



Schriftenreihe zur Ludwigsfelder Stadtgeschichte

Ausgabe Nr. 1 /2003



Die Fliegertechnische Vorschule der Luftwaffe, Berlin-Genshagen.

**Dokumentation von Peter Riehmann
2002**

Mit freundlicher Unterstützung des Stadtarchivs Ludwigsfelde.

Herausgeber: Peter Riehmann



Die Fliegertechnische Vorschule der Luftwaffe, Berlin-Genshagen.

Dokumentation von Peter Riehmann
2002

Jede Geschichte hat ihre Vorgeschichte.

Im Ersten Weltkrieg hatte sich die deutsche Luftfahrtindustrie beachtlich entwickelt. Insbesondere auf dem Gebiet des Metallflugzeugbaus führten Neukonstruktionen zu zahlreichen Verbesserungen. Nach dem für das Deutsche Reich verlorenen Ersten Weltkrieg folgte der am 28.06.1919 in Versailles unterzeichnete und am 10.01.1920 in Kraft getretene Friedensvertrag zwischen dem Deutschen Reich und den Ententemächten, den USA, Großbritannien, Frankreich und Italien.

Der Vertragsinhalt regelte unter anderem: ...Links des Rheins und in einem 50 km breiten Streifen rechts des Rheins durfte Deutschland keine Befestigungen und Heereskräfte unterhalten. Das Landheer wurde bei Abschaffung der allgemeinen Wehrpflicht und des Generalstabes auf 100.000 Mann mit 12-jähriger Dienstzeit, für Offiziere auf 25 Jahre, begrenzt. Schwere Artillerie, Panzer und **Luftwaffe** wurden verboten. ... Die Entmilitarisierungs- und Entwaffnungsbestimmungen sollten das Deutsche Reich schwächen.

Trotz der restriktiven Bestimmungen des Versailler Vertrages kam die Entwicklung und Forschung in der Luftfahrtbranche nicht wirklich zum Stillstand, weil mehrere deutsche Firmen des Flugzeugbaus Firmen im Ausland errichteten.

Auf der Grundlage des 1921 unterzeichneten Deutsch-Russischen Handelsvertrag begannen Verhandlungen und Konsultationen deren Ergebnis der Friedensvertrag von Rapallo (1922) war und zur Wiederaufnahme von diplomatischen Beziehungs-

en führte. Der Beginn der Zusammenarbeit von der Sowjetunion und Deutschland auf dem Gebiet der Luftfahrt kann auf dem 11. November 1921 datiert werden. Das ist der Tag an dem die Deutsch-Sowjetische Luftfahrtgesellschaft „DEROLUFT“ gegründet wurde. Die deutschen Partner brachten eine beachtliche Anzahl von Piloten und Technikern ein.

In den darauf folgenden Jahren gründete unter anderem „Junkers“ ein Zweigwerk in Fili (in einem Moskauer Stadtteil). Es entstand die deutsche Militärfliegerschule und das Flugerprobungszentrum in Lipezk (350 km südlich von Moskau). Diese Einrichtung diente der Umgehung des Versailler Vertrages, der Deutschland jeglichen militärischen Luftverkehr verbot. Das riesige sowjetische Territorium war den Siegermächten des Ersten Weltkrieges verschlossen. In den Weiten des Landes konnten Geheimnisse kaum entdeckt werden. All das deckte sich mit den Interessen Deutschlands, das daran interessiert war, seine militärische Kampfkraft wiederherzustellen.



ЦЕЛЬНО-МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ ПАССАЖИРСКИЕ АЭРОПЛАНЫ
ЮНКЕРС
 заводов Юнкерс в Дессау (Германия).
 Представительство в России: Москва, Петроградское шоссе 32, тел. 16-77.
 С 1 июля 1922 года ЮНКЕРС открывает международные линии:
 Москва—Харьков—Ростов—ИД—Новоросси́ск—Батум—Тифли́с—Баку—Тегера́н.



Direktionsgebäude des Junkers-Flugzeubau in der Moskauer Nikolsker Straße Nr. 7.¹

Werbeanzeige des „Junkers Luftverkehr“ über die Eröffnung der Streckenverbindung Moskau – Charkov – Rostov on Don – Novorossisk – Batumi – Tiflis – Baku – Teheran.²

¹ Sobolow, Dimitri Alexejewitsch, Deutsche Spuren in der sowjetischen Luftfahrtgeschichte.

² Ebenda.

Im Gedankengut vieler Deutscher verband sich die Ablehnung des „Diktats von Versailles“ mit dem Unvermögen, die Wirklichkeit der schweren Niederlage anzuerkennen. Das bot später unter anderem den Nationalsozialisten die Möglichkeit, propagandistisch gegen das „System von Versailles“ vorzugehen und diese Parole im Kampf gegen den demokratischen Verfassungsstaat, der Weimarer Republik, einzusetzen. Der Versailler Vertrag wurde insbesondere durch die Wiedereinführung der allgemeinen Wehrpflicht 1935 und den Einmarsch deutscher Truppen in das entmilitarisierte Rheinland 1936 formell gebrochen.

Die Entwicklung und Erprobung von Prototypen war in den frühen 30-iger Jahren des 20. Jahrhunderts bereits weit fortgeschritten. Mit einem Serienbau konnte allerdings auf Grund von nicht ausreichend vorhandenen Material und Halbfabrikaten, sowie unzureichender finanzieller Mittel der meisten Flugzeug- und Flugmotorenwerke, vor 1933 begonnen werden.

Erst nach dem Übergang der Regierungsgewalt, am 30. Januar 1933, auf die Nationalsozialisten flossen die erforderlichen Finanzmittel. Die Expansionspolitik der Nationalsozialisten verlangte eine schlagkräftige Luftwaffe. In der nun folgenden umfassenden Forcierung der militärischen Rüstung standen bald ausreichende Geldmittel für die Luftrüstung zur Verfügung, die den Fliegeroffizieren des Reichswehrministeriums im Vergleich zu früher „unvorstellbar“³ erschienen. Die organisatorischen Grundlagen für eine neue Luftwaffe, auf denen nach 1933 aufgebaut werden konnte, hatten die Fliegeroffiziere im Reichswehrministerium geschaffen. Als Göring Ende März 1933 in die entsprechenden Vorarbeiten der Heeres- und Marineleitung eingeweiht wurde, soll er „im höchsten Maße von dem fortgeschrittenen Stand der geheimen Reichswehrfliegerei überrascht und beeindruckt“ gewesen sein.⁴

Bis zur Enttarnung der Luftwaffe im März 1935 war der weitere Ausbau immer noch geheim. Als die „Proklamation der Reichsregierung an das deutsche Volk“ am 16. 03. 1935 (RGBl. I, 1935 S. 375) und das „Gesetz für den Aufbau der Wehrmacht“ (RGBl. I, 1935 S. 369 – 375) verkündet wurden, belief sich der Personalbestand der Luftwaffe auf etwa 900 Offiziere und 10 000 Unteroffiziere und Mannschaften.⁵ So wie die personelle Entwicklung der Luftwaffe drängten 1933 auch ihre materielle Rüstung und damit die Auftragslage und der Beschäftigungsstand der Luftfahrtindustrie zur Expansion. Da es vor 1933 nicht viele Aufträge gegeben hatte, war die deutsche Luftfahrtindustrie „bis zum Jahresanfang 1933 nicht über einen Beschäftigungsstand von 3 500 Angestellten

³ Riesige Summen wurden für den Ausbau der Luftfahrtindustrie aufgebracht. Erhielt die deutsche Luftfahrtindustrie in den Jahren 1927 bis 1931 insgesamt Investitionen in Höhe von 84 Mio.RM [420 Mio.€], so stieg die Summe 1934 auf 211 Mio.RM [1,055 Mrd.€], auf 500 Mio.RM [2,5 Mrd.€] im Jahre 1935 und 1936 sogar auf 980 Mio.RM [4,9 Mrd.€].

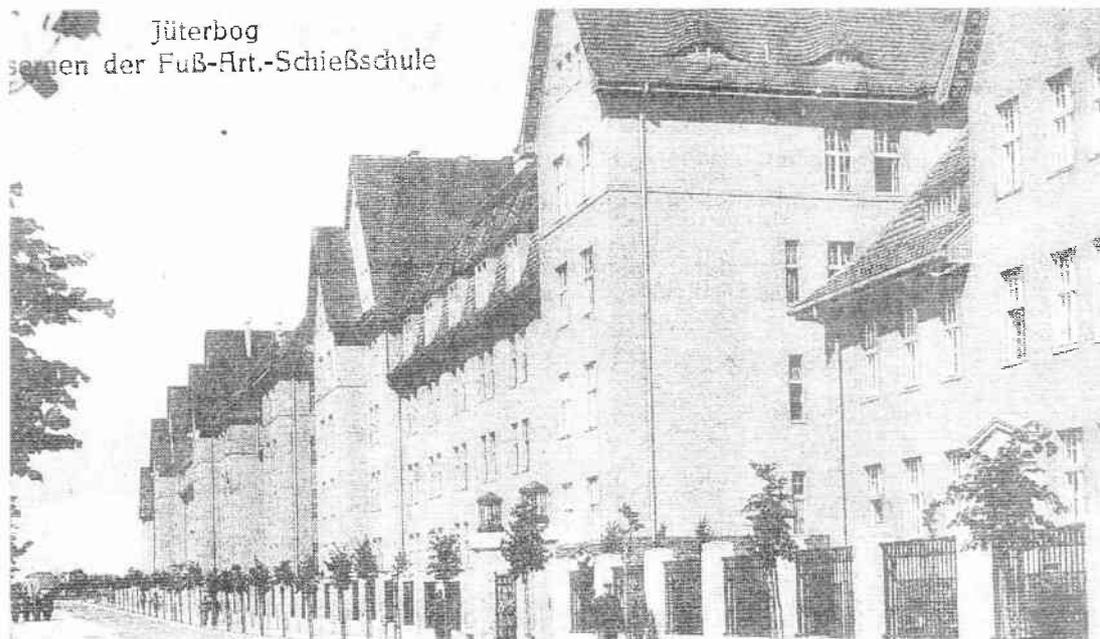
⁴ Völker, K.-H. in, Die Deutsche Luftwaffe 1933 – 1939. Aufbau, Führung und Rüstung der Luftwaffe sowie die Entwicklung der deutschen Luftkriegstheorie, Stuttgart 1967.

⁵ Ebenda, S.56.

und Arbeitern hinausgekommen“. Jedoch „zum Jahresende 1933 belief sich der Beschäftigungsstand in der Luftfahrtindustrie bereits auf 20 000 Mann“⁶. Bis zum Juni 1935 waren die Belegschaften der Luftfahrtindustriebetriebe auf 72 000 angestiegen.⁷

Mit der Auflösung des Schulungs- und Erprobungszentrums in Lipezk (Sowjetunion) im Herbst 1933 verlorene Ausbildungskapazität wurde durch die Neugründung deutscher Ausbildungseinrichtungen wettgemacht. Fliegertechnisches Personal wurde in den Werften der Lufthansa, den Produktionsstätten der Luftfahrtindustrie und in einem getarnten, untergliederten Ausbildungsapparat, der als „Deutsche Verkehrsfliegerschule“ geführt wurde, ausgebildet. Die Fliegertechnische Schule Jüterbog, die ab Oktober 1933 betrieben wurde, hatte eine Jahresausbildungskapazität von 1 500 Schülern. In der „Tarnzeit“ fungierte der „Deutsche Luftsportverband als Tarneinrichtung und gleichzeitig als Personalreserve der Luftwaffe“.⁸ Dieser Verband gliederte sich Anfang 1935 in 15 Landesgruppen, verfügte über 13 Ausbildungsstellen und zählte etwa 30 000 Mitglieder.

Neben der fliegertechnischen Ausbildung an den Technischen Schulen Jüterbog und Berlin-Adlershof wurden sogenannte „Industriellehrgänge“ eingerichtet, bei denen Soldaten ihre fliegertechnische Ausbildung in den Werkseinrichtungen der Luftfahrtindustrie erhielten.⁹



Historische Aufnahme der Kasernen der Fuß-Artillerie-Schießschule in Jüterbog, auch Fuchsberg-Kasernen genannt. In diesen Kasernen befand sich auch die Technische Schule an der fliegertechnisch ausgebildet wurde.¹⁰

⁶ Ebenda, S. 20 – 24.

⁷ Ebenda, S. 132.

⁸ Ebenda, S. 66.

⁹ Ebenda, S. 243.

¹⁰ Archiv Peter Riehm

Mit der Kapazitätserweiterung der deutschen Luftfahrtindustrie stellte sich das Problem der Beschaffung und Qualifizierung der Arbeitskräfte für die Luftfahrtindustrie ebenso wie für die Luftwaffe. Die Möglichkeit, den fliegertechnischen Nachwuchs aus dem Facharbeiterstamm der Luftfahrtindustrie zu ziehen, schied aus, weil diese die Facharbeiter selbst dringend benötigte und die Lebensfähigkeit der Luftwaffe von der Leistungsfähigkeit der Luftfahrtindustrie und deren Zulieferer abhing. Die mit Rüstungsaufträgen ausgelöste Konjunktur fegte den Markt der qualifizierten Arbeitskräfte leer und zwang die Luftfahrtindustrie sehr bald dazu auch mit unqualifizierten Arbeitskräften zu arbeiten. Der weitere Aufbau und die Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Luftwaffenrüstungsindustrie und der Luftwaffe hingen entscheidend davon ab, inwieweit es gelingen würde, möglichst schnell die erforderlichen Fachkräfte dem Bedarf entsprechend bereitzustellen. Dem Reichsluftfahrtministerium (RLM) war bekannt, dass sich hier ein gefährlicher Engpass andeutete, der rüstungswirtschaftlichen Pläne zu gefährden drohte. Zumal die Klagen im Lager der Industriellen über den Facharbeitermangel nicht verstummten.

Es gibt nur eine Lösung: Die „Radikalkur“ zur Behebung des Facharbeitermangels.

Zur Beschaffung¹¹ des Luftwaffenindustriepersonals wurde 1934 ein „Büro für Industriearbeiter“ eingerichtet, das 1936 in die des „Bevollmächtigten für das Luftfahrtindustriepersonal“ (B.f.L.) im Reichsluftfahrtministerium umgewandelt wurde. Das Amt des Bevollmächtigten für das Luftfahrtindustriepersonal bekleidete Oberst Mooyer, der später als Generalmajor (1939) bzw. Generalleutnant (1941) auch Kommandeur der Fliegertechnischen Vorschulen war.



Generalleutnant O. Mooyer (geb. 18.12.1877, gest. 15.10.1945).¹²

¹¹ Im Sprachgebrauch der nationalsozialistischen Ämter usw. wurde der Begriff „Rekrutierung“ (Ergänzung der Mannschaft) verwendet.

¹² Stadtarchiv Ludwigsfelde.

Der Schwerpunkt der Arbeit dieser Dienststelle lag zunächst in der Einrichtung und Überwachung der sogenannten „Ausbildungswerkstätten“ in mehreren Luftfahrtindustriebetrieben, in denen kurzfristige Ausbildung und Umschulung stattfand. Die Ausbildungsprogramme wurden später systematisch erweitert. Sie umfassten schließlich die planmäßige Berufsausbildung vom Lehrling bis zum Meister in den neu geschaffenen Luftfahrtindusriebberufen.

Unter dem Einfluss von Prof. Hugo Junkers, Gründer der Junker-Flugzeugwerke in Dessau, war die inhaltliche Gestaltung der Lehrausbildung im Flugzeug- und Motorenbau der allgemeinen Entwicklung voraus. In einer Aufstellung der damals ca. 140 anerkannten industriellen Lehrberufe, mit Stand vom 25. Januar 1938, war der Beruf „Metallflugzeugbauer“ bereits aufgeführt. In dieser Aufstellung fehlte jedoch der Berufsbegriff „Motorenschlosser“. In verschiedenen Beiträgen wurde die Entwicklung des Lehrberufs „Flugmotorenschlosser“ bis zu seiner Anerkennung im Jahr 1940 so dargestellt, dass die Ausbildung von Motorenschlossern unter die Berufsbezeichnung „Maschinenschlosser“ erfolgte.

