



## Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1945

### 5. Die Aussagefähigkeit von Kennzeichen und sonstigen Markierungen 1919-1934

#### Kapitel 2: Firmentypische Markierungen und Wettbewerbe

von Günter Frost

Arbeitsgemeinschaft Deutsche Luftfahrthistorik (ADL)

Überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in  
LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 11 / 1981

Viele Flugzeuge, man denke nur an die Junkers F13, hatten eine recht lange Lebensdauer und während dieser Zeit nur einen oder zwei Eigentümer. In solchen Fällen nützt es für die zeitliche Eingrenzung einer Flugzeugaufnahme wenig, den Besitzer festzustellen.

Bietet auch die Art und Weise, in der die Kennzeichen angebracht waren, keinen näheren Hinweis auf den Zeitpunkt der Aufnahme, dann helfen vielleicht firmentypische Markierungen weiter.

#### DLR, DAL und DLH

Der bekannte Kranich ist für eine Zeitbestimmung leider untauglich, da er von 1919 bis 1945 nacheinander als Firmenemblem von Deutsche Luftreederei, Deutsche Aerolloyd und Deutsche Lufthansa diente. Es gab jedoch andere Merkmale an den Maschinen dieser drei Gesellschaften, die für solchen Zweck geeignet sind.

Trug das Flugzeug zum Beispiel an den Rumpfseitenwänden unterhalb des Leitwerks die Buchstaben »DLR« und eine Nummer, so kann die Aufnahme nur im Zeitraum März/April 1919 (Beginn der LFR-A) bis Januar 1923 (Übernahme der DLR in den DAL) entstanden sein. [Hinweis: Damit sind nicht die DLR-Nummern gemeint, welche im Frühjahr 1919 zunächst als provisorische Kennzeichen benutzt wurden!]

Führte das Flugzeug hingegen am Rumpfbug den Schriftzug »Aerolloyd«, so gehört das Foto in die Zeitspanne Februar 1923 (Gründung des DAL) bis Januar 1926 (Übernahme des DAL in die DLH). Natürlich fanden solche Umzeichnungsaktionen nicht von heute auf morgen statt, sondern es vergingen schon einige Monate, bis die Maler auch das letzte Flugzeug erwischt hatten.

Trug das Flugzeug am Rumpfbug nur einen Ortsnamen (als Taufnamen, wie bei Schiffen), aber am Heck den Kranich, so handelt es sich ebenfalls um eine Aufnahme aus der DAL-Zeit. Denn alle DLH-Maschinen führten am Rumpfbug grundsätzlich den Schriftzug »Luft Hansa«, ab Ende 1926 noch ergänzt um einen Taufnamen (Provinzen, Städte, Flüsse, Berge, Tiere usw.), aber nie den Taufnamen allein.

#### Junkers

Junkers-Flugzeuge trugen fast alle den Schriftzug Junkers« am Bug – ob die Maschine nun beim Rumpfler Luftverkehr, bei der Luftverkehrsgesellschaft Ruhrgebiet, beim Junkers-Luftverkehr oder bei der Sächsischen Luftverkehrsgesellschaft flog.

Die Junkers-Beteiligungsgesellschaften hatten nur selten eigene Markierungen. Selbst die Junkers-Tochter »Junkers Luftverkehr A. G.« führte kein

*Der Rumpfring, der beim Blick in die Halle der DVS Braunschweig an der D-1957 und D-870 auffällt, hatte eine ganz bestimmte Bedeutung: Alle zur Blindflugschulung eingesetzten Flugzeuge mußten so gekennzeichnet werden, um andere Luftfahrzeuge zu erhöhter Aufmerksamkeit zu veranlassen. (Stg. Ott)*

eigenständiges Emblem und keinen separaten Firmenschriftzug an ihren Flugzeugen. Das erschwert natürlich eine Aussage über Fotos mit Junkers-Maschinen.

