



Die Junkers F 13, Dz 38, vor den Flugzeughallen in Fürth. Das Flugzeug trägt einen Anstrich in den Farben Gelb und Schwarz. Aufnahmezeitpunkt Mai/Juni 1922. (Slg. Dabrowski)

Die Luftfahrtgeschichte der Freien Stadt Danzig 1920 - 1939

von Günter Frost (ADL)

06.2020 überarbeitete und erweiterte Fassung der Erstveröffentlichung in JET & PROP Nr. 5 / 2006 – 4 / 2007, damaliger Titel „Zulassung und Kennzeichnung von Flugzeugen der Freien Stadt Danzig 1920 - 1939“.

Es gab einmal eine Zeit, da waren Flugzeuge mit Danziger Kennzeichen ein ganz normaler Anblick im mitteleuropäischen Luftverkehr. Seitdem sind 100 Jahre ins Land gegangen und die Freie Stadt Danzig als eigenständiges Staatsgebilde existiert längst nicht mehr. Aber erst 2006/2007 ist über dieses besondere Gebiet deutscher Luftfahrtgeschichte zum ersten Mal ausführlich berichtet worden: Im Rahmen einer Artikelreihe in der Zeitschrift „Jet & Prop“ präsentierte der Autor eine Reihe von Ergebnissen seiner seit Jahren laufenden Forschungsarbeit zur Geschichte der Luftfahrt in der Freien Stadt Danzig.

Die Fertigstellung des Gesamtprojekts nahm aber letzten Endes viel mehr Zeit in Anspruch als ursprünglich gedacht. Deshalb erschien 2012 ein weiterer Zwischenbericht – dieses Mal unter Nutzung des Mediums Internet und der neugeschaffenen ADL-Homepage.

Nunmehr, im Jahr 2020, ist das „Projekt Danzig“ zu einem vorläufigen Abschluß gebracht – rechtzeitig zur hundertjährigen Wiederkehr des Jahres, in dem unter dem Zwang des Friedensvertrages von Versailles die Stadt Danzig und ihr Umland den staatsrechtlichen Verband des Deutschen Reiches verlassen mußten und daraus der Freistaat Danzig errichtet wurde.

Inhaltsverzeichnis

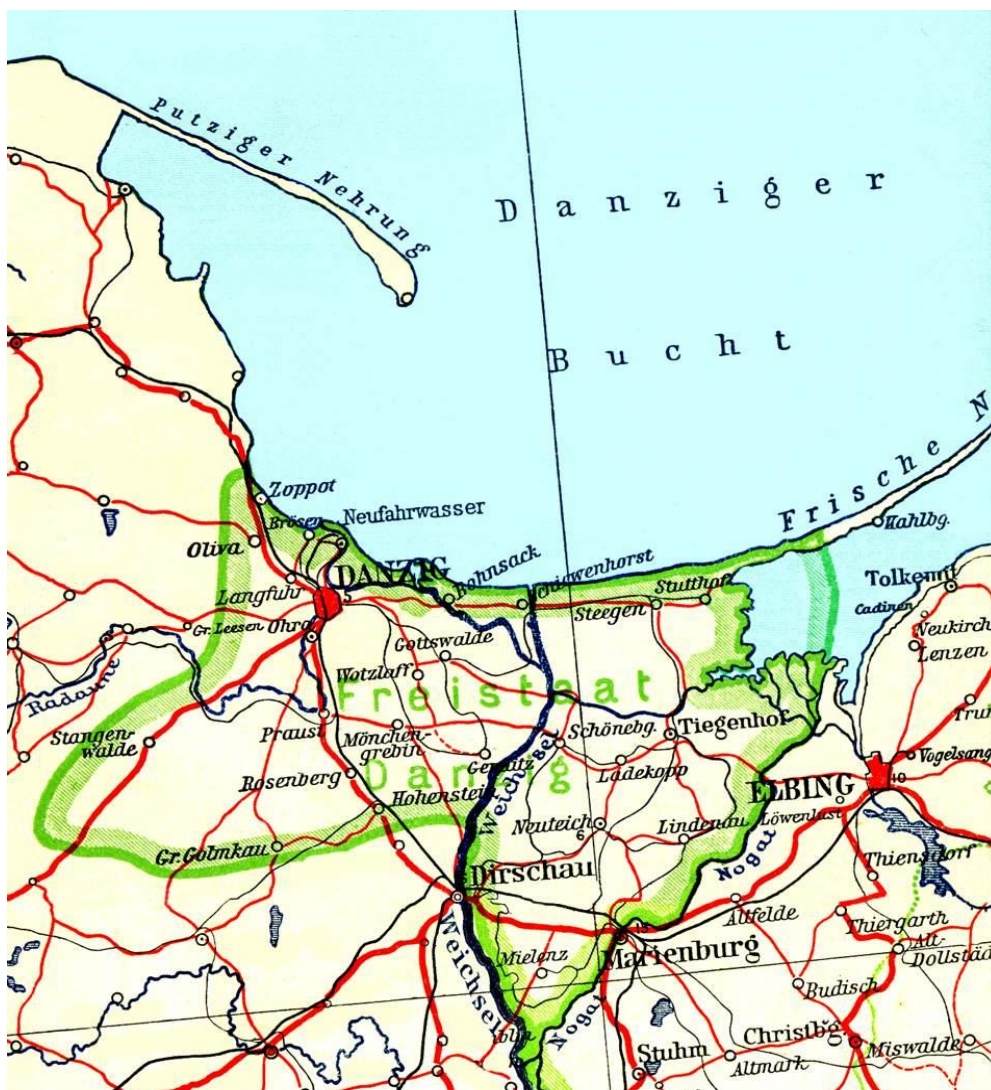
Teil 1: Organisation und Entwicklung der Danziger Luftfahrt bis 1921	3
Geschichte der Freien Stadt Danzig.....	3
Gesetzliche Grundlagen für die Danziger Luftfahrt.....	6
Verwaltung und Überwachung der Luftfahrt.....	10
Flughäfen in Danzig.....	13
Fluggesellschaften in Danzig.....	24
Sonstige Luftfahrtbetriebe in Danzig.....	30
Luftfahrtvereine.....	32
Danziger Luftverkehr 1919 - 1920.....	33
Danziger Kennzeichen in der Übergangszeit 1920/21.....	34
Teil 2: Der planmäßige Luftverkehr von 1921 bis 1939	38
Danziger Luftfahrzeugrolle 1921.....	38
Danzig im Luftverkehr mit Hindernissen 1921.....	41
Erste Zusammenarbeit mit Polen (1921).....	45
Danzig und die ILÜK.....	46
Jagd auf die Junkers F 13 (1920-22).....	49
Danziger Luftfahrzeugrolle 1922 - 1925.....	51
Danzig im Luftverkehr 1922.....	55
Zusammenarbeit zwischen Junkers-Fluggesellschaften in Danzig und Polen (1922-25).....	57
Danzig im Luftverkehr 1923 und 1924.....	59
Nachtflug-Versuchsverkehr über die Ostsee (1924).....	61
Danzig im Luftverkehr 1925.....	62
Danziger Flugverbindung nach „Übersee“ (1925).....	64
Der Sieben-Staaten-Flug der deutschen Presse (1925).....	66
Danziger Verkehrsflugzeuge im Auslandseinsatz 1922 - 1927.....	69
Danziger Luftfahrzeugrolle 1926/27 - 1939.....	74
Danzig im Luftverkehr 1926 - 1927.....	76
Danzig im Luftverkehr 1928 - 1932.....	79
Danzig im Luftverkehr 1933 - 1939.....	82
Probleme mit dem polnischen Luftverkehr.....	84
Danziger Luftverkehr und Kriegsbeginn.....	86
Teil 3: Allgemeine Luftfahrt in Danzig 1921 - 1939	87
Ereignisse 1924 und 1925.....	87
Am Rande der Legalität (1924 - 1927).....	88
Ereignisse 1926 - 1927.....	91
Ereignisse 1928 - 1932.....	92
Große Flugwettbewerbe mit Zwischenlandung in Danzig.....	94
Danziger Luftfahrtverein, DLV und NSFK.....	99
Die Akaflieg Danzig.....	102
Aeroklub Akademicki w Gdansk (Akademischer Aeroklub Danzig).....	110
Danziger Beteiligung an Motorflug-Wettbewerben.....	112
Danziger Beteiligung an Segelflug-Wettbewerben.....	116
Schlußbemerkung.....	117
Teil 4: Anstrich und Namensgebung der Danziger Flugzeuge	118
Danziger Luftreederei / Danziger Aerolloyd.....	118
Danziger Luftpost.....	123
Übrige Danziger Gesellschaften.....	126
A N H A N G	127
Flugzeugregister der Freien Stadt Danzig 1920 - 1939.....	128
Notlandungen und Unfälle.....	134
Danksagung.....	148
Verwendete Abkürzungen.....	148
Auswahl der benutzten Quellen.....	149
Illustrationen.....	151

Teil 1: Organisation und Entwicklung der Danziger Luftfahrt bis 1921

Geschichte der Freien Stadt Danzig

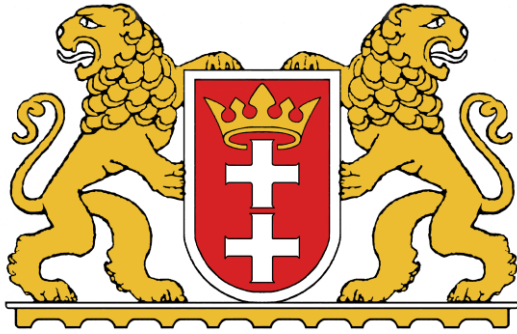
Als am 10. Januar 1920 der Friedensvertrag von Versailles in Kraft trat und damit völkerrechtlich den 1. Weltkrieg beendete, hatte dies – neben anderen schmerzlichen Bedingungen, die Deutschland auferlegt waren – schwerwiegende Folgen für den östlichen Teil des Deutschen Reiches: Die Provinzen Posen und Westpreußen sowie Teile von Pommern und Ostpreußen mußten an das wiedererstandene Polen abgetreten werden. Die Stadt Danzig und ihr Umland schieden ebenfalls am 10.1.1920 aus dem staatsrechtlichen Verband des Deutschen Reiches aus, fielen aber nicht an Polen sondern erhielten einen Sonderstatus.

Das Gebiet wurde zunächst unter alliierte Militärhoheit gestellt und der britische Diplomat Sir Reginald Tower als Verwalter und Hoher Kommissar eingesetzt, also praktisch als Gouverneur. Als sein Stellvertreter fungierte der britische Oberstleutnant Edward L. Strutt. Zu ihrer Unterstützung wurde ein Staatsrat berufen, bestehend aus leitenden Beamten der örtlichen deutschen Verwaltungsbehörden, mit dem Danziger Oberbürgermeister Dr. Sahn als Vorsitzenden. Dieses Zwischenstadium währte insgesamt neun Monate. Am 15.11.1920 erhielt Danzig den Status einer Freien Stadt unter dem Schutz des Völkerbundes.



Die „Freie Stadt Danzig“ umfaßte nicht nur das eigentliche Stadtgebiet von Danzig, sondern auch die Landkreise Danziger Höhe, Danziger Niederung und Großes Werder sowie den Stadtkreis Zoppot. Im Westen grenzte der Freistaat an das ehemalige Westpreußen, das jetzt zur Republik Polen gehörte, im Osten an das vom Deutschen Reich räumlich abgetrennte Ostpreußen.

Die alliierten Mächte verfolgten mit der Lostrennung Danzigs das Ziel, dem wiedererstandenen Polen einen gut ausgebauten Ostseehafen zur Verfügung zu stellen, der nicht von Deutschland kontrolliert wurde. Allerdings scheute man sich, dieses Gebiet voll und ganz dem polnischen Staat zuzuschlagen, weil die weitaus überwiegende Mehrheit der Bevölkerung deutsch war. Die Freie Stadt Danzig wurde in das polnische Zollgebiet aufgenommen, im Danziger Hafen eine Freihafenzone eingerichtet. Polen standen alle Danziger Wasserstraßen und Hafenanlagen frei zur Verfügung. Die Überwachung und Verwaltung der Weichsel sowie des Eisenbahnnetzes und des Post- und Telefonverkehrs lagen in polnischer Hand. Polen führte auch alle auswärtigen Angelegenheiten der Freien Stadt Danzig einschließlich des Abschlusses internationaler Verträge.



(links): Das große Staatswappen und die Staatsflagge der Freien Stadt Danzig.

(rechts): Dr. Heinrich Sahn, Präsident des Danziger Senats und Chef der Danziger Staatsregierung von 1920 bis 1930.

Das Staatsgebiet der „Freien Stadt Danzig“ umfaßte eine Fläche von knapp 1.900 km² (gerechnet ohne den Danziger Teil des Frischen Haffs), die Bevölkerungszahl betrug 1923 insgesamt 367.000 Einwohner und wuchs bis 1935 auf rund 415.000 Staatsbürger. Die Regierungsgeschäfte führte der Danziger Senat, an seiner Spitze stand der Senatspräsident. Die Regierung wurde vom Volkstag gewählt und kontrolliert, der sich seinerseits aus demokratischen Wahlen legitimierte.



Die feierliche Proklamation der Freien Stadt Danzig fand am 15.11.1920 statt, am gleichen Tag trat die von einer verfassunggebenden Versammlung erarbeitete und vom Völkerbund abgesegnete Danziger Verfassung in Kraft. Am 6. Dezember 1920 erfolgte die Bildung der ersten Danziger Regierung unter Leitung von Senatspräsident Dr. Heinrich Sahn.

Zusammensetzung des ersten Danziger Senats 1920:

Senatspräsident:	Dr. Heinrich Sahn
Stellvertretender Senatspräsident:	Dr. Ernst Ziehm
Senator des Innern:	Wilhelm Schümmer
Senator für kommunale Angelegenheiten:	Dr. Hubert Schwartz
Senator für Wissenschaft und Volksbildung:	Dr. Hermann Strunk
Senator für Finanzen:	Dr. Ernst Volkmann
Senator für Bauwesen:	Dr. Leske
Senator für Staatsbetriebe:	Dr. Ludwig Noé
Senator für Justiz:	Dr. Albert Frank

Dr. Ernst Ziehm war von 1920 bis 1925 stellvertretender Senatspräsident und von 1922 bis 1930 zugleich Präsident des Oberverwaltungsgerichts Danzig. Als Sahn Ende 1930 zurücktrat, übernahm Ziehm bis 1933 die Senatspräsidentschaft.

Auch nach offizieller Errichtung der Freien Stadt Danzig gab es weiterhin die Institution des „Hohen Kommissars“, der vom Völkerbund ernannt wurde, seinen Sitz in Danzig hatte und in allen strittigen Fragen das erstinstanzliche Entscheidungsrecht besaß. Von Dezember 1920 bis Januar 1921 bekleidete der italienische Prof. Bernardo Attolico dieses Amt; ihm folgte der britische General Sir Richard Haking (bis zum Jahr 1923).



Von Januar bis November 1920 war Sir Reginald Tower als Verwalter und Hoher Kommissar des Völkerbunds eingesetzt



Edward L. Strutt, britischer Oberstleutnant, fungierte 1920 als Stellvertreter von Tower.



Der Italiener Prof. Bernardo Attolico bekleidete von Dezember 1920 bis Januar 1921 das Amt des Hohen Kommissars.

Die politische Entwicklung verlief in Danzig etwas anders als im Reich: Bis 1927 stellte eine nationalliberale Koalition die Regierungsmehrheit, ab 1928 traten die Sozialdemokraten der Koalition bei. Im November 1930 wurden die Nationalsozialisten (NS) bei einer vorgezogenen Volkstags-Wahl zweitstärkste Partei, die Mitte-Rechts-Koalition bildete eine Minderheitsregierung (unter Duldung der NS). Im Mai 1933 erreichten die NS erstmalig die absolute Mehrheit und ab 1935 stellten sie dann die Alleinregierung. Anders als im Reich blieben die Oppositionsparteien aber nach außen hin erhalten, um einen offenen Affront gegenüber dem Völkerbund zu vermeiden.

Die völkerrechtliche Selbständigkeit der Freien Stadt Danzig endete am 1. September 1939 mit dem Ausbruch des 2. Weltkriegs. In einem Staatsgrundgesetz verkündete die Danziger Regierung die Wiedereingliederung Danzigs in das Deutsche Reich. Der letzte Hohe Kommissar des Völkerbundes, Prof. Carl Burckhardt (Schweiz), mußte die Stadt binnen 2 Stunden verlassen.

Die Geschichte der Freien Stadt Danzig ist bewußt etwas ausführlicher dargestellt, weil die wenigsten Leser mit diesem besonderen Kapitel deutsch-polnischer Geschichte vertraut sein dürften und ihre Kenntnis hilft, die luftfahrthistorischen Zusammenhänge besser zu verstehen.



Der britische General Sir Richard Haking war von 1921 bis 1923 Hoher Kommissar des Völkerbunds.



Der Schweizer Prof. Carl Burckhardt übte 1939 als letzter das Amt des Hohen Kommissars aus.

Gesetzliche Grundlagen für die Danziger Luftfahrt

Als das Danziger Gebiet am 10.1.1920 aus dem Reichsverband ausschied, galten die deutschen Gesetze, Verordnungen und Erlasse zunächst weiter. Auf dem Luftfahrtsektor waren dies u.a.

- Verordnung betr. vorläufige Regelung der Luftfahrt vom 26.11.1918
- Verordnung betr. vorläufige Regelung des Luftfahrtrechts vom 7.12.1918
- Gesetz betreffend die vorläufige Regelung der Luftfahrt vom 3.1.1920.

An diesem Interimszustand änderte sich bis zur offiziellen Konstituierung der Freien Stadt Danzig am 15. November 1920 kaum etwas. Lediglich die notwendigsten Anpassungen wurden vom alliierten Militärgouverneur Sir Reginald Tower, nach Abstimmung im Staatsrat, auf dem Verordnungsweg vorgenommen. Der Aufbau einer staatlichen Ministerialverwaltung und die Ausarbeitung eigenständiger Danziger Gesetze begannen erst nach diesem Datum.



Fokker F II der Danziger Luftreederei mit dem Interims-Kennzeichen FD 15. Die Maschine trug zu dieser Zeit noch keine weiteren Hoheitszeichen (wie z.B. später am Leitwerk zwei weiße Kreuze auf rotem Grund). Die Aufnahme entstand etwa Ende 1920/Anfang 1921.

Etwa im März 1920 erteilte der alliierte Militärgouverneur Sir Reginald Tower die Genehmigung zum Führen des Nationalitätskennzeichens „FD“ (für „Freistaat Danzig“), gefolgt von einer Nummer. Eine allgemeine Bekanntmachung, etwa im mittlerweile geschaffenen „Danziger Staatsanzeiger“, erfolgte allerdings nicht. Offenbar wählte man den Weg eines internen Erlasses an die unteren Behörden, der nicht veröffentlicht wurde.

Ein Jahr später, am 15.3.1921, wurde eine „Polizeiverordnung betr. Regelung des Luftfahrtwesens“ für das Gebiet der Freien Stadt Danzig erlassen, die endgültige Vorschriften zur Kennzeichnung der Danziger Flugzeuge enthielt. Darin wurde u.a. bestimmt, daß alle in Danzig zugelassenen Luftfahrzeuge an den Flügeln und am Seitenruder das Danziger Hoheitszeichen (zwei untereinander liegende weiße Kreuze im roten Feld) zu tragen hatten. Außerdem mußte am Rumpf in schwarzer Schrift auf weißem Grund das Eintragungszeichen angebracht werden. In einem separaten Erlaß wurde als Danziger Eintragungszeichen „Dz“ festgelegt, gefolgt von einer Nummer.



Die Danziger Nationalität war anhand der Flügelmarkierungen (zwei weiße Kreuze auf rotem Grund) weithin erkennbar. Zur Eröffnung der Flugsaison 1923 stehen im Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel gleich drei Fokker-Maschinen des Danziger Aerolloyds und eine Fokker der holländischen KLM beisammen.

Sonder-Ausgabe

Staatsanzeiger für Danzig

Nr. 18 Ausgegeben Danzig, den 15. März 1921

186 **Polizeiverordnung** **betr. Regelung des Luftfahrwesens.**

Auf Grund des § 136 des Gesetzes über die Allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 — G. S. S. 195 — sowie der Verordnung betr. die vorläufige Regelung des Luftfahrrechts vom 7. Dezember 1918 (R. G. Bl. S. 1407) wird für das Gebiet der Freien Stadt Danzig folgendes verordnet:

§ 1. Als Luftfahrzeuge im Sinne dieser Bestimmungen gelten Ballone, Motorluftschiffe und Flugzeuge, welche der Beförderung von Personen oder Sachen dienen.

§ 2. Luftfahrzeuge dürfen innerhalb des Gebietes der Freien Stadt Danzig nur verkehren, wenn sie von dieser zugelassen sind. Die Zulassung gilt auf Widerruf und nur für die Freie Stadt Danzig und wird durch einen Zulassungsschein nachgewiesen.

§ 3. Wer innerhalb der Grenzen der Freien Stadt Danzig ein Luftfahrzeug führen will, bedarf der Genehmigung. Die Genehmigung gilt auf Widerruf und nur für die Freie Stadt Danzig; sie wird durch einen Führerschein nachgewiesen.

§ 4. Jedes Luftfahrzeug ist verpflichtet, ein Bordbuch zu führen, in dem sämtliche Fahrten bezw. Flüge eingetragen werden.

§ 5. Jedes Luftfahrzeug hat mit sich zu führen:

- a) Zulassungsschein des Luftfahrzeuges bezw. beglaubigte Abschrift,
- b) Zulassungsschein des Führers,
- c) Bordbuch.

§ 6. Bei Auslandsflügen sind erforderlich sämtliche Ausweise für die Insassen und Ladungen des Luftfahrzeuges, wie sie auch für das Überschreiten der Grenze auf dem Lande und dem Wasserwege vorgelesen sind (Pässe, Ausfuhrbewilligungen usw.)

§ 7. Sämtliche von der Freien Stadt Danzig zugelassenen Flugzeuge haben folgende Kennzeichen zu tragen:

- a) An dem äußeren Ende auf der oberen Seite der oberen Tragfläche und der unteren Seite der unteren Tragfläche sowie am Seitenruder rechts und links zwei untereinander liegende rote Kreuze im weißen Feld.
- b) Am Rumpf zu beiden Seiten das Eintragungszeichen des Flugzeuges mit schwarzer Schrift auf weißem Grunde.

Die Größe der beiden Kreuze an den Tragflächen muß mindestens 1/5 der Flächenbreite betragen, bei dem Seitenruder muß es so groß wie möglich sein.

Die Größe des Eintragungszeichens auf dem Rumpf muß 1/5 der Höhe des schmalsten Teiles jener Stelle des Rumpfes betragen, an welchem die Zeichen angebracht sind.

§ 8. Funkentelegraphische Einrichtungen, Brieftauben und Lichtbildgerät dürfen ohne besondere Genehmigung nicht mitgeführt werden.

§ 9. Beförderung von Explosivstoffen, Waffen und Munition zur Luft ist verboten.

§ 10. Jede Ausführung von Heftklappen zwecks Abwurf von Flugblättern bedarf vorheriger Genehmigung.

§ 11. Sämtliche Genehmigungen werden vom Senat erteilt.

§ 12. Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Bestimmungen werden mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit entsprechender Haft bestraft.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage des Erscheinens in Kraft.

Der Senat der Freien Stadt Danzig.

Es dauerte noch fünf Jahre, bis ein eigenständiges „Danziger Luftverkehrsgesetz“ vom Volkstag verabschiedet und am 9.6.1926 verkündet wurde. Es lehnte sich stark an das deutsche Luftverkehrsgesetz vom 1.8.1922 an. In § 2 des Danziger Gesetzes hieß es u.a.:

Luftfahrzeuge dürfen, soweit nicht zwischenstaatliche Verträge ein anderes bestimmen, in der Freien Stadt Danzig nur verkehren, wenn sie in das Verzeichnis der Danziger Luftfahrzeuge (Luftfahrzeugrolle) eingetragen sind.

Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig

Nr. 20 Ausgegeben Danzig, den 23. Juni 1926

Inhalt. Luftverkehrsgesetz (S. 191). — Verordnung betr. Zusatz zur Eisenbahn- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (S. 196).

48 Volkstag und Senat haben folgendes Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

Luftverkehrsgesetz **Vom 9. 6. 1926.**

Erster Abschnitt.
Luftverkehr.

A. Luftfahrzeuge und Luftfahrer.

§ 1.

Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und die zu seiner Ausführung erlassenen Anordnungen beschränkt ist.

Luftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte.

§ 2.

Luftfahrzeuge dürfen, soweit nicht zwischenstaatliche Verträge ein anderes bestimmen, in der Freien Stadt Danzig nur verkehren, wenn sie in das Verzeichnis der Danziger Luftfahrzeuge (Luftfahrzeugrolle) eingetragen sind.

Die Eintragung kann nur erfolgen, wenn das Luftfahrzeug zugelassen ist und im ausschließlichen Eigentum von Danziger Staatsangehörigen steht. Ihnen werden gleichgeachtet offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn die persönlich haltenden Gesellschafter sämtlich Danziger Staatsangehörige sind; andere Handelsgesellschaften, eingetragene Genossenschaften und juristische Personen, wenn sie im Inlande ihren Sitz haben; Kommanditgesellschaften auf Aktien jedoch nur dann, wenn die persönlich haltenden Gesellschafter sämtlich Danziger Staatsangehörige sind.

Eingetragene Luftfahrzeuge haben ein Danziger Hoheitszeichen zu führen. Form und Art der Führung bestimmt der Senat.

Die Eintragung ist zu löschen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 2 nicht mehr vorliegen.

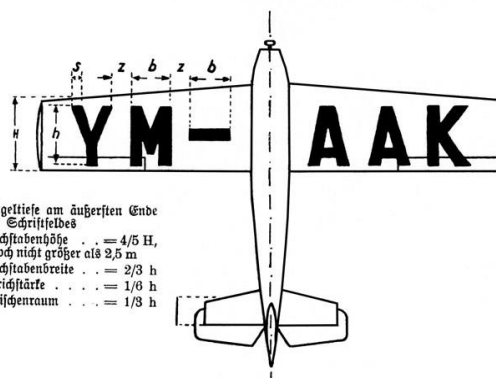
§ 3.

Luftfahrzeuge dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn sie zugelassen sind.

Die Zulassung kann nur erfolgen, wenn das Luftfahrzeug den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügt.

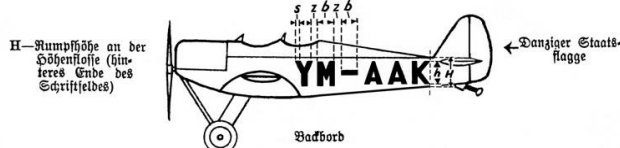
Die Zulassung wird durch einen Zulassungsschein nachgewiesen. Sie ist zurückzuziehen, wenn ein Luftfahrzeug den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht mehr genügt; der Zulassungsschein ist in diesem Falle einzuziehen.

Ansicht des Flugzeuges von oben und unten



- H—Flügelhöhe am äußersten Ende des Schriftfeldes
- h—Buchstabenhöhe . . . = 4/5 H, jedoch nicht größer als 2,5 m
- b—Buchstabenbreite . . . = 2/3 h
- s—Schriftstärke . . . = 1/6 h
- z—Zwischenraum . . . = 1/3 h

Ansicht des Flugzeuges von links



Ansicht des Flugzeuges von rechts



Zeitgleich mit dem neuen Luftverkehrsgesetz wurde beschlossen, das bisherige Eintragszeichen „Dz“ plus Nummer zu ersetzen durch „Y-M“ plus drei Buchstaben. Damit paßte man sich der internationalen CINA-Nomenklatur an, etliche Jahre bevor auch das Deutsche Reich diese Umstellung vollzog. Warum für Danzig gerade „Y-M“ gewählt wurde, entzieht sich einer einleuchtenden Erklärung. Interessant ist nur, daß das benachbarte Lettland etwa zur gleichen Zeit auf „Y-L“ umstellte. Hier bestand aber wenigstens ein Bezug zum Anfangsbuchstaben des Landesnamens. Auch heute verwendet Lettland als Nationalitätskennung wieder „YL“.

Der Danziger Erlaß zur Änderung des Kennzeichensystems datierte vom 28.5.1926, die praktische Umstellung begann allerdings erst im März 1927. Die bisherige Dz 27 sollte künftig das Kennzeichen Y-MAAA führen, für Dz 28 wurde Y-MAAB festgelegt, und so weiter. 1929 wandelte sich im Zuge der Änderung einiger CINA-Vereinbarungen die Schreibweise der Kennzeichen in YM-AAA, YM-AAB und so fort.

Im Luftverkehrsgesetz von 1926 war der Danziger Senat u.a. ermächtigt worden, Ausführungsbestimmungen zu erlassen, in denen nähere Einzelheiten geregelt werden sollten. Es dauerte aber nochmals 6 Jahre, bis die sog. „Verordnung über Luftverkehr vom 17.6.1932“ erschien und per 1. Juli 1932 die alte Polizeiverordnung von 1921 ersetzte. Sie lehnte sich weitgehend an die reichsdeutsche „Verordnung über den Luftverkehr vom 19.7.1930“ an.

Die neuen Bestimmungen enthielten genaue Vorschriften über die Zulassung von Luftfahrzeugen und ihre Eintragung in die Danziger Luftfahrzeugrolle, über Nachprüfungen, über die Ausbildung und Prüfung von Piloten und Bordwarten, über die Zulassung von Luftfahrtunternehmen, über Verkehrsvorschriften usw. In den Anlagen zur Verordnung waren die Details geregelt: Anlage 1 enthielt die „Anweisung über den Eintrags- und Zulassungsschein sowie die Hoheits- und Eintragszeichen“. Anlage 2 betraf die „Anweisung für den Befähigungsnachweis zum Flugzeugführer und Bordwart“. Und Anlage 4 beinhaltete die „Anweisung für Unternehmen zur Ausbildung von Flugzeugführern (Fliegerschulen)“.

415	Ausgabe A.	416
<h1>Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig</h1>		Beizufügen sind:
Nr. 44 Ausgegeben Danzig, den 6. Juli 1932		1. der Nachweis des Erwerbs des Eigentums am Flugzeug; 2. die Erklärung, daß das Flugzeug in keinem anderen Staate zugelassen oder eingetragen ist; ferner auf Verlangen der Senatsabteilung für Verkehr: 3. der Nachweis der Staatsangehörigkeit des Eigentümers; 4. bei eingetragenen Vereinen, Handelsgesellschaften und eingetragenen Genossenschaften ein Auszug aus dem Vereins-, Handels- oder Genossenschaftsregister, bei offenen Handelsgesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien auch der Nachweis der Staatsangehörigkeit der persönlich haftenden Gesellschafter.
102 Verordnung über Luftverkehr. Vom 17. 6. 1932.		Sind die geforderten Nachweise erbracht, so wird das Flugzeug in die Luftfahrzeugrolle eingetragen.
Auf Grund des § 17 des Luftverkehrsgesetzes vom 9. 6. 1926 wird verordnet:		§ 5.
A. Einteilung der Luftfahrzeuge.		Zulassungs- und Eintragungsschein.
§ 1.		Über die Zulassung des Flugzeugs zum Luftverkehr wird ein Zulassungsschein, über die Eintragung in die Luftfahrzeugrolle ein Eintragungsschein erteilt (Anlage 1). Die Scheine können in einer Urkunde verbunden werden; sie sind im Flugzeug mitzuführen.
Die Luftfahrzeuge werden in Luftschiffe, Flugzeuge, Segelflugzeuge, Frei- und Fesselballone, Drachen und Fallschirme eingeteilt. Bei Zweifeln über die Zugehörigkeit eines Luftfahrzeugs zu einer dieser Arten entscheidet die Senatsabteilung für Verkehr.		§ 6.
B. Zulassung und Eintragung des Luftfahrzeugs.		Eintragungs- und Hoheitszeichen.
(§§ 2 und 3 des Luft V. G.)		Bei der Eintragung wird dem Flugzeug ein Eintragszeichen erteilt, das zugleich mit den Danziger Hoheitszeichen — den Buchstaben Y M — nach näherer Vorschrift der Anlage 1 sichtbar am Flugzeug zu führen ist. Als Eintragszeichen gelten alle Zusammenlegungen mit 3 Buchstaben.
1. Prüfung der Verkehrssicherheit.		§ 7.
§ 2.		Änderung der Eintragungsvoraussetzungen.
Die für die Prüfung der Verkehrssicherheit der Luftfahrzeuge erforderlichen Vorschriften (Bau- und Prüfvorschriften) werden noch erlassen.		Der Eigentümer eines Flugzeugs hat jede Veränderung seines Wohnortes der Senatsabteilung für Verkehr zur Berichtigung der Luftfahrzeugrolle anzuzeigen.
Bis zur Einrichtung einer besonderen Prüfstelle für die Verkehrssicherheit der Luftfahrzeuge werden die Zeugnisse der Prüfstellen anderer Staaten anerkannt, soweit sie den Forderungen des Pariser Luftverkehrsabkommens vom 13. Oktober 1919 entsprechen.		Beräußert der Eigentümer das Flugzeug oder verliert er die Danziger Staatsangehörigkeit, so hat er dies unter Rückgabe des Eintragungsscheins der Senatsabteilung für Verkehr unverzüglich anzuzeigen. Im Falle der Beräußerung hat er Namen und Wohnort des Erwerbers anzugeben. Sowie des Erwerbers ist es, die Eintragung nach § 4 zu beantragen.
2. Flugzeuge.		Jeder, der durch Miete, Pacht oder auf sonstige Weise Halter eines Flugzeuges wird, ohne zugleich Eigentümer zu sein, hat dieses der Ortspolizeibehörde seines Wohnorts unter Angabe seines Namens, seiner Wohnung, des Eintragszeichens und des Eigentümers des Flugzeugs sowie des Orts, an dem das Flugzeug sich befindet, unverzüglich anzuzeigen. Sie veranlaßt die Ergänzung des Eintragungsscheins (vgl. Anlage 1).
§ 3.		§ 8.
Zulassung.		Nachprüfung.
Die Zulassung eines Flugzeugs zum Luftverkehr ist unter Angabe des Verwendungszwecks bei der Senatsabteilung für Verkehr zu beantragen. Beizufügen sind:		Zur Feststellung, ob das Flugzeug den Anforderungen der Verkehrssicherheit noch genügt, wird es regelmäßig nachgeprüft. Der Zeitpunkt der nächsten Nachprüfung wird von der Senatsabteilung für Verkehr auf dem Zulassungsschein vermerkt. Außerdem kann diese jederzeit eine solche Nachprüfung verlangen.
1. das Zeugnis über die Verkehrssicherheit des Flugzeugs (§ 2), 2. der Nachweis, daß die Haftpflicht des Halters durch Versicherung oder Hinterlegung gedeckt ist (§ 101 ff.), 3. der Nachweis des inländischen Ursprungs oder der ordnungsmäßigen sollamtlichen Abfertigung des Flugzeuges.		Als Unterlage für die Nachprüfungen sind Aufzeichnungen über den Betrieb des Flugzeugs im Bordbuch zu machen.
Sind die geforderten Nachweise erbracht, so wird das Flugzeug von der Senatsabteilung für Verkehr zugelassen; es darf nur zu den Zwecken Verwendung finden, für die es zugelassen ist.		Ist das Flugzeug bis zu dem im Zulassungsschein vermerkten Zeitpunkt oder trotz des Verlangens der Senatsabteilung für Verkehr nicht nachgeprüft worden, so darf es bis zur Nachholung der Nachprüfung nicht mehr außerhalb von Flughäfen betrieben werden.
§ 4.		§ 9.
Eintragung.		Zurückziehung der Zulassung und Löschung der Eintragung.
Der Antrag auf Eintragung eines Flugzeugs in die Luftfahrzeugrolle soll mit dem Antrag auf Zulassung verbunden werden; er ist vom Eigentümer des Flugzeugs unter Angabe seines Wohnortes und seiner Staatsangehörigkeit an die Senatsabteilung für Verkehr zu richten.		Genügt das Flugzeug den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht mehr oder ist die Haftpflichtdeckung des Halters erloschen, so wird die Zulassung zurückgezogen und der Zulassungsschein eingezogen.

Zur Art und Anbringung der Kennzeichen an Danziger Flugzeugen wurde in Anlage 1 folgendes bestimmt:

...

2. Hoheits- und Eintragungszeichen.

Art der Zeichen.

§ 2. Als Hoheitszeichen führen Danziger Flugzeuge und Luftschiffe die Buchstaben YM, als Eintragungszeichen alle Zusammensetzungen mit

3 Buchstaben.

Die Zeichen am Rumpf des Flugzeuges werden bei der erstmaligen Inbetriebnahme des Flugzeuges von der Polizei abgestempelt.

Anbringungsstelle.

§ 3. Flugzeuge führen die Zeichen an beiden Seiten des Rumpfes zwischen Flügel und Höhenflosse, Eindecker außerdem auf beiden Seiten der Tragflächen, Doppeldecker auf der unteren Seite der unteren und auf der oberen Seite der oberen Tragfläche...

Ausführung der Zeichen.

§ 4. a) Flugzeuge. Die Höhe der Zeichen auf den Tragflächen und den Leitwerkflächen beträgt vier Fünftel der betreffenden Flächenbreite. Am Rumpf... beträgt die Höhe der Zeichen vier Fünftel der größten Höhe, gemessen am schmalsten Teile des Rumpfes..., auf dem die Zeichen aufgemalt sind...

c) Allgemeines. Bei allen Luftfahrzeugen soll die Höhe des Hoheits- und Eintragungszeichens 2,5 m nicht übersteigen.

Soweit es die Bauart des Luftfahrzeugs gestattet, beträgt die Breite der Buchstaben zwei Drittel ihrer Höhe; die Strichstärke beträgt ein Sechstel ihrer Höhe; zwischen ihnen ist ein Zwischenraum von halber Buchstabenbreite freizulassen. Die Hoheitszeichen sind durch einen Bindestrich in der Länge einer Buchstabenbreite von den Eintragungszeichen zu trennen. Die Buchstaben müssen gewöhnliche Vollbuchstaben und alle von der gleichen Art und Höhe sein. Sie sollen in einer Farbe gemalt werden, die sich auffallend von der Farbe des Untergrundes abhebt, damit sie recht deutlich lesbar sind.

Hoheits- und Eintragungszeichen sind möglichst vorteilhaft unter Berücksichtigung der Form des Luftfahrzeuges anzuordnen. Die Zeichen müssen dauernd sauber gehalten werden und stets lesbar bleiben.

...

Es fällt auf, daß die Anbringung des Danziger Wappens (zwei weiße Kreuze und eine goldene Krone auf rotem Grund) an Flügeln und Seitenleitwerk nicht mehr zwingend vorgeschrieben war.

Das Luftverkehrsgesetz von 1926 wurde durch Rechtsverordnung vom 30.9.1936 leicht abgeändert und durch eine neu gefaßte „Verordnung über Luftverkehr vom 6. Januar 1937“ ergänzt. Hierin war wieder ausdrücklich die Vorschrift enthalten, zusätzlich zum Hoheitszeichen „YM“ die Danziger Staatsflagge auf beiden Seiten des Seitenleitwerks zu führen. Anders als in Deutschland wurde das Hakenkreuz nach 1933 kein Staatssymbol.

Als am 1. September 1939 die Freie Stadt Danzig wieder mit dem Deutschen Reich vereinigt wurde, blieben die Danziger Vorschriften über den Luftverkehr noch kurze Zeit weiter bestehen. Erst eine Reichsverordnung vom 13.10.1939 setzte das Danziger Luftfahrtrecht außer Kraft und führte alle im Deutschen Reich geltenden Gesetze und Verordnungen auch in Danzig ein.



Eines der Wahrzeichen der alten Hansestadt Danzig ist die gotische Marienkirche, eine der größten Hallenkirchen weltweit. Die Luftaufnahme aus den 1930er Jahren zeigt das Bauwerk inmitten der noch unzerstörten Altstadt.

Im März 1945 wurde die Marienkirche bei der Eroberung Danzigs durch die Rote Armee schwer beschädigt. Der Wiederaufbau des Kirchengebäudes begann 1946, es dauerte aber fast ein Jahrzehnt, bis im November 1955 die neue Kirchweihe stattfinden konnte.

Verwaltung und Überwachung der Luftfahrt

Im November 1919 wurde, wie in anderen Großstädten Deutschlands, auch in Danzig eine Polizei-Fliegerstaffel aufgestellt. Die Einheit gehörte der Sicherheitspolizei Danzig an, war im Ortsteil Langfuhr stationiert und bestand zunächst aus einem Stamm von etwa 25 Beamten. Das fliegende Personal umfaßte vier Piloten und zwei MG-Schützen. Die Leitung der Staffel hatte Hauptmann Curd Birnbacher, der seit 1915 bei der kaiserlichen Fliegertruppe gewesen und dann nach Kriegsende zu den Grenzschutzfliegern gegangen war. Der Flugzeugpark der Danziger Polizeiflieger bestand aus 20 Flugzeugen verschiedenster Typen, von denen im Frühjahr 1920 drei Albatros C XII und eine Fokker D VII startbereit aufmontiert waren. Mit diesen Maschinen fanden in den folgenden Monaten diverse Übungs- und Kurierflüge über dem Danziger Gebiet statt.



*Übergabe eines zwei-motorigen Großflugzeugs Friedrichshafen G III a der Polizeifliegerstaffel Danzig auf Anweisung des alliierten Oberkommandos an die Polen.
(Slg. Butkiewicz)*



Im Mai 1920 erließ das alliierte Oberkommando im Rahmen der Umsetzung des Friedensvertrags von Versailles ein Flugverbot für alle Danziger Polizeiflugzeuge und beschlagnahmte den Maschinenpark formell. Am 21.11.1920 kam die Anweisung der Alliierten, sämtliche Flugzeuge unverzüglich an Polen auszuliefern und die Polizeifliegerstaffel aufzulösen.

Die hoheitliche Aufgabe, den Luftverkehr in und über dem Danziger Staatsgebiet zu überwachen, wurde nun dem sog. „Fliegerzug der Verkehrshundertschaft der Schutzpolizei der Freien Stadt Danzig“ übertragen. Diese Einheit erhielt zugleich den Beinamen „Luftaufsicht“. Es handelte sich um eine kleine Abteilung innerhalb der Danziger Schutzpolizei, deren Beamte überwiegend aus der ehemaligen Polizeifliegerstaffel kamen. Etwa zur Jahresmitte 1922 änderte sich die amtliche Bezeichnung des Fliegerzuges in „Luftfahrtüberwachungsstelle (L.Ü.St.) der Schutzpolizei der Freien Stadt Danzig“. Spätestens ab 1929 lautete die Dienststellenbezeichnung nur noch verkürzt: „Luftfahrtüberwachungsstelle (L.Ü.St.) der Freien Stadt Danzig“.

Der Führer der Verkehrshundertschaft, in der Regel ein Beamter im Range eines Polizeihauptmanns, fungierte zugleich als Leiter der L.Ü.St. Diesen Posten hatte ab 1922 Pol. Hauptmann Willi Bethke inne, der in Personalunion zugleich Reviervorsteher des I. Polizeireviers in Danzig war. 1925/26 trat an seine Stelle Pol. Hauptmann Hoffmann. Danach bis mindestens 1933 leitete erneut Pol. Hauptmann Bethke die L.Ü.St., zuletzt im Range eines Polizeimajors. 1934 übernahm er das neue

schaffene Amt des „Kommissars für die Luftfahrt im Gebiet der Freien Stadt Danzig“. Ab 1937 war Willi Bethke Kommandeur der Schutzpolizei Danzig und hatte den Dienstgrad Pol.-Oberstleutnant erreicht.

Auf dem Flugplatz Danzig-Langfuhr existierte eine ständige Flugwache. Dagegen wurde der Wasserflughafen Danzig-Plehnendorf bzw. „Danzig-Östlich-Neufähr“ nur bei Bedarf luftpolizeilich überwacht.

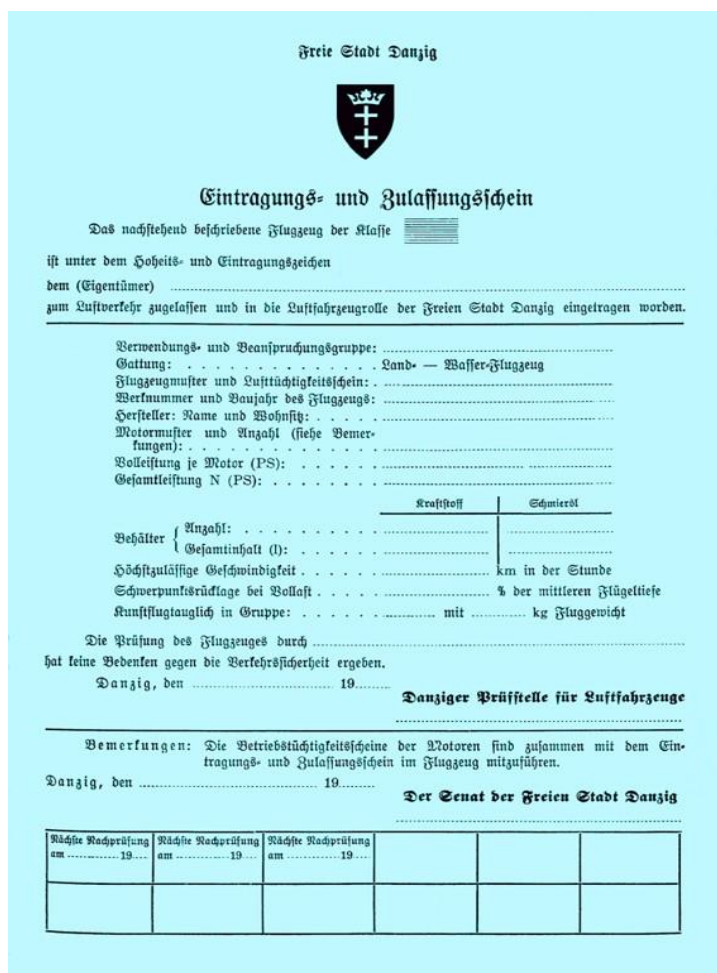
Als obere Behörde für die Überwachung der Luftfahrt fungierte die Senatsabteilung des Innern (Kurzbezeichnung „A“). Darin hatte das Referat A III die Zuständigkeit für Polizeiverordnungen und u.a. auch für den Luftverkehr, soweit es um Fragen polizeilicher Art ging. Referent war um 1927 Oberregierungsrat Mundt. Diese Organisation blieb praktisch unverändert bis Mitte der dreißiger Jahre.

Die Erstellung und Herausgabe der für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendigen Gesetze, Verordnungen und Durchführungsvorschriften sowie die Zulassung von Flugzeugen, Luftfahrtunternehmen und Piloten waren bis in die dreißiger Jahre bei einer anderen Oberbehörde angesiedelt, wobei Änderungen in der Geschäftsverteilung des Senats hier mehrfache Wechsel nach sich zogen. Zunächst lag die Zuständigkeit bei der Senatsabteilung für Öffentliche Arbeiten (Kurzbezeichnung „O“). Dieser Abteilung stand um 1927 Senator Runge vor. Innerhalb der Senatsabteilung zeichnete das Referat O V verantwortlich für alle Bereiche des „Verkehrswesens“. Referent war um 1926/27 Regierungs- und Baurat Struszynski. Zu seinen Mitarbeitern gehörte u.a. Oberregierungsrat Dr. Meyer-Barkhausen, der zugleich auch persönlicher Referent des Senators war.

Etwa 1928/29 übernahm die neugeschaffene Senatsabteilung für Verkehr (Kurzbezeichnung „V“) alle Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Verkehrswesens. Als untere Behörde fungierte das Verkehrsamt.



Vorderseite der Flugzeug-Zulassungsbescheinigung, Stand 1922. Dieses Dokument hatten alle in die Danziger Luftfahrzeugrolle eingetragenen Motorflugzeuge stets an Bord zu führen.



Der hellblaue Flugzeug-Eintragungs- und Zulassungsschein löste 1932 die bisherige orangefarbene Zulassungsbescheinigung ab.

Nach dem Regierungswechsel im Januar 1931 kam es zu einer Verkleinerung des Danziger Senats. In dessen Gefolge wurde die Abteilung für Verkehr wieder aufgelöst und der größte Teil des Verkehrswesens der Abteilung für Betriebe (Kurzbezeichnung „B“) zugeschlagen, die sich fortan als Senatsabteilung für Betriebe und Verkehr bezeichnete. Zuständiger Senator war Dr. Blavier. Eine Ebene tiefer war das „Verkehrswesen“ in einem eigenständigen Referat angesiedelt, welches neben dem Flugwesen auch für Autobuslinien und Fähren zuständig war. Untere Behörde blieb das Verkehrsamt der Freien Stadt Danzig, das ab mindestens Juli 1931 unter dem Kurzzeichen „V.I.“ lief.

Etwa 1934 änderte sich die Geschäftsverteilung innerhalb des Senats erneut: Die Abteilung des Innern übernahm die verwaltungsmäßige Zuständigkeit für die Luftfahrt, zusätzlich zu der schon innegehabten polizeilichen Überwachungsfunktion. Beide Aufgaben wurden in einem eigenständigen „Sachgebiet für Luftfahrt“ angesiedelt, welches die Kurzbezeichnung A.III.L. führte. Zum Leiter des Sachgebiets berief man den langjährigen Führer der Luftfahrt-Überwachungsstelle, Polizeimajor Bethke. In dieser Funktion trug er vermutlich nach außen hin den schon erwähnten Titel „Kommissar für die Luftfahrt im Gebiet der Freien Stadt Danzig“.

Mehr als 10 Jahre besaß der Staat Danzig keine eigene Prüfstelle, welche für die Verkehrssicherheit der Flugzeuge, für Nachprüfungen u.ä. zuständig war. In der Luftverkehrsordnung von 1932 hieß es schlicht: „Bis zur Einrichtung einer besonderen Prüfstelle für die Verkehrssicherheit der Luftfahrzeuge werden die Zeugnisse der Prüfstellen anderer Staaten anerkannt, soweit sie den Forderungen des Pariser Luftverkehrsabkommens vom 13.10.1919 entsprechen.“

Erst 1934 errichtete man eine „Danziger Prüfstelle für Luftfahrzeuge“. Zum ersten Leiter dieser Institution wurde Prof. Dr.-Ing. Justin Kleinwächter ernannt, der zugleich Inhaber des Lehrstuhls für Luftfahrzeugbau an der TH Danzig war. Kleinwächter nahm diese Doppelfunktion bis zur Wiedereinführung des deutschen Luftfahrtrechts in Danzig im Oktober 1939 wahr.

Gliederung des Danziger Senats in 11 Abteilungen (Stand 1931/32):

- 1) Präsidialabteilung und Auswärtige Angelegenheiten
- 2) Abteilung des Innern (Kurzbezeichnung „A“)
- 3) Abteilung für Kirchliche Angelegenheiten
- 4) Abteilung für Betriebe, Verkehr und Arbeit (Kurzbezeichnung „B“)
- 5) Finanzabteilung
- 6) Abteilung für Handel und Gewerbe
- 7) Justizabteilung
- 8) Abteilung für Landwirtschaft, Domänen und Forsten
- 9) Abteilung für Öffentliche Arbeiten (Kurzbezeichnung „O“)
- 10) Abteilung für Soziale und Gesundheitliche Angelegenheiten
- 11) Abteilung für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung



Sitz des Senats der Freien Stadt Danzig, Neugarten 12-16 (ehemaliges Regierungspräsidium des Regierungsbezirks Danzig). Aufnahme etwa 1910.

Flughäfen in Danzig

Danzig besaß im Ortsteil Langfuhr (heute: Wrzeszcz) einen Landflugplatz, und zwar auf dem ehemaligen großen Exerzierplatz in der Nähe des Bahnhofs Langfuhr. Er war bereits vor dem 1. Weltkrieg angelegt worden und hatte u.a. dem Prinzen Friedrich Sigismund von Preußen als Standort für seine Flugzeuge gedient. Im Krieg wurde die Anlage für militärische Zwecke benutzt.

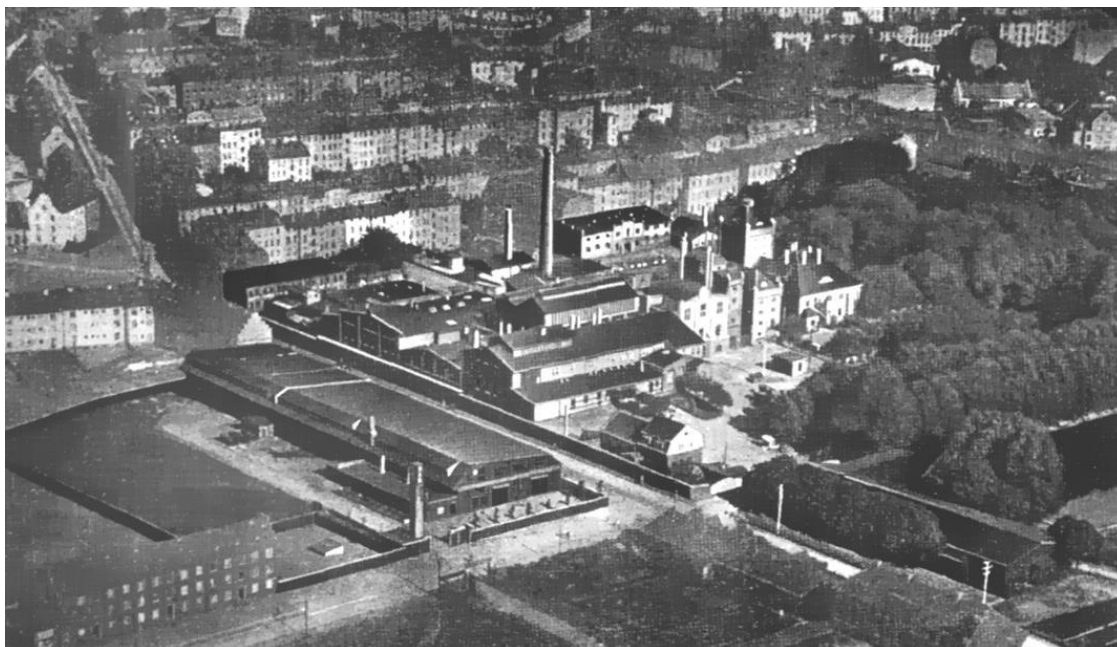
Nach der Abtrennung vom Deutschen Reich übernahm – zunächst nur treuhänderisch – die Stadt Danzig das gesamte Areal mitsamt der dazugehörigen Bebauung. Nur zwei kleinere Flugzeughallen samt Werkstätten, die Prinz Friedrich Sigismund errichtet hatte, befanden sich in Privatbesitz.



Zwei Luftbilder der Südwestecke des alten Flugplatzes Langfuhr, aufgenommen ca. 1921/22. Die große Flugzeughalle diente zugleich als Abfertigungsgebäude für die Passagiere der Danziger Luftreederei. Hinter dieser Halle befanden sich die Fabrikgebäude der Danziger Aktien-Brauerei. Im oberen Foto sind am rechten unteren Rand auch die beiden Flugzeugschuppen von Lloyd Ostflug/Danziger Luftpost (mit den Runddächern) zu erkennen.



Nach 1921 erwies sich dieser Flugplatz bald als zu klein, denn Danzig gewann durch seine geographische und politische Lage schnell eine bedeutende Stellung im osteuropäischen Luftverkehr. Als Umschlagplatz für das polnische Hinterland und Drehscheibe für den Warenverkehr von West nach Ost entwickelte sich im Freistaat eine lebhafte Geschäftstätigkeit, die natürlich auch die Nachfrage nach Flugverbindungen ansteigen ließ. Aber erst als im April 1922 die sog. Verteilungskommission des Völkerbunds entschieden hatte, daß der große Exerzierplatz endgültig dem Freistaat Danzig zufiel, konnte



Nachdem der bisherige Flughafen Langfuhr nach Nordwesten verlegt war, lag die alte Flugzeug- und Abfertigungshalle der DzLR außerhalb des Flugplatzareals. Da das Gebäude nicht länger für die bisherigen Zwecke genutzt werden konnte, führte man es einer anderweitigen Verwendung zu. Man erkennt, daß die Halle inzwischen ringsum eingefriedet und die Wohnbebauung immer näher gerückt ist.

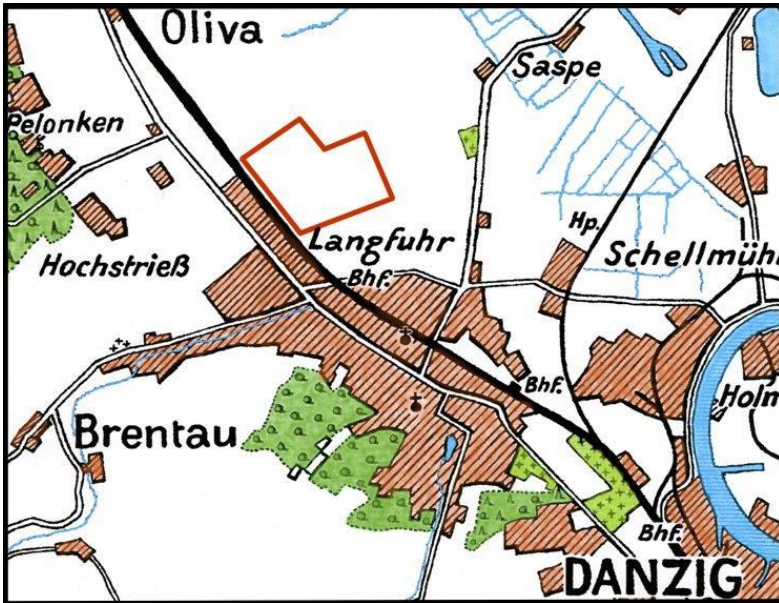
man seitens des Senats daran gehen, das Projekt einer Anpassung des Flughafens an das gestiegene Verkehrsaufkommen in Angriff zu nehmen. Nordwestlich des bisherigen Flugplatzes, aber noch auf dem ehemaligen Exerziergelände gelegen, entstand binnen eines Jahres ein neuer Flughafen, mit 100 Morgen Fläche erheblich größer, allseitig freier und weniger beengt als das alte Flugfeld. Weitere Ausdehnungsmöglichkeiten für die Zukunft waren ebenfalls gesichert.



(oben): Die ehemalige Flugzeughalle der Danziger Luftreederei in ihrem heutigen Zustand – integriert in die noch existierende Danziger Aktien-Brauerei (heutiger Name: Browar „Hevelius“).

(rechts): Werbeplakat der Danziger Aktien-Brauerei, etwa gegen Ende des 19. Jahrhunderts.





Lageplan des Flughafens Danzig-Langfuhr, Stand 1928.

Am 8. Mai 1923 wurde der Flugbetrieb auf das neue Gelände verlegt und am 17. Juni erfolgte die feierliche Einweihung des neuen Flughafens Danzig-Langfuhr durch den Senatspräsidenten. Zunächst existierten nur ein bescheidenes Verwaltungsgebäude und eine kleine Werkstatt-Baracke. Im Frühjahr 1924 nahm man die Errichtung einer großen Flugzeughalle in Angriff, die für die Aufnahme von 8 - 10 Flugzeugen ausgelegt war. Ihre Fertigstellung erfolgte im Juli 1924. Im Laufe des Jahres 1925 wurde an die Halle noch ein Anbau vorgenommen, der einen Werftbetrieb für größere Wartungsarbeiten der Fluggesellschaften beherbergte. 1926 kam eine moderne unterirdische Treibstoff-Tankanlage hinzu. Vor der Halle schuf man eine betonierte Abfertigungsfläche, die in den folgenden Jahren mehrmals vergrößert wurde.



(oben): Festliche Eröffnung des neuen Danziger Flughafens am 8. Mai 1923. Rechts am Bildrand die Flugleitungsbaracke der Danziger Luftpost.

(rechts): Luftbild des Flughafens Langfuhr, aufgenommen etwa 1924/25. Charakteristisch für den Danziger Platz waren die große Flugzeughalle mit den beiden flachen Knickgiebeln sowie die dahinter verlaufende Bahnlinie Danzig - Oliva mit der in U-Form angelegten Straßenüberführung über die Gleise.





Die große Flugzeughalle in Langfuhr mit den zur Flugfeldseite hin zeigenden, charakteristischen Knickgiebeln über den beiden großen Schiebetoren. Auf dem Hallenvorfeld steht ein Dornier „Merkur“ der deutsch-russischen Fluggesellschaft DERULUFT.



Nach dem Ausbau des Landflughafens begannen auch Planungen, für den Freistaat einen eigenen Wasserflughafen zu schaffen. Als Standort wurde das renommierte Ostseebad Zoppot auserkoren. Bereits während der sommerlichen Badesaison 1923 hatte die Seebrücke in Zoppot mehrfach als Anlegesteg für Wasserflugzeuge gedient. Ein regulärer Flugbetrieb, zumal mit größeren Maschinen, ließ sich darüber natürlich nicht abwickeln. Aus diesem Grund stellte die Stadtverwaltung Zoppot im April 1925 ein ideales Gelände in der Nähe des Südbades zur Verfügung, direkt an der Ostsee gelegen. Leider zeigte eine Detailprüfung, daß ungünstige Strömungen, vorgelagerte Sandbänke und häufiger hoher Seegang nur selten ungestörten Flugverkehr erlauben würden.



Während der sommerlichen Badesaison 1923 diente die Seebrücke in Zoppot mehrfach als Anlegesteg für Wasserflugzeuge. Die beiden Bilder zeigen die Zwischenlandung der Junkers F 13 D-255 „Schwan“ am 3.-5. Juni 1923 auf dem Überführungsflug von Hamburg nach Reval.



Blick aus der Junkers F 13 Dz 36 auf den Ostseestrand vor Zoppot mit seiner markanten Seebrücke. Am Strand herrscht reges Badeleben. Aufnahmezeitpunkt Sommer 1922..

Deshalb mußte man auf eine ursprünglich nur als Reserveflughafen bei schlechtem Wetter und hohem Seegang vorgesehene Anlage bei Plehnendorf (heute Plonia) zurückgreifen, etwa 7 km östlich von Danzig an der sog. Danziger Weichsel gelegen, einem Nebenarm der Weichsel-Mündung. Hier wurde bis zum Mai 1925 der offizielle Wasserflughafen „Danzig-Plehnendorf“ eingerichtet. Die Anlage, die Seeflugzeugen bis zur Größe des Dornier „Wal“ ausreichende Start- und Landemöglichkeiten sowie sichere Liegeplätze bot, war allerdings für den örtlichen Zubringerverkehr ungünstiger gelegen als Zoppot.

1926 und 1927 befand sich der Wasserflughafen außer Betrieb, weil es keine Seeflugverbindung von und nach Danzig gab. Spätestens ab 1927 lautete die offizielle Bezeichnung der Anlage „Danzig-Östlich-Neufähr“ (der Name leitete sich von dem Dorf Östlich-Neufähr am nördlichen Ufer der Danziger Weichsel ab, jetzt Górkki Wschodnie). Im Herbst 1927 weilte eine schwedische Kommission in Danzig und informierte sich vor Ort über die Start- und Landemöglichkeiten in dem Wasserflughafen, weil Schweden an einer Verkehrsverbindung Stockholm – Danzig – Warschau interessiert war.

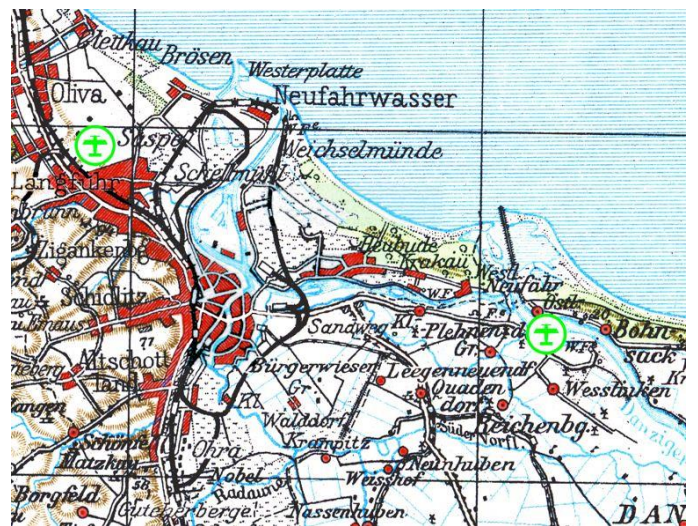
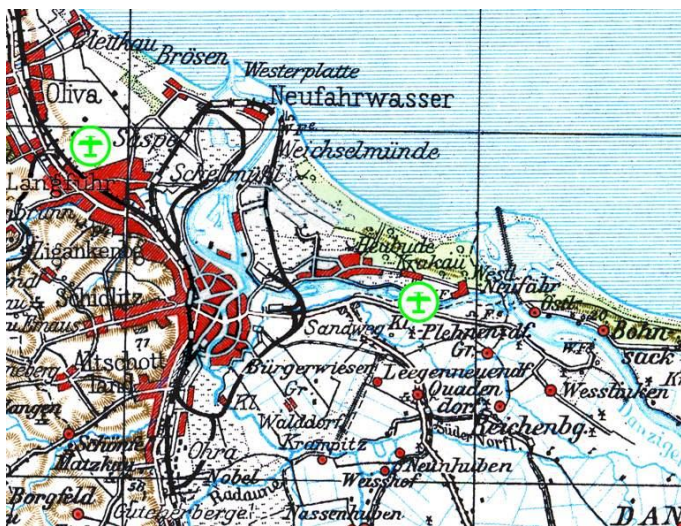
1928 – nach erfolgtem Ausbau der landseitigen Anlagen und der Anlegestege – wurde der Betrieb in „Danzig-Östlich-Neufähr“ wieder aufgenommen. Die Luft Hansa richtete erneut eine Flugbootverbindung Danzig – Schweden ein, aber darüber hinaus kam es trotz des schwedischen Interesses zu keinen weiteren Linienverkehren von und nach Schweden.



Der Wasserflughafen „Danzig-Östlich-Neufähr“ lag etwa 7 km östlich vom Stadtzentrum an der sog. Danziger Weichsel, einem Nebenarm der Weichselmündung. Das weißgestrichene Abfertigungsgebäude wurde 1928 errichtet. Auf dem Foto wartet das Flugboot Dornier „Superwal“ D-1447 am Anleger.



Die Anlegestelle des Wasserflughafens „Danzig-Östlich-Neufähr“ mit dem weißgestrichenen Abfertigungsgebäude aus einer anderen Perspektive. Hier wird gerade das Schwimmerflugzeug Junkers G 24 D-949 abgefertigt.



(links): Umgebungsplan der Stadt Danzig mit den beiden Flughäfen Langfuhr (Land) und Plehnendorf (Wasser). Ab etwa 1927 wurde der Wasserflughafen in die Nähe des Ortes Östlich-Neufähr verlegt (rechts).

Zurück zum Landflughafen Danzig-Langfuhr. Im Frühjahr 1927 schuf man im Anschluß an die betonierte Abfertigungsfläche vor der Flugzeughalle eine Zementbahn von 170 m Länge und 12 m Breite. Sie sollte dem Startanlauf und dem Ausrollen der Flugzeuge dienen und bewirken, daß die beim Starten und Landen unvermeidlichen Staubwolken erst in angemessener Entfernung von dem Abfertigungsgelände aufgewirbelt wurden. Im Herbst 1927 erfolgte eine Verlängerung dieser Rollbahn um weitere 100 m.

Flughafen Danzig-Langfuhr. Im Hintergrund die große Flugzeughalle (noch ohne die Beschriftung „Flughafen Danzig“), links daneben die alte Verwaltungsbaracke. Davor wird die frisch aus Königsberg eingetroffene Junkers F 13 des DzAL (Name „Johannisthal“, Kennzeichen wahrscheinlich Dz-34) versorgt. Am Bug der Maschine überwacht ein Danziger Zollbeamter den Ablauf. Aufnahmezeitpunkt vor 1925.