Die bewährten Lehrmethoden durch Prof. Hugo Junkers wurden vom Reichsluftfahrtministerium für die gesamte Luftfahrtindustrie als maßgebend anerkannt und konnten nun auf die einheitliche und planmäßige Lehrlingsausbildung übertragen werden. Eine Besonderheit, dass das gesamte gewerbliche und technische Ausbildungswesen der Luftfahrtindustrie und der Luftwaffe dem Reichsluftfahrtministerium unterstellt war und von diesem mit einheitlichen und verbindlichen Ausbildungsrichtlinien, Lehrmitteln und Prüfungsunterlagen versorgt wurde. Das alles hatte verfolgte ein Ziel „dass die Ausbildung in allen Luftfahrtbetrieben einheitlich, planmäßig und intensiv durchgeführt wird“.¹³ In keinem anderen Bereich gab es derartige Auslese, Steuerungs- und Überwachungsmöglichkeiten, denen der Nachwuchs unterworfen wurde. Nirgendwo und nie zuvor gab es in der deutschen Berufsausbildung Ausbildungsrichtlinien, Lehrgänge und Prüfungsmodalitäten mit so hohem Grad an Verbindlichkeit, die reichseinheitlich befolgt und praktiziert wurden, wie in der Luftfahrtindustrie. Die Berufsausbildung in diesem Industriezweig kann daher, für die Zeit des Dritten Reiches, als das in der deutschen Berufserziehungsgeschichte einmalige Musterbeispiel für zentralistische Organisation, Kontrolle und Lenkung des Ausbildungswesens gelten.

Der offensichtlich vorhandene Nachwuchsmangel musste möglichst schnell, sowohl qualitativ, als auch quantitativ ausgeglichen werden. Hier bediente man sich eines 1938 abgeschlossenes Abkommen zwischen den Industrie- und Handelskammern, der Reichsgruppe der Industrie und des Bevollmächtigten für das Luftfahrtindustriepersonal des Reichsluftfahrtministerium das „Bestimmungen

¹³ Krause, Erwin in Berufsausbildung in Handel und Gewerbe, 1941, S. 278.

zur Umschulung von älteren Gefolgschaftsmitgliedern“ festlegte. Hier sollten Facharbeiter aus der Industrie und Handwerk mit verwandten Metall- und Elektroberufen zugelassen werden. Von der Umschulungsmöglichkeit ist allerdings nach Berichten der Reichswirtschaftskammer kaum Gebrauch gemacht worden.

Neben der klassischen Lehrlingsausbildung in den Luftfahrtindustriebetrieben gab es die Möglichkeit der Ausbildung in den Fliegerhorsten, Luftparks und Erprobungsstellen der Luftwaffe. Die Lehrlingsausbildung in diesen Einrichtungen hat nicht in sehr großem Umfang stattgefunden. Es handelte sich hierbei um eine wider besseren Wissens ergriffene Notmassnahme, die etwa 1940 eingeleitet wurde, denn der Facharbeitermangel in den Werftbetrieben der Luftwaffe war so akut, dass für das Reichsluftfahrtministerium kein anderer Weg gangbar erschien. An diesem Entschluss bestanden von vornherein Zweifel an der Ausbildungsqualität dieser Luftwaffeneinrichtungen, die deswegen auch nur in begrenztem Umfang Lehrlinge einstellen durften. Um die erforderlichen Qualitätsstandards in der Ausbildung zu erreichen, wurden neben den Luftfahrtindustriebetrieben auch die mit der Lehrlingsausbildung befassten Fliegerhorste, Luftparks und Erprobungsstellen überwacht. Diese Luftwaffendienststellen bekamen vom Reichsluftfahrtministerium genaue Anweisungen bezüglich der Fachrichtung und zulässiger Anzahl der Lehrlinge, die ihnen von den Arbeitsämtern überwiesen wurden. Um eine sachgemäße Ausbildung zu gewährleisten und das Bestreben fehlende Facharbeiter durch Lehrlinge zu ersetzen, waren Bestimmungen über die Einstellung und Ausbildung von Lehrlingen in den Werften und Fliegerhorsten erlassen worden.

In einer Besprechung der zuständigen Industrie- und Handelskammern am 21.5.1942 in Braunschweig, auf der die Prüfungsergebnisse vom Frühjahr 1942 erörtert wurden, kam man zu dem Fazit: Bei den Fliegerhorsten seien längst noch nicht in dem Maße wie bei den Luftfahrtindustriebetrieben die Voraussetzungen für eine einwandfreie Lehrlingsausbildung gegeben. Die Industrie- und Handelskammern wurden deshalb angewiesen, den Prüflingen aus Fliegerhorsten ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken und der Reichswirtschaftskammer über die Prüfungsergebnisse zu berichten.

Reichseinheitliche Facharbeiterprüfungen in der Luftfahrtindustrie.

Den bisher kurz dargestellten Ausbildungswegen zum Facharbeiter in den Luftfahrtindustriebetrieben, wie auch den noch ausführlich zu beschreibenden Ausbildungsweg durch die Fliegertechnischen Vorschulen der Luftwaffe, haben gemeinsam, dass sie durch eine Prüfung vor der jeweils regional zuständigen Industrie- und Handelskammer abgeschlossen wurden. Obwohl das gesamte Ausbildungswesen der Luftfahrtindustrie zentral vom Reichsluftfahrtministerium gelenkt und überwacht wurde, oblagen die Prüfungen mit dem Recht zur Zertifizierung zum Facharbeiter und Meister den Prüfungsausschüssen der

Industrie- und Handelskammern. Die Koordinierung der Prüfungsausschüsse und die Einflussnahme auf das Prüfungsverfahren konnte folglich nur über die den Industrie- und Handelskammern übergeordnete Reichswirtschaftskammer erfolgen. Das Interesse des Reichsluftfahrtministeriums war eine Vereinheitlichung des Prüfungswesens, mit der Konsequenz aus der zentralistischen Organisation des Ausbildungswesens nach einheitlichen Ausbildungsrichtlinien und Lehrmitteln. Deshalb beauftragte der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Hermann Göring, am 20.05.1940 die Reichswirtschaftskammer in Zusammenarbeit mit dem Bevollmächtigten für das Luftfahrtindustriepersonal und dem Kommandeur der Fliegertechnischen Vorschulen der Luftwaffe die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die von den Industrie- und Handelskammern vorzunehmenden Facharbeiterprüfungen in der Luftfahrtindustrie einheitlich vorbereitet und durchgeführt werden.¹⁴ Bereits im Herbst 1940 wurden die Facharbeiterprüfungen für die Lehrberufe Metallflugzeugbauer und Flugmotorschlosser in vereinheitlichter Form durchgeführt. Das bedeutete, dass einheitliche Bewertungsmaßstäbe zugrunde gelegt wurden und die Anfertigung eines „Einheitsprüfstückes“ (die Fertigungsprüfung) und die Lösung reichseinheitlich gestellter theoretischer Aufgaben (die Kenntnisprüfung) verlangt.

Die Fliegertechnischen Vorschulen der Luftwaffe – Eliteschulen für fliegertechnische Soldaten.

Die ersten Fliegertechnischen Vorschulen wurden 1936 eingerichtet und waren großen Betrieben der Luftwaffenrüstungsindustrie wie Flugzeugwerken, Flugmotorenwerken, Elektrogerätekwerken und Waffenfabriken angegliedert. Diese Schulen waren über das gesamte Reichsgebiet verteilt.

Anfang 1944 befanden sich Fliegertechnische Vorschulen der Luftwaffe im Bereich der Gauwirtschaftskammern:

- Berlin – Brandenburg (ferner Wirtschaftskammer Niederlausitz),
- Franken,
- Hamburg,
- Kurhessen,
- Magdeburg – Anhalt,
- Mecklenburg,
- München – Oberbayern,
- Pommern;
- Sachsen,
- Schwaben,
- Sudetenland,
- Hannover – Braunschweig,

¹⁴ Krause, Erwin in Berufsausbildung in Handel und Gewerbe, Nr. 16, 1941, S. 3.

- Thüringen,
- Weser – Ems,
- Württemberg – Hohenzollern.¹⁵

Am Ende des Zweiten Weltkrieges gab es 32 Fliegertechnische Vorschulen der Luftwaffe mit insgesamt ca. 6 000 Militärschülern.¹⁶

Die Fliegertechnischen Vorschulen waren vom Beauftragten für Luftfahrtindustriepersonal eingerichtet worden, um den „Nachwuchs für das technische Unteroffizierskorps der Fliegertruppe“¹⁷ auszubilden. Aus den Fliegertechnischen Vorschulen sollten länger dienende Unteroffiziere der Luftwaffe hervorgehen, „die über die notwendigen fachlichen und charakterlichen Qualitäten verfügen und die Mannschaften des Bodenpersonals technisch anleiten und überwachen können“.¹⁸

Köln, den 9. Juli 1938.

(Ort und Tag)

Verpflichtungs - Erklärung

Unter Bezugnahme auf mein Gesuch um Einstellung als Lehrling in der Luftfahrtindustrie erkläre ich mich schon heute im Falle meiner Annahme bereit, nach beendeter Lehrzeit von einem vom Reichsluftfahrtministerium zu bestimmenden Zeitpunkt ab

4 1/2 Jahre bei der Luftwaffe zu dienen.

Ferner erkläre ich mich schon heute für den Fall, daß ich zum Unteroffizier geeignet befunden werde, mit einer Weiterverpflichtung auf insgesamt 12 Jahre einverstanden. Diese Verpflichtung ist unwiderruflich und kann von mir nicht zurückgenommen werden.

Günter Kanneberg
(Vor- und Familienname)

Verpflichtungserklärung als Anhang zum Lehrvertrag „in einen Betrieb der Luftfahrt-Industrie“.¹⁹

¹⁵ BA: R 11/844, Bl. 114

¹⁶ Krause, 1955, zitiert nach Wombacher, S. 213. Nach Kanneberg, Gerhard, 1996, gab es mit dem Stand vom Juli 1944 33 Fliegertechnische Vorschulen der Luftwaffe mit insgesamt 5 050 Militärschülern.

¹⁷ Adler, Hermann (Herausgeber), Ein Buch von der neuen Luftwaffe, Stuttgart 1938, S. 142 – 148.

¹⁸ Krause, Erwin, Die Jüngsten der Luftwaffe, 1939, S. 15-71.

¹⁹ Sammlung Kanneberg, Günter.

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

Günter Kanneberg

(Vor- und Familienname)

diesem die Erlaubnis zu vorstehender Erklärung.

Friedrich Kanneberg

Unterschrift des gesetzlichen Vertreters
(Vor- und Familienname)

Nebenstehende Unterschrift

Friedrich Kanneberg

(Name des gesetzl. Vertreters)

wird hiermit beglaubigt.

Arbeitsamt

Köln

H. Lehn

Stempel:



Die Erlaubnis des Erziehungsberechtigten zur Erklärung (Dienstverpflichtung bei der Luftwaffe) für den minderjährigen Sohn.²⁰

Ziel der Berufserziehung, die in den Fliegertechnischen Vorschulen als Ganzheits-
erziehung verstanden wurde, war „die totale Erfassung des jungen Menschen“.²¹
Die drei beteiligten Säulen Lehrwerkstatt, Berufsschule und Unterkunft, sowie die
darin tätigen Erzieher wie Lehrausbilder, Berufsschullehrer und HJ-Führer (1937
bis 1939 und ab Oktober 1944 bis Kriegsende hatten die HJ-Führer das Sagen. In
den dazwischen liegenden Jahren wurden die Erzieher aus dem
Unteroffizierskorps der Luftwaffe und der Flak gestellt.²²) mussten immer wieder
die beschworene Forderung, das gemeinsame Ziel haben, „aus dem Militärschüler
nicht nur einen tüchtigen Fachmann und Soldaten, sondern vor allem auch einen
charakterstarken, einsatzbereiten und zuverlässigen Menschen und Nationalsozia-
listen zu machen“.²³

²⁰ Sammlung Kanneberg, Günter.

²¹ Jacob, Heinrich, Die Berufserziehung in den Lehrwerkstätten der Fliegertechnischen Vorschulen, Berlin/Stuttgart, 1939, S. 72 und Steinert, Walter, Die Erziehung der Militärschüler in den Unterkünften der Fliegertechnischen Vorschulen, S. 97.

²² Kanneberg, Gerhard.

²³ Siehe unter 15.

An die Ausbildung in den Fliegertechnischen Vorschulen war die Bedingung geknüpft, nach Abschluss der Lehrzeit eine 12-jährige Dienstzeit bei der Luftwaffe abzuleisten. Nach dem Motto des Ersten Weltkriegs Generalfeldmarschall Graf Haeseler: „Der Unteroffizier ist das Rückrat der Armee“, wollte man bei der Luftwaffe bestausgebildete, langdienende Unteroffiziere zur Verfügung haben, die über die notwendigen fachlichen und charakterlichen Qualitäten verfügten und die Mannschaften des Bodenpersonals technisch anleiten und überwachen konnten.

Die Militärschüler kamen aus allen Landesteilen Deutschlands und aus allen Bevölkerungsschichten, jedoch in der Mehrzahl aus minderbemittelten Familien mit mehreren Kindern. Hier wurde der Punkt 20 des NSDAP-Parteiprogramms: „Wir fordern die Ausbildung geistig besonders veranlagter Kinder armer Eltern ohne Rücksicht auf deren Stand oder Beruf aus Staatskosten“, ernst genommen. In den Fliegertechnischen Vorschulen wurden nur Volksschulabsolventen aufgenommen: „Schüler höherer Lehranstalten, Mittelschüler mit nicht abgeschlossener Schulbildung und solche Jungen, die bereits eine Lehrstelle hatten, kommen nicht in Frage“.²⁴ Es sind diejenigen Landesteile stärker zur Auswahl der Militärschüler herangezogen worden, in denen die Zahl der zur Verfügung stehenden Jugendlichen die der vorhandenen Lehrstellen überwog. Damit kam man der Forderung des Reichsluftfahrtministeriums sehr nahe, dass allen jungen Menschen im gesamten Land eine Berufswahl in der Luftfahrtindustrie offen stehen sollte.

Eine gewisse Vorauswahl der 14 bis 15 jährigen Bewerber trafen die Berufsberatungsstellen der Arbeitsämter. Die Ergebnisse einer psychologischen Eignungsuntersuchung, sowie die Auskünfte der Hitlerjugend waren erste Anhaltspunkte. Geprüft wurde auch die deutsche Staatsangehörigkeit, die arische Abstammung und ob der Bewerber „nach seiner Herkunft und Erziehung die Gewähr dafür bietet, dass er jederzeit rückhaltlos für den Nationalsozialistischen Staat eintritt“²⁵. Danach erfolgte eine militärärztliche Untersuchung. Nach der Anhörung einer Auswahlkommission, die aus einem Militärarzt, einem Ausbildungsleiter, einem Heimleiter, von Vertretern der Landes- bzw. Arbeitsämter bestand und von einem Offizier geleitet wurde, vor der sich der Bewerber zu präsentieren hatte, wurde die Entscheidung über die Einstellung durch den Beauftragten für das Luftfahrtindustriepersonal getroffen²⁶.

Überall dort, wo die Produktionsbetriebe der Luftfahrtindustrie ansässig waren oder neu errichtet wurden, hierzu gehörten neben den Flugzeugwerften und Flugmotorenwerken auch die Werke für die Elektromechanik und die Waffenbau- betriebe, wurden Fliegertechnische Vorschulen eingerichtet.

