verwundet oder vermißt.

Dann brachte schmählicher Verrat das bittere Ende. In alle Bitterkeit hinein aber klang für die deutsche Fliegertruppe doch eine letzte Melodie stolzen Triumphes. Den mehr als dreißig- tausend englischen, französischen und amerikanischen Flugzeugen standen im November 1918 nur viertausendfünfhundert deutsche Flugzeuge an der Westfront gegenüber. Dem Feind aber stecten Achtung und Angst vor den deutschen Fliegern so in den Knochen, daß er als erstes bei den Waffenstillstandsverhandlungen im Wald von Compiègne die sofortige Aus- lieferung von zweitausendsechshundert deutschen Flugzeugen forderte. Erst dann, erst wenn auf einen deutschen Flieger fünfzehn Gegner kamen, glaubte man in London und Paris wirklich einigermaßen sicher zu sein.

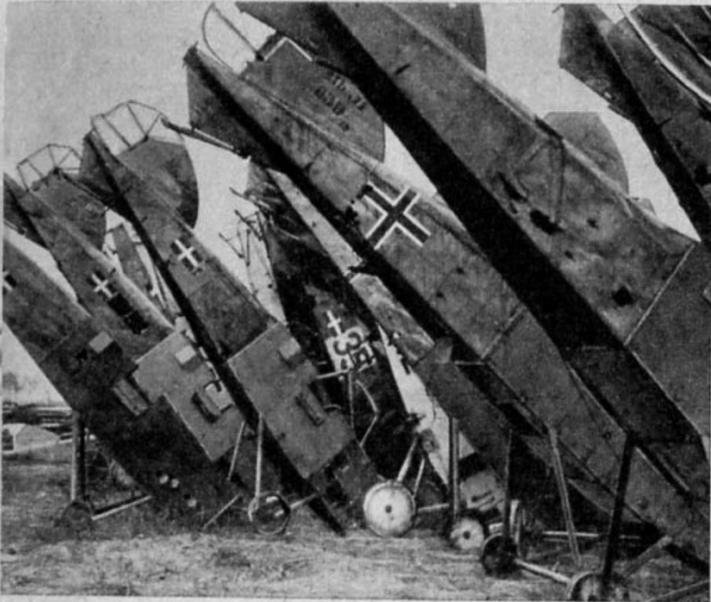
Diese Furcht vor einer deutschen Luftwaffe offenbarte sich eindeutig auch in dem Diktat von Versailles. In jenem Artikel 198: „Deutschland darf Luftstreitkräfte weder zu Lande noch zu Wasser als Teil seines Heerwesens unterhalten.“

Ein kleines Heer, ein paar Kriegsschiffe — das glaubte man Deutschland erlauben zu dürfen, aber Flugzeuge? Nein, auch in der kleinsten Anzahl wären sie doch eine zu gefährliche Bedrohung ge- wesen! Artikel 202 erzwang die Auslieferung des gesam- ten militärischen Luftfahr- zeugmaterials.

Aber die Furcht des Feindes ging noch weiter. Nicht nur das vorhandene Fluggerät war abzuliefern oder zu zer-



1919: Die letzte Jagdstaffel der ruhmreichen Weltkriegs- flieger in Döberitz vor ihrer Vernichtung



Bilder sinnloser Zerstörung. Abrüstung der deutschen Luftflotte des Weltkrieges, aus dem unsere Flieger unbesiegt hervorgegangen sind



stören, Artikel 201 verbot Deutschland darüber hinaus „während einer Frist von sechs Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages die Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen und Teilen solcher, ebenso wie von Luftfahrzeugmotoren und Teilen von solchen für das ganze deutsche Gebiet.“ Warum das? Genügte denn die Sicherung durch die Verhinderung jedweder deutschen Militärfliegerei nicht?

Dies Bau- und Einfuhrverbot hatte noch einen anderen Zweck und Sinn. Bald nach Kriegsende hatten deutsche Männer in echtem Pioniergeist begonnen, das Flugzeug auch in den Dienst friedlichen Handels und Verkehrs zu stellen. Am 5. Februar 1919 eröffnete die Deutsche Luftreederei ihre erste planmäßige Linie zwischen Berlin und Weimar. Das paßte nicht in das Programm des Feindbundes, der nur ein Ziel kannte: Deutschland vollständig und restlos aus dem Eroberungszug im Luftraum auszuschalten. Darum das allgemeine Bau- und Einfuhrverbot für jedes Fluggerät. Nicht mehr aus rein militärischen Gründen allein, sondern aus einem Gemisch von Motiven der Angst und krämerischen Konkurrenzneides. Schließlich wurde die deutsche Lufthoheit noch durch die Artikel 313–320 stark beschränkt, denn Deutschland mußte den Luftfahrzeugen des Feindbundes innerhalb des deutschen Gebietes volle Einflug-, Überflug- und Landungsfreiheit zusichern.

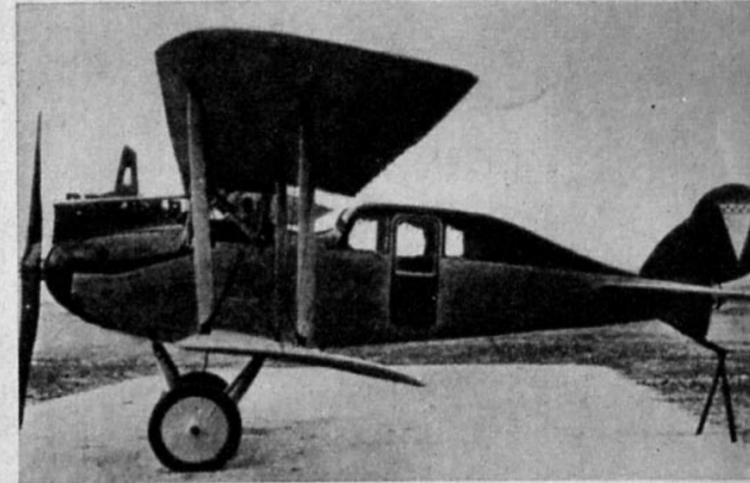
All das wirkt auf uns heute wie der Alpdruck eines bösen Traumes, aber es war in der Welt der Wirklichkeit der Inhalt des Diktats von Versailles: Die deutsche Luftwaffe wurde zerschlagen, Deutschland an der Ausübung seiner Lufthoheit verhindert, die friedliche deutsche Luftfahrt vorsorglich in ihrer Ausbreitung gehemmt.

Dem Bruch jener Versprechen, durch die Deutschland veranlaßt worden war, überhaupt in Verhandlungen einzutreten, folgte für die deutsche Luftfahrt ein Rechtsbruch nach dem anderen. Als die deutschen Flieger allen Hemmnissen zum Trotz sich nicht mutlos im Mauseloch verkrochen, sondern fortfuhren, friedlichen Luftverkehr zu betreiben und auch wieder so etwas wie eine deutsche Sportfliegerei ins Leben zu rufen, da erfand der Feindbund immer neue Gründe und Vorwände, um jegliche deutsche Luftfahrt möglichst für alle Zeiten zu unterbinden oder zumindest so lange zu hemmen, bis das Ausland einen nie wieder einzuholenden technischen und organisatorischen Vorsprung gewonnen haben würde. Eine interalliierte Luftfahrt-Überwachungskommission trieb — als eine Vereinigung von Erpressung und Spionage — in Deutschland ihr trauriges Handwerk, willkürlich unter fadenscheinigen Vorwänden wurde das Bau- und Einfuhrverbot verlängert, die Verwendung von Flugzeugen für polizeiliche Zwecke wurde ohne jeden Rechtstitel untersagt, Deutschland wurde gezwungen, ihm unbekannte Unterscheidungsmerkmale für ziviles und militärisches Fluggerät vorbehaltlos anzuerkennen.



Links: Nur in ganz bescheidenem Umfang und von den Ententemächten kaum geduldet, konnte in Deutschland mühsam ein friedlicher Luftverkehr durchgeführt werden.

Unten: So sah eines der wenigen für den Passagierdienst umgebauten Kriegsflugzeuge aus, die dem Zerstörungswerk der Feindmächte entgangen waren



Die Maste des Feindbundes fiel endgültig. Nun handelte es sich nicht mehr um die Sicherung gegen gar nicht mehr vorhandene deutsche Luftstreitkräfte, sondern ganz einfach um die Zerstörung deutscher Luftfahrt bis in jede Einzelheit. Der Begriff des Kriegsflugzeuges wurde in den „Begriffsbestimmungen“, in den „neun Regeln“ einer Note der Botschafterkonferenz von Boulogne vom April 1922 diktatorisch bestimmt; Steigfähigkeit, Geschwindigkeit, Flugbereich und Tragvermögen deutscher Flugzeuge wurden so begrenzt, daß Deutschland in jeder Hinsicht nicht nur wehrlos, sondern auch in jeder friedlichen Luftfahrt wettbewerbsunfähig gemacht werden sollte.

Hinter diesen Bestimmungen standen nur schlecht getarnt Neid und Furcht des Feindbundes gegenüber der deutschen Luftfahrttechnik, die trotz allem Spitzenleistungen erreicht und auch das erste reine Verkehrsflugzeug in Ganzmetallbauart herausgebracht hatte. Überall Schikanen und Schmäufeien, überall Begünstigung des übelsten Denunziantentums, überall Kontrollen und Zwangsmaßnahmen im vermeintlichen Gefühl des Siegers, zugleich aber auch im uneingestandenem Bewußtsein der eigenen Schwäche. Die Zeit tiefster Erniedrigung der deutschen Luftfahrt.

Vertrag von Locarno im Oktober 1925 — Vorbereitungen für den Eintritt Deutschlands in den „Völkerbund“. Aus dieser Atmosphäre, aus dem „Geist von Locarno“, ergaben sich im Mai 1926 die „Pariser Luftfahrtvereinbarungen“. Die bestehenden Baubeschränkungen für die zivilen deutschen Luftfahrzeuge wurden damit aufgehoben, aber — sie wurden ersetzt durch eine Reihe von Bestimmungen, die nur allzu deutlich zeigten, daß von einer „Befreiung“ der deutschen Luftfahrt keineswegs die Rede sein konnte. Selbstverständlich blieb das Verbot jeder militärischen Luftfahrt in vollem Umfang aufrechterhalten. Gepanzerte und führerlose Flugzeuge wurden untersagt; „Flugzeuge mit Merkmalen neuzeitlicher Jagdflugzeuge“ wurden unter scharfer Kontrolle und zahlenmäßiger Begrenzung nur für Wettbewerbs- und Rekordzwecke zugelassen. Listen mußten deutscherseits geführt werden über fliegende Reichswehrangehörige, Luftfahrzeugfabriken, fertiggestellte oder im Bau befindliche Flugzeuge und Flugmotoren, Flugzeugführer und Flugschüler, Luftverkehrsunternehmungen und sonstige Luftfahrzeughalter.

Fliegende Reichswehrangehörige? Oh, die Entente war so großzügig! Man höre: 36 Reichswehrangehörige durften im Sportfliegen — natürlich nur auf eigene Kosten ohne staatliche Beihilfe und ohne Sonderurlaub — ausgebildet werden, und dazu noch wurde ganzen



Wenn der Feind den Motorflug verbot, — so flog die deutsche Jugend eben ohne Motor. In der Rhön (oben), bei Rossitten auf der Kurischen Nehrung (unten) und in anderen Teilen Deutschlands entstanden die Schulungsstätten des deutschen Segelfluges, die in den Jahren der politischen Ohnmacht zu Keimzellen der Fliegerei wurden



vertuschen. Kein Vorschlag war abwegig genug, um nicht angeblich ernsthaft untersucht zu werden, wenn er nur eine Fesselung und Schädigung der deutschen Luftfahrt zu verbürgen schien. Die deutsche Delegation in Genf, die ja keinen Rückhalt in einer starken Regierung hatte, versuchte nach besten Kräften zu launieren, nahm an den Beratungen teil, schloß sich von ihnen aus — je nachdem, bis endlich der Führer am 14. Oktober 1933, als die Wortbrüche der anderen Seite zu unverschämt geworden waren, den Austritt Deutschlands aus der Abrüstungskonferenz befahl und gleichzeitig das Ausscheiden Deutschlands aus dem Völkerbund anmeldete.

Das ist, in groben Strichen gezeichnet, das außenpolitische Bild der deutschen Luftfahrt in der Zeit, als wir noch wehrlos waren. Und nun erhebt sich die Frage: Was taten die deutschen Regierungen, um diesem unerbittlichen Vernichtungswillen entgegenzutreten? Welche Wege suchten und fanden sie, um der deutschen Luftfahrt in ihrer schwersten Not zu helfen? Hier muß die Geschichte ein hartes, aber gerechtes Urteil sprechen. Allein die Behandlung der Luftfahrt durch die Regierungen der Systemzeit in den Jahren bis 1932 gab der Geschichte genügend Recht, um diese marxistischen Machthaber und ihre bürgerlichen Mitläufer samt und

50 Luftpolizeibeamten der Erwerb des Flugzeugführerscheins erlaubt. Diese Zahlen muten heute an wie ein bössartiger Scherz, sie waren damals für die deutsche Luftfahrt aber bitterster Ernst. In den Pariser Luftfahrtvereinbarungen wurde außerdem die deutsche Lufthoheit im besetzten Gebiet und in der neutralisierten Zone an Deutschlands Westgrenze weiterhin beschränkt, der Luftverkehr sollte durch Drosselung öffentlicher Beihilfen in seiner Entwicklung gehemmt werden, und dem Flugsport wurde ein vernichtender Schlag versetzt, da sich die deutsche Regierung verpflichten mußte, dafür Sorge zu tragen, daß aus Mitteln des Reiches, der Länder und der Gemeinden keine Subventionen für sportliche Aus- oder Weiterbildung von Flugzeugführern über die Bedürfnisse des Luftverkehrs oder der Fabriken hinaus gewährt würden und daß Geldpreise und Organisationsmittel für Wettbewerbe nicht den Charakter von Beihilfen erhielten; ein vernichtender Schlag deswegen, weil der verhältnismäßig teure Motorflugsport aus eigenen Mitteln nur von wenigen ausgeübt werden konnte und weil zur gleichen Zeit die Sportflugvereinigungen im Ausland reiche Zuwendungen der öffentlichen Hand erhielten.