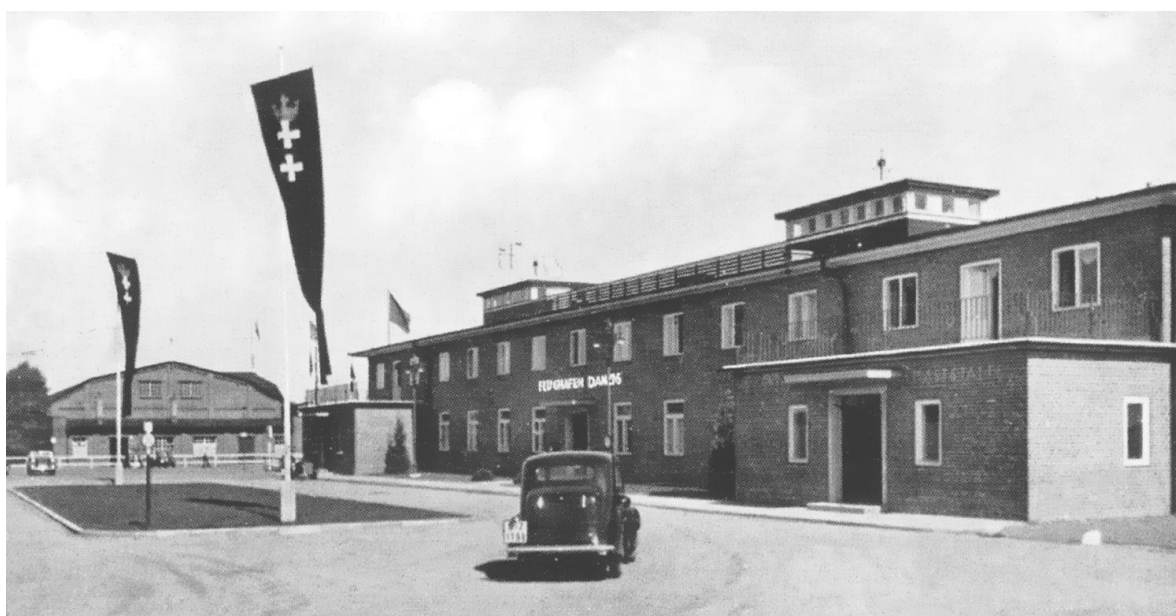


Links neben der obigen Verwaltungsbaracke schloß sich ein hölzerner Flachbau an, in dem das Flughafen-Restaurant untergebracht war. Aufnahmezeitpunkt vor 1925.

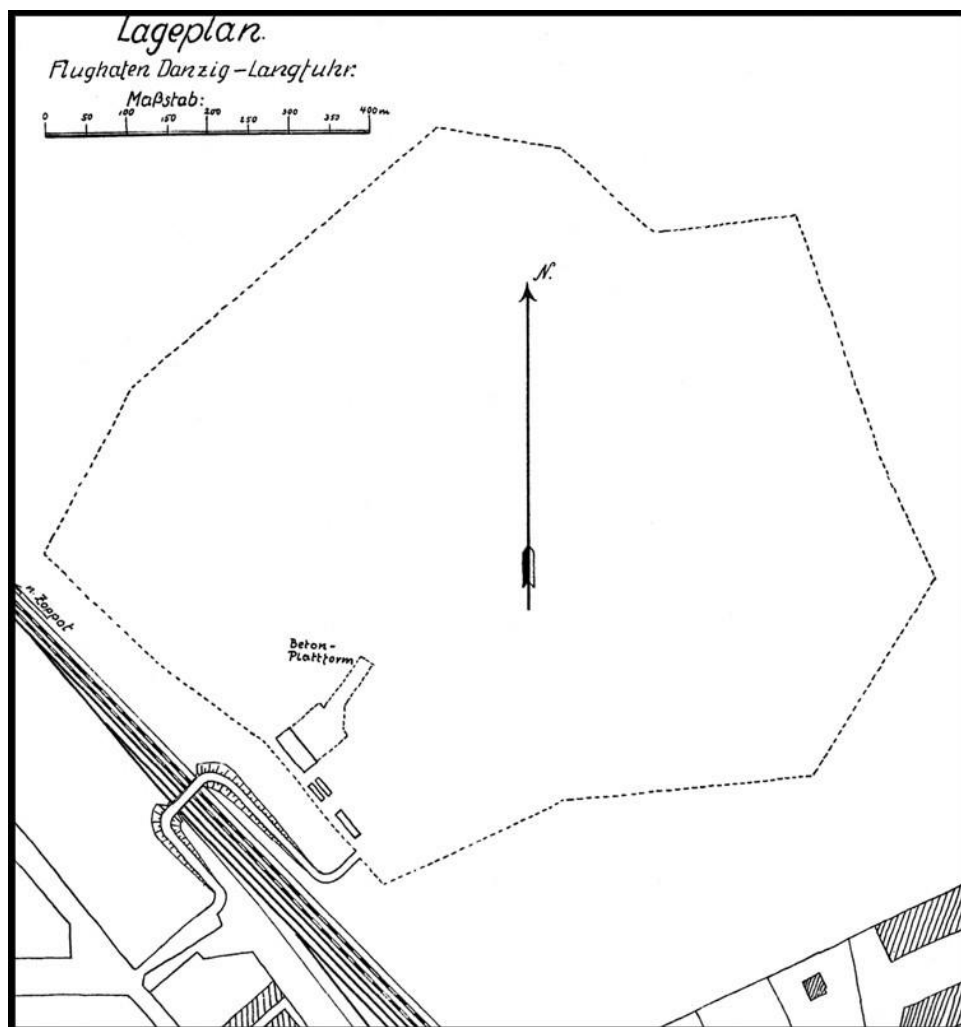
Im Frühjahr 1928 begann der Neubau eines repräsentativen Hauptgebäudes, in das nach Fertigstellung die gesamte Fluggastabfertigung und die Verwaltung des Flughafens verlegt wurden. Die alten Baracken genügten weder dem vorhandenen Verkehrsaufkommen noch hinterließen sie bei den Passagieren jenen positiven Eindruck, den die Freie Stadt Danzig sich für ihren internationalen Flughafen wünschte.

1928 entstand am Südwestrand des Flugplatzes, unweit des Bahnhofs Langfuhr gelegen, der Neubau eines repräsentativen Hauptgebäudes.

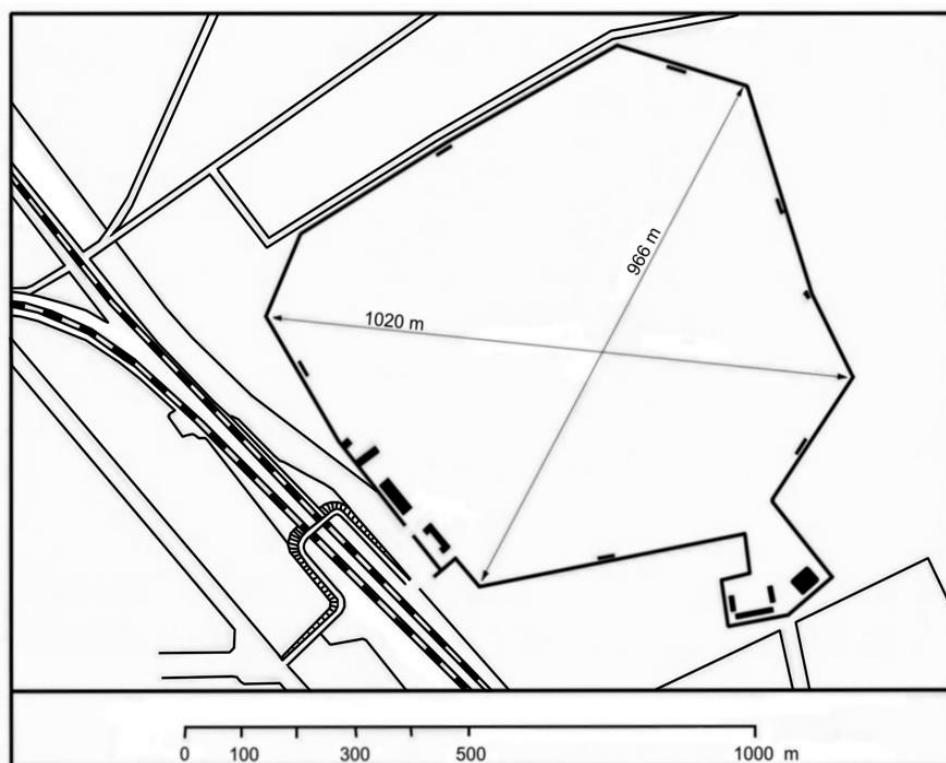
(Slg. Gruszczyński)



In den dreißiger Jahren entstanden am Südostrand des Platzes neue Abstell- und Wartungshallen. Eine davon erbaute der DLV zum Unterstellen der in Danzig beheimateten Vereinsflugzeuge, ihre Einweihung fand am 2. September 1934 statt. Von diesen Hallen existierten zu Beginn des 21. Jahrhunderts noch drei Stück.



Lageplan des Flughafens Danzig-Langfuhr, Stand 1933. Der Platz besaß eine Grasnarbe, nur die Fläche vor der großen Flugzeughalle war betoniert.



Lageplan des Flughafens Danzig-Langfuhr, Stand 1938. Am seinem Südostrand hatte der Platz eine hakenförmige Erweiterungsfläche erhalten.



Lageplan des Flughafens Danzig-Langfuhr, Stand 1944.

Spätestens ab 1935 gehörte der Flughafen Danzig-Langfuhr übrigens dem Reichsverband der Deutschen Flughäfen an – obwohl Danzig nicht zum Deutschen Reich gehörte, sondern völkerrechtlich ein ausländischer Staat war.

Im Herbst 1935 begann eine Vergrößerung des Platzes, so daß ein Rollfeldkreis von 1.000 m Durchmesser entstand, sowie die Einrichtung einer Blindlandebahn mit entsprechender Befeuerung, um den Flugzeugen auch bei vollkommen unsichtigem Wetter eine Landung zu ermöglichen. Damit erfüllte man die neuen deutschen Vorschriften für Flughäfen erster Ordnung, die in Danzig analog zur Anwendung kamen. Der Baumbestand bei den alten Schießständen Saspe, der den Anflug aus NO-Richtung behinderte, wurde entfernt. Vier Schießstand-Erdwälle wurden komplett eingeebnet und in das Flugplatzgelände einbezogen. Im Frühjahr 1936 waren diese Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen abgeschlossen.



Diese beiden alten Hangars aus den 1930er Jahren am SO-Rand des ehemaligen Platzes wurden nach Einstellung des Flugbetriebs 1974 für gewerbliche Zwecke vermietet. 2003 befand sich ein Möbelkaufhaus darin. Inzwischen sind beide Gebäude abgerissen.

Die große Bogenbinder-Flugzeughalle aus den späten 1930er Jahren beherbergte 2003 einen Intermarché-Supermarkt. Das große Runddach läßt noch den ehemaligen Nutzungszweck erahnen.



Zustand des ehemaligen Flughafengeländes Langfurh im Jahr 2003. Die unter polnischer Regie ausgebaute Betonbahn ist noch weitgehend vorhanden.

Im gelben Ring sind die beiden alten Hangars aus den 1930er Jahren zu erkennen (vgl. Foto auf der vorigen Seite). Die rote Kreismarkierung kennzeichnet den Ort, wo die große Bogenbinder-Flugzeughalle aus den späten 1930er Jahren steht, die heute einen Intermarché-Supermarkt beherbergt.

In der linken unteren Ecke des Bildes, am Ende der Betonbahn, gibt die alte Eisenbahnlinie Danzig – Oliva mit der in U-Form angelegten Straßenüberführung über die Gleise eine gute Orientierung, wo vor dem zweiten Weltkrieg das alte Hauptgebäude des Flughafens stand..

Die heute noch teilweise vorhandene große Start- und Landebahn aus Beton wurde erst später gebaut, vermutlich kurz nach Beginn des zweiten Weltkriegs für die Luftwaffe. Ihre Verlängerung auf knapp 2 km erfolgte erst nach dem Krieg.

Blick auf die ehemalige Start- und Landebahn Gdansk-Zaspa (Danzig-Langfuhr). Das Bild wurde aufgenommen von den Fußgängerbrücken über die mehrspurige Schnellstraße, welche jetzt die alte Betonbahn durchschneidet (vgl. Satellitenbild).



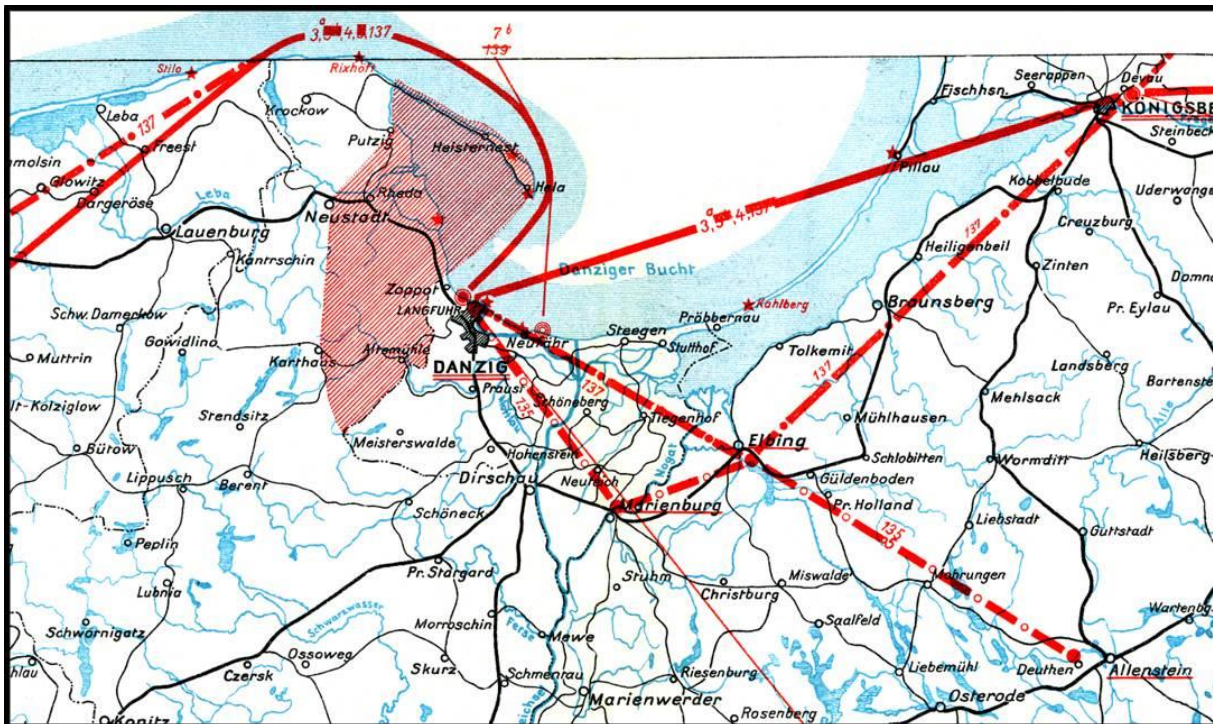
Der Flughafen Danzig-Langfuhr blieb bis 1974 in Betrieb. Die Polen verwendeten allerdings nicht den Namen Langfuhr/Wrzeszcz sondern nannten den Platz Gdansk-Zaspa, nach einem kleinen Dorf, welches direkt an die Nordostecke des Platzes grenzte und zu deutscher Zeit Saspe hieß. Nachdem die Stadt Danzig in den sechziger und siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts immer dichter an das Flugfeld heran und um es herum gewachsen war, verbot sich ein weiterer Ausbau – wie er für den kommenden Strahlflugverkehr nötig gewesen wäre – von selbst. Ähnlich wie z.B. im Fall München-Riem beschlossen daher das polnische Staatsunternehmen Flughäfen und die Bezirksverwaltungen, einen neuen Flughafen weit vor den Toren Danzigs zu errichten und den Platz Zaspa stillzulegen.

Die Wahl fiel auf ein Gelände westlich von Danzig, bei dem Dorf Rebiechowo, welches bis 1919 den Namen Ramkau trug. Hier entstand der neue Flughafen Gdansk-Rebiechowo, der später den Beinamen „Lech Walesa“ erhielt. Er wurde im Mai 1974 in Betrieb genommen und erst zu Beginn des 21. Jahrhunderts einer grundlegenden Modernisierung unterzogen.

Fluggesellschaften in Danzig

In den Jahren nach dem 1. Weltkrieg siedelten sich mehrere Fluggesellschaften in Danzig an und betrieben vom Flughafen Langfuhr aus Linienverkehre. Dabei handelte es sich überwiegend um Tochtergesellschaften deutscher Luftfahrtunternehmen. Es gab für deutsche Firmen mehrere Gründe, Niederlassungen in Danzig zu eröffnen und Flugzeuge dann offiziell im Freistaat zu beheimaten:

Da war einmal die Erwartung, daß Danziger Flugzeuge bald ungehindert polnisches Territorium überfliegen dürften und damit besonders geeignet seien für den Luftverkehr vom Reich nach Osten. Deutschen Flugzeugen war der direkte Flugweg über den „polnischen Korridor“ hinweg verwehrt, weil zwischen Polen und dem Deutschen Reich kein Luftverkehrsabkommen bestand und die Beziehungen zwischen beiden Staaten äußerst gespannt waren. Um Danzig oder Ostpreußen zu erreichen, mußten deutsche Maschinen ab Hinterpommern auf die Ostsee ausweichen und das nunmehr polnische Westpreußen außerhalb der Dreimeilenzone umfliegen. Das verlängerte nicht nur die Flugstrecke Berlin - Danzig oder Berlin - Königsberg erheblich, sondern bedeutete auch ein zusätzliches Sicherheitsrisiko: Die Zuverlässigkeit der damaligen Flugzeuge und insbesondere der Motoren ließ noch sehr zu wünschen übrig, Notlandungen waren an der Tagesordnung. Trat beim Fliegen über See eine Triebwerkstörung auf, gab es nicht die Möglichkeit einer harmlosen Außenlandung, sondern der Pilot mußte eine Notwasserung vornehmen - verbunden mit einem Totalverlust des Flugzeugs und Lebensgefahr für Passagiere und Besatzung.



Flugrouten von und nach Danzig, entnommen dem großen Luftverkehrs atlas von Europa, Jg. 1928.

Bis in die Mitte der 1930er Jahre durften die deutschen Flugzeuge auf dem Weg nach Danzig kein polnisches Gebiet überfliegen, sondern mußten den Umweg über die Ostsee außerhalb der polnischen Dreimeilenzone in Kauf nehmen.

Ein weiterer Grund zur „Ausbürgerung“ nach Danzig ergab sich aus den Bestimmungen des Versailler Vertrags (Einzelheiten hierzu finden sich im Abschnitt „Danzig und die ILÜK“): In Deutschland waren sowohl der Neubau von Flugzeugen als auch die Einfuhr von ausländischem Luftfahrtgerät verboten. Ein solches Importverbot existierte in der Freien Stadt Danzig nicht. Da die Beschaffung von brauchbaren deutschen Flugmotoren immer schwieriger geworden war, bestand in Danzig die legale Möglichkeit, Flugzeuge mit ausländischen Triebwerken auszurüsten und zu betreiben, ohne eine Beschlagnahme befürchten zu müssen.

Spätestens 1926, als im Zuge der sog. „Pariser Vereinbarungen“ die Beschränkungen für die Luftfahrt im Deutschen Reich praktisch aufgehoben wurden, bot der Standort Danzig für deutsche Fluggesellschaften aber keine wirtschaftlichen und politischen Vorteile mehr.

Welche Firmen siedelten sich in dem genannten Zeitraum in Danzig an?

Danziger Luftreederei GmbH (DzLR)

Die Gesellschaft wurde am 27. Oktober 1919, also noch vor Abtrennung Danzigs vom Reich, als Tochterfirma der Deutschen Luftreederei, Berlin (DLR), gegründet. Als Geschäftsführer fungierten u.a. Ernst Wachsmann, Konrad Bergmann und Ing. Gustav Peters. Chefpilot war Willy May. 1920 trat die DzLR der IATA bei, der im Vorjahr frisch gegründeten Internationalen Luftverkehrsorganisation, zu deren Gründungsmitgliedern u.a. die DLR gehörte.

Im Mai 1923 ging die DzLR in neu entstandenen Danziger Aerolloyd auf, nachdem es in Deutschland bereits einige Monate vorher durch Zusammenschluß von DLR und Lloyd Luftdienst GmbH zum Deutschen Aerolloyd gekommen war.

Ankündigung der Danziger Luftreederei über die geplante Eröffnung einer eigenen Fliegerschule. Allerdings machte die Beschlagnahme aller ehemaligen Militärflugzeuge durch die Alliierten diesen Plan zunichte.

DANZIGER LUFT-REEDEREI

ERÖFFNUNG
DER INTERNATIONALEN

FLIEGER-SCHULE

IM JUNI 1920

*
REKLAMEFLÜGE / PROPAGANDAFLÜGE
RUNDFLÜGE / FERNFLÜGE
SEEFLUGDIENST
*

FERNRUF 3400/3401 · DANZIG · ELISABETHWALL 9

PROSPEKTE AUF WUNSCH KOSTENFREI



(oben):

Die Dz 3, eine Fokker F II der Danziger Luftreederei, schwebt 1922 auf dem alten Flugplatz Langfuhr zur Landung ein. Der Anstrich der Zelle ist sehr dunkel gehalten (vermutlich dunkelgrün), deshalb war die Zulassung in weißen Lettern angebracht. Das große Gebäude im Hintergrund mit dem markanten Turm beherbergte das Staatliche Observatorium Danzig (Meteorologie und Meeresdienst).

(Slg. Gruszczynski)

(links): Heutiges Aussehen des ehemaligen Staatlichen Observatoriums an der Al. Legionow (früher: „Am Heeresanger“).



Danziger Luftpost GmbH (DzLP)

Mit dem Gründungsdatum 26. Februar / 4. März 1921 entstand als Danziger „Ableger“ der Lloyd Ostflug GmbH, Berlin (LO) die DzLP. Gesellschafter waren nach außen hin die Danziger Firmen Baltische Assekuranz- und Handelskontor GmbH, Lietzau-Ludolph Mechanisch-optische Werke AG und Danziger Teerindustrie AG sowie die in Seerappen (Ostpreußen) ansässige Ostdeutsche Landwerkstätten GmbH; alle vier fungierten jedoch lediglich als Treuhänder für die LO. Zum alleinigen Geschäftsführer wurde der „Flugleiter“ Erhard Milch bestellt (der spätere Staatssekretär im Reichsluftfahrtministerium und Generalfeldmarschall der Luftwaffe). Das übrige Personal (ein kaufmännischer Angestellter, ein Schreiber, vier Monteure und zwei Hilfsarbeiter) wurde komplett von der LO übernommen. Die LO hatte nämlich bereits damit begonnen, eine eigene Niederlassung in Danzig einzurichten, bevor die Entscheidung fiel, im Freistaat die DzLP als eigenständige Gesellschaft zu gründen.

Als es im März 1922 wegen grundsätzlicher Meinungsverschiedenheiten zwischen den Gesellschaftergruppen praktisch zur Aufteilung der LO kam, wurde die DzLP der Gruppe Junkers / Ostdeutsche Landwerkstätten GmbH zugeschlagen. Ab September 1922 ging die DzLP eine Betriebsgemeinschaft mit der polnischen Fluggesellschaft P.L.L. Aerolloyd ein, ebenfalls eine Junkers-Gründung. 1923 wurde Major a.D. Alfred Keller neuer Geschäftsführer. In den Jahren nach 1922 verlor die DzLP bei Junkers immer mehr an Bedeutung. Sie diente praktisch nur noch als Vertretung der P.L.L. im Danziger Staatsgebiet und erledigte die Bodenorganisation für die polnischen Flugzeuge auf dem Flughafen Danzig-Langfuhr.

Als Keller 1925 nach Staaken wechselte, um dort die Leitung der in Gründung befindlichen DVS zu übernehmen, wurde kein neuer Geschäftsführer mehr für die DzLP bestellt. Stattdessen wickelte Regierungsrat a.D. Rechtsanwalt Dr. Dähn die Geschäfte als Handlungsbevollmächtigter ab. Nachdem Junkers 1926 gezwungen war, seine deutschen Luftverkehrsaktivitäten in die Deutsche Luft Hansa (DLH) einzubringen, erlosch das Interesse an einer Fortführung der DzLP völlig.



Die Doppelhalle der Danziger Luftpost im alten Flughafenareal in Langfuhr. An den rechten Hallentoren ist außerdem der Schriftzug „Lloyd Ostflug“ zu erkennen. Links vor der Halle steht die Fokker D VII D-139 des Lloyd Ostflug, rechts die Junkers F13 Dz 152 der Danziger Luftpost. Aufnahmezeitpunkt: Frühjahr 1921. (Slg. Koos/ADL, Ott/ADL)

Die Flugleitung der Danziger Luftpost auf dem neuen Platz Langfuhr. Die Baracke ist auch auf Seite 14 am rechten Bildrand des Fotos von der festlichen Eröffnung des neuen Danziger Flughafens am 8. Mai 1923 zu erkennen.

Vor dem Haus genießen die Herren Hesse (sitzend), Schlenstedt und Wagner den Sonnenschein. Aufnahmezeitpunkt Sommer 1923.



Der Geschäftsanteil der Ostdeutsche Landwerkstätten GmbH an der DzLP ging noch 1926 auf den Kaufmann Willy Patschke in Zoppot über. Dr. Dähn blieb bis mindestens Juli 1927 mit der Abwicklung der Geschäfte betraut.

Im März 1927, als die Gesellschaft praktisch vor der Liquidation stand, beschloß die P.L.L. Aerolot, alle Anteile käuflich zu erwerben und die Firma weiterzubetreiben. Einziger Geschäftszweck war das Weiterführen der Bodenorganisation für die polnischen Flugzeuge. Zum neuen Geschäftsführer wurde Ing. Jan Klokocki bestellt, der polnische Flugleiter der P.L.L. Aerolot. Als neue Gesellschafter traten auf: Kaufmann Max Zietlow (7.500 Gulden Anteil) und Dipl.Ing. Wilhelm Schiller (2.500 Gulden Anteil).

Am 28.11.1928 wurde Klokocki abberufen und stattdessen der Kaufmann Dr. Kurt Runde zum Alleingeschäftsführer bestellt. Runde war angesehener Kaufmann in Danzig, u.a. Teilhaber der Eugen Runde GmbH und der Firma Galkar (Mineralöl-Handelsgesellschaft, bei der auch die DLH ihren Treibstoffbedarf im Flughafen Langfuhr deckte). Bei ihm lag praktisch auch der Mehrheitsanteil an der DzLP, denn Max Zietlow war Prokurist bei Galkar und fungierte in Rundes Auftrag. Mindestens seit 1929 strebte die Gesellschaft an, neben der P.L.L. Aerolot die Vertretung für weitere ausländische Fluglinien zu bekommen, soweit diese Danzig anfliegen bzw. in Zukunft anfliegen würden. Offenbar stand die DzLP seit Ende 1928 nicht mehr unter polnischem Einfluß, was vermutlich mit der Verstaatlichung aller polnischen Fluggesellschaften und ihrer Verschmelzung zur Einheitsgesellschaft LOT zusammenhing. Nach dem Mai 1929 liegen über die DzLP leider keine Informationen mehr vor.

Danziger Lloyd Luftdienst GmbH (DzLLD)

Der ehemalige LO-Gesellschafter Lloyd Luftdienst GmbH, Bremen, (LLD) gründete am 6. März 1922 als neue Danziger Tochtergesellschaft die DzLLD. Das Handelsregister führte den Kaufmann Julius Jewelowski, Danzig, und den Bankdirektor Max Urban, wohnhaft in Oliva, als Gesellschafter auf – allerdings fungierten sie nur als Treuhänder für die LLD. Zum Geschäftsführer wurde der Kaufmann Hermann Grube bestellt, ehemals Leiter der Danziger Niederlassung des Norddeutschen Lloyd.

Im Zuge eines vereinbarten Interessenausgleichs zwischen den ehemaligen LO-Gesellschaftern übernahm die DzLLD einen Teil des Flugzeugparks von DzLP. Im Mai 1923 ging die DzLLD, ebenso wie die DzLR, im Danziger Aerolloyd auf.



Anzeige des Lloyd-Luftdienstes zur Eröffnung der Luftverkehrssaison 1922 in verschiedenen damaligen Fachzeitschriften.

Danziger Aerolloyd GmbH (DzAL)

Nach Fusion ihrer deutschen Mutterfirmen schlossen sich am 9. Juni 1923 in Danzig die DzLR und DzLLD zur DzAL zusammen. Die neue Gesellschaft fungierte als Tochterfirma der Deutsche Aerolloyd AG, Berlin (DAL). Die Geschäftsanteile wurden treuhänderisch von Julius Jewelowski, Danzig, und Max Urban, Oliva, (beide schon als Gesellschafter beim DzLLD aufgetreten) sowie von Bankdirektor Richard Marx, wohnhaft in Danzig, gehalten. Geschäftsführer waren Hermann Grube, der vorher in gleicher Funktion beim DzLLD tätig gewesen war, und Georg von Winterfeld.



Dieses Foto der Fokker F III Dz-8 dürfte etwa 1923/24 aufgenommen sein: Am Rumpf findet sich keinerlei Hinweis auf die Betreiberfirma, lediglich am Bug ist ihr Taufname „Fürth“ angebracht. Nur das Kranichsymbol am Seitenleitwerk gibt den Eigentümer der Maschine preis. Das war typisch für das erste Jahr nach erfolgter Fusion zum Deutschen Aerolloyd.



Die Junkers F 13, Dz 34, des Danziger Aero-Lloyd landet 1925 auf dem Flugplatz Böblingen. Die Unterseiten von Flügel, Rumpf und Höhenleitwerk sind in schwarzer Bitumenfarbe bemalt. Auf der Motorhaube prangt jetzt der neue Firmenschriftzug, aber nicht mehr der Taufname der Maschine..



Auch die Fokker F III, Dz 5, trug 1925 den neuen Firmenschriftzug „Aero Lloyd“ am Rumpfbügel. (Slg. Ott/ADL).

Als 1926 in Deutschland durch Zusammenschluß von Junkers Luftverkehr und DAL die DLH entstand, blieb in Danzig die DzAL bestehen – es hat also nie eine „Danziger Luft Hansa“ gegeben. Zum Jahresende 1926 stellte die DzAL ihre aktive Geschäftstätigkeit ein, die Flugzeuge wurden von der DLH übernommen. Die letzte Information datiert aus November 1927, als die Abteilung für Öffentliche Arbeiten dem Danziger Senat berichtete, daß eine Liquidation bisher nicht erfolgt sei.

Internationale Luftverkehrs-Gesellschaft „Ileg“, Danzig

Hierbei handelte es sich um ein etwas ominöses Unternehmen, das im Februar 1921 gegründet wurde. Gesellschafter waren Fabrikant Lilienthal (vorher Aufsichtsratsmitglied bei Albatros) und Dipl.Ing. Dr. Donski. Die Firma existierte zunächst nur auf dem Papier, hatte aber vertragliche Vereinbarungen mit den Technischen Staatsbetrieben Danzig über die Nutzung der Werkstätten der ehemaligen Reichswerft Danzig. Beabsichtigt war ein Luftverkehr zwischen Danzig und Polen sowie Finnland. Über eine praktische Betriebsausübung ist nichts bekannt.

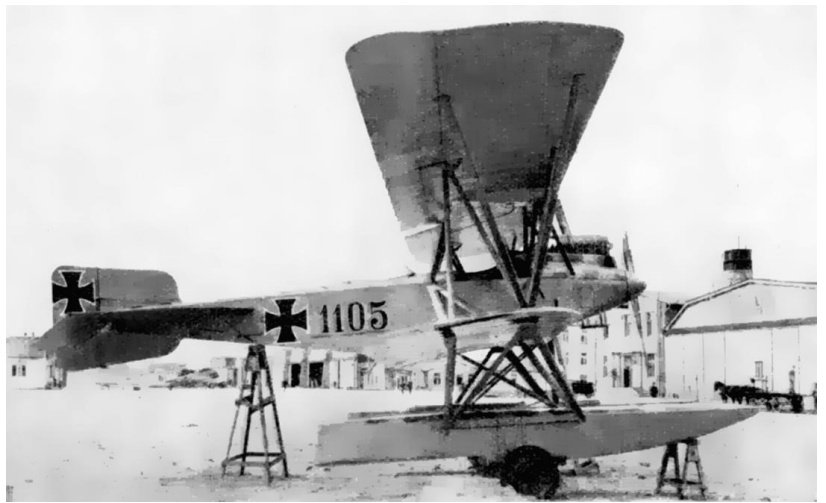
Im Sommer 1921 war die „Ileg“ im Besitz von 8 Wasserflugzeugen. Der Maschinenpark wurde im August 1921 von den Alliierten beschlagnahmt und zerstört, die Gesellschaft geschlossen.

Im Brüsseler Musée Royal de l'Armée, Abt. Luftfahrt, befindet sich ein Doppeldecker vom Typ LVG C VI (Militärnummer 9070/18, Werk-Nr. 4981), der die Beschriftung „Internationale Danziger Luftreederei“ trägt. Ob diese Gesellschaft etwas mit der Ileg zu tun hatte oder ob es sich um eine reine Phantasiebeschriftung handelt, ist unbekannt.

Sonstige Luftfahrtbetriebe in Danzig

Eine nennenswerte Luftfahrtindustrie gab es in Danzig nicht. Im ersten Weltkrieg hatte die **Reichswerft Danzig** in ihren Flugzeugwerkstätten einige Wasserflugzeuge für die kaiserliche Marine konstruiert und gebaut, aber nach Kriegsende war der Betrieb eingestellt worden. Der Danziger Staat hatte 1920 die ehemals reichsdeutschen Anlagen, darunter auch die Reichswerft, übernommen und sie in den **Technischen Staatsbetrieben Danzig** zusammengefaßt. Deren Leiter, Prof. Ludwig Noé, bemühte sich in den Folgejahren, Flugzeugbau-firmen für eine Fabrikation in Danzig zu interessieren. Erfolg war diesen Bemühungen allerdings nicht beschieden.

*Schwimmer-Doppeldecker
der Kaiserlichen Werft
Danzig aus dem Jahr 1917,
ausgerüstet mit Benz Bz III.*



Daneben existierte noch eine **Danziger Flugzeug- und Motorboot-Bau AG**, gegründet im Oktober 1919 auf Betreiben der Albatros Flugzeugwerke durch mehrere in Danzig ansässige Treuhänder. Gegenstand dieses Unternehmens war die Herstellung und der Vertrieb von Flugzeugen und Motorbooten sowie anderen Erzeugnissen der Maschinen- und Holzindustrie. Die Firma hatte diverse Räumlichkeiten in der ehemaligen Reichswerft angemietet, und zum Alleinvorstand war der bereits genannte Prof. Noé bestellt. Über eine Fertigungsaufnahme ist nichts bekanntgeworden.

Es scheint aber ein Zusammenhang bestanden zu haben zwischen der „Danziger Flugzeug- und Motorboot-Bau AG“ und der schon erwähnten „Internationalen Luftverkehrs-Gesellschaft Ileg“. Deren Gesellschafter Lilienthal hatte nämlich eine Anzahl ehemaliger deutscher Militärflugzeuge günstig von den Alliierten erworben und plante, die Maschinen in den von der Danziger Flugzeug- und Motorboot-Bau AG gemieteten Werkstätten auf der Reichswerft instand zu setzen und dann nach Polen zu verkaufen. Inwieweit das Vorhaben in die Tat umgesetzt wurde, ist nicht mehr zu ermitteln. Möglicherweise handelte es sich hier sogar um jene 8 Flugzeuge, die angeblich der „Ileg“ gehörten, aber im August 1921 von den Alliierten beschlagnahmt und zerstört wurden.

Die Firma Junkers interessierte sich 1921 für eine Verlagerung ihrer Flugzeugfabrikation nach Danzig, aber dieser Plan wurde bald wieder aufgegeben, weil sich herausstellte, daß eine Umgehung der alliierten Vorschriften in Danzig nicht möglich sein würde. Das zeitweilige Interesse von Junkers spiegelte sich auch in der Ankündigung der Lloyd Ostflug GmbH über die Eröffnung der Flugpostlinie Berlin - Danzig - Königsberg im April 1921 wider, wo es hieß, daß „den Flugdienst auf Danziger Gebiet die Flugzeug- und Motorenbau AG, Danzig“ ausführen werde.

Neben diesen nur auf die Fertigung von Flugzeugen ausgerichteten Betrieben gab es, wie an fast jedem Luftfahrtstandort, einige örtliche Firmen, die sich auf den Rund- und Bedarfsflugverkehr sowie auf die Pilotenausbildung spezialisiert hatten.

Am 2. Juli 1924 eröffnete die **Fliegerschule Danzig Kurt Otto Kannenberg** ihren Flugbetrieb mit einem DFW C V Doppeldecker und mehreren Mark-Eindeckern. Fluglehrer war Willy May, der frühere Chefpilot der DzLR. Die Firma übernahm zugleich die Verkaufsvertretung der Stahlwerk Mark Abt. Flugzeugbau, Breslau, für das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

Fliegerschule Danzig
Eröffnung 15. Mai 1924

Geschult wird mit Markflugzeugen und altbewährten Fachlehrkräften. Honorar und Lebensbedingungen in Danzig mit dem idyllischen Zoppot, der Perle der Ostsee, günstig.
Anmeldungen rechtzeitig erbeten.

Markflugzeugvertretung:
Kurt Otto Kannenberg, Danzig
Automobile - Flugzeuge - Fliegerschule

Stadtbureau: Frauengasse 46, Fernruf 1297 Flughafen: Flugplatz Langfuhr

*Anzeige der Fliegerschule
Kannenberg in der Illustrier-
ten Flug-Welt Nr. 9/1924.
Der geplante Starttermin 15.
Mai 1924 konnte nicht einge-
halten werden, erst am 2. Juli
öffnete die Schule ihre Pfor-
ten.*

Ab 1925 firmierte sie unter **Danziger Fliegerschule GmbH**. Die LÜSt. Danzig vermeldete in ihrem Tätigkeits- und Erfahrungsbericht für das Jahr 1925 wenig Erfreuliches über die Entwicklung des Unternehmens:

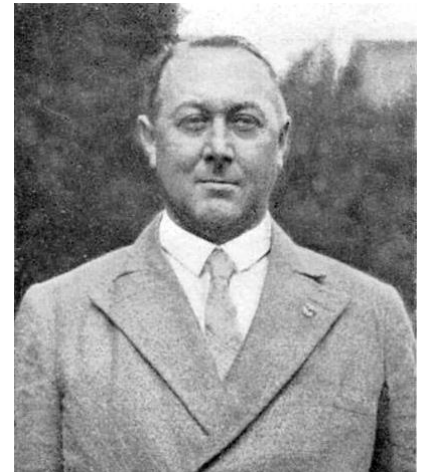
„Die Tätigkeit der Danziger Fliegerschule hat im vergangenen Jahre allgemein nicht befriedigt. Im Laufe des verflossenen Flugjahres haben nur 2 Schüler den Führerschein der Klasse A erlangt. Beide Schüler waren ehemalige Militärflieger, bei denen es sich nur um eine Nachschulung handelte. Außerdem haben noch 2 Jungschüler den ersten Teil der praktischen Pilotenprüfung mit Erfolg abgelegt. Trotzdem die Schule zu Beginn des Jahres von 8 Schülern besucht war, so ist das Ergebnis der Ausbildung doch verhältnismäßig ein sehr geringes. Die schlechten Ergebnisse finden ihre Begründung hauptsächlich in der allgemeinen schlechten wirtschaftlichen Lage.“

Die Danziger Fliegerschule GmbH hatte in dieser Form mindestens bis 1926/27 Bestand. Danach übernahm Fluglehrer Willy May die Firma und holte sich als Teilhaber Fritz Bergmann aus Staaken dazu, der Name des Unternehmens lautete nun **Danziger Fliegerschule May & Bergmann**. Bergmann verlegte sogar später seinen Wohnsitz nach Danzig. Der Flugzeugpark der Firma bestand aus einer Rumppler C I und einer Albatros B II. Da der reine Schulbetrieb die laufenden Kosten nicht deckte, übernahm die Firma auch Reklameaufträge und Sonderflüge aller Art. So hielt sie sich bis mindestens 1933 „über Wasser“.

Als weitere Gesellschaft führte die Firma **Trieb & Cie** ab 1924 Rundflüge über dem Danziger Gebiet aus und betrieb Bedarfsluftverkehr. Leiter war Oberingenieur H.W. Trieb. Die Firma scheint zeitweilig einen schwunghaften Handel mit Danziger Flugzeugen am Rande der Legalität betrieben zu haben: Sie trat in etlichen Fällen als offizieller Eigentümer auf, während die betreffenden Maschinen längst verkauft waren und mit ihren Danziger Zulassungen munter im Ausland herumkurvten (siehe in Teil 3 der Danziger Luftfahrtgeschichte das Kapitel „Am Rande der Legalität“).



(links): Willy May beim Danziger Großflugtag am 14. September 1930



(rechts): Oberingenieur H.W. Trieb, Begründer und langjähriger 1. Vorsitzender des Danziger Luftfahrtvereins sowie Geschäftsführer der Luftverkehrsgesellschaft Trieb & Cie.

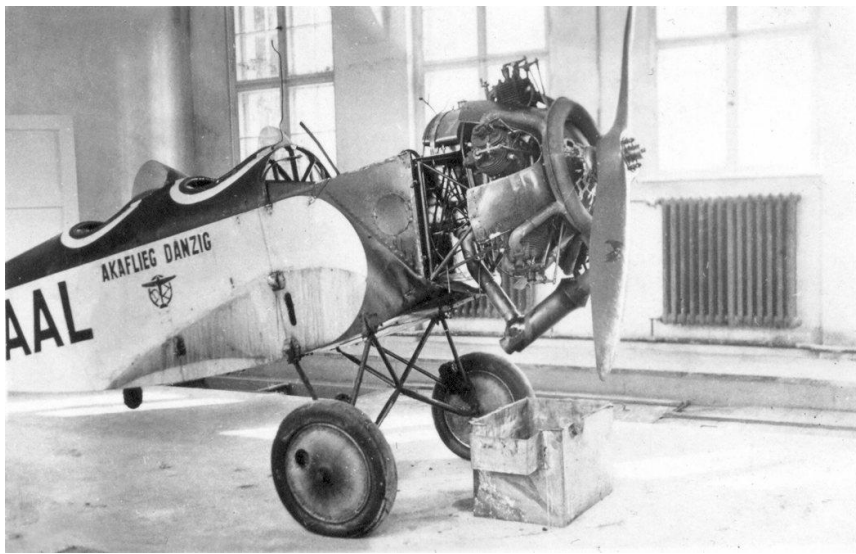
Luftfahrtvereine

Neben der kommerziellen Luftfahrt existierte in Danzig auch eine vereinsmäßig betriebene Fliegerei.

Da ist zunächst der **Danziger Luftfahrtverein e.V.** zu nennen, der aus dem alten Danziger Verein für Luftfahrt e.V. hervorgegangen war und neben dem Segelflug ab Mitte 1931 auch Motorflug betrieb. Er war Mitglied im Deutschen Luftfahrt-Verband (DLV) und galt als offizielle Flugübungsstelle des DLV. Im Frühjahr 1933 erfolgte seine Umbenennung in **Nationaler Flugsport-Club Danzig e.V.**, was mit den politischen Veränderungen im Deutschen Reich zusammenhing. Im Herbst 1933 änderte der Club nochmals seinen Namen und bezeichnete sich fortan als **Nationaler Flugsportverein Danzig e.V.**

Nähere Einzelheiten über den Danziger Verein, insbesondere auch seine Einordnung in die Organisation des Deutschen Luftsport-Verbands (DLV „neu“) nach 1933, finden sich in Teil 3 der Danziger Luftfahrtgeschichte im Kapitel „Danziger Luftfahrtverein, DLV und NSFK“.

Als zweite bedeutende Gruppierung ist die im Juli 1923 an der T.H. Danzig gegründete **Akademische Fliegergruppe der Technischen Hochschule Danzig e.V. (Akaflieg Danzig)** zu nennen. Sie betrieb zunächst nur Segelflug, konstruierte und baute auch eigene Segelflugzeuge. Im Februar 1928 trat die Akaflieg Danzig dem DLV als korrespondierendes Mitglied bei. 1930 nahm man dann den Motorflug auf, nachdem eigene Maschinen zur Verfügung standen.



(links): Die BFW M 23 b, YM-AAL, der Akaflieg Danzig während der Grundüberholung. (Slg. Achs)

(oben): Zeichen der Akaflieg Danzig in der Form um 1930.

Anders als im Deutschen Reich blieb die Akaflieg Danzig auch nach 1933 bestehen, zunächst unter dem Dach des DLV (neu). 1935/36 wurde die Gruppe dann organisatorisch in die DVL Adlershof, Abteilung für Ingenieurnachwuchs, eingliedert. Darüber wird detailliert in Teil 3 der Danziger Luftfahrtgeschichte im Kapitel „Die Akaflieg Danzig“ berichtet.

Neben diesen beiden deutschsprachigen Vereinen trat im April 1931 der frischgegründete **Aeroklub Akademicki w Gdansku** (AAG), zu deutsch **Akademischer Aeroklub Danzig**, auf den Plan. Der Danziger Senat versagte dem AAG aber die Genehmigung zur Flugtätigkeit in Danzig, weil über dem Gebiet des Freistaates nur Flugzeuge verkehren durften, die auch in Danzig zugelassen waren. Die Maschinen, die der AAG einsetzen wollte, gehörten aber polnischen Institutionen und hatten ausschließlich polnische Zulassungen.

Die Senatsbehörden stellten dem AAG jedoch eine Sondergenehmigung in Aussicht, wenn im Gegenzug die Akaflieg Danzig vom polnischen Staat die offizielle Erlaubnis erhielt, über polnisches Territorium zu fliegen. Der Hintergrund dieser Forderung war, daß es immer noch kein Luftverkehrsabkommen zwischen dem Freistaat Danzig und der Republik Polen gab.

Der AAG wollte nicht so lange warten, bis eine Einigung auf politischer Ebene zustande kam, und wick in der Zwischenzeit auf den bei Gdingen gelegenen Flugplatz Rumia aus. Das Gelände war rund 40 km von Danzig entfernt, trotzdem hatte das Provisorium aber Bestand bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs.

Nähere Informationen zu diesem Thema können in Teil 3 der Danziger Luftfahrtgeschichte dem Kapitel „Aeroklub Akademicki w Gdansku (Akademischer Aeroklub Danzig)“ entnommen werden.

Danziger Luftverkehr 1919 - 1920

Im Jahr 1919, als Danzig noch zum Deutschen Reich gehörte, konnte von einem planmäßig betriebenen Luftverkehr von und nach Danzig keine Rede sein. Die ganze Verkehrsentwicklung steckte erst in den „Kinderschuhen“, es gab nur wenige Linienverbindungen, die alle in Berlin starteten und nach Weimar, nach Hamburg, über Hannover ins Ruhrgebiet sowie über Augsburg nach München führten. Danzig wurde allenfalls von Sonderflügen berührt, z.B. von Königsberg. Außerdem fand gelegentlich örtlicher Flugbetrieb (z.B. Rundflüge) statt. Die im Oktober 1919 frisch gegründete DzLR war den Rest des Jahres vollauf damit beschäftigt sich zu organisieren und wies deshalb keine nennenswerte Flugtätigkeit auf.

Im November 1919 wurde, wie in den anderen Großstädten Deutschlands, auch in Danzig im Zuge der Bildung der sog. Sicherheitspolizei (Sipo) eine Polizeifliegerstaffel aufgestellt. Die Einheit war in Langfuhr stationiert und bestand zunächst aus einem Stamm von etwa 25 Beamten, zu denen im Laufe der Zeit noch eine Anzahl Fachhandwerker hinzutraten. Das fliegende Personal umfaßte vier Piloten und zwei MG-Schützen. Der Flugzeugpark bestand aus 20 Flugzeugen verschiedenster Typen, von denen im Frühjahr 1920 drei Albatros C XII und ein Fokker D VII startbereit aufmontiert waren. Mit diesen Maschinen fanden in den folgenden Monaten diverse Übungs- und Kurierflüge über dem inzwischen abgetrennten Danziger Gebiet statt.

Wie die Luftaufsicht Danzig rückschauend betonte, war der Maschinenpark der Fliegerstaffel an Reichhaltigkeit und Güte erstklassig und hätte einen Flugbetrieb für lange Jahre gewährleistet. Hinzu kam noch eine gut ausgerüstete Bildabteilung mit sämtlichem Personal und Gerät. Im Mai 1920 erließ das alliierte Oberkommando jedoch im Rahmen der Umsetzung des Friedensvertrags von Versailles ein Flugverbot für alle Danziger Polizeiflugzeuge. Der Maschinenpark wurde formell beschlagnahmt, und am 21.11.1920 kam der Befehl der Alliierten, unverzüglich sämtliche Flugzeuge an Polen auszuliefern. Alle Gegenvorstellung blieben erfolglos, schweren Herzens mußten die Flugzeuge schließlich den Polen übergeben werden.

Im zivilen Bereich blieb auch 1920 die DzLR das einzige in Danzig ansässige Luftverkehrsunternehmen. Sie hatte ihren Flugzeugpark in der großen massiven Halle auf dem Flugplatz Langfuhr untergebracht, die im Weltkrieg für die Marine-Kampffliegerschule gebaut worden war. Während der Danziger Frühjahrsmesse im März 1920 führte die Gesellschaft Rundflüge über dem Gebiet des Freistaats durch; zum Einsatz kamen vier Doppeldecker des Typs LVG C VI.

Als die Polen im Mai 1920 eine zehntägige Verkehrssperre durch den sog. polnischen Korridor verhängten und damit die Landverbindung zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich unterbrachen, führte die DzLR diverse Postflüge auf den Strecken Danzig - Stolp (Ostpommern) und Danzig - Königsberg durch. Zum Einsatz gelangten Albatros-, DFW- und Rumppler-Doppeldecker der ehemaligen Militärklasse C; sie beförderten insgesamt 25 Passagiere sowie 13.700 kg Post und Fracht.

Weiterhin befand sich im Frühjahr 1920 bei der DzLR die Einrichtung einer Fluglinie Danzig - Warschau in Planung, ebenso die Beschaffung von zweimotorigen Großflugzeugen für 6 - 8 Passagiere (vermutlich vom Typ Friedrichshafen G III a oder AEG G V). Im Juni 1920 wollte die Gesellschaft eine „Internationale Flieger-Schule“ in Langfuhr eröffnen. Alle diese Vorhaben scheiterten aber schließlich entweder aus politischen Gründen oder mangels Geld und Material.

In die gleiche Zeit fiel ein wohlgelungener Reklameflug für die „Danziger Zeitung“, den Chefpilot Willy May mit einem Doppeldecker der DzLR über Danzig und Umgebung ausführte. Die Neuartigkeit dieses Werbemediums war einer damaligen Luftfahrtzeitschrift den folgenden Bericht wert: *„Das Flugzeug, dessen untere Tragflächen in großen Lettern den Namen der genannten Zeitung trugen, kreiste in einer Höhe von ungefähr 50 m über der Stadt und nahm dann seinen Weg über Langfuhr - Oliva nach Zoppot. In mehrfachen Runden wurden der Steg, der Kurgarten und die Stadt überflogen, wobei Tausende von Reklame-Flugblättern abgeworfen wurden. Dem Publikum bereitete die neuartige Reklame sichtbares Vergnügen. Der Heimflug am Strande entlang ging in einer Höhe von teilweise nur 10 m vonstatten. Die Landung verlief glatt.“*

Regelmäßig betriebene Fluglinien von und nach Danzig gab es auch im Jahr 1920 nicht. Erst im Spätherbst begann die Erschließung der deutschen Ostprovinzen und des Baltikums für den Luftverkehr: Am 18.10.1920 führte ein DLR-Wasserflugzeug einen Probe-Postflug von Warnemünde über Königsberg und Libau bis Riga durch, drei Tage später ging es auf dem gleichen Kurs wieder zurück. Danzig wurde dabei allerdings nicht berührt.

Auch die Flugpostlinie Berlin - Königsberg, auf der ab 28. Dezember 1920 durch den frisch gegründeten Lloyd Ostflug die ersten Probeflüge stattfanden, führte zunächst an Danzig vorbei.

Danziger Kennzeichen in der Übergangszeit 1920/21

Bevor im März 1921 in Danzig ein offizielles Luftfahrzeugregister geschaffen wurde, gab es bereits dort ansässige Luftverkehrsgesellschaften, deren Flugzeuge einer öffentlichen Zulassung bedurften.

Älteste Firma war die Danziger Luftreederei GmbH. Sie hatte ihre Zulassung zum Luftverkehr noch kurz vor der Abtrennung Danzigs vom Reich durch das deutsche Reichsluftamt erhalten. Ihre Flugzeuge trugen ab etwa März/April 1920 die Kennung „FD“ (für „Freistaat Danzig“), gefolgt von einer Nummer. Die Reihe begann mit FD 1, zugeteilt einer Albatros B II. Das höchste bekannte Kennzeichen, nämlich FD 21, führte eine Fokker F III.

Die FD-Zulassungen müssen bis Juli/August 1921 Bestand gehabt haben, denn erst ab August 1921 erschienen DzLR-Flugzeuge in dem neuen Dz-Register.



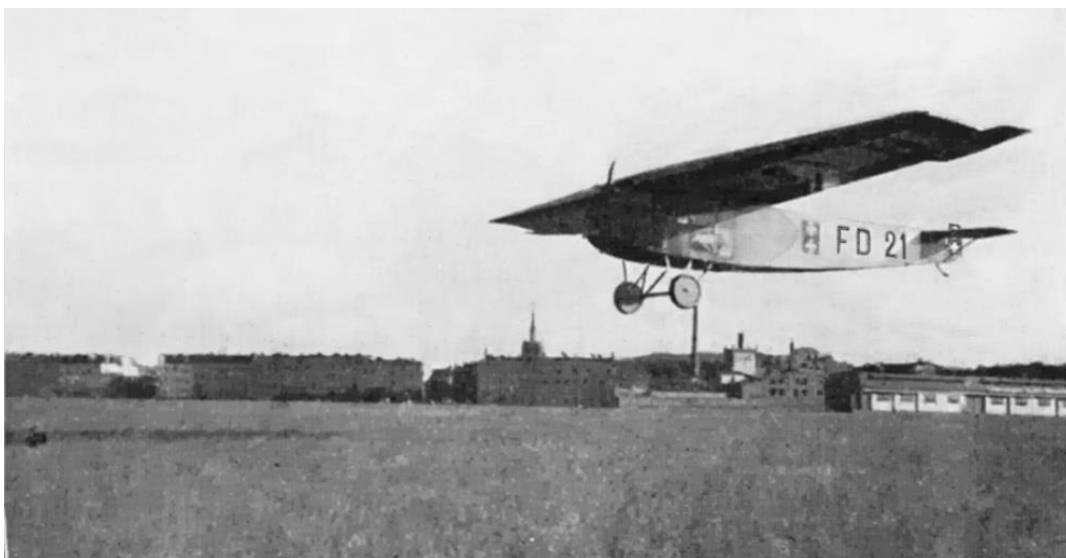
Bei FD-14 und FD-15 handelte es sich um zwei Fokker F II der Danziger Luftreederei. Außer der am Rumpf angebrachten Zulassung scheinen die Flugzeuge keine weiteren Kennzeichen, getragen zu haben, auch kein Danziger Wappen. Die Aufnahmen auf dieser und der nächsten Seite stammen aus dem Zeitraum 1920/21.

(oberes Foto Slg. Hazewinkel)





Die vordere Hälfte des Rumpfes der FD 15 war in den Farben schwarz und gelb lackiert, der Farbton der hinteren Rumpfpartie ist nicht überliefert. Die Flügel trugen eine Stoffbespannung mit aufgedruckten militärischen Tarnfarben, wie sie in den letzten Kriegsjahren ballenweise hergestellt wurden.



Fotos von anderen Flugzeugen mit FD-Zulassung sind recht selten, deshalb soll trotz der bescheidenen Bildqualität nicht auf diese Aufnahme verzichtet werden: Die FD 21, eine Fokker F.III der Danziger Luftreederei, bei der Landung in Danzig-Langfuhr. Anders als FD 14 und FD 15 trägt diese Maschine am Rumpf und am Seitenleitwerk zusätzlich das Danziger Hoheitszeichen.
(Slg. Hazewinkel)

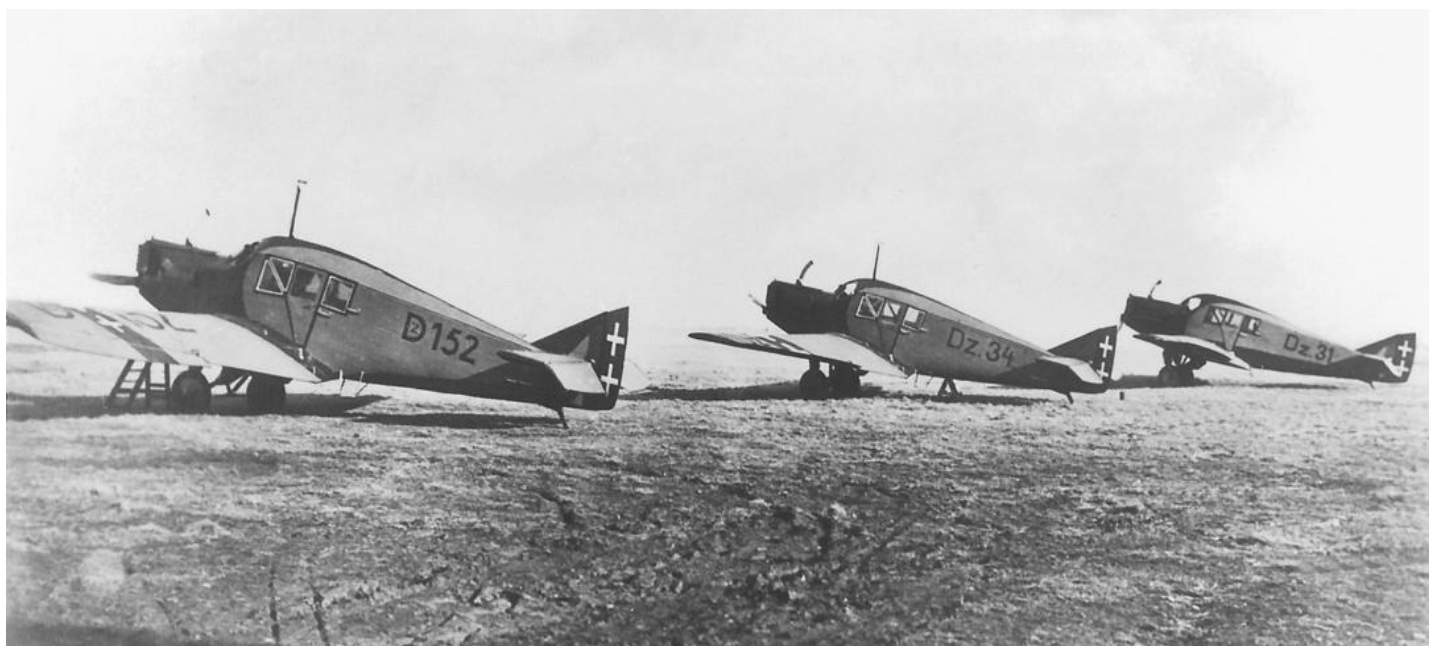
Neben den FD-Nummern gab es ab Februar 1921 noch eine andere Art von vorläufigen Danziger Kennzeichen: Die neugegründete Danziger Luftpost GmbH (DzLP) verlieh ihren frisch aus Deutschland eingetroffenen Junkers F 13-Passagierflugzeugen einfach die Danziger Nationalität, indem sie aus den deutschen Registrierungen durch Hinzufügen des Buchstabens „z“ kurzerhand Danziger Kennzeichen machte: Aus D-135 wurde Dz 135, die D-152 flog als Dz 152 usw.

Nachdem im März 1921 die neue Danziger Luftfahrzeugrolle errichtet war, begann die DzLP schrittweise auf die offiziellen Zulassungsnummern umzustellen: Die Dz 135 bekam das neue Kennzeichen Dz 36, aus Dz 158 wurde Dz 37 und so fort.



(links): Ab Februar 1921 schuf die DzLP für ihre frisch aus Deutschland eingetroffenen Junkers F 13 ein provisorisches Danziger Kennzeichen, indem man in das deutsche „D“ einfach ein „z“ malte.

(unten): Mitte März 1921 stellte man die Kennzeichen dann auf die neue Danziger Luftfahrzeugrolle um. Die Dz 152 verkörperte noch das Junkers-Provisorium, während Dz.34 und Dz.31 bereits dem neuen Standard entsprachen.



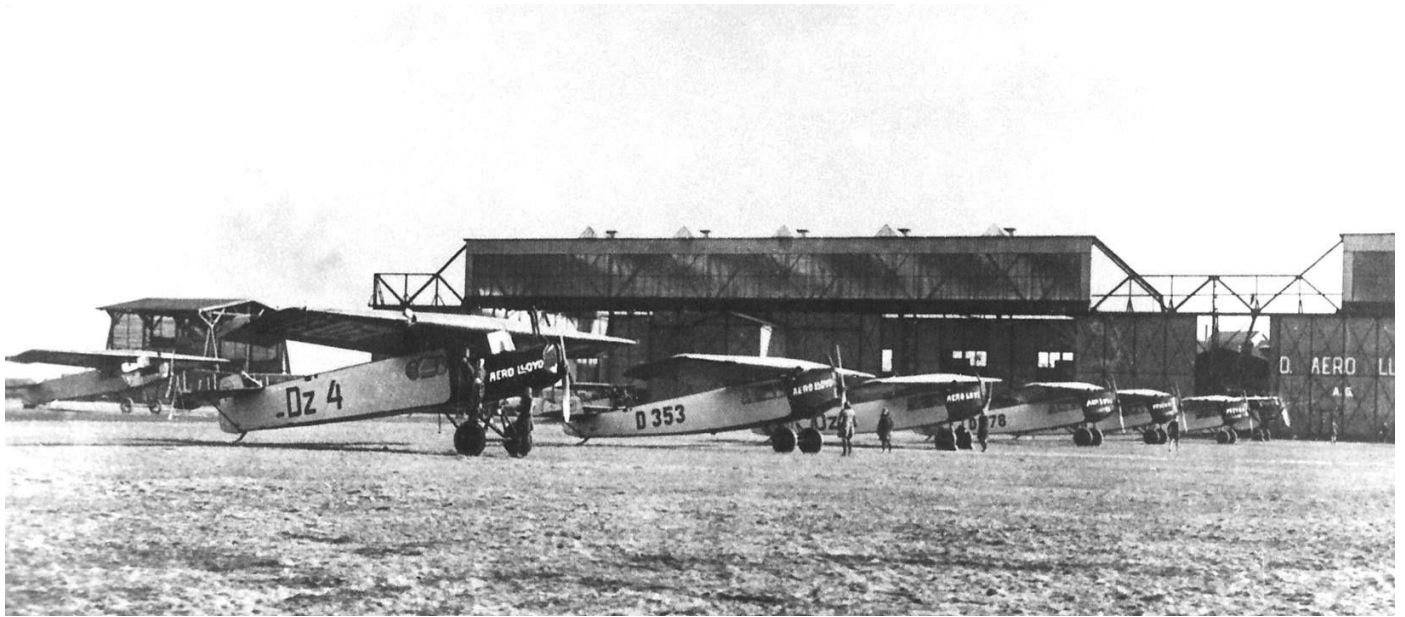
(rechts): Einige Junkers F 13 der Danziger Luftpost besaßen im Zeitraum März – August 1921 zwei Nationalitäten: Sie blieben in Deutschland registriert und wurden außerdem in die Danziger Luftfahrzeugrolle eingetragen, so wie hier die Dz 33, die zugleich das deutsche Kennzeichen D 154 trug.

(Slg. Ott/ADL)



Mindestens vier Junkers F 13 blieben aber auf besonderen Antrag der DzLP weiterhin auch für den Luftverkehr in Deutschland zugelassen und hatten somit eine „doppelte Staatsbürgerschaft“. Es handelte sich um D-152, D-154, D-157 und D-158. Sie trugen äußerlich neben ihren deutschen Registrierungen auch ihre Danziger Kennzeichen Dz 35, Dz 33, Dz 30 und Dz 37. Hintergrund dieser Sonderregelung: Die Maschinen waren für den grenzüberschreitenden Luftverkehr Richtung Osten vorgesehen, und die DzLP befürchtete Probleme mit der Anerkennung der Danziger Zulassungen durch osteuropäische Staaten. Im August 1921, nachdem alle diesbezüglichen Fragen geklärt waren, wurde die Sondergenehmigung aufgehoben. Das RVM zog die deutschen Zulassungsbescheinigungen ein und die D-Nummern wurden endgültig gelöscht.

Teil 2: Der planmäßige Luftverkehr von 1921 bis 1939



Paradeaufstellung von Fokker-Verkehrsflugzeugen des Aero-Lloyds im Frühjahr 1925 in Staaken. Vorn links steht die F II Dz 4 des Danziger Aero-Lloyds, die übernächste Maschine ist ebenfalls eine Danziger, und zwar die F III mit dem Kennzeichen Dz 5 oder Dz 8.

Danziger Luftfahrzeugrolle 1921

Die ersten Zulassungsbescheinigungen und damit zugleich die ersten Eintragungen in die Danziger Luftfahrzeugrolle datieren vom 12.3.1921. Man hatte offensichtlich bestimmte Nummernblöcke für die in Danzig ansässigen Luftverkehrsgesellschaften reserviert:

Dz 1 bis 19	Danziger Luftreederei	(DzLR)
Dz 20 bis 40	Danziger Luftpost	(DzLP)

Innerhalb des Nummernkreises der DzLP wurde nochmals nach Flugzeugtypen unterschieden: Die Zahlen 20 bis 30 waren Rumpler C I zugeordnet, die 31 bis 40 hatte man für Junkers F 13 vorgesehen. Deshalb erhielten die Junkers-Maschinen, die am 12.3.1921 als erste Flugzeuge für die DzLP eingetragen wurden, nicht die niedrigsten Nummern, sondern die Kennzeichen Dz 31 - 34 und Dz 36 - 39.



Die Junkers F 13, Dz 31, der Danziger Luftpost schwebt zur Landung ein. Das Kennzeichen am Rumpf ist noch in der frühen Schreibweise mit Punkten hinter Dz und Nummer angebracht. Das Foto dürfte deshalb 1921/22 aufgenommen sein.

Als nächste Gruppe folgten am 30.7.1921 sechs Rumpler C I der DzLP als Dz 20 - 25 sowie zwei Junkers F 13 mit den Nummern Dz 35 und Dz 40. Die Nummer Dz 30 erhielt entgegen der ursprünglichen Planung keine Ru C I, sondern am 21.8.1921 eine Junkers F 13. Die noch fehlenden Zwanziger-Nummern Dz 26 - 29 wurden erst am 21.4.1922 belegt.

Die Flugzeuge der DzLR erhielten im Laufe des Monats August 1921 ihre neuen Zulassungen Dz 1 - 8. Es scheint, daß die Eintragsnummern von 9 bis 19 nie benutzt worden sind.



(oben): Die alten Rumpler C I-Doppeldecker wurden ab 1922 nur noch zum Posttransport u.ä. eingesetzt. Die Dz 24 der Danziger Luftpost zeigt ebenfalls die frühe Schreibweise des Kennzeichens mit Punkten hinter Dz und Nummer.