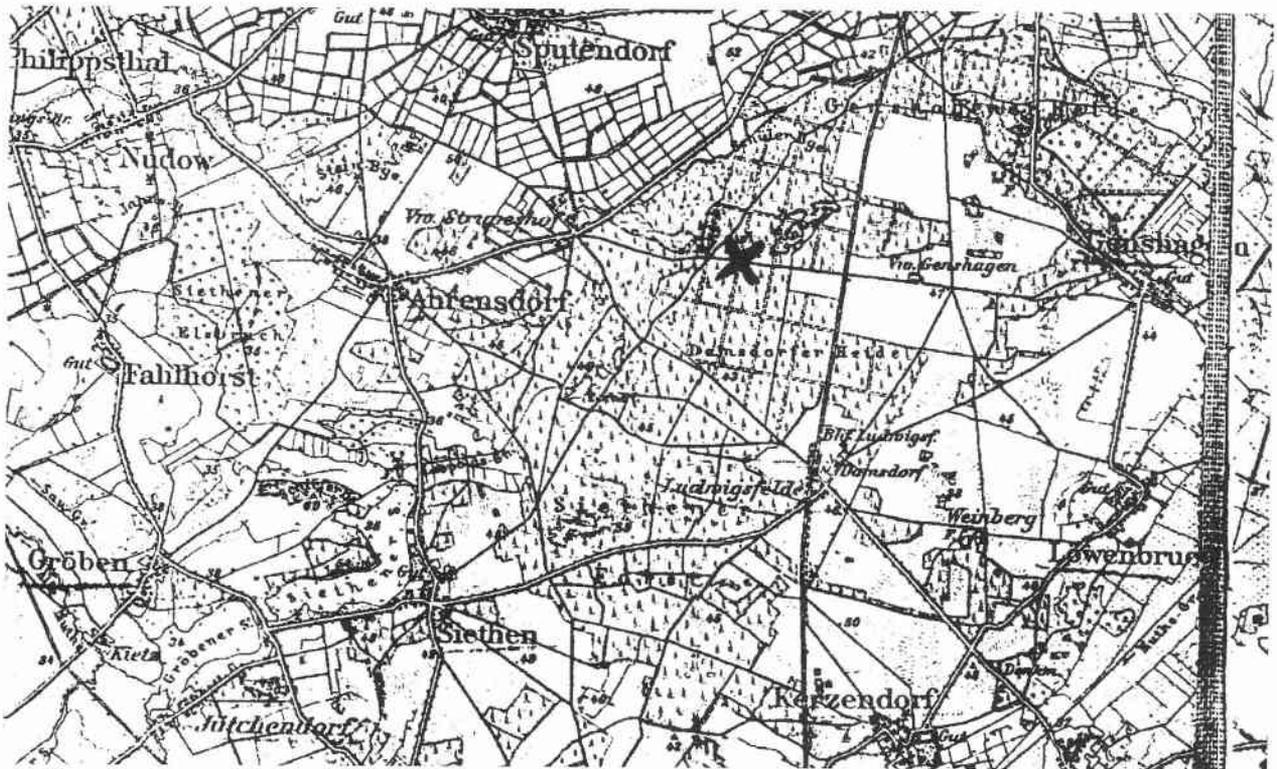
²⁴ Krause, Erwin in Die Jüngsten der Luftwaffe, 1939, S. 26.

²⁵ Ausbildung von Lehrlingen in den Werften und Fliegerhorsten, in Flugzeugbau 1, 1941, S. 74.

²⁶ Adler, Hermann (Hrg.) in, Ein Buch von der neuen Luftwaffe, Stuttgart 1938, S. 143.

Der Aufbau der Daimler-Benz Motoren GmbH Genshagen.

Bereits vor der offiziellen Gründung der Daimler-Benz Motoren GmbH Genshagen im Oktober 1935 war der formelle Auftrag zur Ausarbeitung des Projektes „Großmotorenwerk“ erteilt worden. Im November 1935 wurde mit der Geländeerkundung, der Geländevermessung in der Genshagener Heide und der Werksplanung begonnen.



In diesem mit „X“ bezeichneten Waldgebiet wurde das „Großmotorenwerk“ errichtet.²⁷

Im Januar 1936 erfolgte der erste Spatenstich. Noch bevor die Planungen, Ende Juni 1936 bis in alle Details abgeschlossen waren, standen schon die ersten Gebäude. Im September 1936 feierte man in Genshagen das Richtfest. Bereits im Februar 1937, also ein Jahr nach dem ersten Spatenstich konnte der erste Motor, aus in Berlin-Marienfelde gefertigten Teilen, ausgeliefert werden. Zwei Monate später folgte der erste Motor aus selbst gefertigten Teilen des Werkes Genshagen. Nach etwa einjähriger Bauzeit war das Werk fast komplett aufgebaut und produktionsfähig.²⁸

Um eine Vorstellung von der Werksgröße zu vermitteln, sollen einige Daten dazu Aufschluss geben. Die Weglänge von der Nordwache, an der Berliner Umgehungsbahn (heute der Berliner Außenring) bis zur Südwache (heute in Höhe

²⁷ Archiv Peter Riehm.

²⁸ Aus, Mitteilungen aus dem Mercedes-Benz Archiv, Daimler-Benz Motoren GmbH Genshagen, ein Flugmotorenwerk bei Berlin, 1990.

des Gebäudes der Freiwilligen Feuerwehr Ludwigsfelde) betrug 3,5 km, von der Ostwache (Eisenbahnhaltepunkt Birkengrund-Süd) bis zur Westwache (heute Aldi-Markt in der Brandenburgischen Str.) betrug etwa 2,8 km. Das Straßen- und Wegenetz im Werksgelände hatte eine Länge von 19 km und die Gleislänge der Werkbahn belief sich auf 9 km. Die gesamte Fläche des Werksgeländes nahm 3,75 km² ein. Die Werkstatt- und Lagerraumfläche umfasste in der ersten Ausbaustufe etwas mehr als 91.000 m².²⁹

Bei der ursprünglichen Werksplanung war eine eigentliche Lehrlingswerkstatt zunächst nicht vorgesehen. Es gab anfänglich nur eine Anlern- und Ausbildungswerkstatt. Oberst Mooyer, als Bevollmächtigter für das Luftfahrtindustriepersonal, vom Reichsluftfahrtministerium und die Deutsche Arbeitsfront wünschten aber, dass entweder im Werk in Berlin-Marienfelde oder in Genshagen Lehrlinge ausgebildet werden sollten. Auf Grund des zur Verfügung stehenden Platz und der vorhandenen Geldmittel entschied man sich für das Genshagener Werk.

Am 01. Juli 1937 begannen 50 Lehrlinge im Werk eine geregelte Ausbildung. Schon am 01. April 1938 folgten die nächsten 100 Jugendlichen. Die große Zahl der Auszubildenden machte es notwendig am 03. Juli 1938 mit dem Ausbau der Anlernwerkstatt zu beginnen, die notwendigen Sozialräume zu schaffen und eine Berufsschule für die Lehrlinge zu bauen.

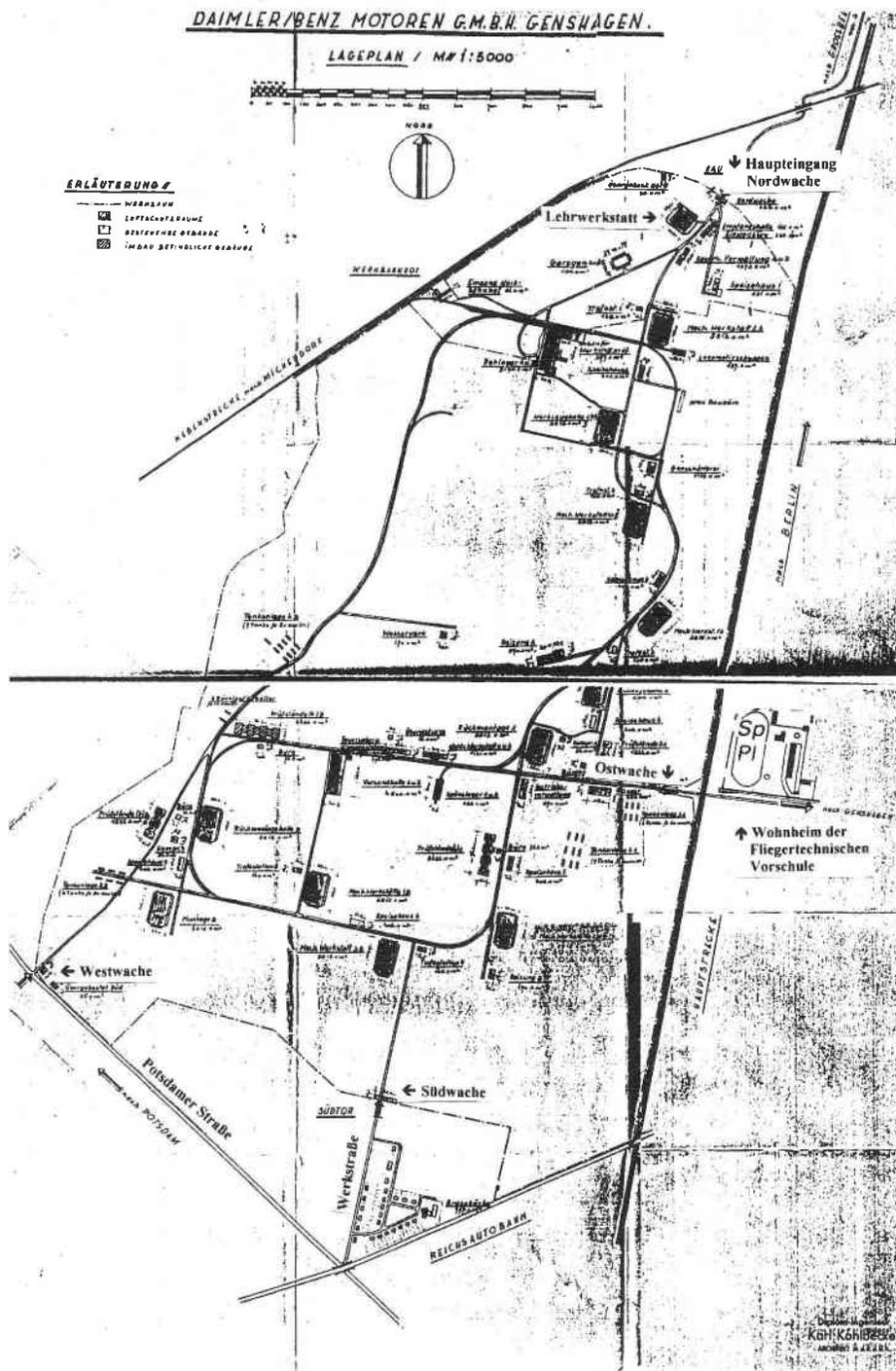
In Genshagen beginnt die Ausbildung der Militärschüler.

Im Oktober 1938 kamen die ersten Militärschüler zur Ausbildung nach Genshagen und die Raumfrage in der Anlernwerkstatt wurde prekär. Im Februar 1939 waren die Erweiterungsbauten abgeschlossen, so dass am 01. April 1939 100 Lehrlinge und 70 Militärschüler ihre Ausbildung beginnen konnten. Nachdem am 01. April 1940 nochmals 100 Lehrlinge und 60 Militärschüler angefangen hatten, betrug die Zahl der insgesamt Auszubildenden zu diesem Zeitpunkt 520 Jugendliche, davon 300 Werkslehrlinge und 220 Militärschüler.

Da die Militärschüler aus allen Teilen Deutschlands stammten musste die Unterkuftsfrage gelöst werden. An allen Standorten der Luftfahrtindustrie in Deutschland, wo Militärschüler ausgebildet wurden, sind geeignete Unterkünfte neu entstanden. Im Oktober 1938 bezogen die ersten Militärschüler die neuerbaute Unterkunft im Birkengrund, unmittelbar östlich der Eisenbahnstrecke Ludwigsfelde – Berlin, an der Landstraße nach Genshagen. Zur Internatsanlage der Fliegertechnischen Vorschule gehörte das Unterkuftsgebäude mit den Sanitäreanlagen wie Wasch- und Duschräumen und einem Krankenrevier, ein Gebäude mit Speisesaal und Küchenanlage, im Dachgeschoss eine Aula mit

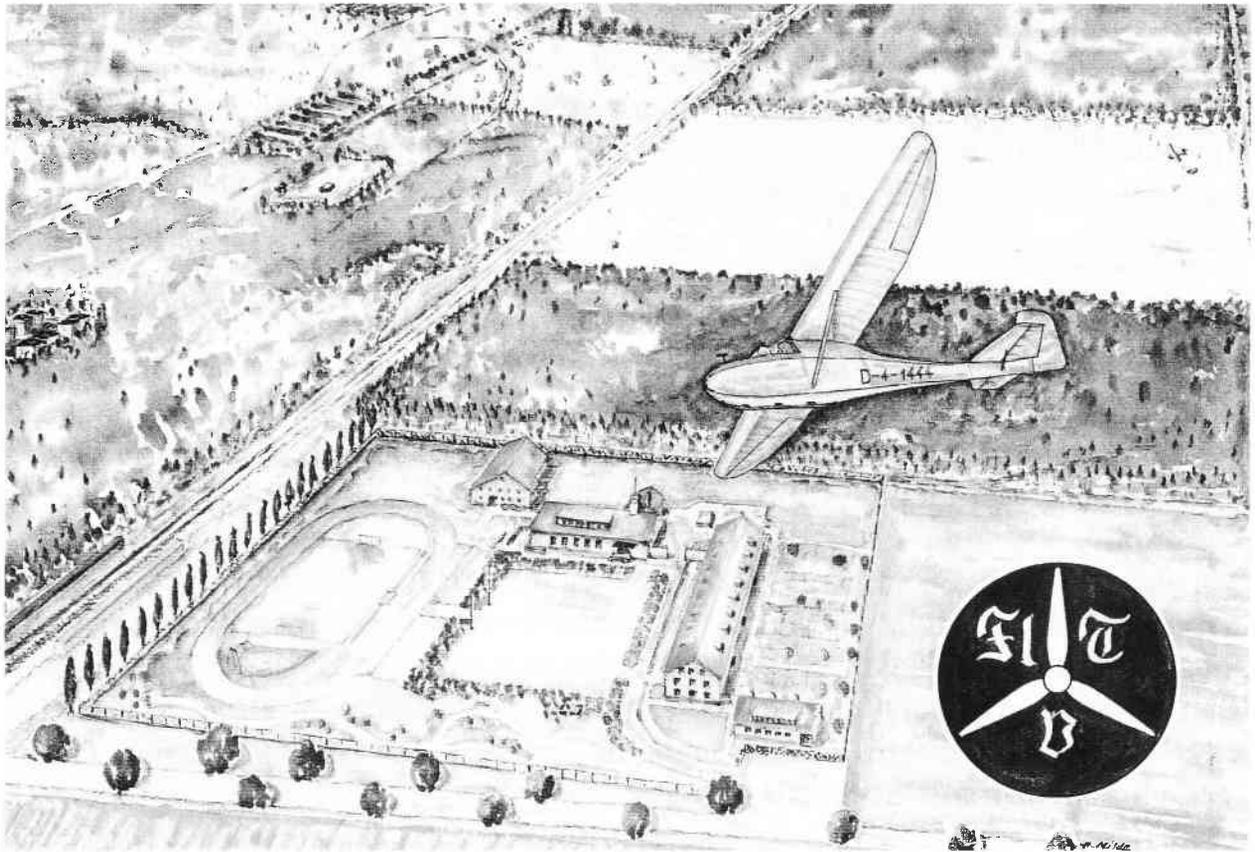
²⁹ Weiterführende Angaben siehe unter Fußnote 28.

Bühne. Da der Sport für die Ausbildung der Militärschüler eine wichtige Rolle spielte gehörte eine Turnhalle und ein Sportplatz mit einer 400-Meterbahn dazu. Für die bediensteten Erzieher stand ein Wohngebäude zur Verfügung. Das gesamte Areal der Internatsanlage war in eine neu angelegten Park eingebettet. Die relative Großzügigkeit der Internatsanlage sollte mit dafür Sorge tragen, dass die Fliegertechnische Vorschule für die jungen Militärschüler schnell zur neuen Heimat wird.