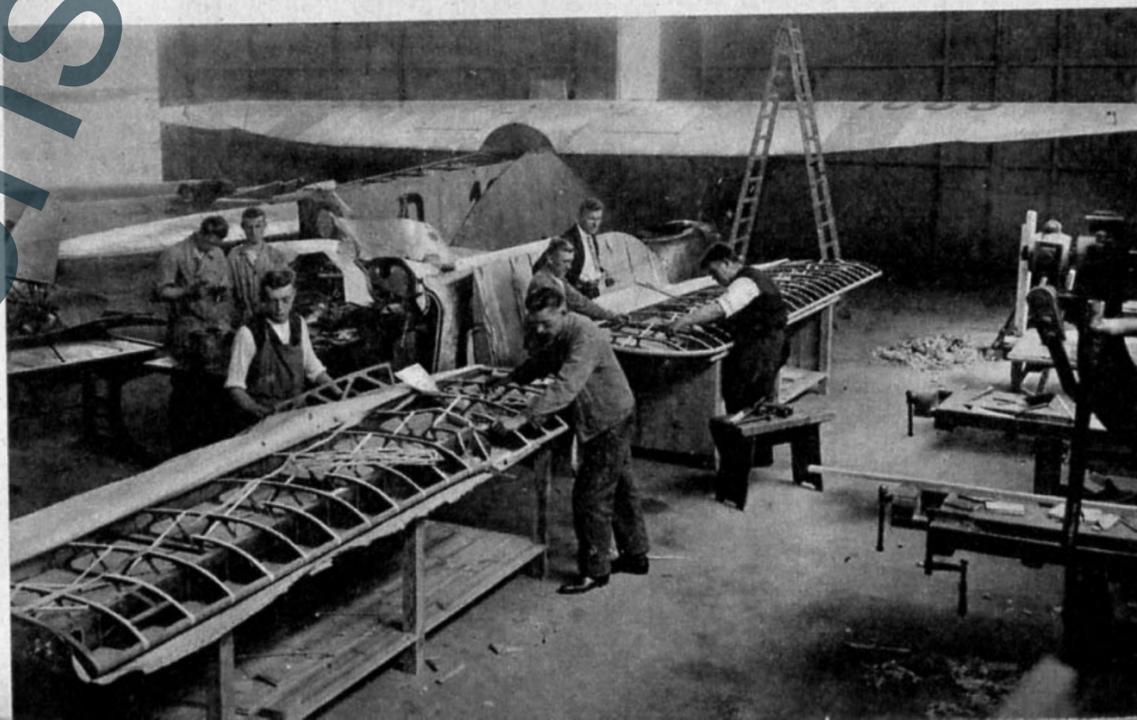
Diese Pariser Luftfahrtvereinbarungen blieben in Verbindung mit dem Versailler Diktat die außenpolitische Grundlage der deutschen Luftfahrt, bis die Regierung der nationalsozialistischen Revolution reinen Tisch machte und aus eigener Kraft die Gleichberechtigung zur Luft erlangte. Denn über die späteren Verhandlungen in Genf auf der sogenannten Abrüstungskonferenz ein Wort zu verlieren verlohnt sich kaum. Der Feindbund brach das mehrfach gegebene Versprechen, auch seinerseits abzurufen. Er versuchte das durch Winkelzüge schlimmster Art zu

sonders zum Teufel zu jagen. Für die in dieser Zeit an der deutschen Luftfahrt von sogenannten deutschen Regierungen begangenen Sünden gibt es keine Entschuldigungsgründe. Es handelte sich hier nicht nur um ein Treibenlassen in immer tiefere wirtschaftliche Not, außenpolitische Fesselung und innenpolitische Bindung, sondern darüber hinaus wurde die deutsche Luftfahrt von dieser Seite her planmäßig sabotiert. Die Angstträume der Politiker des Feindbundes, jedes deutsche Flugzeug, jeder deutsche Flieger sei eine „Gefahr für den europäischen Frieden“, stießen in den verblendeten Hirnen innerhalb der eigenen Reihen auf ein nur allzu bereites Verständnis. Dies zeigte sich nicht nur in der schwächlichen Haltung gegenüber den ausschließlich auf den Verderb der deutschen Luftfahrt gerichteten Forderungen des Feindbundes, denen niemals ein entschiedenes und energisches Nein entgegengesetzt wurde. Die Sabotage der deutschen Luftfahrt durch das parlamentarische Regime äußerte sich darüber hinaus in unzähligen Maßnahmen. Man versuchte nicht etwa im engen Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten alles zu tun, um die deutsche Luftfahrt zu fördern, im Gegenteil, man tat zusätzlich zu den Forderungen des Feindbundes noch vieles, um die deutsche Luftfahrt endgültig zum Erliegen zu bringen.

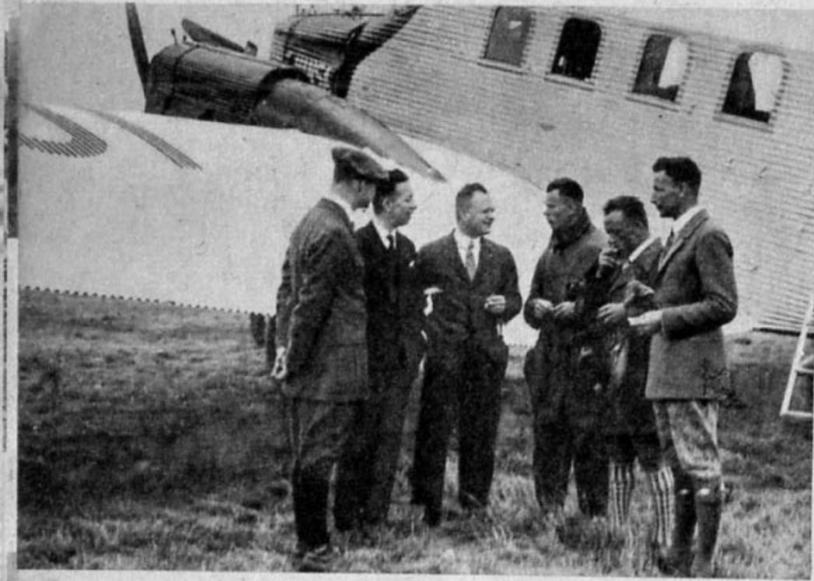
Die „Sachverständigen“ der Parteien schnüffelten in den Haushalten der in Frage kommenden Ministerien nach etwa für die Luftfahrt versteckten Geldern. Manche Debatte in den Ausschüssen der damaligen Reichstage hätte nach heutigen Begriffen viele Todesurteile für Landesverrat zur Folge haben müssen. Um jeden Pfennig für Zwecke der Luftfahrt wurde von diesen Volkschädlingen, die in der Maske der Pazifisten umherliefen, scheinheilig gefeilscht. Man verspernte der Forschung jede Möglichkeit zur Entfaltung. Ein „Streichquintett“ im Reichstag drosselte die finanziellen Mittel so einschneidend, daß viele Flugzeug- und Flugmotorenfabriken ihre Tore schließen mußten. Der deutsche Luftverkehr qualte sich von Haushaltsberatung zu Haushaltsberatung weiter, um 1932 doch besonders

Ebenso wurde in den Deutschen Verkehrsfliegerschulen, in denen die Männer für den Luftverkehr herangebildet wurden, der Gedanke einer wehrhaften Fliegerei hochgehalten und unermüdlich gearbeitet

Unten: Schwer lasteten die Fesseln auch auf der deutschen Luftfahrtindustrie. Nur mühsam erhielten die wenigen übrig gebliebenen Werke ihren Bestand



Im deutschen Luftverkehr stand damals Erhard Milch, der heutige Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe, unter schwierigsten Verhältnissen an führender Stelle



wegen der Überalterung des Flugzeugparcs vor dem unvermeidlichen Abgrund zu stehen. Dem deutschen Sportflieger bürdete man unerträgliche Abgaben für Start und Landung, für Abnahme, Zulassung und Unterstellung seines Flugzeuges auf, unter denen auch die ehrlichste Begeisterung zusammenzubrechen drohte; die nach parteimäßigen Gesichtspunkten erfolgte Zersplitterung kam im Flugsport noch erschwerend hinzu.

Gegen diesen immer weiter um sich greifenden Verfall wehrten sich nach besten Kräften verantwortungsbewußte Männer, meist alte Flieger des Weltkrieges, in den verschiedenen Behörden und Organisationen. Aber allen ihren Anstrengungen mußte die Durchschlagskraft nach außen und innen fehlen, solange keine starke Regierung hinter ihnen stand.

„Die deutsche Luftwaffe versank in allem, was materiell war. Nur ihren Geist, den konnte der Feind nicht töten. Und dieser Geist wurde gehütet von tapferen und kühnen Männern, die an Deutschland und seine Zukunft glaubten.“ Das ist ein Ausspruch von Generalfeldmarschall

Auch Friedrich Christiansen, der erfolgreiche Marineflieger, heute Korpsführer des NS-Fliegerkorps, stieß als Kommandant des weltberühmten Flugbootes Do X zum Vortrupp der deutschen Luftfahrt-pioniere



Allen voran kämpfte der Pour-le-mérite-Flieger Hauptmann Göring unter den Fahnen des Nationalsozialismus für die Weltgeltung der deutschen Luftfahrt als getreuer Eckart in den Jahren tiefsten Niedergangs



Göring am „Tag der Luftwaffe“ 1939. Diese Männer standen an verschiedenen Plätzen in der deutschen Luftfahrt. In der Deutschen Lufthansa, der Hermann Göring bei der Machtübernahme den Ehrentitel „Kernstück der deutschen Luftfahrt“ gab und deren Direktor Erhard Milch er zu seinem Staatssekretär und Stellvertreter ernannte. In den Forschungsanstalten und Fabriken, wo Konstrukteure und Ingenieure sich verbissen abmühten, wenigstens notdürftig den technischen Anschluß zu halten. In der Deutschen Verkehrsflieger-schule und einigen anderen fliegerischen Ausbildungsstätten. Im Motorflugsport und vor allem im Segelflug. Hier im Segelflug wurde etwas wahrhaft Großes aufgebaut durch die Begeisterung der gesund gebliebenen deutschen Jugend, die sich durch kein Feinddiktat und keine Not der Zeit den Willen rauben ließ, zu fliegen um jeden Preis, wenn nicht mit, dann eben ohne Motor. Und schließlich die Männer im Reichswehrministerium und in der Abteilung Luftfahrt des Reichsverkehrsministeriums, die immer wieder den Kampf mit den Parlamenten und ihren Abgesandten zu führen hatten. Sie alle meldeten sich bei Hermann Göring zur Stelle, als der Führer die nationalsozialistische Bewegung zum Sieg geführt hatte und seinen allzeit getreuen Paladin zum ersten Reichsminister der Luftfahrt berief. Noch war die Stunde für das Wiedererstehen einer neuen deutschen Luftwaffe nicht reif. Aber alle, die sich in jenen Tagen nach dem 30. Januar 1933 um das Banner Hermann Görings scharten, wußten es: Nun ist vorbei die Zeit, in der wir wehrlos waren.



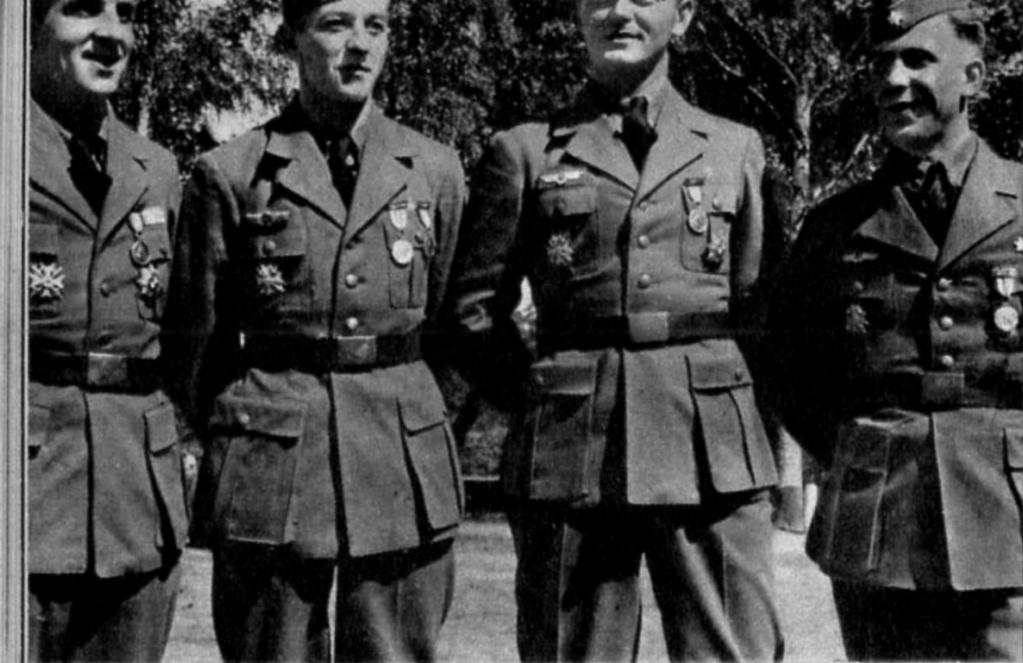
Als kühner Sport- und Kunstflieger warb der Pour-le-mérite-Flieger Ernst Udet unermüdlich auf unzähligen Veranstaltungen für die Volkstümlichkeit der Fliegerei



Start eines Junkers-Flugzeugs der Deutschen Lufthansa im Jahr 1926 zu einem Langstreckenflug über Rußland — Sibirien nach Asien. Diese fliegerische Leistung war ein starker Beweis für den Lebenswillen der deutschen Luftfahrt



Der Führer, Generalfeldmarschall Göring, Großadmiral Dr. h. c. Raeder und Generaloberst von Brauchitsch schreiten vor dem Stapellauf des Flugzeugträgers „Graf Zeppelin“ in Kiel die Front des Ehrenbataillons ab



Vier Unteroffiziere der Legion, denen vom Führer das goldene Spanienkreuz verliehen wurde

Rechts: Parade der zurückgekehrten Legion „Condor“ vor Generalfeldmarschall Göring und dem letzten Befehlshaber der Legion Generalmajor Freiherr von Richthofen

schaffen es. Am 16. November 1938 ist der Ebro-Bogen vom Gegner gefäubert. Das fast viermonatige Ringen kostete dem Feinde 75 000 Mann. An diesem Erfolge hat die Legion „Condor“ entscheidenden Anteil.

Der Gegner, schwer geschwächt, wird zu Weihnachten 1938 unter Führung des dritten Befehlshabers der Legion, Generalmajor Frhr. v. Richthofen und des Chefs des Generalstabes, Oberstleutnant Seidemann, in der Katalonien-Offensive hart angepackt, und nun zeigt die Legion „Condor“, was es heißt, einen Gegner nicht zur Ruhe kommen zu lassen. Von den Fliegern gar nicht zu reden — die leichten Batterien der Flak stehen zeitweilig vor der eigenen Infanterie, hängen sich unmittelbar an die Panzer an und wirken verheerend. Der Widerstand ist gebrochen. Am 15. Januar 1939 fällt Tarragona, am 26. Januar Barcelona. Katalonien ist in nationaler Hand. 100 000 Gefangene, der Rest ist nach Frankreich geflohen. Am 21. Februar 1939 marschiert die siegreiche Armee vor dem Generalissimus Franco in der Parade. Unter ihr zeigt sich zum erstenmal öffentlich die Legion „Condor“ — Das sind Deutsche! — Deutsche? Zum erstenmal hören Brüder, Schwestern, Väter und Mütter in der Heimat von den deutschen Freiwilligen.

Am 1. März 1939 feiert die Legion den „Tag der deutschen Luftwaffe“ in Spanien auf dem Flugplatz Zaragoza.

Wird der Krieg noch lange dauern?

Bei Beginn der Offensive am 27. März 1939 zeigt sich, daß der Gegner zermürbt ist und keinen Widerstand mehr leistet.

Die Legion „Condor“ hat ihre Pflicht getan. Die Freiwilligen kehren nach Hause zurück. Die schönen Schiffe der RdF-Flotte bringen die Sieger heim.

Und das, was folgt, ist ein jubelndes Erleben: Generalfeldmarschall Göring begrüßt die Männer seiner Luftwaffe in Hamburg und zeichnet ihre Tüchtigsten aus.

In Berlin bekennt sich im Namen des deutschen Volkes der Oberste Befehlshaber der Wehrmacht zu den Söhnen Deutschlands, die freiwillig in seinem Geiste fochten.

Ein Abschnitt in der Entwicklung der deutschen Luftwaffe gehört der Geschichte an. In der Folge des großen Geschehens blättern Deutsche im Buch der jungen deutschen Luftwaffe: Wohl wird der Kampf der deutschen Freiwilligen in Spanien von großen Ereignissen überschattet, und als im Vorsommer 1939 die Freiwilligen heimkehren, da ist Großdeutschland auf dem Marsch.

Trotzdem leuchtet hell dein Name:

LEGION „CONDOR“
Deutsche Luftwaffe in Spanien
1936—1939



Tagesbefehl an die Luftwaffe am ersten Tag Des polnischen Feldzuges

Soldaten der Luftwaffe! Kameraden!