(Slg. Ott/ADL)

(unten): Eine interessante Rumpfkennzeichnung weist diese Rumpler C I auf: Zwischen dem Dz und der Eintragsnummer besaß die Maschine ein umlaufendes weißes Band, auf dem die Danziger Krone (in gelb) und die beiden Danziger Kreuze (in schwarz) kunstvoll aufgemalt waren. Diese Farbgebung entsprach zwar nicht dem offiziellen Schema, das „weiße Kreuze auf rotem Grund“ vorschrieb, aber für ein solches Rumpfband gab es ohnehin keinerlei Vorschrift!

(Slg. Ott/ADL)





Start einer Fokker F II der Danziger Luft-Reederei auf dem Platz Langfuhr. Die Aufnahme stammt aus dem ersten Halbjahr 1921, denn die Maschine trägt noch das vorläufige Kennzeichen FD-14. Im Hintergrund ist rechts die kombinierte Abfertigungs- und Flugzeughalle der DzLR zu erkennen, hinter dieser ragen die Werksanlagen der Danziger Aktien-Brauerei aus dem Fröhndunst.



Junkers F 13, Dz 34, der Danziger Luftpost, aufgenommen im Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel ca. 1922.

Danzig im Luftverkehr mit Hindernissen 1921

Am 1.1.1921 eröffnete der Lloyd Ostflug (LO) den täglichen Luftpostverkehr Berlin - Schneidemühl - Königsberg. Mit der Streckenführung hatte es seine besondere Bewandnis: Der Zwischenlandeplatz Schneidemühl (in Pommern) wurde angefliegen, weil der LO-Gesellschafter Albatros hier einen großen eigenen Stützpunkt besaß (die Ostdeutschen Albatros-Werke) und somit beste Wartungsmöglichkeiten für die eingesetzten Flugzeuge bestanden. Von Schneidemühl aus ging es nach Nordosten bis Stolp (Pommern), wo aber nur in besonderen Fällen und ohne Post austausch gelandet wurde. Von hier schwenkte die Strecke zur Ostsee, um das polnische Westpreußen über See zu umfliegen (vgl. auch die Luftverkehrskarte in Teil 1 der Berichtsreihe auf Seite 19). Nächster Bedarfslandeplatz war das ostpreussische Elbing. Man hätte zwar gern Danzig als Zwischenstation angesteuert, denn auch hier war Albatros mit einem eigenen Stützpunkt vertreten, aber die Verhandlungen mit dem Danziger Senat über Landrechte waren noch nicht abgeschlossen. Von Elbing aus ging es dann zum Zielflughafen Königsberg.

Insgesamt benötigten die Flugzeuge von Berlin bis Königsberg 5 ½ Stunden. Wäre ein Direktkurs Schneidemühl - Königsberg über den „polnischen Korridor“ (ehem. Provinz Posen) möglich gewesen, hätte sich die Flugzeit auf 4 Stunden verkürzt. Aber diese Möglichkeit lag Anfang 1921 noch in politischer Ferne.



Diese Albatros C XV trägt zwar am Seitenruder die Danziger Farben, hat aber ansonsten keine erkennbare Zulassung. Der Lloyd Ostflug setzte solche Flugzeuge in den ersten Monaten des Jahres 1921 auf der Strecke Berlin - Schneidemühl - Danzig ein. Die Aufnahme entstand auf dem alten Platz Langfuhr, im Hintergrund ist der markante Turm des Staatlichen Observatoriums zu erkennen. (Slg. Ott/ADL)

Zum Einsatz gelangten in den ersten Betriebsmonaten ausschließlich offene Militärdoppeldecker der Typen Albatros C VII und C XV. Im Januar 1921 wurde nur eine Zuverlässigkeit von 40 % erreicht (d.h. 60 % der planmäßig vorgesehenen Flüge fielen aus). Dies lag nicht nur an den ungünstigen Witterungsverhältnissen während der kalten Jahreszeit, sondern auch an den grundsätzlichen meteorologischen Schwierigkeiten der Strecke Berlin - Königsberg: Im Netze-, Warthe- und Weichselgebiet waren zwei bekannte und gefürchtete Wetterscheiden zu durchfliegen. Im Februar 1921 schaffte der LO immerhin eine Zuverlässigkeit von knapp 70 %, und der März fiel noch besser aus.

Mit dem 1. März 1921 erhielt der Freistaat Danzig seine erste planmäßige Luftverkehrsanbindung, indem auf der Poststrecke Berlin - Schneidemühl - Königsberg eine reguläre Zwischenlandung in Danzig eingerichtet wurde; dafür entfiel der Bedarfslandeplatz Elbing. Zugleich nahm auch die DzLP, als Danziger „Ableger“ des LO, ihre praktische Tätigkeit auf; zwischen beiden Unternehmen bestand künftig eine Betriebsgemeinschaft. Nachdem eine ausreichende Anzahl von Junkers F 13 zur Verfügung stand, öffnete man zum 1.4.1921 die bisher als reine Postlinie betriebene Verbindung auch für den Personenverkehr. Wie die Luftaufsicht Danzig berichtete, hatte die DzLP zum Monatsende April 1921 folgenden Maschinenpark in Danzig beheimatet:

4	Junkers-„Limousinen“	(Dz 31 bis Dz 34)
6	Rumpler C I	(noch ohne Zulassung).

Doch die Konkurrenz schlief nicht: Ebenfalls Anfang April 1921 eröffnete die DzLR den planmäßigen Verkehr auf der Linie Danzig - Königsberg - Memel, und zwar für Post- und Passagierbeförderung mit täglichem Hin- und Rückflug. Die Flugzeuge starteten um 10 Uhr in Danzig und erreichten um 13 Uhr Memel, die Reise kostete 440 Mark. Der Flugbetrieb wurde gemeinsam mit der Muttergesellschaft DLR abgewickelt. Zum Einsatz gelangten vorzugsweise Kabinenflugzeuge des Typs Fokker F II, um gegenüber den modernen Junkers F 13 der DzLP nicht ins Hintertreffen zu geraten.

Am 30.4.1921 waren laut Meldung der Luftaufsicht Danzig folgende DzLR-Flugzeuge in Danzig stationiert:

2	Fokker „Limousinen“	(FD 14 und FD 15)
2	Albatros B II	(FD 1 und FD 10)
1	Rumpler C I	(FD 12)
3	LVG C VI	(FD 16, FD 17 und FD ?)

Im Juni 1921 änderten LO/DzLP die Streckenführung ihrer Linie Berlin - Danzig - Königsberg, um die Flugverbindung für Passagiere noch attraktiver zu machen: Von Berlin flog die Maschine zunächst nach Stettin, dann weiter über Köslin und

Stolp (jeweils mit Bedarfs-Zwischenlandungen) nach Danzig und von dort zur Endstation Königsberg. Die Bedienung der 663 km langen Strecke erfolgte täglich, der Flugpreis Berlin - Danzig betrug 900 Mark.

Per 30.6.1921 meldete die Luftaufsicht Danzig, daß folgender Flugzeugpark im Freistaat beheimatet sei:

Danziger Luftreederei

2	Fokker F II	(FD 14 und FD 15)
1	Fokker F III	(FD 21)
2	Albatros B II	(FD 1 und FD 10)
1	Albatros C III	(FD 11)
2	LVG C VI	(FD 16 und FD 17)
1	LFG Seeflugzeug	(FD ?)

Lloyd-Ostflug/Danziger Luftpost

11	Junkers F 13	(Dz 31 bis Dz 34, Dz 36 bis Dz 39)
6	Rumpler C I	(Dz 20 bis Dz 25).

Das aufgeführte LFG-Seeflugzeug der DzLR diente sowohl für Streckenflüge entlang der Küste als auch für Rundflüge über dem Ostseebad Zoppot. Im Rahmen der Zoppoter Sportwoche, die vom 10. bis 17. Juli 1921 stattfand, wurden von DzLR und DzLP mehrere Schauflüge und ein Flugrennen durchgeführt. Dabei mußte ein ehemaliges Jagdflugzeug vom Typ Fokker D VII während der Vorführung von Sturz- und Schleifenflügen in der Ostsee notlanden.



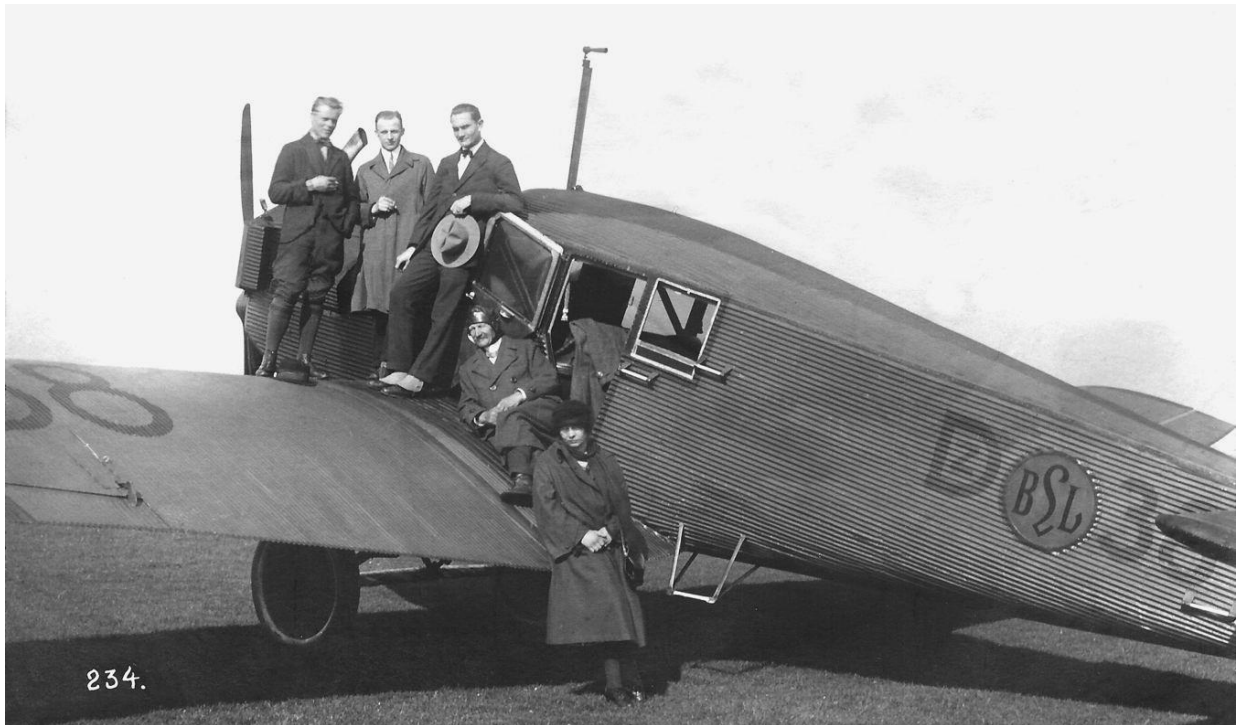
Junkers F 13 Dz-31 der Danziger Luftpost nach einer Notlandung etwa 1921/22 auf einer Weide, im Hintergrund ist ein Gemüsegeld zu erkennen. Durch das ungünstige Terrain ist offenbar das Fahrwerk abgeschert und hat dabei die Flügel beschädigt. Nähere Einzelheiten fehlen leider.

Mit dem 29.7.1921 verlängerte die DzLR ihre Strecke Danzig - Memel bis in die lettische Hauptstadt Riga, weil dort vom 31. Juli bis 28. August eine internationale Messe stattfand. Die Flugzeuge landeten um 17.30 Uhr in Riga, blieben jeweils über Nacht dort und flogen am nächsten Tag um 12.30 Uhr wieder zurück, sodaß jede Richtung dreimal in der Woche bedient wurde. Die Passage Danzig - Riga kostete 990 Mark.

LO/DzLP konterteten mit einer Verlängerung ihrer Linie Berlin - Danzig - Königsberg bis nach Kowno, der Hauptstadt Litauens. Ab 30.7. sollten die Maschinen dann an 4 Tagen in der Woche von Kowno weiter bis nach Riga fliegen, und zwar für die Dauer der schon erwähnten dortigen Messe. Der Flugplan sah den Start in Berlin um 8.15 Uhr vor, um 12.50 Uhr erreichte das Flugzeug Danzig, die Ankunft in Riga erfolgte um 19.10 Uhr (lettische Zeit). Die Gesamtreisedauer betrug knapp 10 Stunden und bedeutete eine erhebliche Zeitersparnis gegenüber 35 Stunden Eisenbahnfahrt. Der Flugpreis Berlin - Riga lag bei 1.965 Mark, die Eisenbahnfahrkarte 1. Klasse kostete damals ca. 1.000 Mark.

Leider kam es nicht zu einer Realisierung dieser ersten durchgehenden Verbindung Berlin - Riga, weil Ende Juli 1921 mit Beschlagnahme von 5 Junkers F 13 der DzLP durch die ILÜK (Interalliierte Luftfahrt-Überwachungskommission) die „Jagd auf die Junkers F 13“ begann (s. gleichnamiges Kapitel). Allen F 13 drohte nun das gleiche Schicksal, sobald sie deutschen Boden berührten. Deshalb entschieden LO/DzLP sich schweren Herzens, lediglich den Abschnitt Danzig - Kowno - Riga mit den modernen Junkers-Maschinen zu befliegen (ohne Zwischenlandung im deutschen Königsberg !).

Eine der letzten F 13, die - von Kowno kommend - noch in Königsberg landen und auch unbehelligt wieder Richtung Danzig starten konnte, war am 3. August die Dz 38 unter Flugzeugführer Krause. Offenbar blieb aber keine Zeit zum Nachtanken, denn auf halbem Wege zwischen Königsberg und Danzig mußte die Maschine wegen Benzinmangels notlanden. Gegen 11.30 Uhr brachte Krause die Maschine in der Nähe von Kahlberg (auf der Frischen Nehrung) heil herunter. Da vor Ort kein Treibstoff zu bekommen war, mußte er telefonisch 50 Liter Benzol in Danzig anfordern. Es dauerte bis zum Nachmittag des 4., bevor die Lieferung an der Notlandestelle eintraf und Krause gen Danzig starten konnte.



Die Junkers F 13, Dz 38, wurde im November 1921 dem Bayerischen Luft-Lloyd übereignet und flog ab April 1922 ausschließlich im bayerischen Streckenverkehr. Trotzdem behielt das Flugzeug seine Danziger Zulassung. Die Aufnahme entstand auf dem Flugplatz München-Oberwiesenfeld im September 1922. Am Rumpf ist zwischen dem „Dz“ und der Nummer eine kreisrunde Blechplatte mit dem Emblem des BLL angebracht.

Leider half das Meiden deutscher Zwischenlandestationen nur kurze Zeit: Am 5. August 1921 wurde die ILÜK ebenfalls in Danzig aktiv und ließ alle dort stationierten Flugzeuge vorläufig beschlagnahmen - darunter auch einige F 13. Mindestens zwei Junkers-Tiefdecker der DzLP entgingen der „Verhaftung“, weil sie sich gerade im Baltikum aufhielten. Eine davon war die Dz 39, der man Kowno als neuen Heimathafen zuwies. Unter Flugzeugführer Bruno Rodschinka legte die Maschine im Zeitraum Mitte August bis Ende Oktober 1921 insgesamt 30.000 Flugkilometer zurück, überwiegend auf dem Streckenabschnitt Kowno - Riga. In Sonderfällen standen auch Flüge von Kowno nach Königsberg auf dem Programm, aber diese waren stets mit einem Verlustrisiko verbunden: Im Flughafen Devau durfte sich die Dz 39 nicht blicken lassen, deshalb dienten diverse Äcker im Königsberger Umland als Ausweichplätze, die aber kaum als ideale Landestellen zu bezeichnen waren und wo deshalb ein erhöhtes Bruchrisiko bestand.

Während ihrer Zeit in Kowno entging die Dz 39 nur knapp einem Unwetterschaden. Pilot Rodschinka war am 4.10. in Kowno gestartet und wurde schon 120 km vor Riga von starkem Hagel und Orkanböen überrascht. Er konnte sich trotzdem bis zum Zielflughafen durchkämpfen, wo man die Maschine so gut es ging am Boden verankerte. Obwohl der Sturm noch die ganze Nacht hindurch tobte, reihenweise Bäume entwurzelte und Telegraphenmasten knickte, überstand die Dz 39 alles unversehrt. Selbst eine andere Junkers-Maschine, die aus ihrer Verankerung gerissen und mindestens 50 Meter durch die Luft geschleudert wurde, erlitt nur leichte Beschädigungen - dank der robusten Ganzmetallbauweise.

Infolge der alliierten Beschlagnahmeaktion ruhte der Verkehr auf der Strecke Danzig - Berlin im August 1921 vollkommen und der Abschnitt Danzig - Königsberg wurde nur sporadisch befliegen. Nachdem die ILÜK am 7. September fünf Rumpler C I der DzLP freigegeben hatte, konnte die Verbindung Danzig - Berlin wenigstens notdürftig wieder bedient werden. Aber das betraf nur den Posttransport, eine Passagierbeförderung mit ehemaligen Militärdoppeldeckern ohne geschlossene Kabine verbot sich von selbst. Mitte September 1921 mußte sogar dieser Behelfsverkehr eingestellt werden, weil die ILÜK die Vernichtung aller Ersatzmotoren durchsetzte.

Die DzLR war von der alliierten Aktion ebenso betroffen: Nur ihre drei Fokker-„Limousinen“ (2 F II und 1 F III) blieben verschont und durften weiter fliegen. Alle anderen Flugzeuge wurden beschlagnahmt und schließlich zerstört (s. auch Kapitel „Danzig und die ILÜK“). Trotz dieser Widrigkeiten verlängerte die DzLR im September 1921 versuchsweise ihre Linie Danzig - Königsberg - Memel - Riga bis in die estnische Hauptstadt Reval, die Gesamtflugstrecke betrug damit 856 km. Ab 16.10. endete diese Linie aber wieder in Memel, und mit dem 31. Oktober 1921 wurde der Verkehr für die Dauer des Winters 1921/22 gänzlich eingestellt.



Die Fokker F III, Dz 5, im typischen Bemalungsschema von 1923-24: Firmennamen in kleinen Lettern an der Kabinentür, am Rumpfbügel der Flugzeugname „Friedrichroda“. Alle Fokker-Maschinen trugen beim Aerolloyd Städtenamen, die mit dem Buchstaben „F“ (wie Fokker) begannen.

Rumpler // Luftverkehr
 BERLIN - MÜNCHEN ... FRANKFURT - MÜNCHEN - WIEN
Lloyd-Luftverkehr Sablatnik
 BERLIN - BREMEN - AMSTERDAM GELSENKIRCHEN - BREMEN - NORDSEE-BÄDER
Lloyd // Ostflug G.M.B.H.
 BERLIN - KÖNIGSBERG
Wiener F.V.G. Balug · Hawa
 FRANKFURT - BASEL

LLOYD-LUFTDIENST BREMEN
 1918

Die Lloyd Ostflug GmbH flog 1921 im Organisationsnetzwerk der Lloyd Luftdienst GmbH, Bremen

Erste Zusammenarbeit mit Polen (1921)

Am 19. Mai 1921 schloß die Danziger Luftpost GmbH (DzLP) einen Vertrag mit der polnischen Fluggesellschaft Aero-Targ Poznan über einen Sonderdienst Danzig - Posen (heute: Poznan) und Warschau (Warszawa) - Posen für die Dauer der Posener Messe. DzLP stellte sechs F 13 zur Verfügung und führte auch den Flugbetrieb durch, während Aero-Targ die Organisation in Polen übernahm und für die nötigen Einfluggenehmigungen sorgte.

Die eingesetzten Maschinen behielten ihre deutschen bzw. danziger Kennzeichen, am Rumpf wurden nur zusätzlich die Buchstaben A und P (für Aerotarg Poznan) angebracht. Der Sonderdienst begann am 29.5.1921, wurde aber am 8. Juni nach insgesamt 88 Flügen unsanft gestoppt: Nachdem die französische Militärmission in Polen scharf gegen den Einsatz von Flugzeugen aus deutscher Produktion interveniert hatte, entzog das polnische Verkehrsministerium der Aero-Targ Poznan kurzerhand die Konzession und gab Anweisung, alle in Polen befindlichen F 13 vorläufig zu beschlagnahmen!

Zum Glück konnten nur zwei F 13 in Polen festgesetzt werden: Die Dz 33 / D-154 wurde in Posen interniert, die Dz 41 / D-157 in Warschau. Da die polnische Luftwaffe großes Interesse an der Metallbauweise der F 13 hatte, wurde die Dz 41 ab 21. Juni 1921 in Warschau durch eine technische Militärkommission geprüft und getestet. Die Dz 33 kehrte Ende Oktober 1921 aus Posen auf dem Luftweg nach Danzig zurück, die Dz 41 traf erst im Dezember 1921 per Bahn in Danzig ein. Inzwischen hatte man dem „Spätheimkehrer“ schon eine andere Identität verpaßt – mit dem Datum 21.8.1921 war die Maschine mit dem neuen Kennzeichen Dz 30 in das Danziger Flugzeugregister eingetragen worden.



Die Junkers F 13 Dz 33 / D-154 der Danziger Luftpost war im Mai/Juni 1921 an die polnische Fluggesellschaft Aero-Targ Poznan verchartert. Das Flugzeug behielt seine Danziger Kennzeichen, trug aber zusätzlich die Initialen „AP“ am Rumpf hinter der Kabine. (Museum Lotnictwa Polskiego, Krakow)

Trotz des etwas abrupt beendeten Posen-Einsatzes stellte DzLP-Geschäftsführer Milch am 10.6.1921 befriedigt fest, daß die modernen Ganzmetalleindecker einen hervorragenden Eindruck bei den Polen hinterlassen hätten und die ganze Aktion eine ausgezeichnete Werbung sowohl für den deutschen Flugzeugbau als auch insbesondere für Junkers gewesen sei. Alle eingesetzten F 13 seien wohlbehalten wieder nach Danzig zurückgekehrt, mit Ausnahme der D(z) 157, die sich wegen eines Motordefekts (Armstrong-Siddeley „Puma“!) noch in Polen befände.



Die polnische Fluggesellschaft Aero-Targ Poznan gab 1921 eigene Luftpost-Briefmarken heraus

Danzig und die ILÜK

Im Deutschen Reich errichteten die alliierten Siegermächte bald nach Inkrafttreten des Versailler Vertrags eine „Interalliierte Luftfahrt-Überwachungskommission“ (ILÜK). Ihre Aufgabe war es, die Auslieferung und Vernichtung allen deutschen Militärfluggeräts zu überwachen und sicherzustellen, daß in Deutschland keine Luftfahrt betrieben wurde, die gegen die Bestimmungen des Versailler Vertrags verstieß.

Danzig blieb zunächst von einer solchen Institution verschont. Zwar besuchten Abordnungen der „deutschen“ ILÜK im Laufe des Jahres 1920 mehrfach das Danziger Gebiet (April/Mai und Oktober 1920), inspizierten die Flugplätze und kontrollierten das vorhandene Luftfahrtgerät, aber eine ständige Präsenz in Danzig gab es nicht.

Natürlich galten die Bestimmungen des Versailler Vertrags auch für die Freie Stadt Danzig. Für ihre Einhaltung waren die „Alliierten und assoziierten Mächte in Danzig“ unter dem Oberbefehl von General Sir Reginald Tower zuständig. Im Mai 1920 erließ das alliierte Oberkommando ein Flugverbot für alle Danziger Polizeiflugzeuge sowie für sämtliches sonstige Fluggerät, das aus ehemals militärischen Beständen stammte. Kurze Zeit später erfolgte ihre formale Beschlagnahme.

Die festgesetzten Polizeiflugzeuge mußten im November 1920 an Polen ausgeliefert werden. Alle anderen ehemaligen Militärflugzeuge und Motoren wurden unter alliierter Aufsicht verschrottet. Lediglich 18 Flugzeuge entgingen der Zerstörung, sie wurden von Oberstleutnant Strutt, dem stellvertretenden Militärgouverneur, für die Verwendung im zivilen Luftverkehr freigegeben. Es handelte sich um

14	Rumpler C I
4	DFW C V.

Aus diesem Bestand rekrutierten sich die sechs Rumpler C I, mit denen die DzLP im Dezember 1920 ihren Flugverkehr aufnahm – bevor die Junkers F 13 eintrafen.

Versailler Vertrag Artikel 201 und 202

Artikel 201 bestimmte, daß für 6 Monate ab Inkrafttreten des Vertrags in Deutschland ein generelles Verbot für den Bau und die Einfuhr von Flugzeugen und allem anderen Luftfahrtgerät gelten sollte, d.h. vom 10.1. bis 10.7.1920.

Artikel 202 sah vor, daß binnen 3 Monaten alles vorhandene militärische Luftfahrzeugmaterial (also in erster Linie Flugzeuge, Luftschiffe und Motoren) an die Alliierten auszuliefern bzw. auf deren Verlangen zu verschrotten war, d.h. bis zum 10.4.1920.

So kam es, daß nur solche deutschen Flugzeuge von den Alliierten unbehelligt blieben, die im Zeitraum November 1918 (Waffenstillstand) bis 9. Januar 1920 (Tag vor Inkrafttreten des Versailler Vertrags) hergestellt oder eingeführt worden waren und keinem Militärauftrag entstammten.

Am 22.6.1920 stellte die Alliierte Botschafterkonferenz in Boulogne formal fest, daß Deutschland seine Ablieferungsverpflichtung bisher nicht gänzlich erfüllt habe und daß trotz des Bauverbots neue Flugzeuge in Deutschland hergestellt worden seien. Deshalb erklärten die alliierten Mächte das Bau- und Einfuhrverbot des Artikels 201 als auf unbestimmte Zeit verlängert. Es sollte erst 3 Monate nach Abschluß der Ablieferungs- bzw. Vernichtungsaktion gemäß Artikel 202 aufgehoben werden.

Proteste der Reichsregierung gegen eine einseitige Veränderung einzelner Vertragsklauseln halfen nichts. Nach monatelangem Notenwechsel und mehreren Abmahnungen stellten die Alliierten schließlich am 5.5.1921 das sog. „Londoner Ultimatum“, welches harte Sanktionen wie z.B. die Besetzung des Ruhrgebiets androhte, falls Deutschland die alliierten Forderungen nicht unverzüglich anerkannte. Diesem Druck mußte sich die Reichsregierung schließlich beugen: Per 29. Juni 1921 wurde ein „Gesetz über die Beschränkung des Luftfahrzeugbaues“ erlassen, welches mit sofortiger Wirkung in Kraft trat und den Neubau bzw. die Einfuhr von Fluggerät sowie Flugmotoren auf unbestimmte Zeit verbot. Am 9. Juli 1921 folgte eine „Verordnung über die Beschlagnahme von Luftfahrzeuggerät“, die u.a. bestimmte, daß alle seit dem 10.01.1920 in Deutschland hergestellten Flugzeuge beschlagnahmt seien. Diese Verordnung deckte die bisherige Lücke zwischen 11. Juli 1920 und 28. Juni 1921 ab und kam in der Konsequenz praktisch einem nachträglichen Bau- und Importverbot für den genannten Zeitraum gleich.

Erst am 5.2.1922 erklärten die Alliierten die Bedingungen des Artikels 202 für das Deutsche Reich als erfüllt, sodaß das Bauverbot schließlich am 5. Mai 1922 endete.

Natürlich konnte nur dasjenige ehemals militärische Fluggerät beschlagnahmt und zerstört werden, das den Alliierten in Danzig bekannt war. Da es in Danzig keine Luftfahrt-Überwachungskommission wie im Deutschen Reich gab, war eine echte Kontrolle, wieviel solches Gerät tatsächlich existierte, kaum möglich.

Diese Tatsache machten sich ab Sommer 1920 deutsche Kreise zunutze und schafften aus den verschiedensten Motiven ehemaliges Militärfluggerät, dem in Deutschland die Beschlagnahme drohte, nach Danzig. Dort sollte es so lange verbleiben, bis die ILÜK ihre Tätigkeit im Deutschen Reich beendet hatte (niemand ahnte zu diesem Zeitpunkt, daß dies erst im

Mai 1922 der Fall sein würde). Auch wurde von Danzig aus unerlaubt ehemals militärisches Luftfahrtgerät ins Ausland exportiert.

Zwei Dinge sind auf diesem Foto mit der Junkers F 13, Dz 34, interessant:

1. Als zweiter von rechts ist Erhard Milch, Geschäftsführer der DzLP, abgelichtet.

2. Auf dem Flügel trägt die Maschine außer ihrer Danziger Zulassung Dz 34 noch in kleinen Lettern ihre frühere deutsche Zulassung D 145 aufgemalt.

(Slg. Ott/ADL)



Den Alliierten blieb der Flugzeugtransfer nach Danzig natürlich nicht verborgen, insbesondere Frankreich drängte auf eine schärfere Kontrolle. Im April 1921 erging an General Masterman, den Leiter der „deutschen“ ILÜK, die Aufforderung der alliierten Botschafterkonferenz, eine Gruppe von Offizieren nach Danzig abzuordnen. Diese sollten dort als „Danziger Interalliierte Luftfahrt-Überwachungskommission“ (DzILÜK) tätig werden und nicht der „deutschen“ ILÜK unterstehen, sondern direkt an die alliierte Botschafterkonferenz berichten.

Am 25. Juli 1921 nahm die DzILÜK ihre Tätigkeit in Danzig auf. Leiter war der französische Oberstleutnant Jaquet, außerdem gehörten ihr ein britischer und ein weiterer französischer Offizier an. Die neue Kommission arbeitete recht zügig, bereits am 5.8.1921 veranlaßte sie den Danziger Senat, alles Flugzeugmaterial in Danzig vorsorglich zu beschlagnahmen. Einzige Ausnahme bildeten 3 Fokker-Passagierflugzeuge der DzLR und eine Reihe von Armstrong-Siddeley-„Puma“-Motoren. Die Fokker-Maschinen galten als „in Holland gebaut“, und bei den „Puma“-Motoren stand außer Frage, daß sie nicht aus Deutschland stammten. Alle übrigen Flugzeuge und Motoren wurden beschlagnahmt, weil sie entweder unter die Beschlagnahmeverfügung für ehemaliges Militärfluggerät fielen oder nach dem 10. Januar 1920 in Deutschland neu gebaut waren.

Eine Maschine der DzLR, nämlich die Albatros C III mit der Kennung FD 11, befand sich zum Zeitpunkt der Beschlagnahmeaktion nicht in Danzig, sondern stand im flugunfähigen Zustand auf dem Flugplatz Memel. Um sicherzustellen daß auch dieses Flugzeug dingfest gemacht und zerstört wurde, nahm die DzILÜK unmittelbar Kontakt mit dem alliierten Hochkommissar für das Memelgebiet auf.

Am 17.8.1921, also knapp zwei Wochen nach der Beschlagnahmeaktion, wurden die 18 ehemaligen Militärflugzeuge, die Oberstleutnant Strutt bereits 1920 freigegeben hatte, formell von der Beschlagnahme ausgenommen. Sie durften ohne Beschränkung fliegen, allerdings nur unter der Voraussetzung, daß sie im Eigentum einer Danziger Firma blieben. Außerdem wurden sie von der DzILÜK mit einer Abstempelung auf der linken Rumpfseite kenntlich gemacht, die aus einem weißen Stern in einer weißen Kreislinie bestand, versehen mit Unterschriften und vier ILÜK-Siegeln.

Am 2.11.1921 meldete die DzILÜK dem alliierten Botschafterrat, daß alles übrige Flugmaterial, welches der Beschlagnahmeaktion vom 5. August entstammte, zerstört oder unbrauchbar gemacht worden sei. Damit endete zugleich die Tätigkeit der ILÜK in Danzig.

Noch im gleichen Monat wurde der Luftfahrzeugbau für das Gebiet der Freien Stadt Danzig wieder freigegeben, also deutlich früher als im Deutschen Reich. Es galten für Neukonstruktionen allerdings sogenannte „Begriffsbestimmungen“, in denen Obergrenzen für Motorleistung, Höchstgeschwindigkeit, Nutzlast usw. festgelegt waren, um eine Unterscheidung zwischen „zivilen“ und „militärisch verwendbaren“ Flugzeugen möglich zu machen. Der Bau von Militärflugzeugen blieb weiterhin verboten.

Diese Situation schien zunächst von Vorteil für den Freistaat: Während in Deutschland der Bau von Flugzeugen noch verboten war, durfte in Danzig bereits wieder gebaut werden. Zwar mußten sich die Neubauten im Rahmen der „Begriffsbestimmungen“ bewegen, aber das gleiche galt später auch für Deutschland. Deshalb hoffte man in Danzig, daß deutsche

Flugzeugwerke alsbald Zweigbetriebe im Freistaat gründen würden, um den Flugzeugbau so schnell wie möglich wieder aufnehmen zu können. Leider trog diese Hoffnung: In der Praxis kam es zu keiner Ansiedlung von Flugzeugfabriken in Danzig.

Später gereichte Danzig die eigenständige Behandlung durch die Siegermächte sogar zum Nachteil. Als das Deutsche Reich im Mai 1926 die sog. „Pariser Vereinbarungen“ mit den Alliierten abschloß, in dessen Folge die Begriffsbestimmungen aufgehoben und die alliierte Überwachung eingestellt wurden, galt diese weitgehende Unabhängigkeit auf dem Luftfahrtsektor nicht automatisch auch für Danzig. Im Freistaat blieben die engen Fesseln der Begriffsbestimmungen für den Luftfahrzeugbau erhalten.

Im Mai 1927 machte der Hohe Kommissar in Danzig, van Hamel, auf dringenden Wunsch des Danziger Senats einen Vorstoß beim Völkerbund, um für Danzig eine Gleichbehandlung mit dem Deutschen Reich zu erreichen, aber dieser Antrag wurde von der zuständigen Stelle, nämlich dem Luftfahrtausschuß der ständigen beratenden Militärkommission beim Völkerbundsrat, abschlägig beschieden. Die Begründung erscheint geradezu absurd: Man erkannte zwar an, daß der Flugzeugbau seit 1921/22 erhebliche Fortschritte gemacht habe und infolgedessen die damals aufgestellten technischen Regeln eigentlich überholt seien – aber man stellte sich auf den Standpunkt, daß Flugzeuge auch weiterhin nur mit Subventionen gebaut werden könnten (eine damals bekannte französische Ansicht) und deshalb der Danziger Senat zunächst nachweisen müsse, wie er die nötigen Geldmittel aufbringen wolle. Erst wenn diese Voraussetzung erfüllt sei, könne sich Danzig erneut an den Völkerbundsrat wenden, und dann würde in den Ausschüssen über den eigentlichen Antrag entschieden!

Auf Grund dieses Beschlusses kam es letzten Endes nie zur Aufhebung der Begriffsbestimmungen im Freistaat! Zum einen fanden sich, wie schon erwähnt, keine Luftfahrtfirmen, die bereit gewesen wären, einen Flugzeugbau in Danzig aufzuziehen und zu finanzieren; zum anderen verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation des Staates nach 1927 immer mehr, sodaß öffentliche Mittel für diesen Zweck einfach nicht zur Verfügung standen.



Am 26. Mai 1923 mußte Flugzeugführer Schäfer die Dz 36 der Danziger Luftpost auf einem Wiesengelände in der Nähe von Landsberg/Warthe notlanden. Wie das Foto zeigt, ging es nicht ganz ohne Schäden an der Maschine ab. (Slg. DEHLA)

Jagd auf die Junkers F 13 (1920-22)

Zu den am 5.8.1921 von der DzlÜK beschlagnahmten Flugzeugen gehörten auch 4 F 13 der DzLP. 5 Junkers-Maschinen dieser Gesellschaft waren bereits in der letzten Juliwoche 1921 auf dem Flugplatz Berlin-Johannisthal beschlagnahmt worden, während sie sich im Streckendienst Danzig - Stettin - Berlin befanden. In Deutschland hatte es nämlich seit Wochen eine regelrechte Jagd auf die F 13 gegeben, nachdem die Reichsregierung auf Druck der Alliierten am 9. Juli die „Verordnung über die Beschlagnahme von Luftfahrzeuggerät“ erlassen hatte. Wie schon geschildert, verfiel damit jedes Flugzeug rückwirkend der Beschlagnahme, welches seit dem 10.1.1920 in Deutschland neu hergestellt oder nach Deutschland importiert worden war.

Junkers hatte sich um die Bestimmungen des Versailler Vertrags wenig gekümmert und seine F 13-Fertigung selbst in der ursprünglichen Bauverbotsperiode Januar – Juli 1920 nicht eingestellt, geschweige denn in der Zeit danach. Die Alliierten schätzten im September 1921, daß Junkers rund 100 Stück F 13 widerrechtlich gebaut habe. Diese Schätzung lag gar nicht schlecht, tatsächlich waren insgesamt 80 Maschinen von Januar 1920 bis September 1921 in Dessau hergestellt worden.

Strenggenommen stammten nur 7 F 13 aus der unkritischen Bauzeit vor dem 10. Januar 1920 (nämlich die Werknummern 531 - 537). Leider standen hiervon 3 Maschinen nicht mehr zur Verfügung: Die WNr. 532 „Annelise“ befand sich nach einem mißglückten Rußlandflugversuch beschlagnahmt in Kowno (Litauen), die WNr. 535 und 536 waren in die USA exportiert worden. Somit blieben nur 4 F 13 übrig, die ungehindert in Deutschland und Danzig fliegen konnten – zu wenig für den Betrieb eines planmäßigen Luftverkehrs. Deshalb waren JFA, LO und DzLP gezwungen, auch Flugzeuge einzusetzen, die späteren Baulosen entstammten. Die anfängliche Hoffnung, durch „Ausbürgerung“ des Flugzeugparks nach Danzig allen Schwierigkeiten in Deutschland zu entgehen, erfüllte sich leider nicht: Mit der Verordnung vom 9.7.1921 verfielen auch Danziger Flugzeuge der Beschlagnahme, sobald sie auf einem deutschen Flugplatz landeten – wenn nicht eindeutig nachzuweisen war, daß sie entweder vor dem 10.1.1920 oder im Ausland gebaut worden waren.

Für kurze Zeit versuchte die DzLP noch, den Luftverkehr zwischen Danzig und dem Reich aufrechtzuerhalten, indem sie ihren F 13 wechselnde Schein-Identitäten verpaßte: Die jeweils nach Deutschland fliegenden Maschinen erhielten Papiere mit Werknummern aus dem Kreis 531 - 537 und entsprechende Dz-Kennzeichen aufgemalt. Dieses Spiel lief einige Wochen, bis die ILÜK den Trick durchschaut hatte und als Konsequenz die Beschlagnahme aller F 13 anordnete, gleich welchen (angeblichen) Herstellungsdaten.

Bei dieser Notlandung hat die Dz 31 im Ausrollen eine „Verbeugung“ gemacht und ermöglicht so einen schönen Blick auf das gelb-schwarze Anstrichschema, in welchem die Flugzeuge der Danziger Luftpost im Zeitraum 1921-22 gehalten waren.

(Slg. Ott/ADL)



Der Disput zwischen ILÜK und JFA über den Weiterbau der F 13 reichte zurück bis in den Mai 1920. Damals hatten die alliierten Mächte entschieden, den Typ F 13 als Zivilflugzeug einzustufen und zur friedlichen Nutzung im innerdeutschen Luftverkehr freizugeben. Diesen Bescheid hatte Prof. Junkers als Freibrief betrachtet, die Produktion fortsetzen zu können, unbeschadet aller Bauverbote.

Am 30.8.1920 fand eine Besprechung zwischen General Masterman (Chef der ILÜK) und Prof. Junkers statt, in der die alliierte Seite klar zum Ausdruck brachte, daß das Flugzeugbauverbot gemäß Artikel 201 des Versailler Vertrags auch für die F 13 gelte. Man sei aber bereit, die Fertigstellung der gerade im Bau befindlichen 20 Maschinen stillschweigend zu dulden, wenn Junkers davon 5 Stück als Kompensation an die Alliierten abliefern würde. Im Oktober 1920 waren sich Prof. Junkers und General Masterman handelseinig, aber leider platzte der Deal in letzter Minute: Ein französischer ILÜK-Offizier hatte in seiner Empörung über das konziliante britische Verhalten die alliierte Botschafterkonferenz informiert, in welcher Frankreich dominierte und eine harte Linie verfocht. Masterman mußte seine eher wohlwollende Haltung gegenüber Deutschland aufgeben, und im November 1920 veranlaßte die ILÜK die Beschlagnahme von 11 Junkers F 13, welche im Hamburger Hafen in Kisten verpackt zum Export in die USA bereitstanden.

Die deutsche Regierung verfügte zwar im Dezember 1920 eine Aufhebung der Beschlagnahme, mit der Begründung, daß die Flugzeuge nicht in der ursprünglich im Versailler Vertrag vorgesehenen Bauverbotszeit Januar - Juli 1920 sondern später hergestellt seien. Aber diese Vorkommnisse führten, in Verbindung mit der schleppenden Ablieferung bzw. Zerstörung ehemaligen Militärgeräts, zu einer ernsten Kontroverse zwischen der deutschen Regierung und dem alliierten Botschafterrat. Der Disput zog sich bis weit in das erste Halbjahr 1921 hin und gipfelte am 5.5.1921 in dem sog. „Londoner Ultimatum“, welches die deutsche Seite schließlich zum Einlenken zwang. Das Resultat stellten die bereits erwähnten Gesetze und Verordnungen vom Juni/Juli 1921 dar.

Hinsichtlich der seit dem 10.1.1920 neu gebauten Flugzeuge konnte die deutsche Regierung einen Kompromiß mit der ILÜK erreichen: 25 % davon sollten als Reparation an die alliierten Mächte abgeliefert werden, den Rest durfte Deutschland behalten und für friedliche Zwecke nutzen. Für die JFA bedeutete diese Regelung, daß 25 Stück F 13 (von den geschätzten 100 „illegal“ gebauten Maschinen) abzuliefern waren. Nach zähen Verhandlungen zwischen ILÜK, deutscher Regierung und JFA einigte man sich im Dezember 1921 darauf, wie die 25 Flugzeuge aufgebracht und an welche Alliierten sie verteilt werden sollten. Die Abwicklung erstreckte sich bis in den Anfang des neuen Jahres, sodaß erst im Februar 1922 alle beschlagnahmten F 13 wieder freigegeben wurden - sie durften künftig ungehindert in Deutschland verkehren.

Durch das Katz'-und-Maus-Spiel mit der ILÜK waren die Identitäten vieler Danziger F 13 so gründlich durcheinandergewirrt, daß sich die JFA im September 1922 veranlaßt sah, offiziell die Werknummern der betroffenen Maschinen wieder richtigzustellen. Das betraf unteren anderem die Dz 41, Dz 42 und Dz 43. Ihnen hatte man bei der Zulassung in Danzig die „getürkten“ Werknummern „531“, „535“ und „536“ verpaßt. Tatsächlich war die echte Nummer 531 aber durchgängig von der allerersten gebauten F 13 („Herta“, später „Nachtigall“) belegt, während die echten Werknummern 535 und 536 bereits 1920 in die USA exportiert worden waren. Als im September 1922 bei Dz 41 - 43 die Richtigstellung der Werknummern in 533, 545 und 542 erfolgte, wurde erkennbar, daß die 533 eigentlich gar keine Tarn-Werknummer benötigt hätte, da sie ja „von Hause aus“ zu dem ungefährdeten Nummernkreis gehörte. Des Rätsels Lösung: Unter den in Johannisthal beschlagnahmten F 13 befand sich schon eine als WNr. 533 deklarierte Maschine (Zulassung Dz 33) - und mit dieser hatte Junkers nicht kollidieren wollen !

Ganz konsequent wurde die Werknummern-Korrektur jedoch nicht durchgeführt, wie die folgenden Fälle zeigen:

Die WNr. 532 „Annelise“ saß, wie bereits erwähnt, seit Oktober 1919 in Litauen fest und wurde nachweislich nie an Deutschland zurückgegeben. Ihre dortige Spur verliert sich erst 1940. Trotzdem flog seit 1922/23 beim DzAL unter der Zulassung Dz 34 eine Junkers F 13, welche die Werknummer 532 trug ! Es bleibt keine andere Erklärung, als daß diese Maschine nicht die echte 532 war, sondern ursprünglich eine höhere WNr. getragen hatte. Die Richtigstellung der Nummer unterblieb offenbar, weil das Flugzeug im September 1922, als JFA die große Korrektur-Aktion durchführte, nicht mehr dem Junkers-Konzern gehörte. Es war nämlich im Zuge der Auflösung des Lloyd Ostflug der neugegründeten Danziger Lloyd Luftdienst GmbH (DzLLD) zugeschlagen worden und diente somit seit April 1922 der „Konkurrenz“. Die WNr. „532“ flog noch bis Ende 1926 mit der Zulassung Dz 34 für DzAL bzw. DLH und erhielt ab 1927 die deutsche Zulassung D-1036.



Was auf den ersten Blick wie Danziger Kreuze aussieht, ist in Wirklichkeit das litauische Hoheitszeichen!

Das Foto zeigt die F 13 „Annelise“ (WNr. 531), die in Kowno (Kaunas) beschlagnahmt worden war und dann für einige Jahre im litauischen Militärdienst stand. Nach dieser Bruchlandung am 22.8.1923 konnte sie mangels Ersatzteilen nicht wieder flugfähig hergerichtet werden.

Ähnliches passierte auch bei der zweiten F 13, die der DzLLD im April 1922 von der DzLP übernahm. Die Maschine trug das Kennzeichen Dz 35 und wurde in den Büchern des DzAL als WNr. 543 geführt. Tatsächlich war die echte 543 aber bereits 1921 nach Kolumbien exportiert worden und flog bei der SCADTA unter dem Namen „Huila“.

Ein versteckter Hinweis auf die wahre Identität von Dz 34 oder Dz 35 existiert in den erhalten gebliebenen Junkers-Werksunterlagen: In einer JFA-Aufstellung aller gebauten F 13 aus dem Jahre 1925 ist bei WNr. 612 vermerkt: „Verkauft an DAL“. Da der Aerolloyd insgesamt nur drei F 13 hatte (Dz 34, Dz 35 und Dz 40), von denen die Werknummer der Dz 40 eindeutig als 611 nachweisbar ist, bleibt nur die Erklärung, daß 612 die richtige Werknummer einer der beiden anderen F 13 des DAL war - also entweder der Dz 34 („532“) oder der Dz 35 („543“).

Danziger Luftfahrzeugrolle 1922 - 1925

Die Fortsetzung der Luftfahrzeugrolle über die Eintragsnummer 40 hinaus begann am 18.2.1922 mit den Zulassungen Dz 41 - 43, die, wie im vorangegangenen Kapitel erwähnt, an drei Junkers F 13 der DzLP vergeben wurden. Am 7.9.1922 folgten die Nummern Dz 44 und Dz 45, ebenfalls Junkers F 13 für die DzLP. Allerdings handelte es sich bei den letzteren nur um kurzzeitige Interimszulassungen, denn beide Maschinen gingen noch vor Jahresende 1922 nach Polen an die PLL Aerolloyd S.A. (s. Kapitel „Zusammenarbeit zwischen Junkers-Fluggesellschaften in Danzig und Polen“)



(oben): Dieses Bild der Junkers F 13 Dz-41 entstand am 10.6.1922 in Stettin. Die Maschine trägt noch den gelb-schwarzen Anstrich (das Gelb wirkt auf dem damals benutzten orthochromatischen Film extrem dunkel) und die Länderkennung „Dz“ war noch in der Form angebracht, daß das kleine „z“ innerhalb des großen „D“ stand.

(unten): Zur Einweihung des Flughafens Leipzig-Mockau am 7. März 1923 hatte die Firma Junkers mehrere F 13 entsandt. Wie die Dz-41 zeigen auch alle anderen Maschinen das neue Anstrichschema in silbergrau mit schwarzer Unterseite. Die Länderkennung „Dz“ hat die normale Schreibweise mit hintereinander angeordneten Buchstaben.



Berliner Flugplatz Tempelhofer Feld 1923: Die vorn stehende Dz-42 besitzt noch den gelb-schwarzen Anstrich, während die beiden anderen F 13 schon die neue Bemalung in silbergrau mit schwarzer Unterseite tragen.



Im Innern der Junkers-Werfthalle auf dem Flugplatz Königsberg-Devau befinden sich sechs F 13 in verschiedenen Stadien der Überholung bzw. Reparatur. Der Aufnahmezeitpunkt ist etwa Frühjahr 1923. Zu erkennen sind beiden Danziger Maschinen Dz-30 und Dz-44 wie auch eine lettische F 13, Kennzeichen B.L.A.T.A., die der Lettländischen Luftverkehrs AG (LGSAS) gehörte. Die Dz-30 und Dz-44 waren formell bei der Danziger Luftpost GmbH angesiedelt.

Die Belegung der Eintragsnummer 46 ist unbekannt. Die Zulassungen Dz 47 bis Dz 58 wurden an lauter ehemalige Militärflugzeuge vergeben, wie DFW C V, Rumpler C I und Albatros B II. Hierbei handelte es sich um diejenigen Maschinen, die schon seit 1920 in Danzig lagerten und damals bereits von der interalliierten Besatzungsarmee zur friedlichen Nutzung freigegeben worden waren (s. Kapitel „Danzig und die ILÜK“). Für sie hatte sich aber zunächst kein Interessent gefunden. Erst 1924 entstanden lokale Danziger Flugunternehmen wie die Firma Trieb & Cie. und die Danziger Fliegerschule GmbH, welche diese Flugzeuge billig erwarben und zur Zulassung brachten.

Mehrere von ihnen blieben nur kurze Zeit in der Freien Stadt Danzig und wechselten bald ins Deutsche Reich über, behielten aber ihre Dz-Zulassungen. Dies entsprach nicht den gesetzlichen Vorschriften, normalerweise hätten sie bei dauerndem Aufenthalt in Deutschland auch dort zugelassen werden müssen. Die deutschen Luftfahrt-Überwachungsbehörden schauten sich das Treiben eine Weile lang an, schließlich erfolgte im Juli 1926 ein offizielles Verbot der Verwendung ehemaliger Militärflugzeuge mit Dz-Zulassung im Deutschen Reich. (s. auch das Kapitel „Am Rande der Legalität 1924 – 1927“ in Teil 3 der Danziger Luftfahrtgeschichte)

Im Jahr 1925 gab es in der bisher fortlaufenden Numerierung der Danziger LFR einen plötzlichen Sprung von 59 auf 99: Drei im Mai/Juni 1925 zugelassene Verkehrsflugzeuge des DzAL vom Typ Fokker F III erhielten die Zulassungen Dz 99, Dz 100 und Dz 112. Es gibt keinerlei Hinweis, daß die zwischen 59 und 98 liegenden Eintragsnummern je belegt wurden.

Die genaue Identität der drei Fokker-Flugzeuge ist unklar, ihre Werknummern sind nicht bekannt. Die vorhandenen Fotos lassen erkennen, daß die Maschinen mit dem Rolls-Royce „Eagle“-Motor (360 PS) ausgerüstet waren. Diese Motorisierung war den in Deutschland zugelassenen Fokker F III wegen der Beschränkungen im Luftfahrzeugbau (den sog. „Begriffsbestimmungen“) nicht erlaubt, hier durfte höchstens der BMW IV (230/300 PS) eingebaut werden. Die beiden alten Danziger F III Dz 5 und Dz 8 besaßen den noch schwächeren Siddeley „Puma“ (230/250 PS). Nur die mit russischer RR-Zulassung fliegenden F III der DERULUFT waren mit „Eagle“-Motoren ausgerüstet. Deshalb liegt die Vermutung nahe, daß die drei Flugzeuge in irgendeiner Weise mit der deutsch-russischen Gesellschaft zu tun hatten. Folgende Erklärung bietet sich an:

Die DERULUFT verlängerte in der Flugsaison 1925 ihre Linie Moskau – Königsberg erstmals bis nach Berlin, mit Zwischenlandung in Danzig. Von Mai bis September 1925 fanden jeweils drei DERULUFT-Flüge pro Woche auf dem Abschnitt Königsberg – Berlin statt. Die Betriebsorganisation lag in den Händen des Aerolloyd. Um den DERULUFT-Maschinen den Einflug in den Freistaat Danzig und die Zwischenlandung in Langfuhr zu ermöglichen, erhielten vermutlich einige Flugzeuge zeitweilig Danziger Zulassungen, wobei der DzAL pro Forma als Eigentümer auftrat. Völkerrechtlich gab es nämlich damals zwar ein bilaterales Luftverkehrsabkommen zwischen Deutschland und Rußland, auf dessen Basis der Verkehr Königsberg – Moskau abgewickelt wurde, aber kein vergleichbares Abkommen zwischen Rußland und Danzig und erst recht nicht mit Polen.

Wahrscheinlich beantragte der DzAL (sozusagen in Amtshilfe für seine „Halbschwester“) vorsorglich Danziger Zulassungen für alle in Frage kommenden Fokker-Maschinen der DERULUFT, um je nach Bedarf kurzfristig die Flagge wechseln zu können. Die Danziger Behörde reservierte daraufhin wohl einen größeren Nummernblock für die Deruluft-Maschinen, in dem auch die drei fraglichen Zulassungen Dz 99, Dz 100 und Dz 112 enthalten waren. Vermutlich geschah dies nicht in pauschaler Form, sondern soweit wie möglich durch feste Zuteilung der Dz-Nummern zu den im Antrag aufgeführten F III-

Werknummern. Letzten Endes wurden nur einige wenige der reservierten Kennzeichen wirklich in Anspruch genommen – wahrscheinlich blieben Dz 99, Dz 100 und Dz 112 die einzigen realisierten Zulassungen.



Eines der seltenen Bilder Fokker F III, Dz 100, des Danziger Aero-Lloyd in unversehrtem Zustand, wenige Tage vor ihrem Absturz (siehe nächste Seite). Dem Fotografen war natürlich der Sänger Richard Tauber und sein Empfangskomitee wichtiger als das Flugzeug, sodaß von der Dz 100 wichtige Bereiche leider abgeschnitten bzw. verdeckt sind!

Übrigens deckt sich der Zeitraum, für den diese drei Dz-Kennzeichen nachweisbar sind, genau mit der obengenannten Periode Mai bis September 1925, in der die DERULUFT den Abschnitt Königsberg – Berlin beflog. Praktisch lief der Einsatz wohl so ab, daß in Königsberg ein Maschinenwechsel stattfand: Passagiere (und Pilot) verließen die aus Moskau eingetroffene Fokker russischer Zulassung und setzten mit einer der nun offiziell in Danzig beheimateten Fokker-Maschinen den Flug nach Berlin fort.

Über diese „Indizienkette“ wäre immerhin die Herkunft der ominösen Fokker-Flugzeuge einigermaßen erklärt. Offen bleibt nur, warum in der bisher fortlaufenden Dz-Numerierung der Sprung von 58 auf 99 gemacht wurde.

Zulassungen über die Nummer 112 hinaus gab es in der Danziger Luftfahrzeugrolle nicht.



Am 26. Mai 1925 stürzte die Dz 100 kurz nach dem Start in Berlin-Tempelhof ab, weil der Motor versagte. Flugzeugführer Joachim Stollbrock trug zum Glück nur leichte Verletzungen davon, aber die Maschine mußte als Totalschaden abgeschrieben werden. (Fotos diese Seite unten und nächste Seite oben)



Danzig im Luftverkehr 1922

Die allgemeine Winterruhe im deutschen Luftverkehr endete am 1.4.1922, die Linien nach Osten nahmen jedoch erst einen Monat später ihren Betrieb auf. Am 6.5.1922 wurden die Strecken Berlin - Stettin - Danzig, Hamburg - Stettin - Danzig und Danzig - Königsberg - Kowno - Riga wieder eröffnet.

Den Flugbetrieb teilten sich die beiden im Winter 1921/22 aus dem LO entstandenen Gruppierungen um LLD und Junkers. Die LLD-Gruppe beflog die Strecke Berlin - Kowno am Montag, Mittwoch und Freitag, Junkers dagegen am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend. Die Linie Kowno - Riga wurde nur dreimal pro Woche bedient, und zwar an zwei Tagen durch LLD sowie am dritten Flugtag durch Junkers. Den Verkehr auf dem Abschnitt Hamburg - Stettin führte der LLD an vier Werktagen und Junkers an den zwei übrigen Werktagen der Woche durch.

Auch der in Danzig beheimatete Flugzeugpark der ehemaligen LO war zwischen beiden Gruppen aufgeteilt worden: Bei der DzLP verblieben 6 Rumpler C I (Dz 20 bis 25) und 9 Junkers F 13 (Dz 31 bis 33, Dz 36 bis 38, Dz 41 bis 43), während der DzLLD 4 Rumpler C I (Dz 26 bis 29) und 3 Junkers F 13 (Dz 34, 35 und 40) übernahm. Die Rumpler C I der DzLP wurden im Flugjahr 1922 ausschließlich für Post- und Sonderflüge benutzt. So beflogen zum Beispiel die Dz 20 und Dz 25 im Postdienst regelmäßig den Streckenabschnitt Berlin - Stettin - Danzig. Im Passagierverkehr kam nur die Junkers F 13 zum Einsatz.

Am 8. Mai begannen auch DLR und DzLR ihren Flugbetrieb, und zwar wieder auf der Linie Danzig - Königsberg - Memel - Riga - Reval (Tallin). Bis Riga fand dreimal pro Woche ein Hin- und Rückflug statt, der Abschnitt Riga - Reval wurde dagegen täglich beflogen. Der Start in Danzig erfolgte um 8.00 Uhr, die Landung in Riga um 14.15 Uhr (lettische Zeit), der Flugpreis belief sich auf 2.900 Mark.



Internationales Stelldichein von Junkers F 13 auf dem Flugplatz Danzig-Langfuhr: Die deutschen D-189 und D-190, die polnische PP-ALA und die Danziger Dz 43 gehörten zu drei Fluggesellschaften, an denen der Junkers-Konzern direkt oder indirekt beteiligt war. Ungewöhnlich ist die Kennzeichnung der D-190, weil sie eine deutsche Zulassung trägt, am Leitwerk aber die Danziger Kreuze zeigt. Die Aufnahme entstand etwa Herbst 1922, im Hintergrund rechts sind die Schornsteine und Gebäude der Danziger Aktien-Brauerei zu erkennen.

(Slg. Gruszczynski)

Am 2.8. landete überraschend ein Verkehrsflugzeug der DERULUFT in Langfuhr. Es handelte sich um die RR-5, eine nagelneue Fokker F III Parasol, die eigentlich direkt von Berlin nach Königsberg fliegen sollte, wegen starken Regens aber einen unfreiwilligen Zwischenstop in Danzig einlegte. Als sich am nächsten Tag das Wetter gebessert hatte, flog die Maschine weiter.

Welche Bedeutung Danzig im Verkehr von und nach Osteuropa im Laufe des Jahres 1922 erlangte, zeigt sich klar in der Jahresstatistik: Die Strecke Berlin - Stettin - Danzig - Königsberg - Kowno - Riga wies mit 1.614 Passagieren die höchste Fluggastzahl im deutschen Linienverkehr auf. Und auch die Linie Danzig - Königsberg - Memel - Riga war für einen Rekord gut, sie erreichte die beste Flugzeugauslastung aller deutschen Strecken: In 111 Flügen wurden insgesamt 848 Fluggäste befördert.

In ihrem Tätigkeitsbericht für das Flugjahr 1922 erwähnte die Luftfahrtüberwachungsstelle Danzig noch einige interessante Einzelheiten. So waren von den Fluggästen, die in Langfuhr ankamen oder abflogen, rund 55 % Ausländer; die restlichen 45 % verteilten sich auf Reichsdeutsche und Danziger Staatsangehörige. Die Kontrolle der Passagiere wurde recht genau vorgenommen, denn bei jedem startenden oder landenden Flugzeug waren zugegen: 2 Beamte der Flugpolizei, 3 Zollbeam-

te und 1 - 3 Beamte der Fremdenpolizei – alles in allem also 6 bis 8 Beamte ! Im Laufe des Jahres wurde dieser Personalaufwand allerdings zurückgestutzt, indem der Zoll sich mit zwei Beamten begnügte und die Passrevision gleich mit erledigte, wodurch wiederum die Fremdenpolizei ganz eingespart werden konnte.



Am 2. August 1922 legte die RR-5, eine nagelneue Fokker F III der DERULUFT, auf dem Weg von Berlin nach Königsberg wegen starken Regens einen unfreiwilligen Zwischenstop in Danzig ein. Am nächsten Tag flog die Maschine weiter. Das Foto zeigt die Maschine zu einem späteren Zeitpunkt in Königsberg, nach Umbau zur Fokker-Grulich V1.

Bemängelt wurde von der Luftfahrtüberwachungsstelle die unsichere Platzreservierung beim Kauf der Flugscheine: Es ginge nicht an, daß der Fluggast erst bei Ankunft eines Anschlußfluges erfahre, ob für ihn ein Platz in der betreffenden Maschine frei sei und er somit weiterfliegen könne oder nicht.

Mit dem 30. September 1922, also einen Monat früher als im Vorjahr, wurde der gesamte planmäßige Luftverkehr in Deutschland für die Dauer des Winters 1922/23 eingestellt. Damit ruhten auch die Flugverbindungen von Danzig ins Reich und in das Baltikum, nur die gemeinsam von DzLP und Polska Linja Lotnicza Aerolloyd bediente Linie Danzig - Warschau - Lemberg blieb bis in den Dezember 1922 in Betrieb (vgl. folgendes Kapitel).

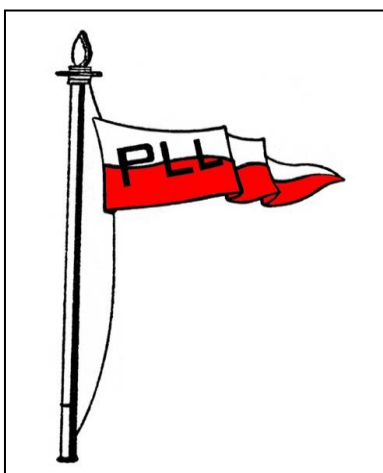
Zusammenarbeit zwischen Junkers-Fluggesellschaften in Danzig und Polen (1922-25)

Am 27. August 1922 bildeten DzLP und die neugegründete polnische Fluggesellschaft „Polska Linja Lotnicza Aerolloyd Sp.zo.o.“ (ab Mai 1925: „P.L.L. Aerolot S.A.“, Vorläufer der heutigen LOT) eine Arbeitsgemeinschaft zum Aufbau und Betrieb eines regelmäßigen Luftverkehrs zwischen Danzig, Warschau und Lemberg (Lwow). Die kommerzielle Geschäftsführung lag bei der PLL Aerolloyd, die praktische Durchführung des Flugbetriebs übernahm vorläufig die DzLP, so lange die PLL noch nicht ausreichend polnisches Personal und eigene Flugzeuge zur Verfügung hatte.

Schon am 1.9.1922 wurde der erste Abschnitt Danzig - Warschau eröffnet, eine knappe Woche später erfolgte die Verlängerung nach Lemberg. Damit erhielt Danzig neben der bestehenden Ost-West-Verbindung nun auch eine Nord-Süd-Verkehrsachse, die wegen des besonderen völkerrechtlichen Verhältnisses zwischen dem Freistaat und Polen von großer Bedeutung für Danzig war. Die Strecke wurde zunächst dreimal pro Woche befliegen, ab Mitte September dann auf tägliche Bedienung umgestellt. Das Flugzeug startete um 8.00 Uhr morgens in Danzig, erreichte um 10.30 Uhr (poln. Zeit) Warschau, flog um 13.00 Uhr weiter und landete schließlich um 16.00 Uhr in Lemberg. Solange der PLL Aerolloyd noch nicht ausreichend polnisches Personal und eigene Flugzeuge bereit hatte, half die DzLP mit beidem aus.

Zum Einsatz gelangten ausschließlich Junkers F 13, da auch hinter der polnischen Gesellschaft indirekt der Junkers-Konzern stand: Die Gründungsgesellschafter Dr. Ignatz Wygard und Dr. Bronislaw Dunin-Rzuchowski agierten beide als Treuhänder für die JFA. Um Schwierigkeiten mit der polnischen Regierung zu vermeiden, keine Empfindlichkeiten in der polnischen Öffentlichkeit und bei bestimmten politischen Kreisen zu wecken und die Zahlung von Subventionen durch den Staat Polen nicht zu gefährden, sollte die deutsche Beteiligung nicht an die Öffentlichkeit dringen – denn das offizielle Verhältnis zwischen Deutschland und Polen war alles andere als gut.

Aus diesem Grund fanden fast alle Lieferungen von Junkers F 13 an die PLL via Danzig statt. Die ersten drei Flugzeuge, die per 20.8.1922 an die polnische Gesellschaft übereignet wurden, waren die DzLP-Maschinen Dz 30, Dz 36 und Dz 44. Sie erhielten im Laufe der nächsten Monate die neuen Kennzeichen PP-ALA, PP-ALB und PP-ALC. Bei den folgenden Lieferungen handelte es sich überwiegend um werksneue Flugzeuge, die mit deutschen Zulassungen von Dessau nach Danzig überführt wurden, dort formal in das Eigentum der DzLP übergingen und Danziger Zulassungen erhielten, um anschließend nach Warschau an die PLL überstellt zu werden. Insgesamt gingen in den Jahren 1922 bis 1926 19 Stück F 13 nach Polen.



(links): Emblem der polnischen Fluggesellschaft Polska Linja Lotnicza Aerolloyd (ab 1925: PLL Aerolot)

(rechts): Die PLL Aerolloyd bzw. PLL Aerolot setzte viele Jahre auf der Strecke Danzig – Warschau Maschinen vom Typ Junkers F 13 ein. Die abgebildete P-PALR trug ursprünglich die deutsche Zulassung D-345 und wurde im April 1925 nach Polen geliefert. An der Seitenflosse ist das rot-weiße Flaggensymbol der PLL zu erkennen. (Slg. DEHLA)

Während der gesamte planmäßige Luftverkehr in Deutschland und in das Baltikum am 30. September 1922 für die Dauer des Winters eingestellt wurde, blieb die Linie Danzig - Warschau - Lemberg bis in den Dezember 1922 in Betrieb.

Am 22. Januar 1923 schlossen DzLP und PLL Aerolloyd den endgültigen Arbeitsgemeinschafts-Vertrag mit einer Laufzeit von 10 Jahren ab. Die Linie Danzig - Warschau - Lemberg wurde am 18.7.1923 ergänzt durch eine Anschlußstrecke von Warschau nach Krakau (Kraków), so daß man von Danzig aus jetzt alle wichtigen Städte Polens per Flugzeug erreichen konnte. Dies stärkte natürlich Danzigs Bedeutung als östliche Drehscheibe zwischen dem Ost-West- und dem Nord-Süd-Verkehr.

Allerdings erschwerten politische Probleme die Situation der Luftfahrt in Danzig erheblich. Die außenpolitische Vertretung des Freistaats oblag der Republik Polen, und diese hatte weder mit Deutschland noch mit ihren anderen Nachbarländern zwischenstaatliche Luftverkehrsabkommen abgeschlossen. Polen war zu dieser Zeit das einzige Land in Europa, welches Besatzungen von Verkehrsflugzeugen, die auf polnischem Territorium notlanden mußten, verhaftete und wie Verbrecher ins Gefängnis steckte! Bei Flugzeugen, die im Transit die Freie Stadt Danzig berührten, verlangte die Republik Polen nicht nur die Verzollung der an Bord befindlichen Waren und des im Tank befindlichen Benzins, sondern sogar des gesamten Flugzeugs.

Im Mai 1925 wandelte sich die PLL Aerolloyd in eine Aktiengesellschaft um und änderte ihren Namen in Polska Linja Lotnicza Aerolot S.A. (PLL Aerolot). Die Stammstrecke Danzig - Warschau - Lemberg blieb das ganze Jahr hindurch in Betrieb und ebenso in den Folgejahren. Zum Einsatz gelangten nach wie vor ausschließlich Junkers-Flugzeuge vom Typ F 13.