Lageplan der Daimler-Benz Motoren GmbH Genshagen mit der Fliegertechnischen Vorschule der Luftwaffe, 1938, nach dem Architekt Karl Kohlbecker.³⁰

³⁰ Stadtarchiv Ludwigsfelde, bearbeitet von Peter Riehmann.



Fliegertechnische Vorschule der Luftwaffe Berlin-Genshagen, Stand 1942, Aquarell von dem ehemaligen Militärschüler (1939 – 1942) Horst Milde.³¹

Die Ausbildung, Unterkunft, Verpflegung und Dienstkleidung wurde den Militärschülern kostenlos gewährt. Sie bekamen ein Taschengeld dessen Höhe mit der Dauer der Ausbildung stieg.



In der Bildmitte das Unterkunftsgebäude, links davon das Speisehaus mit der Küche, im Vordergrund der Sportplatz.³²

Eingangsbereich zum Areal der Fliegertechnischen Vorschule.³³

³¹ Stadtmuseum Ludwigsfelde

³² Stadtarchiv Ludwigsfelde

³³ Ebenda.

Die Berufsausbildung bestand aus der praktisch-handwerklichen Lehrunterweisung in der Lehrwerkstatt, im Betrieb und in den Übungsfeldern. Parallel dazu verlief der theoretische Unterricht in der Werksberufsschule. In den beiden ersten Lehrjahren wurden die Militärschüler und Werkslehrlinge gemeinsam in der Lehrwerkstatt ausgebildet. Die Lehrwerkstatt wurde von einem Ausbildungsleiter geführt und auf je 100 Lehrlinge entfielen 1 Meister und 6 bis 7 Lehrgesellen oder Vorarbeiter.

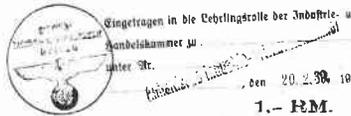
In der vierjährigen Ausbildung der Flugmotorenschlosser wurde mit einem Grundlehrgang begonnen, der das Probevierteljahr umfasste. Der Grundlehrgang bestand aus einer Reihe methodisch aufgebauter Aufgaben von handwerklichen Grundfertigkeiten, die jeder Lehrling befriedigend bewältigen musste, wenn er seine Berufsausbildung in der Fliegertechnischen Vorschule fortsetzen wollte. Die dabei anzufertigenden Übungsstücke waren im Hinblick auf die Werkstoffersparnis so ausgewählt, dass sie mehrfach für verschiedene Übungszwecke verwendet werden konnten. Nach dem Motto „Freie Bahn dem Tüchtigen“ war schon im Grundlehrgang eine Konkurrenz-Lernsituation organisiert. Nach Abschluss des Grundlehrgangs durchlief der Lehrling nach einem Versetzungsplan verschiedene Abteilungen der Lehrwerkstatt, wie z.B. die Dreherei, Fräserei, Schmiede, Schweißerei usw., um weitere Arbeitstechniken, Werkzeuge, Maschinen und Werkstoffe kennen zu lernen, um so allmählich zur Bewältigung produktiver Arbeiten heran geführt zu werden.

Vom 7. Ausbildungsmonat ab hatte jeder Militärschüler monatlich eine sogenannte „Zwischenlehrarbeit“ anzufertigen, die nach einem Punktesystem bewertet wurde. Dadurch wurde eine kontinuierliche Leistungsbeurteilung möglich. Die Bewertungsergebnisse wurden in Bewertungskarten eingetragen und öffentlich in der Lehrwerkstatt ausgehängt. Alle Militärschüler konnten die Ergebnisse einsehen und wirkten anspornend.

Nach zweijähriger Ausbildung in der Lehrwerkstatt folgte die produktive Arbeit in den Produktionsbereichen. Hier durchliefen die Militärschüler nach einem Zeitplan die Abteilungen und Fertigungsbereiche, die im Hinblick auf ihre spätere Verwendung als Bodenpersonal der Fliegertruppe von besonderem Interesse waren, z. B. die Montage-, Reparatur-, Versuchs- und Entwicklungsabteilung. Das letzte Ausbildungsjahr war im Übungsfeld zu absolvieren, wo die Motoren mit den Anbauaggregaten auf ihre Funktion geprüft und auf Störquellen untersucht wurden.³⁴

Während der gesamten Ausbildungszeit wurde den Militärschülern in der Werksberufsschule ein mindestens achtstündiger Unterricht pro Woche erteilt. Im Vergleich mit dem teilweise unzureichenden Zustand des öffentlichen Berufsschulwesens in der Zeit des Nationalsozialismus, das durch den von den Nazis miterzeugten chronischen Lehrermangel charakterisiert war und dementsprechende

³⁴ Schreiber, H., Das Übungsfeld im Ausbildungswesen der Luftfahrtindustrie, in Flugzeugbau Nr. 4, 1944, S. 73 – 77 und Schröder, H.-J. in, Neue Wege in der Facharbeiterprüfung der Flugmotorenschlosser, in Flugzeugbau Nr. 1, 1941, S. 106 – 108,



Lehrvertrag

1.- H.M.
Eintragungsgebühr von
Mk. Nr. 15/21

Vertraggrundlage: Das Lehrverhältnis ist ein Erziehungsverhältnis mit der Aufgabe, den Lehrling zu einem tüchtigen deutschen Facharbeiter heranzubilden.

Zwischen dem Reichsinstitut der Luftfahrt und Oberbetriebsleiter der Luftwerke, vertreten durch den Bevollmächtigten des Reichsluftfahrtministeriums für das Luftfahrt- und Luftfahrzeugpersonal (R.L.F.) in Berlin

und dem Facharbeiterlehrling **Günter Kanneberg**
geboren am 21.3.23 in Düsseldorf
welchem durch seinen Vater - Mutter - Vormund **Friedrich Kanneberg,**
Köln-Merheim lrt., Zorndorferstr. 17

in
mit folgender Lehrvertrag geschlossen.

§ 1. Lehrzeit.

Die Lehrzeit dauert vier aufeinanderfolgende Jahre, und zwar vom 11. April 1938 bis 10. April 1942.

Die ersten drei Monate gelten als Probezeit, innerhalb deren das Lehrverhältnis von beiden Seiten ohne Kündigungsfrist aufgelöst werden kann.

Der Lehrling ist jederzeit berechtigt, den Lehrling während der Lehrzeit von einem Werk zu einem anderen zu versetzen.

§ 2. Pflichten des Lehrherrn.

Der R.L.F. nimmt den **Günter Kanneberg** in einen Betrieb der Luftfahrtindustrie als **Maschinenschlosserlehrling (Motorenbauer)** auf und verpflichtet sich, ihm während der Ausbildung entsprechend zu unterrichten.

*) Unter Lehrling ist in diesem Vertrag außer Meilen nicht auch der von ihm bestellte Vertreter zu verstehen.

7. am Ende der Lehrzeit sich der Industrie- oder Facharbeiterprüfung bei der zuständigen Industrie- und Handelskammer zu unterziehen.

§ 4. Unterhalt und Bekleidung des Lehrlings.

Der Lehrling erhält freie Unterkunft und Verpflegung; es kann ihm ferner ohne Rechtsanspruch ein Taschengeld gewährt werden. Die gesamte Dienstkleidung und Ausrüstung erhält der Lehrling auf Reichskonten, ohne an den Einkünften Eigentumsrechte zu erwerben.

§ 5. Urlaub.

Der Lehrherr gewährt dem Lehrling Urlaub
im 1. und 2. Lehrjahr 18 Tage,
im 3. Lehrjahr 15 Tage,
im 4. Lehrjahr 12 Tage.

Während des Urlaubs erhält der Lehrling das Taschengeld und eine Abgeltung für Kost und Unterkunft. Für die Bewertung der Hochberufe sind die amtlichen Festsetzungen der zuständigen Versicherungsämter maßgebend. Während kann ihm ohne Rechtsanspruch zu Weihnachten, Ostern oder Pfingsten ein Heimaturlaub gewährt werden. Die Fahrkosten für Hin- und Rückreise dieses Urlaubs übernimmt der Lehrherr; eine Abgeltung für Verpflegung und Unterkunft erfolgt nicht.

§ 6. Auflösung des Lehrvertrages.

Das Lehrverhältnis kann nach Ablauf der Probezeit von jedem Teile nur beim Vorliegen eines wichtigen Grundes im Sinne der gesetzlichen Vorschriften einseitig aufgelöst werden. Wird das Lehrverhältnis durch Verschulden des Lehrlings vorzeitig aufgelöst, so kann der Lehrherr Schadenersatz verlangen. Die Entschädigung beträgt

im 1. Lehrjahr RM. 300,-, im 3. Lehrjahr RM. 600,-,
im 2. Lehrjahr RM. 500,-, im 4. Lehrjahr RM. 700,-.

Die ist in dieser Höhe mit der tatsächlichen Auflösung des Lehrverhältnisses fällig. Die Geltendmachung eines weiteren Schadens ist nicht ausgeschlossen.

§ 7. Pflichten des gesetzlichen Vertreters.

Der gesetzliche Vertreter **Friedrich Kanneberg** verpflichtet sich, den Lehrling zu Treue, Ehrbarkeit und Arbeitsamkeit anzubahnen. Für alle vorläufigen oder durch grobe Fahrlässigkeit vom Lehrling rechtswidrig verursachten Schäden haftet neben dem Lehrling der Inhaber der elterlichen Gewalt als Selbstschuldner.

§ 8. Lehrzeugnis.

Bei Beendigung des Lehrverhältnisses hat der Lehrherr dem Lehrling ein Lehrzeugnis auszustellen. Das Lehrzeugnis muß den Beruf und Gewerbebezug, in dem der Lehrling ausgebildet ist, die Dauer der Lehrzeit und die erworbenen Kenntnisse und Fertigkeiten angeben sowie ein Urteil über das Betragen enthalten.

Der Lehrherr verpflichtet sich:

1. für die Ausbildung, Unterkunft und Verpflegung des Lehrlings zu sorgen, ihn am Berufs- bzw. Werksschulunterricht teilnehmen zu lassen und ihm die dazu erforderliche Zeit zu gewähren;
2. den Lehrvertrag der Industrie- und Handelskammer in drei Exemplaren, von denen eines bei der Industrie- und Handelskammer zwecks Vormerkung für die Leberlingsrolle verbleibt, zur Verhütung einzureichen und die Rollen zu zahlen. Bei Auflösung des Lehrverhältnisses wird der Industrie- und Handelskammer Mitteilung gemacht werden;
3. den Lehrling zur Ablegung der Facharbeiterprüfung vor dem von der zuständigen Industrie- und Handelskammer gebildeten bzw. anerkannten Prüfungsausschuß anzubringen und ihm die zur Wahrnehmung der Prüfungstermine erforderliche Zeit zu gewähren.

§ 3. Pflichten des Lehrlings.

Der Lehrling ist verpflichtet:

1. alles zu tun, um sich als ein brauchbares Mitglied der Betriebs- und Volksgemeinschaft zu erweisen und um das Lehrgeld zu erreichen;
2. dem Lehrherrn und anderen Vorgesetzten Gehorsam zu erweisen, die im Betrieb bestehende Ordnung, insbesondere die Betriebsordnung und die Unfallverhütungsvorschriften, genau einzuhalten sowie die ihm übertragenen Arbeiten gewissenhaft, treu und eifrig auszuführen und sich innerhalb und außerhalb des Betriebes eines geistlichen Lebenswandels zu befleißigen;
3. die Berufsschule (öffentliche Berufsschule, Werksschule) sowie der Ausbildung vom Körper und Geist dienenden Kurse und Veranstaltungen, die vom Lehrherrn angeordnet werden, regelmäßig und pünktlich zu besuchen;
4. die Belange des Betriebes nach jeder Richtung hin zu wahren und über alle Geschäfts- und Betriebsangelegenheiten zu beobachten;
5. die ihm anvertrauten Werkstoffe und Geräte des Lehrherrn nur zu dem ihm übertragenen Arbeiten zu verwenden und sorgsam damit umzugehen;
6. sich auch außerhalb der Berufsausbildung allen Anordnungen des Lehrherrn zu unterwerfen;

§ 9. Facharbeiterprüfung.

Bei Beendigung der Lehrzeit muß sich der Lehrling der Facharbeiterprüfung vor dem von der zuständigen Industrie- und Handelskammer gebildeten bzw. anerkannten Prüfungsausschuß unterziehen. Der Lehrherr gewährt dem Lehrling die zur Anfertigung der Prüfungsarbeiten erforderliche Zeit und stellt die nötigen Werkstoffe und Geräte zur Verfügung. Das angefertigte Stück ist Eigentum des Lehrherrn.

Erfüllungsort für alle Ansprüche aus diesem Vertrage ist Berlin.

Vorstehender Vertrag ist in drei gleichlautenden Ausfertigungen ausgestellt und von den Vertragsschließenden eigenhändig unterschrieben worden.

Berlin, den 1. Juli 1938 19.

Bevollmächtigter
des
Reichsluftfahrtministeriums
für das Luftfahrt- und Luftfahrzeugpersonal

J.D.
H.K.
Major (E)

Der gesetzliche Vertreter des Lehrlings:

Friedrich Kanneberg

Der Lehrling:

Günter Kanneberg

Lehrvertrag für die Militärschüler.³⁵

Stundenausfälle zu beklagen hatte, war die „Beschulung“ des Facharbeiternachwuchses in der Luftwaffenindustrie geradezu vorbildlich. So erhielten alle Militärschüler vom dritten Lehrjahr ab, zusätzlich zum regulären Berufsschulunterricht, pro Woche einen zweistündigen Unterricht in Elektrotechnik.

Beachtlich ist auch, dass wöchentlich zwei Stunden der Arbeitszeit dem Segelflugzeugbau gewidmet wurden, der in besonders nach den Richtlinien des NS-Fliegerkorps eingerichteten Werkstätten, die den Lehrwerkstätten angegliedert waren, stattfand. Die Segelflugwerkstatt war in den Kellerräumen des Unterkunftsgebäudes untergebracht.

Das Segelfliegen diente einerseits der Auflockerung des Dienstbetriebes der Militärschüler und war andererseits eine begeisterte „Freizeitbeschäftigung“ vor allem am Wochenende auf den Segelflugplätzen der Umgebung. Das Segelfliegen ist nicht nur geeignet Mut und Entschlossenheit zu trainieren. Die Militärschüler sollten nach Möglichkeit den A-, B- und C-Schein für das Segelfliegen erwerben. Das Segelfliegen wurde in Schönhagen bei Trebbin in der Klasse A und in Neue Mühle in den Klassen B und C praktisch durchgeführt. Der Sinn darin liegt sehr nah. Dadurch, dass sie sich einem Flugzeug, wenn auch „nur“ einem Segelflugzeug, anvertrauen, lernen sie gleichzeitig auch die unbedingte Notwendigkeit der Sorgfalt und des Verantwortungsbewusstseins bei der Werkstattarbeit am eigenen Leib zu empfinden.

Die Facharbeiterprüfung, die bereits nach 3 ½ jähriger Lehrzeit vor einem Prüfungsausschuss der zuständigen Industrie- und Handelskammer (IHK) abgelegt werden musste, entsprach in ihrem Anforderungsniveau, der Dauer und dem Umfang in der praktischen Prüfungsarbeit, der schriftlichen und mündlichen Prüfungen in den Berufsschulfächern Fachkunde, Fachrechnen, Fachzeichnen und Reichskunde [Staatsbürgerkunde] den seinerzeit in Deutschland üblichen Standards.³⁶

Die militärische Erziehung an der Fliegertechnischen Vorschule.

