

NSFK

Das nationalsozialistisches Fliegerkorps (NSFK) war eine paramilitärische nationalsozialistische Organisation. Als Rechtsnachfolger des DLV e.V. (Deutscher Luftsportverband), der von 1933 bis 1937 die Aufgaben der paramilitärischen Ausbildung zunächst im Verborgenen (1933 bis 1935) und nach der Erlangung der Wehrhoheit im Rahmen der militärischen Luftgaureserve durchführte, wurde am 17. April 1937 durch Führererlass das NSFK geschaffen.

Das NSFK war bis zu seiner Auflösung 1945 eine selbständige Körperschaft des öffentlichen Rechts und nicht – wie vielfach behauptet – eine Gliederung der NSDAP bzw. dieser angeschlossen (s.a. Gesetz zur Sicherung der Einheit von Partei und Staat vom 1. Dezember 1933).

Diese äußerst wichtige Kernaussage musste allerdings mit Hilfe gerichtlicher Instanzen für hunderte Rentenversorgungsanträge ehemaliger hauptamtlichen NSFK-Angehöriger den Bundesversicherungsanstalten gegenüber eingeklagt werden. Am 27. März 1957 hat der 1. Senat des Bundessozialgerichts der Revisionsklage des Karl H. gegen die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte Berlin für Recht erkannt und in seiner sieben Seiten starken Ausführung (Aktenzeichen 1 RA 142/56) den Status des NSFK untermauert.

Organisationsstruktur

Das NSFK unterstand unmittelbar Reichsluftfahrtminister Hermann Göring; ihre Haushaltsmittel erhielt es aus dem Etat des RLM (Reichsluftfahrtministerium) Amt 4 / Allgemeines Luftamt (Ministerialdirektor Fisch). Sämtliches Gerät, Gebäude und Anlagen waren Reichseigentum, wie bereits zuvor im DLV.

Mit der Führung des NSFK beauftragte der Reichsluftfahrtminister den im aktiven Dienst stehenden Luftwaffengeneral Friedrich Christiansen (ab 1943 Generaloberst Alfred Keller). Die geografische Aufteilung der insgesamt 17 NSFK-Gruppen orientierte sich ausschließlich an der militärischen Wehrbezirkseinteilung und nicht an den 42 Gauen der NSDAP. Jede der 17 Gruppen teilte sich wiederum in bis zu acht Standarten auf, diese wiederum in Stürme mit einer Mindeststärke von 120 Mann.

Die Mitgliedschaft zum NSFK war freiwillig, zudem konnten deren Mitglieder nicht gleichzeitig der SA, SS oder dem NSKK angehören.

Korpsführung - Zentrale

Die Korpsführung befand sich in der Großadmiral Prinz-Heinrich-Str. 1-3 in Berlin W35. Sie umfasste folgende Abteilungen:

Verwaltungsamt, Zentralabteilung, Segelflug, Modellbau, Technik, Motorflug, Ballonsport, Wehrsport und nationalpolitische Schulung, Personal, Presse, Sanitätswesen und Rechtswesen.

Bekleidung

Während die Ende 1933 eingeführte blaugraue Dienstuniform des DLV durch Austausch der Spiegel übergangslos in der Luftwaffenuniform aufging, orientierte sich die NSFK-Uniform an der Optik der SA-Uniform (inklusive Braunhemd).

Dienstgrade (aufsteigend):

NSFK-Mann, Sturmmann, Rottenführer, Scharführer, Oberscharführer, Truppführer, Obertruppführer, Sturmführer, Obersturmführer, Hauptsturmführer, Sturmbannführer, Obersturmbannführer, Standartenführer, Oberführer, Brigadeführer, Gruppenführer, Obergruppenführer, Ehrenführer, Korpsführer