Drei Aufnahmen vom Flugplatz Warschau-Mokotów, auf dem Rollfeld stehen Junkers F 13 der Fluggesellschaft Polska Linja Lotnicza. Das **obere Foto** entstand zwischen 1923 und 1925, an den Hallen ist noch der Eigenname „Aerolloyd“ zu erkennen und die Flugzeuge tragen PP-Zulassungen. Das **mittlere Bild** stammt aus der Zeit 1925/26, die Hallenbeschriftung ist geändert in „Aerolot“ und die Kennzeichen beginnen mit P-P. Das **untere Foto** dürfte im Winter 1926/27 aufgenommen sein, die Bugbeschriftung der Flugzeuge lautet nun nicht mehr „Junkers“, sondern „PLL Aerolot“.



Danzig im Luftverkehr 1923 und 1924

Auch während der Wintermonate 1922/23 blieben die Flugzeuge der DzLP nicht völlig unbeschäftigt. Sobald ihre Grundüberholung erledigt war, setzte man sie zu diversen Sonderflügen ein. Als Junkers unter dem Motto „Der Reichstag fliegt“ am 17. Februar 1923 die Mitglieder des Reichstag-Verkehrsausschusses zu Rundflügen über Dessau einlud, befanden sich in dem beteiligten Flugzeugpark auch mindestens zwei Danziger F 13 (eine davon war die Dz 41).

Anfang März 1923 nahmen etliche Danziger Verkehrsflugzeuge an einem Sternflug zur Leipziger Frühjahrsmesse teil. Einige F 13 der DzLP kamen von Dessau bzw. Berlin, wie zum Beispiel die Dz 42, die dadurch auffiel, daß sie noch die gelb-schwarze Bemalung trug. Andere Maschinen waren in Königsberg gestartet, nachdem sie in der dortigen Junkers-Werft ihre Generalüberholung bekommen hatten. Dazu gehörten am 4.3.1923 die Dz 30 und Dz 44 unter den Flugzeugführern Richard Kraut und Rudolf Franke sowie am 5. März die Dz 32 und Dz 43.

Anfang Mai 1923 wurde die Dz 42 mit Flugzeugführer Gustav Doerr zur Technischen Mustermesse nach Breslau entsandt.

Der planmäßige Luftverkehr von und nach Deutschland wurde, ähnlich wie 1922, erst im Mai wiederaufgenommen. Den Betrieb der Linie Berlin - Stettin - Danzig - Königsberg teilten sich Gruppen DAL/DzAL und Junkers/DzLP. Den Eröffnungsflug führte am 7.5.1923 der DAL durch, Junkers folgte am nächsten Tag. Die Anschlußstrecke von Königsberg über Memel ins Baltikum wurde allein durch Junkers/DzLP befliegen, im weiteren Verlauf des Jahres unterstützt durch die neuen nationalen Fluggesellschaften Aero-Lat A.S. (Riga) und Aeronaut A.S. (Reval). Aus dieser Zusammenarbeit entstand schließlich das von Junkers dominierte Konsortium „Nord-Europa-Union“.

Als der neue Flughafen Langfuhr am 17. Juni 1923 eingeweiht wurde, veranstalteten die Danziger Luftverkehrsgesellschaften im Anschluß an die offizielle Feier zahlreiche Rundflüge. Allein die DzLP war mit acht Maschinen beteiligt und gab über 300 Personen Gelegenheit, ihre Heimatstadt Danzig mit der imposanten Marienkirche und den anderen aus dem Mittelalter stammenden Gebäuden, Oliva mit seinem alten Kloster und das am Ostseestrand gelegene Zoppot aus der Luft anzuschauen.

Im Juli 1923 gelang Flugzeugführer Detlev Poppe mit der Dz 37, einer F 13 der DzLP, auf der Linie Berlin - Königsberg ein Rekordflug: Dank kräftigen Rückenwinds schaffte er die Strecke in 3 Stunden und 15 Minuten. Die Linie Danzig - Warschau - Lemberg wurde am 18.7.1923 ergänzt durch eine Anschlußstrecke von Warschau nach Krakau, sodaß man von Danzig aus jetzt alle wichtigen Städte Polens per Flugzeug erreichen konnte. Dies stärkte natürlich Danzigs Bedeutung als östliche Drehscheibe zwischen dem Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr.

Ende August 1923 zerstörte ein großes Schadenfeuer die technischen Anlagen und Reparaturwerkstätten des PLL Aerolloyd im Flughafen Langfuhr. Der Flugverkehr auf der Strecke Danzig - Warschau mußte für mehrere Wochen eingestellt werden, weil keine ausreichende Wartung der Maschinen in Danzig möglich war.

Im September 1923 stellte die DzLP ihre Junkers F 13, Dz 41, nach Breslau ab und führte dort Rundflüge anlässlich der Breslauer Herbstmesse durch.

Im Laufe des Monats Oktober 1923 wurde der gesamte planmäßige Luftverkehr in Deutschland für die Dauer des Winters 1923/24 eingestellt. Damit ruhten auch die Flugverbindungen von Danzig nach Berlin und Königsberg, die letzten Flüge fanden am 20.10.1923 statt. Nur die Strecke Danzig - Warschau blieb, wie schon im Vorjahr - nach einer vorübergehenden Verkehrseinstellung im Herbst - noch bis Mitte Dezember 1923 in Betrieb.

Am 30. März 1924 führte ein Schwimmerflugzeug vom Typ Junkers F 13 unter Pilot Hans Hesse, Flugleiter der DzLP, im Auftrag des Danziger Senats einen Aufklärungsflug entlang der Weichsel durch. Der Fluß hatte nämlich im Frühjahr 1924 einen so schweren Eisgang zu verzeichnen wie seit über 100 Jahren nicht mehr, an etlichen Stellen waren die Uferbefestigungen beschädigt worden. Aus der Luft sollte nun festgestellt werden, ob auf Danziger Gebiet die Deiche ernsthaften Schaden genommen hatten und ob einzelne Gehöfte in der Weichselniederung durch Schmelzwasser von der Außenwelt abgeschnitten waren. Ein nur noch leichtes Eistreiben ließ eine Landung der A 20 auf der Weichsel bei Letzkau zu, um eine mobile Funkstation der Verkehrshundertschaft der Schupo Danzig zu besuchen, die dort Hochwasserwache hielt.

Anfang April 1924 nahm die von PLL Aerolloyd und DzLP gemeinsam beflogene Linie Danzig - Warschau - Lemberg (Lwow), die ab Weihnachten 1923 geruht hatte, ihren Betrieb wieder auf. Außerdem führte die DzLP im gleichen Monat einen Versuchsluftverkehr Danzig - Marienburg (heute: Malbork) durch, um Reisenden von und nach Ostpreußen die Möglichkeit zu geben, das Durchfahren des sog. „polnischen Korridors“ mitsamt allen Paß- und Zollschwierigkeiten zu vermeiden. Zum Einsatz kamen Junkers F 13 auf Schwimmern, die dem Lauf von Weichsel und Nogat folgten.

Der planmäßige Luftverkehr von und nach Deutschland setzte erst im Mai 1924 wieder ein. Gegenüber dem Vorjahr ergaben sich für Danzig keine gravierenden Änderungen. Die Linie Berlin - Danzig - Königsberg wurde wieder von den Gruppen DAL/DzAL und Junkers/DzLP täglich bedient, und zwar nicht in Betriebsgemeinschaft, sondern in klarer Konkurrenz zueinander. Im Unterschied zum Vorjahr kam die Zwischenlandung in Stettin zum Fortfall, sodaß die Flugzeuge jetzt von Berlin bis Danzig durchflogen - allerdings nach wie vor mit dem Umweg über See um das polnische Westpreußen herum. Der Start in Berlin erfolgte um 13 Uhr, die Landung in Danzig um 16.45 Uhr; eine halbe Stunde später ging es dann weiter nach Königsberg, wo die Maschine planmäßig um 18.30 Uhr landete. Die Reise Berlin - Danzig kostete 80 Goldmark, für die Strecke Danzig - Königsberg waren 35 Goldmark zu bezahlen.

Einen kleinen Zugewinn im regulären Luftverkehr konnte Danzig ab Juni 1924 verbuchen: Der DzAL richtete am 11.6. eine ständige Flugverbindung von Danzig nach Marienburg ein, nachdem die DzLP ihren Versuchsluftverkehr mit Wasserflugzeugen auf dieser Strecke wieder aufgegeben hatte. Im Gegensatz zu den größeren Linien, auf denen ausschließlich moderne Passagierflugzeuge zum Einsatz kamen, fanden hier ältere Doppeldecker vom Typ AEG K Verwendung. Es handelte sich um ehemalige Militärmaschinen des Modells AEG J II, die man nachträglich mit einer Kabinenhaube versehen hatte, um den Fluggästen wenigstens ein geschlossenes Passagierabteil zu bieten. Der Flug Danzig - Marienburg dauerte eine halbe Stunde und wurde je nach Bedarf durchgeführt.



*Auf der 1924 neu eingerichteten Linie Danzig - Marienburg setzte die DzAL ältere Doppeldecker vom Typ AEG K ein, wie die hier abgebildete D 58 „Elmenhorst“.
(Slg. Jerzy)*

Als letztes Ereignis des Jahres 1924 bleibt zu vermelden, daß am 18. Dezember ein Passagierflugzeug der DERULUFT im Danziger Flughafen zwischenlandete, um Treibstoff nachzufüllen und besseres Flugwetter abzuwarten. Es handelte sich um die Fokker F III mit der russischen Zulassung RR 2 auf dem Überführungsflug von Königsberg nach Berlin. Erst am 30.12. trat eine ausreichende Wetterbesserung ein, daß die Maschine weiterfliegen konnte.

Zum Ende der Flugsaison 1924 gab es im deutschen Luftverkehr erstmals keine völlige Winterpause, sondern Mitte Oktober 1924 wurde der planmäßige Flugbetrieb für die Dauer des Winters 1924/25 auf ein Kernnetz reduziert. Die Flugverbindung von Danzig nach Berlin und Königsberg blieb erhalten. Ebenso wurde natürlich die Strecke Danzig - Warschau weiter betrieben.

Was sich bereits 1923 abgezeichnet hatte, wurde im Jahr 1924 vollends deutlich: Königsberg hatte Danzig inzwischen den Rang als östliche Drehscheibe im Luftverkehr abgelaufen. Der Freistaat blieb zwar Umsteigepunkt für Flugreisende von Westeuropa nach Polen, war aber ansonsten reiner Zwischenlandeplatz auf dem Weg nach Königsberg geworden.



Die Fokker F III RR2 der DERULUFT landete auf dem Weg von Königsberg nach Berlin wegen schlechten Wetters außerplanmäßig in Danzig.

Die Hauptstadt Ostpreußens hatte sich zum Start- und Zielpunkt für die Strecken ins nördliche Osteuropa und nach Rußland entwickelt. Hier hatte der Fluggast die Wahl zwischen der Linie nach Moskau (DERULUFT) sowie den Strecken nach Lettland, Estland und Finnland (Nordeuropa-Union, NEU) - mit weiterführenden Anschlüssen nach Stockholm und Leningrad (St. Petersburg).

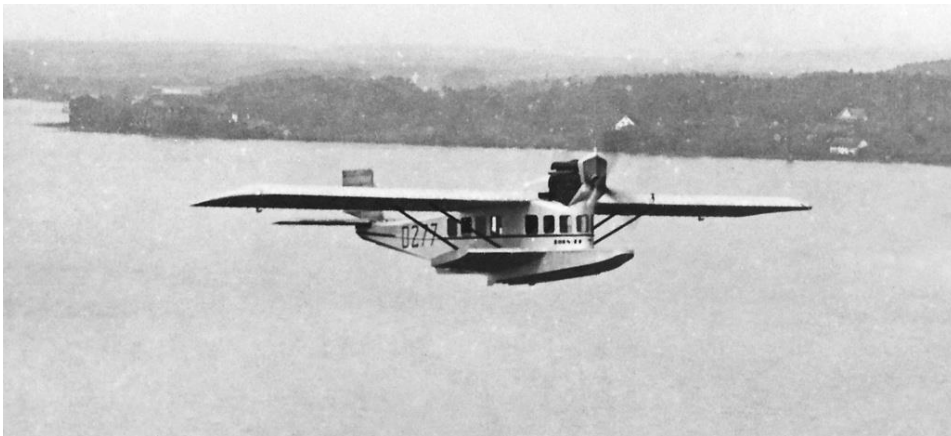
Politische Probleme erschwerten die Wettbewerbsposition Danzigs zusätzlich. Die außenpolitische Vertretung des Freistaats oblag der Republik Polen, und diese hatte weder mit Deutschland noch mit anderen Nachbarländern zwischenstaatliche Luftverkehrsabkommen abgeschlossen. Polen war zu dieser Zeit das einzige Land in Europa, welches Besatzungen von Verkehrsflugzeugen, die auf polnischem Gebiet notlanden mußten, verhaftete und wie Verbrecher ins Gefängnis steckte! Bei Flugzeugen, die im Transit die Freie Stadt Danzig berührten, verlangte die Republik Polen nicht nur die Verzollung der an Bord befindlichen Waren und des im Tank befindlichen Benzins, sondern sogar des gesamten Flugzeugs.

Nachtflug-Versuchsverkehr über die Ostsee (1924)

In den Monaten September und Oktober 1924 führte der DAL auf der Strecke Berlin - Stettin - Kopenhagen einen Nachtflug-Versuchsverkehr durch. Auf dem Abschnitt von Berlin nach Stettin kamen die beiden Fokker F II des DzAL, Dz 3 und Dz 4, zum Einsatz – ausgerüstet mit Landescheinwerfern und zusätzlicher Instrumentierung.

Soweit Post und Fracht an Bord war, wurde diese in Stettin-Alttdamm auf ein Flugboot umgeladen, welches vom Damm-schen See aus startete und den Streckenabschnitt über die Ostsee nach Kopenhagen beflog. Hierfür verwendete der DAL den Dornier „Delphin“ D-277, gesteuert von Dipl.Ing. Horst Merz. Seine Pilotenausbildung hatte Merz übrigens 1914 in Danzig-Langfuhr erhalten; er war nach dem Krieg zunächst Flugzeugführer bei der DzLR gewesen und dann im September 1923 zum DAL gewechselt.

Im Zuge des Nachtflug-Versuchsverkehrs führte die D-277 in der Nacht vom 12. zum 13.10.1924 einen Erprobungsflug von Stettin aus entlang der Ostseeküste nach Danzig durch und landete wohlbehalten am Strand vor Brösen (unweit der Westerplatte). Als „Landefeuer“ diente ein gewöhnliches Fischerboot, welches zwei Laternen führte und bei Annäherung des Flugboots zusätzlich Leuchtsignale schoß.



Im Herbst 1924 führte der Deutsche Aerolloyd einen Nachtflug-Versuchsverkehr Berlin – Stettin – Kopenhagen durch. Auf dem Seeabschnitt kam der Dornier „Delphin“ D-277 zum Einsatz. In der Nacht zum 13. Oktober 1924 unternahm das Flugboot einen Erprobungsflug entlang der Ostseeküste bis nach Danzig und blieb bis zum 20.10. dort.

Am 14. Oktober war eigentlich der Rückflug nach Stettin vorgesehen, mußte aber wegen Nebel verschoben werden. Am folgenden Tag sollte ein Magnet an dem Rolls-Royce „Falcon“-Motor ausgetauscht werden, inzwischen herrschte allerdings so starker Seegang, daß Merz sich entschloß, zu starten und den „Delphin“ in den Schutz des Danziger Hafens zu verbringen. Beim Startanlauf schlug der Propeller in eine der überkommenden Bugseen und zersplitterte. Nach dem Abstellen des Motors trieb die Maschine an Land.

Da es unmöglich war, das Flugboot über Nacht in der Brandung liegen zu lassen, verholte man es mithilfe zweier Fischer nach See hin und legte es außerhalb der Brandungszone an zwei Anker. Die notwendigen Reparaturarbeiten zogen sich mehrere Tage hin, der Rückflug nach Stettin erfolgte schließlich am 20. Oktober.



Im Herbst 1924 wurde die Fokker F II, Dz 3, im Nachtflug-Versuchsverkehr Berlin – Stettin eingesetzt. Zu diesem Zweck erhielt sie im Steuerbordflügel und zwischen den Fahrge-stellstreben spezielle Landescheinwerfer eingebaut. Unterhalb der Pilotenkanzel ist der Flugzeugname „Friedrichshafen“ zu erkennen.

Danzig im Luftverkehr 1925

Während des Winters 1924/25 waren erstmals die Flugverbindungen von Danzig nach Berlin und Königsberg aufrechterhalten worden, wenn auch mit verminderter Frequenz. Ebenso wurde die Strecke Danzig - Warschau - Lemberg (Lwow) weiter betrieben.

Die tägliche Bedienung der Linie Berlin - Danzig - Königsberg nahmen DAL/DzAL am 20. April wieder auf, die Gruppe Junkers/DzLP folgte am 1. Mai 1925. Die Flugzeuge starteten in Berlin um 12.30 bzw. 14.15 Uhr, die Landung in Danzig erfolgte um 16.15 bzw. 17.30 Uhr. Der DAL flog eine halbe Stunde später nach Königsberg weiter, Junkers Luftverkehr leistete sich nur eine Viertelstunde Aufenthalt, sodaß die Maschinen planmäßig um 18.00 bzw. 19.00 Uhr in Königsberg landeten. Die Reise Berlin - Danzig kostete 60 RM, der Flug Danzig - Königsberg 25 RM.

Die Junkers-Gruppe setzte auf der Linie Berlin - Danzig - Königsberg wie in den Vorjahren Flugzeuge des Musters Junkers F 13 ein. Allerdings gab es darunter keine Maschinen mehr mit Danziger Zulassung, weil die DzLP nur noch als örtliche Vertretung für den Junkers-Konzern diente und keinen eigenen Flugbetrieb mehr unterhielt.

Der DAL/DzAL verwendete auf der Strecke Berlin - Danzig - Königsberg weiterhin die Fokker-Typen F II und F III, darunter die aus dem Vorjahr bekannten Flugzeuge Dz 5 und Dz 8. Neu in den Einsatz gelangten ab Mai 1925 drei Fokker F III mit Rolls-Royce „Eagle“-Motor (360 PS), Kennzeichen Dz 99, Dz 100 und Dz 112 (nähere Einzelheiten hierzu finden sich im Kapitel „Danziger Luftfahrzeugrolle 1922 - 1925“).

Die Strecke Königsberg - Danzig - Berlin wurde vom DzAL als Verlängerung der DERULUFT-Linie Moskau - Königsberg befliegen. Als Piloten tauchten deshalb auch Namen wie Conrad Riesner und Joachim Stollbrock auf, beides DERULUFT-Mitarbeiter. Offenbar vollzogen die Besatzungen in Königsberg manchmal einen regelrechten Maschinenwechsel, stiegen von der russischen F III in die Danziger F III um und flogen damit nach Berlin weiter.

Die Dz 100 schied bereits Ende Mai 1925 durch Bruch aus. Die Dz 99 und Dz 112 bedienten bis Ende September 1925 die Strecke Königsberg - Danzig - Berlin, danach verschwanden sie völlig von der Bildfläche. Ihr Verbleib konnte bisher nicht geklärt werden. Ab Oktober 1925 wurde die Linie Berlin - Danzig - Königsberg praktisch nur noch mit den neuen Dornier „Komet III“ Ganzmetall-Hochdeckern bedient.

Die Flugverbindung zwischen Marienburg und Danzig wollte der DzAL ursprünglich ab Ende April wieder aufnehmen, tatsächlich dauerte es aber noch bis Mitte Mai, bevor hier das erste Flugzeug flog - und erstaunlicherweise hieß der Betreiber nicht mehr DzAL sondern DzLP/Junkers. Es gab einen täglichen Hin- und Rückflug, weitere Flüge konnten nach Bedarf stattfinden. Der knapp halbstündige „Luftsprung“ kostete 15 RM.

Im Sommer 1925 kamen für Danzig zwei neue Fluglinien hinzu:

Danzig - Stockholm

Danzig - Stettin (heute: Szczecin) - Hamburg.

Über die Seestrecke Danzig - Stockholm wird in einem besonderen Kapitel berichtet (s. „Danziger Verbindung nach Übersee“). Bei der Strecke Hamburg - Stettin - Danzig handelte es sich um eine altbekannte Verbindung, die bereits 1921 der damalige Lloyd Ostflug (LO) befliegen hatte, die aber 1922 im Zuge der Teilung des LO eingestellt worden war. Neuer Betreiber war die am 15. Mai 1925 gegründete Luftverkehr Pommern GmbH (LVP) mit Sitz in Stettin. Zu den Gesellschaftern gehörte neben anderen Städten und Kommunen auch das Danziger Ostseebad Zoppot. Die LVP stand dem Flugzeughersteller LFG (Luftfahrzeug-GmbH), Stralsund, nahe und setzte auf der Strecke Danzig - Hamburg ausschließlich Maschinen des Typs LFG V 130 „Strela Land“ ein. Der Abflug in Hamburg erfolgte um 9.30 Uhr, die Ankunft in Danzig-Langfuhr um 15.00 Uhr, das Ticket kostete 120 RM. Die Eröffnung erfolgte am 15.6.1925 mit der D-455.



Im Sommer 1925 richtete die Luftverkehr Pommern GmbH (LVP) einen Linienvorkehr auf der Strecke Hamburg - Stettin - Danzig ein. Zum Einsatz kamen ausschließlich Doppeldecker des Typs LFG V 130 „Strela Land“ mit geschlossener Kabine für 4 Passagiere. Die hier abgebildete D-455 (Taufname „Strahl“) war mit BMW IV-Motor ausgerüstet und führte am 15.6.1925 den Eröffnungsfug durch.

Ab Juli 1925 teilte die LVP die Streckenführung: An drei Wochentagen ging es sozusagen „über die Dörfer“, nämlich von Hamburg über Stralsund, Stettin, Köslin und Stolp nach Danzig, jeweils umschichtig an den anderen drei Tagen der Woche blieb der Direktflug Hamburg - Stettin - Danzig bestehen. Der „Bummelflug“ dauerte eine Stunde länger. Mit dem 1. September stellte der LVP diese Sonderstreckenführung ein und beflog die Route Hamburg - Stettin - Danzig wieder an allen Wochentagen direkt. In Stolp war nur eine Bedarfslandung vorgesehen.

Nach zwei Monaten Flugbetrieb der Luftverkehrsgesellschaft Pommern zog die Luftaufsicht Hamburg in ihren Monatsberichten folgendes vorläufige Resümee:

„Mit dem 15. Juni sollte ein regelmäßiger Luftverkehr auf der Strecke Hamburg - Stettin - Danzig einsetzen. Zur Verwendung kamen Strela-Land-Flugzeuge, ein Typ der infolge veralteter Bauart für die Bewältigung größerer Strecken wenig geeignet erscheint. Die Streckenorganisation ist bisher unzureichend. Start- und Landemeldungen wurden selten durchgegeben. Bei Ausfall einzelner Flugzeuge ruhte tagelang der ganze Verkehr. Seit dem 15.6. fanden drei regelmäßige Flüge statt. Gleich am Eröffnungstage mußte das Flugzeug in Richtung Stettin kurz vor Stettin notlanden, während das Gegenflugzeug infolge Betriebsstoffmangels (verorientiert) bei Besenhorst hart nordwestlich von Geesthacht notlandete.

Auch im Monat Juli war der planmäßige Verkehr Hamburg - Danzig vielen Unterbrechungen ausgesetzt. Die Betriebssicherheit der Flugzeuge stand weit hinter der anderer Luftverkehrsunternehmen zurück. Ob der Fehler an der Wartung der Flugzeuge, dem verwendeten Flugzeugtyp oder den Führern lag, war nicht klar ersichtlich. Mehrmals erfolgten Verorientierungen, Notlandungen wegen Betriebsstoffmangels und hierbei Beschädigungen der Flugzeuge. Die Unregelmäßigkeit der Streckenbedienung hatte naturgemäß zur Folge, daß die Flugzeuge eine sehr geringe Zahl von Fluggästen aufzuweisen hatten.“

Der Luftverkehr entwickelte sich im Laufe des Jahres 1925 besonders auf der Strecke Berlin - Danzig enorm, fast immer waren die Flüge ausverkauft. Am 17. September setzte die Junkers-Gruppe zur Bewältigung der Nachfrage erstmals ihr neues dreimotoriges Großflugzeug G 24 flugplanmäßig auf dieser Linie ein. Bereits im Juni 1925 war eine Junkers G 24 während ihres sog. Sieben-Staaten-Fluges erstmalig in Danzig-Langfuhr vorgestellt worden (siehe übernächstes Kapitel „Der Sieben-Staaten-Flug der deutschen Presse“).

Mit dem 1.10.1925 begann der Winterflugplan, der für Danzig folgende Veränderungen brachte: Die Linie Berlin - Danzig - Königsberg wurde nur noch vom DAL bedient und auf wöchentlich drei Flüge in jeder Richtung reduziert. Die Seeflugstrecke Danzig - Stockholm stellte der DAL mit Beginn des Monats Oktober ein, während die Verbindung Danzig - Marienburg am 31.10. endete. Die Linie Hamburg - Stettin - Danzig wurde zunächst täglich in beiden Richtungen fortgeführt, mit einer Bedarfszwischenlandung in Stolp. Erst mit dem Wintereinbruch stellte der LVP auch diese Verbindung ein. Nur die von der polnischen PLL Aerolot unterhaltene Strecke Danzig - Warschau blieb, wie schon in den Vorjahren, mit unverminderter Frequenz den ganzen Winter 1925/26 hindurch in Betrieb.

Im Dezember 1925 begann der DAL, die auf der Linie Berlin - Danzig - Königsberg verkehrenden Flugzeuge fallweise mit Schneekufen auszurüsten. Das Abmontieren der Räder und das Anbringen der Kufen gingen so schnell, daß der Wechsel je nach Wetterlage ohne längere Startverzögerung vorgenommen werden konnte. Die Startstrecke mit den Schneekufen unterschied sich kaum von derjenigen mit Radfahrwerk, und die Landung erfolgte für die Passagiere eher noch weicher als auf Rädern. Durch Fotoaufnahmen belegt ist zum Beispiel der Schneekufeneinsatz an der Dornier Komet III, D-597.

Zum 24. Dezember 1925 stellten DAL und JLAG auf Anordnung des RVM ihren gesamten planmäßigen Betrieb vorläufig ein, um eine Neuorganisation des deutschen Luftverkehrs zu ermöglichen. Damit verlor Danzig bis in den April 1926 hinein seine Flugverbindung zum Reich.

Am 17. September 1925 setzte die Junkers-Gruppe wegen der starken Nachfrage erstmalig ihr neues Großflugzeug G 24 im regulären Liniendienst Danzig - Berlin ein. Wegen ihrer Flugleistungen durften die Maschinen 1925 nicht in Deutschland zugelassen werden und trugen deshalb schwedische Kennzeichen. Aus der S-AAAM wurde später die D-878.



Danziger Flugverbindung nach „Übersee“ (1925)

Die 600 km lange Strecke Danzig - Stockholm war 1924/25 vom DAL als erste deutsche „Hochseestrecke“ vorbereitet worden und wurde in Betriebsgemeinschaft mit der Nordiska Flygrederiet (schwedische Tochtergesellschaft des DAL) befliegen. Zum Einsatz kamen hochseefähige Flugboote des Typs Dornier „Wal“, die im Wasserflughafen Danzig-Plehnendorf starteten und landeten. Der Abflug erfolgte um 17.15 Uhr, die Landung in Stockholm um 21.15 Uhr. Im Spätsommer wurden die Flugzeiten auf den Vormittag verlegt: Start in Danzig 9.30 Uhr, Landung in Schweden um 13.00 Uhr. Der Flugpreis betrug 120 RM.

Den ersten „Wal“ mit der Zulassung I-DAAR überführte Flugkapitän Rudolf Cramer von Clausbruch am 17.5.1925 vom italienischen Dornier-Zweigwerk CMASA in Marina di Pisa auf dem Luftweg nach Danzig. Am 19. Mai fand ein erster Streckenerprobungsflug von Danzig nach Stockholm statt, gefolgt von mehreren Versuchsflügen zwischen Stockholm und Helsingfors. Am 5. Juni 1925 wurde die Strecke dann offiziell eröffnet, den ersten Flug führte von Clausbruch mit der I-DAAR von Stockholm nach Danzig durch.

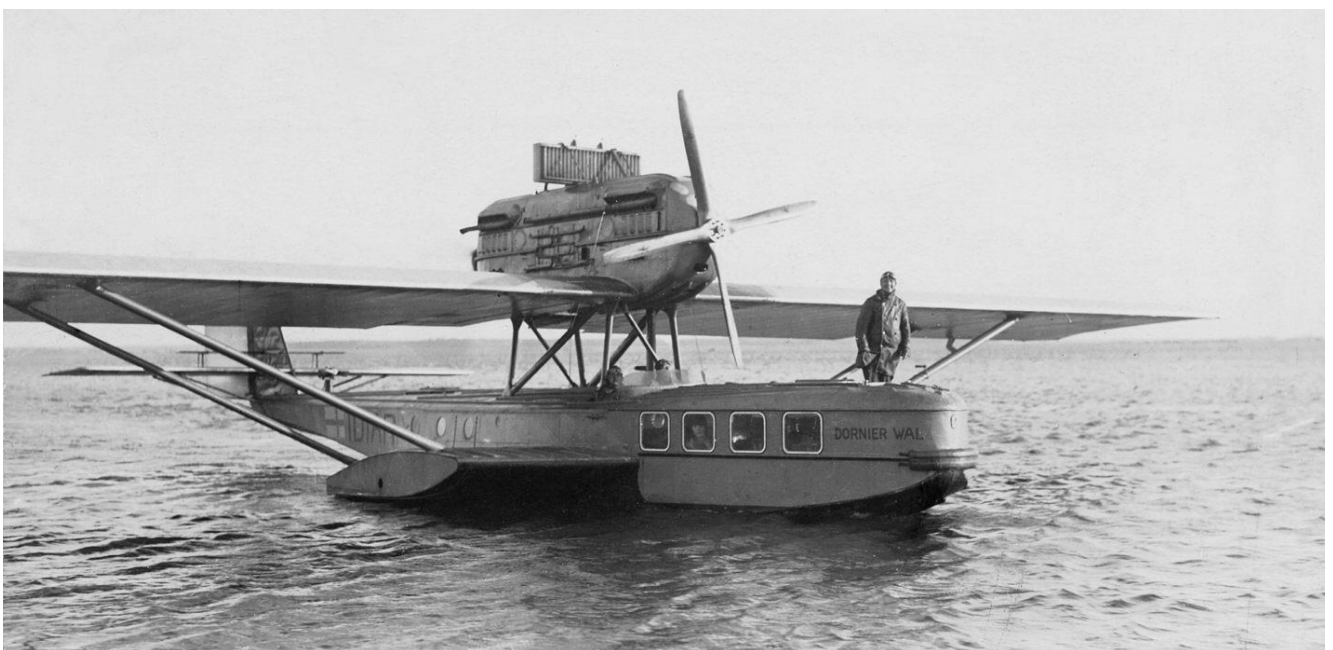
Der zweite Dornier „Wal“, Kennzeichen I-DIAR, wurde am 8.6.1925 von Marina di Pisa nach Danzig überführt, als dritter folgte die I-DAIR am 19. Juli. Der DAL hatte eigentlich vier Flugboote bestellt, aber der letzte „Wal“, Kennzeichen I-DIIR, gelangte nicht mehr in den Einsatz Danzig - Stockholm, weil er erst nach Beendigung der Sommerflugsaison 1925 eintraf.

Am 8.7.1925 erlitt der Dornier „Wal“ I-DIAR bei Plehnendorf einen Unfall. Personen kamen nicht zu Schaden. Nähere Einzelheiten über den Ablauf und die Unfallursache fehlen leider. Pilot der Maschine war der schon von den Nachtflugversuchen bekannte Dipl.Ing. Horst Merz, später Flugkapitän bei DLH.

Alle „Wale“ behielten 1925 ihre italienischen Zulassungen und gehörten formal der Nordiska Flygrederiet, weil sie wegen ihrer Motorstärke und ihrer Flugleistungen nicht den alliierten Begriffsbestimmungen für Zivilflugzeuge entsprachen und damit in Deutschland verboten waren. Eine angebliche Beteiligung der Reichsmarine an den Kosten des Flugbootbetriebes ließ sich bisher nicht nachweisen. Zweifellos hatte die deutsche Marine ein großes Interesse an den Einsatzerfahrungen über See – aber wenn tatsächlich Zahlungen erfolgten, dann nur gut getarnt über den Etat des RVM.

In einen „Wal“ wurde im Juli 1925 versuchsweise eine Funkanlage der Telefunken GmbH eingebaut, um die Reichweite und die Verständigungsqualität im praktischen Flugbetrieb über See zu erproben. Obwohl die Antennenleistung des Flugzeugsenders nur 300 Watt betrug, konnte in der Luft eine telegraphische Verbindung bis zu 600 km Entfernung und eine Sprechfunkverständigung über 200 km Distanz erreicht werden. Im Falle einer Notlandung auf See ließ sich eine Notantenne aufrichten, die eine Reichweite von 150 km (telegraphisch) bzw. 50 km (Sprechfunk) ermöglichte.

Bis zur Betriebseinstellung am 30. September 1925 legten die Dornier-Flugboote 179 Flüge von und nach Danzig über die Ostsee zurück, mit sehr hoher Regelmäßigkeit und ohne nennenswerte Zwischenfälle. Insgesamt wurden dabei 476 Passagiere befördert.



Dornier „Wal“ I-DIAR der Nordiska Flygrederiet (schwedische Tochtergesellschaft des Deutschen Aero-Lloyd) im Einsatz auf der Seefluglinie Danzig - Stockholm im Sommer 1925. Wegen ihrer Motorstärke und ihrer Flugleistungen durften die Maschinen damals noch nicht in Deutschland zugelassen werden und trugen deshalb italienische Kennzeichen. Ab 1926 bekam dieser Wal die deutsche Zulassung D-862. (Slg. Koos)



Die I-DAAR überführte Flugkapitän Cramer von Clausbruch im Mai 1925 als erstes „Wal“-Flugboot vom italienischen Dornier-Zweigwerk CMAA in Marina di Pisa auf dem Luftweg über die Alpen nach Danzig. Am 5. Juni 1925 eröffnete v. Clausbruch mit dieser Maschine den planmäßigen Luftverkehr von Stockholm nach Danzig. (Slg. Ott/ADL)

Fast zur gleichen Zeit wie der Deutsche Aero-Lloyd bemühten sich übrigens auch die Polen um die Einrichtung eines Ostsee-Luftverkehrs: Im August 1925 stationierte der PLL Aerolot ein dreimotoriges Schwimmerflugzeug Junkers G 24 W in Puck (der ehemals kaiserlichen Marineflugstation Putzig in Westpreußen), um einen Versuchsbetrieb Danzig - Malmö - Kopenhagen aufzunehmen. Die Maschine war vom schwedischen Junkers-Zweigwerk A.B. Flygindustri in Limhamn gechartert worden, ihre schwedische Zulassung S-AAAR hatte man durch die polnische Kennung P-PAWA ersetzt, und am 15.8. startete sie zum ersten Probeflug – angeblich von Danzig aus. Allerdings ist in den Berichten der dortigen Luftüberwachungsstelle keine Information über einen solchen Flug zu finden; vermutlich war der Startort in Wirklichkeit Puck. Ein mit dem DAL vergleichbarer Linienverkehr kam nicht zustande, die G 24 wurde am 20.8.1925 wieder an das schwedische Werk zurückgegeben.



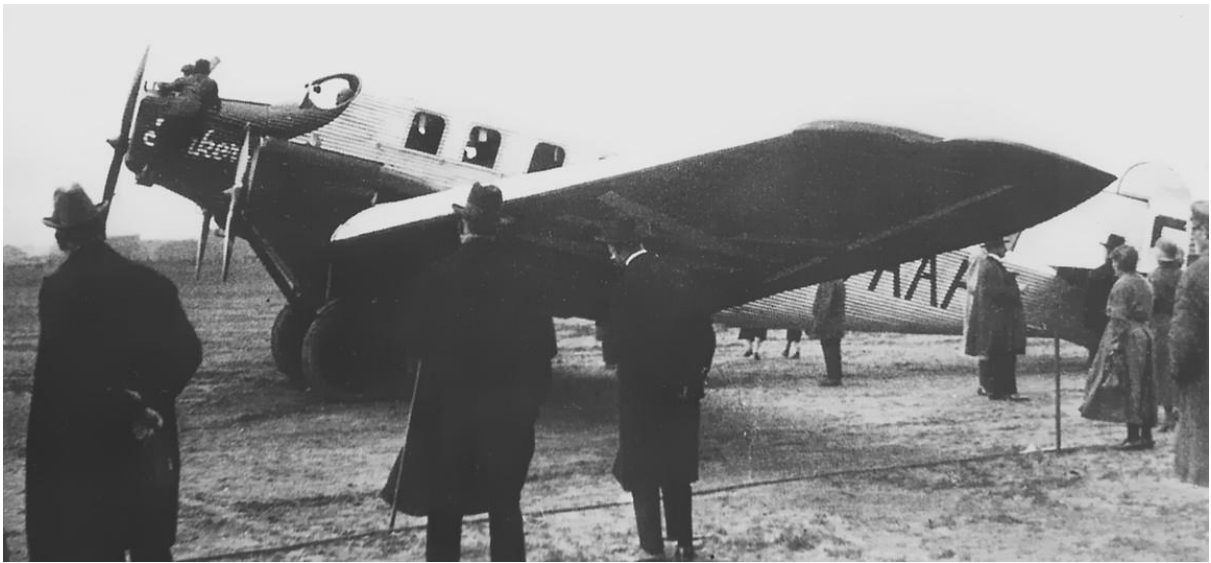
Die PLL Aerolot bemühte sich im August 1925 ebenfalls, einen Linienverkehr über die Ostsee nach Malmö und Kopenhagen einzurichten. Sie charterte für diesen Zweck vom Junkers-Zweigwerk Linhamn ein dreimotoriges Schwimmerflugzeug Junkers G 24 W mit dem schwedischen Kennzeichen S-AAAR. In Polen angekommen, erhielt die Maschine die neue Zulassung P-PAWA. Nach einer Woche wurde die praktische Erprobung jedoch abgebrochen und das Flugzeug wieder zurückgegeben.

Der Sieben-Staaten-Flug der deutschen Presse (1925)

Am 20. Juni wurde der Flughafen Danzig-Langfuhr von dem sog. „Sieben-Staaten-Flug“ berührt, einem Werbeflug der Junkers Flugzeugwerk AG rund um Europa mit ihrem neuen dreimotorigen Großverkehrsflugzeug G 24. Die knapp 4.000 km lange Route führte von Berlin über Danzig nach Schweden, Dänemark, Schweiz, Österreich und Ungarn. Die Maschine trug die schwedische Zulassung S-AAAK, weil sie – ebenso wie die Dornier „Wale“ – nicht den „Begriffsbestimmungen“ für Zivilflugzeuge entsprach und deshalb nicht in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen werden durfte. Erst 1926 erhielt das Flugzeug die deutsche Zulassung D-1019.

In Danzig wurden die G 24 und seine Insassen (Flugkapitän Fritz Horn und sein Bordmonteur Riedl sowie neun Pressevertreter großer deutscher Zeitungen) von Vertretern des Senats empfangen. Anschließend gab Senatspräsident Sahm ein Begrüßungssessen – *„sollte doch der Freude Ausdruck gegeben werden, daß das Mutterland im Flugwesen wie in der gesamten Technik wieder mit führend an der Spitze der Nationen marschiere“*, so der Tenor der von ihm gehaltenen Rede.

Am Nachmittag des 20. Juni startete die S-AAAK zum Weiterflug nach Kopenhagen, wurde aber durch starken Nebel über der Ostsee gezwungen, auf der Insel Rügen zwischenzulanden. Die Landung ging glatt vonstatten, der Weiterflug erfolgte am nächsten Morgen. Das restliche Flugprogramm wurde ohne Störungen absolviert, und am Abend des 25. Juni landete die G 24 wieder wohlbehalten in Berlin.



Vom 20. bis 25. Juni 1925 führte die Junkers G 24, S-AAAK, einen „Sieben-Staaten-Flug“ durch, wie er werbewirksam bezeichnet wurde. An Bord befanden sich Pressevertreter aller großen deutschen Zeitungen.

(oben): Gleich am ersten Tag des Werbefluges, dem 20. 6., landete die Maschine in Danzig-Langfuhr, die Teilnehmer wurden vom Danziger Senat begrüßt.

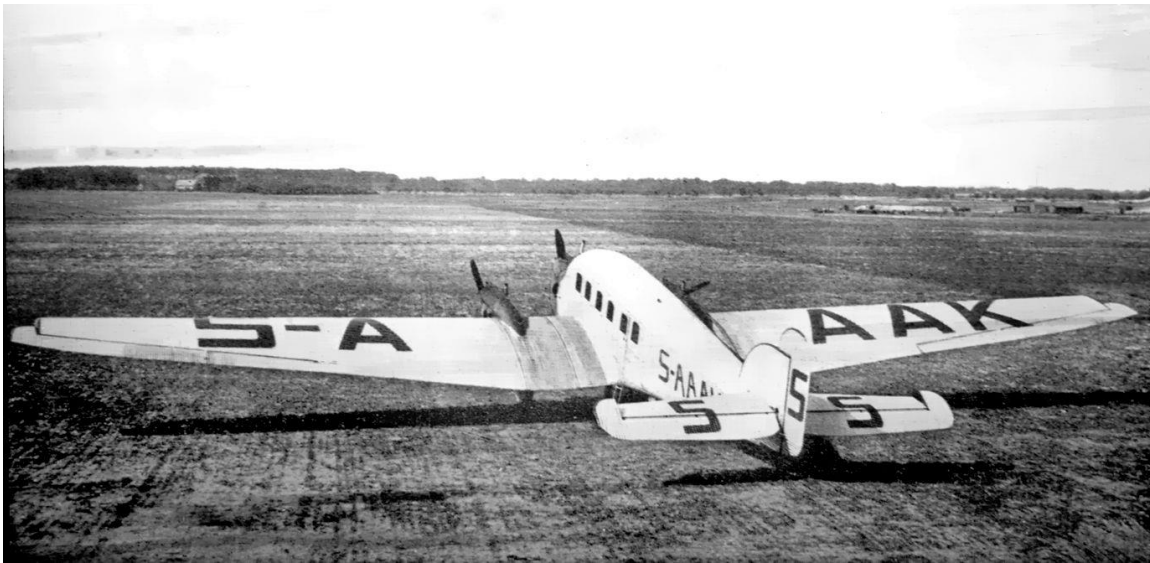
(unten und nächste Seite): Am letzten Reisetag (25.6.) fand eine Zwischenlandung auf dem Junkers-Werkflugplatz in Dessau statt. Die Fotos zeigen unten die Ankunft der S-AAAK in Dessau, auf der Folgeseite die Begrüßung der Teilnehmer durch den Regierungspräsidenten.



Im Junkers-Luftverkehr Nachrichtenblatt Nr. 10/1925, erschienen am 30. Juni 1925, veröffentlichte die Firma Junkers einen mehrseitigen Bericht über die Hintergründe und den Verlauf der fünftägigen Luftreise. Aus der Einleitung dieses Berichts stammen die beiden nachfolgenden Absätze:

„Um den Vertretern der deutschen Presse auf einer großen Luftreise sowohl die Vorzüge des Großflugzeugtyps als auch die Vorteile des Luftverkehrs gerade für die Publizistik zu zeigen, stellten die Junkers-Werke und die Junkers-Luftverkehr-A.G. dem Reichsverband der deutschen Presse ein Großflugzeug für einen 4.000 km-Flug zur Verfügung. Der Reichsverband der deutschen Presse übernahm es, die Auswahl der Teilnehmer zu treffen und in den berührten Städten im In- und Ausland Empfänge anzuregen. So ging der Sieben-Staaten-Flug in einer allseits befriedigenden Weise vonstatten, welche nicht nur den Teilnehmern unvergeßliche Eindrücke gab, sondern ihnen auch Gelegenheit bot, mit den politischen Persönlichkeiten in den einzelnen berührten Ländern wertvolle Besprechungen zu haben.

Unter der vorzüglichen Führung von Flugzeugführer Horn mit Monteur Riedl entsprach das Junkers-Großflugzeug allen gehegten Erwartungen. Ganz besonders trug hierzu gerade die Zwischenlandung auf Rügen bei, welche bei einsetzendem dichten Nebel durchgeführt wurde und den Fluggästen zeigte, wie auch bei ungünstigem Wetter Zwischenlandungen in bester Weise vor sich gehen. Mit dem 4.000 km-Flug hat das Großflugzeug seine vorzügliche Verkehrsbeurteilung für weite Reisen bewiesen — nicht weniger die Junkers-Motoren, welche auf der ganzen Strecke nicht die geringste Störung aufwiesen, sondern mit vortrefflicher Regelmäßigkeit ihre Arbeit verrichteten.“

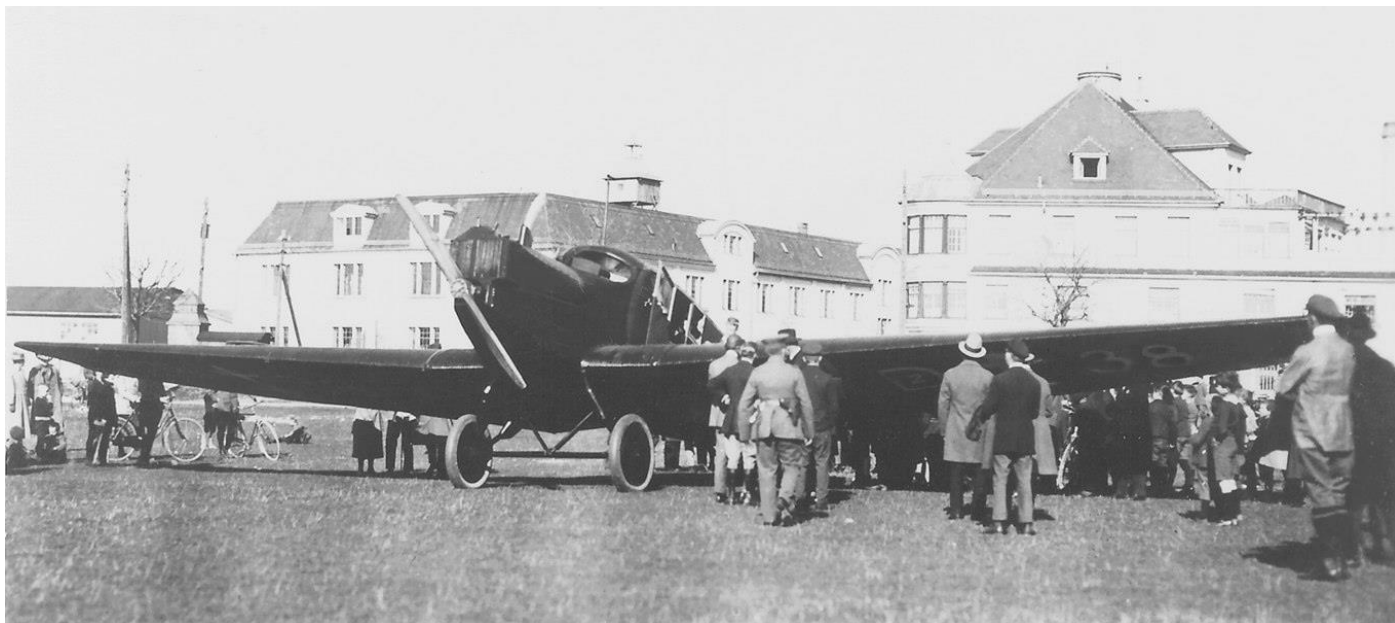


(oben): Junkers G 24, Werknummer 843, Zulassung S-AAAK, Junkers-Name „Mecklenburg“.
(unten): Passagierkabine der G 24 mit neun bequemen Einzelsitzen. Die Tür an der Rückwand führte zum Waschraum und zur Bordtoilette.

Danziger Verkehrsflugzeuge im Auslandseinsatz 1922 - 1927

Ab 1922 flogen einige in Danzig registrierte Flugzeuge nicht nur im Verkehr von und nach Danzig, sondern wurden längerfristig im Ausland eingesetzt. Dazu muß man auch die Verwendung im innerdeutschen Luftverkehr zählen – galt doch im völkerrechtlichen Sinn das Deutsche Reich für den Freistaat Danzig ebenso als Ausland wie jeder andere europäische Staat! Belege für solche Auslandseinsätze finden sich sowohl in den monatlichen Flugbewegungsmeldungen deutscher Polizeiflugwachen als auch in den Unfallberichten der Luftüberwachungsstellen der deutschen Länder und Provinzen.

Im November 1921 verkaufte die DzLP zwei Junkers F 13 an den Bayerischen Luft-Lloyd (BLL) nach München. Das Geschäft erfolgte im Auftrag der JFA und hing mit der Übernahme des BLL in den Junkers-Konzern zusammen. Bei einer der beiden Maschinen handelte es sich um die Dz 38. Das Flugzeug war offenbar während der Wintermonate 1921/22 im Junkers-Werk generalüberholt worden und wurde am 11.4.1922 von Dessau nach Schleißheim (bei München) überführt – mit dem Hinweis, daß Schleißheim der neue Heimathafen der Dz 38 sei. Zwei Tage später stellte man die Maschine den Vertretern der bayerischen Behörden auf dem Flugplatz Oberwiesenfeld offiziell vor.



Die beim Bayerischen Luft-Lloyd eingesetzte Junkers F 13, Dz 38, wurde am 13. April 1922 auf dem Flugplatz München-Oberwiesenfeld offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt.

Obwohl die Dz 38 während der ganzen Flugsaison 1922 im Dienst des BLL unterwegs war, und zwar überwiegend auf der Strecke München – Konstanz, verblieb sie erstaunlicherweise im Eigentum der DzLP. Letzten Endes flog sie noch bis zum März 1924 als „Danziger in Bayern“ und erhielt erst dann die deutsche Zulassung D-347.



Ein Danziger in den Alpen! Die Dz-38 beim Bayerischen Luft-Lloyd, gelandet in Oberammergau (1922/23).

Eine Sonderrolle wurde der Junkers F 13, Werknummer 579, zuteil: Sie landete als erstes Danziger Flugzeug in Moskau! Die Zelle (ohne Motor) war während der Auseinandersetzung ILÜK/Junkers in den Niederlanden eingelagert, im April 1922 wieder „aus der Versenkung“ hervorgeholt und in Amsterdam aufmontiert worden. Am 29.4. absolvierte die Maschine unter Junkers-Einflieger Wilhelm Zimmermann einige Probeflüge auf dem Amsterdamer Flughafen Schiphol und bekam dann das Kennzeichen Dz 32 zugeteilt. Formale gehörte dieses Kennzeichen zum Nummernkreis der DzLP, aber praktisch hatte die Danziger Firma mit der WNr. 579 herzlich wenig zu tun.

Zimmermann startete im Auftrag der JFA mit der Dz 32 am 30.4.1922 in Amsterdam zum Flug nach Kowno, mit einer vorgesehenen Zwischenlandung in Stettin. Einschließlich zweier ungeplanter Außenlandungen in Lelkendorf und Rey (beide Orte liegen in der Nähe von Malchin, im heutigen Mecklenburg-Vorpommern) erreichte er am 2. Mai 1922 die Hauptstadt Litauens. Am 4.5. unternahm Zimmermann zwei Startversuche von Kowno aus in Richtung Moskau, mußte aber beide Male wegen außerordentlich schlechten Wetters nach Kowno zurückkehren. Danach übergab er das Flugzeug an einen anderen Junkers-Piloten, der aber namentlich bisher nicht zu identifizieren war.

Tatsächlich muß die Dz 32 wenige Tage später das geplante Ziel Moskau erreicht haben, denn am 7.5.1922 erlitt sie im Moskauer Flughafen einen Landeunfall. Von diesem Ereignis existieren auch mehrere Fotos. Eine weitere Meldung besagt, daß die Dz 32 am 20. Juni auf dem Rückflug von Moskau nach Deutschland bei Mostoweja notlanden mußte. Und schließlich steht fest, daß die Werknummer 579 im Juli 1922 als D-202 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen wurde.



(links): Die kurzzeitig als Dz 32 zugelassene Junkers F 13, Werknummer 579, erlitt 1922 auf dem Moskauer Flugplatz Chodynka einen leichten Landeunfall. Das Datum 17.7.22 im Bild links unten ist verkehrt und wurde erst später auf dem Negativ angebracht. Tatsächlich fand der Unfall am 7. Mai 1922 statt.

(unten): Wartungsarbeiten in Halle IV des Flugplatzes Schleißheim. Zu erkennen sind die Junkers F 13 Dz 41, Dz 38, A-2 (österreichische Zulassung) und D-232. Alle Flugzeuge tragen einen silbergrauen Anstrich, nur Motorpartie und Vorderkante der Seitenflosse sind in schwarz lackiert.



1923 nahm der reguläre Einsatz von Danziger Flugzeugen im ausländischen Luftverkehr erheblich zu. Unter der Flagge des DAL verkehrten die Dz 3, Dz 4, Dz 8, Dz 34 und Dz 35 zum Beispiel auf dem Abschnitt Berlin - Hamburg - Bremen (als deutschem Teilstück der Linie Berlin - London). Dabei gelang Flugzeugführer Franz Pieper mit der Dz 34 am 9. Juni 1923 ein neuer Zeitrekord: Dank Rückenwind schaffte er die Strecke Bremen - Berlin in 3 Stunden.

Ähnlich sah es bei der DzLP aus: Etliche ihrer Junkers F 13 „trieben“ sich 1923 im bayerischen Raum herum, z.B. auf der Strecke München - Fürth - Berlin. Namentlich gehörten dazu die Dz 32, Dz 37 - 39 und Dz 41 - 43.

Durchsicht der Fokker F III Dz-8 des Danziger Aero-Lloyds nach der Ankunft in Hamburg-Fuhlsbüttel. Am Bug der Maschine steht DAL-Kontrolleur Wilhelm Reutter.



1924 wurden die in Danzig registrierten Passagierflugzeuge nicht nur im innerdeutschen Luftverkehr verwendet, sondern flogen auch in andere europäische Staaten, zum Beispiel nach Kopenhagen oder Rotterdam. Die Fokker F II, Dz 4, des DzAL wurde während der Sommermonate (vermutlich von Mai bis August 1924) sogar an die dänische Fluggesellschaft DDL (Det Danske Luftfartsselskab) verchartert.



Im Sommer 1924 befand sich die Fokker F II, Dz 4, des Danziger Aero-Lloyds im Charteinsatz bei der dänischen Fluggesellschaft Det Danske Luftfartsselskab auf der Strecke Kopenhagen-Hamburg. Am Rumpf hinter den Kabinenfenstern ist das Emblem der DDL gut zu erkennen.

Für den Streckenverkehr im Ausland kamen natürlich nur moderne Verkehrsflugzeuge wie Fokker F II/III und Junkers F 13 in Frage. Die noch vorhandenen Doppeldecker Typ Rumpler C I fanden – soweit sie im Deutschen Reich unterwegs waren – ausschließlich zur Postbeförderung, zum Schulen sowie für Sonderaufgaben Verwendung.

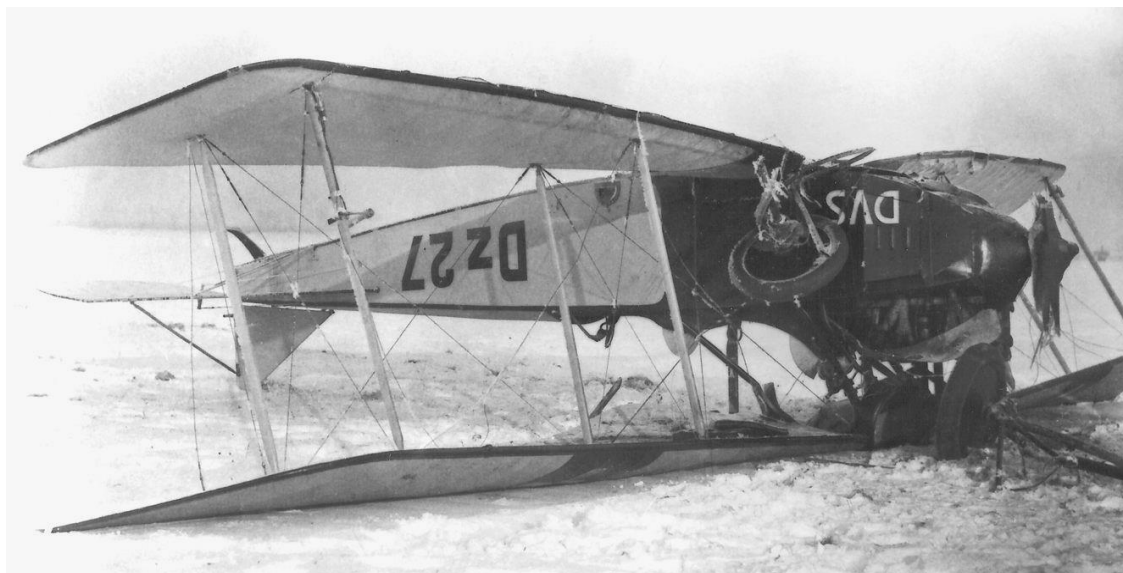
Die Dz 29 zum Beispiel diente überwiegend als Bildflugzeug: Im März und April 1924 führte sie Fotoflüge über Berlin durch, anschließend war sie in Magdeburg stationiert und machte Luftbildaufnahmen vom Harz bis hinunter nach Leipzig, und im Juli erledigte sie von Hamburg und Kiel aus Fotoaufträge im norddeutschen Raum. Am 1.8. wieder nach Staaken zurückgekehrt, war sie den August und September 1924 hindurch erneut in Hamburg sowie in Hannover anzutreffen.

Der Ru C I-Doppeldecker Dz 29 „Rheinau“ fand ab 1924 nicht mehr im planmäßigen Passagierverkehr Verwendung, sondern diente überwiegend als Fotoflugzeug und machte Luftbildaufnahmen über ganz Deutschland.
(Slg. Ott/ADL)



In der Flugsaison 1925 bot sich ein ähnliches Bild wie im Vorjahr. So beflog etwa die Fokker F III, Dz 5, in den Sommermonaten die Linien Hamburg - Kopenhagen, Berlin - Dortmund und Hamburg - Hannover - Frankfurt/Main. Ihre Schwestermaschine Dz 8 war ebenfalls auf der letztgenannten Strecke zu finden. Die Fokker F II, Dz 4, hatte in diesem Jahr eine besondere Aufgabe: Sie diente dem DAL in Staaken zur Schulung angehender Verkehrspiloten.

Im Sommer 1925 wurde die Fokker F II, Dz 3, zeitweilig als Streuflugzeug eingesetzt. Der Behälter mit dem Streugift fand in der Kabine Platz. Durch zwei Öffnungen im Kabinenboden rutschte das Pulver in die beiden aus der Rumpfunterseite ragenden Zerstäubungsschächte und wurde im Luftstrom verwirbelt. Wie alle DAL-Maschinen führte die Dz 3 in der Flugsaison 1925 keinen individuellen Flugzeugnamen mehr, sondern nur noch den Firmenschriftzug „Aero Lloyd“ am Rumpf.



Mitte 1925 gab der Danziger Aerolloyd seine Rumpler C I-Doppeldecker an die frisch gegründete Deutsche Verkehrsfliegerschule (DVS) in Staaken ab. Die Flugzeuge behielten während des Schuleinsatzes in Deutschland ihre Danziger Kennzeichen. Flugzeugführer Wilhelm Sander produzierte mit der Dz 27 am 3. Dezember 1925 bei einer Nachtlandeübung in Staaken diesen Überschlag.
(Slg. Ott/ADL)

Doppeldecker vom Typ Rumpler C I, soweit sie beim DzAL noch vorhanden waren, kamen in Deutschland nur noch vereinzelt zur Postbeförderung oder als Bildflugzeug zum Einsatz, überwiegend wurden sie zur Pilotenausbildung in Staaken herangezogen (nachweisbar für Dz 27, Dz 28 und Dz 29). Zu diesem Zweck hatte der DzAL die Maschinen im Mai 1925 der frisch gegründeten Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS) überstellt. Im Falle der Dz 27 ist belegt, daß die DVS Staaken offiziell als Halter auftrat; vermutlich war es bei den anderen Rumpler-Schulmaschinen aus Danzig ebenso. Eigentümer der Flugzeuge blieb zunächst der DzAL.

1926 – nun unter Luft Hansa-Flagge – änderte sich am Einsatz der wenigen noch in Danzig registrierten Passagierflugzeuge kaum etwas: Die Fokker-Maschinen Dz 3, Dz 5 und Dz 8 waren hauptsächlich auf den Flughäfen Hamburg, Bremen, Hannover und Frankfurt zu finden. Einzige Ausnahme bildete die Junkers F 13 Dz 34, die überwiegend zwischen Danzig und Allenstein pendelte. Die alten Rumpler-Doppeldecker Dz 28 und Dz 29, die bei der DVS Staaken als Schulflugzeuge „überlebt“ hatten, absolvierten 1926 nur noch wenige Flugstunden (9 bzw. 7 h).

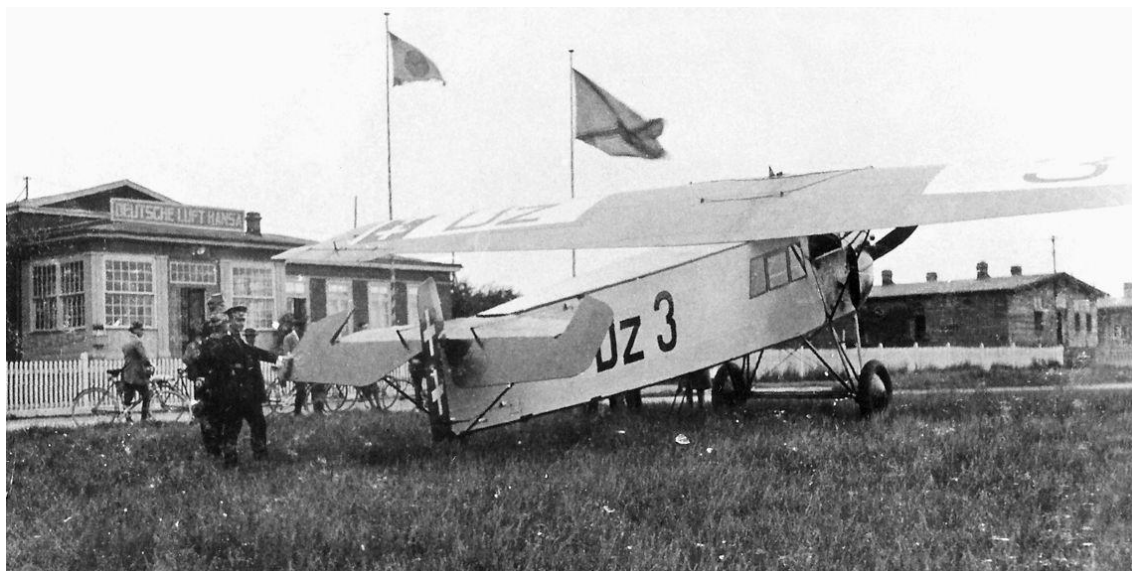
1927 wandelte sich das Bild grundlegend: Die Lufthansa hatte während des letzten Quartals 1926 alle modernen Danziger Verkehrsflugzeuge aus der Dz-Luftfahrzeugrolle streichen und statt dessen in Deutschland registrieren lassen. Von den beiden Rumpler C I war die Dz 28 im Winter 1926/27 endgültig in Staaken abgestellt worden; die Dz 29 schaffte im ersten Quartal immerhin noch 63 Flugstunden, dann wurde auch sie stillgelegt. Im Sommer 1927 baute man ihre Benz-Triebwerke aus, sodaß anzunehmen ist, daß beide Flugzeuge vor Jahresende verschrottet wurden. Damit gab es ab Frühjahr 1927 praktisch keine planmäßigen Auslandseinsätze von Flugzeugen mehr, die in Danzig beheimatet waren.



1926 führte die Dz-8 am Bug den neuen Firmenschriftzug „Luft Hansa“, während am Seitenleitwerk die Danziger Farben angebracht waren. Formaler Eigentümer war aber nach wie vor der Danziger Aero-Lloyd.

Vier Luftpolizisten haben vor der Fokker F III im Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel Aufstellung genommen.

Die Fokker F II Dz-3 trug ab 1926 ebenfalls den neuen Schriftzug „Luft Hansa“ am Vorderrumpf unterhalb der Pilotenkanzel (auf dem Originalfoto gut zu erkennen). Außerdem belegt das Schild „Deutsche Luft Hansa“ auf dem Gebäude zweifelsfrei, daß es sich um ein Foto ab 1926 handelt. Der Aufnahmeort dürfte ein Seebäderflugplatz an der Nord- oder Ostsee sein.



Danziger Luftfahrzeugrolle 1926/27 - 1939

Mit Ablauf des Monats Juni 1926 wurde die bisherige Dz-Luftfahrzeugrolle geschlossen, Neueintragungen fanden nur noch in dem neuen YM-Register statt.

Die bereits in Danzig zugelassenen Flugzeuge mußten bis zum 31.3.1927 umgezeichnet werden. Offenbar war die Reaktion so zögerlich, daß sich die Danziger Zulassungsbehörde am 18. März 1927 veranlaßt sah, eine ultimative Aufforderung an alle Besitzer zu richten, ihre in der Freien Stadt Danzig beheimateten Flugzeuge endlich mit „internationalen Kennzeichen“ zu versehen. Zugleich wurde festgelegt, welche neuen Registrierungen die noch existierenden Maschinen erhalten sollten: Y-MAAA bis C gingen an den DzAL, die Endbuchstaben D – F wurden Flugzeugen der Firma Trieb & Cie. zugeteilt, G – J gingen an die Danziger Fliegerschule und Y-MAAK an die DzLP.



(oben): Die Rumpler C I, YM-AAH, gehörte der Danziger Fliegerschule May & Bergmann und wurde neben der Pilotenausbildung auch im Rundflugbetrieb eingesetzt – wie man der Reklamebeschriftung auf der Flügelunterseite entnehmen kann. (Slg. Achs)

Die Raab-Katzenstein Kl 1a mit dem Kennzeichen YM-AAM gehörte der Akademischen Fliegergruppe der TH Danzig.

Die Aufschrift „Amada“ am Rumpf hinter der Motorsektion machte Werbung für die Danziger Margarinewerke AMADA.

(Slg. Achs)



Allerdings ist fraglich, wie viele von diesen Umregistrierungen tatsächlich zur Ausführung kamen. Der DzAL nahm die ihm zugeteilten neuen Kennzeichen nicht in Anspruch, weil die fraglichen drei Rumpler C I inzwischen zu Bruch gegangen bzw. abgestellt waren. Ähnlich lag der Fall bei den drei Maschinen der Firma Trieb & Cie., sie existierten im alten Dz-Register nur noch als „Karteileichen“ (vgl. Kapitel „Am Rande der Legalität“). Und schließlich muß auch bezweifelt werden, ob die vorgesehene Umregistrierung der Dz 21 in YM-AAK jemals stattfand: Die DzLP hatte nämlich seit 1925 keinen eigenen Flugbetrieb mehr durchgeführt und stand 1927 kurz vor der Liquidation. Lediglich die Danziger Fliegerschule betrieb ihre Maschinen noch und nutzte nachweislich auch die neuen Kennzeichen.

Erst ab 1930 erschienen echte Neuzulassungen in der YM-Luftfahrzeugrolle: Zwei Sportflugzeuge der Akaflieg Danzig erhielten die Registrierungen YM-AAL und YM-AAM. 1932 kam es sogar zu einer Zweitbelegung der Zulassung YM-AAK, als eine Klemm L 25 b des Danziger Luftfahrtvereins das gleiche Kennzeichen erhielt, das ursprünglich der DzLP für ihre letzte verbliebene Rumlper C I zugeteilt war.