Wochen und Monate habt ihr mit geballten Fäusten und zusammengebißenen Zähnen die unerhörten und unglaublichen Provokationen erlebt, die ein dem Wahnsinn des Verfallers Diktats entsprungenes Staatsgebilde dem Großdeutschen Reich zu bieten wagte. Das Maß ist voll! Nicht länger mehr kann das deutsche Volk dem verbrecherischen Treiben zusehen, dem schon Hunderte und Tausende unserer Volksgenossen in den ehemaligen deutschen Ostprovinzen zum Opfer fielen. Jedes weitere Zögern wäre jetzt gleichbedeutend mit der Aufgabe der heiligen Lebensrechte der deutschen Nation.

Kameraden! Der Führer hat gerufen! Eure große Stunde ist da. Die Luftwaffe - jahrelang wirksamstes Instrument der Friedenspolitik des Führers - hat nun zu beweisen, daß sie in dem entscheidenden Augenblick zur Erfüllung ihrer gewaltigen Aufgaben zur Stelle ist. Grenzenlos ist das Vertrauen des Führers und des deutschen Volkes zu euch. Als euer Oberbefehlshaber bin ich stolz und glücklich darüber, denn ich weiß mit felsenfester Gewißheit, daß jeder einzelne unter euch sich dieses Vertrauens in jeder Weise würdig zeigen wird.

Flieger! In blitzschnellem Zupacken werdet ihr den Feind vernichten, wo er sich zum Kampfe stellt oder in der Auflösung zurückflutet. Ihr werdet jetzt jeden Widerstand zermürben und zerbrechen mit bestem opferfreudigem Einsatz.

Männer der Bodenorganisation! Ihr werdet freudig und gewissenhaft den Einsatz und die Sicherheit eurer Kameraden in der Luft vorbereiten und gewährleisten.

Flakartilleristen! Ihr werdet jeden Angreifer herunterholen. Jeder Schuß aus euren Geschützen wird dem Leben eurer Frauen, Mütter und Kinder, wird dem ganzen deutschen Volke die Sicherheit verbürgen.

Funker! Ihr seid die Träger des raschen und reibungslosen Zusammenwirkens in unserer Waffe. Ihr gebt unserer Waffe die Möglichkeit, den eigenen, alles überrennenden Angriff voranzutragen und den feindlichen Gegenstoß rechtzeitig abzufangen und zum Scheitern zu bringen.

Kameraden! Jedem von euch blicke ich jetzt ins Auge und verpflichte jeden von euch, alles zu geben für Volk und Vaterland. An eurer Spitze unser geliebter Führer, hinter euch die ganze im Nationalsozialismus geeinte deutsche Nation. Da gibt es für uns nur eine Lofung: Sieg!

1. September 1939

Hermann Göring



Luft Herrschaft in zwei Tagen erkämpft!

Die deutsche Luftwaffe im Feldzug gegen Polen

Es ist in den Jahren zwischen dem Großen Kriege 1914—18 und dem Kriege, den wir zur Zeit durchzukämpfen haben, in allen Ländern viel über die Frage theoretisiert worden, wie wohl der oft zitierte „Zukunftskrieg“ beginnen werde. Wir stehen nun mitten in diesem nunmehr zur Gegenwart gewordenen Kriege und müssen feststellen, daß der Krieg im Osten nahezu „programmäßig“, d. h. den Theorien entsprechend, begonnen hat, während im Westen alle Theorien ad absurdum geführt wurden.

Krieg im Osten, das ist der „Feldzug der achtzehn Tage“. In den Morgenstunden des 1. September 1939, nach einer fast unerträglich gewordenen Spannung, verkündete der deutsche Rundfunk, daß Deutschland sich im Kriege gegen Polen befände. In seiner Rede vor dem Reichstag legte der Führer am gleichen Tage die Gründe dar, die ihn zum bewaffneten Einschreiten gegen Polen gezwungen haben. „Polen“, so sagte der Führer, „hat heute nacht zum ersten Male auf unserem eigenen Territorium auch durch reguläre Soldaten geschossen. Seit fünf Uhr fünfundvierzig wird zurückgeschossen!“ Damit war der Krieg in Gang gekommen. Dieser Krieg wäre 25 Jahre zuvor vielleicht ein mühsames Ringen um Boden gewesen. Die überlegene deutsche Luftwaffe schaffte aber eine neue Lage, indem sie die Vorteile der Angriffsart im höchsten Maße steigerte, die der Verteidigung aber verringerte, ja fast völlig zunichte machte. Sie raubte, dank ihrer schnellen und entscheidenden Kampfkraft, dem nicht gleichermaßen gerüsteten Gegner die Möglichkeit,



Luftbild unserer Aufklärer von der Festung Modlin am Zusammenfluß von Weichsel und Bug

Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Gegen die deutsche Luftwaffe gab es keinen Panzer. Schnell und unvermutet vermochte sie mit dem ersten Schlag den Todesstoß in das Herz des Feindes zu führen.

Das Herz jeder kriegsführenden Macht aber ist heute die Luftwaffe. Ein im Kampfe stehendes Heer, das seine Luftwaffe verloren hat oder dessen Luftwaffe auch nur gelähmt ist, verfällt der Niederlage, wenn nicht der Vernichtung. Keine seiner operativen Bewegungen kann geschehen, ohne daß der Feind nicht bis in alle Einzelheiten Kenntnis von ihnen erlangen würde, keine Reserven können herangeführt werden, ohne daß sie nicht schon im Anmarsch unter dem Bomben- und MG-Hagel der feindlichen Luftverbände zerschlagen werden würden. Ja, nicht einmal den fliehenden Heeresteilen wäre es gestattet, Schutz in der Weite des eigenen Landes zu suchen. Überall, in Wäldern, in Schluchten, auf Straßen und Wegen würde die verfolgende feindliche Luftwaffe den fliehenden Feind finden und vernichten! Es gäbe keine Brücken mehr, über die das geschlagene Heer Sicherheit hinter schützenden Flußabschnitten finden könnte. Die Luftwaffe des Siegers hätte, längst ehe die Brücken von den fliehenden Kolonnen erreicht wären, diese in Trümmer verwandelt. Hoffnungslos, in des Wortes ganzer tragischer Bedeutung, wäre die Lage eines solchen Heeres ohne Luftwaffe gegen-

über einem Gegner, der die Schwingen seiner Luftgeschwader, wo immer es über dem Lande des Feindes auch sei, unangefochten entfalten kann.

Eine solche Lage herbeizuführen, heißt, die Luftherrschaft zu erringen; eine solche Lage zu behaupten, bedeutet, die Luftherrschaft zu besitzen!

Um die Luftherrschaft zu erringen, ist es notwendig, die Luftwaffe des Gegners so zu schwächen, daß sie zu einem ernsthaften Widerstand nicht mehr fähig ist. Sie im weiteren Verlauf des Krieges zu vernichten, ist das Ziel, um die Luftherrschaft zu besitzen.

Eine spätere Geschichtsschreibung wird den deutschen Feldzug in Polen als ein klassisches Beispiel einer Kriegsführung nach den operativen Erfordernissen modern ausgerüsteter Heere bezeichnen. In unübertrefflicher Klarheit und Folgerichtigkeit sind in diesem Feldzug von

deutscher Seite die Aufgaben der einzelnen Waffen verteilt und zu idealem Zusammenwirken vereint worden.

Während die deutschen Heere nach einheitlich operativem Plane mit dem Ziele einer Umfassung des Gegners angesetzt wurden, strebte die deutsche Luftwaffe von der ersten Minute des Krieges nach der Erringung der Luftherrschaft. Der polnischen Fliegertruppe durfte nicht erst Gelegenheit gegeben werden, in Luftgefechten oder gar in Luftschlachten sich mit den deutschen Luftverbänden messen zu wollen oder Angriffe auf deutsche Luftbasen auszuführen. Das Ziel zur Erringung der Luftherrschaft führte die deutschen Luftverbände über den geraden Weg einer Zerschlagung der feindlichen Luftwaffe am Boden, ehe sie noch zum Fluge die Schwingen breitete.

Daß dieses Ziel in weitem Maße schon mit dem ersten Schlage erreicht war, ließ bereits der Kriegsbericht vom 2. September vermuten: „Die deutsche Luftwaffe hat heute in wiederholten kraftvollen Einsätzen die militärischen Anlagen von zahlreichen polnischen Flughäfen, so z. B. Rahmel, Puhig, Graudenz, Posen, Plock, Lodz, Tomaszow, Radom, Ruda, Kattowitz, Krakau, Lemberg, Brest und Terespol, angegriffen und zerstört. Die deutsche Luftwaffe hat sich damit die Luftherrschaft über dem polnischen Raum erkämpft.“

Mit diesen lapidaren Sätzen war das Drama vorgezeichnet, dem die polnische Armee und mit ihr Polen selbst nun unausweichlich entgegengehen mußte.

Polen war verloren. In weniger als drei Wochen war die polnische Armee vernichtet und das Land von deutschen Truppen besetzt.

Die Beherrschung des Luftraumes durch die deutsche Luftwaffe ermöglichte schon am Tage nach Kriegsbeginn den deutschen Truppen ein schnelles Vordringen auf allen Fronten. Wohl versuchten polnische Flieger ihren zurückweichenden Heeren zu helfen, sie unternahmen vereinzelte Aufklärungsflüge, führten Bombenangriffe aus und suchten den deutschen Jagdfliegern den eroberten Himmel wieder streitig zu machen. Es waren aber nur Versuche, denen

ein nachhaltiger Erfolg nicht mehr beschieden sein konnte. Die Masse der polnischen Flieger lag auf den großen Flugplätzen fest, deren Hallen zerstört und deren Rollfelder von Bombentreffern durchwühlt waren. Zum Teil hatten die polnischen Flieger auch Zuflucht auf Hilfsplätzen gesucht. Ein zusammengefaßter Einsatz der polnischen Verbände war jedenfalls nicht mehr möglich.

Die deutsche Luftwaffe ließ den polnischen Fliegern aber keine Zeit, sich von dem vernichtenden Schlage des ersten Tages zu erholen und zu neuem Widerstande zu sammeln. Auch am zweiten Tage des Krieges richteten sich ihre Angriffe gegen Flugplätze und Flugzeuge am Boden, wie — selbstverständlich — auch in der Luft, wo sie sich noch zeigten.



Der Besitz der Luftherrschaft, der durch die erneuten Angriffe auf die feindliche Bodenorganisation behauptet wurde, gestattete den deutschen Fliegerverbänden nunmehr ein enges Zusammenarbeiten mit dem Heere. Die Angriffe der deutschen Kampfverbände richteten sich gegen im Kampfe stehende Truppen, gegen Straßen, Bahnhöfe, Eisenbahnlinien und Kolonnen. Als der Feind auf allen Fronten zu weichen begann, zielten die deutschen Luftangriffe hauptsächlich gegen die Rückwärtsbewegungen des Feindes und gegen das Heranführen von Verstärkungen.

Gleichzeitig wurden Angriffe gegen eine Waffe unternommen, die erstmals in Europa im Kriege des Jahres 1939 in Erscheinung trat: den feindlichen Rundfunk, dessen sich die polnische Regierung, sehr zu ihrem eigenen Schaden, skrupellos bedient hatte. Die polnischen Rundfunksender hatten die Bevölkerung zu bewaffnetem Widerstande aufgefordert und die aus dem Weltkrieg schon bekannten Lügen von deutscher Barbarei in die Welt gesendet. Die deutsche Antwort blieb nicht aus. Schon am ersten Kriegstage wurden die Sender Lodz, Krakau und Radom von deutschen Kampfflugzeugen angegriffen und in einem am folgenden Tage wiederholten Fluge endgültig zum Schweigen gebracht. Die Sender Warschau und Baranowice ereilte kurz darauf das gleiche Schicksal.

Mit dem Fortschreiten des deutschen Vormarsches wurde die Zusammenarbeit zwischen Heer und Luftwaffe immer enger. Polnische Heeresteile waren an fünf voneinander getrennten Räumen von deutschen Truppen umstellt und konnten sich dem ehernen Griff der umfassenden Zangen nicht mehr entziehen. An diesen Stellen der Fronten entwickelten sich erbitterte Kämpfe, in denen die Polen versuchten, im Durchbruch die Freiheit operativen Handelns wiederzugewinnen. Der deutschen Luftwaffe fiel die Aufgabe zu, durch unausgesetzte Angriffe den Widerstandswillen der Eingeschlossenen zu brechen.

An anderen Stellen der Front löste sich der Gegner aus der Kampflinie und strebte in dichten Kolonnen und Transportzügen dem vermeintlichen Schutz der Flußabschnitte zu. Hier galt es, die fliehenden Kolonnen durch Luftangriffe bis zur Auflösung zu demoralisieren, die Rückzugstraßen zu zerstören, die Eisenbahnlinien zu unterbrechen, Züge aus den Gleisen zu werfen, Bahnhöfe zu zerschlagen und Brücken in Trümmer zu legen.

Tagelang, in oft wiederholten Einsätzen, war die Zermürbung und Vernichtung des fliehenden Gegners die schon gewohnte Arbeit der deutschen Fliegerverbände. Beim Feinde erstickte die Verzweiflung bereits den Willen zum Widerstand. Zu Zehntausenden streckte er die Waffen und gab sich in deutsche Gefangenschaft.

Die Zerstörung des Straßen- und Bahnnetzes führte auch zur Zerstörung des Nachrichtennetzes. Das polnische Heer war nicht nur blind geschlagen, sondern auch taub. Die einzelnen Feindgruppen hatten nunmehr weder eine Verbindung untereinander noch eine Führung. Schließlich stand nur noch die Festung Warschau als Bollwerk im feindlichen Raum. Berkennung der Lage und Überschätzung der eigenen Kraft hatten den Kommandanten der Stadt veranlaßt, die Bürgerschaft zu bewaffnen und zum Widerstand bis zum Letzten aufzufordern. Die Straßen der Stadt waren durch eilig aufgerichtete Barrikaden zu behelfsmäßigen Befestigungen ausgebaut.

Als wiederholte Aufforderungen der deutschen Befehlsstellen zur Übergabe der Stadt (4500 kg Flugblätter waren von deutschen Flugzeugen über der Stadt abgeworfen worden!) unbeantwortet blieben oder zurückgewiesen wurden, blieb der deutschen Obersten Befehlsstelle nur noch der Zwang, den verblendeten Widerstand der Polen durch Anwendung von Waffengewalt zu brechen. Mit dem Einsatz deutscher Kampfverbände zum Bombenangriff auf die militärischen Ziele der befestigten Stadt schloß der letzte Akt dieses Krieges.

Neben dieser großen Linie der Luftkriegführung, die auf geradem Wege zur Vernichtung des Gegners führte, wurden Luftangriffe gegen kriegswichtige Industriewerke des Gegners und gegen See- und Küstenziele geführt, um die Widerstandsfähigkeit des Feindes auch auf rüstungswirtschaftlichem Gebiet und an seinen Seestützpunkten zu brechen.