Zum Glück hat sich im Laufe der Jahre mehrmals das Aussehen des »Junkers«-Schriftzuges verändert. Deshalb ist eine gewisse zeitliche Abgrenzung möglich. Allerdings muß berücksichtigt werden, daß Junkers stets gewisse Stückzahlen auf Vorrat baute. Zwischen Fertigstellung und Verkauf konnte durchaus ein Jahr ins Land gehen – mit der Konsequenz, daß einige Flugzeuge (scheinbar) aus dem folgenden Zeitschema herausfallen.

1. Von 1920 bis zum Sommer 1925 stand der Name »Junkers« in einer schreibschriftähnlichen Zierschrift an den Motorhauben aller F 13, K 16, T 19, A 20 und auch G 24. Bei einigen Maschinen war der Firmenname zusätzlich von einem Zierbogen halb umschlungen. Es gab auch leichte Abweichungen von Typ zu Typ: Der auf den F 13 verwendete Schriftzug entsprach nicht genau demjenigen, der für die G 24 Verwendung fand – offenbar eine Folge unterschiedlicher Schablonen.

2. Im Spätsommer 1925 änderte Junkers das Schriftbild. Der Firmenname wurde jetzt in gerader Blockschrift aufgebracht und mit einem waagerechten Balken unterstrichen. Die ersten Flugzeuge mit diesem neuen Schriftzug waren auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München 1925 zu sehen.

3. Im April 1926 erfolgte die letzte auffällige Änderung: Der waagerechte Balken fiel fort. In dieser Form blieb der Junkers-Schriftzug dann bis in die dreißiger Jahre hinein unverändert.

Obwohl Junkers fast alle seine Flugzeuge ab Werk mit Namen bedachte (Vögel, Insekten, Städte, Provinzen, Götter, Himmelskörper usw.), tauchten diese nie weithin erkennbar an der Zelle auf, solange die betreffenden Maschinen unter Junkers-Regie flogen. Der Name war lediglich auf dem kleinen Herstellerschild vermerkt. Erst die Lufthansa, die bei Über-



Die Dornier „Komet III / Merkur“ D-552 beim Deutschen Aerolloyd und bei der Deutschen Luft Hansa:

(oben): 1925 als Typ Do B-Ral Komet III beim DAL mit dem Taufnamen »Frankfurt«. Die feierliche Taufe fand übrigens am 20.4.1925 in Frankfurt/Main statt.

(unten): Nach April 1927 als Typ Do B-Bal Merkur in Tempelhof, Eigentümer DLH und neuer Taufname »Gepard«. Dornier hat nicht nur den Umbau, sondern auch den fälligen Neuanstrich ausgeführt, denn die Zulassung D-552 ist in den typischen, schräg angeschnittenen »Dornier-Lettern« angebracht. Der Bindestrich war 1927 noch nicht vorgeschrieben, konnte aber nach Belieben benutzt werden. Die Aufnahme muß übrigens vor Oktober 1927 entstanden sein: Nach einem schweren Unglück bei Schleiz am 23.9.1927 wurden alle Merkure gesperrt und erhielten zusätzliche Verstärkungen an den Flügelstreben. Die D-552 ist auf dem Foto noch nicht damit ausgerüstet.

nahme des Junkers Luftverkehrs die Junkers-Namen größtenteils weiterverwendete, brachte diese Namen auch sichtbar am Rumpfbügel an.

Eine kleinere Anzahl von Junkersflugzeugen (F 13, K 16, T 19 und A 20) trug am Rumpf oder am Seitenleitwerk eine mehrfarbig gehaltene Markierung in Form eines Wimpels. Die Bedeutung konnte bisher nicht geklärt werden.

### Deutsche Verkehrsflieger-Schule

In den ersten beiden Betriebsjahren der DVS, d.h. 1925 und 1926, führten ihre Flugzeuge den Schriftzug »DVS« (oder auch »D.V.S.«) in Blockbuchstaben am Rumpfbügel. Hinzu kam bei vielen Maschinen der Eigentümernamen am Seitenleitwerk: »Deutsche Verkehrsfliegerschule G.M.B.H., Berlin-Staaken«.