Letzte bekannte Registrierung ist YM-AAR, die 1933 an eine Albatros L 68 der Akaflieg Danzig vergeben wurde. Weitere Neuzulassungen hat es offenbar bis zum September 1939 nicht mehr gegeben, so erstaunlich dies auch klingen mag.

Es lassen sich verschiedene Gründe nennen, warum ab 1927 nur noch wenige Neuzulassungen im Danziger Register eingetragen wurden und der Zugang ab 1933 schließlich vollkommen versiegt:

- In Danzig existierten keine eigenständigen Luftverkehrsgesellschaften mehr.
- Das Führen einer Danziger Zulassung bot ab 1926, nach Abschluß der „Pariser Vereinbarungen“, keine Vorteile mehr für deutsche Flugzeugeigentümer.
- Die wirtschaftliche Lage der Freien Stadt Danzig war äußerst schlecht. Die weltweite Rezession, die seit Ende 1928 herrschte, hatte auch Danzig voll getroffen. Anders als in Deutschland, wo es nach 1933 durch staatliche Ankurbelung der Wirtschaft und forcierten Ausbau der Luftfahrt (und Luftwaffe!) zu einem regelrechten Aufschwung kam, mußte Danzig „den Gürtel immer enger schnallen“. Private Fliegerei gab es kaum.
- Neu in Danzig eingetroffene Sportflugzeuge, die von deutschen Organisationen finanziert worden waren, erhielten ab 1933/34 keine YM-Zulassung mehr, sondern blieben in Deutschland registriert – entweder für die DLV-Zentrale in Berlin (mit der DLV-Flieger-Landesgruppe XVI Danzig als Halter) oder mit der DVL Adlershof als Eigentümer (und der Akaflieg Danzig als Halter). Sie wurden mit normalen Einfuhrpapieren nach Danzig gebracht und mußten zwecks Einhaltung der Zollvorschriften alle 3 Monate aus- und wieder eingeführt werden.



Die Klemm L 26 V a, YM-AAN, der Akaflieg Danzig besaß ursprünglich einen Reihenmotor Argus As 8. Rechts im Bild ein Danziger Luftpolizist in Sommeruniform. (Slg. Achs)

1932/33 rüstete man die Klemm auf den Siemens-Sternmotor Sh 13 a um, die Typenbezeichnung lautete nunmehr L 26 II a. Der Herr mit Trenchcoat und Schlapphut ist „Papa“ Hans-Joachim Matthies, damals Fluglehrer bei der Akaflieg Danzig, später Testpilot bei den Junkers-Flugzeugwerken.

(Slg. Achs)



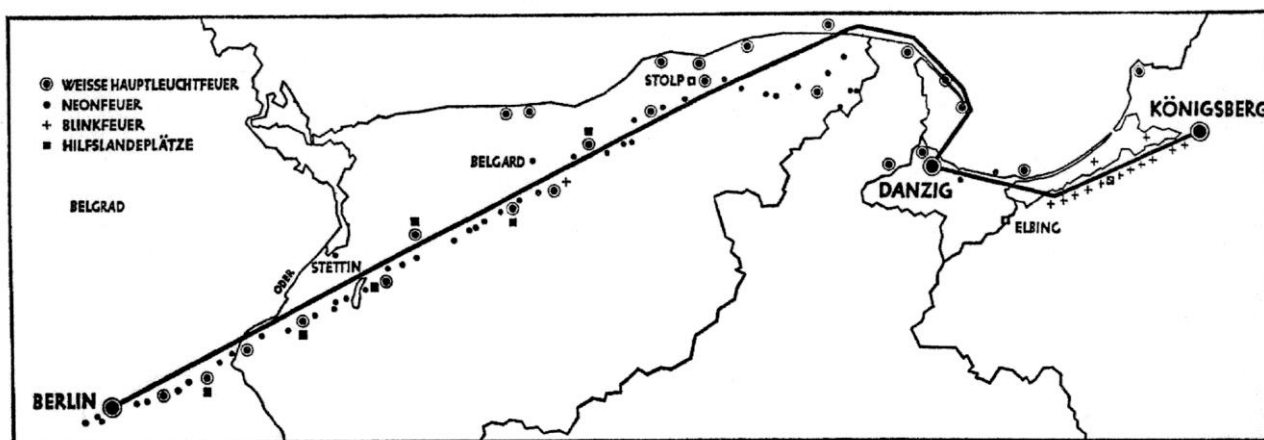
Danzig im Luftverkehr 1926 - 1927

Die Neuorganisation des Luftverkehrs im Rahmen der am 6.1.1926 gegründeten Deutschen Luft Hansa ließ in den Monaten Januar bis April 1926 den von Deutschland aus betriebenen planmäßigen Flugverkehr vollkommen ruhen. Nur die von der polnischen PLL Aerolot unterhaltene Strecke Danzig - Warschau - Lemberg (Lwow) blieb das ganze Jahr 1926 hindurch mit unverminderter Frequenz in Betrieb.

Am 19.4.1926 nahm die DLH den täglichen Verkehr Berlin - Danzig - Königsberg auf. Die im DLH Flugplan als Nr. 2 bezeichnete Strecke endete nicht in Königsberg, sondern ging weiter nach Tilsit und Memel (heute: Kleipeda). Zum Einsatz gelangten in erster Linie Junkers F 13 Ganzmetalltieflieger. Die Flugzeuge starteten in Berlin um 12.10 Uhr und landeten in Danzig um 15.35 Uhr. Die Ankunft in Königsberg erfolgte um 17.05 Uhr. Die Reise Berlin - Danzig kostete 70 RM, der Flug Danzig - Königsberg 30 RM.

Die Flugbootstrecke nach Stockholm erfuhr 1926 eine Änderung in der Verkehrsführung: Statt Danzig diente nunmehr Stettin als Start- und Zielort.

Die Flugverbindung zwischen Danzig und Marienburg blieb erhalten, sie trug im DLH-Flugplan die Streckennummer 25 und wurde sogar bis nach Allenstein (heute: Olsztyn) in Ostpreußen verlängert. Der Betrieb wurde am 1. Juni eröffnet, zum Einsatz gelangten ausschließlich Junkers F 13, darunter auch die in Danzig registrierte Dz 34. Es gab einen täglichen Hin- und Rückflug, die zweistündige Reise von Danzig nach Allenstein kostete 35 RM. Ab 5.7.1926 wurde eine zusätzliche Zwischenlandung in Elbing eingelegt.



Streckenführung der Nachtfluglinie Berlin - Danzig - Königsberg im Jahr 1926 mit den installierten Leuchtfuern.

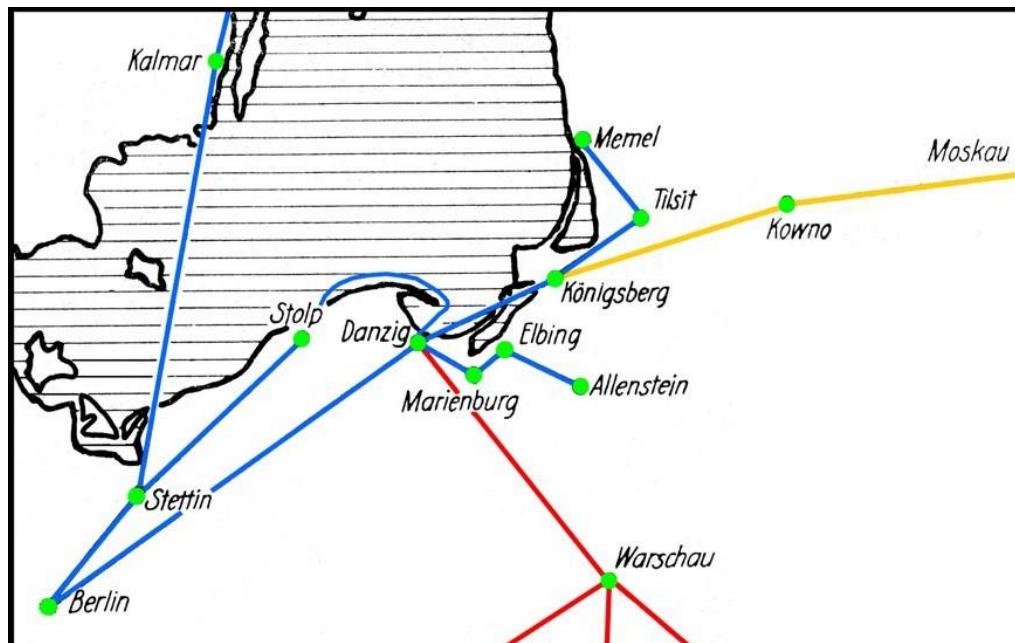
Zusätzlich zur Strecke 2 wurde zwischen Berlin, Danzig und Königsberg am 1.5.1926 erstmalig der Passagier-Nachtflugverkehr aufgenommen. Die Linie trug die Streckennummer 40 und diente als Zubringer für die frühmorgens in Königsberg startende Deruluft-Maschine nach Moskau. Zum Einsatz gelangten ausschließlich dreimotorige Maschinen des Typs Junkers G 24. Das DLH-Flugzeug verließ Berlin um 2.00 Uhr nachts, erreichte um 5.15 Uhr Danzig und landete um 6.50 Uhr in Königsberg. Hier erfolgte der Umstieg auf die Fokker F III der Deruluft, die um 7.30 Uhr Königsberg verließ und um 17.30 (osteuropäische Zeit) Moskau erreichte. Damit war es erstmals möglich, ohne Zwischenübernachtung in 15 Stunden von Berlin nach Moskau zu reisen. Zum Vergleich: Heute benötigt ein DLH-Jet im Nonstop-Flug weniger als drei Stunden.



Start der DLH-Junkers G 24 S-AAAW in Berlin-Tempelhof im Frühjahr 1926 zum Nachtflug über Danzig nach Königsberg.

Luftverkehrslinien in Nordosteuropa 1926.

blau: Luft Hansa
rot: PLL Aerolot
gelb: Deruluft



Unter der Streckennummer 27 lief ab 1. Juni 1926 die Linie Stettin - Stolp - Danzig. Der Flugpreis lag bei 60 RM, die Reisezeit betrug 3 Stunden 40 Minuten (einschl. Zwischenlandung). Die Strecke wurde im Auftrag der Luftverkehr Pommern GmbH (LVP) durch die DLH befliegen, und zwar wie im Vorjahr ausschließlich mit LFG V 130 „Strela-Land“-Doppeldeckern, welche die LVP der DLH gegen Chartergebühr zur Verfügung stellte.



Das Muster LFG V 130 „Strela-Land“ bediente 1926 wieder die Linie Stettin - Stolp - Danzig. Den Flugbetrieb führte nun die Luft Hansa durch, daher waren die sieben V 130 von der LVP formal an die DLH verchartert. (Slg. Koos/ADL)

Der am 1. September 1926 beginnende Herbstflugplan brachte einige Änderungen für den Luftverkehr von und nach Danzig mit sich. Die bisherige Strecke 2 wurde aufgeteilt in den Abschnitt Berlin - Danzig - Königsberg, der ab dem 1.9. weiter unter der Nummer 2 lief, und den Abschnitt Königsberg - Tilsit - Memel, der künftig als Strecke 43 bezeichnet wurde. Die Nachtstrecke 40 (Berlin - Danzig - Königsberg, mit Anschluß nach Moskau) erhielt die neue Nummer 9, und Strecke 25 (Danzig - Marienburg - Elbing - Allenstein) lief jetzt unter Nr. 40. Die Strecke 27 (Stettin - Stolp - Danzig) wurde eingestellt.

Am 15.10.1926 stellte die DLH auf den Winterluftverkehr um, der für Danzig nur noch die Strecke 2 (Berlin - Danzig - Königsberg) vorsah. Daneben blieb natürlich die von der polnischen PLL Aerolot unterhaltene Linie Danzig - Warschau - Lemberg (Lwow) den ganzen Winter 1926/27 hindurch in Betrieb.

Die DLH setzte dreimotorige Junkers G 24 ein, während die PLL Aerolot weiterhin einmotorige Junkers F 13 verwendete.

Nach Ablauf des Winterhalbjahrs begann am 19.4.1927 wieder der Sommerluftverkehr. Für Danzig hatte die DLH ähnliche Flugverbindungen wie 1926 vorgesehen:

- | | |
|-------------|--|
| Strecke 3 | Berlin - Danzig - Königsberg (Nachtlinie), |
| Strecke 4 | Berlin - Danzig - Königsberg - Tilsit - Memel, |
| Strecke 5 | Danzig - Marienburg - Elbing - Allenstein, |
| Strecke 137 | Stettin - Stolp - Danzig - Königsberg. |

Die Nachtstrecke 3, im Gegensatz zu den anderen Linien erst am 1. Mai 1927 wieder eröffnet, diente wie im Vorjahr als Zubringer für die frühmorgens in Königsberg startende Deruluft-Maschine nach Moskau. DLH und Deruluft befliegen die Strecken 3 und 4 in Betriebsgemeinschaft und stellten abwechselnd den Maschinenpark: Bis zum 14. August bediente Deruluft die Strecke 3 und DLH die Strecke 4, am 15. August wechselte die Zuständigkeit. Die Lufthansa verwendete die bewährten Junkers G 24 sowie zweimotorige Doppeldecker vom Typ Albatros L 73, während die Deruluft ihre neuen einmotorigen Dornier „Merkur“ einsetzte. Damit waren 1927 auf dem Flughafen Danzig-Langfuhr nicht nur Flugzeuge mit deutschen und polnischen Kennzeichen regelmäßige Gäste, sondern auch solche mit russischer Zulassung, denn einige Dornier „Merkur“ der Deruluft trugen RR-Nummern, wie RR 27, RR 28 oder RR 30.

Auf Strecke 5 setzte die DLH einmotorige LFG V 130 „Strela-Land“-Doppeldecker ein; diese Maschinen hatten im Vorjahr noch der LVP gehört, waren aber nunmehr in das Eigentum der DLH übergegangen. Strecke 137 wurde mit Junkers F 13 bedient. Zu den hier regelmäßig eingesetzten Flugzeugen gehörte auch die ehemalige Dz 34, welche inzwischen das deutsche Kennzeichen D-1036 erhalten hatte.

Im Luftverkehr wurden auf der Strecke 5 zum 16. September die bisher verwendeten LFG-Maschinen aus dem Verkehr gezogen und durch Junkers F 13 ersetzt.

Am 17.10.1927 trat der Winterflugplan in Kraft. Die Linien 5 und 137 wurden mit dem 15. Oktober eingestellt. Die Deruluft beendete am 31. Oktober ihren Luftverkehr gänzlich, damit entfiel auch die Strecke 3. Ebenso wie im Vorjahr blieben den Winter 1927/28 hindurch für Danzig nur die DLH-Flugverbindung Berlin - Danzig - Königsberg (Strecke 4) und die polnische Linie Danzig - Warschau in Betrieb.



1927 waren auf dem Flughafen Danzig-Langfuhr Flugzeuge mit russischer Zulassung regelmäßige Gäste, wie hier die Dornier „Merkur“ RR-30 der Deruluft. (Slg. Ott/ADL)



Die polnische PLL Aerolot setzte auch in den Jahren 1926-27 auf der Linie Danzig - Warschau - Lemberg ausschließlich Flugzeuge vom Typ Junkers F 13 ein. Dabei wurden nicht nur Passagiere befördert, sondern auch reine Frachttransporte durchgeführt, wie diese Aufnahme vom Flughafen Langfuhr zeigt.



Flughafen Danzig-Langfuhr etwa 1926-27: Die polnische Junkers F 13 P-PALK geparkt vor der großen Flugzeughalle.

Danzig im Luftverkehr 1928 - 1932

Über die Flugverbindungen Danzigs im Winter 1927/28 wurde bereits berichtet.

Am 23.4.1928 eröffnete die DLH den Sommerluftverkehr, einzelne Strecken wurden auch erst später in Betrieb genommen. Die Deruluft nahm am 1. Mai den Verkehr auf. Danzig wurde von folgenden Flugverbindungen berührt:

- Strecke 3a Berlin - Danzig - Königsberg (Nachtlinie), Eröffnung 1.5.
- Strecke 4 Berlin - Danzig - Königsberg, Eröffnung 23.4.
- Strecke 7b Danzig - Kalmar (Schweden), Eröffnung 4.6.
- Strecke 135 Danzig - Marienburg - Elbing - Allenstein, Eröffnung 4.6.
- Strecke 137 Stettin - Stolp - Danzig - Elbing - Königsberg, Eröffnung 1.5.
- PLL-Strecke Danzig - Warschau - Lemberg (Lwow), ganzjährig betrieben.

Die Nachtstrecke 3a diente, wie schon in den Vorjahren, als Zubringer für die frühmorgens in Königsberg startende Deruluft-Maschine nach Moskau und wurde von der Deruluft befliegen. Im Unterschied zu den Vorjahren fand in Danzig nur eine Bedarfslandung statt, d.h. lediglich für solche Passagiere, die von/nach Rußland und Lettland flogen. Fluggäste, die von Danzig aus ins Reich reisen wollten, also entweder nach Berlin oder nach Königsberg, waren auf die Linie 4 angewiesen.

Die Strecke 7b über die Ostsee nach Schweden war, wie schon einmal 1925, als Flugbootlinie konzipiert. Start und Landung fanden im Danziger Wasserflughafen „Östlich-Neufähr“ statt, zum Einsatz gelangten wieder zweimotorige Dornier „Wale“. Leider blieb diese Ostseestrecke dem Freistaat nicht auf Dauer erhalten, sie wurde im Folgejahr nicht wieder angeboten.

Der Sommerluftverkehr endete am 1.9.1928, zu diesem Termin wurden die Strecken 135 und 137 eingestellt. Die Flugbootlinie 7 b ruhte ab 22. September.

Am 15.10.1928 begann bei DLH und Deruluft der Winterverkehr. Allerdings stellte die Deruluft am 31. Oktober ihren Flugbetrieb für die Dauer des Winters gänzlich ein, sodaß auch die Strecke 3a entfiel. Damit blieben Danzig im Winter 1928/29, wie in den Vorjahren, nur die DLH-Flugverbindung Berlin - Danzig - Königsberg (Strecke 4) und die polnische Linie Danzig - Warschau erhalten.

Am 1. Januar 1929 wurde der gesamte Passagierluftverkehr in Polen verstaatlicht, die privaten polnischen Gesellschaften PLL Aerolot und Aero S.A. gingen in der neugeschaffenen Einheitsgesellschaft Polskie Linie Lotnicze LOT auf. Für Danzig hatte das zunächst keine nachteiligen Auswirkungen – im Gegenteil: Zu der bisherigen Linie Danzig - Warschau - Lemberg gesellte sich im Laufe des Jahres 1929 die neue Strecke Danzig - Bromberg (Bydgoszcz) - Posen (Poznan). Allerdings wurde diese Linie nach zwei Jahren wieder eingestellt.

In der Sommersaison 1929 bot sich bei DLH und Deruluft im Luftverkehr von und nach Danzig ein ähnliches Bild wie 1928: Es gab wieder die Linien 3a und 4 sowie 137. Die Strecken 7a und 135 fielen ersatzlos fort. Linie 4 wurde auch im Winter 1929/30 weiterbetrieben.

Im Herbst 1929 kam es endlich zu der schon lange überfälligen Regelung der gegenseitigen Überflugrechte zwischen Deutschland und Polen. In der Erwartung, daß das fertig ausgehandelte deutsch-polnische Luftverkehrsabkommen bald

ratifiziert werden würde, gestatteten die beiden Regierungen im Wege eines Notenaustausches schon vorab den Überflug ihres Gebietes im regelmäßigen Luftverkehr auf folgenden Routen:

- a) Berlin – Danzig entlang der Strecke Bütow – Parchau (Parchowo) – Karthaus (Kartuzy),
- b) Berlin – Königsberg über die Route Lauenburg – Smasin (Smazyn) – Ramkau (Rebiechowo) – Danzig oder Lauenburg – Strebielin (Strzebielino) – Neustadt (Wejherowo) – Ramkau (Rebiechowo) – Danzig,
- c) Danzig – Warschau mit der Streckenführung Marienburg – Deutsch-Eylau,
- d) Posen – Kattowitz über Kreuzburg – Beuthen.

Diese Vorabvereinbarung trat mit dem 21. November 1929 in Kraft und erlaubte den deutschen Flugzeugen endlich den direkten Kurs über Land in Richtung von und nach Danzig zu nehmen. Damit entfiel der zeitraubende und mit größerem Risiko behaftete Umweg über See um Polen herum. Das endgültige deutsch-polnische Luftfahrtabkommen trat übrigens erst 1933 in Kraft.

1930 fand eine weitere Ausdünnung des Flugnetzes von und nach Danzig statt, indem die Strecke 137 ebenfalls zum Fortfall kam. Die Linien 3 und 4 wurden wie 1929 geflogen. An dieser Konstellation änderte sich in den Jahren bis Ende 1932 praktisch nichts.

Zum Schluß dieses Kapitels noch ein kurzer Blick auf den von den Fluggesellschaften eingesetzten Maschinenpark:

Die Luft Hansa benutzte auf den Linien 3 und 4 ausschließlich dreimotorige Flugzeuge, und zwar weiterhin das Muster Junkers G 24 sowie die neu in Dienst gestellte Junkers G 31. Außerdem kam, wie schon erwähnt, ab 1931 in Sonderfällen auch die große viermotorige Junkers G 38 zum Einsatz. Die bis 1930 beflogenen kleineren Strecken 135 und 137 wurden durch Junkers F 13 bedient.

Die Deruluft verwendete nach wie vor ihre einmotorigen Dornier „Mercur“ sowie vereinzelt Junkers F 13. Die LOT setzte im Danzig-Luftverkehr die bewährten Junkers F 13 ein sowie als Neuanschaffung auch die Fokker F VII a.



Die Luft Hansa flog auf der Strecke Berlin - Danzig – Königsberg vermehrt die neu in Dienst gestellte dreimotorige Junkers G 31.



Die LOT setzte im Danzig-Luftverkehr nach wie vor die bewährten Junkers F 13 ein.



Ab 1928 führte die LOT auch die Fokker F VII a ein, die Raum für mehr Passagiere als die Junkers F 13 bot. Das Foto zeigt die allererste Maschine des Fokker-Musters in polnischen Diensten.



*Ab 1930 beschaffte die LOT auch dreimotorige Fokker-Flugzeuge des Musters F VII-3m, die unter anderem auf der Strecke Danzig – Warschau – Bukarest zum Einsatz kamen. Im Winter konnten die Maschinen auf Skier umgerüstet werden.
(Poln. Digital-Nationalarchiv)*

Danzig im Luftverkehr 1933 - 1939

Neben den jedes Jahr geflogenen DLH/DERULUFT-Linien

Strecke 3 Berlin - Danzig - Königsberg (Nachtverbindung), und

Strecke 4 Berlin - Danzig - Königsberg (Tagverbindung),

berührte ab 1936 zusätzlich die Reichsbahn-Frachtstrecke RB 201 (Berlin - Danzig - Königsberg) den Freistaat. Zum Einsatz gelangten auf dieser Linie zweimotorige Frachtflugzeuge vom Typ Dornier Do F (Do 11).

Mit dem 31.12.1936 ging die Deruluft in Liquidation, trotzdem liefen die Flüge auf der Strecke Berlin - Moskau zunächst noch mit gecharterten Flugzeugen von DLH und Aeroflot weiter. Ende März 1937 stellte die Gesellschaft ihren Betrieb aber endgültig ein.

Im Mai 1937 richtete die DLH unter der Streckennummer 33 die neue Linie Deutschland - Baltikum ein, die folgenden Verlauf hatte: Berlin - Danzig - Königsberg - Kowno (Kaunas) - Riga - Reval (Tallinn) - Helsingfors (Helsinki). Ab 1938 wurde diese Strecke in Betriebsgemeinschaft mit der finnischen Fluggesellschaft Aero O/Y befliegen, allerdings fiel ab 1939 die Zwischenlandung in Danzig fort.

Im Frühjahr 1938 eröffnete die DLH eine zusätzliche Post- und Frachtstrecke Berlin - Danzig - Königsberg, die unter der Nummer PF 177 lief. Im Oktober 1938 folgte die Passagierlinie 14 mit demselben Streckenverlauf.

Ab April 1939 wurden die Danzig berührenden Strecken 3, 4, 14 und PF 177 noch ergänzt um die Linie Danzig - Stettin - Hamburg (Strecke 2), übrigens eine altbekannte Verbindung, die schon 1922 der LO und 1925/26 die LVP befliegen hatte.

Der von DLH eingesetzte Flugzeugpark veränderte sich im Laufe der Jahre 1933 bis 1939 erheblich. Auf den Linien 3 und 4 (Berlin - Danzig - Königsberg) flogen anfangs noch die Muster Junkers G 24 und G 31. Ab 1933 erschienen aber zunehmend Flugzeuge vom Typ Ju 52/3m, welche nach und nach die alten G 24 ablösten. 1934 verschwand die letzte G 24 aus dem Streckeneinsatz von und nach Danzig. 1936 wurden auch die letzten G 31 aus dem Verkehr gezogen, in der Verbindung Berlin - Danzig - Königsberg flogen von diesem Jahr an ausschließlich Junkers Ju 52/3m sowie hin und wieder die große viermotorige Junkers G 38. 1937 wurde zeitweilig auch die zweimotorige He 111-Passagierversion im Danzig-Verkehr eingesetzt. Bei der Deruluft flogen bis 1933 noch einmotorige Dornier „Merkur“, wurden aber in diesem Jahr ersetzt durch die dreimotorigen Muster Junkers Ju 52/3m und Tupolew ANT-9. Außerdem flogen bis zur Liquidation Ende 1936 vereinzelt von DLH gecharterte Maschinen der Muster Ju 86 und Ju 160.



Auf der Linie Berlin - Danzig - Königsberg ersetzten Flugzeuge vom Typ Ju 52/3m ab 1933 schrittweise die alten Junkers-Muster G 24 und G 31.

Im linken Bild die Ju 52/3m ge D-ADAL „Karl Almenröder“.

Im Foto unten die Ju 52/3m fe, D-AFYS, die bei Luft Hansa unter dem Namen „Gustav Doerr“ flog. (Slg. Gruszczynski)





Ab 1933 tauchten in Danzig hin und wieder auch sowjetische Verkehrsflugzeuge vom Typ Tupolew ANT 9 auf, die im Dienst der DERULUFT flogen – wie hier die URSS-D308, Name „Tschaika“. (Slg. Andersson)



Ab 1936 kamen auf der Reichsbahn-Frachtstrecke Berlin - Danzig - Königsberg zweimotorige Frachtflugzeuge vom Typ Dornier Do F zum Einsatz, eine auf zivil getrimmte Version des Bombers Do 11.



Als regelrechten „Exoten“ konnte man 1937 in Danzig auch die Heinkel He 111 bewundern, deren Passagierversion in einigen Exemplaren bei der Lufthansa Dienst tat. Die abgebildete D-AMES gehörte zur Serie He 111 C und trug den Namen „Nürnberg“.

Probleme mit dem polnischen Luftverkehr

Die polnische LOT blieb in den dreißiger Jahren ständiger Gast in Danzig, allerdings nur noch mit der Linie Danzig - Warschau. Die 1929 eingerichtete Verbindung Danzig - Bromberg (Bydgoszcz) - Posen (Poznan) wurde wieder eingestellt. Und die im Juni 1931 eröffnete Linie Danzig - Warschau - Lemberg - Galati - Bukarest - Sofia - Saloniki (die von der LOT als Verbindung von Ostsee und Ägäis beworben wurde), bedeutete für den Freistaat keine wesentliche Veränderung, denn das Teilstück Danzig - Warschau - Lemberg befand sich schon seit fast zehn Jahren in Betrieb.



(links): Streckennetz der polnischen Einheitsgesellschaft LOT im Jahr 1938.

(rechts oben): Eine dreimotorige Fokker F VIIb-3m der LOT wird auf dem Flughafen Danzig-Langfuhr mit Fracht beladen.

(Slg. Butkiewicz)

(unten): Flugveranstaltung auf dem polnischen Flugplatz Rumia bei Gdingen. Rechts unten sind eine Junkers F 13 der LOT und ein dreimotoriger Bomber vom Typ Fokker F VII (mit den rot-weißen Kennzeichen der polnischen Luftwaffe) zu erkennen.

(Slg. Butkiewicz)



Bis zur Mitte der dreißiger Jahre verwendete die polnische Gesellschaft im Luftverkehr von und nach Danzig Junkers F 13 und Fokker F VII a. Nach Ausmusterung der F 13 wurde der Flugbetrieb zunehmend auf amerikanische Typen wie Douglas DC-2 und Lockheed „Electra“ umgestellt.

Zum 1.11.1934 führte die LOT auf der Strecke Danzig - Warschau nach einem Jahrzehnt ganzjährigen Verkehrs wieder eine Winterruhe ein, die bis zum 1. Mai 1935 reichte – mit der Begründung, daß sich der Flugbetrieb während der Wintermonate nicht rentiere. Dem vorangegangen waren einige unschöne Auseinandersetzungen zwischen dem Danziger Senat und der LOT. Man befürchtete in Danzig, daß der Grund nur vorgeschoben war und die polnische Gesellschaft in Wahrheit plante, den Freistaat im Luftverkehr mit Polen ganz auszuschalten. Es gab Gerüchte, daß statt Danzig-Langfuhr in Zukunft ausschließlich der Flugplatz Rumia nordwestlich von Gdingen angefliegen werden sollte und von dort eine Weiterführung der Strecke bis nach Schweden vorgesehen war. Tatsächlich ließ die polnische Gesellschaft diese Idee später wieder fallen, nicht zuletzt wegen der verkehrungünstigen Lage des Gdingener Platzes und seiner unzureichenden Einrichtungen.

Im September 1935 zeigte sich aber, daß die Befürchtungen des Danziger Senats nicht ganz unbegründet waren, als die schwedische Gesellschaft A/B Aerotransport einen Probeluftverkehr zwischen Malmö und Warschau aufnahm: Die Streckenführung sah auf Wunsch der polnischen Regierung zwar eine Zwischenlandung in Danzig vor, aber ebenso eine in Gdingen.

Zwei Jahre später kam es dann tatsächlich zur Ausschaltung Danzigs: Mindestens ab 1937 flog die LOT – vermutlich auf politischen Druck – den Danziger Flughafen überhaupt nicht mehr an, statt dessen sah der polnische Streckenplan nur die Linie Gdingen - Warschau vor.



Ab 1935 tauchten im Maschinenpark der LOT auch amerikanische Verkehrsflugzeuge auf, wie die hier abgebildete Douglas DC-2-115F mit dem Kennzeichen SP-ASL.

Die LOT hatte den Luftverkehr von und nach Danzig übrigens die ganze Zeit hindurch auf Basis vorläufiger Genehmigungen durchgeführt, die in regelmäßigen Abständen vom Danziger Senat erneuert wurden. Denn eigentlich sah das Danziger Luftverkehrsgesetz vor, daß ausländische Flugzeuge über dem Gebiet der Freien Stadt Danzig nur verkehren durften, wenn zwischen Danzig und den betreffenden ausländischen Staaten Luftverkehrsabkommen bestanden. Eine solche vertragliche Regelung der gegenseitigen Luftfahrtbeziehungen existierte jedoch nicht mit Polen. Zwar hatten langjährige Verhandlungen stattgefunden, aber diese waren 1932 abgebrochen worden.

Spätestens ab 1933/34 verfestigte sich Danzig die Zielsetzung, statt dessen dem internationalen Abkommen über Luftverkehr (CINA) beizutreten, weil damit der gleiche Zweck erreicht würde, aber auf einer international festgelegten, gleichberechtigten Basis. Anfang 1935 erklärte der Danziger Senat der polnischen Regierung offiziell diese Absicht und forderte Polen auf, eine entsprechende Beitrittserklärung für den Freistaat abzugeben (wie im Kapitel „Geschichte der Freien Stadt Danzig“ erwähnt, war Polen für die außenpolitische Vertretung Danzigs zuständig). Aber die polnische Regierung reagierte zunächst gar nicht und taktierte dann hinhaltend. Im Endeffekt kam es bis Sommer 1939 weder zu einem Luftfahrtabkommen zwischen Danzig und Polen noch zu einem CINA-Beitritt Danzigs.

Danziger Luftverkehr und Kriegsbeginn

In der zweiten Augushälfte 1939 warf der bevorstehende Krieg bereits seine Schatten im Danziger Luftverkehr voraus, wie die Zeitschrift „Flugsport“ (Heft 18/1939) berichtete:

„Beschießung von deutschen Verkehrsflugzeugen.“

Das deutsche dreimotorige Großflugzeug D-ABHF der DLH wurde am 23.8. während des Fluges von Danzig nach Berlin, 20 km von der Küste entfernt, in 1500 m Höhe über der Ostsee von polnischen Küstenbatterien und einem polnischen Kriegsschiff beschossen. Besatzung Flugkpt. Böhner, Flugmasch. Nickel und Flugzeugfunker Suppa, ferner 17 Fluggäste, darunter 4 Kinder.

Ebenso wurde durch das „Deutsche Nachrichtenbüro“ aus Danzig berichtet: Das deutsche Verkehrsflugzeug D-APUP „von Bieberstein“, welches am 23.8. 12.02 h nach Danzig und Königsberg gestartet war, wurde auf dem Flug nach Danzig um 14.28 h außerhalb des polnischen Hoheitsgebiets in der Nähe der Danziger Grenze von polnischer Flak beschossen. Wie der Flugzeugführer, Flugkpt. Gutschmidt, berichtete, krepitierten die Geschosse in unmittelbarer Nähe rechts und links von der Verkehrsmaschine.

Weiter ist um 14.18 h ein drittes Flugzeug, und zwar die Verkehrsmaschine Hamburg – Danzig, beschossen worden. Auch dieses Flugzeug hatte polnisches Gebiet nicht überflogen.“

Mit dem 1. September 1939 ruhte der Flugbetrieb zwischen Danzig und dem Reich bis auf weiteres. Nach dem schnellen Ende des Polen-Feldzuges und der polnischen Kapitulation konnte die DLH aber schon am 21.9.1939 die Strecke Berlin – Danzig – Königsberg wieder eröffnen. Der Flugplan sah folgendermaßen aus: 8.20 h Start in Berlin, 10.20 h Landung in Danzig, 10.35 h ab Danzig, 11.20 h an Königsberg; in der Gegenrichtung startete die DLH-Maschine um 12.50 h in Königsberg, landete um 13.35 h in Danzig, von dort um 13.50 h Weiterflug nach Berlin mit Ankunft 16.00 Uhr.



1939 erschien im Rahmen von Sonderflügen auch das viermotorige Passagierflugzeug Focke-Wulf Fw 200 auf dem Danziger Flughafen Langfuhr, wie im Bild die D-ACVH „Grenzmark“, das Reiseflugzeug des deutschen Außenministers von Ribbentrop. Das Hakenkreuz am Seitenleitwerk ist irgendwann nach dem Krieg wegretuschiert worden. (Slg. Gruszczynski)

Teil 3: Allgemeine Luftfahrt in Danzig 1921 - 1939



Raab-Katzenstein „Schwalbe“ YM-AAM der Akaflieg Danzig. Unter der Startnummer X2 nahm die Maschine am Deutschlandflug 1933 teil. Interessant ist die Form des Danziger Hoheitszeichens am Seitenleitwerk mit der liebevoll ausgemalten Krone. (Slg. Gruszczynski)

Ereignisse 1924 und 1925

Vom 16. bis 22. Mai 1924 fanden vom Flugplatz Langfuhr aus Rundflüge zu ermäßigten Preisen statt, Anlaß war die Danziger landwirtschaftliche Ausstellung. Natürlich gab es auch Kunstflugvorführungen, die „Danziger Zeitung“ brachte darüber in ihrer Ausgabe vom 22.5. folgenden Bericht:

„Wer gestern abend zwischen 6 und 7 (Uhr) in der Nähe des ehemaligen großen Exerzierplatzes hinter Langfuhr einen Spaziergang machte, konnte in der Luft darüber ein eigenartiges Schauspiel wahrnehmen. In einer Höhe von etwa 200 Metern tummelte sich ein winziger Eindecker, der etliche waghalsige Sprünge in der Luft ausführte und sich schließlich zum Schrecken von Zuschauern, die nicht in die Sache eingeweiht waren, mehrere Male in eleganten Kurven überschlug. Es handelte sich um einen neuen Eindecker der Stahlwerke Mark, Breslau, der mit dem Führer Gnädig ... auf dem Flugplatz eingetroffen war. Der Pilot war am Nachmittag mit dem kleinen 30 PS-Flugzeug in Königsberg aufgestiegen und hatte die Strecke bis zum Flugplatz Langfuhr in 1 Stunde 20 Minuten zurückgelegt, was unter Berücksichtigung der geringen Motorstärke als eine sehr aner kennenswerte Leistung anzusehen ist.“

Am 27.1924 ergab sich erneut die Möglichkeit zu günstigen Rundflügen und zur Bewunderung von Schauflügen, weil die Fliegerschule Kannenberg an diesem Tag ihre Eröffnung feierte. Dazu schrieb die Danziger „Völkische Rundschau“ am 5. Juli:

„... die Motore knattern in allen Tonarten, und bald erhebt sich der Fluglehrer May von der Fliegerschule Kannenberg in dem kleinen Mark-Eindecker, um den Gästen die Maschine in ihrer fabelhaften Wendigkeit vorzuführen. Nicht die Kunststücke, das Überschlagen in der Luft, das Abstürzen des Apparats, war die Sensation des Tages; daß man es indes wagen kann, in einer Höhe von nicht viel über 50 Meter derartige Sachen zu vollführen und den Apparat erst einige Zentimeter über dem Boden aufzufangen, das ist die Überraschung ...“

Am 31.8. erlebte Danzig einen großen Fliegetag, es fanden 34 Rundflüge mit 120 Fluggästen statt, außerdem wurden drei Schauflüge und zwei Fallschirmsprünge durchgeführt.

Am 28. September veranstaltete die Fliegerschule Kannenberg einen Flugtag in Elbing, am 3.10. der DzAL einen Flugtag in Marienburg. Im Zeitraum 5. - 8. Oktober 1924 fanden während der Oktobermesse in Danzig Lichtreklameflüge und Messerundflüge statt, an denen sich auch die Fa. Kannenberg beteiligte.

Ab Herbst 1924 benutzte die Fliegerschule Kannenberg in ihrem Ausbildungsbetrieb auch mehrere Mark-Eindecker. Die Flugzeuge waren auf dem Luftweg im Flughafen Langfuhr eingetroffen, wie z.B. die R III b/22 (Werknummer 136) mit dem Kennzeichen D-383. Die Maschine wurde am 14.11.1924 der Fa. Kannenberg übergeben, die deutsche Zulassungsbescheinigung Nr. 383 sandte das Stahlwerk Mark (als bisheriger Eigentümer) am 1.12.1924 an das RVM zurück. Obwohl das Flugzeug damit formal ohne Zulassung war, beantragte Kannenberg offenbar nie eine Dz-Zulassung, denn in der Danziger Luftfahrzeugrolle ist keine einzige Maschine dieses Typs zu finden. Als einzige Erklärung bietet sich an, daß die nicht (mehr) zugelassenen Maschinen lediglich für Schulflüge innerhalb der sog. Flughafenzone benutzt wurden.



Die Danziger Fliegerschule Kannenberg benutzte zur Flugausbildung mehrere Stahlwerk-Mark-Eindecker, darunter auch die R III b / 22, Werknummer 136. Weil sich von dieser Maschine kein Foto finden ließ, ist hier das Schwesterflugzeug mit der Wnr. 134 zu sehen.

Fliegen mit Flugzeugen ohne Zulassung

Die damaligen Bestimmungen erlaubten die Benutzung von Luftfahrzeugen, die nicht in die amtliche Luftfahrzeugrolle eingetragen waren, sofern eine Begutachtung durch einen amtlichen Sachverständigen stattgefunden hatte und solange das betreffende Flugzeug die sogenannte Flughafenzone nicht verließ. Für Erprobungsflüge und Platzrunden mit Anfängern reichte das allemal, denn die Flughafenzone dehnte sich mit zunehmender Höhe über Grund immer weiter aus, weil sie definiert war als der Bereich, innerhalb dessen das Luftfahrzeug im Gleitflug (d.h. mit ausgeschaltetem Motor) noch sicher den Platz erreichen konnte.

In den Monaten Juli und August 1925 veranstaltete der sog. Flugkünstler Fritz Schindler über den Danziger Badeorten Heubude, Brösen und Zoppot luftakrobatische Vorführungen. Seine Darbietungen am fliegenden Flugzeug lockten zahlreiche Schaulustige an.

Sommer-Varieté und Konzertgarten
Klein-Hammer-Park
 Telefon 42218 Danzig-Langfuhr Dir. Gust. Rasch

Heute, Mittwoch, den 1. Juli, 8 Uhr abends:
4. großes Monster-Streichkonzert
 Ein Walzerabend bei Johann Strauß
 Ausgeführt von der gesamten Kapelle der Schutzpolizei und der
 Danziger Orchestervereinigung (ehem. Militärmusiker)
 Dirigent: Herr Obermusikmeister Ernst Stieberitz

Außerdem
Das Riesen-Juli-Variété-Programm
 mit der
größten Welt-Luft-Sensation
Fritz Schindler

Eine Trapezarbeit am Flugzeug in 1000 Meter Höhe
 Nach dem Monsterkonzert führt Fritz Schindler
 mit seiner Partnerin Sensations-Luftschauspiele
 in 22 Meter Höhe am Trapez aus

Während der Arbeit ist eine Nervensation im Klein-
 Hammer-Park eingerichtet. 1925



(links): Werbeplakat für die Vorführungen von Fritz Schindler im Freistaat Danzig. (rechts): Fritz Schindler bei der Arbeit. (Bundesarchiv)

Am Rande der Legalität (1924 - 1927)

Abgesehen vom regulären Einsatz Danziger Passagierflugzeuge im innerdeutschen und europäischen Luftverkehr gab es aber einige Fälle, wo sich die Nutzung bestimmter Danziger Maschinen im Deutschen Reich eher am Rande der Legalität bewegte und strenggenommen weder den Luftfahrtgesetzen in Danzig noch denjenigen in Deutschland entsprach.

Es handelte sich um Maschinen wie Dz 47, Dz 48 und Dz 50 vom Typ DFW C V sowie Dz 53 und Dz 54 vom Typ Rumpler C I, die verkauft worden waren, deren neue Eigentümer ihren Wohnsitz aber nicht im Freistaat sondern im Deutschen Reich hatten. Eigentlich hätten diese Flugzeuge in der Danziger Luftfahrzeugrolle gestrichen und statt dessen in Deutschland angemeldet werden müssen. Tatsächlich flogen sie aber für etliche Monate oder sogar jahrelang mit ihrer Dz-Zulassung munter im Reichsgebiet herum. Das war nur möglich, weil die Maschinen auf dem Papier weiterhin Danziger Staatsbürgern bzw. Firmen gehörten und die neuen Eigentümer lediglich als Halter auftraten. Interessanterweise befanden sich mit Ausnahme der Dz 50 alle obengenannten Flugzeuge auf dem Papier im Eigentum der Firma Trieb & Cie. in Danzig; bei der Dz 50 ist der Danziger Eigentümer nicht bekannt – vielleicht handelte es sich aber um dieselbe Firma.

Bei der Dz 47 trat seit mindestens April 1926 als offizieller Halter H. Giesemann aus Pankow auf. Das Flugzeug führte unter anderem Flüge im Raum Staaken aus und verunglückte im Dezember 1926 während der Überführung von Erfurt nach Mannheim in der Nähe von Fulda.



Die DFW C V, Zulassung Dz-47, mußte am 8.12.1926 im Kreis Fulda wegen aufkommenden dichten Nebels notlanden und ging dabei zu Bruch.



Die Dz 48 wurde im August 1925 von einem gewissen Erwin Kortsch aus Breslau an Hugo Ludwig in Frankfurt/Main verkauft. Wann und unter welchen Umständen die Maschine nach Breslau gelangt war, ließ sich nicht ermitteln. Jedenfalls befand sie sich im Dezember 1925 auf dem Flugplatz Frankfurt-Rebstock und wurde dort erheblich beschädigt. In den folgenden Monaten gab es einen erbitterten Streit zwischen Ludwig und Kortsch, in dessen Verlauf der Kauf sogar rückgängig gemacht wurde. Als das RVM im Juni 1926 die weitere Verwendung der Dz 48 in Deutschland untersagte, stand die beschädigte Zelle immer noch in Frankfurt. Vermutlich wurde sie irgendwann danach verschrottet.

Die Dz 50 hatte der in Osnabrück ansässige Carl Bücken, Inhaber einer Autowerkstatt, im Herbst 1924 gekauft und unter Danziger Flagge in Deutschland weiterbetrieben. Wer in Danzig als Scheineigentümer fungierte, ist unbekannt. Das Flugzeug war hauptsächlich im Rundflugeinsatz und nahm auch an mehreren Flugtagen in Osnabrück teil. Es erlitt schließlich am 24. April 1925 in der Nähe von Melle/Westfalen Totalschaden.

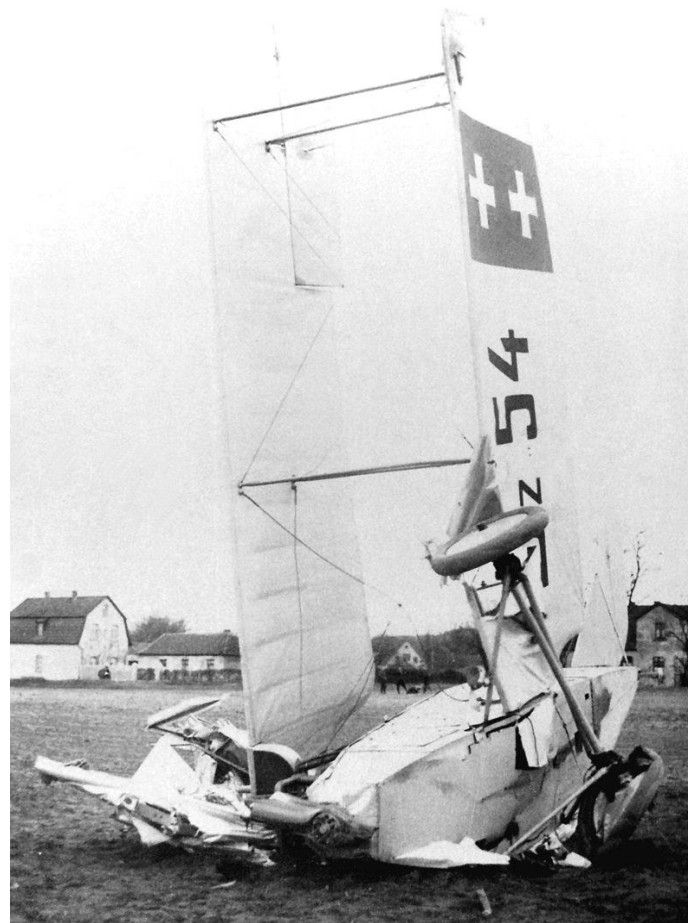
Als Halter der Dz 53 fungierte mindestens seit Oktober 1925 das Süd-Ostpreußische Reisebüro in Allenstein (Ostpreußen). Am 15. Juli 1926 ging die Maschine auf dem Flugplatz Diwitten bei Allenstein zu Bruch.

Bei der Dz 54 trat seit mindestens März 1926 als offizieller Halter H. Giesemann aus Pankow auf, der die gleiche Rolle auch bei der Dz 47 spielte (s.o.). Die Dz 54 führte unter anderem Flüge im Raum Berlin aus. Etwa gegen Jahresende 1926 ging sie in das Eigentum der Fliegersport Osnabrück GmbH über, die fortan als ihr „Halter“ auftrat. Am 3.2.1927 mußte die Maschine wegen Totalschaden abgeschrieben werden.

Als der Danziger Senat im März 1927 allen im Freistaat beheimateten Flugzeugen neue internationale Kennzeichen zuteilte (siehe Kapitel „Danziger Luftfahrzeugrolle 1926/27 – 1939“), gehörten auch drei der oben genannten Flugzeuge dazu, obwohl keines von ihnen zu diesem Zeitpunkt noch „lebte“. Für die Dz 47 war die neue Kennung Y-MAAD vorgesehen, die Dz 48 erhielt (mit Standort Frankfurt/Main !) das Zeichen Y-MAAE zugewiesen und die Dz 53 (Standort Allenstein !) sollte künftig die Zulassung Y-MAAF führen. Offenbar existierten sie in der Danziger Luftfahrzeugrolle immer noch als „Karteileichen“, weil der angebliche Eigentümer „vergessen“ hatte, sie aus dem Register streichen zu lassen.

Zum Abschluß soll ein Vorgang aus dem Jahr 1929 beleuchtet werden, bei dem ähnlich undurchsichtige Eigentumsverhältnisse zu Tage traten. Anlässlich einer Notlandung der Albatros B II mit dem Kennzeichen Y-MAAJ im Mai 1929 hielt die Flugwache Staaken in ihrer Unfallanzeige folgende Angaben aus dem Zulassungsschein fest: Eigentümer Willy May aus Danzig; Halter Fritz Bergmann aus Staaken (also ein deutscher Staatsangehöriger). Als dasselbe Flugzeug einen Monat später in der Nähe von Guben beschädigt wurde, notierte die Flugwache Cottbus anderslautende Daten: Nun war Fritz Bergmann (Staaken) der Eigentümer, während Willy May (Staaken !) als Halter fungierte.

Beide Herren taten sich übrigens später als Teilhaber in der Danziger Fliegerschule May & Bergmann zusammen.



Totalschaden der Rumpler C I, Dz 54, am 3. Februar 1927 in Osnabrück. Dem Flugzeug, welches der Fliegersport Osnabrück GmbH gehörte, wurde ein Motoraussetzer beim Landeanflug zum Verhängnis. Der Bruchpilot war Walter Eyser.

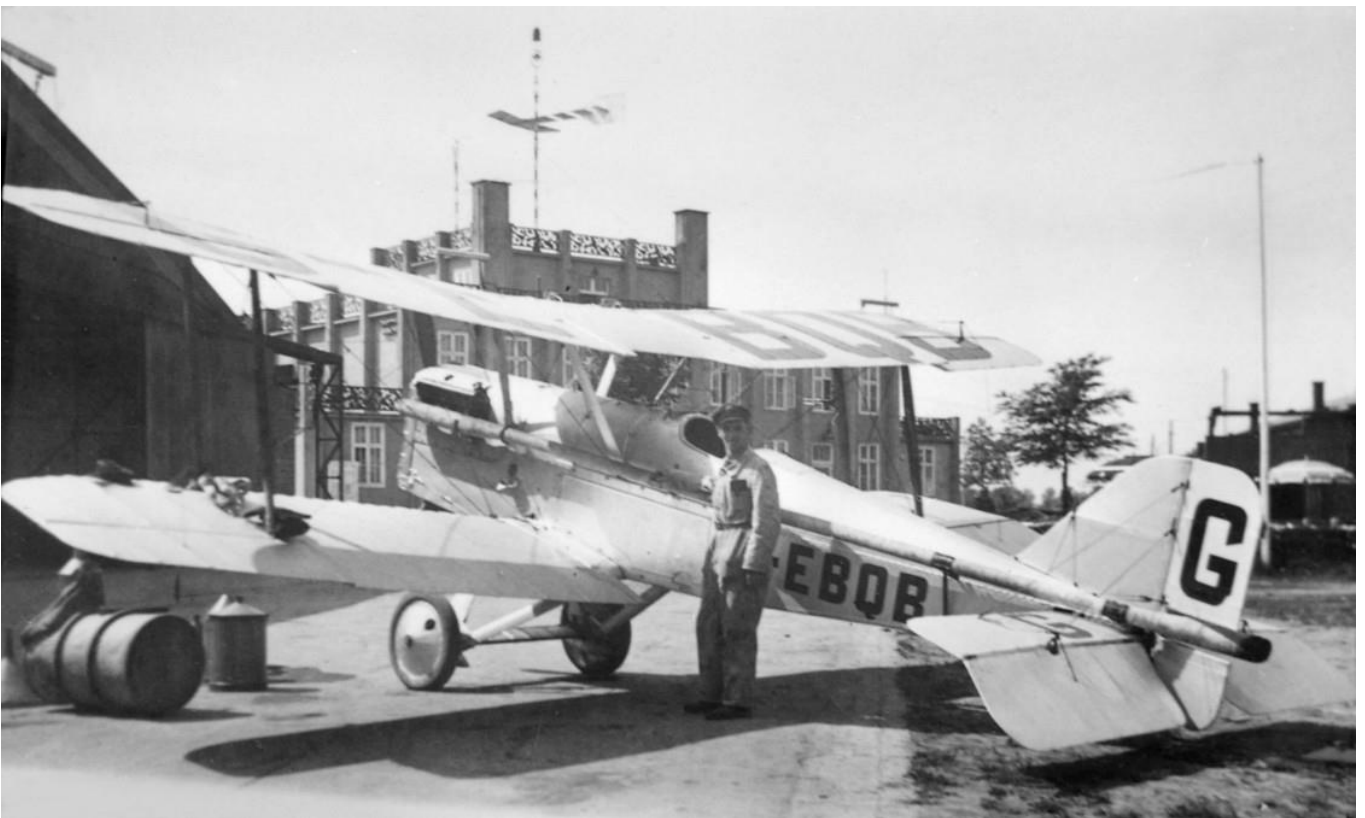
Ereignisse 1926 - 1927

Am 4. Juli 1926 fand in Langfuhr ein Großflugtag statt, an dem unter anderem die Berliner Fliegerschule Otto Bornemann mit ihrer Kunstflugstaffel teilnahm. Als Piloten wurden genannt: Robert Weichel, Fritz Oppenhorst und Hans Joachim von Hippel. Letzterer steuerte die Dietrich DP II a mit dem Kennzeichen D-736. Die Danziger Fliegerschule beteiligte sich mit ihrer DFW C V, Dz 49, gesteuert von Fluglehrer Willy May.



Der Doppeldecker Dietrich-Gobiet DP II a mit dem Kennzeichen D-736, am Steuer Hans Joachim von Hippel, nahm an dem Großflugtag in Danzig am 4.7.1926 teil. Die Maschine gehörte der Fliegerschule Otto Bornemann in Berlin.

Am 8. und 9. Juli 1927 befand sich ein englischer Doppeldecker Typ SE 5A, geführt von Pilot Lingham, in Danzig. Das Flugzeug mit dem Kennzeichen G-EBIC machte für die Henkel-Werke Himmelschriftreklame, und so konnten die Bewohner Danzigs den Schriftzug „PERSIL“ am Himmel bewundern. Am Nachmittag des 9.7. flog die Maschine nach Königsberg weiter.



Ein Schwesterflugzeug des englischen Doppeldeckers SE 5A, Kennzeichen G-EBIC, welcher im Juli 1927 über Danzig Reklameschriften am Himmel produzierte, war die G-EBQB, welchen ebenfalls für die Firma Henkel im Einsatz war. Die Aufnahme entstand am Flughafen Königsberg im Juli 1927. (Slg. Ott/ADL)

Ereignisse 1928 - 1932

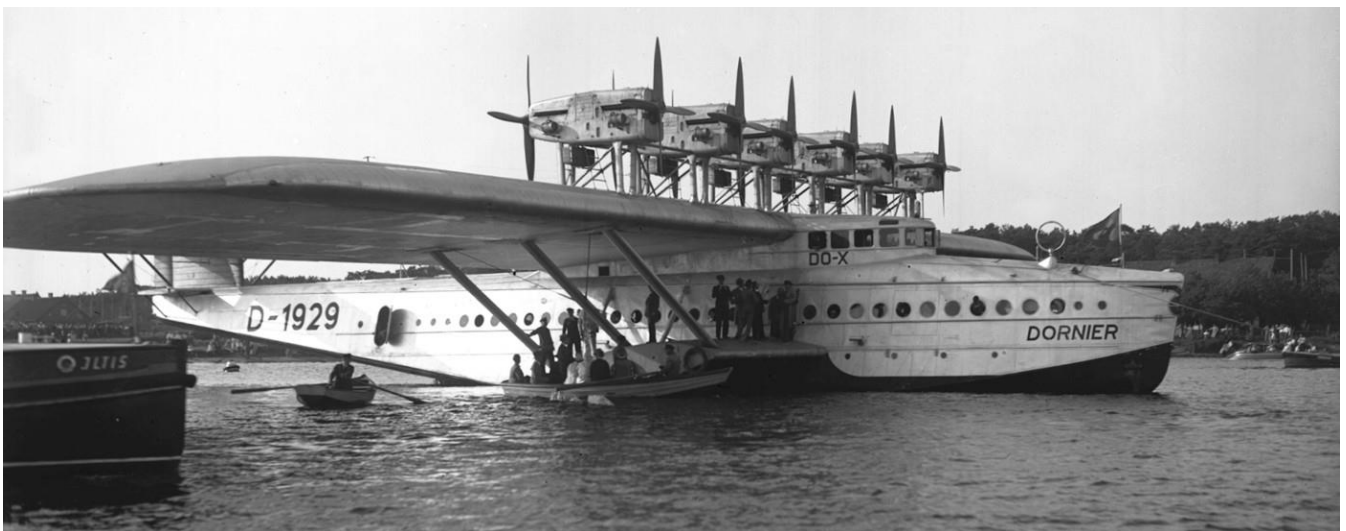
Im August 1928 fand auf dem Rennplatz in Zoppot ein großer Flugtag statt, an dem die Danziger Bevölkerung begeistert Anteil nahm.

Im Sommer 1930 setzte sich Dr. Sahn, der Präsident des Danziger Senats, persönlich bei Professor Junkers dafür ein, die viermotorige Junkers G 38 – das damals größte Landflugzeug der Welt – auch in Danzig vorzuführen. In erster Linie sollte damit das Deutschtum im Freistaat politisch gestärkt und zugleich der polnisch-sprechenden Öffentlichkeit ein unmittelbarer Eindruck von der technischen Leistungsfähigkeit Deutschlands gegeben werden. 1930 ließ sich dieser Plan nicht mehr realisieren, aber im Folgejahr setzte die DLH erstmalig auch die G 38 auf der Strecke Berlin – Königsberg ein. Auf dem Hinflug am 23.8.1931 wurde das Gebiet der Freien Stadt Danzig zwischen 1 und 2 Uhr nachts nur überflogen, aber beim Rückflug von Königsberg am 24. August landete die Maschine mit dem Kennzeichen D-2000 gegen 17.30 Uhr im Flughafen Langfuhr. Der Andrang des Danziger Publikums war enorm, alle wollten das größte Landflugzeug seiner Zeit in natura sehen.

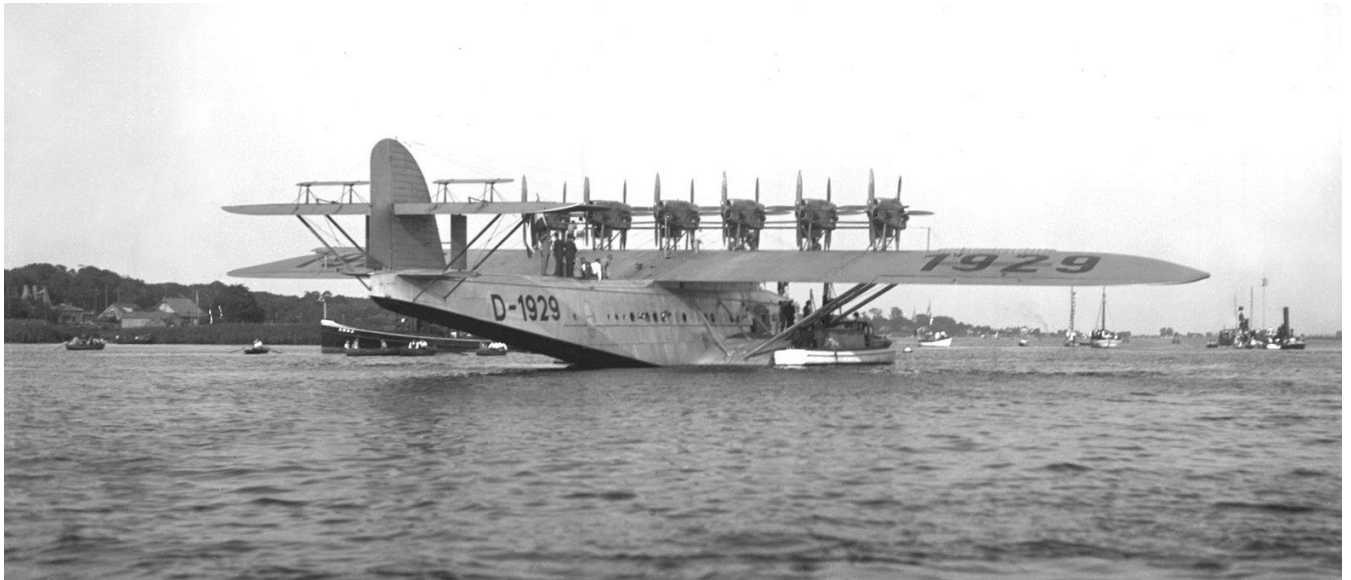


Im August 1931 landete die Junkers G 38 D-2000 zum ersten Mal in Danzig-Langfuhr und erregte großes Aufsehen. Später setzte die DLH das Großflugzeug bei entsprechendem Bedarf auch im Linienverkehr Berlin - Danzig - Königsberg ein.

Ein knappes Jahr später, am 6. Juli 1932, kam der große Tag für den Wasserflughafen „Danzig-Östlich-Neufähr“: Am späten Nachmittag landete das damals größte Flugboot der Welt, die zwölfmotorige Dornier Do X, auf der markierten Fläche der Danziger Weichsel. Die Maschine mit der Zulassung D-1929 befand sich auf einer Deutschlandrundreise und kam aus Königsberg. Ihr Kommandant war der bekannte Seeflieger Friedrich Christiansen, als Erster Flugzeugführer fungierte Flugkapitän Horst Merz, übrigens ein Danziger Staatsbürger. In den nächsten Tagen fand ein reger Besichtigungsverkehr zu dem Riesenvogel statt, mehrere Ausflugsdampfer waren im ständigen Pendeleinsatz, Sonderbusse fuhren vom Heumarkt (im Zentrum Danzigs) hinaus zum Wasserflughafen. Am 10. Juli startete die Do X wieder, kreiste mehrere Male über Danzig und Zoppot, landete dann auf der Ostsee und ankerte nahe der Zoppoter Seebrücke. Am 13.7.1932 erfolgte schließlich der Weiterflug in Richtung Swinemünde.



(oben und nächste Seite): Die Dornier Do X, das damals größte Flugboot der Welt, besuchte im Rahmen einer Deutschlandrundreise am 6.7.1932 den Wasserflughafen „Danzig-Östlich-Neufähr“. Die Maschine blieb bis zum 10. Juli auf der Weichsel und konnte besichtigt werden – wovon die Danziger regen Gebrauch machten. (Staatsarchiv Gdansk)

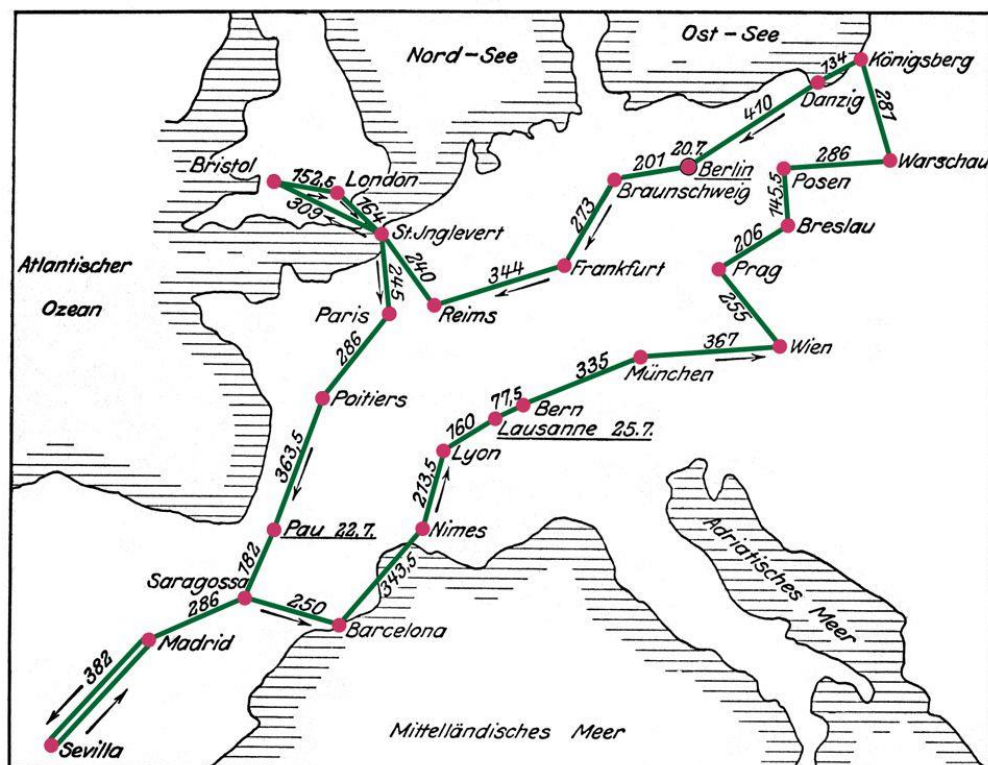


Berühmter Besuch im Danziger Flughafen: Bei dem vorderen Flugzeug handelt es sich um die Spezial-Kunstflugmaschine Fieseler F 2 „Tiger“, D-2200, welche dem Europameister Gerhard Fieseler gehörte, und dahinter steht die Raab-Katzenstein Kl 1c, D-1742, der Kunstfliegerin Vera von Bissing. Die Aufnahme entstand im Sommer/Herbst 1932 oder im darauffolgenden Jahr. (Staatsarchiv Gdansk)

Große Flugwettbewerbe mit Zwischenlandung in Danzig

Im Sommer 1930 wurde der Flughafen Langfuhr von einem großen internationalen Flugwettbewerb berührt: Die Teilnehmer des **Europarundflugs (Challenge International) 1930** steuerten – von Königsberg kommend – Danzig zur Zwischenlandung an und starteten von dort zur letzten Etappe nach Berlin. Im Zeitraum 27. Juli bis 2. August landeten insgesamt 42 Flugzeuge aus Deutschland, Großbritannien, Frankreich, Polen, Schweiz und Spanien in Langfuhr. Etliche der Piloten blieben auch ein oder sogar zwei Nächte in Danzig, weil das herrschende Schlechtwetter zeitweilig keine Startfreigabe zuließ.

Streckenverlauf des Internationalen Europarundflugs 1930. Danzig-Langfuhr war die letzte Etappe vor dem Start- und Zielort Berlin.