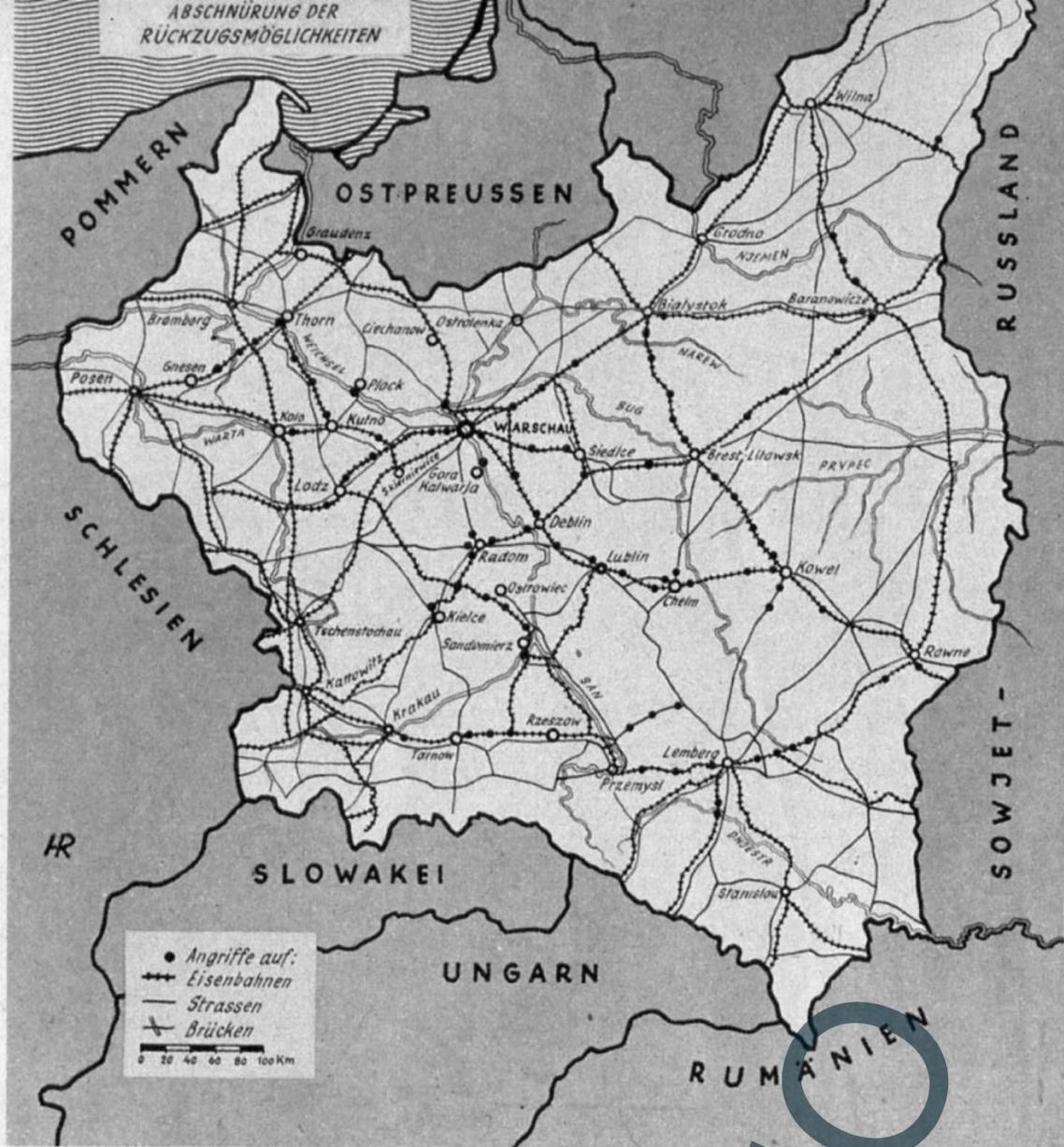
Damit war der ganze Feindraum von der deutschen Luftwaffe erfasst; es gab keinen Punkt, den unsere Flieger nicht hätten erreichen können, und es gab kein kriegswichtiges Ziel, das von unseren Kampf- und Jagdverbänden verschont blieb.



UNMITTELBARE ZUSAMMENARBEIT
DER LUFTWAFFE MIT DEM HEERE

Angriffe auf:
● kämpfende Truppen
■ Reserven und
Ansammlungen
- - - Strassen

0 20 40 60 80 100 Km



Aber nicht nur die Kampf-, Aufklärungs- und Jagdflieger haben in diesem mit forttreibendem Schwunge geführten Feldzug den Lorbeer verdient. Auch die Verbindungsflieger zwischen Front und Befehlsstellen und zwischen den Befehlsstellen untereinander und die Transportflieger, die weit im Feinde stehenden motorisierten Verbänden des Heeres Betriebsstoff und einer in vorderster Linie kämpfenden Division Munition, einem anderen Kampfabschnitt sogar Truppenverstärkungen zugeführt haben und ebenso die Flakartillerie und die Luftnachrichtentruppe, — sie alle sind am schnellen Gelingen aller eingeleiteten Operationen wesentlich beteiligt.

So waren auf deutscher Seite — einschließlich des vorzüglichen deutschen Flugmaterials und der hervorragend ausgebildeten Besatzungen — alle Vorbedingungen geschaffen, um die Luftherrschaft zu erringen. Die Gunst des Wetters tat ein Übriges. Als nach strahlenden Spätsommertagen die Wolken des nahenden Herbstes die Sonne verdunkelten, war der Feldzug gegen Polen zu Ende.

Der Feldzug gegen Polen hat der jungen deutschen Luftwaffe zum ersten Male im Großeinsatz Gelegenheit gegeben, ihre Angriffsfreudigkeit und ihr Können zu beweisen. Noch aber war keine Zeit, den Sieg zu feiern. Große und harte Aufgaben harrten der Flieger des Polen-Feldzuges an der Westfront im Kampf gegen die gleichen Feinde, gegen die schon die Generation zuvor in den Lüften gekämpft, geblutet und zu zahllosen Malen gesiegt hatte. Der Geist eines Boelcke und Richthofen rief hier zu neuen Taten!

Tagesbefehl an die Luftwaffe am Tage der Kapitulation von Warschau

Soldaten der Luftwaffe! Kameraden!

Die polnische Armee, der eine vom englischen Größenwahn bestimmte Kriegshetze die Aufgabe zugeordnet hatte, in deutsches Land einzufallen und bis Berlin zu marschieren, ist in wenigen Tagen in Grund und Boden zerschmettert worden. Mit ihr mußte die polnische Fliegertruppe, noch bevor sie wirkungsvoll hätte eingesetzt werden können, den gleichen Weg gehen. Blitzschnell hat das deutsche Schwert zugeschlagen. Ich bin stolz, daß die deutsche Luftwaffe an diesem Erfolg entscheidend mitgewirkt hat.

Durch euren entschlossenen Einsatz habt ihr vom ersten Tage an den feindlichen Luftraum beherrscht. Keinem polnischen Flugzeug gelang es, deutsches Hoheitsgebiet zu überfliegen. Die deutsche Heimat war in Sicherheit. Unserer tapferen Erdtruppe habt ihr tatkräftig die eingesetzten Teile der Kriegsmarine in ihrem siegreichen Kampfe unterstützt. In einem Siegeszug ohnegleichen habt ihr einen Gegner niedergeworfen und vernichtet, der Großdeutschland in frevlerischem Leichtsinne herausgefordert hatte. Einzig dastehend in der Geschichte sind die Leistungen der deutschen Wehrmacht.

Ihr, meine Kameraden von der Luftwaffe, als des jüngsten Teiles der Wehrmacht, habt in todesmutigem Einsatz bewiesen, daß ihr Bannerträger alten deutschen Soldatengeistes und zugleich der alle Widerstände bezwingenden Idee nationalsozialistischen Kampfertums seid. Ob ihr als Aufklärer den großen Zielen der Armeeführung dienet, ob ihr als Jagdflieger den Gegner mit stählernem Vernichtungswillen angegriffen habt, ob ihr als Schlachtfieger euren Kameraden auf der Erde den Weg zum Siege bahntet, ob ihr als Kampfflieger die Bastionen feindlichen Widerstands vernichtet habt, ob ihr mit euren Stukas allen Bollwerken des Feindes Tod und Verderben brachtet, ob ihr in der Luft oder am Boden kämpft, ob ihr am Flakgeschütz der Armee und dem ganzen Volk die Sicherheit gabt oder ob ihr am Funkgerät für die Verbindung aller Kampftruppen sorgtet, ob ihr als Transportgruppen in unermüdlichem Tag- und Nachteinsatz den erforderlichen Nachschub für Luftwaffe und Heer brachtet — euch allen gilt mein Dank!

In ehrfürchtiger Trauer neigen wir uns vor den Opfern, die unsere Waffe bringen mußte, aber auch in hehrem Stolz, denn wir wissen: Mit uns fliegen und fechten die Kameraden, die wir verloren. Ihr Tod ist uns nicht drückende Bürde, ihr Opfer ist uns heilige Verpflichtung.

Als wir in diesen Krieg für Deutschlands Freiheit zogen, wußte ich, daß ich mich auf meine Luftwaffe verlassen konnte. Kameraden, wie ich euch allen im Geiste ins Auge sah, als wir diesen uns aufgezwungenen Krieg begannen, um uns zu verpflichten, das Letzte für Volk und Vaterland zu geben, so drücke ich jedem von euch jetzt die Hand, als Oberbefehlshaber meinen Soldaten, als Kamerad meinen Kameraden. Nach deutscher Soldatenart binden wir jetzt nach errungenem Sieg den Helm fester. Welche Aufgaben uns auch erwachen mögen, welche Befehle uns auch unser Führer und Oberste Befehlshaber gibt: Vorwärts für unser ewiges Deutschland!

27. September 1939

Hermann Göring

Flugzeuge der

deutschen Luftwaffe



Hs 126 Nahaufklärer,
einmotorig, Besatzung 2 Mann. 1 starres
und 1 bewegliches MG, Bombengehänge
für 10 Bomben von je 10 kg. Höchst-
geschwindigkeit 370 km/h, Lande-
geschwindigkeit 95 km/h, Dienst-
gipfelhöhe 8050 m, Reichweite 1000 km



Do 17 Mehrzweckflugzeug (Kampfflugzeug oder Fernaufklärer),
zweimotorig, Besatzung 3 Mann. Je 1 MG im Rumpfbug und auf Rumpfoberseite,
1 Boden-MG, Bombenlast 1000 kg. Höchstgeschwindigkeit bis 500 km/h (je nach
den verwendeten Motoren verschieden), Landegeschwindigkeit 110 km/h, Dienst-
gipfelhöhe 9000 m, Reichweite 2500 km



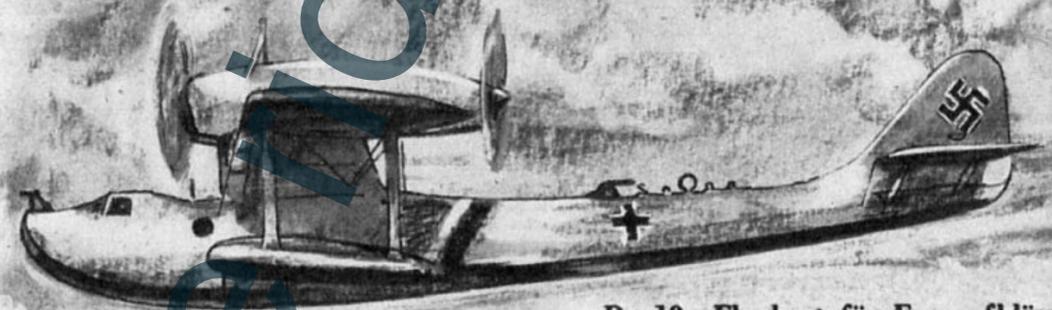
He 111 Kampfflugzeug,
zweimotorig, Besatzung 4 Mann.
1 MG im Rumpfbug, 1 MG auf
Rumpfoberseite, 1 Boden-MG.
Bombenlast insgesamt 2000 kg.
Höchstgeschwindigkeit (je nach den verwendeten Motoren) 375 bis 422 km/h, Marsch-
geschwindigkeit 340—345 km/h, Landegeschwindigkeit 115—120 km/h, Steigzeit
auf 4000 m 14,7—19 Min., Gipfelhöhe 7500 m, Reichweite 1200 bis 3300 km

h. Endris



Ju 87
Sturzkampfflugzeug,
einmotorig, Besatzung
2 Mann. 1 MG im
Steuerbordflügel, ein
schwenkbares MG auf

Rumpfoberseite hinter Flügelhinterrande. Gehänge für eine Bombe von 500 kg
oder 250 kg unter dem Rumpf. Höchstgeschwindigkeit 320 km/h, Landegeschwin-
digkeit 100 km/h, Gipfelhöhe 7000 m, Reichweite 1000 km



Do 18 Flugboot für Fernaufklärung
und Bombenwurf, schleuderstartfähig, zweimotorig, Besatzung 4 Mann. 2 Bomben-
gehänge am Flügel. Höchstgeschwindigkeit in 0 m 254 km/h, in 2000 m 260 km/h,
Marschgeschwindigkeit 236 km/h, Landegeschwindigkeit 95 km/h, Steigzeit auf 1000 m
6 Min., Steigzeit auf 2000 m
12 Min., auf 3000 m
21 Min., Dienstgipfelhöhe
4300 m, Reichweite 3460 km



He 59
Mehrzwecke - Schwimmerflugzeug,
zweimotorig, Besatzung 4 Mann.
Je ein bewegliches MG im Rumpfbug
und auf Rumpfoberseite, 1 Bo-

den-MG, 4 Bombengehänge für je 1 Bombe von 250 kg oder 1 Torpedoträger für
1000 kg. Höchstgeschwindigkeit in 200 m 220 km/h, Marschgeschwindigkeit in 0 m
195 km/h, Landegeschwindigkeit 87 km/h, Gipfelhöhe 3500 m, Reichweite 775 km

h. Endris

Flugzeuge der deutschen Luftwaffe



He 60
Aufklärungs-Schwimmerflugzeug (katapultfähiges Bordflugzeug), einmotorig, Besatzung 2 Mann

He 114 Aufklärungs-Schwimmerflugzeug, schleuderstartfähig, einmotorig, Besatzung 2 Mann. 1 starres durch den Luftschraubenkreis feuerndes MG und 1 bewegliches MG auf Speziallafette. Gehänge für 2 Bomben von je 50 kg. Höchstgeschwindigkeit in 850 m 292 km/h, Marschgeschwindigkeit in 2000 m 230 km/h, Landegeschwindigkeit 95 km/h, Steigzeit auf 2000 m 8 Min. Gipfelhöhe 4800 m, Reichweite 1125 km



He 115
Mehrzweck-Schwimmerflugzeug

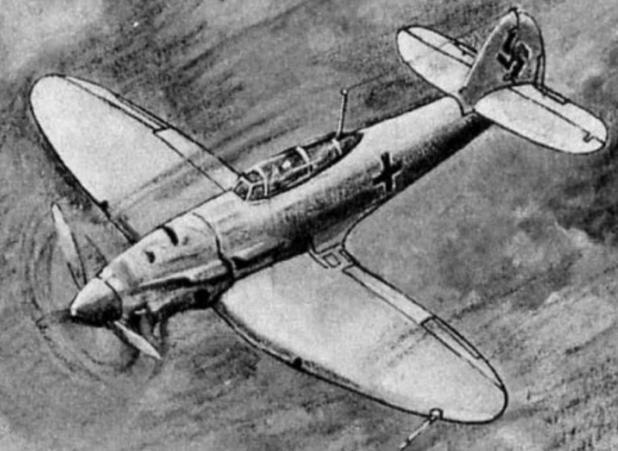
(Fernaufklärung und Bomben- und Torpedowurf), zweimotorig, Besatzung 3 bis 4 Mann. 1 Torpedo oder entsprechende Bombenlast. Höchstgeschwindigkeit in 0 m 300 km/h, in 3400 m 355 km/h, Marschgeschwindigkeit 300 km/h, Steigzeit auf 2000 m 8,5 Min., auf 4000 m 18 Min., Dienstgipfelhöhe 6500 m, Reichweite 2100—3000 km



Fi 156
„Fieseler Storch“, Verbindungsflugzeug, einmotorig, Besatzung 2—3 Mann. Höchstgeschwindigkeit in 0 km 175 km/h, Kleinstgeschwindigkeit 51 km/h, Landegeschwindigkeit 38 km/h, Steigzeit in 0 m 4,8 m/s, auf 1 km 3,9 Min., Dienstgipfelhöhe 5,2 km



Me 109 Jagdeinsitzer
einmotorig, 3—4 starre MG oder 2 MG und 1 Flugzeugkanone. Höchstgeschwindigkeit 495—690 km/h, Flugdauer 1,1—2,1 Std., Steigzeit auf 6000 m 9,8—4,9 Min. Dienstgipfelhöhe 8100 bis 12 500 m, Landegeschwindigkeit 106—121 km/h



He 112 Jagdeinsitzer, einmotorig, 2 starre MG, 2 Flugzeugkanonen, beiderseits des Rumpfes unter dem Flügel je 1 Gehänge für 3 Splitterbomben von je 10 kg. Höchstgeschwindigkeit 500 km/h, Steigzeit auf 2000 m 2,5 Min., Gipfelhöhe 9000 m, Reichweite 725 km



H. Sauer



Der fliegende Hörsaal. Der Navigationsunterricht im Flugzeug selber ist schon eine höhere Stufe der Ausbildung. Die angehenden Offiziere unserer Luftwaffe werden hier mitten in praktische Aufgaben hineingestellt

Bewerber für eine der Offizierlaufbahnen der Luftwaffe — also sowohl für Fliegertruppe, Flakartillerie und Luftnachrichtentruppe, als auch für die Sanitätsoffizierlaufbahn und das Ingenieurkorps — richten ihre Einstellungsgeuche an eine der vier Annahmestellen für Offizieranwärter der Luftwaffe:

Annahmestelle 1 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Berlin NW 40, Kronprinzenufer 12,

Annahmestelle 2 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Hannover, Escherstr. 12,

Annahmestelle 3 für Offizieranwärter der Luftwaffe, München-Oberwiesenfeld, Lerchenauer Straße 115,

Annahmestelle 4 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Wien 1, Seilerstätte 18—20.