Etwa ab Frühjahr 1927 fiel die Bugbeschriftung fort. Der Eigentümernamen am Leitwerk (bei einigen Flugzeugmustern auch am Rumpfbügel) blieb. Allerdings gab es in der Schreibweise zwischen den DVS-Filialen gewisse Unterschiede: Staaken (und später Braunschweig) schrieben den Firmennamen weiterhin voll aus, während Schleißheim lediglich die Abkürzung »D.V.S.« benutzte.

Typisch für fast alle DVS-Landflugzeuge waren ab Mitte 1926 die mehrfarbigen, waagrecht verlaufen-

den Streifen an Seiten- und Höhenruder. Diese Sondermarkierung wurde bis in die dreißiger Jahre beibehalten. Gerät man an das Foto einer Maschine, deren Leitwerk solche Streifen aufweist, so kann man sicher sein, daß es sich um eine Aufnahme aus der DVS-Zeit handelt. Allerdings ist zu beachten, daß auch die Deutsche Luftfahrt GmbH ihren Flugzeugpark zeitweilig mit Leitwerksstreifen versehen hatte!



### Deutsche Luftfahrt GmbH

Die im Dezember 1926 gegründete DLG übernahm das Firmenzeichen der zum gleichen Zeitpunkt in Liquidation gegangenen Sportflug GmbH – obwohl beide Gesellschaften streng juristisch betrachtet keinerlei Verbindung hatten. Das Emblem bestand aus einem stilisierten Adler und der ringförmigen Inschrift »Per aspera ad astra«. Es war entweder an der Seitenflosse oder an den Rumpfsseitenwänden angebracht.

Abgesehen von dem Firmenzeichen besaßen die meisten Maschinen der DLG eine streifenförmige Bemalung der Leitwerks-Ruderflächen, vereinzelt auch des gesamten Leitwerks. Im Gegensatz zu den DVS-Streifen verliefen die DLG-Streifen am Seitenruder aber senkrecht. Wann diese auffällige Markierung eingeführt wurde, konnte noch nicht genau ermittelt werden. Es muß jedoch zwischen 1928 und 1929 gewesen sein.

### Severa und Luftdienst GmbH

Die Severa-Maschinen wiesen keine besondere Firmenkennzeichnung auf. Einen Hinweis auf die Severa-Zugehörigkeit lieferten nur die Taufnamen, die an den Motorhauben vieler Flugzeuge standen. Meistens handelte es sich um traditionsgebundene Namen, wie zum Beispiel »Wölfchen« (nach dem gleichnamigen Bordflugzeug des Hilfskreuzers »Wolf« im Ersten Weltkrieg), oder um Vogel- bzw. Insektennamen, wie etwa »Imme«, »Regentüter« oder »Wippsteert«, die überwiegend aus dem niederdeutschen Sprachraum stammten. Sie sind nicht zu verwechseln mit den Junkers/DLH-Vogelnamen!

Zu Beginn des Jahres 1929 erhielten viele Severa/Luftdienst-Maschinen aus Tarnungsgründen einen Lufthansa-Anstrich. Die Eigennamen an der Motorhaube verschwanden und machten dem Schriftzug »Luft Hansa« Platz. Einige Maschinen erhielten sogar regelrechte DLH-Taufnamen, wie z. B. die Dornier-Superwale »Fehmarn« und »Usedom«. Auch die Gebäude und Hallen der Severa wurden mit Lufthansa-Schriftzug versehen, wie die Gesellschaft überhaupt im ersten Halbjahr 1929 offiziell als »Deutsche Lufthansa A.G., Abteilung Küstenflug« firmierte. Mitte 1929, mit Gründung der Luftdienst

Beim Deutschen Seeflug-Wettbewerb 1926 trugen viele Teilnehmerflugzeuge überdimensionale Startnummern am Rumpf. Die »8« war der Stammvater aller Junkers W 34. Die Maschine weist am Rumpfbügel den »Junkers«-Schriftzug in seiner letzten Fassung auf. Für die Zulassung wurde hingegen noch die seit 1921 verwendete erste Schriftschablone verwendet.