Außer der fachlichen Qualifikation wurde von Seiten der nationalsozialistischen Machthaber besonderer Wert auf die „soldatische Erziehung“ der Militärschüler gelegt. Die militärische Erziehung, die „Ausrichtung der charakterlichen Werte im Sinne der nationalsozialistischen Weltanschauung, Erziehung des inneren und äußeren Menschen zur Geradheit und Aufgeschlossenheit, zu Straffheit und Disziplin, zu Einsatzbereitschaft und Entschlossenheit“³⁷ bewirken sollte, wurde besonders nachdrücklich gefordert und betrieben, weil die Militärschüler „später

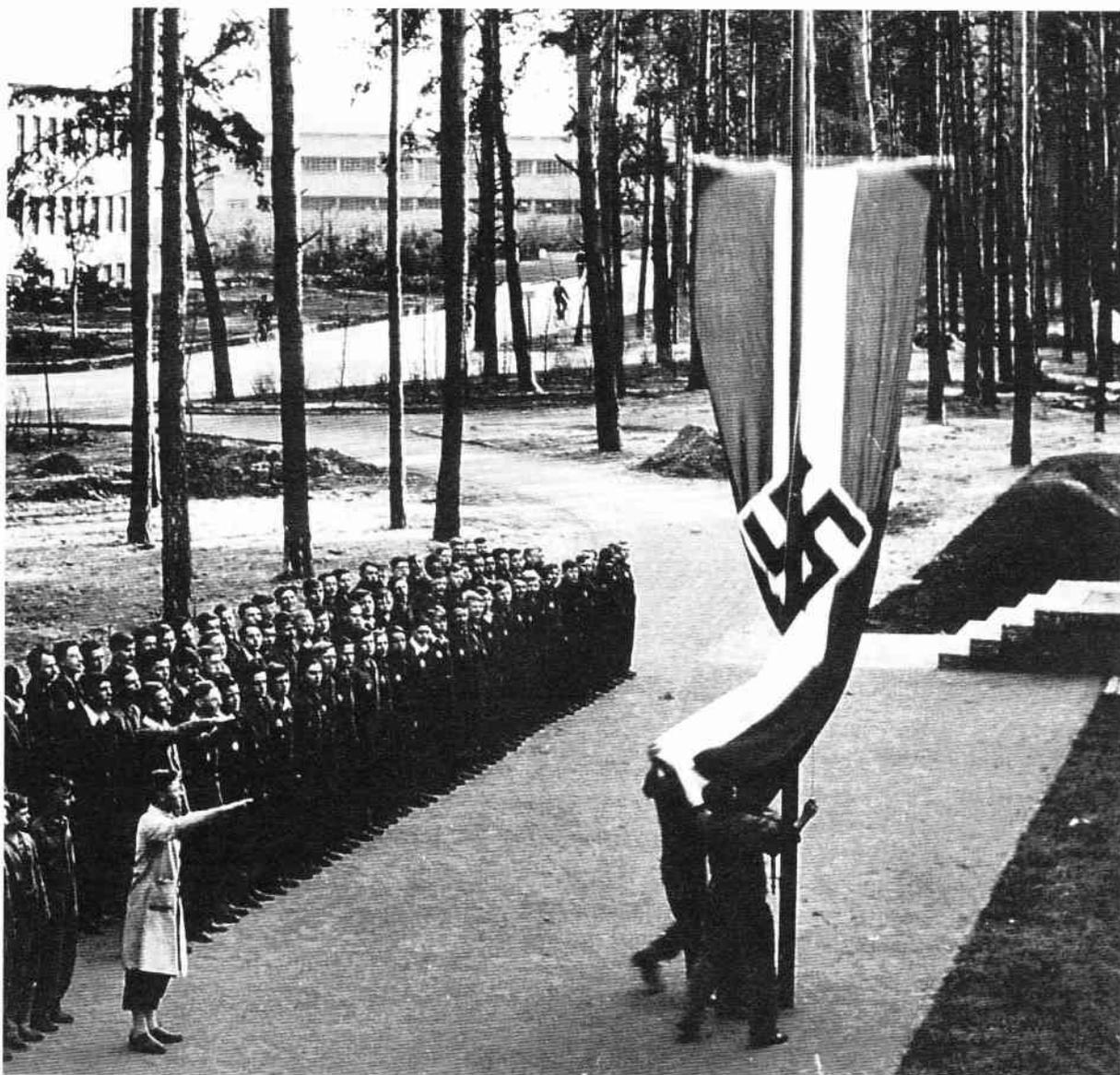
³⁶ Krause, Erwin, Reichseinheitliche Facharbeiterprüfungen in der Luftfahrtindustrie, in Berufsausbildung in Handel und Gewerbe Nr.16,1941, S. 2 – 9; und in Flugzeugbau, Nr.1, 1941, S. 39 – 41 u. S. 57 – 59.

Schröder, H.-J., Neue Wege in der Facharbeiterprüfung der Flugmotorenschlosser, in Flugzeugbau Nr.1, 1941, S. 106 – 108.

³⁷ Krause, Erwin, Fliegertechnischer Nachwuchs in Technische Erziehung Nr. 13, 1938, S. 173 und Die Jüngsten der Luftwaffe, 1939, S. 60.

zu Unterführern der Fliegertruppe und damit wiederum zu Lehrern und Erziehern der jungen Mannschaft³⁸ werden sollten.

Zur Durchführung der militärischen Erziehung, die in erster Linie im Rahmen des Dienstbetriebes der Unterkunft erfolgte³⁹, waren bewährte und erfahrene Erzieher gewonnen worden. An der Spitze der Unterkunft in der Fliegertechnischen Vorschule stand ein HJ-Hauptführer und für je 100 Militärschüler standen zwei HJ-Zugführer zur Verfügung. Für die Verwaltung, Küche, Heizung, usw. war besonderes Personal vorhanden.



Militärschüler sind vor der Lehrwerkstatt der Daimler-Benz Motoren GmbH Genshagen zum Wochenanfangsappell angetreten.⁴⁰

³⁸ Ebenda S. 60.

³⁹ Steinert, Walter, Die Erziehung der Militärschüler in den Unterkünften der Fliegertechnischen Vorschulen in Krause, Erwin (Herausg.), Die Jüngsten der Luftwaffe, 1939, S. 97 – 115.

⁴⁰ Stadtarchiv Ludwigsfelde

Entlassungszeugnis

geboren am 19. März 1927 zu Wolff, Lothar
hat die Berufsschule 3 Jahre besucht und wird heute nach beendeter Schulpflicht mit nachstehendem Zeugnis entlassen:

Führung: sehr gut
Fleiß: gut Aufmerksamkeit: gut

Leistungen:

Fachkunde: <u>gut</u>	Fachrechnen: <u>gut</u>
Naturlehre: <u>gut</u>	Reichkunde: <u>sehr gut</u>
Fachzeichnen: <u>gut</u>	Schriftliche Arbeiten: <u>sehr gut</u>
Elektrotechnik: <u>ausreichend</u>	

Unterrichtsbesuch: Regelmäßig
Bemerkungen:

Genshagen (Kr. Teltow), am 25. März 1944

 Direktor: Steinert Klassenlehrer: Häsel
 Die Leistungen werden beurteilt:
 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = befriedigend, 4 = ausreichend, 5 = mangelhaft, 6 = ungenügend

LEHRZEUGNIS

Lothar Wolf
(Vor- und Zuname)

geboren am 19. März 1927 in Essen
hat im Auftrage des

**Reichsministers der Luftfahrt
und Oberbefehlshabers der Luftwaffe**

Chef des Ausbildungswesens / A. T. A.
in der Zeit vom 2. Mai 1941 bis 29. Februar 1944
des Lehrberuf Flugmotorenschlosser erlernt:

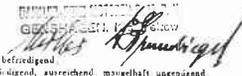
Alle im Berufsbild für diesen Lehrberuf aufgeführten notwendigen Fertigkeiten und zugehörigen Kenntnisse sind ihm in der angegebenen Zeit vermittelt worden. Er hat 2 Jahre in der Lehrwerkstatt und anschließend in unseren einzelnen Betriebswerkstätten gearbeitet, wo er Gelegenheit hatte, seine Fachausbildung zu erweitern und zu vertiefen.

Führung: sehr gut
Fleiß: gut
Werkstattleistung: gut

Während seiner gesamten Lehrzeit genügte er seiner Berufsschulpflicht durch den Besuch der Luftfahrtindustrieberufsschule, Genshagen Kr. Teltow

Er hat die Facharbeiterprüfung vor einem Prüfungsausschuss der Industrie- und Handelskammer abgelegt. Hierüber sowie über die Führung und Leistungen in der Berufsschule liegen besondere Zeugnisse vor.

Genshagen den 29. Februar 1944


 Für Führung und Fleiß gelten die Noten: sehr gut, gut, befriedigend
 Für Leistungen gelten die Noten: sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend

Entlassungszeugnis aus der Luftfahrtindustrie-Berufsschule Genshagen und Facharbeiter-Zeugnis für den Lehrberuf „Flugmotorenschlosser“ von 1944 des ehemal. Militärschülers Lothar Wolf.⁴¹

Zur Durchführung der militärischen Erziehung, die in erster Linie im Rahmen des Dienstbetriebes der Unterkunft erfolgte⁴², waren bewährte und erfahrene Erzieher gewonnen worden. An der Spitze der Unterkunft in der Fliegertechnischen Vorschule stand ein HJ-Hauptführer und für je 100 Militärschüler standen zwei HJ-Zugführer zur Verfügung. Für die Verwaltung, Küche, Heizung, usw. war besonderes Personal vorhanden.

Die politische Zuverlässigkeit des fliegertechnischen Nachwuchses im Sinne einer „festen nationalsozialistischen Haltung“⁴³ war dadurch verbürgt, dass „grundsätzlich alle Erzieher und Militärschüler ordentliche Mitglieder der HJ“⁴⁴ waren. Sie bildeten eine Gefolgschaft des örtlichen Bannes der Flieger-HJ bzw. einen Unterbann.

⁴¹ Stadtarchiv Ludwigsfelde.

⁴² Steinert, Walter, Die Erziehung der Militärschüler in den Unterkünften der Fliegertechnischen Vorschulen, in Krause, Erwin (Herausg.), Die Jüngsten der Luftwaffe, 1939, S. 97 – 115.

⁴³ Adler, Hermann, Ein Buch von der neuen Luftwaffe, Stuttgart 1938, S. 147.

⁴⁴ Ebenda, S. 146.

Kommandeur der Flieger-technischen Vorschulen (K.F.L.T.V.)

Mooyer, Oberst (später Generalmajor bzw. Generalleutnant)
Kirscht, Dr. Oberst
Gade, Oberst (ab 01.01.1945)

Anschrift: Kdo.T.V.d.Lw. Taucha Bez. Leipzig (10) Am Veitsberg 1

Flieger-Technische Vorschule (F.L.T.V.) Berlin-Genshagen

1942 Umbenennung in: Technische Vorschule der Luftwaffe (T.V.d.Lw.)

05.10.1944 Umbenennung in: NSDAP/Hitler-Jugend
Ausbildungsheim der Flieger-Hitler-Jugend
(Übernahme durch die Reichsjugendführung am 29.11.1944)

Anschrift: Genshagen, Kr. Teltow oder
Berlin-Genshagen, Post Großbeeren

Hauptführer:

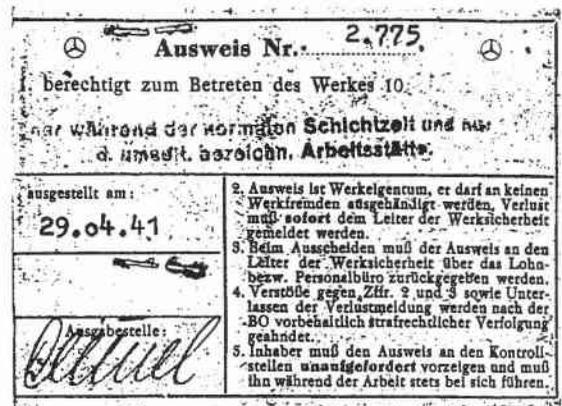
Bruno, (1940)
Gruhn, Wolfgang (1941)
Fritzsche, Lt. (im Dez. 43 - Fljg. Obiv.)
Bludau, Wolfgang Lt. (ab 01.12.1944)
Borchardt, Oberstammführer
Schnitzlein,

Zugführer / Erzieher:

Heppen, Hubert Fw
Herberhold, (Jupp)
Holzem,
Köster, Theo Uffz. (Herbst 44 zur Truppe)
Kortmann, Olav Gefr.
Lätke,
Meißner,
Nattig, Erwin Gefr.
Obermüller, Gefr. / Obfhr. (Herbst 44 zur Truppe)
Raschdorf, Uffz. (Februar 45 noch in Genshagen)
Renverts, Gefr.
Weiß, Uffz. (Herbst 44 zur Truppe)
Wiedemann, Hans Uffz. (Dez. 44 zur Truppe)
Nelfrani,
Höflitz, Obfhr. (ab Febr. 45 in Genshagen)
Pries, HFw. (- - -)
Wagner, Obfhr. (- - -)

Kleiderkammer:
Steinmeier, Uffz. | Kammerleiter
Dorn,
Kraftfahrer:
Kallekowski,

Private Aufzeichnungen eines ehemaligen Militärschüler des Jahrgangs 1942.⁴⁵



Werksausweis des ehem. Militärschülers Siegfried Wage aus dem Jahr 1941.⁴⁶

⁴⁵ Stadtarchiv Ludwigsfelde.

⁴⁶ Ebenda.

Im Rahmen der militärischen Erziehung spielten neben dem Gelände- und Ordnungsdienst insbesondere die weltanschauliche Schulung und der Sport eine wichtige Rolle.

Die weltanschauliche Schulung der Militärschüler umfasste Deutsche Geschichte, Geschichte der Bewegung [der nationalsozialistischen Bewegung], das Parteiprogramm der NSDAP, das Aufbauwerk des Führers, das Deutsche Soldatentum, Rassenkunde, Vererbungslehre, Bevölkerungspolitik, Heimat- und Volkskunde, Auslandskunde und Kulturkunde. In den Unterkünften stand hierfür „ein ausgedehntes Schulungsmaterial und eine sorgfältig ausgewählte Literatur zur Verfügung“.⁴⁷

Zum sportlichen Betätigungsfeld der Militärschüler gehörten Leichtathletik, Schwimmen, Boxen, Kleinkaliberschießen, Geräteturnen, das Segelfliegen und Kampfspiele, wie Fuß- und Handball. Sportarten die „Härte anerkennen“.⁴⁸ Über die Auswirkungen der planmäßigen Körperertüchtigungen wurde ärztlich gewacht. Die Erfolge in der Körperertüchtigung der Militärschüler wurde mit denen der Werkslehrlinge in Vergleichsuntersuchungen gegenüber gestellt. Die Unterschiede fielen zu Gunsten der Militärschüler beachtlich aus. So war eine Untersuchungsdimension „harmonisches Wachstum“⁴⁹, in der man feststellte, dass die Militärschüler den Werkslehrlingen „um ein ganzes Jahr voraus sind“.⁵⁰

Die Fliegertechnischen Vorschule war nicht nur für die fachliche Ausbildung und die einseitige nationalsozialistische Beeinflussung der Militärschüler hervorragend ausgestattet, sondern auch die Voraussetzungen für ein vielseitiges sportliches Training, wie eigener Sportplatz und Turnhalle, hatten den Charakter von einer Eliteausbildungsstätte.



Militärschüler während der Segelflugausbildung bei Neue Mühle.⁵¹

⁴⁷ Krause, Erwin, Fliegertechnischer Nachwuchs in Technische Erziehung, Nr. 13, 1938, S. 173 und Die Jüngsten der Luftwaffe, 1939, S. 63.

⁴⁸ Ebenda, S. 64

⁴⁹ Block, S. 146

⁵⁰ Ebenda

⁵¹ Stadtarchiv Ludwigsfelde.