Ausbildung

Grundsätzlich erfolgte die Ausübung von Luftsport jeglicher Art im Deutschen Reich nach den Richtlinien des Korpsführers des NSFK (Führererlass vom 17. April 1937) Aufgrund eines Abkommens zwischen dem Korpsführer und dem Reichsjugendführer wurde systematisch der fliegerische Nachwuchs aus dem Luftfahrtunterricht an den Schulen (gemäß Reichsministerium für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung) herangezogen und weitergebildet. Zunächst erfasst in den Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Jungvolks (DJ), wurden die Zehn- bis 14-Jährigen im Modellbau und Modellflug unterrichtet. Im Alter von 14 bis 18 Jahren weitergereicht an die Luftsportscharen der Hitler-Jugend (HJ), ging es an den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen sowie die praktische Schulung darauf. Mit dem Eintritt in das 18. Lebensjahr erfolgte die automatische Übernahme in die Stürme des NSFK zwecks Weiterbildung im Segelflug und

abschließend dem Motorflug auf Kleinflugzeugen. Außerdem vermittelte das Fliegerkorps die Ausbildung zum Bordwart, Bordfunker und fliegertechnischem Personal. Der in das NSFK übergetretene Personenkreis wurde automatisch von den Wehrmeldeämtern erfasst und mit einer fliegerischen Beurteilung der entsprechenden NSFK-Ausbilder ergänzt. Gemäß ihrer Befähigung wurden zigtausend junge Männer in den Dienst bei der Deutschen Luftwaffe einberufen. An der Aufgabenstellung des NSFK hat sich auch nach Kriegsbeginn kaum etwas geändert. Zitat des Korpsführers Alfred Keller im Februar 1944: „Der für die Luftwaffe bestimmte Nachwuchs, der in der Flieger HJ erfaßt ist, erhält seine fliegerische und fliegertechnische vormilitärische Ausbildung durch das NS-Fliegerkorps“.

Prüfungen

* **A**-Prüfung (ab 15 Jahre)

mindestens 30 Schulflüge, 5 Prüfungsflüge
Beherrschung des Geradeausfluges, Prüfung von einwandfreien Starts und Landungen

* **B**-Prüfung (ab 16 Jahre)

mindestens 20 Schulflüge, 5 Prüfungsflüge
Erlernen des Kurvenflugs
Prüfung von einwandfreien Kurvenflügen und Ziellandungen

* **C**-Prüfung (ab 17 Jahre)

Umschulung auf Übungssegelflugzeuge (Verfahren wie A und B)
mindestens 20 Schulflüge, 5 Prüfungsflüge

* Luftfahrerschein Klasse I (ab 18 Jahre)

Ausbildung zum Flugzeug-Schlepp, weiterführende Theorie mit dem Ziel zum Motorpiloten

Fluggerät

Im Herbst 1933 wurde die aus der aufgelösten Rhön-Rossitten Gesellschaft (RRG) hervorgegangene Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) mit der Überwachung und Organisation des Deutschen Segelflugs beauftragt. Dazu gehörte auch die Prüfung und Entwicklung neuer Gleit- und Segelflugzeugmuster für den vormilitärischen Schulbetrieb. Bekanntester Vertreter der Gleitflugzeuge war der SG 38 (Schulgleiter 1938) als Nachfolger des SG 33 und SG 35. Jedes neue Fluggerät wurde durch die DFS geprüft, beurteilt und zugelassen, bevor ein RLM-Auftrag an den entsprechenden Hersteller vergeben wurde.

Aufgrund der zunehmenden Bedrohung durch alliierte Jagdflugzeuge ab Herbst 1943, mussten auch die Segelflugzeuge der NSFK-Gruppen mit Tarnanstrich versehen werden. Selbst Schulgleiter - mit olivgrünen Tarnflecken versehen - waren vor Beschuss in der Luft oder am Boden nicht sicher.

Produktionszahlen

Wurde zu Friedenszeiten noch reichlich in eigenen Werkstätten gebaut, startete nach Kriegsbeginn die Massenfertigung um den rasant steigenden Bedarf zu decken. Bruch wurde nicht wieder aufgebaut, lediglich Beschläge und Teile der Wiederverwendung zugeführt.