Die Flugzeuge der DVS Staaken trugen im Zeitraum 1925 bis Frühjahr 1927 die Firmeninitialen am Rumpfbügel. Später fiel diese Kennzeichnung fort. Zusammenstoß der Dornier Komet III, D-774, mit der Albatros L 68 a, D-1029, am 20. Februar 1927 in Staaken. (Sig. Ott)



Mehrere DVS-Filialen versahen ihren Maschinenpark mit farbigen Leitwerksstreifen. Da die Seitenflosse der Albatros L 75 a recht schmal war, stand der Eigentümerhinweis »Deutsche Verkehrsfliegerschule GmbH, Braunschweig« an der Rumpfsseitenwand unmittelbar vor der Höhenflosse. (Foto: VFW)

G.m.b.H., hörte diese Maskerade allerdings wieder auf. Denn die Lufthansa, die von der ganzen Tarnaktion vorher nicht unterrichtet worden war, hatte energisch protestiert und auf die möglichen schwerwiegenden Verwicklungen hingewiesen, die in der Luftfahrtpolitik drohten.

Ähnlich wie zur Severa-Zeit trugen auch die meisten Luftdienst-Maschinen anfangs keine besonderen Firmenmarkierungen. Erst ab etwa 1931 taucht vereinzelt der Schriftzug »Luftdienst G.m.b.H.« an Seitenflosse oder Motorhaube auf.

## Übrige Luftfahrtunternehmen

In den zwanziger Jahren gab es weit über hundert Firmen in Deutschland, die Luftverkehr betrieben. Auch viele der kleineren Gesellschaften führten ein eigenes Emblem oder wenigstens den Firmenschriftzug am Rumpf bzw. Leitwerk. Es würde den gesetzten Rahmen bei weitem sprengen, wollte man auf alle Luftverkehrsgesellschaften näher eingehen.

Die Embleme und/oder Beschriftungen der Herstellerwerke können, mit der Ausnahme Junkers, kaum zu Identifikationszwecken herangezogen werden. Sie blieben meistens über die ganze »Lebensdauer« unverändert am Flugzeug und geben deshalb kaum Auskunft über Ort oder Zeitpunkt eines Flugzeugfotos.

Eine gute Chance zur Zeit- und Ortsbestimmung besteht bei Flugzeugfotos, die anlässlich einer Flugveranstaltung aufgenommen wurden. Für die meisten Wettbewerbe war eine besondere Markierung (beispielsweise eine Startnummer) vorgeschrieben, die in einigen Fällen sogar ein unverwechselbares Aussehen hatte. In Verbindung mit der amtlichen Zulassung können solche Sonderkennzeichen sehr hilfreich sein.

## Europarundflüge

Besonders leicht haben es uns die Veranstalter der Europarundflüge 1929 und 1930 gemacht. Das unverwechselbare Kennzeichen bestand aus einer weißen Kreisfläche mit schmaler schwarzer Einfassung, darin die Beschriftung »Challenge International« mit Startnummer und Jahreszahl. Diese drei Zeilen waren durch schwarze Querlinien voneinander getrennt.

Ist die Jahreszahl zu erkennen, so ist auch das Foto zu datieren. Der Europarundflug 1929 fand vom 2. bis zum 16. August statt; der Wettbewerb des Jahres 1930 lag etwas früher, nämlich in der Zeit vom 18. Juli bis 7. August.