Diejenigen Bewerber, für welche die Durchführung des Einstellungsverfahrens beabsichtigt ist, werden auf Wehrdiensttauglichkeit untersucht. Die hierbei tauglich Befundenen erhalten eine Aufforderung zu persönlicher Vorstellung. Daran schließt sich für die Bewerber der Fliegertruppe eine Untersuchung auf Fliegertauglichkeit und eine Prüfung auf Eignung zum Flugzeugführer an.

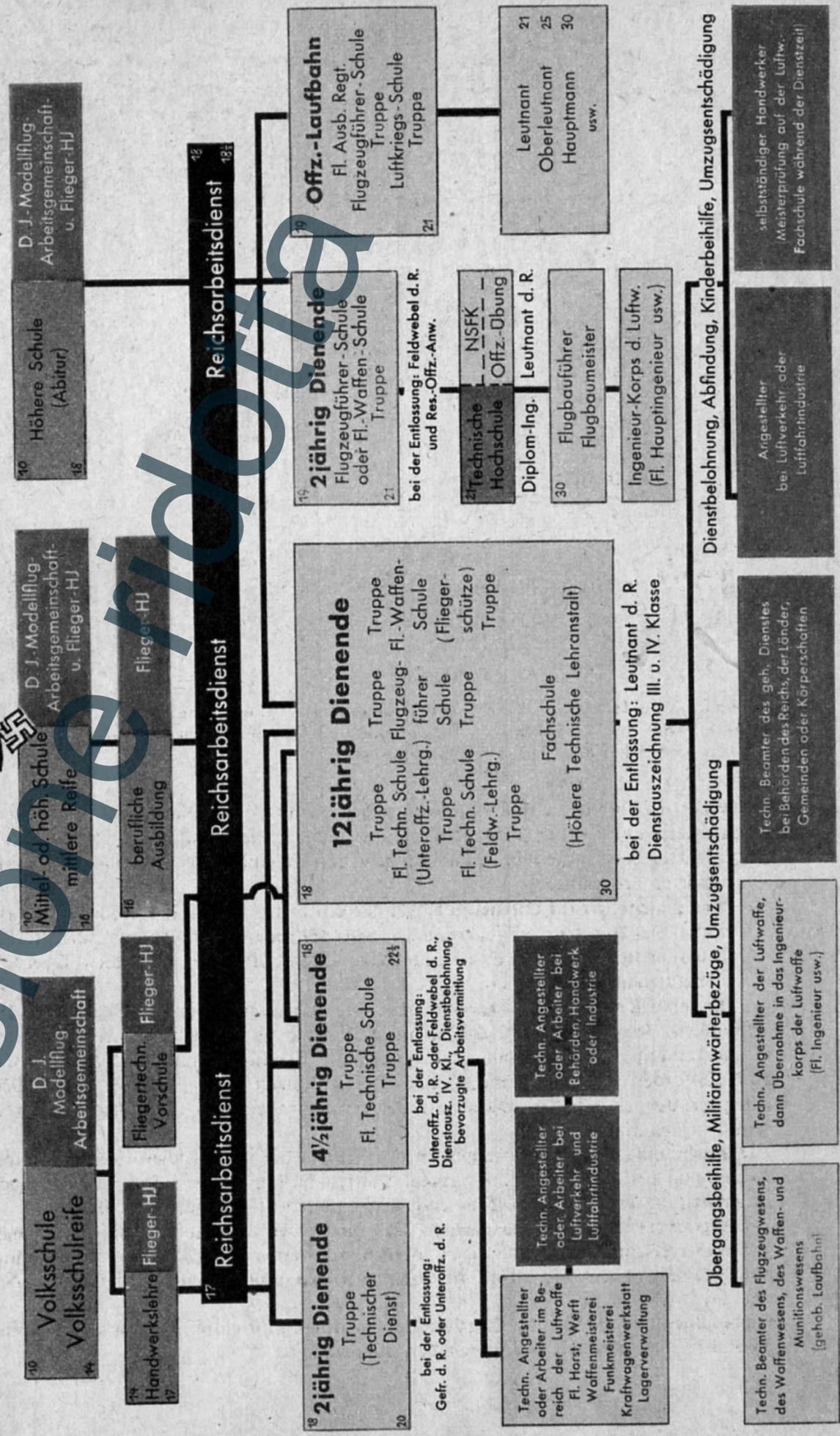
Die Ausbildung des Offizier Nachwuchses besteht in der militärischen Grundausbildung, der Ausbildung bei der Truppe und einem Waffenschulkommando. Die Offizieranwärter der Fliegertruppe erhalten außerdem eine abgeschlossene fliegerische Ausbildung.

Die Beförderungszeiten sind verkürzt und damit den Kriegsverhältnissen angepaßt. Die geeignet erscheinenden Freiwilligen werden nach etwa vier Monaten zum Fahnenjunker ernannt. Sie werden als zukünftige Berufsoffiziere zu unbegrenzter Dienstzeit in der Wehrmacht verpflichtet.

Ganz allgemein gilt für alle Offizierlaufbahnen der Luftwaffe als Grundsatz: Leistung und Wert der Persönlichkeit bestimmen den Werdegang.

Weg vom Pimpf zum Flieger

(Einige von vielen Möglichkeiten)



Die Jüngsten unserer Luftwaffe

Fliegertechnische Vorschulen

Die Luftwaffe ist seit geraumer Zeit dazu übergegangen, Einrichtungen zu schaffen, um unabhängig von Zufälligkeiten und ohne der Flugzeugindustrie wertvolle Kräfte zu entziehen, den Nachwuchs für das fliegertechnische Personal frühzeitig und auf lange Sicht sicherzustellen. Diesem Zweck dienen die Fliegertechnischen Vorschulen. Sie sind in Anlehnung an Werke der Luftfahrtindustrie errichtet worden. In diese Schulen werden alljährlich zu Ostern „Militärschüler“ eingestellt, um im Laufe von vier Lehrjahren in Lehrwerkstätten und Betriebsabteilungen der Fabriken sowie durch Fachunterricht in Werkberufsschulen ausgebildet zu werden. Die Fachrichtungen sind: Metallflugzeugbauer (eine Zusammenfassung von Flugzeugschlosser und Flugzeugklempner), Maschinenschlosser (Motorenbauer), Feinmechaniker, Elektromechaniker und Maschinenschlosser (Waffenschlosser). Den Abschluß der Lehrzeit bildet die Facharbeiterprüfung (Gesellenprüfung).

Die im Alter von 14 bis 15 Jahren eingestellten Jugendlichen sind in besonderen Militärschülerheimen untergebracht. Hier werden sie in Leibesübungen körperlich ertüchtigt. Hier wird das Segelfliegen erlernt und betrieben. Hier werden die Militärschüler vormilitärisch ausgebildet und weltanschaulich geschult. In dieser Weise erhalten sie neben der praktischen Ausbildung und dem Fachunterricht durch fürsorgliche Betreuung und Erziehung das Rüstzeug für den Dienst in der Luftwaffe, dem sie sich für 12 Jahre verpflichten. Ausbildung, Unterkunft, Verpflegung und Bekleidung sind für die Militärschüler frei.

Die Auslese der als Militärschüler sich meldenden Jungen geschieht mit besonderer Sorgfalt, denn die beste Ausbildung ist nutzlos, wenn nicht die erforderliche Anlage und Eignung vorhanden ist. So nehmen die Berufsberatungsstellen der Arbeitsämter eine erste Sichtung und Prüfung der Bewerber vor, um festzustellen, ob die Bedingungen in charakterlicher, körperlicher, geistiger und sonstiger Hinsicht erfüllt werden. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der charakterlichen Eignung, denn von dem hohen Verantwortungsbewußtsein und von der Zuverlässigkeit des technischen Personals in allen, auch den kleinsten Vorrichtungen hängen Erfolg und Sicherheit des Flugbetriebes ab. Aber auch die körperliche Verfassung ist von Wichtigkeit, denn der Militärschüler soll nicht nur den Anstrengungen der Arbeit, sondern auch dem Dienst in der Fliegertruppe gewachsen sein. Deshalb muß die durch einen Sanitäts-offizier vorgenommene Untersuchung ein Ergebnis haben, das die volle Wehrdiensttauglichkeit des Bewerbers erwarten läßt. Schließlich wird noch eine psychologische Prüfung vorgenommen, die der Erforschung der handwerklichen Eignung und der geistigen Anlage dient.

Die praktische Ausbildung wird in allen Fliegertechnischen Vorschulen einheitlich und nach den gleichen Richtlinien betrieben. So ist gewährleistet, daß in den verschiedenen Werken das gleiche Ziel erreicht wird. — Die vierjährige Lehrzeit gliedert sich in zwei Abschnitte von je zwei Jahren, nämlich Lehrwerkstatt und Betrieb.

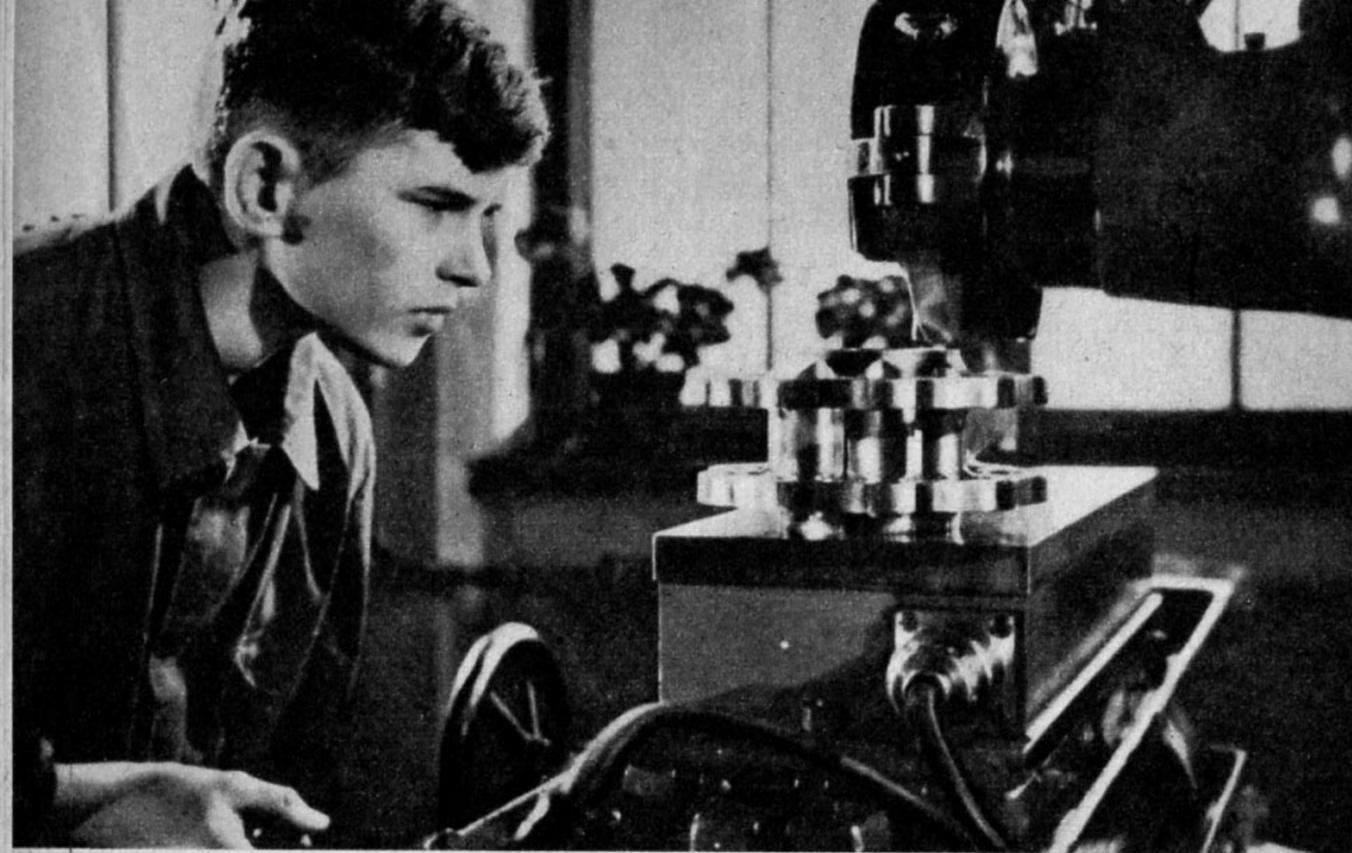
Die Lehrwerkstätten sind mit neuzeitlichen Werkzeugmaschinen, Werkzeugen und Betriebs-einrichtungen ausgestattet. Hier beginnen die Militärschüler mit einem Grundlehrgang, d. h. dieser Lehrgang bildet die Grundlage für die gesamte praktische Ausbildung. Deshalb wird auch vom Ausbildungspersonal von Anfang an darauf geachtet, daß alle Arbeiten peinlich genau ausgeführt werden. Selbst die geringsten Nachlässigkeiten müssen von vornherein unterbunden werden. Aus erzieherischen Gründen wird den Schülern ein Spiegelbild ihrer Leistungen dauernd vor Augen gehalten. Das geschieht durch fortlaufende Bewertung aller Arbeiten und das Eintragen der Ergebnisse in eine Karte. Diese Bewertungskarte wird ausgehängt, so daß nicht nur jeder Schüler seine Fortschritte verfolgen, sondern auch Vergleiche mit den Leistungen seiner Kameraden anstellen kann. Dieses Verfahren wird durch die ganze Lehrzeit hindurch fortgesetzt. So besteht die Möglichkeit, Schwächen rechtzeitig zu erkennen und auszumerken. Dem gleichen Zweck dient auch das Werkbuch, in dem jeder Schüler über seine Arbeit Rechenschaft abzulegen hat. Nach dem Abschluß des Grundlehrgangs ist die



Weckruf in einer Fliegertechnischen Vorschule, auf der die „Jüngsten unserer Luftwaffe“ ausgebildet werden

Vorbildung so weit gediehen, daß dem Schüler kleinere produktive Arbeiten übertragen werden können. Auch hierbei geht die Entwicklung vom Einfachen zum Schwierigen. Außerdem wird darauf geachtet, daß die Arbeiten sich folgerichtig ergänzen und aufeinander aufbauen. Dadurch und durch die Übertragung nutzbringender Arbeiten wird der Eifer geweckt und gefördert. Deshalb ist andererseits Massenarbeit ausgeschlossen.