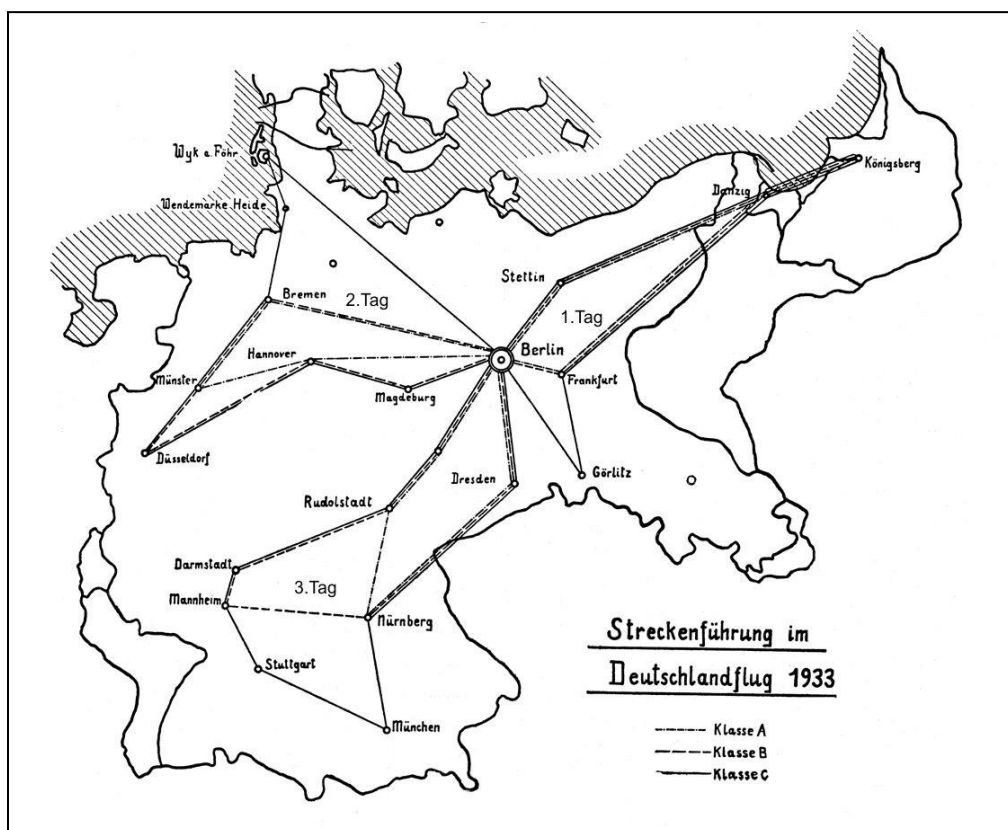
Der Pole Babinski beschädigte am 29. Juli beim Start in Langfuhr das Fahrwerk seiner PWS 50; die Reparatur mit Bordmitteln dauerte so lange, daß die Maschine schließlich verspätet in Berlin eintraf und aus dem Wettbewerb ausscheiden mußte. Nicht viel besser erging es zwei deutschen Piloten: Erwin Aichele erlitt mit seiner BFW M 23 c am 29.7.1930 auf der Etappe Danzig – Berlin einen Propellerschaden; die Notlandung verlief glatt, aber nach Aufziehen eines Ersatzpropellers durfte er nur außer Konkurrenz weiterfliegen, weil das Ersatzteil nicht aus Bordbeständen stammte. Dr. Alfred King mußte am selben Tag mit seiner BFW M 23 c zwischen Danzig und Berlin wegen Benzinmangels herunter; die Notlandung in der Nähe von Freienwalde endete leider mit einem Bruch und führte zu seinem Ausscheiden.

Sieger des Europarundflugs 1930 wurde Fritz Morzik, der damit nach 1929 schon zum zweiten Mal den Wanderpokal nach Deutschland holte.



Die Sieger des Europarundfluges 1930, Fritz Morzik und sein Begleiter Adolf Schiel, in ihrer Messerschmitt BFW 23c nach der Landung in Berlin. (Bundesarchiv 102-10197)

Drei Jahre später war der Flughafen Langfuhr erneut Zwischenstation bei einem großen Flugwettbewerb, nämlich dem **Deutschlandflug 1933**. Die Veranstaltung fand im Zeitraum 23. bis 27. August statt, Start- und Zielpunkt war Berlin. Danzig war einer der vorgeschriebenen Zwangslandeplätze und wurde gleich am ersten Streckenflugtag, dem 25.8., angefliegen. Von Stettin kommend, landeten insgesamt 81 deutsche und 2 in Danzig registrierte Maschinen (vgl. Kapitel „Danziger Beteiligung an Motorflug-Wettbewerben“) in Langfuhr, um nach kurzer Pause wieder zu starten und Richtung Königsberg weiterzufliegen. Beim Rückflug aus der ostpreussischen Landeshauptstadt diente der Danziger Flughafen am gleichen Tag nochmals als Zwischenlandeplatz, anschließend ging es weiter nach Frankfurt/Oder.



*Karte übernommen
aus FLUGSPORT,
Heft 17/1933*

Natürlich ging ein Flugwettbewerb mit so vielen Teilnehmern nicht ganz ohne Störungen und Brüche über die Bühne. Bei dem Focke-Wulf Doppeldecker S 24 (Kennzeichen D-1639) des Luftsportvereins Ruhrgau, Pilot Arno Teschinsky, brach mitten im Anflug auf den Platz Langfuhr ein Flügelbeschlag. Die Maschine kam zwar heil herunter, aber an einen Weiterflug war aus Sicherheitsgründen nicht zu denken.

Nicht viel besser ging es dem Kunstflugmeister Gerhard Fieseler. Während des Zwischenstopps in Danzig wurde an seiner Fieseler F 5R (D-2451) ein Schaden am Benzintank festgestellt, der ihn zur Aufgabe zwang. Auch die Klemm L 26a II der DLV-Landesgruppe Stuttgart (D-1805) durfte nach der Landung in Danzig wegen eines Tankschadens nicht wieder starten.

Gleich vier Teilnehmer legten bei der Landung auf dem Platz Langfuhr einen eleganten Kopfstand hin: Pilot Hermann Hackbusch mit seiner Messerschmitt-BFW M 35 (D-2643), wobei der Propeller und das Fahrwerk zu Bruch gingen; Werner Weichelt mit der Fieseler F5 (D-2539), die ebenfalls Fahrgestellschaden und Propellerbruch erlitt; Rudolf von Chlingensperg, an dessen Focke-Wulf S 2 (D-1293) nur der Propeller zersplitterte; und Ernst Eujen, dessen Doppeldecker Darmstadt D 22 (Kennzeichen D-2222) beim Rollen zum Beurkundungsstand in den weichen Sandboden einsackte, auf den Kopf ging und ebenfalls Propellerbruch erlitt.

Der bekannte Flieger Wolf Hirth hatte das Pech, auf dem Streckenabschnitt Danzig – Königsberg wegen einer Motorpanne im Seekanal bei Werderdamm (an der Küste des frischen Haffs) notlanden zu müssen. Diese Wasserung bekam der Klemm L 25 b (Zulassung D-2121) ziemlich schlecht, aber Hirth hatte Glück im Unglück: Er fand weitab vom Land eine nur 50 cm tiefe Stelle, wo er trotz des herrschenden stürmischen Wetters einigermaßen ungefährdet abwarten konnte, bis ihn ein Motorboot einsammelte.

Die Klemm L 25 c (Kennzeichen D-2453) der DLV-Landesgruppe II Stettin, Pilot Künzer, wurde durch eine Motorstörung kurz nach dem Start in Danzig gezwungen, in der Nähe von Schiewenhorst (am linken Weichselufer nahe der Mündung in die Ostsee) herunterzugehen. Die Maschine mußte aus dem Wettbewerb ausscheiden.

Kaum besser erging es der Klemm VL 26 a der DLV-Ortsgruppe Bonn, Zulassung D-2186, mit Flugzeugführer Peter Reinmann am Steuer. Sie mußte westlich von Danzig bei Mattern, hart an der Grenze zwischen Polen und Danzig, notlanden – leider auf der polnischen Seite. Damit war für Reinmann der Deutschlandflug zu Ende.

Der im obigen Bericht erwähnte Oberst Bethke (nicht „Bethge“) war übrigens kein anderer als der schon im Kapitel „Verwaltung und Überwachung der Luftfahrt“ erwähnte Leiter des „Sachgebiets für Luftfahrt“ beim Senat der Freien Stadt Danzig.



Zwei Bilder vom Küstenflug 1938.

(oben): Das Teilnehmerfeld aus insgesamt 134 Flugzeugen ist auf dem Flugfeld in Langfuhr versammelt.

(links): Aus der kurzen Zwischenlandung in Danzig wurde ein ungeplanter Aufenthalt von knapp 6 Stunden, verursacht durch ein wetterbedingtes Startverbot. Um die über 300 Personen aus dem Stehgreif heraus mit Essen versorgen zu können, wurde die Danziger Flugzeughalle in kürzester Zeit in ein Fliegerkasino verwandelt.

Der letzte Flugwettbewerb, der zu Friedenszeiten Danzig berührte, war der „**Ostlandflug 1939**“. Er begann am 20. Mai, war auf zwei Tage ausgelegt und hatte den Flughafen Langfuhr als Ausgangspunkt.

Danziger Luftfahrtverein, DLV und NSFK

Über die Segelflug-Aktivitäten des Danziger Luftfahrtvereins in den zwanziger Jahren ist leider nur sehr wenig bekannt. An größeren Veranstaltungen wie dem Rhön-Wettbewerb oder dem Küstensegelflug in Rossitten (Ostpreußen) nahm er nicht teil. Auch sonst finden sich in den einschlägigen deutschen Fachzeitschriften praktisch keine Informationen, außer einem Tätigkeitsbericht über das Jahr 1932.

Demnach fand am 20. März 1932 die Taufe eines neuen Schulseglers vom Typ RRG Zögling auf den Namen „Poguttke“ statt. Für die Schulungsflüge wurde zunächst ein Ackergelände in Wonneberg (südwestlich von Danzig) benutzt, nach Bestellung der Felder mußte man nach Heubude (östlich von Danzig am Ostseestrand) umziehen. Der zunehmende Badebetrieb erzwang Mitte Mai eine erneute Verlegung, dieses Mal ging es am Strand entlang noch weiter nach Osten, und zwar nach Nikelswalde (am rechten Ufer der Weichselmündung gelegen). Am 11.9.1932 war der letzte Ortswechsel dieses Jahrs fällig, nämlich nach Uhlkau (südlich von Danzig, nahe dem Ort Hohenstein). Insgesamt wurden 1932 mit dem Segler „Poguttke“ 1220 Starts ausgeführt und 12 A-Prüfungen abgelegt. Damit verfügte der Verein zum Jahresende über 4 Mitglieder mit dem Segelflugschein B und 15 Mitglieder, die den Segelflugschein A besaßen (darunter eine junge Dame!).

Danziger Luftfahrtverein
E. V.

**Ausbildung
von Sportfliegern**
durch Flugübungsstelle Nr. 15
des D. L. V.,
Flughafen Langfuhr.

Gleitflugübungen
bei Heubude, am Strande
östlich der Badeanstalt.

Luftfahrtlehrgänge
in der Gewerbeschule,
An der Großen Mühle 9/11.

Übungswerkstätten
im Jungfliegerheim, Wall-
gasse 15/16 (Haus Zoppo).

Fliegerklausur
Wallgasse 14c,
(Messrestaurant). Dort

Monatsversammlung
jeden 1. Dienstag und
zwangloses Beisammensein
jeden 3. Dienstag im Monat,
20 Uhr.

Geschäftsstelle
BaumgartischeGasse 44/45
Telephon 266 00.
Dasselbst Auskunft über
Aufnahme- und Schulungs-
bedingungen.

Anzeige aus dem Jahr 1931

Der Danziger Luftfahrtverein e.V. betrieb, wie bereits erwähnt, neben dem Segelflug ab Mitte 1931 auch Motorflug und galt als offizielle Flugübungsstelle des DLV. Bis Ende 1932 wurden insgesamt 14 Flugschüler zum Danziger Flugzeugführerschein A2 gebracht (entsprach dem deutschen A2-Schein, der zum Fliegen von Sportflugzeugen bis zu einem Gesamtgewicht von 1000 kg und einer Landstrecke bis zu 450 m berechnete). Zum Schulen dienten zwei Klemm L 25, Kennzeichen YM-AAK und YM-AAP, welche die Namen „Daol“ und „Saturn“ trugen.

Finanziell ging es dem Verein um diese Zeit alles andere als rosig. Er hatte zwar Mitte 1931 eine Stärke von rund 320 Mitgliedern erreicht, aber auf Grund der schlechten Wirtschaftslage gab es unter ihnen kaum zahlungskräftige Personen. Aus den knapp bemessenen Beiträgen konnten nicht einmal die laufenden Kosten gedeckt werden, und Spenden aus der Danziger Wirtschaft flossen eben wegen der allgemeinen Lage nur sehr spärlich. Daher wandte sich der Verein am 26.5.1931 mit einem Schreiben an den DLV in Deutschland und wies eindringlich auf die Notlage der deutschen Flugsportbewegung in Danzig hin. Die Antwort des DLV ist leider nicht überliefert, aber man darf vermuten, daß es zu keiner außerordentlichen Unterstützung des Danziger Vereins kam, denn auch die Vereine im Reich hatten sehr unter den Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise zu leiden. Zwar flossen dem DLV verdeckte Beihilfen vom RVM zu (offiziell war seit den sog. Pariser Vereinbarungen von 1926 dem Reich die Unterstützung des Flugsports strikt verboten), aber davon mußten alle Mitgliedsvereine in Deutschland am Leben erhalten werden, so daß für die Danziger wohl kaum Extrazahlungen möglich waren.

Am 30. und 31. Juli 1932 führte der DLV einen Freundschaftsflug nach Danzig aus, an dem 18 Sportflugzeuge teilnahmen und der dem Danziger Luftfahrtverein einigen Auftrieb gab. Äußerer Anlaß dieses Werbeflugs war die in Danzig stattfindende internationale Luftpost-Ausstellung „LUPOSTA“.

Insgesamt erreichte der Danziger Verein zum Jahresende 1932 eine Mitgliederzahl von über 1000. Geschäftsführer war übrigens der schon erwähnte Oberingenieur H.W. Trieb. An aktiven Piloten unter den Vereinsmitgliedern sind zu nennen: Gerd Bassenge, Beidatsch, Hinz, Menk, Schulz, Schwarz, Strauß, Rolf Wingendorf, Uschakow Viktor Zirkwitz.

1933 erfolgte die Umbenennung des Danziger Luftfahrtvereins in „Nationaler Flugsport-Club Danzig e.V.“, in Anlehnung an die politischen Veränderungen im Deutschen Reich. Dort hatte man den alten DLV aufgelöst und alle rechtlich selbständigen Mitgliedsvereine zwangsweise in den am 25.3.1933 gegründeten Deutschen Luftsportverband (DLV neu) eingegliedert. Im Rahmen des DLV (neu) war Mitte 1933 die „Flieger-Landesgruppe XVI (Freie Stadt Danzig)“ geschaffen worden. Hier ordnete sich der Nationale Flugsport-Club Danzig ein, und zwar als „Flieger-Ortsgruppe Danzig des DLV“.



Führer der Flieger-Landesgruppe XVI (Freie Stadt Danzig) war 1934 Fliegerkommandant (= Major) Curd Birnbacher.

Erster Führer der Landesgruppe XVI war Fliegerkommandant (= Major) Curd Birnbacher, ehemaliger Militärflieger des 1. Weltkriegs. Nach dem Krieg zunächst bei den Grenzschutzfliegern, übernahm er dann die Leitung der Polizei-Fliegerstaffel Danzig bis zu deren Auflösung. Von 1927 bis 1931 war Birnbacher Instruktionsoffizier in der bolivianischen Armee, letzter Dienstrang Oberstleutnant. Nach seinem frühen Tod 1935 wurde sein Nachfolger Fliegerkommandant Bethke, vormals Polizeimajor und Leiter der LÜSt. Danzig.

Im April 1933 erhielt der Nationale Flugsport-Club Danzig vom DLV eine Klemm VL 25 a I, Kennzeichen D-1779, zugewiesen. Die Maschine stammte aus dem Nachlaß des zwangsweise liquidierten „Sturm-vogel e.V.“ (ein den Sozialdemokraten nahestehender Flugsportverein).



Die Klemm VL 25 a I, Kennzeichen D-1779, hatte ursprünglich dem Verein „Sturm-vogel“ gehört und wurde dem Nationalen Flugsport-Club Danzig vom DLV zugewiesen. Das Foto entstand im Mai 1933 in Danzig.

Im Herbst 1933 änderte der Danziger Club nochmals seinen Namen und bezeichnete sich fortan als „Nationaler Flugsportverein Danzig e.V.“ Die Flieger-Landesgruppe XVI (Freie Stadt Danzig) des DLV bestand zu dieser Zeit aus insgesamt drei Flieger-Ortsgruppen, nämlich Danzig, Danzig-Langfuhr und Tiegenhof (Kreisstadt des Danziger Landkreises Großes Werder, heute Nowy Dwór).

Die Einbeziehung Danzigs in die DLV-Organisation ging praktisch geräuschlos vonstatten, über Proteste von Seiten des Völkerbundes ist nichts bekannt. Es gab ab Herbst 1933 sogar eine HÜSt (Hauptübungsstelle) Danzig des DLV, angesiedelt am Flugplatz Langfuhr.

Beim DLV waren 1933/34 folgende Maschinen der HÜSt Danzig-Langfuhr zugeordnet:

Klemm L 25 c VII	D-2439
Klemm L 25 c VII	D-2569
Klemm L 25 d VII	D-2865.

1935 befanden sich mindestens 5 Klemm L 25 d VII R im Bestand der Flieger-Ortsgruppe Danzig des DLV, alle mit deutscher Zulassung.

Per 1.4.1935 fand im Reich eine Neuordnung der DLV-Organisation statt, verbunden mit einer teilweise veränderten Gruppen-Numerierung. Für Danzig hatte die Umorganisation weiter keine Auswirkungen, einzig die Schreibweise der hiesigen Landesgruppe änderte sich von „XVI“ in „16“.

Im April 1937 wurde in Deutschland der DLV aufgelöst und an seine Stelle trat das Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK). In Danzig vollzog man den entsprechenden Flaggenwechsel erst einige Zeit später – aus der bisherigen DLV-Flieger-Landesgruppe 16 wurde die neue „NSFK-Standarte 4, Danzig“. Sie war organisatorisch der NSFK-Landesgruppe 1 (Ostland) mit Sitz in Königsberg zugeordnet. Abgesehen von einigen Äußerlichkeiten – wie z.B. den neuen Uniformen und Abzeichen – änderte sich im Freistaat ansonsten wenig. Die Einbeziehung in die NSFK-Gliederung hatte für die Danziger Sportfliegerformation eher formalen Charakter, denn nach außen hin wurde eine staatliche Rückendeckung durch den Senat der Freien Stadt bewußt vermieden. Das heißt mit anderen Worten, in Danzig blieb die dortige NSFK-Standarte lediglich ein Verein und erhielt nicht den Status einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft wie das NSFK im Deutschen Reich.

Dieser feine Unterschied spielte allerdings in der Praxis keine Rolle, die Zusammenarbeit zwischen der deutschen NSFK-Zentrale und ihrem Danziger Ableger verlief auf ähnlichen Bahnen wie bisher unter DLV-Flagge. Die Standarte erhielt weiterhin finanzielle – und vermehrt ideologische – Unterstützung aus dem Reich, einschließlich der Sachlieferungen in Form von Flugzeugen. Eigentümer der nach Danzig überstellten Maschinen war nunmehr das NSFK, Berlin. Bei dieser Situation blieb es bis zum Kriegsausbruch 1939.

Im Juli 1938 nahm die neugeschaffene Schule für Motorflugsport Danzig ihren Betrieb auf. Sie gehörte zum NSFK und war den in Deutschland gebildeten Reichsschulen für Motorflugsport gleichgestellt. Nur an diesen Schulungsstätten durfte die Ausbildung zum Flugzeugführerschein A2 sowie die Weiterbildung zum B1- und B2-Schein betrieben werden.

Auch für die Segelfliegerei wurde etwas getan: Am Mariensee, 25 km südwestlich von Danzig, entstand um 1939 die NSFK-Segelflug-Übungsstelle Mariensee. Das große mehrstöckige Hauptgebäude war im Fachwerkstil gehalten und paßte sich gut in die ländliche Umgebung ein.



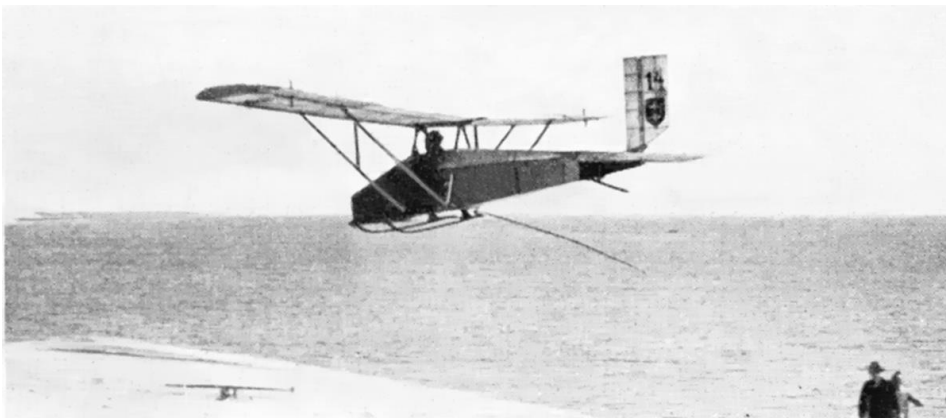
Das Hauptgebäude der NSFK-Segelflug-Übungsstelle Mariensee, 25 km südwestlich von Danzig.

Die Akaflieg Danzig

Im Anschluß an die Teilnahme zahlreicher Danziger Studenten am Segelflugwettbewerb in Rossitten (Ostpreußen) 1923 und vor Beginn des Rhön-Wettbewerbs wurde am 3. Juli 1923 an der T.H. Danzig die „Deutsche Akademische Fliegergruppe Danzig e.V.“ gegründet. Den Vorsitz übernahm cand. mach. Hasso Wiederholt, insgesamt umfaßte der Verein etwa 50 Mitglieder. Die finanzielle Sicherung der Akaflieg übernahm eine eigens zu diesem Zweck geschaffene „Danziger Gesellschaft für Segelflug“, deren Vorsitzender der Präsident des Danziger Senats war und der weite Kreise von Handel, Industrie, Banken, Behörden, der Presse und des Sports angehörten.

Zu den Mitgliedern der Akaflieg zählten unter anderem August Wilhelm Quick (später DVL, nach dem Krieg Professur in Aachen), der um 1928 auch den Vorsitz inne hatte, Ulrich Buettner (Zweiter Vorsitzender) und Gustav Link. In den Jahren 1933/34 führte Kurt Heintz den Vorsitz. Als Lehrstuhlvertreter der T.H. gehörten der Akaflieg Danzig unter anderem Prof. Dr.-Ing. Herbert Wagner und Dr.-Ing. Hermann Winter an.

Nach dem Entwurf von Wiederholt entstand 1923/24 das erste eigene Segelflugzeug unter der Typenbezeichnung Dz-1, später auf den Namen „Danzig I“ getauft. Die Maschine führte am 15. Mai 1924 ihren Jungfernflug durch und schaffte gerade noch ein kurzes Debut in Rossitten beim Deutschen Küstensegelflug-Wettbewerb 1924. Im gleichen Jahr konstruierte Prof. O. Lienau (von der Schiffbauabteilung der TH Danzig) das Nachfolgemuster Dz-2 „Libelle“, welches im Frühjahr 1925 fertiggestellt wurde.



Das zweite Segelflugzeugmuster der Akaflieg Danzig war die Dz-2 „Libelle“. Die Maschine nahm unter der Startnummer 14 am Deutschen Küstensegelflug-Wettbewerb 1925 in Rossitten teil.

Erst 1927 erschien der nächste Akaflieg-Eigenbau. Er trug die Bezeichnung Dz-3 und war ein Nachbau des Typs Martens „Pegasus“. Dieser Schulgleiter erhielt den Namen „Onkel Ferdinand“, weil Ferdinand Schulz aus Ostpreußen ihn eingeflogen hatte.

Zum Segelfliegen benutzte die Akaflieg Danzig nacheinander bzw. abwechselnd mehrere Fluggelände. Es fing in Kowall (Kreis Danziger Höhe) an und verlagerte sich dann in das Hügelland zwischen Hochstrieß und Brentau. Ab 1928 wurden die Lehrgänge und das Fliegerlager zum Willenberg bei Marienburg verlegt.

Im Sommer 1929 reifte der Entschluß heran, ein modernes Motorflugzeug zu erwerben, das sowohl für den Schul- und Übungsbetrieb als auch für wissenschaftliche Zwecke geeignet war. Bei der Beschaffung der finanziellen Mittel leistete Prof. Wagner, der Lehrstuhlinhaber für Luftfahrzeugbau an der TH Danzig, große Hilfe, indem er Spenden aus der Danziger Industrie „besorgte“.

Als Flugzeug der ersten Wahl galt vor allem die Messerschmitt BFW M 23, die aus dem internationalen Europarundflug-Wettbewerb 1929 als Sieger hervorgegangen war. Auf entsprechende Anfrage schickten die Bayerischen Flugzeugwerke eine Maschine des Typs M 23 zu Demonstrationszwecken nach Danzig. Es handelte sich um die D-1711, die unter Führung von Werkspilot Dr. Heinz Liebig gerade einen Propagandaflug durch Deutschland absolvierte und am Abend des 16.9.1929 in Langfuhr landete.

An den beiden folgenden Tagen fanden eine Reihe von gelungenen Vorführungen statt. Am Morgen des 19. September flog die D-1711 nach Schneidemühl (Pommern) weiter. Dort stürzte das Flugzeug am Nachmittag während eines Vorführungsfluges aus geringer Höhe ab. Pilot Liebig und Fluggast Hauptmann a.D. Kurt Hermann (aus Schneidemühl) erlitten tödliche Verletzungen, die Maschine wurde vollkommen zerstört. Als Unfallursache stellte sich eine ungeeignete Treibstoffmischung aus Benzin und Benzol heraus, welche das Flugzeug auf dem dortigen Flugplatz getankt und die zum Versagen des Motors geführt hatte.

Die Danziger entschieden sich trotz dieses Unfalls, der ja mit der Konstruktion der M 23 nichts zu tun hatte, zum Kauf der Messerschmitt-Maschine. Im Frühjahr 1930 wurde die Neuerwerbung von Augsburg nach Danzig überführt. Sie bekam das Kennzeichen YM-AAL zugeteilt und wurde im Rahmen einer großen Feier in Langfuhr auf den Namen „Ad Astra“ getauft. Ostern 1930 begann unter Leitung von Fluglehrer Hans Joachim Matthies der planmäßige Schulbetrieb. „Papa“ Matthies übte diese ehrenamtliche Tätigkeit bis 1933 aus. Im Laufe des Jahres 1930 wurden insgesamt sieben Akaflieg-Mitglieder bis zum Danziger Flugzeugführerschein A2 gebracht (entsprach dem deutschen A2-Schein, der zum Fliegen von Sportflug-

zeugen bis zu einem Gesamtgewicht von 1000 kg und einer Landestrecke bis zu 450 m berechnete). Einer der ersten frischgebackenen Motorflugzeugführer war Walter Heynen.

Am 26. und 27. Mai 1930 nahm Matthies mit der neuen Maschine an einem Flugtag in Tilsit teil.



(oben): Im Frühjahr 1930 überführte Akaflieg-Fluglehrer Hans Joachim Matthies die neue BFW-Messerschmitt M 23 b auf dem Luftweg von Augsburg nach Danzig. Für diesen Flug trug die Maschine die Überführungszulassung D-7.

(rechts): Die inzwischen als YM-AAL zugelassene M 23 b, am Rumpfbügel ist ein Teil des Taufnamens „Ad Astra“ zu erkennen. Rechts vor dem Flügel steht Hans Joachim Matthies.

(Beide Fotos Slg. Achs)



Im Laufe des Jahres 1930 beschaffte sich die Akaflieg Danzig ein weiteres Motorflugzeug, nämlich einen Raab-Katzenstein-Doppeldecker vom Typ Kl I a „Schwalbe“ mit Siemens Sh 11-Sternmotor (Nennleistung 84/96 PS, 62/71 kW). Die Maschine stammte aus der Konkursmasse der Ostpreußische Flugbetrieb Elbing GmbH und hatte über ein Jahr ungenutzt in einer Halle am Flugplatz Elbing gestanden. Da in einem Teilbereich dieser Halle zugleich Betonpfähle hergestellt worden waren, sah die „Schwalbe“ entsprechend aus und mußte zunächst in Eigenarbeit generalüberholt werden. Die frühere deutsche Zulassung D-1235 war längst abgelaufen, stattdessen erhielt die Maschine nach Fertigstellung das Danziger Kennzeichen YM-AAM. Das Flugzeug wurde später auf den stärkeren Siemens Sh 12 (108/125 PS, 79/92 kW) umgerüstet.



Die Motorflugzeuge der Akaflieg Danzig etwa 1931. Links die BFW M 23 b YM-AAM, in der Mitte die Raab-Katzenstein „Schwalbe“ mit dem Kennzeichen YM-AAM und rechts die gerade frisch eingetroffene Klemm L 26 V a, spätere YM-AAN. *(Slg. Achs)*

Und schließlich übernahm die Akaflieg im gleichen Jahr noch ein drittes Flugzeug, eine Müller GMG II, deren Halter der Westpreussische Verein für Luftfahrt in Marienburg war und die das deutsche Kennzeichen D-1510 trug. Die Maschine diente als Sicherheit für ein Darlehen, welches die Akaflieg Danzig dem Marienburger Bäckermeister und Flieger Gustav Schritt als dem eigentlichen Eigentümer der Maschine gewährt hatte. Deshalb wurde die D-1510 im November 1930 nach Danzig überführt und sollte der Akaflieg Danzig während der nächsten Zeit für Schul- und Übungsflüge zur Verfügung stehen – solange bis das Darlehen getilgt war.

Tatsächlich blieb das Flugzeug aber länger als ein halbes Jahr in Danzig, weil Schritt infolge der sich immer weiter verschlechternden Wirtschaftslage eine planmäßige Schuldentilgung nicht mehr möglich war. Im Juni 1931 wurde die GMG zwar auf Schritts Wunsch zurück nach Marienburg gebracht, um ihm in den folgenden drei Monaten zu ermöglichen, Reklame- und Rundflüge vom Flugplatz Marienburg aus durchzuführen – aber das brachte längst nicht genug ein, um das Darlehen wenigstens ansatzweise zurückzuzahlen. Im Juli und August 1931 wurde die Maschine mehrfach nach Danzig geholt, um dort wieder für Schul- und Übungsflüge der Akaflieg Danzig zur Verfügung zu stehen. Am 15. September 1931 erfolgte schließlich die andauernde Überstellung nach Danzig, die so lange Bestand haben sollte, bis das Darlehen zurückgezahlt war. Im praktischen Flugbetrieb schaffte der alte Dreizylinder-Anzani-Motor selten Laufzeiten über 20 Minuten, aber dafür war die GMG im Betrieb konkurrenzlos billig – eine Flugstunde kostete nur 10,- Danziger Gulden.

Zum Ende des ersten Quartals 1932 stellte sich die Situation folgendermaßen dar: Das Flugzeug stand in der Danziger Halle abgestellt, die Zulassung D-1510 war inzwischen abgelaufen und von dem Darlehen war nur ein Bruchteil zurückgezahlt. Leider sind die Monatsberichte der Flugwache Marienburg ab 1. April 1932 nicht erhalten geblieben, sodaß sich der weitere Gang der Ereignisse nicht mehr detailliert verfolgen läßt. Es steht nur fest, daß die Akaflieg Danzig im Laufe des Jahres 1932 die GMG II von dem bisherigen Eigentümer Gustav Schritt übernahm und das Flugzeug im gleichen Jahr auch in Danzig registrieren ließ – vermutlich als YM-AAO. Das weitere Schicksal der Maschine ist unbekannt.

Zweimal GMG II D-1510.

(oben): Damenbesuch während des DLV-Zuverlässigkeitsflugs 1928. Links steht der Danziger Flugzeugführer Hans-Joachim Matthies, rechts sein Begleiter beim Wettbewerb, Gustav Schritt.

(unten): Die D-1510 abgestellt in der Halle Danzig-Langfuhr. Die Maschine diente als Sicherheit für ein Darlehen, dessen Gläubiger die Akaflieg Danzig war. Da die Tilgung wegen der großen Wirtschaftskrise ins Stocken geriet, übernahmen die Danziger das Flugzeug 1932 endgültig von seinem bisherigen Eigentümer Gustav Schritt.

Fotos von der Maschine mit Danziger Zulassung sind bisher leider nicht aufgetaucht.

(Beide Fotos Slg. Achs)



Die erste langjährige Werkstatt der Akaflieg Danzig hatte sich auf dem Dachboden der TH befunden, bis man Anfang 1929 in die Kaserne der ehemaligen Leibhusaren in Hochstrieß einziehen durfte, wo man bis 1936 ordentlich arbeiten konnte. Außerdem nutzte die Akaflieg eine alte Baracke auf dem Flugplatz Langfuhr – scherzhaft als „Aero-Palast“ bezeichnet.

Vom 6. bis zum 15.11.1930 hielten sich die BFW M 23 YM-AAL und die Raab-Katzenstein „Schwalbe“ YM-AAM „besuchsweise“ in Berlin bei der Akaflieg TH Charlottenburg auf. Anlaß war eine Tagung der Idaflieg in Johannisthal, an der auch Vertreter aus Danzig teilnahmen.

Per Jahresende 1930 meldete die Akaflieg Danzig eine Mitgliederzahl von 33 Personen sowie einen Bestand von 2 Motorflugzeugen und 3 Segelflugzeugen bzw. Gleitern. Die Ausbildungsleistung umfaßte die schon erwähnten 8 Motorflugzeug-Piloten sowie insgesamt 12 Segelflieger (mindestens A-Schein). Als finanzielle Unterstützung aus dem Deutschen Reich erhielt die Akaflieg Danzig 1930 insgesamt 3.500 RM (gemäß den „Richtlinien für die Gewähr von Reichsbeihilfen an die akademischen Fliegergruppen an den Hoch- und Fachschulen“).

Am 28.9.1931 veranstalteten die Akademischen Fliegergruppen einen Geschwaderflug um Ostpreußen. Seitens der Akaflieg Danzig nahmen Heinz Wagner mit der YM-AAL und Hans Joachim Matthies mit der YM-AAM an diesem Ereignis teil.

Im Herbst 1931 stellte das Deutsche Reich der Akaflieg Danzig ein weiteres Motorflugzeug zur Verfügung, und zwar eine Klemm L 26 V a mit Argus-Motor As 8 (80/95 PS, 59/70 kW). Der Leihvertrag datierte vom 7. Oktober 1931, die Maschine wurde als YM-AAN zugelassen und erhielt den Taufnamen „Peter von Danzig“ (nach einem berühmten Hanse-Kriegsschiff aus dem 15. Jahrhundert).

Das Reich griff den Danziger Studenten nicht nur in Form solcher Materialbeihilfen „unter die Arme“, sondern übernahm auch weitgehend die Kosten des Akaflieg-Betriebs. Die anfallenden Rechnungen wurden über das deutsche Generalkonsulat in Danzig an das RVM weitergereicht. Das Konsulat hatte zugleich die Funktion einer Aufsichtsbehörde über die ordnungsgemäße Verwendung der bereitgestellten Mittel.

(rechts und unten):

Im Herbst 1931 erhielt die Akaflieg Danzig vom Deutschen Reich eine Klemm L 26 V a mit Argus-Motor As 8. Das ganze lief unter dem Oberbegriff „Materialbeihilfe“ und erfolgte über die DVL in Form einer Art Dauerleihgabe. Die Maschine wurde mit dem gleichen Überführungskennzeichen D-7 wie die BFW M 23 b von Hans Joachim Matthies auf dem Luftweg von Böblingen nach Danzig gebracht.

Bald nach der Ankunft erfolgte ihr Eintrag als YM-AAN in die Danziger Luftfahrzeugrolle.

(Beide Fotos Slg. Achs)



1932 überschrieb das deutsche Reichsverkehrsministerium den Danzigern noch die Überreste eines Albatros-Doppeldeckers L 68 c mit Siemens-Motor Sh 12 (108/125 PS, 79/92 kW), der vorher als D-1263 bei der Akaflieg Königsberg gewesen und dort am 13.2.1932 zu Bruch gegangen war. Die Danziger Akaflieger bauten auch dieses Flugzeug erfolgreich wieder auf und erhielten 1933 die amtliche Zulassung für die Maschine, das neue Kennzeichen lautete YM-AAR.

1932 überließ das RVM der Akaflieg Danzig unentgeltlich einen stark beschädigten Albatros-Doppeldecker L 68c. Die Danziger brachten die Maschine wieder zum Fliegen, 1933 erhielt sie die amtliche Zulassung YM-AAR. Leider ließ sich bisher kein Foto der L 68 mit danziger Kennzeichen finden.



In der Zeit vom 10. Januar bis 14. März 1933 führte die Akaflieg Danzig mit der BFW M 23, YM-AAL, und der Klemm L 26, YM-AAN, einen großen Propagandaflug im Deutschen Reich durch, bei dem sämtliche größeren Städte berührt wurden. Die rund 5.000 km lange Flugstrecke war in fünf Abschnitte eingeteilt und wurde mit wechselnden Danziger Piloten abgeflogen. Die DLH unterstützte diese Aktion mit Freiflugkarten für die jeweils ablösenden Flugzeugführer.



In den ersten drei Monaten des Jahres 1933 führte die Akaflieg Danzig einen Werbeflug im Deutschen Reich durch.

(links): Die BFW M 23, YM-AAL, mit dem Motto des Fluges auf den Flügelunterseiten.

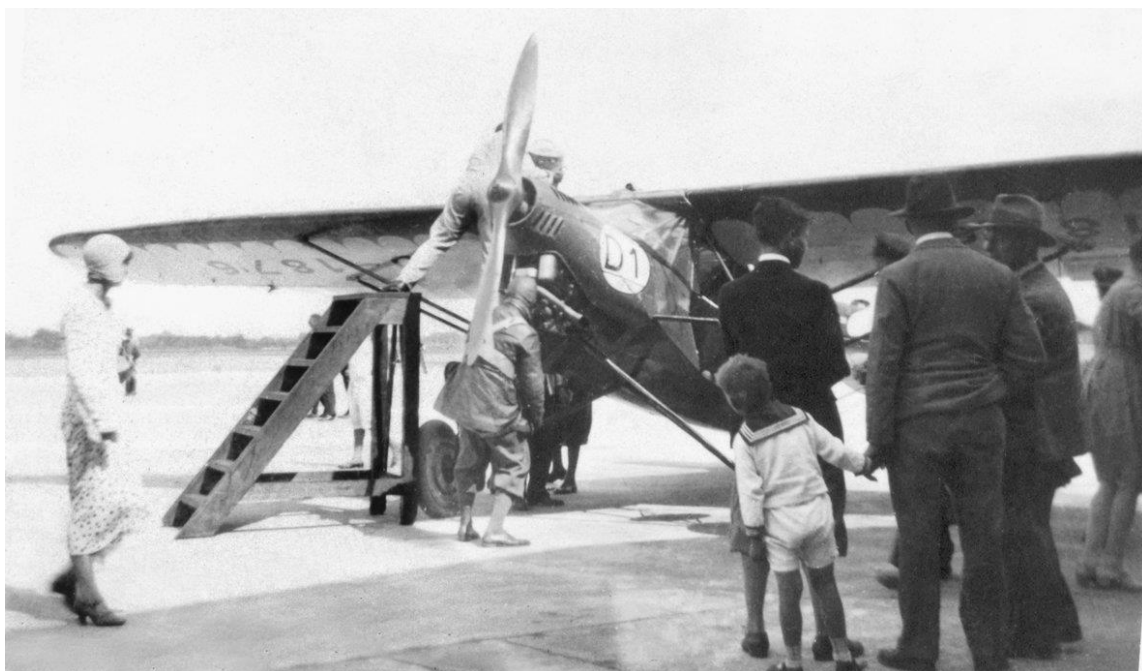
(unten): Auch die Klemm L 26, YM-AAN, nahm an dem Propagandaflug teil. Das Flugzeug war inzwischen auf den Sternmotor Siemens Sh 13a umgerüstet. Start der Maschine bei äußerst diesigem Wetter in Danzig.

(Beide Fotos Slg. Achs)



Am 31.1.1933 bot der Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie in Travemünde den Danziger Akafliegern einen Arado-Hochdecker Typ L II a zur Nutzung an. Die Maschine trug das deutsche Kennzeichen D-1876, war bei der Luftdienst GmbH im Einsatz und sollte offenbar ausgemustert werden. Weitere Informationen fehlen, vermutlich kam es zu keiner Übernahme.

*Der RDLI Travemünde bot der Akaflieg Danzig im Januar 1933 an, einen Arado-Hochdecker Typ L II a zu übernehmen. Die in Danzig vorgestellte Maschine trug das Kennzeichen D-1875.
(Slg. Achs)*



Anders als im Deutschen Reich blieb die Akaflieg auch nach 1933 bestehen und wurde zunächst als Fliegerortsgruppe Danzig-Langfuhr der Fliegerlandesgruppe XVI des DLV geführt. Die formale Übergabe des Akaflieg-Geräts an den DLV erfolgte mit Übergabe-Protokoll vom 3.6.1933.



*Das Ende der YM-AAN:
Die Klemm L 26 der Akaflieg Danzig ging am 6.6.1933 in Dessau durch Absturz verloren. Die Unfallursache klang einigermaßen ungewöhnlich: Während der Orientierungsrunde über dem Flugplatz Dessau brachen die im Gepäckabteil verstauten Koffer durch den Holzboden dieses Raums, fielen nach unten in den Rumpf und blockierten die Steuerseile. Manövrierfähig schmierte die AAN aus 250 m Höhe ab. Wie durch ein Wunder kamen die beiden Insassen mit geringen Schrammen davon.*

Im Zeitraum 1934/35 finden sich in den Flugbüchern von Mitgliedern der Akaflieg folgende Flugzeuge, deren Eigentümer der Deutsche Luftsport-Verband war und die deutsche Kennungen trugen, aber wenigstens zeitweilig in Danzig stationiert waren:

Klemm L 25 c VII	D-2496	Klemm L 25 c	D-ETAZ
Klemm L 25	D-3278	Klemm L 25 c VII	D-ESYX
Klemm L 25 c	D-EDYL	Klemm L 25	D-EXOP
Klemm L 25 c	D-EHYF	Heinkel He 72 d	D-EAZO
Klemm L 25 c	D-EPIL		

An aktiven Piloten sind aus den dreißiger Jahren zu nennen: Helmut Czolbe, Heinz Gehlhaar, Hans Schabronath, Ehrlich, Gerhard Zirwas und Ernst Otto Ballerstedt sowie vom „Lehrkörper“ der TH Danzig die schon genannten Herren Wagner und Quick.

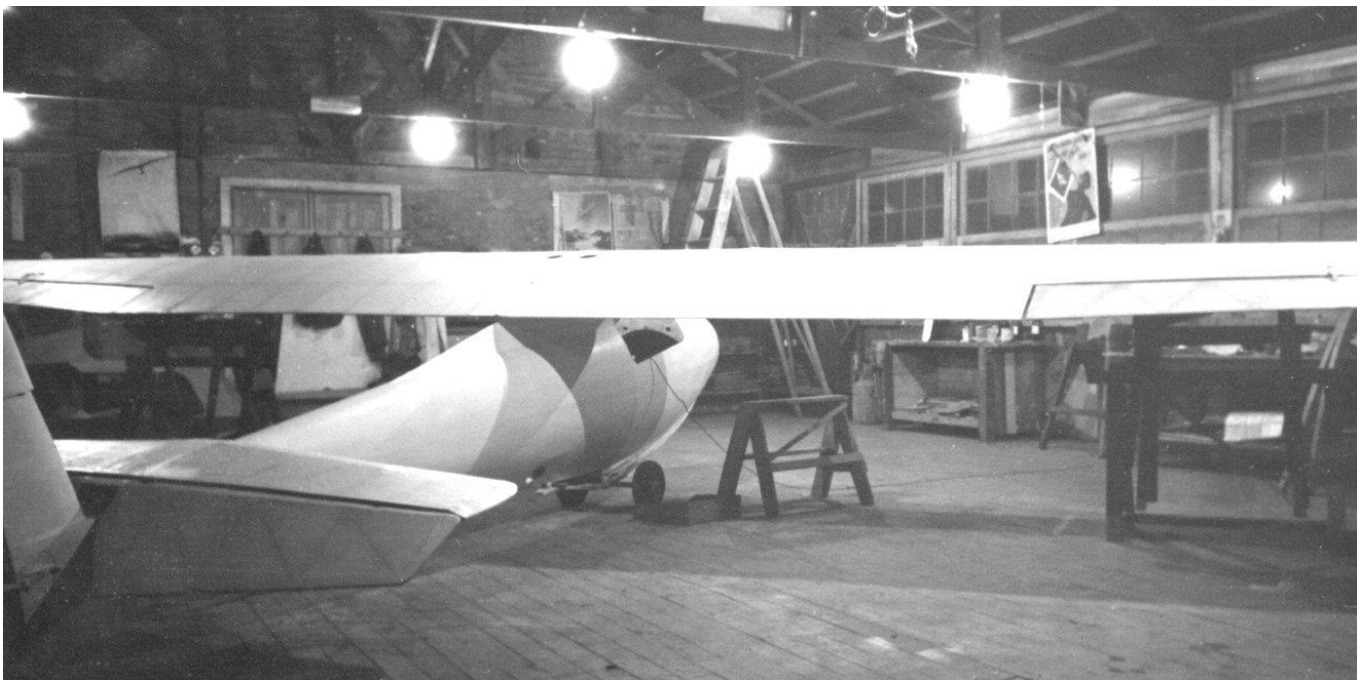
Zwecks Teilnahme am Deutschlandflug 1934 erhielt die Ortsgruppe Danzig-Langfuhr vom DLV insgesamt 7 nagelneue Fieseler F 5 R zugewiesen; und auch für den nächstjährigen Deutschlandflug stellte der DLV wieder 5 Fieseler F 5 R zur Verfügung. Einzelheiten über diese Maschinen und ihr Abschneiden in den Wettkämpfen finden sich in dem nachfolgenden Kapitel „Danziger Beteiligung an Flugwettbewerben“. Warum der DLV ausgerechnet den Danziger Akafliegern die schnellen Fieseler-Tiefdecker überließ, konnte bisher nicht ergründet werden. Auch ist unklar, ob die Maschinen zwischen den beiden Deutschlandflügen überhaupt in Danzig stationiert blieben, denn in den schon erwähnten Flugbüchern diverser Akaflieg-Mitglieder finden sich keine Flüge mit den Fieseler-Sportflugzeugen.

Verhandlungen mit der DVL in Adlershof führten, dank der Unterstützung von Prof. Dr.-Ing. Günther Bock und Dipl.-Ing. Otto Fuchs (beide DVL), 1936 zur Eingliederung der Akaflieg in die Abteilung für Ingenieurwachstum der DVL. Das war offenbar völkerrechtlich möglich, obwohl Danzig nicht zum Deutschen Reich gehörte. Auch der Gruppenname mußte nicht geändert werden, es blieb sogar bei der alten Bezeichnung als „eingetragener Verein“.

Nachdem die Frage des Devisentransfers mit Hilfe des Rektors der TH geklärt werden konnte, sorgte die DVL für Nachschub an neuen Motorflugzeugen aus Deutschland. Die Maschinen wurden mit amtlichen Einflugpapieren auf dem Luftweg nach Danzig überführt und mußten ihre deutsche Zulassung behalten. Alle drei Monate wurden sie zwecks Einhaltung der Zollvorschriften offiziell wieder ausgeführt und dann erneut nach Danzig importiert. Ab 1937 bestand der Motorflugzeugpark der Akaflieg Danzig aus folgenden Maschinen, die alle in Deutschland für die DVL registriert waren:

- eine Klemm L 25
- eine Klemm L 26
- eine Klemm Kl 35
- eine Bücker Bü 131 (D-ESMO).

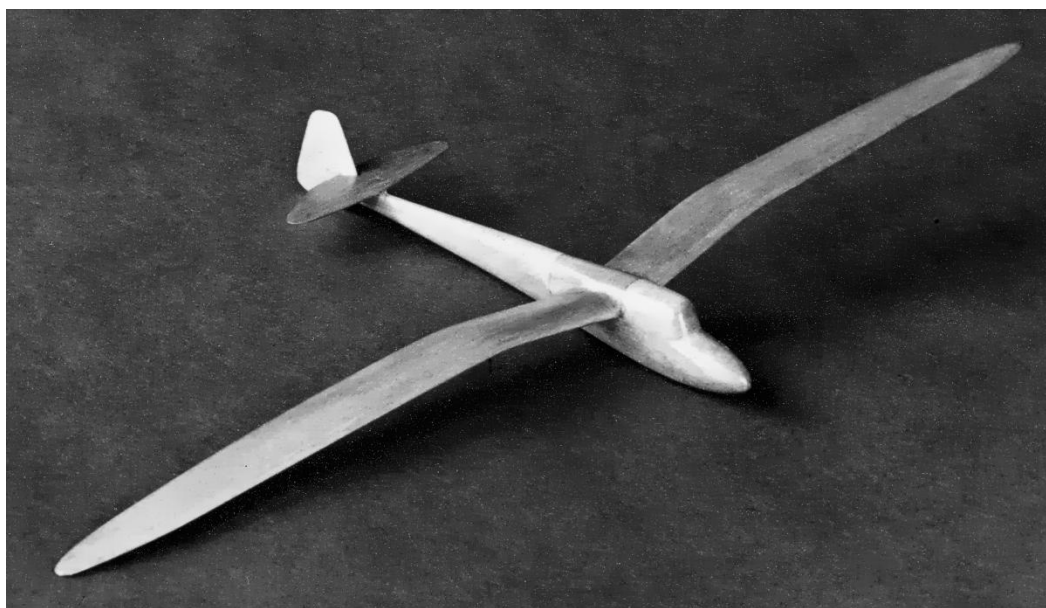
Auch die Segelfliegerei erwachte wieder aus ihrem mehrjährigen „Dornröschen-Schlaf“, nachdem die Gruppe ein modernes Segelflugzeug aus Deutschland, nämlich einen „Rhönbussard“, erhalten hatte. 1937 wählte cand.ing. Helmut Lugner als Thema für seine Diplomarbeit den Entwurf eines Hochleistungs-Segelflugzeugs. Daraus entstand die Dz-4 „Pinguin“, die 1938 in der Akaflieg-Werkstatt fertiggestellt wurde. Außerdem baute die Gruppe 1938/39 ein Grunau „Baby“ nach. Letzter bekannter Danziger Segelflugzeugtyp war die Dz-6, ein Streckenflieger für schwache Thermik. Der Entwurf sah eine Spannweite von immerhin 20 m bei großer Flügelstreckung vor. Man versuchte erstmals, die Baustoffe Holz und Leichtmetall miteinander zu kombinieren, wobei ihre Verklebung absolutes Neuland darstellte. Die Maschine wurde noch in Bau genommen, aber bedingt durch den Ausbruch des zweiten Weltkriegs nie fertig.



1937 wies die DVL der Akaflieg Danzig ein Segelflugzeug vom Typ Schleicher-Jacobs „Rhönbussard“ zu. Das Foto zeigt die Maschine in den Werkstatträumen der Danziger Studenten. (Slg. Achs)



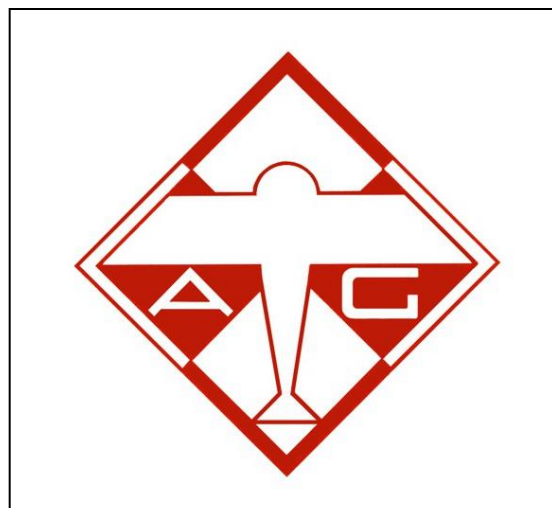
Nach fast zehnjähriger Pause baute die Akaflieg Danzig wieder ein selbstkonstruiertes Segelflugzeug. Es erhielt die Typenbezeichnung Dz-4 „Pinguin“ und wurde 1938 fertiggestellt. Das Foto zeigt die Maschine über der Ostseeküste der Danziger Bucht.



Modell der Danzig Dz-6, einem Leistungs-Segelflugzeug mit 20 Metern Spannweite. Die Akaflieg nahm die Maschine 1939 noch in Bau, zu einer Fertigstellung kam es aber durch die Kriegsergebnisse nicht mehr.

Aeroklub Akademicki w Gdansku (Akademischer Aeroklub Danzig)

Neben den beiden deutschsprachigen Organisationen „Danziger Luftfahrtverein“ und „Akaflieg Danzig“ trat im April 1931 der polnische „Aeroklub Akademicki w Gdansku“ (AAG), zu deutsch Akademischer Aeroklub Danzig, auf den Plan. Es handelte sich bei ihm praktisch um einen Ableger des zentralen polnischen Aeroclubs Akademicki in Warschau. Anders als der Name vermuten ließ, durften nicht nur Akademiker dem Verein beitreten, sondern auch andere Personen. Als offizielle Sprache war die polnische festgelegt. Der Danziger Senat versagte dem AAG die Genehmigung zur Flugtätigkeit in Danzig, weil die gesetzlichen Vorschriften verlangten, daß Flugzeuge im Gebiet der Freien Stadt Danzig nur verkehren durften, wenn sie in die Danziger Luftfahrzeugrolle eingetragen waren – und dazu mußte ein Danziger Staatsangehöriger der ausschließliche Eigentümer sein. Die Maschinen, die der AAG einsetzen wollte, gehörten aber dem polnischen Verkehrsministerium bzw. dem Aeroclub Akademicki in Warschau und hatten auch polnische Zulassungen.



Emblem des Aeroklub Akademicki w Gdansku

Die Senatsbehörden stellten dem AAG jedoch eine Sondergenehmigung in Aussicht, wenn im Gegenzug die deutschsprachige Akaflieg Danzig mit ihren im Freistaat zugelassenen Flugzeugen vom polnischen Staat die offizielle Erlaubnis erhielt, über polnisches Territorium zu fliegen. Der Hintergrund dieser Forderung war, daß es immer noch kein gegenseitiges Luftverkehrsabkommen zwischen dem Freistaat Danzig und der Republik Polen gab, obwohl der Danziger Senat schon seit Jahren darauf drängte, und daß man deshalb jede Gelegenheit nutzte, um die polnische Seite in Zugzwang zu bringen.

Der AAG wollte nicht so lange warten, bis eine Einigung auf politischer Bühne zustande kam, und wick zunächst auf den bei Gdingen gelegenen Flugplatz Rumia aus. Das Gelände war rund 40 km von Danzig entfernt und erforderte je Richtung etwa zwei Stunden Fahrtzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mögliche Verzögerungen durch das Passieren der Grenze Danzig-Polen nicht eingeschlossen. Trotz dieser Schwierigkeiten hatte das Provisorium aber Bestand, letzten Endes blieb die Flugbasis des Klubs bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs im polnischen Rumia. In Danzig unterhielt der Verein nur ein Büro.



Halle des polnischen Aeroklub Akademicki w Gdansku auf dem Flugplatz Rumia bei Gdingen. Davor stehen geparkte polnische Flugzeuge, die aber nicht alle dem AAG gehören. (Slg. Butkiewicz)

Neben der Motorfliegerei betätigte sich der AAG auch im Segelflug und nutzte dafür Gelände in Orlowo und Gostumiu. Im Februar 1933 erfolgte eine Namensänderung in Aeroklub Gdański (abgekürzt: AG), um den vielen nichtakademischen Mitgliedern Rechnung zu tragen.

Der Flugzeugpark des AAG bzw. AG bestand nicht nur in der Anfangszeit, sondern auch in späteren Jahren ausschließlich aus Maschinen, die dem Aeroklub Polski gehörten und nur leihweise zur Nutzung überlassen waren. Während die Erstausrüstung überwiegend veraltete Flugzeugtypen wie Hanriot H-28 umfaßte, kamen etwa ab Mitte der 1930er Jahre auch moderne Muster wie RWD-8, RWD-10, RWD-13 und RWD-17 zum Einsatz.



*Drei Vereinsflugzeuge des Aeroklub Akademicki w Gdansku, aufgenommen auf dem Flugplatz Rumia:
im Vordergrund steht eine PZL 5, dahinter zwei Hanriot H-28. (Slg. Butkiewicz)*

Danziger Beteiligung an Motorflug-Wettbewerben

Mit ihrem neuen Motorflugzeug BFW M 23 b, YM-AAL, beteiligte sich die Akaflieg Danzig gleich am **DLV-Zuverlässigkeitsflug 1930**, der in diesem Jahr im Zeitraum 4. bis 7. Juli stattfand. Es handelte sich dabei um keinen Wettbewerb im engeren Sinn, sondern um eine Zuverlässigkeitsprüfung, die in der planmäßigen Absolvierung einer selbstgewählten Gesamtflugstrecke bestand, sowie um die Erledigung sportlicher Aufgaben, wie Zielabwurf, Suchflug, Ziellandung, Postflug usw. Dabei kam der DLV für den größten Teil der entstehenden Kosten auf, indem er pro Flugkilometer eine festgelegte Pauschale erstattete. Die Danziger Maschine unter Führung von „Papa“ Matthies schlug sich recht wacker und schaffte ohne Probleme die vorgesehene Distanz. Als Begleiter („Orter“, wie es damals hieß) waren die Herren Heinz Wagner, August Wilhelm Quick und Ernst Otto Ballerstedt gemeldet, die sich in dieser Funktion abwechselten, alle drei Studenten bzw. Assistenten der TH Danzig. Quick hatte gerade als erster Flugschüler der Akaflieg Danzig seinen Pilotenschein erworben und war später als Professor bei der DVL in Berlin-Adlershof tätig.

Auch **1931** nahm die Akaflieg Danzig mit der YM-AAL wieder am **DLV-Zuverlässigkeitsflug** teil. Die Veranstaltung fand dieses Mal nicht im Sommer statt, sondern vom 18. bis 21. September. Die Danziger Maschine startete unter der Bewerbernummer 67 und war erneut recht erfolgreich, sie gehörte zu den 15 Teilnehmern (von insgesamt 50), die ihre geplante Flugstrecke zu 100 % absolvierten. Außerdem erhielt sie eine Sonderprämie von 200 RM zugesprochen – in der Zeit der Weltwirtschaftskrise eine erfreuliche Aufbesserung des schmalen Akaflieg-Budgets.



Unter der Startnummer 67 nahm die BFW Messerschmitt M 23 b, YM-AAL, der Akademischen Flieger-gruppe der TH Danzig an den DLV-Zuverlässigkeitsflügen 1931 und 1932 teil. (Slg. Achs)

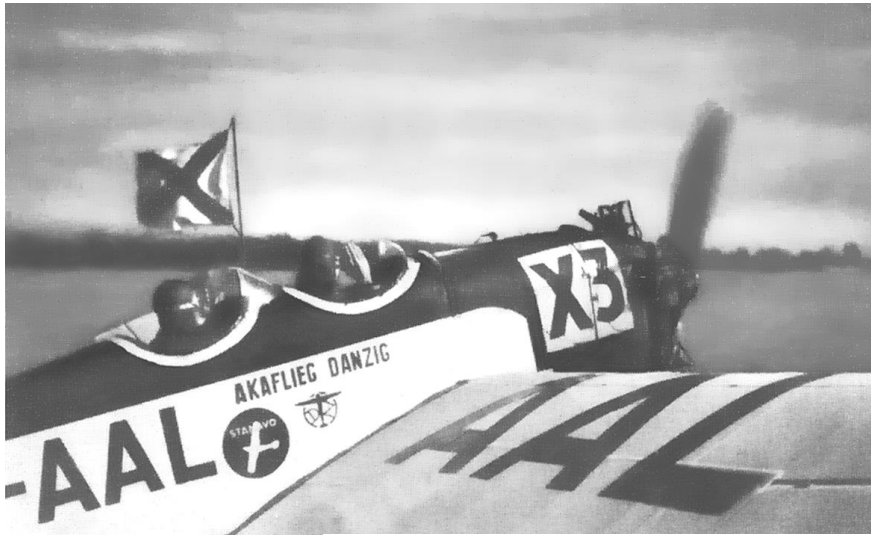
Auch beim **DLV-Zuverlässigkeitsflug 1932** waren die Danziger wieder mit von der Partie. Der Wettbewerb fand am 11. und 18. September statt und wurde mit einem Sternflug zur DELA (Deutsche Luftsport-Ausstellung in Berlin) beschlossen. Neben der Akaflieg Danzig nahm erstmals auch der Danziger Luftfahrtverein e.V. teil – leider mit wenig Erfolg: Seine beiden Klemm L 25 b YM-AAK und YM-AAP waren mit dem nur 20 PS (15 kW) leistenden Daimler-Zweizylinder-Boxer F 7502 ausgerüstet und damit eindeutig untermotorisiert. Daraus ergaben sich zwar äußerst niedrige Kosten pro Kilometer, aber im Flugbetrieb wurde den Motoren ständig ihre Höchstleistung abgefordert. Nun im Wettbewerb rächte sich das: Die stark in Anspruch genommenen Triebwerke hielten nicht durch, so daß beide Maschinen nach Notlandungen ausscheiden mußten. Die YM-AAK (Startnummer 98) erreichte lediglich 51 % der Sollflugstrecke, die YM-AAP (Nr. 97) kam sogar nur auf 23 %. Für eine L 25 wurde noch im gleichen Jahr ein neuer Motor beschafft, während man den Kauf eines stärkeren Ersatztriebwerks für die andere Maschine aus finanziellen Gründen bis zum Frühjahr 1933 zurückstellte.

Die Akaflieg Danzig beschickte den DLV-Wettbewerb wieder mit ihrer BFW M 23 b, YM-AAL (Startnummer 67), sowie mit der neuerworbenen Klemm L 26 V a, YM-AAN (Startnummer 68). Beide Flugzeuge schafften ihre Sollstrecken zu 100%, und beim anschließenden „Postwettbewerb“ (Zielabwurf von Postbeuteln) verwiesen sie alle übrigen Teilnehmer auf die Plätze.

Am **Deutschlandflug 1933**, welcher in der Zeit vom 23. bis 27. August stattfand, beteiligten sich die Danziger Flieger mit insgesamt drei Maschinen:

X2	RaKa Kl I a	YM-AAM	Akaflieg Danzig, Pilot Ehrlich
X3	BFW M 23 b	YM-AAL	Akaflieg Danzig, Pilot Heinz Gehlhaar
X4	Klemm L 25 c VII	D-2439	Nationaler Flugsport-Club Danzig, Pilot Gerd Bassenge.

83 Flugzeuge nahmen an dem Wettbewerb teil, davon erreichten 74 wohlbehalten das Ziel. Unter den Danziger Fliegern schnitt die X2 am besten ab, sie kam auf den 53. Platz. Die X4 schaffte Rang 72, während die X3 unterwegs wegen Motorschaden ausscheiden mußte.



Die Akaflieg Danzig nahm mit zwei Maschinen am Deutschlandflug 1933 teil.

Eine davon war die BFW-Messerschmitt M 23 b YM-AAL, geflogen von Heinz Gehlhaar, mit der Startnummer X3.

Die andere Maschine der Akaflieg Danzig beim Deutschlandflug 1933 war die Raab-Katzenstein Kl I a mit der Zulassung YM-AAM, geflogen von Ehrlich, Startnummer X2.

Auf dem Bild wird das Flugzeug nach getaner Arbeit einer gründlichen Reinigung unterzogen.

Zugleich belegt das Foto, daß die Danziger Teilnehmerflugzeuge, offenbar speziell für den Deutschlandflug, eine deutsche Hoheitsmarkierung mit Hakenkreuz am Leitwerk trugen. Und das, obwohl es sich um eine im Freistaat Danzig zugelassene Maschine handelte, sodaß keinerlei Verpflichtung zu einer solchen Bemalung bestand!



Beim **Deutschlandflug 1934**, der vom 20. bis 24. Juni stattfand, war die Flieger-Ortsgruppe Danzig-Langfuhr (also die Akaflieg) mit einer Staffel nagelneuer Fieseler F 5 R vertreten. In diesem Jahr konnten erstmals nur geschlossene Verbände teilnehmen, Einzelflugzeuge waren nicht mehr gestattet. Gleich am 21.6., dem ersten Streckenflugtag, wurde Danzig als einer der Zwangslandeplätze von allen Teilnehmern berührt. Die Danziger Staffel flog unter der Verbandskennung „G1“ und bestand aus 7 Maschinen, die als Einzelkennung einen individuellen Buchstaben hatten:

G1	K	D-EDOP
	L	D-3102
	M	D-3093
	P	D-3091
	R	D-3092
	V	D-3094
	W	D-3104.

Fieseler F 5 R der Flieger-Ortsgruppe Danzig-Langfuhr während des Deutschlandflugs 1934.

(Slg. Koos/ADL)





Die Danziger Staffel mit ihren in Deutschland zugelassenen Teilnehmerflugzeugen vom Typ Fieseler F 5 R, aufgenommen in Berlin-Tempelhof während des Deutschlandflugs 1934.

Die Danziger-Staffel hatte leider das Pech, daß am ersten Tag eine Maschine in Königsberg ausfiel, sodaß sie den Rest des Wettbewerbs nur mit 6 Flugzeugen absolvieren und dafür Punktabzüge hinnehmen mußte. So reichte es schließlich nur zum 11. Platz (unter insgesamt 21 Verbänden).

Am **Deutschlandflug 1935** (27. Mai bis 2. Juni) nahmen gleich zwei Danziger Staffeln teil: Unter der Verbandsnummer „B1“ trat die Flieger-Ortsgruppe Langfuhr (d.h. die Akaflieg Danzig) mit 5 Fieseler F 5 R an und unter der Kennung „B6“ die Flieger-Ortsgruppe Danzig (also der ehemalige Nationale Flugsportverein) mit 5 Klemm L 25 d VIIR. Wie 1934 trugen die Flugzeuge neben der Verbandskennung als individuelles Unterscheidungszeichen jeweils einen Buchstaben. Es flogen folgende Besatzungen:

B1

Büttner – Schwennicke	K	D-ENYT
Ehrlich – Hilger	L	D-EZEF
Kuhn – Winkler	M	D-EVAS
Menk – Krug	P	D-ESEH
Gehlhaar – Köhler	R	D-EDOP

B6

Braun – Rohwer	?	D-EPIL
Cuno – Kuhn	?	D-EHYF
Czolbe – Wagner	?	D-EXOP
Schneider – Jahnke	?	D-ETAZ
Blumers – Pasternack	?	D-ESOK



Beim Deutschlandflug 1935 trat die Flieger-Ortsgruppe Danzig-Langfuhr (also die Akaflieg) wie im Vorjahr mit Fieseler F 5 R an, die wieder deutsche Zulassungen trugen – allerdings nun mit den inzwischen in Deutschland vorgeschriebenen Buchstaben Kennzeichen..

Unter insgesamt 29 teilnehmenden Staffeln errang der Danziger Verband „B6“ den ersten Platz und war damit Sieger des Deutschlandfluges 1935; die andere Danziger Staffel „B1“ schaffte Rang 12.

Oberst Bruno Loerzer, der Präsident des DLV und Reichsluftsportführer, begrüßt Mitglieder der siegreichen Danziger Staffel B6 nach der Landung in Berlin-Tempelhof.



Im Zeitraum **3. bis 5. Februar 1936** fand ein „**Internationaler Sternflug zu den Olympischen Winterspielen**“ nach München statt, an dem auch der Danziger Pilot Strauß teilnahm. Mit seiner Klemm L 25 errang er den 29. Platz unter insgesamt 70 Konkurrenten.