Die Industrielle Fertigung wurde vom RLM (Sonderausschuss F33) gesteuert, geplant und an Lizenznehmer (auch in den besetzten Gebieten) vergeben. So wurden in den Monaten Januar bis November 1944 von sieben Herstellern noch insgesamt 2046 Gleit- und Segelflugzeuge an die NSFK-Nachschubstellen Worms und Trebbin ausgeliefert.

Im einzelnen:

Hersteller	Sitz	Fluggerät	Stückzahl
Pander & Zonen	Den Haag	SG 38	555
Kärntner Flugzeugwerke	Spittal	SG 38	200
Schneider	Grunau	Grunau Baby II	595
Peters Flugzeugbau	Hohenelbe	Grunau Baby II	537
Ferdinand Schmetz	Herzogenrath	DFS Meise (Olympia)	157
Ferdinand Schmetz	Herzogenrath	DFS Habicht	8
Jacobs-Schweyer	Darmstadt	Weihe	18
Mraz Chocen	Böhmen	DFS Kranich	156

Gesamtproduktionszahlen lassen sich ungefähr schätzen, gesichert sind folgende Ablieferungszahlen (Stand vom 30. Juni 1944):

Fluggerät	Stückzahl
SG 38	8754
Grunau Baby II	4914
DFS Meise (Olympia)	804
Weihe	371
DFS Habicht	578
DFS Kranich	1551
Mü 17	23
Mü 13	742

Insgesamt wurden 17737 Gleit- und Segelflugzeuge produziert.

Segelflug

Neben den 7 großen Reichssegelflugschulen standen den 17 NSFK-Gruppen bei Kriegsausbruch 1939 insgesamt 451 Segelfluggelände mit etwa 3000 Fluglehrern zur Verfügung, auf denen etliche tausend Hitler-Jungen ihre erste Flugschulung erhielten. Bei etwa 1.500.000 Starts und Landungen wurden im Jahr 1939 bereits 40.299 A, B, und C-Prüfungen abgelegt

Reichssegelflugschulen

Zu den Reichssegelflugschulen schreibt der Chef des Führungsamtes des NS-Fliegerkorps Arno Kehrberg 1942: Der fliegerische Nachwuchs, der so aus den Ausbildungsbetrieben dieser Segelflugübungsstellen heranwächst, wird, soweit er sich fliegerisch bewährt hat, als Auslese auf die Reichs-Segelflugschulen geschickt, die ebenfalls überall im Reiche errichtet sind. Hierzu gehören vor allem die Reichs-Segelflugschule auf der Wasserkuppe, die „Fliegerburg der deutschen Jugend“, ferner die Reichs-Segelflugschule Rossitten auf der Kurischen Nehrung in Ostpreußen, die Segelfliegerschule der Luftwaffe Neuhausen 2 über Königsberg/Pr.5, die Reichs-Segelflugschulen Grunau im Riesengebirge in Schlesien, Hornberg in Württemberg, Spitzerberg Bad Deutsch-Altenburg a. d. Donau (bei Wien), Hummerich (auf dem gleichnamigen Hügel bei Kruft im Pellenzgau), Schwangau und Zell am See in den Alpen, Ith bei Hannover, Gitter (Schäferstuhl) bei Salzgitter am Harz, Grünz-Wartin in Pommern, Fischbeck bei Hamburg, Trebbin bei Berlin und Rhinow in der Mark, Laucha an der Unstrut, Borkenberge in der Nähe des Ruhrgebietes, der Hesselberg im Frankenland, Ballenstedt am Harz und die Teck an der Schwäbischen Alb.

Sämtliche Einrichtungen waren Reichseigentum - die Grundstücke allerdings häufig nur gepachtet. Für „nicht NSFK-Mitglieder“ sowie Personen aus dem Ausland, standen lediglich die Schulen Grunau, Ith, und Sylt zu Verfügung. Alle anderen Plätze waren aus Abwehrtechnischen Gründen für den genannten Personenkreis gesperrt.

Quelle :

Arno Kehrberg: Das Nationalsozialistische Fliegerkorps die Vorschule der deutschen Flieger, Berlin , 1942 Verlag A. Schuhmacher