Vom sechsten Lehrmonat ab hat jeder Schüler eine Zwischenlehrgangsarbeit anzufertigen, die fortan monatlich wiederholt wird. Dadurch werden die Fortschritte in der Ausbildung fortlaufend überwacht. Ferner wird durch besondere Auswahl der Aufgaben dem Schüler Gelegenheit gegeben, sich auch Fertigkeiten in denjenigen Arbeitsweisen anzueignen, die im normalen Herstellungsgang des Werkes nicht oder nur in ungenügendem Umfange vorkommen.



Früh übt sich, was ein Meister werden will. Die Jungen werden mit allen Arbeiten gründlich vertraut gemacht, die sie später in ihrem Beruf als fliegertechnisches Personal bis zur höchsten Vollendung beherrschen müssen

Insbesondere gehört zur Ausbildung in der Lehrwerkstatt auch die maschinelle Bearbeitung in den einzelnen Abteilungen. Dies sind Dreherei, Hobelei und Schleiferei. Hinzukommt die Unterweisung in einigen Sonderabteilungen wie Schweißerei, Schmiede, Härterei, Kontroll- und Meßecke sowie Werkzeugausgabe.

Die Beschäftigung mit produktiven Arbeiten nimmt an Umfang zu im zweiten Teil der Lehrzeit, im Betrieb. Diese Arbeiten werden überwacht durch Meister der betreffenden Betriebsabteilung, durch den Betriebsleiter und schließlich durch besondere Lehrlingswarte, deren Obhut die Militärschüler im Betrieb anvertraut sind. Aber auch während der Lehrzeit im Betrieb bleiben die Schüler dem Ausbildungsleiter unterstellt. Er verfolgt die Entwicklung jedes einzelnen an Hand der ihm aus dem Betrieb zugehenden Beurteilungen über Leistungen, Fleiß und Betragen. Nach einem genau festgelegten Plan durchlaufen die Schüler die einzelnen Betriebsabteilungen des Werkes. Dabei wird besonderes Gewicht auf die Arbeit in der Montage- und in der Instandsetzungs-Abteilung gelegt, weil gerade diese Gebiete für die spätere Verwendung der Schüler im technischen Dienst der Fliegertruppe von Wichtigkeit sind.

Während der Arbeitszeit werden wöchentlich zwei Stunden auf den Segelflugzeugbau in besonderen Werkstätten verwendet. Das Segelfliegen selbst wird dagegen in der Freizeit betrieben.

Hand in Hand mit der praktischen Ausbildung geht die theoretische Unterweisung der Schüler. Diesem Zweck dienen die den Lehrwerkstätten angegliederten Schulräume. Auf diese Weise wird erreicht, daß der Unterricht in enger Fühlung mit den praktischen Arbeiten steht. Für den meist durch Berufsschullehrer erteilten Unterricht stehen wöchentlich mindestens acht Stunden zur Verfügung. Der Lehrstoff setzt sich zusammen aus Berufskunde, Naturlehre, Zeichnen und Staatsbürgerkunde. Der Erfolg des Unterrichts und der praktischen Ausbildung ist am Schluß der Lehrzeit in der Facharbeiterprüfung nachzuweisen. Sie wird abgelegt vor einem Prüfausschuß der Industrie- und Handelskammer.

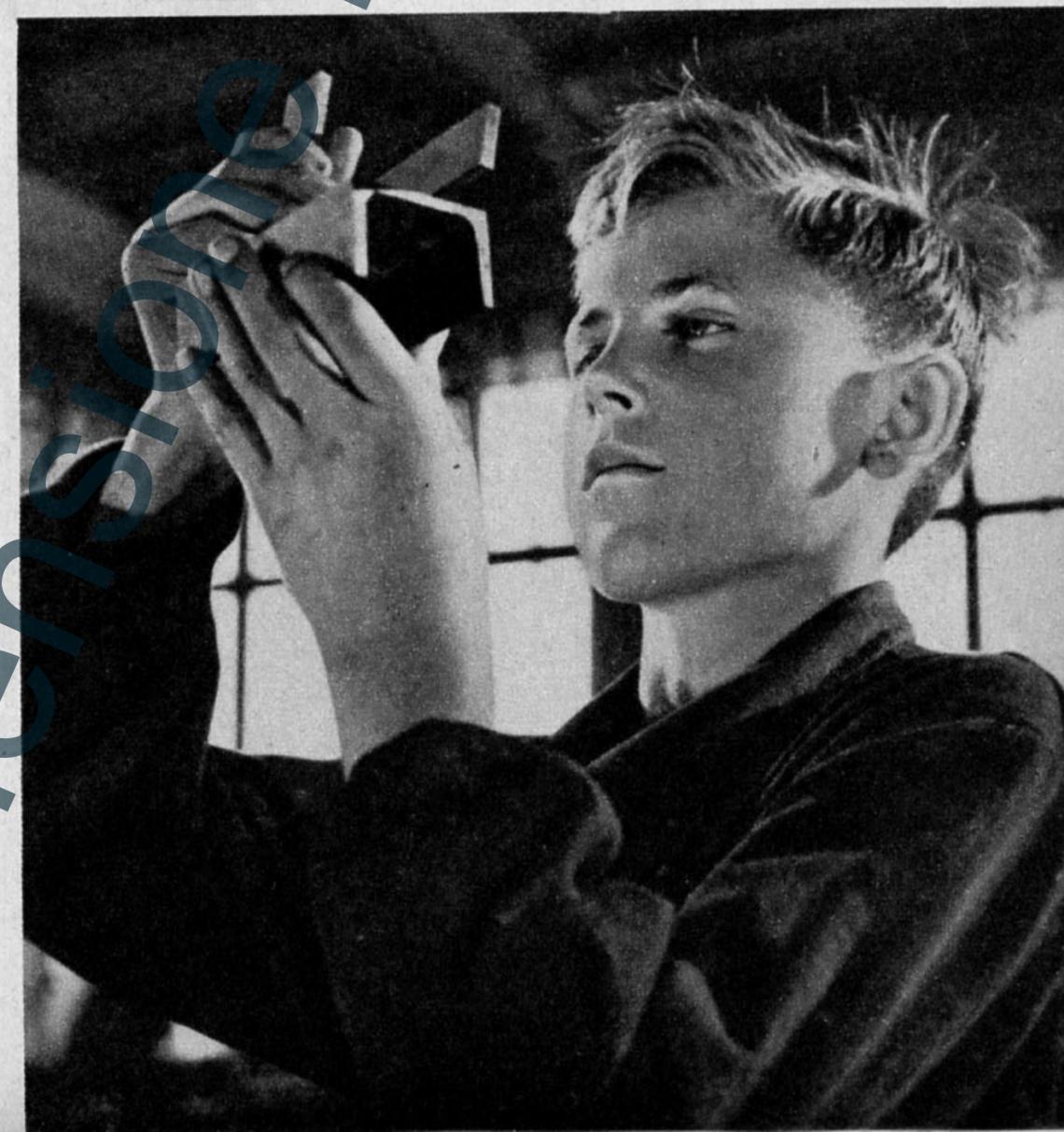
Soweit die fachliche Ausbildung der Militärschüler, die den Zweck hat, Kenntnisse und Hand-

fertigkeiten zu vermitteln. Daneben einher geht die Berufserziehung. Ihre Grundlage bildet naturgemäß die nationalsozialistische Weltanschauung. Sie gibt dem jungen Menschen in der Zeit des Übergangs von der Schule in den Beruf mit all seinen neuen Eindrücken Halt und Festigkeit.

Die erzieherische Betreuung ist Hauptaufgabe des Militärschülerheims. Darin sind alle Schüler untergebracht. Hier nehmen sie die Mahlzeiten ein. Außer den Schlafräumen, Speisesaal, Küchenanlagen sind Bade- und Waschräume, Aufenthaltsräume, Krankenzimmer und alle notwendigen Einrichtungen im Heim vorhanden. Dem Heimleiter stehen für je 100 Schüler zwei Gruppenführer zur Seite. Diese Erzieher werden aus bewährten Landjahrführern gewählt, die über Erfahrungen in der Betreuung der Jugend verfügen. Alle aber, Erzieher und Schüler, gehören der Hitler-Jugend an. Sie bilden zusammen eine Gefolgschaft oder einen Unterbann der Flieger-Hitler-Jugend. Der Heimleiter ist also gleichzeitig Gefolgschafts- oder Unterbannführer, während die Gruppenführer den Dienstgrad eines Scharführers oder eines Gefolgschaftsführers haben. Sie haben dafür zu sorgen, daß mit anderen Einheiten der Hitler-Jugend enge kameradschaftliche Fühlung gehalten wird. Das Verhältnis zwischen Erziehern und Schülern ist auf Manneszucht und Kameradschaft gegründet. So ist den Jungen das Heim eine wirkliche Heimstatt.

Auf die körperliche Ertüchtigung der Schüler wird großer Wert gelegt. Deshalb nehmen die Leibesübungen auch in der Tageseinteilung den ihnen gebührenden Raum ein. Angepaßt

Haargenau auf einen Millimeter. Das prüfende Auge, mit dem dieser Junge sein Arbeitsstück mißt, verrät bereits die Zuverlässigkeit, die von den Männern im Dienst der deutschen Luftwaffe verlangt wird





In ihrer Freizeit lassen sich die Jungen begeistert im Segelflug ausbilden

an die Entwicklungsstufen der Schüler werden die Leistungen allmählich gesteigert. Leichtathletik, Schwimmen, Boxen, Turnen, Kleinkaliberschießen und Segelfliegen sind im Sportplan enthalten. Im Segelfliegen sollen im Laufe der vier Jahre die A-, B- und C-Prüfung abgelegt werden. Kampfspiele werden betrieben, um die Jungen zur Härte zu erziehen und das Gemeinschaftsgefühl zu stärken. Im Geländedienst werden Geländebeschreibung, Zielerkennen, Entfernungsschätzen, Kartenlesen und Geländelauf geübt. Ordnungsübungen fördern Straffheit im Auftreten, gute Haltung und Manneszucht. Die weltanschauliche Schulung im Militärschülerheim umfaßt deutsche Geschichte, die Geschichte der Bewegung, Rassenkunde, Vererbungslehre, Bevölkerungspolitik und andere Gebiete. Das Ziel ist das Erkennen der großen geschichtlichen Zusammenhänge, Erziehung zum selbständigen Denken und zu nationalsozialistischer Weltanschauung. Durch Fahrten und Betriebsbesichtigungen wird der Gesichtskreis erweitert.

Durch die Ausbildung und Erziehung von Militärschülern auf Fliegertechnischen Vorschulen wächst der Fliegertruppe Jahr für Jahr ein Stamm wertvollen Mannschaftserbes zu. Die Militärschüler selbst aber erwerben dadurch das Rüstzeug für den Wehrdienst und die Grundlage, auf der sich nach Charakter und Leistung die weitere Laufbahn aufbaut.

Uniformen und Abzeichen der Luftwaffe

Die Angehörigen der Luftwaffe — Offiziere, Unteroffiziere, Mannschaften und Beamte — tragen eine Uniform in graublauer Grundfarbe. Der Schnitt der Luftwaffenuniform unterscheidet sich wesentlich von demjenigen der Uniformen des Heeres oder der Kriegsmarine. Die Angehörigen der Luftwaffe tragen einen Rock im Sackoschnitt, dazu ein blaumeliertes Hemd mit schwarzem Binder (zum Ausgehanzug weißes Hemd), auf der rechten Brustseite des Rockes das Hoheitsabzeichen der Luftwaffe, einen auf einem stehenden Hakenkreuz sitzenden Adler mit ausgebreiteten Schwingen. Dieses Hoheitsabzeichen wird auch an der Mütze getragen. Alle Abzeichen an Rock, Mantel und Mütze sind aluminiumfarbig, bei Generalen in Gold. Die Dienstgradabzeichen entsprechen denen des Heeres für Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften. Außer den Dienstgradabzeichen auf den Schulterstücken oder Schulterklappen werden bei der Luftwaffe Dienstgradabzeichen auf den Kragenspiegeln getragen.

Die Waffenfarbe der Fliegertruppe ist goldgelb, der Flakartillerie hochrot, der Luftnachrichtentruppe goldbraun. Generale tragen weiße Waffenfarbe, weiße Mantelausschläge und weiße Befahstreifen an den Hosen. Beamte im Generalsrang tragen grünen Befah, Ingenieure im Generalsrang rosa Befah. Generalstabsoffiziere haben farnesin als Waffenfarbe und tragen Befahstreifen in der gleichen Farbe an den Hosen.

Das Regiment „General Göring“ trägt weiße Waffenfarbe, Unteroffiziere und Mannschaften um die Kragenspiegel einen roten Vorstoß, außerdem auf dem rechten Unterarmel einen blauen Streifen mit dem Namen des Regiments. Auch die Angehörigen von Traditionsverbänden tragen auf blauen Armelstreifen den Namen, der dem Verband verliehen worden ist. Traditionsverbände sind: Jagdgeschwader Richthofen, Geschwader Boelcke, Immelmann, Hindenburg, General Weber, Horst Wessel, Leo Schlageter, Legion Condor, Tannenberg. Fallschirmjäger tragen die Waffenfarbe der Fliegertruppe und ein grünes Armelband mit der Nummer des Regiments. Sanitätspersonal trägt dunkelblaue Waffenfarbe und als Abzeichen den Aesculapstab, den Offiziere auf dem Schulterstück, Unteroffiziere und Mannschaften auf dem Armel tragen. Waffenoffiziere haben hochrote Waffenfarbe und ein goldenes W auf dem Achselstück, Offiziere des Beurlaubtenstandes neben der jeweiligen Waffenfarbe einen hellblauen Vorstoß an der Unterlage der Schulterstücke und an den Spiegeln. Die Beamten der Luftwaffe tragen dunkelgrüne Waffenfarbe und eine der Fachrichtung entsprechende Nebenfärbung (z. B. Verwaltungsbeamte rot) sowie auf den Spiegeln dreieckige Sterne im Gegensatz zu den Schwingen der Soldaten. Das Ingenieurkorps der Luftwaffe hat rosa Waffenfarbe und statt der Schwingen auf den Kragenspiegeln zwei-, drei- oder vierflügelige Luftschrauben, während das Nautikerkorps Kragenspiegel in grüner Waffenfarbe mit Luftschrauben trägt. Die Musikmeister tragen rotsilberne Schulterstücke, auf ihnen und auf den Spiegeln in Waffenfarbe eine Lyra.