Der Deutschlandflug des Jahres **1936** fiel aus, statt dessen wurde der „**Deutsche Sternflug zur XI. Sommerolympiade**“ veranstaltet, und zwar vom 28. – 30.7.1936 mit dem Ziel Berlin-Rangsdorf. Unter den 154 Teilnehmern befand sich mindestens ein Danziger Pilot, nämlich U. Büttner, der schon beim Deutschlandflug 1935 mit dabei gewesen war, wiederum auf einer Fieseler F 5R (Startnummer B6). Er schaffte einen guten Mittelplatz. Ob noch andere Maschinen aus Danzig beteiligt waren, ließ sich nicht eindeutig feststellen – aber möglich wäre es, denn immerhin nahmen noch 5 weitere Fieseler F 5R an dem Wettbewerb teil (Startnummern B2, B4, B5, B8, B9). Leider ist den veröffentlichten Teilnehmerlisten nicht zu entnehmen, wer die meldenden Stellen waren, sondern es wurden nur die Piloten genannt: F.H. Schule, E. Gotthold, H. Berckemeyer, K. Lochner und M. Bordasch.

Der erste Wettbewerb des Jahres **1937**, an dem sich Maschinen aus Danzig beteiligten, war der „**Schlesienflug**“, veranstaltet am 10. und 11. April von der DLV-Landesgruppe VI (Breslau). Am ersten Tag fanden Geschicklichkeitsprüfungen auf dem Flugplatz Görlitz statt, der folgende Tag beinhaltete einen Streckenflug rund um Schlesien mit dem Ziel Breslau. Viele der insgesamt 57 Teilnehmer hatten stark unter ungünstiger Witterung zu leiden. Danzig war mit zwei Klemm L 25 vertreten: Die Besatzung Strauß/Krone (Startnummer 26) schaffte den 17. Platz, das Team Mogatz/Peeck (Startnummer 27) erreichte Rang 20. Beide Maschinen waren wegen Bodennebels eigentlich zu spät in Görlitz eingetroffen, aber doch noch zum Wettbewerb zugelassen worden.

Am **Deutschlandflug 1937**, welcher in der Zeit vom 20. – 27. Juni stattfand, nahm ein Verband der – formal noch existierenden – DLV-Landesgruppe XVI (Danzig) teil. Er bestand aus drei Klemm L 25d VIIR mit deutschen Zulassungen und trug das Wettbewerbs-Kennzeichen Z1. Die Piloten und Orter waren Braun/Rohwer, Schneider/Jahnke und Cuno/Wagner. In der Endwertung reichte es zu Rang 18 (unter insgesamt 61 teilnehmenden Gruppen).

Zwei Wochen nach dem Deutschlandflug, nämlich vom 9. bis 11.7.1937, veranstaltete der NSFK den sog. „**Küstenflug**“. Unter 77 Teilnehmern belegte die Klemm L 25 mit der Besatzung Anton Ruepp / Günther Reif (Startnummer T2) aus Danzig einen beachtlichen fünften Platz.

Im Jahr 1938 gab es insgesamt zwei Wettbewerbe, an denen die Teilnahme von Danziger Flugzeugen aktenkundig ist.

Zum **Deutschlandflug 1938**, welcher in der Zeit vom 22. – 29. Mai stattfand, war ein Verband der NSFK-Gruppe 1, Standarte 4 (Danzig) gemeldet. Es handelte sich wie im Vorjahr um drei Klemm L 25 d VIIR. Die Maschinen trugen deutsche Zulassungen und führten das Wettbewerbs-Kennzeichen T4. Die Besatzungen waren:

- T4 a Fritz Schwarz und Walter Kuhn
- T4 b Joachim Strauß und Hans Krone
- T4 c Helmut Dittmann und Siegfried Peeck.

Die Leitung des Verbandes hatte NSFK-Standartenführer Fritz Schwarz. Die Danziger schlugen sich recht wacker, in der Endwertung reichte es zu Rang 15, was unter 130 teilnehmenden Gruppen ein recht respektables Ergebnis darstellte.

Anderthalb Monate später, nämlich am 2. und 3. Juli, wurde der „**Küstenflug 1938**“ veranstaltet – im Ablauf und in der Flugstrecke ähnlich dem Wettbewerb 1937. Auch bei dieser Veranstaltung waren Flieger aus dem Freistaat zu finden. Die Danziger Besatzung Fritz Schwarz (Pilot) und Walter Kuhn (Beobachter) errang auf einer Klemm L 25 d VIIR, Startnummer Y5, einen sehr guten vierten Platz.

Danziger Beteiligung an Segelflug-Wettbewerben

Die erste offizielle Danziger Teilnahme an einem Segelflug-Wettkampf erfolgte beim Deutschen Küstensegelflug-Wettbewerb 1924, der vom 10. – 16. Mai in Rossitten auf der Kurischen Nehrung abgehalten wurde. Es handelte sich um die Dz-1 (später auf den Namen „Danzig I“ getauft), das Erstlingswerk der Akaflieg Danzig. Die Maschine hatte gerade einen Tag vor Wettbewerbsende ihren Jungfernflug durchgeführt und erschien sozusagen kurz vor Toresschluß in Rossitten. Als Pilot fungierte Karl Berr aus Königsberg, weil die Akaflieg noch keine ausgebildeten Segelflugzeugführer hatte. Die Leistungen der Dz-1 waren recht zufriedenstellend und es wurde allgemein bedauert, daß die Maschine erst so spät eingetroffen war.

Zum Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1924 war kein Danziger Flugzeug gemeldet.

Am Küstensegelflug-Wettbewerb 1925 in Rossitten nahmen gleich zwei Danziger Maschinen teil, nämlich die Dz-1 und ihr Nachfolgemuster Dz-2 „Libelle“. Großer Erfolg war beiden nicht beschieden. Die Dz-2 erhielt nur einige Anerkennungspreise, so z.B. für die meisten Starts im gesamten Teilnehmerfeld.

Auch beim Rhönwettbewerb 1925 waren beide Danziger Flugzeuge vertreten (Startnummern 37 und 38). Die „Libelle“, geflogen von Meyer und Cuno, machte ziemlich bald Bruch und wurde mit einem Trostpreis von 20 Mark bedacht. Die „Danzig I“ führte dagegen unter den Piloten Nehring, Seiler, Kull und Cuno sehr schöne Flüge aus, doch waren wegen der relativ hohen Flächenbelastung keine längeren Flugzeiten erzielbar. Immerhin reichte es zu einem Anerkennungspreis von 400 Mark.

Nach zweijähriger „Abstinenz“ meldete die Akaflieg Danzig zum Rhön-Wettbewerb 1928 wieder 2 Maschinen, nämlich „Onkel Ferdinand“ (Startnummer 81) und „Danzig I“ (Startnummer 82). Allerdings sind in den auf der Wasserkuppe geführten Startlisten keinerlei Flüge der Danziger verzeichnet, sodaß unsicher ist, ob die Flugzeuge überhaupt am Start erschienen waren.

Das nächste größere Ereignis, bei dem eine Danziger Teilnahme dokumentiert ist, war der Segelflug-Wettbewerb Marienburg 1936. Er wurde vom 28. Mai bis 2. Juni als Ausscheidungskampf für den kommenden Rhönwettbewerb 1936 von den DLV-Landesgruppen I (Königsberg), II (Stettin) und XVI (Danzig) auf dem Segelfluggelände Willenberg bei Marienburg veranstaltet. Von der Ortsgruppe Danzig waren zwei Teilnehmer dabei, und zwar Alfred Kuhn auf der „YM-Danzig“ (Startnummer 9) und Janzen auf der „D-Arthur Greiser“ (Startnummer 10).

Beide Piloten erschienen dann auch in der Rhön 1936 für die DLV-Landesgruppe XVI mit folgenden Segelflugzeugen:

Startnummer 56	Typ Rhönbussard	Kennung „YM-Danzig“	Pilot Janzen
Startnummer 57	Typ Rhönsperber	Kennung „YM-Peter von Danzig“	Pilot Kuhn.

In der Gesamtwertung schafften die Danziger den 13. Platz unter insgesamt 18 Bewerbergruppen.

Im Mai 1937 fand in Ostpreußen einer der regionalen Ausscheidungskämpfe für den Rhönwettbewerb 1937 statt, wieder auf dem Segelfluggelände Willenberg bei Marienburg. Veranstalter waren die NSFK-Landesgruppe 1 (Ostland, Sitz Königsberg) und die formal noch existierende DLV-Landesgruppe XIV (Danzig). Mit 15 Segelflugzeugen wurden 117 Starts gemacht. Alfred Kuhn aus Danzig erzielte eine der Bestleistungen und qualifizierte sich damit für die Rhön im August 1937. An dem traditionellen Wettbewerb auf der Wasserkuppe beteiligte sich die NSFK-Landesgruppe 1 mit insgesamt 4 Maschinen, darunter als Startnummer 4 Alfred Kuhn mit seinem Rhönsperber „YM-Peter von Danzig“ für die Standarte Danzig. Unter 49 Teilnehmern belegte er den 28. Platz.

Aus den Jahren 1938 und 1939 liegen keine Berichte über Danziger Beteiligungen vor.

Zu erwähnen bleibt noch, daß bis Anfang 1939 vier Danziger Piloten das Segelflieger-Leistungsabzeichen (in Fliegerkreisen genannt „Silber-C“) erwarben und damit den guten Stand des Segelfluges in Danzig dokumentierten:

Nr. 411	Alfred Kuhn am 26.7.1937
Nr. 741	Klaus Steiner am 7.6.1938
Nr. 798	Hans Rasmussen am 27.6.1938
Nr. 1053	Heinz Hirsch am 26.9.1938.

Schlußbemerkung

Dies ist die Luftfahrtgeschichte der Freien Stadt Danzig, niedergeschrieben mehr als 80 Jahre nach Auflösung des Freistaats. Der Bericht ist in manchen Punkten unvollständig, weil die Quellenlage zum Teil recht dürftig ist. Dabei betrifft der Mangel an Originaldokumenten nicht nur Danzig, sondern generell alle Länder des ehemaligen Deutschen Reichs. In heutigen deutschen Archiven sind Akten der Reichs- und Landesbehörden aus den zwanziger und dreißiger Jahren, soweit sie die Luftfahrt betreffen, eher lückenhaft vorhanden. In den erhalten gebliebenen Unterlagen tauchen immerhin vereinzelt Berichte über Danzig bzw. Korrespondenz mit Danziger Staatsstellen auf. So gab es z.B. in der ersten Hälfte der zwanziger Jahre einen schriftlichen Erfahrungsaustausch zwischen den deutschen Luftfahrt-Überwachungsstellen, in den auch Danzig einbezogen war. Auf diesem Wege sind verschiedene Berichte der L.Ü.St. Danzig erhalten geblieben. Darüber hinaus ist einiger Schriftwechsel des deutschen Generalkonsuls in Danzig im Archiv des Auswärtigen Amtes vorhanden, der Luftfahrtangelegenheiten betrifft.

Die Hoffnung, daß Originalaktenbestände des Danziger Senats zum Thema Luftfahrt noch irgendwann und irgendwo in Deutschland auftauchen, weil sie vielleicht vor Kriegsende in Richtung Westen umgelagert worden sein könnten, hat sich in den Jahrzehnten, die seitdem ins Land gegangen sind, nicht erfüllt. Ebenso wenig scheinen Danziger Akten nach dem Krieg in sowjetischen Archiven gelandet zu sein, sonst wären wohl knapp 30 Jahre nach dem Ende der Sowjetunion mindestens Teile davon inzwischen in Rußland aufgetaucht. Man muß deshalb davon ausgehen, daß alle Danziger Aktenstücke, welche die Luftfahrt betreffen, bis auf wenige Ausnahmen endgültig verschollen sind.

Eine dieser Ausnahmen findet sich im Staatsarchiv Gdansk in Polen, wo wenigstens einige Luftfahrt-Akten vorhanden sind, die erkennbar aus der Registratur des damaligen Staatsarchivs für die Freie Stadt Danzig stammen. Aber wo der übrige Aktenbestand derjenigen Danziger Senatsbehörden verblieben ist, die mit dem Luftverkehr und der Luftüberwachung befaßt waren, vermag auch in Gdansk niemand zu sagen.

Sollte im Leserkreis jemand Kenntnis von Danziger Originaldokumenten haben oder gar selbst entsprechende Unterlagen besitzen, bittet die ADL um einen Hinweis im Interesse der luftfahrtgeschichtlichen Forschung und Dokumentation.

Teil 4: Anstrich und Namensgebung der Danziger Flugzeuge.

Anhänge: Flugzeugregister der Freien Stadt Danzig 1920 – 1939, Notlandungen und Unfälle.



Der Flughafen Danzig-Langfuhr im Jahr 1927: Charakteristisch für die Anlage war die große Flugzeughalle mit den flachen Knickgiebeln über den beiden großen Schiebetoren und ihrer weithin sichtbaren Beschriftung "Flughafen Danzig". Auf dem Vorfeld steht die Dornier „Merkur“ D-546 der Luft Hansa, die auf der Strecke Danzig – Berlin im Einsatz war. (Slg. Gruszczynski)

Danziger Luftreederei / Danziger Aerolloyd

Die Fokker-Flugzeuge der DzLR trugen anfänglich (d.h. 1920/21) auf der vorderen Rumpfhälfte einen Zweifarben-Anstrich in schwarz und gelb, der hinter der Passagierkabine in einer ellipsenförmigen Abgrenzung endete. In welchem Farbton der restliche Rumpf mitsamt dem Leitwerk gestrichen war, ließ sich bisher leider nicht ermitteln. Gleiches gilt für die Tragflächen.

Im Zeitraum 1921/22 wechselte das Aussehen der Fokker F II und F III ganz auffallend: Die erhalten gebliebenen Fotos aus dieser Periode zeigen einen sehr dunklen Anstrich über alles, wobei es zum Farbton keine gesicherten Belege gibt. Es könnte sich um Dunkelgrün gehandelt haben, denn von der Muttergesellschaft DLR/DAL ist bekannt, daß z. B. deren Dornier Komet II-Flugzeuge noch im Frühjahr 1923 einen dunkelgrünen Anstrich trugen, bevor dann im Verlauf des Jahres 1923 eine allgemeine Umstellung auf hellgrau erfolgte. Die Motorpartie war vermutlich ganz in Schwarz gehalten, um Verschmutzungen möglichst wenig auffallen zu lassen, denn die damaligen Motoren ölten reichlich.

Die Fokker-Flugzeuge des DzAL trugen bereits im Mai 1923 bei Eröffnung der Flugsaison den neuen hellgrauen Anstrich. Allerdings war bei ihnen wegen der Gemischtbauweise nur der Rumpf in hellgrau gehalten; die sperrholzbeplankten Flügel und das stoffbespannte Höhenleitwerk hatten einen Klarlackanstrich, der die Holz- bzw. Stoffcharakteristik betonte und auf Schwarzweiß-Fotos die Oberfläche ziemlich dunkel erscheinen läßt. Die Kennzeichen waren in rechteckigen weißen Feldern aufgebracht, um sich gut vom Untergrund abzuheben. Alle Kanten des hellgrauen Rumpfes einschließlich Seitenleitwerk waren schwarz eingefast, außerdem die Motorpartie und das Fahrwerk wieder in schwarz gehalten. Am Rumpfvorderteil prangte in weißen Lettern der jeweilige Flugzeugname.

Die Junkers-Flugzeuge der DzLR behielten in der Flugsaison 1922 vermutlich ihren gelbschwarzen Anstrich, den sie von ihrem Voreigentümer LO mitgebracht hatten. Ab 1923 fand auch bei ihnen die Umstellung auf das neue hellgraue DAL-

Farbschema statt, allerdings verwendete man für die Metallflugzeuge einen silbergrauen Metallschutzanstrich. Die Unterseiten von Flügeln und Leitwerk waren mit einem Schutzanstrich aus mattschwarzer Bitumenfarbe versehen. Auch die Motorpartie und das Fahrwerk waren wieder gänzlich in schwarz gehalten. Außerdem trug die Rumpfoberseite einen schwarzen Streifen, der an der Führerkanzel breit ansetzte und zum Leitwerk hin schmal auslief. An der Motorhaube war in weißen Buchstaben der Taufname des Flugzeugs angebracht.

Die Rumpler C I, die man 1922 im Zuge der Aufteilung des LO von der DzLP übernommen hatte, trugen zunächst ihren bisherigen Anstrich weiter. 1923 wurden auch sie auf das hellgrau/schwarze Aerolloyd-Bemalungsschema umgestellt, einschließlich der Flugzeugnamen am Rumpfbügel.

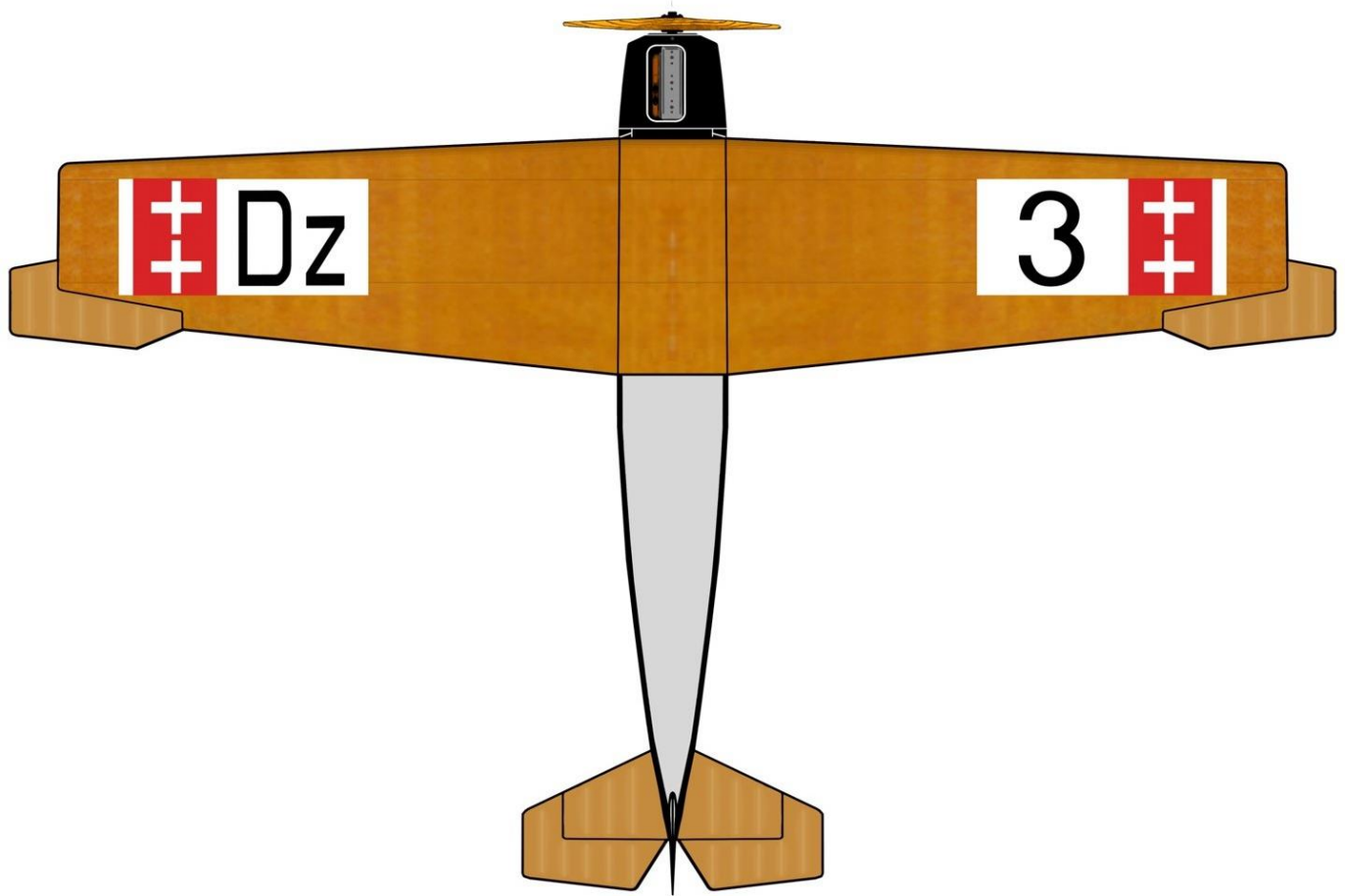
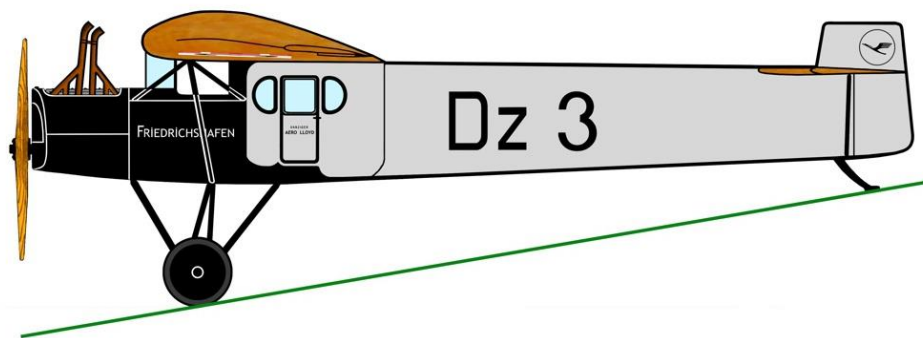
Alle Flugzeuge des DzAL führten ab 1923 am Leitwerk nicht mehr die Danziger Nationalfarben, sondern zeigten das bekannte Kranich-Emblem (das später zum Luft Hansa-Firmenzeichen wurde), allerdings nicht in blauer Farbe sondern in schwarz.

Bei der Vergabe der Flugzeugnamen verfuhr der Aerolloyd nach einem bestimmten Schema: Es handelte sich um deutsche Ortsnamen, deren Auswahl nach dem Anfangsbuchstaben des Flugzeugherstellers erfolgte:

Hersteller	alle Orte mit	Beispiel
Albatros	„A“	?
AEG	„E“	Erfurt
Dornier	„D“	Düsseldorf
Fokker	„F“	Frankfurt
Junkers	„J“	Johannisthal
Rumpler	„R“	Rostock
Sablatnig	„S“	Stuttgart

Von diesem Schema wurde nur in Ausnahmefällen abgewichen; z.B. erhielt eine Fokker F II den Namen „Mannheim“, weil die dortige Kommune sich finanziell mit einem namhaften Betrag beteiligt hatte. Auf spezielle Danziger Belange wurde bei der Namensvergabe an die im Freistaat beheimateten Maschinen keine Rücksicht genommen.

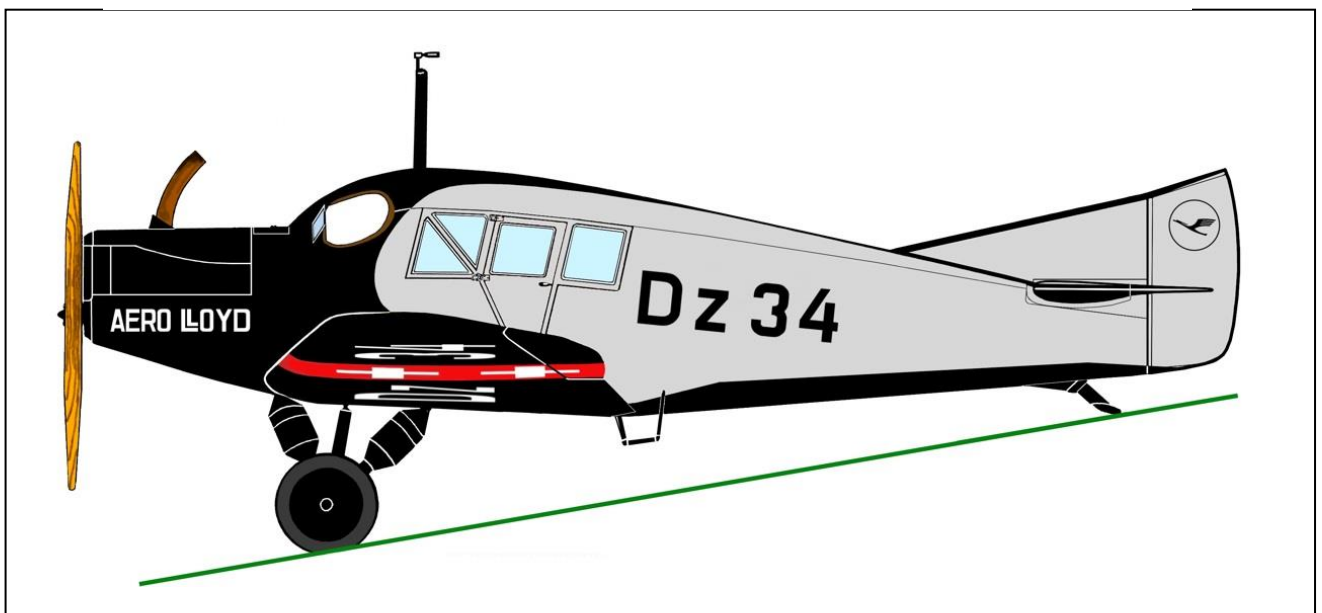
Zur Flugsaison 1925 wurde beim DAL die Rumpfbeschriftung umgestellt: Statt der individuellen Flugzeugnamen trugen alle Maschinen jetzt den Firmenschriftzug „Aero Lloyd“. Auch die Flugzeuge des DzAL folgten dem neuen Schema. Fraglich ist allerdings, ob die verbliebenen Rumpler C I diese Umzeichnung noch mitmachten, weil sie mit Beginn der Flugsaison im Mai 1925 an die frischgegründete DVS zur Schulung abgegeben wurden. Im März 1925 trugen sie jedenfalls noch ihre Ortsnamen. Die DVS beließ es bei dem hellgrau/schwarzen Anstrich, löschte jedoch die Flugzeugnamen und setzte stattdessen die Buchstaben „DVS“ auf die Motorhauben.



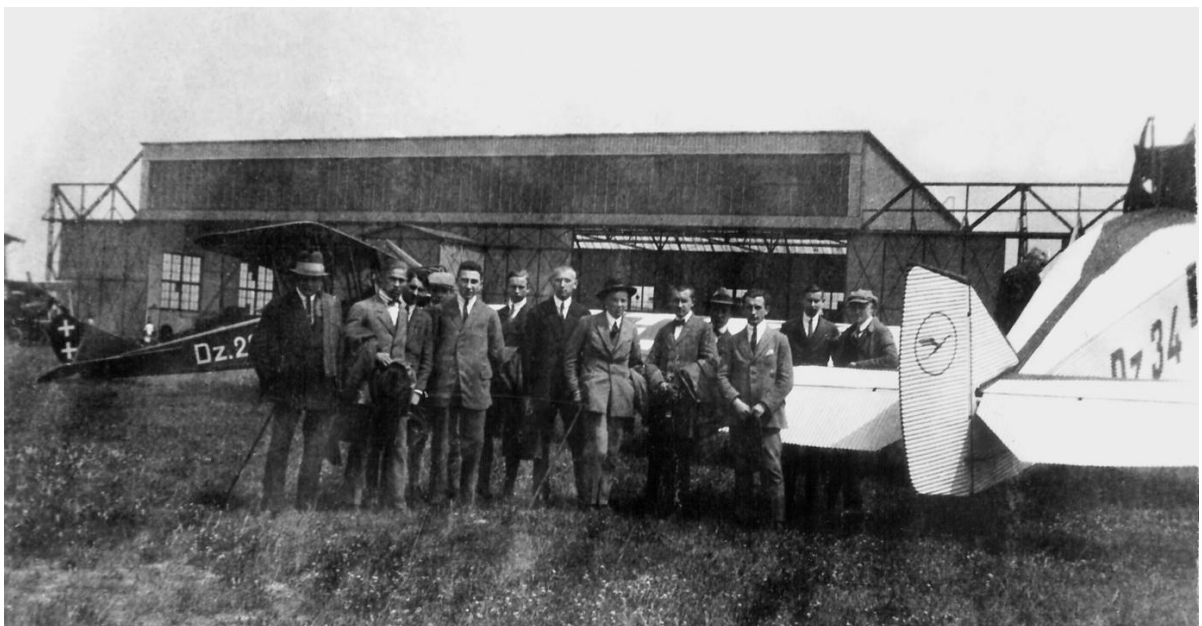
**Fokker F II, Werknummer 1503, Kennzeichen Dz 3,
der Danziger Aero-Lloyd GmbH im Sommer 1923.**



Die Fokker F III, Dz-8, Name „Fürth“, zeigt sich in dem gleichen Anstrichschema wie die Dz-3 auf der vorigen Seite. Aufnahmezeitpunkt etwa 1923/24.



Junkers F 13, Werknummer 532, Kennzeichen Dz 34, der Danziger Aero-Lloyd GmbH, 1925.



Auf diesem Foto ist die Rumpfrücken-Bemalung der F 13, Dz-34, gut zu erkennen, in der sich der schwarze Anstrich der Vorderfront fortsetzte und zum Leitwerk hin schmal auslief.



Die Fokker F III, Dz-5, des Danziger Aero-Lloyds mit dem typischen Anstrich der DAL-Flugzeuge im Jahr 1925. Im Gegensatz zur Dz 8 und Dz 34 trägt die Maschine am Leitwerk nicht das Kranichsymbol, sondern die weißen Danziger Kreuze auf rotem Grund.



Rumpler C I, Dz 27, als Schulmaschine beim Deutschen Aerolloyd in Staaken, März 1925. Das Flugzeug führte den Taufnamen „Rostock“. Unter dem Flügel war ein rotes Band mit zwei weißen Kreuzen angebracht, das zwischen dem „Dz“ und der Eintragsnummer 27 verlief. Am Seitenruder ist das Kranich-Emblem zu erkennen. (Slg. Ott/ADL)

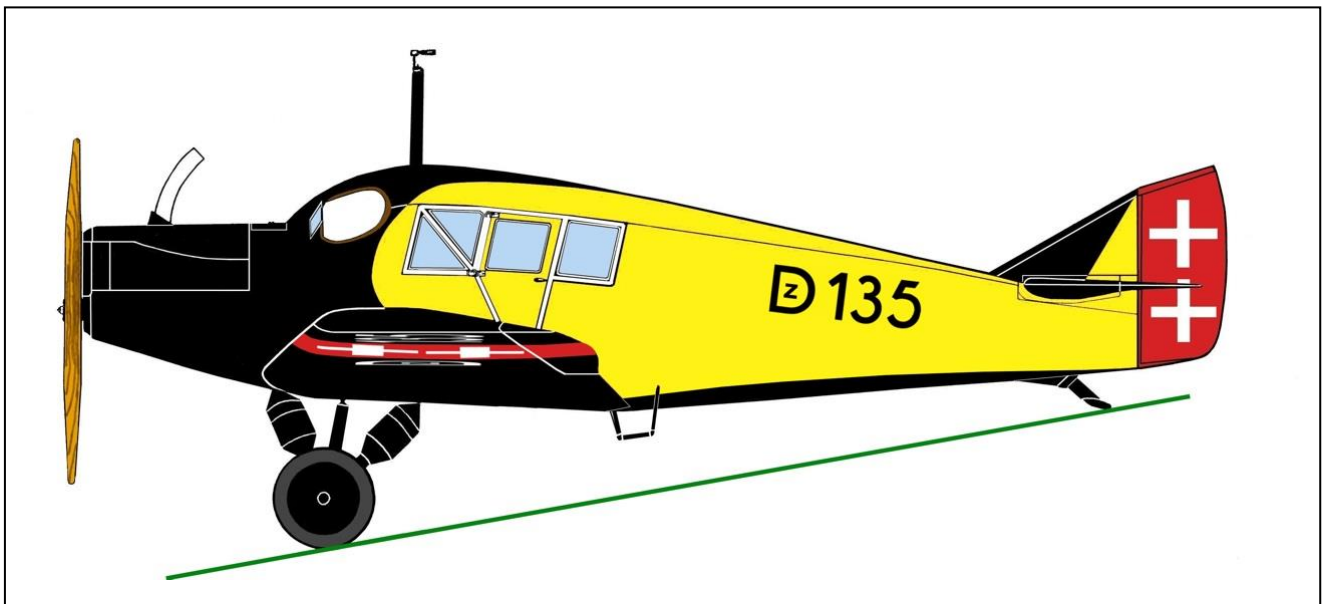
Danziger Luftpost

Die Junkers-Flugzeuge der DzLP führten in den Jahren 1921 und 1922 den gleichen schwarz-gelben Anstrich, wie ihn die Maschinen des Lloyd-Ostflug hatten. Das war naheliegend, weil im Ursprung die DzLP ja nichts anderes darstellte als die Danziger Schwestergesellschaft des LO und etliche Flugzeuge von dieser übernommen hatte. Das Farbschema sah folgendermaßen aus:

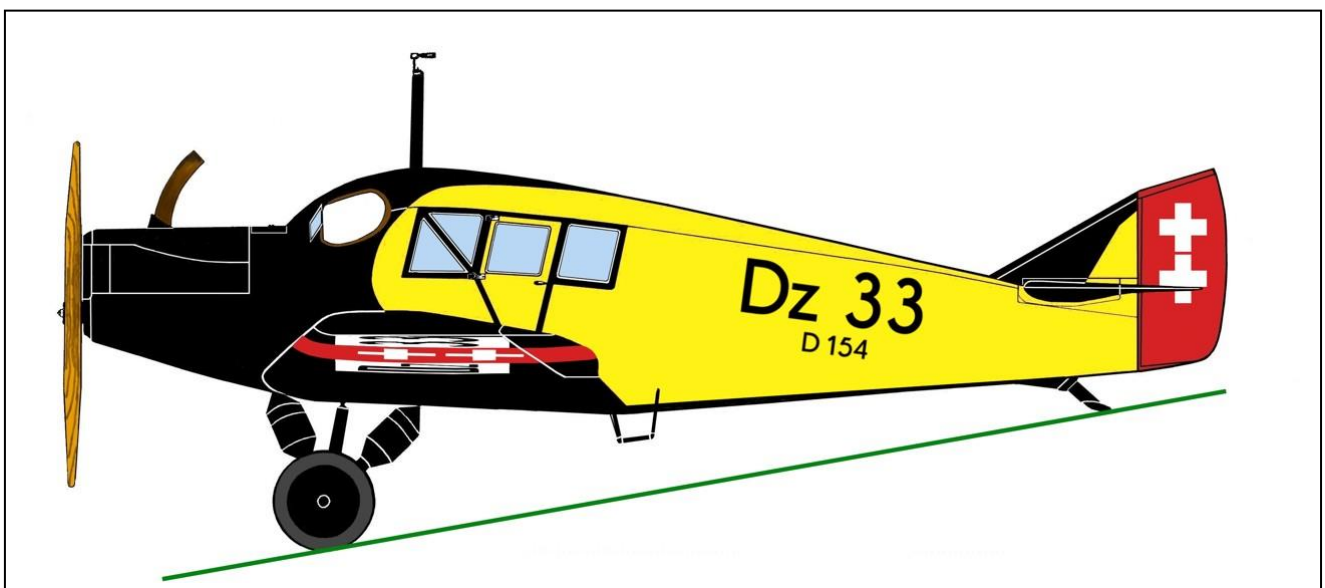
Flügeloberseiten, Seitenleitwerk und Höhenleitwerks-Oberseiten waren in postgelb gestrichen und an ihren Vorderkanten jeweils mit einem schwarzen Rand versehen, dessen Breite im Verlauf abnahm (vgl. Farbzeichnung). Der Rumpf trug ebenfalls einen postgelben Anstrich, nur die Motorpartie hatte man gänzlich schwarz gehalten. Die Rumpfoberseite war mit einem schwarzen Band versehen, welches an der Führerkanzel breit ansetzte und zum Leitwerk hin schmal auslief.

Die Unterseiten von Flügeln, Rumpf und Leitwerk sowie das Fahrgestell trugen einen Schutzanstrich aus mattschwarzer Bitumenfarbe. An den Außenflügeln war ein umlaufendes rotes Band angebracht, versehen mit den weißen Danziger Kreuzen. Außerdem hatte man das Seitenruder ebenfalls rot gestrichen und darauf zwei weiße Kreuze plaziert.

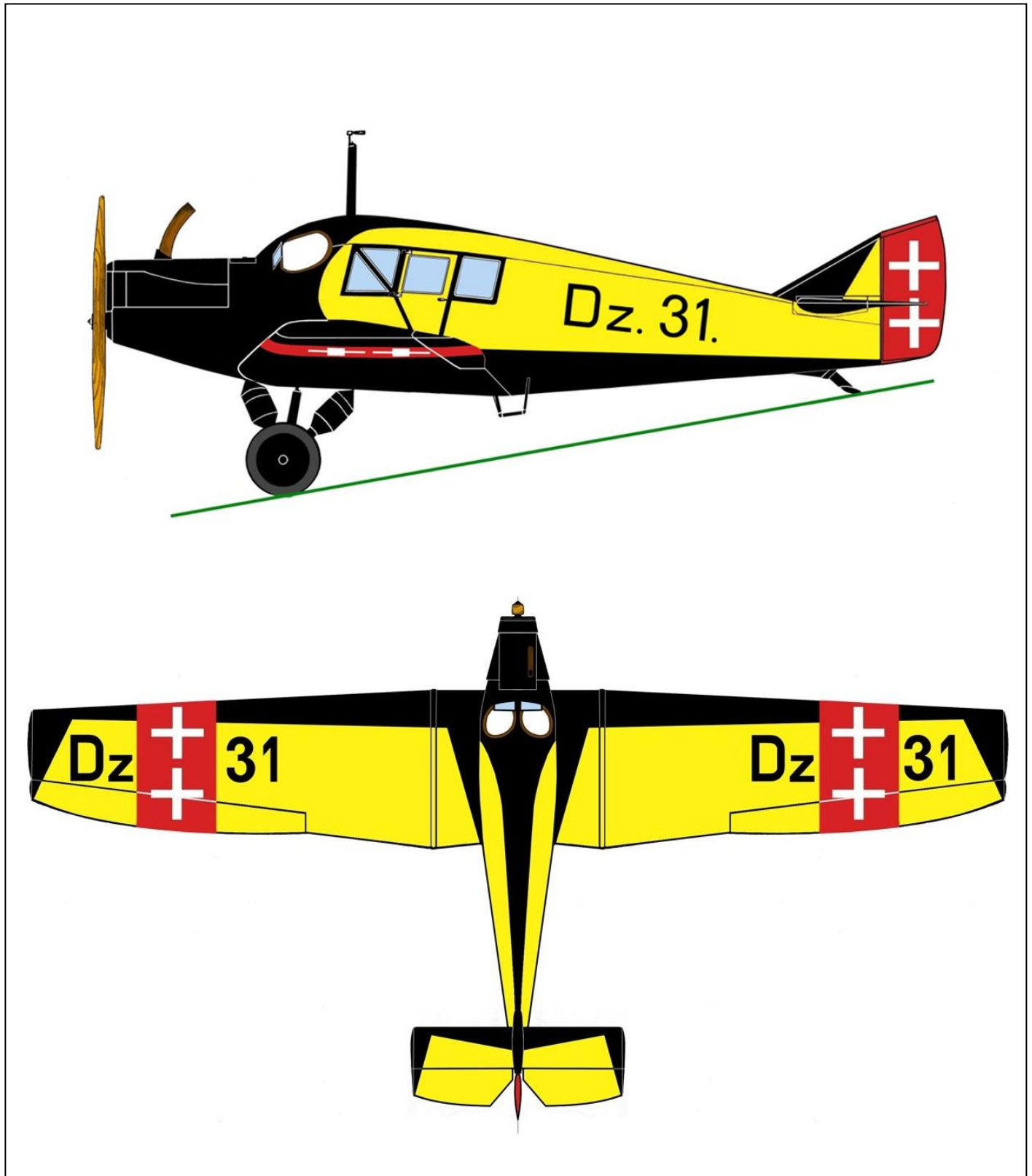
Eine Firmenbeschriftung oder ein Emblem, welches auf den Eigentümer DzLP hingewiesen hätte, trugen die F 13 zu dieser Zeit nicht, auch keinen Junkers-Schriftzug am Rumpfbug.



**Junkers F 13, Werknummer 545, Kennzeichen Dz 135,
der Danziger Luftpost GmbH, Februar/März 1921**



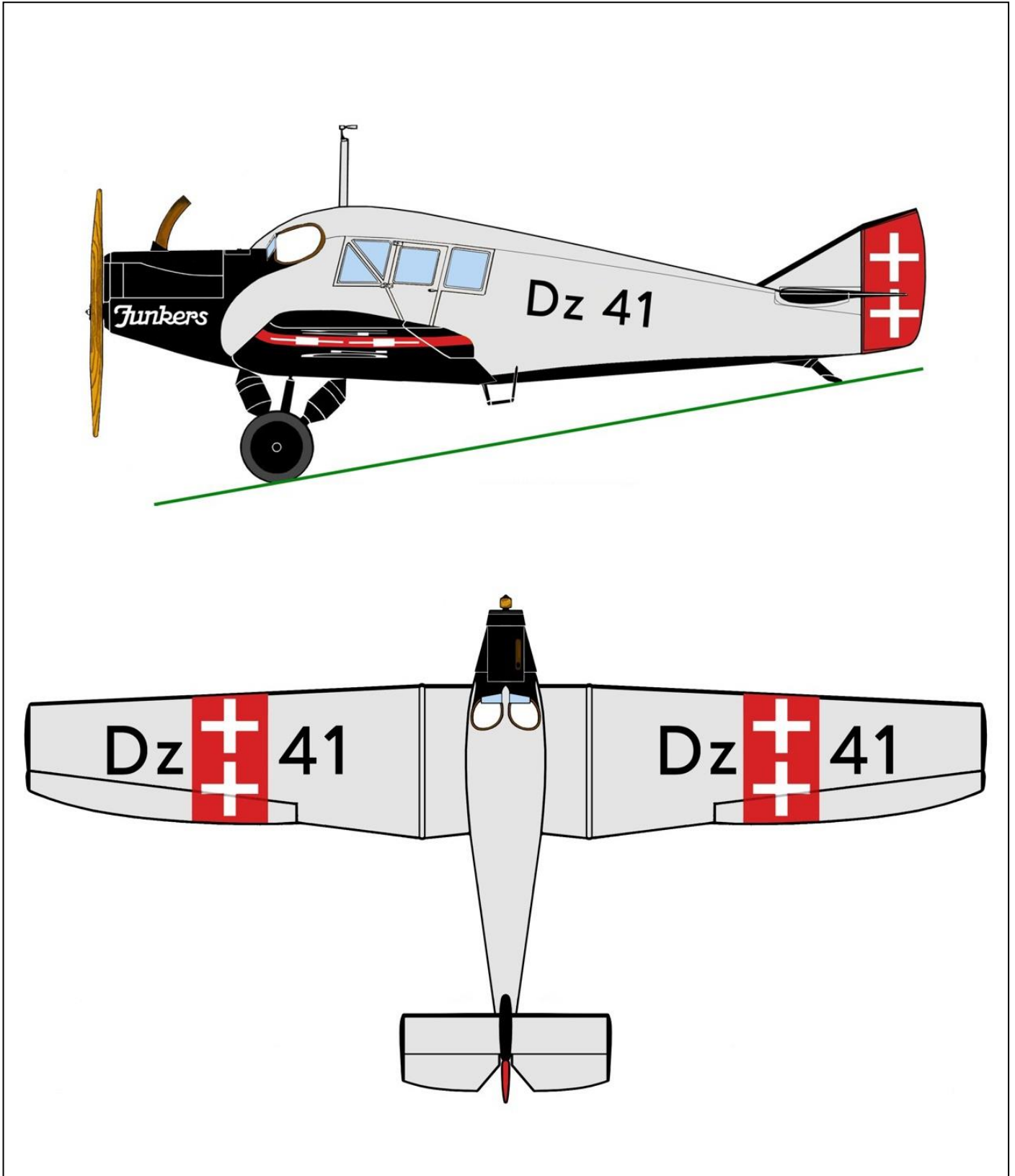
**Junkers F 13, Werknummer 612, Kennzeichen Dz 33 / D-154,
der Danziger Luftpost GmbH, März - August 1921**



Junkers F 13, Werknummer 534, Kennzeichen Dz 31, der Danziger Luftpost GmbH, 1921

Ab 1923 wechselte das Bemalungsschema: Die gesamte Zellenoberseite erhielt einen silbergrauen Anstrich. Die Motorpartie wurde wieder in schwarz gehalten. Auch die Unterseiten von Flügeln, Rumpf und Leitwerk sowie das Fahrgestell behielten ihren Schutzanstrich aus mattschwarzer Bitumenfarbe.

Ein äußerlicher Hinweis auf die Betreibergesellschaft DzLP war auch im neuen Anstrichschema nicht vorgesehen. Die Flugzeuge führten jetzt aber den Junkers-Schriftzug in weißen Lettern am Rumpfbug. Ihre Eigennamen (=Vogelnamen) trugen die Junkers F 13 lediglich auf ihrem Fabrikschild.



Junkers F 13, Werknummer 531/533, Kennzeichen Dz 41, der Danziger Luftpost GmbH, 1923

Welche Farbgebung die Rumpler-Doppeldecker der DzLP hatten, ließ sich aus den vorhandenen Dokumenten leider nicht ermitteln. Auf den wenigen erhalten gebliebenen Schwarzweiß-Fotografien wirkt ihr Anstrich relativ dunkel über alles. Dabei kann es sich nicht um das markante Postgelb gehandelt haben (das auf den damals verwendeten orthochromatischen Filmen ja sehr dunkel erschien), weil die Dz-Nummern in weißer Farbe angebracht waren – sicher hätte man auf gelbem Grund nicht weiße sondern schwarze Lettern verwendet, um einen guten Kontrast zu erzielen und damit den behördlichen Vorschriften zu entsprechen.

Die Danziger Hoheitszeichen (zwei weiße Kreuze auf rotem Grund) waren entsprechend der Polizeiverordnung auf der Oberseite der oberen Tragfläche und auf der Unterseite des unteren Flügels angebracht, und zwar relativ weit außen. Ebenso hatte man das Seitenruder rot gestrichen und darauf zwei weiße Kreuze plazierte.

Ob die Rumpler C I 1923 auch auf das hellgraue bzw. silbergraue Bemalungsschema umgestellt wurden, dafür ließ sich bisher kein Beleg finden.

Übrige Danziger Gesellschaften

Die Farbgebung der anderen in Danzig zugelassenen Flugzeuge ließ sich bisher leider nicht rekonstruieren.

ANHANG

Flugzeugregister der Freien Stadt Danzig 1920 – 1939

Zeichenerklärung und Bedeutung der Abkürzungen (soweit nicht schon an anderer Stelle erläutert):

>	mindestens seit
~	etwa
↓	Absturz, Totalschaden
FSch	Fliegerschule
FSp	Flugsport
JLV	Junkers-Flugzeugwerke, Abt. Luftverkehr
LFV	Luftfahrtverein

In schwarzer Farbe gehaltene Angaben sind gesichert.

Blau formatierte Informationen sind zwar als solche gesichert, aber es fehlt noch eine letzte Bestätigung für den Zusammenhang, in den sie hier gebracht sind (Beispiel: Zulassung FD 14 und WNr. 1503 existierten ohne jeden Zweifel und es ist auch sehr wahrscheinlich, daß beide Angaben dieselbe Maschine betrafen, aber es existiert kein eindeutiger Nachweis, daß FD 14 tatsächlich die Werknummer 1503 trug).

In **Rot** markierte Daten sind nur als „vermutlich“ einzustufen.

FD – Zulassungen

In Benutzung von ca. März 1920 bis längstens August 1921

Kennzeichen	Typ	WNr.	Triebwerk	Eigentümer	Sonstiges / Verbleib
FD 1	Albatros B II	8490		DzLR	
FD 10	Albatros B II	1331		DzLR	
FD 11	Albatros C III	5421		DzLR	21.07.21 verchartert an DzLP
FD 12	Rumpler C I			DzLR	↓ 12.05.21 in Danzig
FD 14	Fokker F II	1503	A-S „Puma“	DzLR	ehem. D-175, 08.21 neue Zulassung Dz 3
FD 15	Fokker F II	1504	A-S „Puma“	DzLR	08.21 neue Zulassung Dz 4
FD 16	LVG C VI			DzLR	ehem. D-177
FD 17	LVG C VI			DzLR	ehem. D-178
FD 20	Fokker F III	1530		DzLR	ehem. D-176, ↓ 06.06.21 in Memel
FD 21	Fokker F III	1531		DzLR	ehem. D-180, 08.21 neue Zulassung Dz 8

D/Dz – Zulassungen

In Benutzung von Februar bis März 1921

Kennzeichen	Typ	WNr.	Triebwerk	Eigentümer	Sonstiges / Verbleib
Dz 135	Junkers F 13	545	BMW III a	DzLP	Name „Sperling“, ehem. D-135, 03.21 neue Zulassung Dz 36
Dz 152	Junkers F 13	543	BMW III a	DzLP	Name „Möwe“, ehem. D-152, ~03.21 verkauft an SCADTA, 08.21 kolumbianische Zulassung A-6
Dz 157	Junkers F 13	542	A-S „Puma“	DzLP	Name „Kiebitz“, ehem. D-157, 08.21 neue Zulassung Dz 30
Dz 158	Junkers F 13	547	BMW III a	DzLP	Name „Stieglitz“, ehem. D-158, 03.21 neue Zulassung Dz 37
Dz 162	Junkers F 13	584	A-S „Puma“	DzLP	Name „Adler“, ehem. D-162, 03.21 neue Zulassung Dz 38
Dz 169	Junkers F 13	585	BMW III a	DzLP	Name „Elster“, ehem. D-169, 03.21 neue Zulassung Dz 39
Dz 170	Junkers F 13	588	BMW III a	DzLP	Name „Sperber“, ehem. D-170, 07.21 neue Zulassung Dz 40

Luftfahrzeugrolle Dz

Geöffnet vom 12. März 1921 bis zum 30. Juni 1926. Vorhandene Zulassungen behielten bis längstens 31. März 1927 ihre Gültigkeit.

Kennzeichen	Typ	Wnr.	Triebwerk	Monat/Jahr	Eigentümer	Sonstiges / Verbleib
Dz 1	?	?	?	08.21	?	Zul. Datum 10.08.21
Dz 2	?	?	?	08.21	?	Zul. Datum 10.08.21
Dz 3	Fokker F II	1503	A-S „Puma“	08.21	DzLR	ehem. FD 14
			>12.25 BMW IV	1923	DzAL	Name „Friedrichshafen“. 04.26 Halter: DLH
				>01.27	DLH	neue Zulassung D-175.
Dz 4	Fokker F II	1504	A-S „Puma“	08.21	DzLR	ehem. FD 15.
				1923	DzAL	Name „Frankfurt“. 1924 in Charter bei DDL
				1925	DVS Staaken	neue Zulassung D-423
Dz 5	Fokker F III	1539	A-S „Puma“	08.21	DzLR	
				1923	DzAL	Name „Friedrichroda“. 04.26 Halter: DLH
			>12.26 BMW IV	>12.26	DLH	neue Zulassung D-1028.
Dz 6	?	?	?	08.21	DzLR	Zul. Datum 10.08.21
Dz 8	Fokker F III	1531	A-S „Puma“	08.21	DzLR	ehem. FD 21
				1923	DzAL	Name „Fürth“. 04.26 Halter: DLH
				>12.26	DLH	neue Zulassung D-180
Dz 20	Rumpler C I	2	Benz Bz III	07.21	DzLP	
				05.22	DzLLD	
				1923	DzAL	war im Jan.1923 stark beschädigt
Dz 21	Rumpler C I	3	Benz Bz III	07.21	DzLP	03.27 Standort Merseburg. Neue Zulassung Y-MAAK vorgesehen.
Dz 22 I	Rumpler C I	5	Argus As III	07.21	DzLP	↓ 1921/22 in Putzig
Dz 22 II	Rumpler C I	8	Benz Bz III	05.22	DzLP	
Dz 23	Rumpler C I	11	Benz Bz III	07.21	DzLP	
				05.22	[DzLLD]	
				1923	DzAL	
Dz 24 I	Rumpler C I	7	Benz Bz III	07.21	DzLP	↓ 10.21 bei Heubude ?
Dz 24 II	Rumpler C I	12	?	1921	DzLP	↓ 1921/22?
Dz 24 III	Rumpler C I	13	Benz Bz III	1922	DzLP	
Dz 25	Rumpler C I	14	Benz Bz III	07.21	DzLP	
				05.22	DzLLD	
				1923	DzAL	
				>04.24	Bäumer Aero GmbH	neue Zulassung D-364
				05.24		
Dz 26	Rumpler C I	?	Benz Bz III	04.22	DzLLD	
				1923	DzAL	noch vorhanden
				03.24		

Kennzeichen	Typ	Wnr.	Triebwerk	Monat/Jahr	Eigentümer	Sonstiges / Verbleib
Dz 27	Rumpler C I	?	Benz Bz III	04.22	DzLLD	
				1923	DzAL	Halter von >05.25 bis >12.25: DVS. Neue Zulassung Y-MAAA vorgesehen
Dz 28	Rumpler C I	10	Benz Bz III	04.22	DzLLD	
				1923	DzAL	Name „Regensburg“, ab 1924 „Rostock“. Halter ab 1925: DVS. 1927 abgestellt in Staaken. Neue Zulassung Y-MAAB vorgesehen.
Dz 29	Rumpler C I	18	Benz Bz III a	04.22	DzLLD	
				1923	DzAL	Name „Rheinau“. Halter ab 1925: DVS 1927 abgestellt in Staaken. Neue Zulassung Y-MAAC vorgesehen.
Dz 30 I	Junkers F 13	542 536	A-S „Puma“	08.21	DzLP	Name „Kiebitz“, ehem. Dz 157, zeitweilige Tarn-Werknummer 536
				02.22		neue Zul. Dz 43
Dz 30 II	Junkers F 13	580	?	~06.22	DzLP	Name „Amsel“.
				09.22	PLL	12.22 neue Zul. PP-ALA
Dz 30 III	Junkers F 13	569	?	>03.23	DzLP	Name „Albatros“,
				05.23	JLV Rußland	neue Zul. R-RECA
Dz 31 I	Junkers F 13	534	BMW III a	03.21	DzLP	Name „Schwalbe“, ehem. D-133
				10.22		neuer Name „Stieglitz“
				11.22	JLV	neue Zul. D-219
Dz 31 II	Junkers F 13	547	?	>11.22	DzLP	Name „Adler“, ehem. Zul. Dz 37.
				>06.23	JLV Rußland	neue Zul. R-RECB
Dz 32 I	Junkers F 13	537	BMW III a	03.21	DzLP	Name „Geier“, ehem. D-134.
		588		09.22		Korrektur der WNr. in 588 und Name in „Rabe“.
				10.23	PLL	neue Zul. PP-ALH
Dz 32 II	Junkers F 13	626	?	>03.22	DzLP	Name „Sperling“ 03.22 Schwimmerversuche Warnemünde
Dz 32 III	Junkers F 13	579	?	>04.22	DzLP	Name „Kondor“. 05.22 Flug nach Moskau.
				>07.22	JLV	neue Zul. D-202
Dz 32 IV	Junkers F 13	?	?	>03.24	DzLP	Name „?“
Dz 33	Junkers F 13	612 533	BMW III a	03.21	DzLP	Name „Rabe“, ehem. D-154. Zeitweilige Tarn-Werknummer 533.
				06.22		noch vorhanden.
Dz 34 I	Junkers F 13	611	BMW III a	03.21	DzLP	Name „Falke“, ehem. D-145. Verbleib unsicher, vgl. aber Dz 40.
Dz 34 II	Junkers F 13	532	?	04.22	DzLLD	532 = Tarn-WNr., Name „?“.
				1923	DzAL	Name „Johannisthal“
			>12.25 BMW IV	>12.26	DLH	04.26 Halter: DLH neue Zul. D-1036
Dz 35 I	Junkers F 13	533	?	07.21	DzLP	Name „Habicht“
				02.22		neue Zul. Dz 41

Kennzeichen	Typ	Wnr.	Triebwerk	Monat/Jahr	Eigentümer	Sonstiges / Verbleib	
Dz 35 II	Junkers F 13	543	?	04.22	DzLLD	543 = Tarn-WNr., Name „Reiher“. noch vorhanden	
				>05.25 AS Puma	1923		DzAL
				02.26			
Dz 36 I	Junkers F 13	545	BMW III a	03.21	DzLP	Name „Sperling“, ehem. Dz 135, neue Zul. Dz 42	
				02.22			
Dz 36 II	Junkers F 13	541	?	>08.22	DzLP	541 = Tarn-Werknummer, Name „Krähe“, ehem. D-205. Korrektur der WNr. in 589. >12.22 neue Zul. PP-ALB	
		589		> 09.22			
					09.22		PLL
Dz 36 III	Junkers F 13	571	?	>05.23	DzLP	Name „Fink“, noch vorhanden	
				04.24			
Dz 37 I	Junkers F 13	547	BMW III a	03.21	DzLP	Name „Stieglitz“, ehem. Dz 158 neue Zul. Dz 31	
				>11.22			
Dz 37 II	Junkers F 13	625	?	>01.23	DzLP	Name „Sperber“, ehem. D-190. neue Zul. PP-ALF	
				10.23	PLL		
Dz 37 III	Junkers F 13	?	?	>02.24	DzLP	Name „?“ noch vorhanden.	
				09.24			
Dz 38	Junkers F 13	584	BMW III a	03.21	DzLP	Name „Adler“, ehem. Dz 162. Name „Schwalbe“, Halter: BayLL. neue Zulassung D-347.	
				04.22			
				>04.24	BayLL		
Dz 39 I	Junkers F 13	585	BMW III a	03.21	DzLP	Name „Elster“, ehem. Dz 169. neuer Name „Geier“. neue Zulassung D-220.	
				[09.22]			
				>01.23	JFA		
Dz 39 II	Junkers F 13	626	?	[01.23]	DzLP	Name „Sperling“, noch vorhanden	
				07.23			
Dz 40	Junkers F 13	588	BMW III a	07.21	DzLP	Name „Sperber“, ehem. Dz 170, Korrektur der WNr. in 611 ↓ 7.5.1923 in Pommern	
		611		[04.22]	DzLLD		
				~09.22			
				1923	DzAL		
Dz 41	Junkers F 13	531	?	02.22	DzLP	Tarn-Werknummer, Name „Habicht“, ehem. Dz 35 Korrektur der WNr. in 533 neue Zul. PP-ALG	
		533		~09.22			
					10.23		PLL
Dz 42	Junkers F 13	535	?	02.22	DzLP	Tarn-Werknummer, Name „Elster“, ehem. Dz 36 I Korrektur der WNr. in 545 neue Zulassung D-332	
		545		~09.22			
					>04.24		JLV
Dz 43	Junkers F 13	536	?	02.22	DzLP	Tarn-Werknummer, Name „Kiebitz“, ehem. Korrektur der WNr. in 542 noch vorhanden	
		542		~09.22			
							03.24

Kennzeichen	Typ	Wnr.	Triebwerk	Monat/Jahr	Eigentümer	Sonstiges / Verbleib
Dz 44 I	Junkers F 13	627	?	09.22	DzLP	Name „Rotkehlchen“, ehem. Zul. D-210.
				09.22	PLL	>12.22 neue Zul. PP-ALC
Dz 44 II	Junkers F 13	?	?	>03.23	DzLP	Name „?“,
				06.23		noch vorhanden
Dz 45	Junkers F 13	582	?	09.22	DzLP	Name „?“, ehem. Zulassung D-204
				10.22	PLL	neue Zul. PP-ALD
Dz 47	DFW C V	?	Benz Bz IV	>04.26	Trieb & Cie	Halter: H. Giesemann, Pankow. 08.12.1926 schwerer Bruch bei Rückers. Neue Zulassung Y-MAAD vorgesehen.
Dz 48	DFW C V	VI	?	>08.25	Trieb & Cie,	Halter: E. Kortsch, Breslau. 05.1926 in Frankfurt/M. abmontiert und abgestellt. Neue Zulassung Y-MAAE vorgesehen.
Dz 49	DFW C V	?	?	>07.26	Danziger FSch	neue Zulassung Y-MAAG
				1927		
Dz 50	DFW C V	?	Mercedes D III a	10.24	Carl Bucker, Osnabrück	↓ 24.04.25 bei Hustädte (Krs. Melle/Westf.)
Dz 53	Rumpler C I	?	?	>10.25	Trieb & Cie	Halter: Süd-Ostpreuss. Reisebüro GmbH
				1927		neue Zulassung Y-MAAF
Dz 54	Rumpler C I	2319	Argus 180 PS	>04.24	Trieb & Cie	Halter: H. Giesemann, Pankow
			Mercedes D III	>02.27	FSp Osnabrück	↓ 03.02.27 in Osnabrück
Dz 55	Rumpler C I	?	?	~1925	Danziger FSch	neue Zulassung Y-MAAH
				1927		
Dz 58	Albatros B II	5	?	>09.25	Danziger FSch	neue Zulassung Y-MAAJ
				1927		
Dz 99	Fokker F III	1655	Rolls-Royce "Eagle VIII"	>05.25	DzAL	ex RR-5
				09.25		noch vorhanden
Dz 100	Fokker F III	1651	Rolls-Royce "Eagle VIII"	>05.25	DzAL	ex RR-4
				26.05.25		Absturz in Tempelhof
Dz 112	Fokker F III	1657	Rolls-Royce "Eagle VIII"	>07.25	DzAL	ex RR-7
				09.25		noch vorhanden

Luftfahrzeugrolle Y bzw. YM

Geöffnet ab 1. Juli 1926, Umzeichnungsfrist für vorhandene Flugzeuge mit Dz-Zulassung bis 31. März 1927.

Außer Kraft gesetzt durch Reichsverordnung vom 13.10.1939.

Kennzeichen	Typ	Wnr.	Triebwerk	Monat/Jahr	Eigentümer	Sonstiges / Verbleib
Y-MAAA	Rumpler C I	?	?	-	DzAL	Reserviert für ehem. Zulassung Dz 27
Y-MAAB	Rumpler C I	?	?	-	DzAL	Reserviert für ehem. Zulassung Dz 28
Y-MAAC	Rumpler C I	?	?	-	DzAL	Reserviert für ehem. Zulassung Dz 29
Y-MAAD	DFW C V	?	?	?	Trieb & Cie, Danzig	Reserviert für ehem. Zulassung Dz 47
Y-MAAE	DFW C V	?	?	?	Trieb & Cie, Danzig	Reserviert für ehem. Zulassung Dz 48
Y-MAAF	Rumpler C I	?	?	?	Trieb & Cie, Danzig	Reserviert für ehem. Zulassung Dz 53
Y-MAAG	DFW C V	?	?	04.27	Danziger FSch	ehem. Zulassung Dz 49
Y-MAAH	Rumpler C I	?	>1930 Merc. D III	04.27	Danziger FSch	ehem. Zulassung Dz 55, ↓ 01.06.33 in Danzig
Y-MAAJ	Albatros B II	5	?	04.27	Danziger FSch	ehem. Zulassung Dz 58
			>06.29 Merc. D I	>05.29	Willy May, Danzig	
Y-MAAK ^I	Rumpler C I	?	?	-	DzLP	Reserviert für ehem. Zulassung Dz 21
YM-AAK ^{II}	Klemm L 25 b	291	Daimler F7502	>09.31	Danziger LFV	Lieferung als Neuflugzeug, Name „Daol“.
				>10.33	Nat. Flugsport- Verein, Orts- gruppe Danzig	
YM-AAL	BFW M 23 b	491	Siemens Sh 13	>04.30	Akaflieg Danzig	Name „Ad Astra“. ↓ 05.35 in Rossitten
YM-AAM	RaKa Kl I a	23	Siemens Sh 11	>11.30	Akaflieg Danzig	ehem. Zulassung D-1235.
			Siemens Sh 12	?		noch vorhanden 10.33
YM-AAN	Klemm L 26 Va	349	Argus As 8	>09.32	Akaflieg Danzig	Name „Peter von Danzig“. ↓ 06.06.33 in Dessau
	Klemm L 26 IIa		Siemens Sh13a	>01.33		
YM-AAO	Müller GMG II	13	Anzani 3 Cyl.	~1931	Akaflieg Danzig	ehem. Zulassung D-1510
YM-AAP	Klemm L 25	91	Daimler F7502	>09.32	Danziger LFV	Name „Saturn“. Ehem. Zulassung D-1479.
				>10.33	Nat. Flugsport- Verein, Orts- gruppe Tiegenhof	
YM-AAR	Albatros L 68 c	10093	Siemens Sh 12	>05.33	Akaflieg Danzig	ehem. Zulassung D-1263.
				>12.33	DLV	Halter: DLV-Flieger-Landesgruppe Danzig

Notlandungen und Unfälle

Nachstehend sind in chronologischer Reihenfolge alle Notlandungen und Unfälle zusammengestellt, die sich auf Danziger Gebiet sowie auf den Strecken von und nach Danzig ereigneten. Darüber hinaus sind alle Vorfälle außerhalb des Danziger Gebiets einbezogen, an denen Flugzeuge mit Danziger Zulassung beteiligt waren. Als Quellen dienten die Unfallberichte sowie die Monats-, Quartals- und Jahresberichte der Luftüberwachungsstellen in den deutschen Ländern und Provinzen sowie in Danzig, die monatlichen Flugbewegungsmeldungen deutscher Polizeiflugwachen, Unfallberichte der beteiligten Fluggesellschaften, Meldungen in damaligen Tageszeitungen und die Berichterstattung in zeitgenössischen Luftfahrt-Fachzeitschriften.

Die Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da in dem benutzten Material viele Lücken vorhanden sind. Außerdem war es praktisch nicht möglich, alle Tageszeitungen der in Frage kommenden Regionen über nahezu 20 Jahre komplett durchzusehen.

1919 - 1921

Aus den Jahren 1919 und 1920 sind keine Unfälle im Raum Danzig überliefert.

21.4.1921

Am Motor einer Albatros C XV geriet der Vergaser in Brand, als sie sich gerade auf einem Probeflug in 500 Metern Höhe über dem Platz Langfuhr befand. Dem Piloten gelang es trotz des schnell um sich greifenden Feuers, das Flugzeug zur Landung zu bringen. Zwei mitfliegende Monteure konnten sich unverletzt retten, während der Flugzeugführer schwere Brandwunden an Händen und Füßen erlitt. Die Maschine verbrannte vollständig. Über ihre Identität liegen keine Informationen vor, aber vermutlich gehörte sie dem LO. Weder DzLR noch DzLP hatten Albatros C XV in ihrem Bestand, während der LO mehrere Flugzeuge dieses Typs einsetzte.

29.4.1921

Ein Flugzeug der DzLR mußte wegen Motorstörung bei Gdingen notlanden. Es wurde vorläufig beschlagnahmt, am 22.5. aber von polnischen Offizieren nach Danzig zurückgeflogen und wieder der DzLR übergeben.

12.5.1921

Die FD 12, eine Rumpler C I der DzLR, erlitt unweit des Flugplatzes Langfuhr Totalschaden. Die Maschine befand sich im Landeanflug, als eine Fallböe sie so tief herunterdrückte, daß ihr rechter Flügel gegen einen Telegrafmast stieß. Bei dem unvermeidlichen Absturz ging das Flugzeug in Trümmer, der Pilot und zwei mitfliegende Monteure wurden verletzt.

6.6.1921

Die FD 20, eine von der DzLR frisch beschaffte und auf der Strecke Danzig - Memel eingesetzte Fokker F III, streifte in Memel ein Kasernendach und stürzte ab. Das Flugzeug ging restlos zu Bruch, die Passagiere und der Pilot kamen mit dem Schrecken davon.

10.-17.7.1921

Im Rahmen der Zoppoter Sportwoche, die vom 10. bis 17. Juli 1921 stattfand, mußte ein ehemaliges Jagdflugzeug vom Typ Fokker D VII während der Vorführung von Sturz- und Schleifenflügen in der Ostsee notlanden.

15.7.1921

Die FD 21, eine Fokker F III der DzLR, mußte unterwegs eine Notlandung vornehmen. Nähere Einzelheiten fehlen leider.

Im Juli 1921

Auf dem Flugplatz Langfuhr rollte ein Flugzeug beim Landen gegen einen Zaun in unmittelbarer Nähe der Flughalle und beschädigte sich die Flächen leicht.