Nicht nur in der militärischen Erziehung, die im Unterkunftsobjekt stattfand und den HJ-Führern oblag, sondern auch bei der fachlichen Ausbildung in der Lehrwerkstatt wurde „in allen Einzelheiten unablässig streng auf die Beachtung anständigen Verhaltens gesehen. Ordentliches Antreten vor und nach der Arbeit, gutes Tragen des Arbeitsanzuges, der weder in Bezug auf Sauberkeit noch auf das Vorhandensein aller Knöpfe vernachlässigt werden darf, richtiges Verhalten gegenüber Ausbildern und Kameraden, ordentliche Haltung bei der Arbeit, pflegliche Behandlung von Werkzeugen und Maschinen, sparsamst Verwendung der Werkstoffe usw., das alles sind Dinge, in denen nie nachgegeben werden darf“.⁵² Im Verständnis des Reichsluftfahrtministeriums, der Ausbildungsleiter und Ausbilder waren die Lehrwerkstätten „nicht nur berufliche Ausbildungsstätten, sondern vor allem auch nationalsozialistische Jugenderziehungsstätten ersten Ranges“.⁵³



Militärschüler des Jahrgangs 1942 vor dem Speisehaus im Objekt der Fliegertechnischen Vorschule im Birkengrund.

In der Bekleidungsordnung der Militärschüler war ein für die Militärschüler nicht befriedigender Kompromiss gefunden worden. Wollten sich die Militärschüler doch auch äußerlich durch das Tragen der fliegerblauen Uniform der Luftwaffe von der HJ abheben. Jedoch wollte die Reichsjugendführung die Militärschüler nicht ganz dem Reichsluftfahrtministerium überstellen und beharrte auf ihr

⁵² Jacob, Heinrich in Die Berufserziehung in den Lehrwerkstätten der Fliegertechnischen Vorschulen in Krause, Erwin (Hrsg.) Die Jüngsten der Luftwaffe, Berlin / Stuttgart 1939, S. 82..

⁵³ Igloffstein, S. 120.

Mitspracherecht. So blieb für die Sommertage das braune Uniformtuch erhalten und in der kalten Jahreszeit wurde die fliegerblaue Montur der HJ getragen. Das Zugeständnis war ein auf dem linken unteren Uniformärmel aufgenähter schwarzer Ärmelstreifen mit der Aufschrift „Fl. Techn. Vorschule“. Der Ärmelstreifen wurde später, ab 1942, geändert in einen rautenförmigen Aufnäher mit „Techn. Vorschule der Luftwaffe“, mit Hakenkreuz und gekreuztem Eichenlaub.

Neben der Dienstuniform gab es die Ausgangsuniform mit langer Hose und Schirmmütze. Im „Blaumann“ wurde von der Unterkunft zur Arbeit und wieder zurück marschiert. Für die „erdverbundenen“ Bewegungen, die Ausbildung im Gelände, war das olivgraue Drillichzeug bestimmt.

Nachdruck, auch auszugsweise, außerhalb der Wehrmacht nur mit Genehmigung des R. d. L. u. Ob. d. L. (Genst. 5. Abl. Pr.) gestattet

Luftwaffen-Verordnungsblatt

(L. V. Bl.)

Herausgegeben vom Reichsluftfahrtministerium (Zentralamt)

Das L. V. Bl. kann von der Reichsdruckerei, Berlin SW 68, Drenckstr. 91, zum Preise von 2 *RM* für 1 Blatt (2 Seiten) bezogen werden. Ein Vierteljahrsabonnement ist noch nicht festgesetzt.

7. Jahrgang

Berlin, den 26. Mai 1941

Nummer 22

Inhalt: Überführung von Technischen Beamten des Nachrichtenverbindungsamtes auf Kriegsbauern in andere Sachrichtungen

539. Überführung von Technischen Beamten des Nachrichtenverbindungsamtes auf Kriegsbauer in andere Sachrichtungen bzw. andere Berufsgruppen innerhalb der Luftwaffe

Überführungen von Technischen Beamten des Nachrichtenverbindungsamtes auf Kriegsbauer in ein anderes Dienstverhältnis sind nicht beabsichtigt.

Die Vorlage von Anträgen seitens der Dienststellen oder der Beamten haben zu unterbleiben, da sie nur zu einer unerwünschten Belastung des Geschäftsbetriebes führen.

Der Einsatz im Luftnachrichtenverbindungsamt und der große Bedarf an Technischen Beamten (N) schließt eine Freigabe von Technischen Beamten des Nachrichtenverbindungsamtes auf Kriegsbauer aus.

Die Dienststellen haben erforderlichenfalls den hierfür in Frage kommenden Personenkreis entsprechend zu bezeichnen.

Zur Zeit laufende Gesuche sind hiermit erledigt.

Der R. d. L. u. Ob. d. L., 7. 5. 1941,

L. D. 9 E/Chef N. V. W.

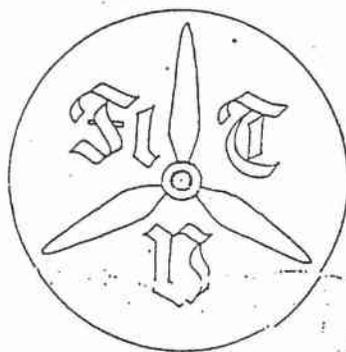
Az. 25 Nr. 3555/41 (1 IV).

L. V. Bl. S. 341

540. Abzeichen für die ehemaligen Militärschüler der Fl. Techn. Vorschulen.

Zur Fliegertruppe übergetretene Militärschüler der Fl. Techn. Vorschulen, die entsprechend ihrer Sonderausbildung zur Verwendung im fliegertechnischen Dienst vor-

gesehen sind, erhalten zur besonderen Kennlichmachung als Abzeichen eine in mattgrauer Baumwollstickerei ausgeführte dreiflügelige Luftschraube auf einer runden, graublauen Tuchunterlage von 5,5 cm Durchmesser. Links des senkrecht nach oben stehenden Flügels sind die Buchstaben »Fl.«, rechts ist ein »T« und zwischen den seitwärts nach unten stehenden Flügeln ein »W« in mattgrauer Baumwolle eingestickt.



Das Abzeichen ist am linken Oberarm des Tuchrocks und der Fl. Bluse in der Mitte zwischen Armelnaht und Ellenbogen von Unteroffizieren und Mannschaften während der ganzen Dauer ihrer Dienstverpflichtung zu tragen.

Der R. d. L. u. Ob. d. L., 9. 5. 1941,

Luftwaffenverwaltungsamt

Az. 64 d 16 Nr. 43086/41 (1 I A).

L. V. Bl. S. 341

Aus dem Luftwaffen-Verordnungsblatt vom 26. Mai 1941 zum Tragen der Abzeichen für ehemalige Militärschüler der Fliegertechnischen Vorschulen.⁵⁴

⁵⁴ Stadtarchiv Ludwigsfelde

Später bei den Luftwaffeneinheiten trug man auf dem linken, oberen Uniformärmel, ein 5,5 cm mattgraues Emblem, bestehend aus einem äußeren Kranz mit einem mittig angeordneten dreiblättrigen Propeller und den dazwischen angeordneten Buchstaben Fl. T. V.

Ob die Fliegertechnische Vorschule wegen ihrer strengen Ausbildungs- und militärischen Drillpraxis zu den hervorragenden fachlichen Ausbildungsergebnissen führte lässt sich nur vermuten, wenn man die Ergebnisse bei der Teilnahme an den Reichsberufswettkämpfen zu Grunde legt. So waren von 15 Kreissiegern der Berufssparte 12 Sieger Militärschüler. Bei den Gaukämpfen fiel das Siegerverhältnis ähnlich zu Gunsten der Militärschüler gegenüber den Werkslehrlingen mit 13 zu 14 aus.

Der Vergleich bei den Facharbeiterprüfungen bestätigte den Trend für das bessere Abschneiden der Militärschüler gegenüber den Werkslehrlingen, anhand der Durchschnittsergebnisse.

Für das Erreichen des Lehrzieles kam schon 1940 ein erschwerender Umstand hinzu. Begründet durch den notorischen Facharbeitermangel in der Luftwaffe veranlasste der Generalstab den Beauftragten für das Luftfahrtindustriepersonal dem „dringenden Wunsche“ nachzugeben und ordnete eine Vorverlegung der Lehrabschlussprüfung um ein halbes Jahr an. Nach erfolgreicher Facharbeiterprüfung wurden die nun ehemaligen Militärschüler zu einer halbjährigen Sonderausbildung für den Dienst in der Fliegertruppe überstellt.⁵⁵

Die Berufsaussichten und Aufstiegsmöglichkeiten der aus den Fliegertechnischen Vorschulen hervorgegangenen Facharbeiter erschienen zur damaligen Zeit besonders günstig. Man sagte voraus „dass besonders geeignete Militärschüler die Offizierslaufbahn erreichen werden“.⁵⁶ „Unteroffiziere, die eine hervorragende technische Eignung besitzen können während der Dienstzeit eine abgeschlossene Ingenieurausbildung erhalten und in das Ingenieurkorps der Luftwaffe aufgenommen werden. Daneben kann durch Besuch der Fachschulen der Luftwaffe bei Ablegung der entsprechenden Prüfungen die Anwartschaft auf die gehobene technische Beamtenlaufbahn erworben werden“.⁵⁷ Wer nach 12-jähriger Dienstzeit den Militärdienst quittieren und auf eine Beamtenlaufbahn im öffentlichen Dienst verzichten wollte, würde, das war die damalige Voraussage der Verantwortlichen, mit einer ansehnlichen Abfindung ausgestattet und eine attraktive Beschäftigungsmöglichkeit in der Industrie finden.

1942 werden die Fliegertechnischen Vorschulen in „Technische Vorschule der Luftwaffe“ umbenannt. Dieser Umstand kam den Militärschülern sehr nahe, da sie sich der Luftwaffe sehr nahe fühlten und am liebsten schon während der Lehrzeit angehören wollten. Im Dezember 1942 übernahm Oberst Dr. Jakob Georg

⁵⁵ BA: R 11/831, Bl. 127

⁵⁶ Krause, Erwin (Hrsg.), Die Jüngsten der Luftwaffe, S. 67 f.

⁵⁷ BA: R 11/176, Bl. 33

Kirscht⁵⁸ das Kommando über die Technischen Vorschulen der Luftwaffe. Oberst Kirscht war schon von den Aufbaujahren an ein enger Mitarbeiter von Generalleutnant Mooyer.

Ehemalige Militärschüler berichten über Oberst Kirscht: „Er kam oft zu Besichtigungen und deshalb war ihm nichts fremd. Auch für das Unangenehme, das auch vorkam, war er zuständig. Er war ein Mann für alles, im persönlichen Umgang ein netter und hilfsbereiter Mensch“.

Generalleutnant Mooyer⁵⁹ ging am 30. November 1942 in den Ruhestand. Die Militärschüler erinnern sich und sagen: „Er war für uns Papa Mooyer, wir für ihn, meine lieben Jungs“.



Oberst Dr. Jakob Georg Kirscht.

Bei aller Straffheit der umfassenden Ausbildung der Militärschüler, ob im Teil der Berufsausbildung oder im militärischen Teil, war das Urlaubsreglement nicht etwa großzügiger gestaltet, sondern unterlag ebenfalls den militärischen Prinzipien ähnlich denen der Wehrmacht. Jährlich wurden 2 Heimfahrten gewährt, 3 Wochen zusammenhängend im Sommer und 2 Wochen Winterurlaub, über die Weihnachts- und Neujahrsfeiertage. Bei erfolgreicher Teilnahme an Sportwettbewerben konnte Sonderurlaub gewährt werden. Die Heimfahrten berechtigten zum Erwerb einer Wehrmachtsfahrkarte, der Benutzung von Zügen unterschiedlicher Kategorie ohne und mit Wehrmachtsabteil, nach eigener Wahl. Am Heimatort hatte der Militärschüler für die Zeit seines dortigen Aufenthaltes das Recht Lebensmittelkarten zu empfangen. Selbst die Zuteilung von Fein- und Rasierseife war geregelt und wurde gewöhnlich nicht gewährt, weil die Militärschüler damit ausreichend durch die Unterkunft der Fliegertechnischen Vorschule versorgt waren.

⁵⁸ Geb. 24. Juli 1885, gest. 04. April 1966.

⁵⁹ Geb. 18. Dezember 1877, gest. 15. Oktober 1945.

Urlaubsschein.

Der **Militär-Schüler** Lothar Wolf

von der **Fl.-Techn. Vorschule Berlin-Genshagen**

Wird hiermit vom **21. 6. 1941** bis einchl. **13. 7. 1941**

nach Wesermünde/Wesermünde (Preis (Beitrag) Wesermünde) beurlaubt.

Er ist berechtigt, je eine Wehrmachtsfahrkarte zu lösen

von Wesermünde nach Wesermünde/Wesermünde

von Wesermünde/Wesermünde nach Wesermünde/Wesermünde

von _____ nach _____

Der **Hauptführer**

21. 6. 1941

13. 3. 38. Reich & Provinz-Verlag, Berlin

1. Wehrmachtsfahrkarten dürfen nicht benutzt werden, den Wehrmachtsmitgliedern und anderen Soldaten bei Reisen zu Erreicherungszwecken. Zu solchen Reisen ist im Urlaubsschein der Besizer über Reisen von Wehrmachtsfahrkarten zu freigeben.
2. Die Wehrmachtsfahrkarte berechtigt zur Benutzung der 3. Klasse. Der Übergang in eine höhere Klasse ist nach gegen Lösen einer Übergangskarte nicht gestattet.
3. Güter- und Schnellzüge dürfen gegen Zahlung des Zuschlags benutzt werden. Während der Festzeiten (Oben, Pfingsten, Weihnachten) gelten besondere Beschränkungen.
4. Der Urlaubsschein ist beim Lösen der Fahrkarte dem Besizerbesitzer ohne Rückerstattung offen mit dem Truppenabdruck vorzulegen. Bei der Fahrkartenprüfung sind beide auf Verlangen vorzulegen.
5. Der Urlaubsschein wird von der Heimfahrt beim Lösen der Fahrkarte abgetempert und zurückgegeben. Er ist nach Rückkehr dem Truppenteil abzuliefern.

Urlaubsschein: Vorder- und Rückseite, Sommer 1941.⁶⁰

Sonderurlaub in Verbindung mit **Kriegsurlaubsschein**

Gültig für Urlaubsreisen auf eigene Kosten

Inhaber ist sich bei Fliegerurlaub unauferfordert dem Luftschuttsur Verfügung zu stellen

Der **Militärschüler** Lothar Wolf

von Technische Vorschule der Luftwaffe Berlin-Genshagen (Kryt. Teilung)

Ist vom **19. November 1943** bis einchl. **19. November 1943** **5.00** Uhr beurlaubt

nach Wesermünde nächster Bahnhof Wesermünde

nach _____ nächster Bahnhof _____

nach _____ nächster Bahnhof _____

Angabe des zu benutzenden Zuges:
Hinfahrt mit Zug Nr. SF 2304 **19. 11. um 23.37** Uhr von Bf. Schles. Bf. nach Bf. Hannover

Rückfahrt mit Zug Nr. _____ um _____ Uhr von Bf. _____ nach Bf. _____

Er ist berechtigt, eine Wehrmachtsfahrkarte(n) auf eigene Kosten zu lösen

von Bahnhof Berlin nach Bahnhof Wesermünde

von Bahnhof Wesermünde nach Bahnhof Berlin

von Bahnhof _____ nach Bahnhof _____

von Bahnhof _____ nach Bahnhof _____

Über die geltenden Befehle ist er belehrt worden.