Zum Europarundflug 1932 änderte man (leider) die Wettbewerbsmarkierung; das Veranstaltungsjahr sowie der Schriftzug »Challenge International« fielen

fort. Die Startnummer wurde in ein weißes Rechteckfeld gesetzt, das mit einer breiten schwarzen bzw. roten Einfassung versehen war – je nach Gewichtsklasse, in der die betreffende Maschine flog. Außerdem mußten Seiten- und Höhenleitwerk schwarz-weiße bzw. rot-weiße Streifen tragen. Bei der Einordnung eines Flugzeugfotos nach diesen Kriterien ist allerdings Vorsicht geboten: Die an den Deutschlandflügen 1931 und 1933 beteiligten Maschinen trugen sehr ähnliche Markierungen! Der Europarundflug 1932 lag etwas später als seine beiden Vorgänger, er fand in der Zeit vom 12. bis 28. August statt.

## Deutschlandflüge

Für den Deutschen Rundflug 1925, den man als Vorläufer der späteren Deutschlandflüge bezeichnen kann, gab es keine besonderen Markierungen. Als Startnummer diente die amtliche Zulassung (aus dem Nummernblock D-601 bis D-699), außerdem mußte entsprechend der Leistungsklasse das Leitwerk in der Farbe Weiß, Rot oder Blau gehalten sein.

Der erste Deutschlandflug, der diesen Namen auch offiziell trug, fand im August 1931 statt. Die Wettbewerbsmarkierungen entsprachen denjenigen des Europarundfluges 1932, einschließlich der Farben

Die Deutsche Luftfahrt GmbH kennzeichnete ihre Flugzeuge zeitweilig auch mit farbigen Leitwerksstreifen. Im Gegensatz zur DVS verliefen sie am Seitenruder aber senkrecht. Bei der abgebildeten Junkers A 20 trat die DLG offiziell nur als Halter auf. Die Aufnahme entstand im März 1931 in Leipzig-Mockau. Obwohl seit Oktober 1930 zwingend vorgeschrieben, weist die Zulassung am Rumpf noch keinen Bindestrich auf. (Foto Vocke)



Dornier-Superwal der Severa in Lufthansa-Tarnung. Der Taufname »Usedom« paßt gut in die Namensliste der echten DLH-Superwale. Die Eintragung der Maschine in die Luftfahrzeugrolle wurde übrigens nicht veröffentlicht, und als Eigentümer fungierte offiziell die DVL. (Sig. Ott)







(oben links):

Die D-1931, eine Focke-Wulf A 33 Sparber, gehörte der Luftverkehrsgesellschaft Wilhelmshaven-Rüstringen und trug am Seitenruder das Emblem dieser Firma. Das Foto entstand nach 1930, denn die Zulassung besitzt schon Bindestriche. Außerdem hatte die Gesellschaft in ihren beiden ersten Betriebsjahren ein anderes Firmenemblem.

(oben rechts):

Alle Maschinen, die zur Flugabteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. gehörten, trugen das sechseckige DVL-Zeichen, wie diese Albatros L 101 S1

(Foto Vocke)

und der Leitwerksstreifen. Ohne Kenntnis der Teilnehmerlisten dürfte eine zweifelsfreie Zuordnung zu den beiden Wettbewerben kaum möglich sein.

Der nächste Deutschlandflug wurde im August 1933 veranstaltet. An Form und Anbringung der Startnummern hatte sich gegenüber 1931 nichts geändert. Daß man 1933 nach insgesamt drei Klassen unterteilte und der neu hinzugekommenen Klasse die Kennfarbe Grün zuordnete, nützt dem Betrachter von

Schwarzweiß-Fotos heute wenig. Einzige Chance zur Unterscheidung beider Wettbewerbe bieten die Leitwerksstreifen: Sie waren 1933 nur noch am Höhenleitwerk vorgeschrieben, da das Seitenleitwerk den neuen Hoheitszeichen (schwarzweiß-rotes und Hakenkreuz-Band) vorbehalten war. Viele Teilnehmer, die ihre Maschinen noch nicht mit den Hoheitsabzeichen versehen hatten (die neue Luftfahrt-Flaggenverordnung war erst am 6. Juli 1933 verkündet worden), hielten sich allerdings nicht an die Ausschreibung und pinselten das gesamte Leitwerk munter im Streifenmuster.