Die Kragenspiegel lassen durch ihre Farbe die Waffengattung und durch die Zahl der Schwingen den Dienstgrad erkennen. Die Waffenfarben sind für

Generale (einschließlich Sanitätsoffiziere im Generalsrang) und	weiß
Regiment General Göring	farnesinrot
Generalstab der Luftwaffe	goldgelb
Fliegertruppe	hochrot
Flakartillerie	goldbraun
Luftnachrichtentruppe	schwarz
Luftwaffenbauverbände	dunkelblau
Sanitätspersonal	rosa
Ingenieurkorps der Luftwaffe	

Nautikerkorps der Luftwaffe
 Wehrmachtbeamte des Reichsluftaufsichtsdienstes
 Wehrmachtbeamte (außer Reichsluftaufsichtsdienst)

dunkelgrün
 hellgrün
 dunkelgrün

Hierzu tragen Nebenfarben:

Offiziere, Wehrmachtbeamte, Ingenieure des Beurlaubtenstandes
 Wehrmachtbeamte des Reichskriegsgerichts
 Übrige Beamte
 Nautiker
 Brandmeister
 Soldaten der I.—IV./Regt. General Göring

hellblau
 bordorot
 hochrot
 goldgelb
 goldbraun
 hochrot

Soldaten einschließlich Sanitätspersonal tragen auf den Kragenspiegeln Schwingen, Beamte Sterne, Ingenieure und Nautiker Luftschrauben. Die Zahl der Schwingen (bzw. Sterne bei Beamten) ist je nach dem Dienstgrad verschieden. Es tragen

	Generale	Stabsoffz.	Hptl. u. Ptn.	Unteroffz.	Mannschaften
1 Schwinde	Generalmajor	Major	Leutnant	Unteroffizier	Flieger
2 Schwingen	Generalleutnant	Oberstleutnant	Oberleutnant	Unterfeldwebel	Gefreiter
3 "	General d. Flieger	Oberst	Hauptmann	Feldwebel	Obergefreiter
4 "	—	—	—	Oberfeldwebel	Hauptgefreiter

Die Schwingen, bei allen Dienstgraden gleich, sind bei den Generalen: aus Goldgespinnst gestickt in gleichgesticktem Eichenkranz, den Stabsoffizieren: aus Aluminiumgespinnst, sonst in gleicher Art wie für Generale, dem Hauptmann bis zum Leutnant: wie bei den Stabsoffizieren, nur statt des Eichenkranzes ein kleines Eichenlaub unterhalb der Schwingen, den Unteroffizieren und Mannschaften: aus Leichtmetall (Musikleiter statt der Schwinde die Lyra), Unteroffiziere tragen auf dem Mantel statt der Unteroffiziertrasse auf dem Kragenrand des Rockes eine schmale Unteroffiziertrasse längsseits des Kragenspiegels. Generaloberst und Generalfeldmarschall tragen statt der Schwingen das vergoldete Hoheitsabzeichen der Luftwaffe im goldenen Eichenkranz.

Tätigkeitsabzeichen für Unteroffiziere und Mannschaften der Luftwaffe

Unteroffiziere und Mannschaften tragen am linken Unterarmel des Waffenrockes, Tuchrockes und der Fliegerbluse folgende Abzeichen gestickt in mattgrauem Garn auf Unterlage von Grundtuch:



1. Fliegendes Personal, soweit nicht zum Tragen eines Flugzeugführer-, Beobachter- oder Fliegerschützenabzeichens berechtigt



2. Fliegertechnisches Personal



3. Flakartillerieabzeichen (Verleihung nach besonderen Bestimmungen)



4. Seemännisches Bootspersonal



5. Verwaltungs-Unteroffizier



6. Gerätverwalter für Kraftfahrzeuggerät (Kfz.)



7. Gerätverwalter für Flugzeuggerät (Flzg.)



8. Gerätverwalter für Scheinwerfergerät (Schw.)



9. Gerätverwalter für Luftnachrichtengerät (Ln.)



10. Fernsprecher



11. Fernschreiber



12. Funker



13. Peilfunke



14. Horchfunke



15. Truppennachrichtenpersonal der Fl. Truppe und Flak



16. Feuerwerke



17. Waffenunteroffizier Fl. Truppe und Ln. Truppe



18. Waffenunteroffizier Flakartillerie und Rgt. Gen. Göring



19. Sanitätspersonal



20. Kraftfahrere



21. Anwärter-Abzeichen (hier für Gerätverw. Kfz.)

Tätigkeitsabzeichen des fliegenden Personals



1. Flugzeugführer und Beobachter (Kranz goldfarbig, Adler mit Hakentkruz aluminiumfarbig)



2. Flugzeugführer (Kranz hellaluminium, Adler und Hakentkruz altsilberfarbig)



3. Beobachter, Hilfsbeobachter



4. Fliegerschütze, Bordfunke, Bordmechaniker



5. Fliegererinnerungsabzeichen



6. Fallschirmschützeabzeichen

ZEITTADEL der deutschen Luftwaffe

28. 6. 1919: Diktat von Versailles.
Artikel 198: Deutschland darf Luftstreitkräfte weder zu Lande noch zu Wasser als Teil seines Heerwesens unterhalten.
Artikel 201: Verbot der Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen für sechs Monate. (5. 2. 1919 Eröffnung des planmäßigen Luftverkehrs durch die Deutsche Luftreederei!)
Artikel 202: Auslieferung des gesamten militärischen Luftfahrzeugmaterials binnen drei Monaten.
Artikel 210: Einsetzung einer Interalliierten Luftfahrt-Überwachungskommission (»Illük«).
Artikel 313 - 320: Beschränkung der deutschen Lufthoheit.
10. 1. 1920: Inkrafttreten des Versailler Diktats.
5. 5. 1921: Londoner Ultimatum zwingt Deutschland, Verpflichtungen aus einer »Entwaffnungsnote« ohne Vorbehalt unverzüglich durchzuführen.
14. 4. 1922: »Begriffsbestimmungen« (»neun Regeln«) werden durch Note der Botschafterkonferenz Deutschland übermittelt. Bauverbot für bewaffnete oder irgendwie gepanzerte Flugzeuge. Beschränkung von Steigfähigkeit, Geschwindigkeit, Flugbereich und Nutzlast für alle deutschen Flugzeuge. (Schlag gegen die aufstrebende deutsche Zivilluftfahrt!) Kontrollsystem der Fabriken, Flugzeuge, Flugzeugführer, Flugschüler usw.
22. 5. 1926: Pariser Luftfahrtvereinbarungen bringen u. a. zwar Aufhebung der Baubeschränkungen, aber Aufrechterhaltung des Verbots deutscher Militärluftfahrt und Verbot der finanziellen Unterstützung des Flugsports aus öffentlichen Mitteln.
18. 2. 1932: Deutscher Vorschlag auf der Genfer Abrüstungskonferenz: Verbot jeglicher Luftstreitkräfte, Zerstörung des militärischen Fluggeräts, Verbot des Abwurfs von Kampfmitteln aller Art.
22. 7. 1932: Deutschland erklärt Fernbleiben in Genf, solange Frage der Gleichberechtigung nicht geklärt.
14. 10. 1933: Austritt Deutschlands aus der Abrüstungskonferenz; Anmeldung des Ausscheidens aus dem Völkerbund.

1. 3. 1935: Schaffung der neuen deutschen Luftwaffe unter ihrem Schöpfer und Oberbefehlshaber Hermann Göring.
14. 3. 1935: Das erste Jagdgeschwader erhält die Bezeichnung »Jagdgeschwader Richthofen«.
16. 3. 1935: Gesetz für den Aufbau der Wehrmacht.
1. 4. 1935: Die Flakartillerie wird dem Oberbefehlshaber der Luftwaffe unterstellt.
21. 4. 1935: Der 21. April, der Todestag des ruhmvollsten deutschen Jagdfliegers, Rittmeisters Manfred Freiherr von Richthofen, wird zum »Tag der Luftwaffe« bestimmt.
21. 5. 1935: Verkündung des Wehrgesetzes. Wiedereinführung der Allgemeinen Wehrpflicht.
16. 9. 1935: Erster »Tag der Wehrmacht« auf dem »Reichsparteitag der Freiheit« in Nürnberg mit Vorführungen der Luftwaffe.
24. - 25. 9. 1935: Die ersten größeren Übungen der deutschen Luftwaffe im Raume von Braunschweig bis Warnemünde.
18. 10. 1935: Gesetz über das Ingenieurkorps der Luftwaffe.
1. 11. 1935: Schaffung der Luftkriegsakademie in Berlin = Gatow. - Einführung einer eigenen Militärgerichtsbarkeit in der Luftwaffe.
7. 11. 1935: Erste Hissung der Reichskriegsflagge. Vereidigung der ersten Rekruten der Luftwaffe.
7. 3. 1936: Der Führer verkündet die Aufhebung der entmilitarisierten Zone im Westen. Zur gleichen Stunde überfliegen zum ersten Male Jagdstaffeln der deutschen Luftwaffe den Rhein.
21. 4. 1936: Am »Tag der Luftwaffe« verleiht Generalfeldmarschall Göring der Fliegertruppe, der Flakartillerie und der Luftnachrichtentruppe die ersten neuen, vom Führer gestifteten Truppenfahnen.
3. 6. 1936: Fliegertod des ersten Chefs des Generalstabes der Luftwaffe, Generalleutnants Wever.
1. 10. 1936: Erstmals Vorführungen der Luftwaffe auf dem Erntedankfest auf dem Bückeberg.
23. 7. - 1. 8. 1937: Die deutsche Luftwaffe belegt auf dem Züricher Flugmeeting, an dem sie sich als erstem internationalen Wettbewerb beteiligt, in allen von ihr bestrittenen Konkurrenzen die ersten Plätze.
20. - 26. 9. 1937: An den Wehrmachtmanövern 1937 nehmen erstmalig alle drei Wehrmachtteile, Heer, Luftwaffe und Kriegsmarine, gemeinsam teil.
5. 2. 1938: Ernennung des Schöpfers und Oberbefehlshabers der Luftwaffe Hermann Göring zum Generalfeldmarschall.
1. 3. 1938: Überreichung des Feldmarschallstabes an Generalfeldmarschall Göring durch den Führer in der Reichskanzlei. Der Geburtstag der neuen deutschen Luftwaffe, der 1. März, wird von Generalfeldmarschall Göring als »Tag der Luftwaffe« bestimmt.
12. 3. 1938: Vereinigung Deutsch-Österreichs mit dem Reich. Verbände der Luftwaffe als erste Repräsentanten der deutschen Wehrmacht in Wien.
16. 3. 1938: Eingliederung der österreichischen Luftstreitkräfte in die deutsche Luftwaffe.
1. 10. - 10. 10. 1938: Befreiung des Sudetenlandes.
1. 2. 1939: Bildung der Luftflottenkommandos 1, 2 und 3 und weitere Maßnahmen zur Verstärkung der Einsatzbereitschaft und Schlagkraft der deutschen Luftwaffe und insbesondere ihrer weiteren personellen und materiellen Vermehrung.
15. - 16. 3. 1939: Böhmen und Mähren werden als Protektorat wieder Bestandteil des Großdeutschen Reiches. Erfolgreicher Anteil der deutschen Luftwaffe am Einmarsch.

18. 3. 1939: Bildung des Luftflottenkommandos 4. Weiterer Stärkezuwachs der deutschen Luftwaffe.
21. 3. 1939: Heimkehr des Memellandes in das Reich.
31. 5. 1939: Rückkehr der »Legion Condor« in die deutsche Heimat nach dem siegreich beendeten Spanienkrieg, an dem Freiwillige der deutschen Luftwaffe seit August 1936 teilnahmen.
6. 6. 1939: Große Parade der »Legion Condor« vor dem Führer in Berlin.
1. 9. 1939: Beginn des Feldzuges gegen Polen. Einmarsch der deutschen Wehrmacht. Gleich am ersten Tage werden die bedeutendsten Flugplätze und militärisch wichtige Ziele Polens von der deutschen Luftwaffe erfolgreich angegriffen und zerstört.
2. 9. 1939: Die deutsche Luftwaffe besitzt bereits am zweiten Tage nach Vernichtung zahlreicher feindlicher Flugzeuge im Luftkampf und am Boden die uneingeschränkte Herrschaft über den gesamten polnischen Luftraum.
4. 9. 1939: Erfolgreiche Abwehr der ersten englischen Luftangriffe auf Wilhelmshaven und Cuxhaven durch die deutsche Luftwaffe. Mehr als die Hälfte der feindlichen Flugzeuge wird abgeschossen.
26. 9. 1939: Erster Angriff der deutschen Luftwaffe auf englische Seestreitkräfte in der mittleren Nordsee. Zerstörung eines Flugzeugträgers, Treffer auf einem Schlachtschiff.
9. 10. 1939: Deutsche Luftstreitkräfte über den Shetland-Inseln. Treffer auf schwere englische Kreuzer.
16. 10. 1939: Angriff deutscher Kampfflugzeuge auf englische Kriegsschiffe im Firth of Forth.
17. 10. 1939: Angriff der deutschen Luftwaffe auf englische Kriegsschiffe in der Bucht von Scapa Flow.
14. u. 18. 12. 1939: Luftsieg gegen England. / Bei Angriffen englischer Kampfverbände auf die deutsche Bucht werden von zwanzig feindlichen Flugzeugen zehn und dann von zweiundfünfzig nicht weniger als sechsenddreißig vernichtet.

INHALT

I. TEIL Werden und Bewährung der deutschen Luftwaffe

	Seite
Als wir wehrlos waren	9
Aufbruch der Luftwaffe	18
Traditionsnamen in der deutschen Luftwaffe	20
Luftmacht Deutschland	22
Das Gesicht des Fliegers	30
Ansprache Generalfeldmarschall Görings an die deutsche Jugend	36
Legion »Condor« an die Front!	39
Luft Herrschaft in zwei Tagen erkämpft! / Die deutsche Luftwaffe im Feldzug gegen Polen	47
Flugzeuge der deutschen Luftwaffe	54
Auch im Westen siegreich! / Die deutsche Luftwaffe im Krieg gegen England und Frankreich	59
Flak-Sieg in sieben Sekunden	67

II. TEIL Gliederung und Einsatz der deutschen Luftwaffe

	Seite
Die Oberste Kommandobehörde	74
Spähtruppen der Luft / Aufklärer über dem Feind	80
Jäger greifen an!	89
Stahlhagel aus den Wolken / Einsatz von Kampfflugzeugen und Stukas	96
Unter uns die englische Flotte / Der erste Luftangriff auf englische Seestreitkräfte	104
„Feuer frei!“ / Flak allezeit einsatzbereit	111
Funker hart am Feind	120
Unsere „Schwarzen Jungs“ / Die Männer vom fliegertechnischen Personal	126
Transportverbände	131

III. TEIL Rund um die deutsche Luftwaffe

	Seite
„Wellington“ auf der Flucht	136
Fliegen — marschieren . . . vereint schlagen / Luftwaffe und Heer	141
Zur Luft und zur See gegen England / Luftwaffe und Kriegsmarine	147
Glücksbringer im Zeichen des Mars	152
„Nazi-Bomber drohen“	156
Luftverteidigungszone West	159

	Seite
Wie das Flugzeug zur Waffe wurde / Aus den Anfängen der Militärfliegerei	165
Gestählt zum Lebenskampf! / Die Luftwaffe als Erzieher unserer Jugend	170
Meister im Sport	172
Dem technischen Fortschritt folgt der Sieg!	177
Laboratorien und Prüfstände — Keimzellen der Luftmacht . .	182
Der Luftfahrt-Ingenieur	189
Waffenschmieden unserer Luftmacht	192
Die Kamera — Auge der Kriegführung / Entwicklung des Luftbildwesens	198
Kamerad Wetterfrosch	204
Musik im Brausen der Propeller	208
Lieder unserer Luftwaffe / Es blitzen die stählernen Schwingen / Adler-Marsch	214
Zwischen Kamera und Leinwand / Luftwaffe im Film	216
Baukunst unter den Schwingen des Adlers / Die Architektur in der Luftwaffe	224
Um das leibliche Wohl	231
Das NS-Fliegertorps — Vorschule der Luftwaffe	234
Luftschuß — Ehrendienst der Volksgemeinschaft	236
Der Marschallstab im Tornister / Die Offizierlaufbahn in der Luftwaffe	238
Die Jüngsten unserer Luftwaffe / Fliegertechnische Vorschulen	244
Uniformen und Abzeichen der Luftwaffe	249
Zeittafel der deutschen Luftwaffe	252

DEMO



DURALUMIN

Mit größter Sorgfalt wird Flugzeugteil für Flugzeugteil gefertigt, um höchste Leistung und Sicherheit zu erzielen. Die besondere Eignung des hierzu verwendeten Materials ist wichtigste Vorbedingung; es muß leicht sein und doch den härtesten Beanspruchungen stärksten Widerstand bieten. Duralumin hat diese Forderungen restlos erfüllt und darüberhinaus seine Zuverlässigkeit bewiesen.