Ausgefertigt am **19. November 1943**

Der **Hauptführer**

13. 3. 38. Reich & Provinz-Verlag, Berlin

1. Beim Lösen von Wehrmachtsfahrkarten und bei der Zugkontrolle durch die Organe der Wehrmacht sowie bei der Fahrkartenprüfung durch die Eisenbahn ist dieser Urlaubsschein vorzulegen.
 2. Eine Wehrmachtsfahrkarte berechtigt zum Benutzen der 3. Klasse, zwei Wehrmachtsfahrkarten berechtigen zum Benutzen der 2. Klasse. Der Übergang in eine höhere Klasse ist nach gegen Lösen einer Übergangskarte nicht gestattet.
 3. Bei Benutzung von Schnellzügen für Fronturlaub (SF) sowie mit Reisezug (SR) sowie von Schnell- und Eilzügen des öffentlichen Verkehrs mit Wehrmachtskarte (D, H) dürfen nur in den von OKW behielten Anwartschaften gegen Zahlung des tarifmäßigen Zuschlags benutzt werden. Die Erlaubnis hierzu ist vom Einheitsführer in Ziffer 11 zu begeben.
 4. Jeder Urlauber hat sich am Urlaubsort - sofern der Aufenthalt länger als 48 Stunden dauert - innerhalb der ersten 48 Stunden bei der Standortkommandatur (Standortkassa) oder in Orten, die nicht Standort sind, bei der Ortsleitung (Genehmigung) zu melden. Die Meldung hat er sich hierunter beschließen zu lassen.
 5. Verschwiegenheit und Zuchtachtung bei Gesprächen im Pflicht.
 6. Bei Erstattung sofort dem nächsten Wehrmachtsführer (Standortkassa, Lagerort, Zivilort) zur in Notfällen aufsuchen.
 7. Bei Zweifel über Rückreisezeit Ausfahrt nicht bei Heimkehr, sondern nur bei Wehrmachtsstellen einholen.
 8. Bei Unklarheit über Selbstverpflegung mit Lebensmittelkarte ist Normalverbraucher des Zivilvollzugs zu sein.
 9. Abgefunden mit: Geldbörse mit einzahl. 10. 11. 43 Verpflegung in Natur Brot bis einzahl. 10. 11. 43 Verpflegung in Geld bis einzahl. 10. 11. 43
 10. Reichsurlaubskarte (Reise- und Gaststättenkarte) - bei Urlaub bis zu 3 Tagen - bis einzahl. 10. 11. 43 Fernselle bis einzahl. 10. 11. 43 Reservelle bis einzahl. 10. 11. 43
 11. Hat als Teilnehmer an der Wehrmachtsverpflegung während des Aufenthaltes am Urlaubsort einen Anspruch auf Urlaubskarte. Die Auszahlung hat die Kartenausgabestelle binnen 14 Tagen zu beschleunigen.
 12. Inhaber besitzt eine Kontrollkarte "M" oder Inhaber hat Anspruch auf einen Kontrollbogen für den Einkauf von Tabakwaren für die Zeit vom 19. 11. 1943 bis 19. 11. 1943.
 13. Dieser Urlaubsschein ist nach Rücksicht vom Urlaub der Wehrmachtsstellen abzugeben.
 14. Besondere Vermerke (z. B. über das Tragen kriegslicher Kleidung am Urlaubsort, Beschränkung zur Benutzung von Schnell- und Eilzügen der öffentlichen Verkehrs mit Wehrmachtskarte (D, H) u. a.) sind hier durch Unterschrift des Einheitsführers zu bestätigen.
- (Einzüge in Ziffer 1) sind hier durch Unterschrift des Einheitsführers zu bestätigen.
- Bescheinigung über Meldung am Urlaubsort _____ Bescheinigung der Kartenausgabestelle _____
- genannt am _____ Reichsurlaubskarte sind angefordert bis die Zeit _____ einzahl. _____
13. 3. 38. Reich & Provinz-Verlag, Berlin

Kriegsurlaubsschein aus dem Jahr 1943 für das Reisen auf eigene Kosten, jedoch mit Wehrmachtsfahrkarte (Vorder- und Rückseite).⁶¹

Flieger-Technische Vorschule der Luftwaffe Berlin-Genshagen

Berlin-Genshagen, am **20. 12. 1943**

Str. Tellow

Der **Hauptführer**

Bescheinigung

Dem Militärschüler Lothar Wolf wird hiermit bescheinigt, daß er vom **22. 12. 1943** bis einschließlich **26. 12. 1943** nach Wesermünde beurlaubt ist.

Diese Bescheinigung gilt zur Erlangung einer Rückfahrkarte.

Der **Hauptführer**

i. V. Wes
Oberfeldwebel

27. 12. 1943

Flieger-Technische Vorschule Berlin-Genshagen

Berlin-Genshagen, am **21. Dezember 1943**

Str. Tellow

Der **Hauptführer**

Bescheinigung

Dem Militärschüler Lothar Wolf von der Technischen Vorschule der Luftwaffe Berlin-Genshagen wird hiermit bescheinigt, daß er bis zum **21. Dezember 1943** an der hiesigen Gemeinschaftsverpflegung teilgenommen hat und berechtigt ist, an seiner Urlaubsort - Wesermünde - für die Zeit vom **22. 12.** bis **27. 12. 1943** Lebensmittelkarten zu empfangen.

Die Weihnachtssonderzuteilung hat Wolf bereits erhalten.

Der **Hauptführer**

Wolf

FhJ.-Obw.

Links: Urlaubsschein für den Militärschüler auf Kopfbogen der Fliegertechnischen Vorschule, Weihnachtsurlaub 1943. Rechts: Bescheinigung die zum Empfang von Lebensmittelkarten im Heimatort berechtigt und die Weihnachtssonderzuteilung ausschließt, da diese bereits bezogen wurde.⁶²

⁶⁰ Stadtarchiv Ludwigsfelde.
⁶¹ Ebenda.
⁶² Ebenda.

Der Krieg zeigt Wirkung.

Der Propagandaminister Joseph Goebbels hält am 18. Februar 1943 im Berliner Sportpalast eine aufpeitschende Rede. Die Kriegsmoral der Deutschen Bevölkerung befindet sich auf dem Nullpunkt. Die 6. Armee hatte am 2. Februar 1943 vor Stalingrad kapituliert. Dennoch gelingt es Goebbels, auf die Frage „Wollt ihr den totalen Krieg?“ ein begeistertes und vielstimmiges „Ja“ zu provozieren.

Infolgedessen ordnete der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe am 5. März 1943 an, dass „mit sofortiger Wirkung“ einschneidende Maßnahmen an, die die Berufsausbildung in der Luftfahrtindustrie den Gegebenheiten der Kriegsführung anpassen sollte. „Der totale Krieg erfordert den Einsatz aller verfügbaren Kräfte zur Durchführung einer Produktionssteigerung in der Rüstungsindustrie, insbesondere auch in der Luftfahrtindustrie“.⁶³

Nicht nur für die Militärschüler auch für die Werkslehrlinge hatte das Folgen. Die nun vorzeitigen Einberufungen zum Wehrdienst ließ die Einhaltung der normalen Lehrzeit nicht mehr zu. Die Lehrzeit wurde für die Dauer des Krieges auf 3 Jahre reduziert. Die Reduzierung war gleichermaßen auf die praktische und theoretische Ausbildung abzuleiten.

Um möglichst eine Verschlechterung der Ausbildung durch die Lehrzeitverkürzung zu vermeiden, wurde die wöchentliche Arbeitszeit für sämtliche Militärschüler und Lehrlinge der Luftfahrtindustrie im ersten und zweiten Lehrjahr auf 40 Stunden und im dritten Lehrjahr auf 48 Stunden erhöht, wobei der Berufsschulunterricht von wöchentlich 8 Stunden hinzukommt. Die Gesamtarbeitszeit betrug danach im ersten und zweiten Lehrjahr 48 Stunden und im dritten Lehrjahr 56 Stunden pro Woche.

Die Militärschüler und Lehrlinge wurden mehr als bisher für produktive Arbeiten eingesetzt.

Jegliche für die Erreichung des Ausbildungszieles entbehrlichen Ausbildungsabschnitte fielen weg. Die Gewährung von Sonderurlaub sollte möglichst unterbleiben bzw. war nur auf ganz dringende Fälle zu beschränken.

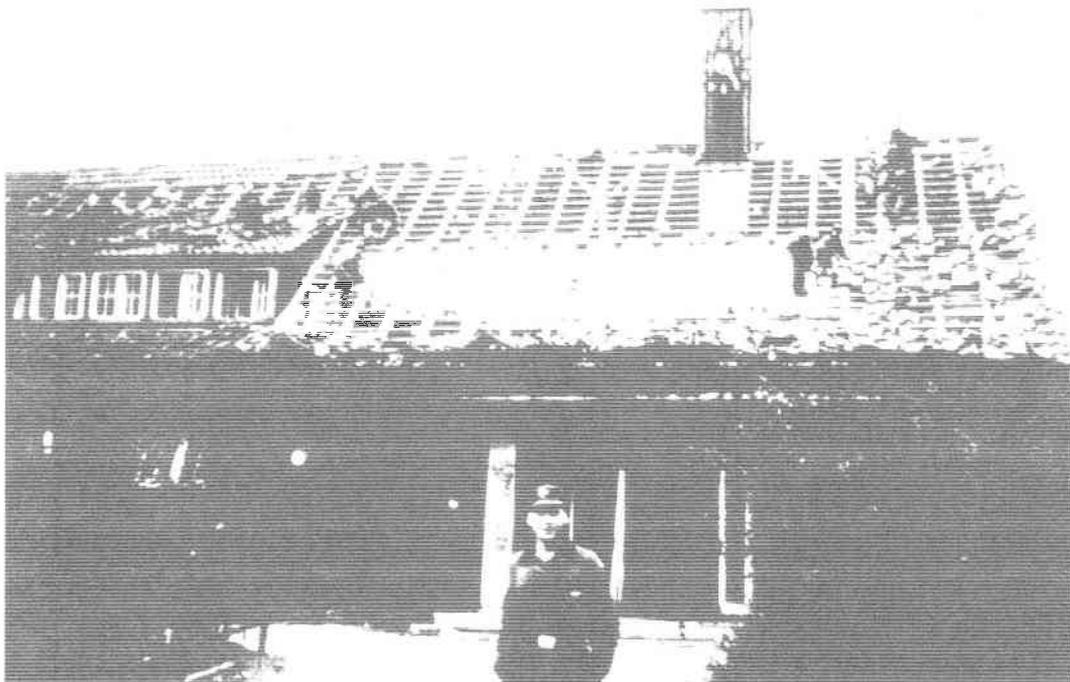
Diese Maßnahmen sollten dazu beitragen die Ausbildung ohne Schaden fortzuführen und gleichzeitig eine erhebliche Leistungssteigerung zu erreichen. Propagandistisch hieß es „das sei der Beitrag der Luftfahrtindustriehrlinge zur Steigerung der Wehrmacht und damit zur Erringung des Endsieges“.⁶⁴

Der Kriegsverlauf erzwang weitere erhebliche Abstriche am ursprünglichen Ausbildungskonzept für den fliegertechnischen Nachwuchs. Doch die kriegsbedingten Abstriche sollten nicht ausreichen.

⁶³ BA: R 11/843, Bl. 30, S. 1

⁶⁴ BA: R 11/843, Bl. 31, S. 41

Der Krieg kam näher, sogar sehr nah, genau vom Fliegerhimmel, aus der Luft. Das Daimler-Benz-Motorenwerk und die Fliegertechnische Vorschule war seit Beginn der Luftangriffe, im Jahr 1940, auf deutsche Industrieanlagen und Städte, durch künstlichen Nebel bei Fliegeralarm relativ geschützt und trug keine nennenswerte Schäden davon. Am 6. August 1944, an einem sonnigen Sonntag um die Mittagszeit gab es einen Luftangriff durch amerikanische Bomber auf das nicht eingenebelte Werk. Dabei wurde das Werk stark getroffen, etwa die Hälfte der Werksanlagen war beschädigt bzw. zerstört. Es mussten dabei über hundert Menschen ihr Leben lassen, weit mehr wurden dabei verletzt. Die Fliegertechnische Vorschule trug leichtere Schäden davon.



Unterkunftsgebäude (ob.) und Speisehaus (u.) nach dem Luftangriff.



Militärschüler bei Aufräumungs- und Reparaturarbeiten nach dem Luftangriff im August 1944.⁶⁵

Die Wirren des Krieges waren nicht ausreichend, dem kamen noch die seit der Gründung der Fliegertechnischen Vorschulen nie aufhörenden Kompetenzstreitigkeiten zwischen dem Reichsluftfahrtministerium und der Reichsjugendführung, der HJ, hinzu. Die Reichsjugendführung beharrte auf ihr Mitspracherecht und wollte die Militärschüler nie ganz dem Reichsluftfahrtministerium überlassen.

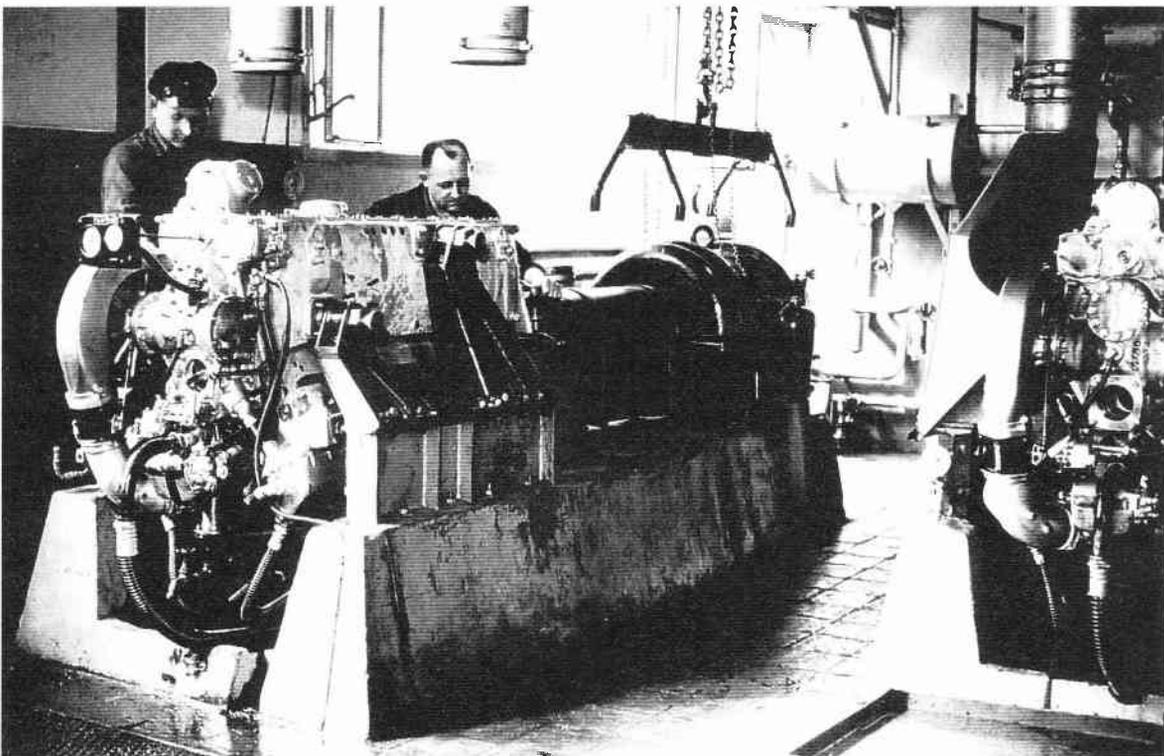
Im Oktober 1944 hatten die Streitigkeiten ein Ende. Oberst Kirscht verkündete die endgültige Ausgliederung der Technischen Vorschulen der Luftwaffe aus dem Bereich der Luftwaffe und die Übernahme dieser Schulen in die Flieger-HJ der Reichsjugendführung. Sozusagen ein Sieg der NSDAP in einer Zeit wo unter den real denkenden „Volksgenossen“ schon eine „Kriegsendzeitstimmung“ herrschte, zwar nicht offiziell, doch hinter vorgehaltener Hand. Die Technischen Vorschulen der Luftwaffen wurden wieder einmal umbenannt und hießen seit dem 05. November 1944 „NSDAP / Hitler-Jugend, Ausbildungsheim der Flieger-Hitler-Jugend. Die Übernahme durch die Reichsjugendführung erfolgte am 29. November 1944. Eine schlüssige Begründung hierzu gab es nicht. „Angeblich geschah diese Änderung auf Wunsch der Eltern. Verlogener konnte diese Manipulation nicht sein“.⁶⁶

Der Kriegsverlauf sorgte dafür, dass die im März 1943 getroffenen Maßnahmen zur Lehrausbildung nicht eingehalten werden konnten. Weitere erhebliche Abstriche am ursprünglichen Ausbildungskonzept für den fliegertechnischen Nachwuchs wurden notwendig. In einem Rundschreiben der Reichswirtschafts-

⁶⁵ Stadtarchiv Ludwigsfelde

⁶⁶ Kanneberg, Gerhard, Fliegertechnische Vorschule Dessau“, Eigenverlag 1996.

kammer an die Gauwirtschaftskammern und Wirtschaftskammer vom 02. Februar 1945 wird das deutlich: „Die augenblickliche Kriegslage verlangt, dass die Sammlung aller Kräfte zum Gegenstoß gegen die Feindwirkungen allen anderen Aufgaben vorangeht“.⁶⁷ Die Zulassung zur Lehrabschlussprüfung war inzwischen schon nach 2 ½ jähriger Lehrzeit möglich, doch ein großer Teil der Lehrlinge wurde schon früher zum Wehrdienst einberufen, ohne eine Abschlussprüfung abgelegt zu haben. Als Ersatz für die Lehrabschlussprüfung wurde im Frühjahr eine „Kriegszwischenprüfung“ eingeführt, der sich die Lehrlinge und Militärschüler zu unterziehen hatten. Als Nachweis dafür bekamen die Lehrlinge und Militärschüler den sogenannten „Vorlehrebrief“, dieser sollte bei erfolgter Einberufung und guter Führung, nach Ablauf der ursprünglich vorgesehenen Lehrzeit durch einen ordentlichen Facharbeiterbrief ersetzt werden. Ungeklärt ist ob die Kriegszwischenprüfungen in der Luftfahrtindustrie, die einheitlich im Reich in der Zeit vom 20. bis 23. März 1945 durchgeführt werden sollten⁶⁸, tatsächlich stattfanden. Fest steht jedoch, dass am 27. März 1945 die laufende Produktion des Flugzeugmotors, das Serienmuster DB 605-D, welcher in den Jäger Me-109 zum Einbau kam, praktisch sinnlos geworden ist und eingestellt wurde. Der banale Grund dafür war das fehlende flugzeugtaugliche Benzin für die Prüfstandsläufe, dem „abbremsen“ der Motoren. „Ungebremste“ und nicht zu Kontrollzwecken nach den Prüfstandsläufen die Rückmontage durchlaufende Motoren nahm die Luftwaffe für den Einbau in die Flugzeugzellen nicht ab.