2.8.1921

Glimpflich verlief eine Notlandung der Rumpler C I, Kennzeichen Dz 25: Flugzeugführer Reum mußte wegen einer Motorstörung bei Kahlberg (auf der Frischen Nehrung) herunter und geriet mit der Maschine beim Ausrollen teilweise in das Wasser des Frischen Haffs. Trotzdem gelang es, die Dz 25 wieder flott zu machen und Richtung Königsberg weiterzufliegen.

3.8.1921

Auf dem Flugplatz Langfuhr verzeichnete die Luftaufsicht Danzig einen mittelschweren Unfall: Eine Albatros C VII des LO, Zulassung D-137, rutschte wegen Motorversagen aus vier bis fünf Metern Höhe ab und ging teilweise zu Bruch. Die beiden Insassen, Flugzeugführer Otto Babekuhl und ein Monteur, blieben zum Glück unverletzt.

4./5.10.1921

Über Ostpreussen und dem Baltikum herrschte ein schwerer Orkan, verbunden mit wolkenbruchartigen Regenfällen und Hagelschlag. Bei diesem Wetter mußte eine Fokker-„Limousine“ der DzLR auf dem Flug von Danzig nach Königsberg auf der Frischen Nehrung notlanden. Die Maschine kam glatt zu Boden, es gelang aber nicht, sie ausreichend zu verankern; der

Sturm ergriff das Flugzeug, schleuderte es wie einen Spielball durch die Luft und zertrümmerte die Zelle völlig. Über die Identität der zerstörten Maschine gibt es leider keine Angaben.

Oktober 1921

Die Luftaufsicht Danzig berichtete von einem schweren Bruch am Ostseestrand bei Heubude: Eine Rumpler C I (vermutlich die Dz 24 der DzLP) rutschte bei einem Landungsversuch am Strand, um einer dort notgelandeten anderen Maschine Hilfe zu bringen, aus etwa 30 m Höhe ab. Der Pilot erlitt einen Oberschenkelbruch.



Schwerer Bruch der Rumpler C I Dz 24 der Danziger Luftpost. Vermutlich handelt es sich dabei um den von der Luftaufsicht Danzig berichteten Absturz am Ostseestrand bei Heubude im Oktober 1921. (Slg. Ott/ADL)

1922

9.5.1922

Einen Tag nach Wiedereröffnung des Luftverkehrs im Jahre 1922 mußte die Dz 4, eine Fokker F II der DzLR, die sich auf dem Rückflug von Memel nach Danzig befand, wegen Benzinmangel in Steegen (30 km östlich der Stadt Danzig) notlanden. Die Notlandestelle befand sich schon auf dem Gebiet des Freistaats, weder die Insassen noch das Flugzeug erlitten einen Schaden.

13.5.1922

Ein Propellerbruch zwang die Junkers F 13, Dz 34, von Königsberg kommend, zur Notlandung bei Bohnsack (15 km östlich von Danzig). Insassen und Flugzeug blieben unversehrt.

15.5.1922

Bei der Dz 8, einer Fokker F III der DzLR setzte kurz nach dem Start vom Königsberger Flughafen Devau der Motor aus. Die nachfolgende Notlandung außerhalb des Platzes endete mit einem ziemlichen Bruch. Alle Insassen blieben zum Glück unverletzt. Bei dem Triebwerk handelte es sich um einen englischen Siddeley „Puma“.

4.6.1922

Auf der Strecke Danzig - Königsberg mußte die Dz 8 erneut wegen eines Motordefekts notlanden, dieses Mal bei Kalthof (nur wenige Kilometer vom Flughafen Königsberg-Devau entfernt). Passagiere, Pilot und Flugzeug blieben unversehrt.

9.6.1922

Auf dem Flugplatz Langfuhr kam es zu einem Zusammenstoß: Eine dem LO gehörende Albatros C XV, Kennzeichen D-186, rollte nach der Landung in das Junkersflugzeug Dz 32 der DzLP hinein, weil der Pilot sich infolge starken Rückenwinds in der Auslaufstrecke verschätzt hatte. Radbremsen gab es damals noch nicht !

14.6.1922

Eine Junkers F 13 der DzLP, Zulassung Dz 33, mußte außerhalb der Danziger Flugplatzzone landen, da der Motor plötzlich streikte. Beim Ausrollen stieß die Maschine mit der linken Tragfläche gegen eine Hochspannungsleitung.

18. 6 1922

Schlechtes Wetter zwang die Dz 4, eine Fokker F II der DzLR, auf dem Überführungsflug von Berlin nach Danzig, zu einer Notlandung auf dem Flugplatz Stettin-Schwarzow.

23.6.1922

Die Dz 38, eine Junkers F 13, die beim Bayerischen Luft-Lloyd im Einsatz war, mußte eine halbe Stunde nach dem Start wieder nach München-Oberwiesenfeld zurückkehren, weil der Motorlauf nicht einwandfrei war. Den Flug nach Konstanz führte an ihrer Stelle die Rumpler C I, D-126, durch.

7.7. und 8.7.1922

Kurz nach dem Start in Bremen-Neuenland Richtung Berlin mußte die Dz 20, eine Rumpler C I des DzLLD, wegen eines Steuerdefekts wieder umkehren. Am folgenden Morgen streikte nach zehnmündiger Flugzeit der Motor und zwang den Piloten erneut zur Rückkehr nach Bremen. Endlich im dritten Anlauf gelang es der Dz 20 dann, die Hansestadt zu verlassen.

Juli 1922

In den Akten der LÜSt. ist in diesem Monat eine Notlandung festgehalten, leider ohne genaues Datum: Die Dz 28, eine Rumpler C I des DzLLD, vollführte wegen Steuerungsdefekts eine Notlandung westlich von Kahlberg. Das Flugzeug blieb unbeschädigt und wurde von der Flugwache Pröbberau (am Frischen Haff) auf Danziger Gebiet zurückgerollt.

10.8.1922

Auf dem Rückweg von Konstanz nach München mußte die obengenannte Dz 38 bei Memmingen wegen Ölmangel notlanden; sie setzte mit mehrstündiger Verspätung ihren Flug fort.

12.8.1922

Auf der Strecke München – Oberammergau im Einsatz, zwang ein Bruch der Ölleitung die Dz 38 bei Weilheim zur Notlandung. Nach erfolgter Reparatur vor Ort kehrte das Flugzeug am 17.8. nach Schleißheim zurück.

23.8. und 15.9.1922

Die Dz 38, wieder im Einsatz auf der Linie München - Konstanz, mußte an beiden Tagen jeweils wegen Motorstörung bei Türkheim herunter. Beide Male gelang eine glatte Landung mit anschließendem Weiterflug nach München.

Für den Rest des Jahres 1922 liegen keine Unfallmeldungen vor.

1923

7.5.1923

Die Flugsaison 1923 begann gleich am Eröffnungstag mit einem Totalschaden. Betroffen war die auf der Strecke Berlin - Stettin - Danzig - Königsberg verkehrende Junkers F 13, Kennzeichen Dz 40 (WNr. 611), Eigentümer DzAL. Flugzeugführer Otto Babekuhl berichtete damals über den Hergang des Unfalls:

„Am 7. Mai 1923 nachmittags 1.35 Uhr startete ich mit dem Junkers-Flugzeug Dz. 40 in Staaken zu einen Postflug nach Danzig-Königsberg. An Bord befand sich ein Fluggast für Danzig.

Nach dreistündigem Fluge klappte plötzlich in 800 m Höhe die Motorhaube auf. Das Flugzeug verlor sofort die Fahrt und kippte nach vorn über. Mit Hilfe des Motors gelang es mir, das Flugzeug wieder in Gewalt zu bekommen und mit laufenden Motor in Gleitflug zu halten. Trotzdem konnte ich das Landen im Walde nicht verhindern, da die Steuer versagten und die Aussicht aus dem Führersitz durch die Motorhaube verdeckt war. Bei dem Aufprall wurde das Flugzeug restlos zerstört. Nur die Kabine und der Führersitz blieben unversehrt. Der Fluggast erlitt keine Verletzungen. Da die Verschlüsse der Haube geschlossen waren, ist das Aufklappen derselben ungeklärt.

Staaken, den 11. Mai 1923. gez. Babekuhl.“

Dieser Unfall war für den DzAL Anlaß, sich bei den Junkers-Werken über die mangelhafte Weitergabe von sicherheitsrelevanten Informationen zu beschweren. In einem Brief vom 23.5.1923 hieß es u.a.:

„Wir bedauern, daß Sie der Lloyd-Luftdienst GmbH, Bremen, von der wir das Flugzeug übernommen haben, seiner Zeit keine Mitteilung über die von Ihnen vorgenommenen Verbesserungen an Ihrer Type J.13 gemacht haben.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie dies nunmehr nachholen würden, damit wir die noch in unserem Besitz befindlichen Junkersflugzeuge in einen Zustand versetzen können, der derartige Unglücksfälle ausschließt.“

26.5.1923

Auch die Junkers F 13 der DzLP blieben von Außenlandungen nicht verschont: Flugzeugführer Schäfer mußte mit der Dz 36 bei Wepritz (nahe Landsberg/Warthe) notlanden. Siehe Foto in Teil 2 auf Seite 11.

6.6.1923

Die auf der Strecke Berlin - Hamburg verkehrende Junkers F 13 des DzAL, Kennzeichen Dz 34, wurde durch eine Motorstörung gezwungen, in der Nähe von Wittenberge (an der Elbe) den sicheren Boden aufzusuchen. Maschine und Insassen blieben unversehrt.

9.6.1923

Gegen 9.30 Uhr veranlaßte ein Rohrbruch im Kühlsystem die Fokker F III, Kennzeichen Dz 8, zwei Kilometer westlich von Schmergrube (Ostpreußen) am Seestrand auf der Frischen Nehrung niederzugehen. Die Landung verlief glatt, und nach erfolgter Reparatur konnte die Maschine um 19.30 Uhr wieder starten.

11.6.1923

Die Dz 4, eine Fokker F II des DzAL, mußte bei Bernau (nordwestlich von Berlin) notlanden, weil ihr der Treibstoff ausgegangen war. Welche Ursache zu dem Benzinmangel geführt hatte, wird in den vorhandenen Unterlagen leider nicht erwähnt.

11.7.1923

In Hamburg-Fuhlsbüttel geriet die Junkers F 13 des DzAL, Kennzeichen Dz 34, beim Rollen zum Startplatz in ein Loch. Zum Glück verlief die Sache ohne „Ringelpietz“, aber die Maschine hatte große Mühe wieder freizukommen. Die Hamburger Luftaufsicht nahm diesen Beinahe-Unfall zum Anlaß, zum wiederholten Male eine vernünftige Planierung der Unebenheiten vor der ehemaligen Luftschiffhalle anzumahnen.

17.7.1923

Die Fokker F II, Dz 3, mußte bei Brelloh (südlich von Bremen, in der Nähe von Bassum) notlanden, weil der Motor streikte. Der Pilot konnte den Schaden mit Bordmitteln beheben und kehrte wieder zum Flughafen Bremen zurück.

21.7.1923

Bei der Landung in Hamburg-Fuhlsbüttel erlitt die Dz 8, eine Fokker F III des DzAL, einen Fahrwerkbruch. Das Flugzeug kam von Berlin, hatte sich trotz einiger Triebwerkprobleme bis Hamburg durchgemogelt und mußte nun mit stehender „Latte“ im Seitenwind landen. Beim Eindrehen gegen den Wind knickte das Fahrgestell weg. Die Zelle erlitt zum Glück nur leichte Beschädigungen, die Passagiere blieben alle unverletzt. Die Reparatur fand in der DAL-Werft Hamburg statt. Nach kompletter Überholung und Einbau eines neuen Siddeley „Puma“-Motors konnte die Dz 8 am 25.8.1923 wieder in Dienst gestellt werden. Nach einem kurzen Probeflug startete sie zum planmäßigen Flug nach Berlin.

26.7.1923

Die Dz 43, eine F 13 der DzLP, unterwegs auf der Strecke Berlin - Danzig, mußte gleich zwei unfreiwillige Zwischenstops einlegen: Einmal bei Flatow (nordwestlich von Berlin, nahe dem heutigen Autobahndreieck Havelland) und zum anderen bei Arnswalde (ca. 65 km südöstlich von Stettin). Beide Notlandungen verliefen glatt.

15.8.1923

Ein Motordefekt zwang die Dz 43, eine Junkers F 13 der DzLP, kurz nach dem Start in Schleißheim zur Umkehr. Die Maschine konnte wieder heil auf dem Schleißheimer Flugfeld landen.

18.8.1923

Die Dz 43, eine F 13 der DzLP, mußte erneut auf dem Streckenabschnitt Berlin - Danzig notlanden, dieses Mal bei Nürnberg (ca. 60 km östlich Stettin).

7.9.1923

Die Junkers F 13 des DzAL, Kennzeichen Dz 34, vollführte eine Notlandung bei Nordhorn (in Oldenburg, direkt an der deutsch-niederländischen Grenze). Nach erfolgter Reparatur konnte die Maschine noch am gleichen Tag ihren Flug fortsetzen.

14.9.1923

Ein Ölrohrbruch zwang die Dz 3 (Fokker F II des DzAL), auf dem Flug von Berlin nach Königsberg in der Nähe von Walchenwalde eine Außenlandung vorzunehmen. Die Maschine und ihre Insassen blieben unversehrt.

20.9.1923

Die Dz 41, eine Junkers F 13 der DzLP, mußte wegen einer Motorstörung wieder nach Schleißheim zurückkehren.

28.9.1923

Die Dz 3 (Fokker F II des DzAL) mußte bei Schivelbein (in Pommern, 90 km östlich Stettin) notlanden, weil das Triebwerk streikte. Die Notlandung verlief glatt, aber es zeigte sich immer wieder, daß die englischen Siddeley „Puma“-Motoren nicht gerade ein Muster an Zuverlässigkeit waren (vgl. auch 14.9.1923).

1.10.1923

Ein Motordefekt zwang die Dz 34, eine Junkers F 13 des DzAL, zur Notlandung in Holland, beim Aufsetzen wurde das Fahrgerüst beschädigt.

2.10.1923

Einen Tag später mußte das Schwesterflugzeug der Dz 34, nämlich die Dz 35, wegen einer Störung an der Benzinpumpe bei Kirchtimke (zwischen Bremen und Zeven gelegen) notlanden. Leider fand sich kein besseres Gelände als ein Kartoffelfeld; beim Ausrollen auf dem weichen, von Furchen durchzogenen Untergrund brach das Fahrwerk teilweise weg, der Propeller bekam Bodenberührung und zersplitterte. Während die Luftaufsicht Hamburg diesen Unfall unter dem 2.10. meldete, gab die Flugwache Bremen als Datum den 4.10.1923 an.

9.10.1923

Die Junkers F 13 der DzLP, Kennzeichen Dz 42, mußte bei Schönfließ (an der nördlichen Stadtgrenze von Berlin) notlanden.

11.10. und 12.10.1923

Unterwegs auf der Strecke Genf – Berlin wurde die Dz 37, eine Junkers F 13 der DzLP, zu einer Außenlandung bei Eichstätt (Bayern) gezwungen. Und am folgenden Tag mußte dieselbe Maschine eine Notlandung bei Hof (Bayern) vornehmen.

20.10.1923

Am letzten Verkehrstag der deutschen Linien ging die Junkers F 13, Dz 43, der DzLP bei Pomlau zu Bruch. Nähere Einzelheiten fehlen leider. Die Maschine wurde geborgen und in der Winterpause wieder instandgesetzt.

1924

4.4.1924

Die Rumppler C I, Dz 54, im Eigentum der Firma Trieb & Cie. in Danzig befindlich, erlitt einen schweren Unfall. Flugzeugführer Friedrich Loose war mit der Maschine im Raum Stolp (Pommern) unterwegs, als eine Motorpanne ihn in der Nähe der Papierfabrik Rathsdamnitz zur Notlandung zwang. Infolge Fahrtverlustes rutschte die Dz 54 aus geringer Höhe ab und wurde beim Auftreffen auf den Boden stark beschädigt. Pilot Loose blieb zum Glück unverletzt, weitere Personen waren nicht an Bord. Trotz der umfangreichen Schäden wurde das Flugzeug wieder aufgebaut.

25.4.1924

Im planmäßigen Passagierverkehr mußte die Fokker F II, Dz 4, auf dem Flug von Hamburg nach Kopenhagen bei Putlos (Raum Oldenburg/Holstein) notlanden, weil das Gelenkrohr des linken Querruders gebrochen war. Eine andere DAL-Maschine, die sich ebenfalls auf dem Flug nach Kopenhagen befand, landete neben der havarierten Dz 4, übernahm Passagiere und Post und beförderte sie in die dänische Hauptstadt weiter. Von Hamburg aus wurde ein Ersatz-Querruder in Marsch gesetzt, an der Notlandestelle eingebaut, und schon am nächsten Tag konnte die Dz 4 ihren Flug fortsetzen.

17.5.1924

Die Dz 35, eine Junkers F 13 des DzAL, wurde auf der Strecke Danzig - Berlin durch starken Gegenwind gezwungen, in der Nähe von Stolp (Pommern) niederzugehen. Vermutlich reichte der Treibstoff nicht mehr bis zum Zielflughafen. Schäden waren nicht zu verzeichnen.

19.5.1924

Wegen eines defekten Kühlers mußte die Fokker F II Dz 3 bei Büsow (Pommern) notlanden. Die Maschine befand sich im Einsatz auf der Strecke Berlin - Danzig und konnte nach erfolgter Reparatur weiterfliegen.

19.5.1924

Ein Ventildfederbruch zwang die Fokker F II, Dz 4, auf dem Flug von Hamburg nach Kopenhagen zur Notlandung bei Bebensee (südl. Bad Segeberg/Holstein). Beim Ausrollen auf dem weichen Boden stellte sich die Maschine auf den Kopf, wobei der Propeller zerbrach und der Zylinderblock des Motors beschädigt wurde. Nach Aufziehen einer neuen Luftschraube und Austausch des Motorblocks konnte die Dz 4 am 21.5.1924 wieder nach Hamburg zurückfliegen.

31.5.1924

Kurz nach Start vom Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel setzte in etwa 20 Metern Höhe der Motor der Dz 5 aus, einer Fokker F III des DzAL. Die Notlandung jenseits der Flughafengrenze endete wegen der schlechten Bodenverhältnisse mit einem Kopfstand. Bis auf den Bruch des Propellers erlitt die Maschine aber keine Beschädigungen.

23.7.1924

Wesentlich härter traf es die Dz 5 zwei Monate später: Sie ging beim Start in Kopenhagen zu Bruch und fiel damit vorläufig für den Streckendienst aus. Passagiere und Pilot blieben zum Glück unverletzt. Der Schaden muß recht umfangreich gewesen sein, denn die Reparaturarbeiten zogen sich bis in den Oktober hin. Erst im Monat November taucht die Dz 5 wieder in den Verkehrsmeldungen verschiedener Flugwachen auf.

23.7.1924

Unter diesem Datum notierte die Luftpolizei eine Notlandung der Dz 35 auf der Feldmark Schmenzin (bei Belgard in Pommern). Über die Ursache wurde nichts vermeldet, Schäden waren offenbar keine zu verzeichnen.

26.8.1924

Die Dz 4 wurde auf dem Flug Kopenhagen - Hamburg gezwungen, auf der Insel Laaland notzulanden, weil sich der Propeller gelöst hatte. Ein von Kopenhagen in Marsch gesetzter Monteur konnte den Schaden vor Ort beheben, und am nächsten Tag flog die Dz 4 nach Hamburg weiter. Dort zog man zur Sicherheit eine nagelneue Luftschraube auf. Anschließend ging die Maschine zur Überholung in die Staakener DAL-Werft und nach Fertigstellung dann in den Nachtflug-Versuchseinsatz (s. Abschnitt „Nacht-Luftverkehr über die Ostsee“).

6.9.1924

Die Dz 3 legte auf dem Stettiner Flugplatz eine Fehllandung hin und überschlug sich. Nähere Einzelheiten fehlen leider.

4.11.1924

Auf der Strecke Marienburg - Danzig forderte ein schweres Flugzeugunglück die ersten Todesopfer im Danziger Luftverkehr: Die D-58, ein Doppeldecker des DAL vom Typ AEG K, befand sich gegen 9 Uhr vormittags kurz vor der Landung, etwa 500 Meter vom Flugplatz Langfuhr entfernt, als plötzlich Wirbelstürme mit einer Heftigkeit einsetzten, wie sie beim Observatorium Danzig noch nicht verzeichnet waren, und das Flugzeug im $\frac{3}{4}$ Überschlag zum Absturz brachten. Die Maschine wurde restlos zertrümmert, Flugzeugführer Jakob vom DzAL und die drei Passagiere erlitten tödliche Verletzungen. In den nachfolgenden Tagen gab es in der deutschen Presse eine heftige Diskussion, ob der Unfall mit einem modernen Verkehrsflugzeug vermeidbar gewesen oder wenigstens weniger schwer ausgefallen wäre. Die Junkers-Luftverkehr AG stellte in ihren „Luftverkehrs-Informationen“ vom 10.11.1924 sogar die Behauptung auf, der Unfall sei ausschließlich darauf zurückzuführen, daß die mehrfach umgebaute alte Kriegsmaschine nicht mehr lufttüchtig war.



24.4.1925

Als erster Zwischenfall des Jahres 1925 ist über einen Totalschaden zu berichten, den die Dz 50, ein DFW C V-Doppeldecker, in der Nähe von Melle/ Westfalen erlitt. Die Maschine gehörte dem in Osnabrück ansässigen Carl Bücken und führte anlässlich des Wahlkampfes für die Reichspräsidenten-Wahl 1925 Propagandaflüge durch, einschließlich des Abwurfs von Flugblättern über den Landgemeinden. An Bord befanden sich Max Fick als Pilot und Hanns-Gerd Rabe als Begleiter. An dem besagten Tag herrschte äußerst schlechtes Wetter, und nachdem die beiden über zwei Stunden ihre Flugblätter verteilt hatten, streikte der Motor. In dichtem Schneetreiben mußte Fick zwischen Hustädte und Holzhausen eine Notlandung vornehmen. Dabei rollte die Dz 50 mit erheblicher Fahrt gegen einen Ackerwagen und ging in Trümmer. Die Besatzung blieb unverletzt.

6.5.1925

Wegen schlechten Wetters mußte Flugzeugführer Noack mit der Dz 5, der Fokker F III des DzAL, bei Siggen (Lübecker Bucht) notlanden. Glücklicherweise verlief alles glatt, Passagiere und Flugzeug blieben unversehrt.

25.5.1925

An diesem Tag „erwischte“ es die Junkers F 13, Dz 35, und zwar in bayerischen Gefilden. Die Maschine stand im Dienst des Süddeutschen Aerolloyd (München) und wurde von Rudolf Tracinski von Schleißheim zum Münchener Flugplatz Oberwiesenfeld überführt, um dann von dort den planmäßigen Flug München - Bad Reichenhall anzutreten. Kurz vor Erreichen des Platzes Oberwiesenfeld gab der Siddeley „Puma“-Motor seinen Geist auf, und Tracinski mußte in ungünstigem Gelände eine Notlandung vornehmen. Beim Ausrollen stieß die Dz 35 mit dem linken Flügel gegen einen Baum, durch den Anprall wurde die Fläche vom Rumpf abgerissen, das Fahrwerk knickte weg und ein Rad brach. Außerdem zersplitterte der Propeller, der Kühler wurde eingedrückt und das Rumpffende geknickt. Der Pilot blieb dank der stabilen Ganzmetallzelle unverletzt.

26.5.1925

Großes Glück hatte Flugzeugführer Joachim Stollbrock mit der Dz 100, einer der drei frisch zugelassenen starkmotorigen Fokker F III des DzAL. Stollbrock war gerade in Berlin-Tempelhof gestartet, als ihm während des Steigfluges der Motor „verreckte“. Die Berliner Zeitung „Der Süden“ berichtete über den Ablauf der Ereignisse:

Das Flugzeug des Deutschen Aero-Lloyd, das seinen fahrplanmäßigen Flug nach Danzig und Königsberg antreten wollte, war um 13.05 Uhr aufgestiegen. Der Start erfolgte gegen ziemlich heftigen Südwestwind. Als die Maschine in noch geringer Höhe war, merkte der Führer plötzlich, daß der Motor versagte. Der Pilot, Joachim Stollbrock, versuchte, das Flugzeug im Gleitflug nach dem Flughafen zurückzubringen, indem er eine Linkskurve beschrieb. Der Versuch mißlang jedoch. Stollbrock mußte außerhalb des Flugplatzes eine Notlandung vornehmen. Das Flugzeug landete auf einem freien Gelände an der Ecke Oberland- und Holzmannstraße in Tempelhof. Der Apparat wurde dabei auf dem unebenen Terrain zertrümmert. Der Flieger konnte sich im letzten Moment durch Abspringen retten und trug glücklicherweise nur leichte Verletzungen am Arm und im Gesicht davon. Da der Unfall vom Flughafen aus beobachtet worden war, waren bald Hilfsmannschaften zur Stelle, die dem Piloten die erste Hilfe brachten und die Überreste des Flugzeugs abschleppten. Der verunglückte Flugapparat hatte Post für den Freistaat Danzig und für Königsberg geladen. (siehe Fotos in Teil 2, Seite 16-17)

15.6.1925

Auf dem Eröffnungsflug der Strecke Danzig – Stettin – Hamburg hatte die LVP-Maschine D-455 ab Stettin mit heftigem Gegenwind zu kämpfen. Gegen 21.50 Uhr mußte Flugzeugführer Hermann Fischer wegen eintretender Dunkelheit und Benzinmangels bei Besenhorst (etwa 30 km östlich von Hamburg) in unbekanntem Gelände notlanden. Der LFG-Doppeldecker geriet dabei in ein Getreidefeld, sodaß die Notlandung mit einem Kopfstand endete. Zum Glück blieben die beiden Insassen unverletzt und auch am Flugzeug gab es nur eine verbogene Achse und einen zersplitterten Propeller.

19.6.1925

Die D-547 der LVP, unterwegs auf dem Streckenabschnitt Stettin - Danzig, mußte wegen einer Motorstörung bei Zanow (nahe Köslin) notlanden. Die beschädigte Maschine wurde abmontiert und zur Reparatur ins Herstellerwerk LFG nach Seddin gebracht. Am 6.7.1925 war die D-547 wieder flugbereit und wurde von Seddin nach Stolp überführt.

6.7.1925

Laut Bericht der Flugwache Stettin erlitt die D-547 der LVP bei der Landung auf dem Flugplatz Stettin-Kreckow einen Spornbruch.

8.7.1925

Die Luftaufsicht Hamburg berichtete: „Die Strela-Land D-455 des Pommern Luftverkehrs notlandete am 8.7. auf dem Fluge von Stettin bei Haslarfort (5 km nördlich Ochsenzoll bei Hamburg) nach vierstündiger Flugdauer infolge Benzinmangels. Mit Unterstützung der Aerolloyd AG wurde dem Flugzeug Betriebsstoff zugeführt, so daß am Morgen des 9.7. der Weiterflug nach Hamburg erfolgen konnte.“

20.7.1925

Flugzeugführer Schmidt sah sich gezwungen, mit der LVP-Streckenmaschine D-455 eine unvorhergesehene Zwischenlandung in Stolp vorzunehmen, weil der BMW-Motor streikte.

21.7.1925

Einen Tag später erwischte es das Schwesterflugzeug D-547: Die Notlandung bei Luisenthal (nahe dem Damm'schen See bei Stettin) endete mit einem Überschlag.

24.7.1925

Beim Start in Hamburg-Fuhlsbüttel Richtung Danzig verlor die LFG Strela-Land D-723 der LVP ihren Sporn. Die Zwischenlandung in Stettin-Kreckow verlief ohne Probleme.

20.8.1925

An diesem Tag war der einzige tödliche Unfall des Jahres auf Danziger Gebiet zu verzeichnen: Ein holländisches Leichtflugzeug stürzte im Dorf Löblau (südwestlich von Danzig) ab. Die Maschine, eine Pander D, Kennzeichen H-NACN, befand sich auf dem Weg nach Litauen und Lettland und wollte in Danzig-Langfuhr zwischenlanden. Über Löblau, in relativ geringer Flughöhe, versagte plötzlich der Motor. Das Flugzeug sackte sofort durch, schlug mit erheblicher Fahrt im Dorf auf und ging restlos zu Bruch. Der belgische Pilot Raparlier wurde so schwer verletzt, daß er kurze Zeit später verstarb.

21.8.1925

Der „Strela-Land“-Doppeldecker D-455 der LVP, von Danzig angekommen, rollte bei der Landung in Stettin in die auf dem Flugfeld stehende D-723 hinein, ebenfalls eine „Strela-Land“. Beide Maschinen wurden beschädigt, Passagiere und Besatzung blieben unverletzt.

26.08.1925

Der „Strela-Land“-Doppeldecker D-755 der LVP, unterwegs auf der Strecke Danzig - Stettin - Hamburg, mußte gegen 20.45 Uhr wegen Schlechtwetter und zunehmender Dunkelheit in der Nähe des Hamburger Vorortes Farmsen eine Notlandung vornehmen, weil die Lichter des Flugplatzes Fuhlsbüttel nicht zu finden waren. Beim Aufsetzen auf einer Koppel geriet die Maschine in die Umzäunung und erlitt folgende Beschädigungen: Linke untere Fläche zertrümmert, Fahrgestell eingeknickt, an der rechten unteren Fläche ein Holm beschädigt.

Der Revier-Oberwachtmeister der zuständigen Landherrenschaft Farmsen berichtete über die Notlandung:

Am 26. August 1925 um 21 Uhr, als es bereits sehr dunkel war und ausserdem regnete, war in der Gegend des Farmsener Bahnhofes ein Flugzeug in geringer Höhe bemerkt und gleich darauf ein lauter Krach in Richtung Bramfeld gehört worden.

Um 21.30 Uhr fand ich am Ziegelweg das Flugzeug D 755, Führer Paul Schwarz, wohnhaft in Altona, auf dem Kopfe stehend vor. Schwarz gab an:

„Ich komme aus Stettin. Bereits in Schwerin musste ich des schlechten Wetters wegen eine Notlandung vornehmen. In der Gegend von Hamburg war die Luft so dick, dass es mir nicht möglich war, den Flugplatz Fuhlsbüttel zu finden. Da ausserdem mein Benzinvorrat zu Ende ging, musste ich landen. Ich fuhr ohne Passagiere und bin nicht verletzt worden.“

Der Propeller war gebrochen und die Tragflächen beschädigt.

Die Luftaufsicht der [Hamburger] Ordnungspolizei wurde dann telephonisch von mir verständigt, worauf um 22 Uhr Oberleutnant Goroncy mit Hilfspersonal im Kraftwagen an der Landungsstelle erschien. Nach Zurücklassung des Monteurs Dams vom Aero Lloyd zur Bewachung der Flugmaschine entfernten sich diese Personen, desgleichen der Pilot Schwarz.

24.9.1925

Das LVP-Verkehrsflugzeug D-547, unterwegs auf dem Streckenabschnitt Stettin - Danzig, mußte wegen einer Motorstörung bei Groß-Waldorf (in der Nähe von Danzig) notlanden. Die Maschine erlitt Beschädigungen, die Insassen blieben unverletzt.

5.10.1925

Die Dz 53, eine Rumpler C I der Danziger Firma Trieb & Cie., legte auf dem Landeplatz Diwitten bei Allenstein (Ostpreußen) eine Bruchlandung hin. Personen kamen nicht zu Schaden, aber die Beschädigungen am Flugzeug waren erheblich. Als Halter der Maschine fungierte das Süd-Ostpreußische Reisebüro in Allenstein.

22.10.1925

Wegen dichten Nebels mußte die D-422, eine Junkers F 13 der JLAG, kurz vor Erreichen ihres Reiseziels Danzig notlanden. Das Flugzeug kam auf dem Gut Weißhof in der Nähe von Danzig-Langfuhr herunter und wurde dabei beschädigt. Passagiere und Besatzung blieben unverletzt.

9.11.1925

Das planmäßige DAL-Streckenflugzeug Berlin - Danzig - Königsberg, eine Dornier Komet III mit der Kennung D-585, geriet über Pommern in ein ausgedehntes Nebelgebiet. Weil Instrumentierung und Navigationshilfen in den damaligen Maschinen noch keinen Blindflug zuließen, gab es für den Piloten nur eine Lösung: Bevor die Bodensicht völlig verlorenging, einen geeigneten Notlandeplatz zu suchen und die Maschine dort heil herunterzubringen. In diesem Sinne handelte auch der Flugzeugführer der D-585 und landete heil auf einem Feld unweit der pommerschen Stadt Schivelbein. Die fünf Passagiere blieben unversehrt und setzten ihre Reise per Bahn fort.

3.12.1925

Mit der Dz 27, einer bei der DVS zum Schulen verwendeten Rumpler C I, produzierte Flugzeugführer Wilhelm Sander bei einer Nachtlandung in Staaken einen Überschlag (siehe Foto in Teil 2, Seite 35). Die Maschine wurde danach vermutlich nicht wieder aufgebaut, denn in allen Auflistungen des Flugzeugparks von DAL bzw. DLH aus den Jahren 1926 und 1927 tauchen nur noch die Schwestermaschinen Dz 28 und Dz 29 auf.

16.12.1925

An diesem Tag verzeichnete die LÜSt. Danzig einen Unfall der polnischen Junkers F 13, Kennzeichen PP-ALA, Eigentümer PLL Aerolot, auf dem Flugplatz Langfuhr. Unfallursache war ein Versagen des Motors, vermutlich beim Start. Es entstand nur Sachschaden.

30.12.1925

Die Dz 48, ein Doppeldecker des Typs DFW C V, den Hugo Ludwig aus Frankfurt/Main käuflich erworben hatte, war im Dezember 1925 in einem Zelt auf dem Flugplatz Frankfurt-Rebstock untergestellt. Unter der Schneelast stürzte dieses Zelt am 30.12. zusammen und begrub die Maschine unter sich. Weil es Streitigkeiten wegen der Haftungs- und Eigentumsverhältnisse gab, wurde die stark beschädigte Zelle erst im Mai 1926 abmontiert und stand seitdem in Frankfurt herum. Nachdem das RVM im Juni 1926 die weitere Verwendung der Dz 48 in Deutschland untersagt hatte, landeten die Wrackteile vermutlich auf dem Schrottplatz.

1926

26.2.1926

In den Monaten Januar – April herrschte im deutschen Luftverkehr offiziell Verkehrsruehe. Trotzdem lief die Überholung und Verbesserung des künftigen DLH-Flugzeugparks auf vollen Touren, Werkstatt- und Schulflüge sowie Sondereinsätze waren an der Tagesordnung. Dabei rollte am 26.2.1926 die Fokker F II, Dz 3, auf dem Flugplatz Staaken in die gerade gelandete Udet U 12 a, D-792, der DVS Staaken hinein. Der Zusammenstoß muß mit ziemlicher Fahrt erfolgt sein, denn die Flugpolizei meldete in ihrer Unfallanzeige die D-792 als zerstört.



2.3.1926

Dichter Nebel zwang die Dz 54, eine Rumpler C I der Danziger Firma Trieb & Cie. (Halter H. Giesemann, Pankow), in der Nähe von Lindenberg (nordöstlich von Berlin, am heutigen Autobahndreieck Schwanebeck gelegen) zur Notlandung. Pilot Heinrich Anton konnte leider wegen des ungünstigen Geländes einen Kopfstand der Maschine nicht vermeiden.

2.4.1926

Pilot Walter Kuhlmeier legte mit der DFW C V, Dz 47, auf dem Flugplatz Staaken eine Bruchlandung hin. Auch hier war die Danziger Firma Trieb & Co offizieller Eigentümer der Maschine und als Halter fungierte H. Giesemann, Pankow.

11.4.1926

Ein Pleuelstangenbruch setzte dem Überführungsflug der Fokker F III Dz 8 von Hamburg nach Berlin ein frühes Ende. Die Maschine mußte bei Wentorf (östlich von Hamburg) herunter. Ein Lkw der DLH schaffte einen Ersatzmotor zur Notlandestelle, und nach dessen Einbau startete die Dz 8 am 14. April zurück zum Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel.

6.5.1926

Die LFG V 130 Strela-Land D-796 der DLH, unterwegs auf der Linie Stettin - Stolp – Danzig, erlitt in Stettin einen Unfall, der einen Schaden in Höhe von 7 % des Versicherungswertes verursachte. Pilot war Hans Koester, weitere Einzelheiten fehlen leider.

3.6.1926

Notlandungen der LFG Strela-Land D-547 der DLH bei Alt-Schwerin und bei Groß-Daberkow. Keine Schäden.

8.7.1926

Die planmäßige Streckenmaschine Danzig - Stolp - Stettin erlitt auf dem Flugplatz Stolp einen Landeunfall: Pilot Friedrich Gundlfinger hatte die D-759 (eine LFG V 130, Halter: DLH) gerade aufgesetzt, als eine starke Böe das Flugzeug erfaßte, ein paar Meter in die Höhe schleuderte und dann wieder hart zu Boden krachen ließ. Die unsanfte Behandlung hinterließ einige Schäden an der Maschine, die Insassen blieben aber unversehrt.

10.7.1926

Die LFG Strela-Land D-810 war ebenfalls auf der Strecke Danzig - Stolp - Stettin eingesetzt und erlitt in Berlin einen Unfall, die Schadenshöhe betrug 6 % des Versicherungswertes. Pilot war Josef Kaspar, weitere Einzelheiten fehlen leider.

15.7.1926

Auf dem Flugplatz Diwitten bei Allenstein rutschte die Rumpler C I, Dz 53, beim Start zu einem Probeflug ab und ging zu Bruch. Der Pilot Alfred Hübner blieb zum Glück unverletzt. Das Flugzeug hatte eine längere Reparatur hinter sich (nach dem Unfall am 5.10.1925, s. dort), war gerade wieder flugfertig geworden und sollte am folgenden Tag von der DVL abgenommen werden. Als Unfallursache stellte sich eine falsche Verspannung der Flügel heraus.

27.7.1926

Notlandung der LFG Strela-Land D-547 der DLH wegen Benzinrohrbruch bei Pasewalk.

7.8.1926

Ein Kühlerdefekt an seiner Fokker F III Dz 5 zwang Flugzeugführer Noack, im Einsatz auf der Strecke Kopenhagen - Hamburg, beim Gut Woltershausen (nahe Cismar in Holstein) zur Notlandung. Der an Bord befindliche Passagier fuhr, nachdem der dortige Ortsvorsteher hilfsweise die Paßkontrolle vorgenommen hatte, mit der Bahn nach Hamburg weiter. Der Kühlerdefekt konnte vor Ort behoben werden, der Start von der Notlandestelle verlief glatt, und so traf die Dz 5 mit 4 ½ stündiger Verspätung schließlich doch noch wohlbehalten im Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel ein.

26.11.1926

Die DLH-Maschine D-944, eine Junkers G 24 unter Führung des Piloten Erich Albrecht, mußte bei Groß-Mandel (Neumark) notlanden. Sie befand sich im Einsatz auf der Strecke Danzig - Berlin und konnte, nachdem der rechte Seitenmotor ausgefallen war, ihre Flughöhe nicht mehr halten. Das Wetter war außerordentlich schlecht, es herrschte bereits vollkommene Dunkelheit (18 Uhr) und das stark hügelige Gelände war für eine Notlandung denkbar ungünstig.

Im Ausschweben stieß die G 24 mit der linken Fläche gegen eine größere Bodenerhebung und wurde durch die Wucht des Aufpralls aus der Landerichtung um die eigene Achse herumgeschleudert. Dadurch scherte das Fahrwerk seitlich ab, und die Maschine schlitterte auf Rumpf und Flügeln über den hügeligen Boden. Unmittelbar nach dem Stillstand brach im Rumpf hinter dem mittleren Motor ein Feuer aus, das sich mit rasender Geschwindigkeit ausbreitete. Zum Glück konnten sich die 4 Passagiere mit dem größten Teil ihres Gepäcks und die vierköpfige Besatzung noch in Sicherheit bringen, bevor das Flugzeug völlig ausbrannte.

Die nachfolgende Unfalluntersuchung ergab, daß die Maschine in Danzig bei der herrschenden Wetterlage auf der Strecke gar keine Startfreigabe hätte erhalten dürfen, jedoch die Startwarnung aus Berlin zu spät einging.

8.12.1926

Die letzte Unfallmeldung des Jahres 1926 betraf erneut die schon erwähnte DFW C V, Dz 47: Am 8. Dezember befand sich das Flugzeug auf dem Überführungsflug von Erfurt nach Mannheim, als Pilot Heinz Geck durch aufkommenden Nebel gezwungen wurde, bei Rückers (Kreis Fulda) eine Notlandung vorzunehmen. Im Ausschweben erkannte der Flugzeugführer zwei Bäume und eine Hochspannungsleitung zu spät, bei dem heftigen Ausweichmanöver bekam der linke Flügel Bodenberührung, die Maschine überschlug sich und erlitt erhebliche Beschädigungen. Zum Glück blieb der Pilot unverletzt.

1927

3.2.1927

Das Flugjahr 1927 begann mit einem Unfall der Dz 54, eine Rumpler C I, die der Fliegersport Osnabrück GmbH gehörte. Pilot Walter Eyser hatte am 3.2.1927 einen Fotoflug durchgeführt und befand sich im Landeanflug auf den Flugplatz Osnabrück, als plötzlich der Motor aussetzte. In einer versuchten Linkskurve rutschte das Flugzeug wegen zu geringer Fahrt ab, bekam Bodenberührung und überschlug sich. Eyser blieb unverletzt, aber die Dz 54 mußte als Totalschaden abgeschrieben werden.

20.4.1927

Die LFG Strela-Land D-547 der DLH, Flugzeugführer Karl Wessel, rammte auf dem Flugplatz Allenstein beim Wenden einen Wintermarkierungsmast mit dem Flügel, die Maschine erlitt leichte Beschädigungen.

9.5.1927

Die RR 5, die Fokker-Grulich V I der Deruluft, erlitt bei der Zwischenlandung im Flughafen Danzig-Langfuhr einen Fahrstellbruch, als sie beim Rollen in eine Drainagefurche geriet.

4.6.1927

Starker Nebel zwang die Albatros L 73, D-961, zur Notlandung bei Rothebude (östlich von Danzig an der Weichsel gelegen). Die Maschine befand sich auf dem Weg von Königsberg nach Danzig und konnte später ihren Flug fortsetzen.

14.6.1927

Ein Kipphebelbruch an einem Auslaßventil des BMW-Motors war der Grund, warum Flugzeugführer Lange seine Dornier Merkur D-1081 unweit Kowall (südwestlich von Danzig) in sehr ungünstigem Gelände notlanden mußte. Der Rumpf wurde an zwei Stellen erheblich geknickt, der Kühler abgerissen, das Fahrwerk schwer beschädigt.



17.6.1927

Der bekannte Segelflieger Ferdinand Schulz stürzte in Danzig-Langfuhr ab. Schulz hatte mit dem Leichtflugzeug Müller GMG I des Westpreußischen Vereins für Luftfahrt, Kennzeichen D-1122, einen Fluggast von Marienburg nach Danzig gebracht und wollte allein wieder nach Marienburg zurückfliegen. Kurz nach dem Start wurde die GMG I in etwa 40 Metern Höhe von einer Fallböe erfaßt und stürzte durch eine Fehlreaktion des Piloten ab. Die Maschine ging in Trümmer und mußte als Totalschaden abgeschrieben werden. Schulz erlitt zum Glück nur relativ leichte Verletzungen.

3.8.1927

Die schon erwähnte D-1081, unterwegs auf dem Streckenabschnitt Berlin - Danzig, mußte wegen starken Nebels im polnischen Korridor notlanden. Die Landung verlief glatt, aber die Maschine wurde stundenlang von den polnischen Behörden festgehalten und traf schließlich mit fast 13 Stunden Verspätung in Langfuhr ein.

1928

26.6.1928

Die planmäßige Streckenmaschine Königsberg – Danzig – Berlin, eine Dornier Merkur der DERULUFT mit der Kennung RR 35, mußte kurz vor Passieren der deutsch-danziger Grenze wegen eines Motorschadens (Kolbenstangenbruch) auf der Frischen Nehrung am Strand der Ostsee notlanden. Pilot Nikolai Schebanow brachte das Flugzeug samt Insassen etwa 2 Kilometer nördlich der Ortschaft Neukrug unversehrt zu Boden.

4.7.1928

Pilot Schebanow, dieses Mal mit der Fokker-Grulich V I, RR 5, von Danzig aus unterwegs nach Königsberg, wurde kurz vor Erreichen des Zielflughafens zur Notlandung gezwungen, weil der Gnome-Rhone-Sternmotor stark an Touren nachließ und schließlich ganz stehenblieb. Zu allem Übel herrschte auch noch ein heftiger Gewittersturm, sodaß Schebanow mit einem sehr unebenen Gelände an der Küstenstraße Fischhausen – Neuhäuser (nördlich von Pillau auf der Frischen Nehrung) vorliebnehmen mußte. Beim Aufsetzen scherte das Fahrgestell ab, der Rumpf wurde erheblich beschädigt, die Flügel trugen nur geringe Blessuren davon. Beim Abtransport erlitt die Maschine weitere Schäden.

8.9.1928

Zwei Monate später mußte Flugzeugführer Schebanow mit derselben Maschine in der Nähe von Danzig erneut eine Notlandung vornehmen, weil der Gnome-Rhone-Motor wieder Probleme machte. Zum Glück ging es ohne größere Schäden ab, die RR 5 wurde auf die Bahn verladen und nach Berlin transportiert.



Die Fokker-Grulich V I der DERULUFT, Kennzeichen RR 5, entstand durch Umbau der bisherigen Fokker F III auf den Sternmotor Gnome-Rhone „Jupiter“ mit Untersetzungsgetriebe. Leider erwies sich das französische Triebwerk als nicht sehr zuverlässig.

25.10.1928

Das GMG II-Leichtflugzeug des Westpreußischen Vereins für Luftfahrt, Kennzeichen D-1510, mußte auf Danziger Gebiet am Ostseestrand bei Nickelswalde notlanden, weil starker Nebel jede Orientierung unmöglich machte. Als wieder klare Sicht herrschte, startete Pilot Schritt zurück zum Heimathafen Marienburg. Beim Startanlauf hakete sich der Anker eines Fischerbootes mit einem etwa 10 m langen Tau in das Rumpfenende des Flugzeugs ein und ging mit in die Lüfte. Die Maschine erreichte trotz der unerwünschten Last (Anker und Tau wogen immerhin 12 kg !) Marienburg und konnte dort glatt landen. Ob man dem Fischer den Anker wieder zurückerstattete, darüber steht nichts in den Annalen.

1929

5.5.1929

Der Danziger Pilot Willy May führte mit der Y-MAAJ, einem Albatros B II-Doppeldecker, einen Reklameflug über Potsdam und Berlin durch. Auf dem Rückflug wurde der Motor übermäßig heiß, sodaß May sich zur Notlandung entschloß. Die Maschine kam glatt auf den Stutewiesen, 500 m nordwestlich der Gartenstraße, im Bezirk Berlin-Mitte herunter. Das Flugzeug wurde abmontiert und per Achse nach Staaken gebracht. Hier stellte man fest, daß ein Kolbenring des Mercedes D II gefressen hatte.

3.6.1929

Die DERULUFT-Streckenmaschine URSS 305, ein Dornier Merkur mit Flugzeugführer Iwan Rogosa am Steuer, nahm auf einem Kartoffelfeld bei Schönfließ (nördlich von Berlin, heute direkt am Berliner Autobahnring gelegen) eine Notlandung vor. Infolge des weichen Bodens endete der Auslauf mit einem Kopfstand, wobei der Propeller zersplitterte und der Bauchkühler eingedrückt wurde. Das Flugzeug kam von Danzig und wollte nach Tempelhof; ein Grund für die unplanmäßige Zwischenlandung wurde in der Unfallanzeige der Luftpolizei nicht genannt.

5.6.1929

Laut Unfallanzeige der Flugwache Cottbus wurde die schon erwähnte Y-MAAJ auf einem behelfsmäßigen Landeplatz bei Guben beschädigt. Die Maschine hatte einen Überführungsflug nach Guben durchgeführt, mit Willy May am Steuer und Fritz Bergmann als Begleiter. Infolge schlechter Bodenverhältnisse durch anhaltenden Regen kollidierte die Maschine beim Auslaufen mit einem Lichtleitungsmast. Das Flugzeug erlitt Schäden am linken Unterflügel, außerdem wurden die linken Fahrgestellstreben aus dem Beschlag am Holm gerissen. Der Mast brach durch die Wucht des Aufpralls ab. Verletzt wurde zum Glück keiner der beiden Insassen.

1930 - 1932

15.11.1930

Walter Heynen von der Akaflieg Danzig mußte mit dem Raab-Katzenstein-Doppeldecker Kl I a „Schwalbe“ YM-AAM auf dem Rückflug von Berlin-Johannisthal nach Danzig befindlich, wegen einer Motorstörung notlanden, und zwar östlich von Berlin an der Chaussee zwischen Marzahn und Altlandsberg. Beim Aufsetzen mit starkem Seitenwind brach das Fahrwerk und das Flugzeug überschlug sich mit ziemlicher Wucht über den rechten Flügel hinweg. Mit Ausnahme der unteren Fläche

wurde die Zelle sehr stark beschädigt (Schadenshöhe ca. 80%). Die Trümmer transportierte man per Bahn nach Danzig und baute die „Schwalbe“ dort in Eigenarbeit wieder auf.

2.9.1931

Die Klemm L 25 b, YM-AAK, des Danziger Luftfahrtvereins ging in Marienburg (Ostproußen) zu Bruch. Flugschüler Viktor Zirkwitz absolvierte einen Überlandflug Danzig - Königsberg - Marienburg - Danzig und hatte im Marienburger Flughafen mit gedrosseltem Motor schon zur Zwischenlandung angesetzt, als er in etwa 25 m Höhe über der Platzmitte den Eindruck gewann, daß die verbleibende Landebahn nicht ausreichen würde. Folglich legte er die L 25 in eine Rechtskurve, um nach einer Platzrunde einen erneuten Landeanflug zu versuchen. Beim ruckartigen Gasgeben „verschluckte“ sich jedoch der kleine Zweizylinder-Daimlermotor und blieb gänzlich stehen. Infolge zu geringer Fahrt rutschte die Maschine ab und schlug, mit dem Motor voran, auf dem Boden auf. Zirkwitz erlitt zum Glück nur eine geringe Verletzung an der Nase, aber dafür sah die Klemm umso übler aus. In Eigenarbeit richtete der Danziger Luftfahrtverein die YM-AAK wieder her, und nach erfolgter Reparatur stand sie weiter im Schuleinsatz.

5.4.1932

Einbrechende Dunkelheit zwang die schon erwähnte YM-AAK zu einer Notlandung bei Stuhm (Westproußen). Flugzeugführer Strauss brachte die Maschine aber glücklicherweise ohne Blessuren herunter.

1.10.1932

Pilot Wingendorf mußte mit der YM-AAK bei Braunsberg (in Ostproußen, auf halbem Wege zwischen Danzig und Königsberg) notlanden. Über den Grund des ungeplanten Zwischenstops ist nichts bekannt.

1933

1.6.1933

Die Rumpler C I, Kennzeichen YM-AAH, der Danziger Fliegerschule May & Bergmann stürzte auf dem Flugplatz Langfuhr ab. Der Fluglehrer Willy May war mit zwei Fluggästen gerade zu einem Rundflug gestartet, als plötzlich der Motor streikte und die Maschine wegen zu geringer Fahrt „abschmierte“. Zum Glück blieben die Insassen unverletzt, aber das Flugzeug erlitt Totalschaden.



(oben und nächste Seite): Absturz der Rumpler C I, Kennzeichen YM-AAH, der Danziger Fliegerschule May & Bergmann am 1.6.1933 auf dem Flugplatz Langfuhr.



6.6.1933

Die Klemm L 26, YM-AAN, der Akaflieg Danzig ging in Dessau durch Unfall verloren.

2.10.1933

Auf dem Flug von Danzig nach Elbing stürzte die Klemm VL 25 a I, Kennzeichen D-1779, bei Ellerwald ab. Das Flugzeug gehörte dem DLV, Halter war der Nationale Flugsport-Club Danzig e.V. (Ortsgruppe Danzig des DLV). Am Steuer der Maschine saß Pilot Menk, als Begleiter flog Oberlehrer Dr. Georg Hotz mit. Über Ellerwald trat eine Störung am Querruder ein, deren Ursache sich nicht feststellen ließ. Bei der versuchten Notlandung geriet das Flugzeug in sumpfiges Gelände und stellte sich auf den Kopf. Die Wucht des Aufpralls war so heftig, daß der Motor sich einen halben Meter tief in den Moorboden bohrte. Das gesamte Rumpfvorderteil einschließlich Triebwerk und Propeller wurde zerstört, außerdem brach eine Tragfläche ab. Der Flugzeugführer Menk erlitt nur leichte Verletzungen, während sein Begleiter Dr. Hotz in bedenklichem Zustand in das Krankenhaus Elbing eingeliefert werden mußte. Dort verstarb er am 6. Oktober.

ca. Dezember 1933

Ein Flugschüler führte auf der BFW M 23 b, YM-AAL, seine ersten Alleinflüge durch und legte dabei eine klassische „Bumslandung“ hin, die mit einem Bruch der Maschine endete. Dem Schüler passierte zum Glück nichts und auch das Flugzeug war bald wieder repariert.

1934 - 1939

Nach 1933 werden die Berichte über Unfälle und Notlandungen von Danziger Flugzeugen immer spärlicher. Nur noch zwei weitere Ereignisse sind überliefert:

Mai 1935

Die BFW M 23 b YM-AAL der Akaflieg Danzig erlitt in Rossitten (Ostpreußen) Totalschaden. Nähere Einzelheiten fehlen leider.

9.3.1936

Am Vormittag dieses Tages startete der Flugschüler Kersandt vom Flughafen Langfuhr mit dem Sportflugzeug D-ENYM in Richtung Marienburg, um den zum Erwerb des Flugzeugführerscheins A vorgeschriebenen Überlandflug zu absolvieren. In der Gegend von Dirschau (Tczew) an der Weichsel mußte Kersandt auf polnischem Gebiet notlanden, wobei die Maschine zu Bruch ging. Bei der D-ENYM handelte es sich um eine Klemm L 25 c VII, Werknummer 529, mit Hirth-Motor HM 60. Das Flugzeug gehörte dem DLV Berlin und war in Danzig stationiert.

Danksagung

An erster Stelle möchte ich den Freunden beim Bund der Deutschen Minderheit in Danzig, allen voran den Herren Hans Joachim Schütz und Gerhard Olter, meinen aufrichtigen Dank sagen für die wertvolle Mithilfe beim Erkunden der 2003 noch vorhandenen, luftfahrthistorisch wichtigen Stätten in Danzig-Langfuhr (heute: Gdansk-Wrzeszczk).

Reichliches Bildmaterial stellten die Herren Peter Achs und Hans-Peter Dabrowski aus ihren Sammlungen zur Verfügung, dafür sei ihnen herzlich gedankt. Und natürlich sollen meine ADL-Kollegen Volker Koos, Karl Kössler und Günther Ott nicht unerwähnt bleiben, die viele Informationen und Fotoaufnahmen zum Thema Danzig beisteuerten.

Verwendete Abkürzungen

Akaflieg Danzig	Deutsche Akademische Fliegergruppe Danzig e.V.
BLL	Bayerischer Luft-Lloyd GmbH, München
CINA	Commission Internationale de la Navigation Aérienne (Verwaltungsorgan für die internationale Luftverkehrskonvention vom Oktober 1919)
DERULUFT	Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft mbH, Berlin/Moskau
DAL	Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin
DLH	Deutsche Luft Hansa A.G., Berlin
DLR	Deutsche Luft-Reederei GmbH, Berlin
DLV	bis 1933: Deutscher Luftfahrt-Verband e.V., Berlin ab 1933: Deutscher Luftsport-Verband e.V., Berlin
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
DVS	Deutsche Verkehrsflieger-Schule GmbH, Staaken b. Berlin
DzAL	Danziger Aerolloyd GmbH
DzILÜK	Danziger Interalliierte Luftfahrt-Überwachungskommission
DzLLD	Danziger Lloyd Luftdienst GmbH
DzLP	Danziger Luftpost GmbH
DzLR	Danziger Luftreederei GmbH
IATA	International Air Traffic Association, Den Haag
ILGK	Interalliiertes Luftfahrt-Garantie-Komitee (Comité de Garantie Aéronautique)
ILÜK	Interalliierte Luftfahrt-Überwachungskommission
JFA	Junkers Flugzeugwerk AG, Dessau
JLAG	Junkers-Luftverkehr AG, Dessau/Berlin
LFG	Luft-Fahrzeug-Gesellschaft mbH, Stralsund
LLD	Lloyd Luftdienst GmbH, Bremen
LO	Lloyd Ostflug GmbH, Berlin
LVG	Luft-Verkehrs-Gesellschaft mbH (nach 1918: KG), Berlin und Köslin
LVP	Luftverkehr Pommern GmbH, Stettin
L.Ü.St.	Luftfahrt-Überwachungs-Stelle
NSFK	Nationalsozialistische Fliegerkorps, Berlin
PLL Aerolloyd	Polska Linja Lotnicza Aerolloyd Sp.zo.o., Warschau
PLL Aerolot	Polska Linja Lotnicza Aerolot S.A., Warschau
RVM	Reichsverkehrsministerium, Berlin
RWM	Reichswehrministerium, Berlin
SCADTA	Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aereos, Bogota (Kolumbianisch-deutsche Luftverkehrs-Ges.)

Auswahl der benutzten Quellen

Bücher und Broschüren

Amtsblatt der Regierung zu Danzig / Staatsanzeiger für Danzig / Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig, Jahrgänge 1920 - 1937.

Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig, Jahrgänge 1921 - 1939.

Reichsgesetzblatt 1939 betr. „Verordnung über die Einführung deutschen Luftrechts im Gebiet der bisherigen Freien Stadt Danzig. Vom 13.Oktober 1939.“

Ruhnau, Rüdiger: Die Freie Stadt Danzig 1919 - 1939, Berg am See, 1979

Kimmich, Christoph M.: The Free City, New Haven/London, 1968

Martin, H.: Freie Stadt Danzig - staatsrechtliche Stellung und wirtschaftliche Bedeutung, Danzig 1926

Lewinsky, Hermann und Wagner, Richard: Danziger Staats- und Völkerrecht, Band I, Danzig/Berlin 1927

Crusen, Georg und Lewinsky, Hermann: Danziger Staats- und Völkerrecht, Band II, Danzig 1935

Wefeld, Hans Joachim: Ostdeutsche Hochschüler am Himmel, Berlin 1994, S. 19 ff.

Gesellschaft der Freunde der T.H. Danzig (Hrsg.): Beiträge und Dokumente zur Geschichte der Technischen Hochschule Danzig 1904 - 1945, S. 116 ff.

Zirwas, Gerhard: Flieger für die Heimat – Der Erlebnisbericht eines Danziger Sportfliegers, Leipzig 1935

Zeitschriften

Illustrierte Flugwoche,

Jahrgang 1920, S.87f. Luftpost zur Danziger Messe

S.179 Rundflüge der DzLR

S.294 Post-Luftverkehr Danzig - Stolp

S.344 Reklameflug der DzLR

Jahrgang 1921, S.477 Der Luftfahrzeugbau in Danzig freigegeben

Jahrgang 1922, S.261 Danzig als ein Mittelpunkt des östl. Luftverkehrsnetzes

S.280 Flugergebnisse der DzLP im Monat September 1922

Jahrgang 1925, S.463 Von der Danziger Fliegerschule.

Junkers Luftverkehr Nachrichtenblatt,

Jahrgang 1923 Nr. 4 Einweihung des neuen Danziger Flughafens

Nr. 5 Zur Eröffnung des neuen Danziger Flughafens

Nr. 16 Danzig im Luftverkehr 1923

Jahrgang 1924 Nr. 3 Ein Junkers-Flugzeug im Hochwasser-Schutzdienst

Luftschau Jg. 1933, S.42 Wieder ein Jahr erfolgreicher Luftfahrtarbeit im deutschen Danzig.

Unser Danzig, Jg. 1992 Nr. 11 bis 19 Prof. Rüdiger Ruhnau, Der Kranich schwingt auf.

Jg. 1993 Nr. 1 bis 5. Prof. Rüdiger Ruhnau, Im Zeichen des Kranichs.

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Monatliche Verkehrsberichte folgender Flugwachen:

Staaken/Adlershof/Tempelhof 1922 – 1925

Stettin-Schwarzow/Kreckow 1922 – 1925

Stolp 1924 – 1925

München-Schleißheim 1923 – 1925

Königsberg-Devau 1922 – 1926

Allenstein 1926

Elbing 1926

Verkehrshundertschaft (Luftaufsicht) der Schutzpolizei der Freien Stadt Danzig: Tätigkeitsberichte aus dem Jahr 1921.

Luftfahrtüberwachungsstelle der Schutzpolizei der Freien Stadt Danzig: Tätigkeitsberichte aus den Jahren 1922, 1924 und 1925.

Luftpolizeilicher Überwachungsdienst Ostpreußen, Königsberg: Quartalsberichte „Kontrolle des Luftverkehrs“ 1923 - 1932.

Luftfahrtüberwachungsabteilung Pommern, Stettin: Tätigkeitsbericht für die Zeit vom 15.7. - 15.11.1921, datiert 18.1.1921.

Luftaufsicht Hamburg: Monatsberichte 1923 - 1926

Ergebnisprotokoll einer Sitzung am 28.3.1921 in Danzig, Thema „Flugzeugverhältnisse in Danzig“, Teilnehmer u.a. Sir Richard Haking, Dr. Sahn, Colonel Masterman (ILÜK).

Minister des Innern, Erlasse Nr. II D 1089 vom 6.4.1921 und II D 2622 vom 11.8.1921 betr. Ausübung des Luftverkehrs der Danziger Luftverkehrsgesellschaften.

Minister des Innern, Erlaß Nr. II N 116/21 vom 6.1.1922 betr. Flugzeuge der Freien Stadt Danzig.

Deutsches Generalkonsulat in Danzig, Bericht Tgb.Nr. H 187/22 vom 19.4.1922 an das Auswärtige Amt, Berlin, betr. Gründung einer neuen Luftverkehrsgesellschaft in Danzig.

Deutsches Generalkonsulat in Danzig, Bericht Tgb.Nr. I 1292 vom 9.6.1922 an das Auswärtige Amt, Berlin, betr. Freigabe von ehemaligen deutschen Militärflugzeugen und Junkers-Limousinen in Danzig.

Deutsches Generalkonsulat in Danzig, Bericht Tgb.Nr. I G 361/27 vom 19.3.1927 an das Auswärtige Amt, Berlin, betr. internationale Kennzeichen für Danziger Flugzeuge.

Senat der Freien Stadt Danzig, Schreiben Nr. B IIa 150/22 vom 30.9.1922 an das Reichsverkehrsministerium, Abt. für Luft- und Kraftfahrwesen, betr. Änderung der Werknummern durch die Junkers-Flugzeugwerke.

Deutscher Reichs- und Staatskommissar in Danzig, Bericht vom 9.5.1921 an das Auswärtige Amt, Berlin, betr. Luftfahrt in Danzig.

Auswärtiges Amt, Berlin, Schreiben Nr. F.8102 vom 27.7.1921 an Air Commodore Masterman (ILÜK) betr. Zulassung Danziger Flugzeuge auch in Deutschland.

ILÜK, Schreiben Nr. AC/12382/OC vom 2.11.1921 an den Präsidenten der Luftfahrt-Friedenkommission betr. Freigabe von Flugzeugen des Freistaats Danzig.

Senat der Freien Stadt Danzig, Abt. für Betriebe, Verkehr und Arbeit, Schreiben Nr. B II/11/21 vom 21.11.1921 an das Reichsverkehrsministerium, Berlin, betr. Zulassung Danziger Flugzeuge für den Luftverkehr.

Inter-Allied Aeronautical Commission of Control Germany: Execution Report, Volume I und II, darin insbesondere:

Vol. I, S. 244 f „Rights of Control Commission in Danzig“,

Vol. II, S. 87 f „Danzig“ und S. 308 ff. „Danzig Inter-Allied Aeronautical Commission“.

Bericht der Air-Subcommission an den Völkerbundsrat betr. Herstellung von Flugzeugen in Danzig, datiert Paris, 30.9.1921.

Tagebücher Eberhard Milch für den Zeitraum 1920 - 1922 (im Bundesarchiv Freiburg, Militärarchiv).

Prof. Rößger, Nachlaß, darin Funkkennungen, Stand ca. Januar 1923 (Bibliothek der TU Berlin)

JFA, Bericht vom 25.1.1921 über einen Besuch von Oberleutnant Sachsenberg in Danzig vom 5. - 10. Januar 1921.

DzLP, Schreiben vom 8.8.1921 an das Oberpräsidium der Provinz Ostpreußen betr. Notlandung der Flugzeuge Dz 38 und Dz 25, einschl. Bericht des Flugzeugführers Krause über seine Notlandung mit Dz 38 am 3.8.1921 bei Kahlberg.

Liefervertrag zwischen JFA, DzLP und Bayerischer Luftloyd GmbH über 2 Stück Junkers F 13, datiert 20.1.1921.

Vertrag vom 27.8.1922 über eine Arbeitsgemeinschaft zwischen Aerolloyd GmbH Warschau, den Herren Dr. Ignatz Wygard und Dr. Bronislaw Rzuchowski, beide Warschau, sowie der DzLP, Danzig.

DzLP, Schreiben vom 10.11.1922 an JFA-Hauptbüro, Dessau, betr. Einsatz von Danziger Flugzeugen und Piloten in Polen.

DzLR, Schreiben vom 13.1.1920 an das Reichsluftamt, Berlin, betr. Zulassung des Unternehmens zum Luftverkehr.

DzAL, Schreiben vom 23.5.1923 an JFA, Dessau, betr. Notlandung des Junkers-Flugzeugs Dz 40, einschl. Unfallbericht des Flugzeugführers Babekuhl vom 11.5.1921.

Notarielle Gründungsurkunde und Gesellschaftsvertrag der DzLP, verhandelt am 26.2.1921 in Danzig vor dem Notar Bernhard Rosenbaum.

DzLP, Schreiben vom 4.6.1921 an JFA, Dessau, betr. Zulassung von F 13 in Danzig

Bruno Rodschinka, Tätigkeitsbericht vom 29.12.1921 an Dir. Hans Sachsenberg, Dessau, betr. Einsatz beim Lloyd Ostflug von August bis Oktober 1921.

DzLR, Schreiben vom 25.6.1921 an das Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen, Berlin, betr. Interalliierte Luftfahrt-Überwachungskommission.

DzLP, Schreiben an das deutsche Generalkonsulat in Danzig vom 20.12.1925 betr. Fusion DAL und JLV zur DLH und Sonderrolle der DzLP im Verkehr mit Polen.

JFA-Hauptbüro, Aktennotiz vom 29.10.1927 betr. Junkers-Engagement in Polen und Rolle der DzLP.

Denkschrift über die Gesellschaftsbeziehungen der Ostdeutschen Landwerkstätten GmbH (Ola) zum Junkers-Konzern, Urkundenband II, hierin:

- Nr. 57: Darstellung der Beziehungen zwischen JFA und Ola vom 3.2.1932.
- Nr. 25, Anlage 2: Zusammenstellung der in der Vermögensübersicht per 30.6.23 erwähnten 27 Flugzeuge.
- Nr. 27: Schreiben JFA an Prof. Junkers vom 31.7.23 betr. Stellungnahme zur Vermögensübersicht der Junkers-Werke Abt. Luftverkehr, Berlin, aufgestellt auf den 1.7.23.

Illustrationen

Alle Bilder, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Frost/ADL. Die Übersichtszeichnungen unterliegen den Urheberrechten des Autors.