DÜRENER METALLWERKE A. G.

Hauptverwaltung Berlin-Borsigwalde



DER
**DEUTSCHE
LUFTPOOL**

Geschäftsführung: Berlin W 8, Taubenstr. 8/9
Fernsprecher: Sammelnummern Ortsverkehr 110 032
Fernverkehr 116741

**LUFTFAHRT-KASKO-, UNFALL-, HAFTPFLICHT-
VERSICHERUNGEN JEDER ART**

59 Mitgliedsgesellschaften im Altreich, in der Ostmark und im Sudetengau:

Aachen-Leipziger Versicherungs-A.-G.	Aachen	Leipziger Allgemeine Transport- und Rückversicherungs A.-G.	Leipzig
Aachener und Münchener Feuer-Vers.-Ges.	Aachen	Leipziger Feuer-Versicherungs-Anstalt	Leipzig
Agrippina Allgemeine Vers.-A.-G.	Köln	Magdeburger Feuer-Versicherungs-Ges.	Magdeburg
Agrippina See-, Fluß- und Landtransport-Vers.-Ges.	Köln	Mannheimer Versicherungs-Gesellschaft	Mannheim
Albingia Versicherungs-A.G.	Hamburg	Münchener Rückversicherungs-Ges.	München
Allianz und Stuttgarter Verein Vers.-A.-G.	Berlin	National Allgemeine Vers.-A.-G.	Stettin
Allgemeine Elementar Versicherungs-A.G.	Wien	Neue Frankfurter Allgemeine Vers.-A.-G.	Frankfurt M.
Bayerische Rückversicherung A.-G.	München	Nord-Deutsche Versicherungs-Ges.	Hamburg
Bayerische Versicherungsbank A.-G.	München	Nordstern Allgemeine Vers.-A.-G.	Berlin
Berlinische Feuer-Versicherungs-Anstalt	Berlin	Nürnberger Lebensversicherung A.-G.	Nürnberg
Colonia Kölnische Versicherungs-A.-G.	Köln	Oldenburger Versicherungs-Ges.	Oldenburg
Deutsche Sachversicherung A.-G.	Hamburg	Providentia Allgemeine Vers.-A.-G.	Berlin
Deutscher Bauerndienst Allgem. Vers.-A.-G.	Berlin	Schlesische Feuervers.-Ges.	Breslau
Deutscher Lloyd Versicherungs-Act.-Ges.	Berlin	Schweiz. Unfallvers. Ges. in Winterthur	Berlin
Deutscher Ring Transport- und Fahrzeug-Versicherungs-A.-G.	Hamburg	Direktion für das Deutsche Reich	Berlin
Donau, Allgemeine Versicherungs-A.G.	Wien	Securitas Bremer Allgemeine Vers.-A.-G.	Bremen
Dresdner Feuerversicherung, Landwirtschaftl. Feuervers. Sachsen, Allgem. Feuervers. in Deutschland	Dresden	Sudetendeutsche Union Vers. A. G.	Reichenberg
Erste Allgemeine Unfall- und Schadens-Versicherungs-Gesellschaft	Wien	Thuringia Versicherungs-A.-G.	Erfurt u. Berlin
Feuerversicherungs-Ges. „Rheinland“ A.G.	Neuss	Transatlantische Güterversicherungs-Ges.	Berlin
Frankona Rück- und Mitversicherungs-A.-G.	Berlin	Union und Rhein Versicherungs-A.-G.	Berlin
Gerling-Konzern, Allgemeine Vers.-A.-G.	Köln	Victoria zu Berlin Allgem. Vers.-A.-G.	Berlin
Gladbacher Feuer-Versicherungs-A.-G.	M.-Gladbach	Victoria Feuerversicherungs-Act.-G.	Berlin
Gothaer Allgemeine Versicherung A.-G.	Gotha	Wechselseitige Versicherungsanstalt Südmark	Graz
Gothaer Feuer-Versicherungsbank a. G.	Gotha	Wiener Allianz Versicherungs-A.G.	Wien
Gothaer Kraftfahrzeug- und Transportvers.-A.G.	Köln	Wiener Städtische und Wechselseitige Janus Allgemeine Vers. Anstalt a. G.	Wien
Hamburg-Bremer Feuer-Vers.-Ges.	Hamburg	Württembergische Feuerversicherung-A.-G.	Stuttgart
Hamburger Allgemeine Versicherungs-A.-G.	Hamburg	Württembergische und Badische Vereinigte Versicherungsgesellschaften A. G.	Heilbronn
Hammonia Allgemeine Vers.-A.-G.	Hamburg	Zürich Allgemeine Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-A.G., Filiale in Berlin	Berlin
„Heimat“ Allgemeine Vers.-A.G.	Wien		
Iduna-Germania Allgemeine Vers.-A.-G.	Berlin	Zu den Rückversicherern des Deutschen Luftpools gehören:	
Internationale Unfall- und Schadensvers.-Ges.	Wien	Der Verband öffentlicher Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Anstalten in Deutschland	Berlin
Kölnische Rückversicherungs-Ges.	Köln	Hamburg-Bremer Rückvers.-A.-G.	Hamburg
		„Hamburger Phönix“, früher Gaedesche Versicherungs - Aktien - Gesellschaft	Hamburg

Auskunft erteilt jede Mitgliedsgesellschaft

HS 126

dimensione Rodotta

Henschel Flugzeug-Werke A. G., Schönefeld bei Berlin

HEINE
PROPELLER

BERLIN O 34

TELEGRAMME:
HEINEPROPELLER
BERLIN



HUGO HEINE
PROPELLERWERK
BERLIN O 34 WARSCHAUERSTR. 58

Band 1 der Adler-Bücherei

DR. H. EICHELBAUM

Major im Reichsluftfahrtministerium

Schlag auf Schlag

Die deutsche Luftwaffe in Polen

Kampfflieger, Jagdflieger, Stukaflieger, Aufklärer, Männer der Flak und Luftnachrichten erzählen, was sie im Feldzug der 18 Tage erlebt haben. Spannende Erlebnisberichte, viele seltene Bilddokumente.



Band 2 der Adler-Bücherei

HERMANN SCHREIBER

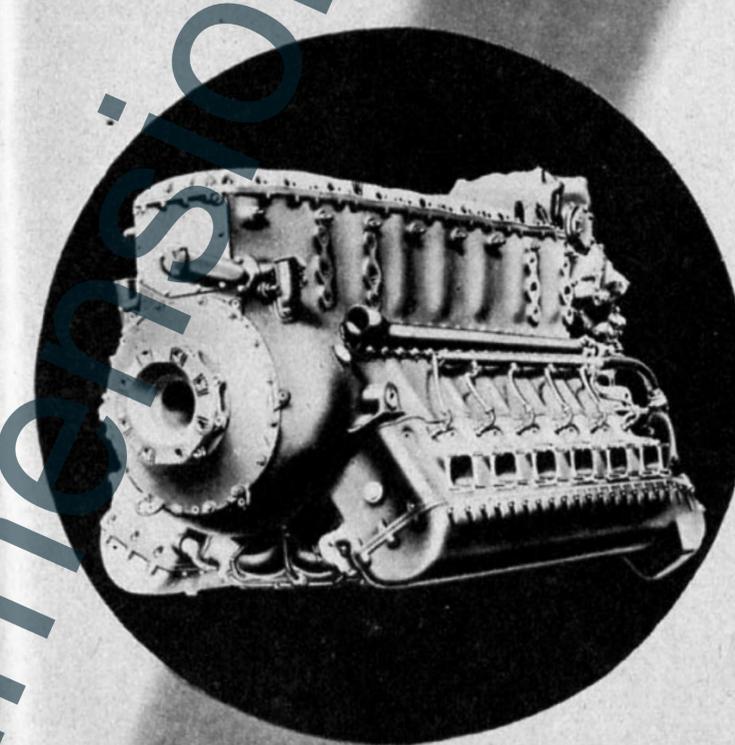
**Ein Schiff fährt
quer durch Afrika**

Ein spannender Tatfächerbericht über die kühne Expedition des Barons von der Decken auf dem Djuba-Fluß im Somaliland. Was die Männer dieser Expedition schon vor Jahrzehnten unter Einsatz ihres Lebens für den Ausbau deutscher Kolonialmacht leisteten, wird uns durch dieses Buch gerade heute besonders stark bewußt.

Jeder Band 128 Seiten stark mit vielen Originalzeichnungen und Bilddokumenten. Kartiert RM 1,- (durch Feldpost portofrei!)

ADLER-BÜCHEREI

VERLAG  SCHERL



JUNKERS-JU 87
STURZKAMPF-
FLUGZEUGE
MIT **JUMO 211**
HOCHLEISTUNGS-
FLUGMOTOR



JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU



Dr.-Ing. BOEHME & Co.
LÜDENSCHIED - MINDEN

LUFTFAHRT-
SONDERGERÄTE



Band 6 der

ADLER-BÜCHEREI



Hauptmann Dr. Freiherr v. Siegler

Luftkrieg über Polen

Eine militärische Skizze

mit einer Einführung von General der Flieger Löhr

Hauptmann Dr. Freiherr v. Siegler gibt in diesem Buch im Anschluß an eine Übersicht über die Gliederung der deutschen und polnischen Wehrmacht zur Zeit des Kriegsausbruches und der diplomatischen und politischen Vorgeschichte dieses Krieges eine interessante Schilderung über den Verlauf des Feldzuges der Achtehn Tage unter Hervorhebung der militärisch-strategischen Momente, und zwar insbesondere des Einsatzes unserer Luftwaffe. Diese militärische Skizze zeigt, inwiefern unsere Luftwaffe für den Verlauf des Polnischen Krieges von entscheidender Bedeutung gewesen ist. Dem Leser wird auch auf Grund von zahlreichen Karten, Tatsachenberichten und Bildern im Rahmen einer militärisch fachlichen und zugleich interessanten und fesselnden Kriegsberichterstattung der Einsatz der deutschen Luftwaffe in dem Feldzug der Achtehn Tage vor Augen geführt.

128 Seiten, kartoniert RM 1.— (durch Feldpost portofrei!)



Das Zeichen für Qualität



Spiralbohrer-, Werkzeug-, u. Maschinenfabrik
Aktiengesellschaft

BERLIN-MARIENFELDE

Verantwortlicher Anzeigenleiter: Willy Roth, Berlin-Frohnau, W. Gen. 8750 vom 9. 1. 40 Preisliste 1



*Jeder „Schuss
ein Treffer“*

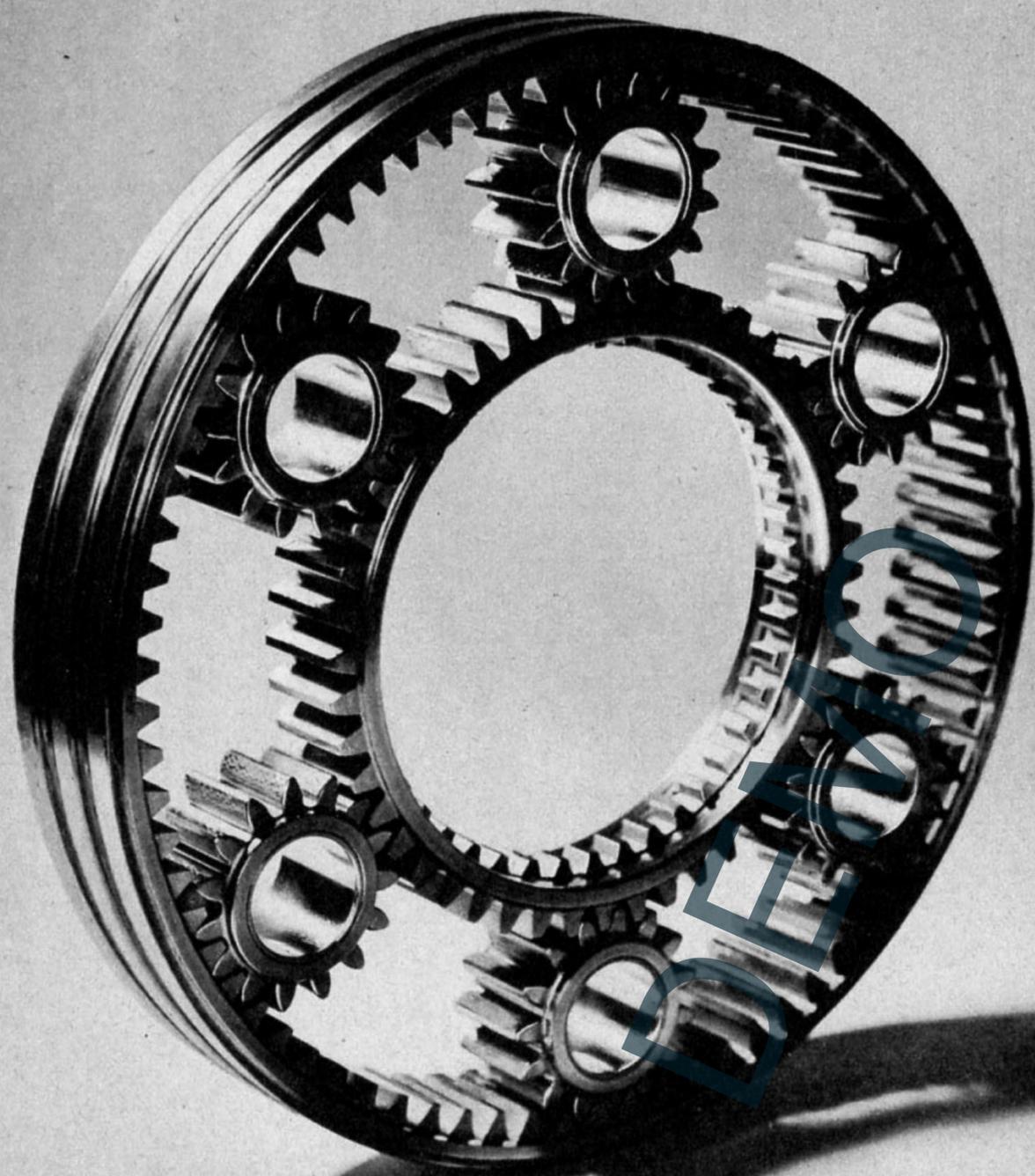
mit
Sixtus der Belichtungspistole!

Wer den
Sixtus hat, fotografiert besser!

Hersteller: **GOSSEN**/ERLANGEN
Fabrik elektrischer Präzisionsmessgeräte.
Das Mavometer, das Asymmeter und andere
Original-Konstruktionen

Luftbild H. Schaller, Freig. durch RLM 2247

KÖLLMANN-ZAHNRÄDER



Dimensione ridotta

A. Schreyer

Die Geschichte unserer Luftwaffe

ist jung und weist doch schon viele Taten auf, die für immer unvergessen bleiben. Diese Taten im Augenblick des Geschehens in Wort und Bild festzuhalten und somit Dokumente von bleibendem Wert zu schaffen – das ist die Aufgabe, die sich der „ADLER“, die große Luftwaffen-Illustrierte, vom ersten Heft an gestellt hat.

Aber nicht nur die Höhepunkte im Leben unserer Luftwaffe, sondern dieses Leben überhaupt – Alltag, Entwicklung und Fortschritt, frohe und ernste Stunden, Männer und Maschinen – formt sich in den Heften des „ADLER“ zur Geschichte unserer Luftwaffe. Den „ADLER“ besitzen heißt dieses Geschichtswerk besitzen und es von Heft zu Heft im gleichen Schritt mit der Zeit erweitern. Besorgen Sie sich regelmäßig den

ADLER

überall für 20 Pfennig