Ein Flugmotor DB 605 auf dem Motorenprüfstand.⁶⁹

⁶⁷ BA: R 11/172, Bl. 48.

⁶⁸ BA: R 11/192, Bl. 24.

⁶⁹ Stadtarchiv Ludwigsfelde

Fliegertechnische Schule	DB 601	Blatt 3
<u>Kurze Beschreibung des Motors.</u>		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kurbelgehäuse und Geräteantrieb. (Wie bei DB 600) 2. Der Kurbeltrieb. (Wie bei DB 600) 3. Zylinderblöcke. (Wie bei DB 600) 4. Steuerung. (Wie bei DB 600) 5. Die Gemischbildung. <p>Das für die Verbrennung in den Zylindern notwendige Kraftstoffluftgemisch wird auf folgende Weise gebildet: Die Kraftstoffförderpumpe fördert vom Kraftstoffbehälter den notwendigen Kraftstoff zur Einspritzpumpe. Der Lader saugt die benötigte Luft an, verdichtet sie, drückt sie dann zu den Ansaugräumen und beim Ansaugtakt in den betreffenden Zylinder. In diesen wird die jeweils erforderliche Menge Kraftstoff eingespritzt und so das hochexplosive Gemisch im Zylinder selbst gebildet.</p> <p><u>a) Kraftstoffförderpumpe.</u> Die Kraftstoffförderpumpe ist eine Zahnradpumpe (Graetzin ZD 500). Ihren Antrieb erhält die Pumpe über Schnecke und Schneckenrad von der Druckschmierstoffpumpe. Durch eine Luftleitung ist sie mit der Laderluftleitung verbunden.</p> <p><u>b) Aufbau der Einspritzanlage.</u> In ihrer Gesamtheit liegt die Einspritzanlage in dem von den bei ein Zylinderröhren gebildeten V. Die Einspritzpumpe ist an der Ausseite des Schmierstoffrücklaufkanals am Kurbelgehäuse festgeschraubt. Die Einspritzanlage besteht aus der 12-zylindrigen Einspritzpumpe, dem Gemischregler, dem Kraftstoffentlüfter und den in die M-torzylinder eingesraubten Einspritzdüsen mit den entsprechenden Kraftstoffleitungen. Der Gemischregler steht mit der Laderluftleitung durch Druckausgleichsleitung und der Thermostat in Verbindung und regelt auf Grund von Druck und Temperatur der Laderluft die erforderliche Einspritzmenge. In die Kraftstoffleitung ist zwischen Kraftstoffförderpumpe und Einspritzpumpe zur Erzielung eines homogenen Kraftstoffflusses ein Entlüfter eingebaut.</p> <p><u>c) Entlüfter.</u> (Bosch-Entlüfter)</p> <p><u>d) Einspritzpumpe.</u> (Bosch-Einspritzpumpe)</p> <p><u>e) Druckleitungen.</u></p>		

Fliegertechnische Schule	DB 601	Blatt 3
<u>Kurze Beschreibung des Motors.</u>		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kurbelgehäuse und Geräteantrieb. (Wie bei DB 600) 2. Der Kurbeltrieb. (Wie bei DB 600) 3. Zylinderblöcke. (Wie bei DB 600) 4. Steuerung. (Wie bei DB 600) 5. Die Gemischbildung. <p>Das für die Verbrennung in den Zylindern notwendige Kraftstoffluftgemisch wird auf folgende Weise gebildet: Die Kraftstoffförderpumpe fördert vom Kraftstoffbehälter den notwendigen Kraftstoff zur Einspritzpumpe. Der Lader saugt die benötigte Luft an, verdichtet sie, drückt sie dann zu den Ansaugräumen und beim Ansaugtakt in den betreffenden Zylinder. In diesen wird die jeweils erforderliche Menge Kraftstoff eingespritzt und so das hochexplosive Gemisch im Zylinder selbst gebildet.</p> <p><u>a) Kraftstoffförderpumpe.</u> Die Kraftstoffförderpumpe ist eine Zahnradpumpe (Graetzin ZD 500). Ihren Antrieb erhält die Pumpe über Schnecke und Schneckenrad von der Druckschmierstoffpumpe. Durch eine Luftleitung ist sie mit der Laderluftleitung verbunden.</p> <p><u>b) Aufbau der Einspritzanlage.</u> In ihrer Gesamtheit liegt die Einspritzanlage in dem von den bei ein Zylinderröhren gebildeten V. Die Einspritzpumpe ist an der Ausseite des Schmierstoffrücklaufkanals am Kurbelgehäuse festgeschraubt. Die Einspritzanlage besteht aus der 12-zylindrigen Einspritzpumpe, dem Gemischregler, dem Kraftstoffentlüfter und den in die M-torzylinder eingesraubten Einspritzdüsen mit den entsprechenden Kraftstoffleitungen. Der Gemischregler steht mit der Laderluftleitung durch Druckausgleichsleitung und der Thermostat in Verbindung und regelt auf Grund von Druck und Temperatur der Laderluft die erforderliche Einspritzmenge. In die Kraftstoffleitung ist zwischen Kraftstoffförderpumpe und Einspritzpumpe zur Erzielung eines homogenen Kraftstoffflusses ein Entlüfter eingebaut.</p> <p><u>c) Entlüfter.</u> (Bosch-Entlüfter)</p> <p><u>d) Einspritzpumpe.</u> (Bosch-Einspritzpumpe)</p> <p><u>e) Druckleitungen.</u></p>		

Lehrmaterial für den berufstheoretischen Unterricht.⁷⁰

In den abgeschlossenen Lehrverträgen war der Einsatz der Militärschüler nach der Berufsausbildung klar bestimmt. Publikationen zu den Fliegertechnischen Vorschulen machten dazu auch eindeutige Aussagen. Jedoch die Praxis war nicht so eindeutig. Einige Militärschüler wurden erst einmal zum Reichsarbeitsdienst oder ins Landjahr geschickt.

Nach Zeitzeugenberichten während unterschiedlicher Klassentreffen ehemaliger Militärschüler, der „M-Boys“ wie sie sich selbst titulieren gab es unterschiedlich verlaufende Lebens“läufe“ die dem Verlauf der Kriegsentwicklung anzulasten sind.

„... nach der Ausbildung an der Technischen Vorschule der Luftwaffe wurden die Absolventen zur Wehrmacht gemustert. Das betraf die Geburtsjahrgänge 1925 und 1927. Da 1944 der Nachschub an Wehrpflichtigen oft nicht mehr den optimalen Ansprüchen der Wehrmacht entsprach, entlockte die Musterung der geistig- und körperlich gut ausgebildeten technischen Vorschüler dem Musterungsarzt den Ausspruch: „Jetzt kommt richtiges Material“.

An die Ausbildung und Musterung schloss sich für den Jahrgang 1925 das Landjahr für ein halbes Jahr an. Dieses wurde in der Nähe von Kaufbeuren und dem Frankenwald absolviert. Nach dem Landjahr begann der Dienst im

⁷⁰ Stadtarchiv Ludwigsfelde

Ausbildungsregiment in Schleißheim (Bayern), danach erfolgte der Unteroffizierslehrgang bzw. die Ausbildung zum Fallschirmspringer.

Der weitere Weg führte am 13. April 1945 über Magdeburg und von da am 14. April 1945 an die Elbe. Von dort nach Berlin-Reinickendorf. Etwa am 20. April 1945 hielt4en wir uns im Berliner Zoobunker auf und kamen dann mit dem wahrscheinlich letzten Panzerzug aus Berlin raus. Über Nauen, Neustadt (Dosse) bis Neuhaus an der Elbe. In Neuhaus an der Elbe geriet die Einheit in Gefangenschaft. ...

... Der Jahrgang 1927 war der erste Jahrgang der nach der Ausbildung an der Technischen Vorschule der Luftwaffe nur 3 Monate Arbeitsdienst verrichtete. Der Arbeitsdienst fand in Jüterbog-Waldlager statt. Von Jüterbog ging es nach Boizenburg / Elbe zur Einkleidung. In Kalbe gerieten wir in amerikanische Gefangenschaft und später wurden wir von den Amerikanern in die französische Gefangenschaft übergeben.

Im April 1944 kamen die letzten Schüler zur Technischen Vorschule nach Genshagen. Schon im Herbst wurden diese Schüler zur Wehrmacht einberufen. ...

... Nach 3 Jahren Ausbildung ging es im März 1945 an die Front. Andere Jahrgänge gingen noch ½ Jahr in Flugzeugwerke, zum Beispiel Heinkel. Wir absolvierten in Jüterbog eine Nahkampfausbildung. Spätere Jahrgänge wurden mit der Ausbildung nicht mehr fertig. ...

... Wir kamen von Ludwigsfelde aus zum Arbeitsdienst nach Hohn bei Rendsburg, von dort zum Truppenübungsplatz nach Jüterbog Neues Lager. Anschließend wurden wir an verschiedene Einsatzort kommandiert und dadurch teilweise getrennt. Ich selbst hatte Glück, dass mich der Weg zu meinen ersten Einsatzort über Ludwigsfelde führte. Ich habe sogar noch in der Nacht vom 20. zum 21. April [1945] in der alten Schule [Fliegertechnische Vorschule] in Ludwigsfelde, die schon geräumt war, übernachtet. Als die Sirenen in Ludwigsfelde den Panzereinmarsch der Russen meldeten [Ludwigsfelde wurde am 22. April 1945 von der Roten Armee besetzt, hier ist es wahrscheinlich, das sich der Zeitzeuge nach über 54 Jahren im genauen Datum irrt.] sind wir Nachts über Großbeeren nach Groß-Kreutz gewandert. In Groß-Kreutz hat man uns dann wieder zum Panzerjagdkommando zusammengestellt und mit Panzerfäusten [ausgerüstet]. Ich selbst habe dann das Glück gehabt über Rathenow bis zur Elbe zu kommen. Über Boizenburg an der Elbe kam ich dann in amerikanische Gefangenschaft. Pfingsten 1945 übergab uns der Amerikaner an die Engländer und wir kamen nach Eutin in [Schleswig-]Holstein“.

Der deutsche Ingenieur der Luftfahrtindustrie Ferdinand Brandner machte in seinem Buch „Ein Leben zwischen Fronten. Ingenieur im Schussfeld der

Weltpolitik“⁷¹ die Aussage: „Eine meiner wichtigsten Aufgaben sah ich von Beginn an, in der Schaffung eines Stabes von einheimischen Facharbeitern, die in besonderen Trainingslagern ausgebildet werden sollten. Ich wollte, dass die Lehrlinge Tag und Nacht unter Aufsicht standen, um sie neben dem fachlichen Wissen auch Ordnung und Disziplin erlernen zu lassen. Ich hatte unsere Fliegertechnischen Vorschulen in Erinnerung, wo Außerordentliches in der Erziehung des Nachwuchses für die frühere deutsche Luftfahrtindustrie geleistet worden war...“.



Blick von der Fliegertechnischen Vorschule zur ehemaligen Halle 24 (im Bildhintergrund) im Volksmund auch „Deutschlandhalle“ genannt. Links im Bild die Wohnbaracken des ehemaligen Italienerlagers, rechts im Bildhintergrund die Holzbrücke für Fußgänger über die Bahngleise der Eisenbahnstrecke Berlin Anhalter Bahnhof – Jüterbog am Bahnhaltepunkt Birkengrund Süd.

⁷¹ Erschienen im Verlag Welsermühl, Wels, 3. Auflage 1987.

Zeittafel

28.06.1919

Unterzeichnung des Versailler Vertrage.

1921

Unterzeichnung des Deutsch-Russischen Handelsabkommens.

11.11.1921

Gründung der Deutsch-Sowjetischen Luftfahrtgesellschaft „DEROLUFT“.

30.01.1933

Übergang der Regierungsgewalt an die Nationalsozialisten.

Herbst 1933

Auflösung des Schulungs- und Erprobungszentrums Lipezk (Sowjetunion).

1934

Gründung des „Büros für Industriearbeiter“ zur Beschaffung von Luftwaffenindustriepersonal.

16.03.1935

Gesetz für den Aufbau der Wehrmacht.

Januar 1936

Erster Spatenstich zum Aufbau der Daimler-Benz Motoren GmbH Genshagen.

Februar 1937

Erster Motor aus der Produktion des Werkes Genshagen wird ausgeliefert.

01.07.1937

Beginn der geregelten Lehrausbildung im Werk.

Oktober 1938

Gründung der Fliegertechnischen Vorschule Genshagen.

1942

Umbenennung in „Technische Vorschule der Luftwaffe“.

06.08.1944

Schwerer Luftangriff durch amerikanische Bomber auf das Daimler-Benz Motorenwerk, die Technische Vorschule der Luftwaffe wird in Mitleidenschaft gezogen.

05.10.1944

Umbenennung in „NSDAP / Hitler-Jugend Ausbildungsheim der Flieger-Hitler-Jugend“.

22.04.1945

Die Rote Armee besetzt Ludwigsfelde und das Daimler-Benz Motorenwerk.

1945 – 1950

Neulehrerausbildung und Lehrerbildungsinstitut.

1951 – 1952/53

Krankenstation mit Dr. Strohe (Ende 1953 bis Anfang 1954 auch Landambulatorium im Erdgeschoss).

Ab 1952

Sitz der Aufbauleitung für den VEB Industriewerk Ludwigsfelde (IWL).

1953 – 1992

Lehrlingswohnheim der Betriebsberufsschule (BBS) „Philipp Müller“ des VEB Industriewerk und dem späteren IFA Automobilwerk Ludwigsfelde.

Ab 1992

Lehrlingswohnheim der Kommune.

1996

Oberstufenzentrum mit Erweiterungs- bzw, Neubauten.