Für den Deutschlandflug 1934, der im Juni stattfand, galt erstmalig ein neues Reglement: Es gab keine Einzelteilnehmer mehr, sondern nur noch die Teilnahme im Verband (Staffel), bestehend aus drei bis sieben Maschinen. Dementsprechend änderten sich auch die äußeren Markierungen: In einer weißen Kreisfläche mit breiter roter Umrandung war die Verbandskennung angebracht, bestehend aus einer Buchstaben/Zahlen-Kombination. Alle Maschinen

Bei den Europarundflügen wurden 1932 die unverwechselbaren runden Wettbewerbskennzeichen mit der Jahreszahl durch viereckige Felder ersetzt, und die Leitwerke erhielten Streifen. Da die gleichen Markierungen bei den Deutschlandflügen 1931 und 1933 verwendet wurden, ist bei der Identifizierung Vorsicht geboten. Das Bild zeigt zwei Klemm Kl 32, die am Europaflug 1932 teilnahmen.

(Sig. Ott)



Bei verschiedenen nationalen Wettbewerben nach 1925 wurden die Wettbewerbsnummern ohne besondere Merkmale auf dem Seitensteuer geführt, wie hier bei der Espenlaub E 11, die zum Rheinischen Flugturnier 1928 gemeldet war. In solchen Fällen hilft nur der Vergleich der Meldelisten weiter.



eines Verbandes trugen die gleiche Kennung. Innerhalb des Verbandes wurden die einzelnen Flugzeuge durch einen Identifikationsbuchstaben unterschieden, der in einem separaten weißen Rechteckfeld angeordnet war.

Der Deutschlandflug 1934 war übrigens der letzte, an dem noch Flugzeuge mit D-Nummern teilnahmen. Alle späteren Deutschlandflüge sahen nur noch Maschinen mit Buchstabenzulassungen gemäß der LFR-C.

### Sonstige Wettbewerbe

Bei vielen Wettbewerben trugen die Flugzeuge lediglich Ziffern am Rumpf oder Leitwerk. Hier muß man schon die Teilnehmerlisten heranziehen, um eine zweifelsfreie Zuordnung vornehmen zu können. Dazu gehören etwa die Sachsenrundflüge 1925 und 1927, der Süddeutschlandflug 1926 sowie die DLV-Zuverlässigkeitsflüge ab 1928. Auch zum Deutschen Seeflugwettbewerb 1926 hatten die Teilnehmerflugzeuge nur schwarze Ziffern am Rumpf. Auffallend ist hier allerdings, daß die Startnummern meistens in unmittelbarer Nähe der D-Nummer platziert und in größeren Lettern als die amtlichen Kennzeichen ausgeführt waren.

Gut zu erkennen ist hingegen die Markierung des Zugspitzfluges 1925: weiße Kreisfläche mit schmaler schwarzer Umrandung am Rumpf und unter den Flügeln, darin eine ein- oder zweistellige Ziffer als Startnummer. Wenn sich hinter einer so gekennzeichneten Maschine auch noch ein verschneites Alpenpanorama erhebt, so kann man sicher sein, daß die betreffende Aufnahme am 31. Januar oder 1. Februar 1925 in Garmisch-Partenkirchen entstanden ist.

Abgesehen von den amtlichen Kennzeichen, erweisen sich die vielfältigen Markierungen der Flugzeuge in der Zeit zwischen 1919 und 1934 insgesamt als sehr nützliche Hilfsmittel bei der näheren Bestimmung entsprechender Fotos.

Fotos (soweit nicht ausgewiesen): Sammlung Frost