



Das Reichsluftfahrtministerium (RLM) bezog 1936 das neuerrichtete Gebäude in Berlin-Mitte an der Ecke Leipziger Straße / Wilhelmstraße. Heute ist in diesem Gebäudekomplex das Bundesministerium der Finanzen untergebracht.

Überlegungen und Feststellungen zur sogenannten RLM-Typenliste

Von Dipl.Ing. Karl Kössler (ADL)

03.2019 durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 1 / 2003

Es ist eine weitverbreitete Ansicht, daß das Numerierungssystem der deutschen Flugzeugmuster vom Reichsministerium für Luftfahrt (RLM) eingeführt worden sei, was folgerichtig heißen würde, daß die entsprechenden Anordnungen erst nach dessen Schaffung im Mai 1933 ergangen sein können. War es wirklich so, oder hat das RLM vielleicht nur etwas übernommen, was es zu dieser Zeit schon gegeben hat?

Dieser bisher so gut wie nicht gestellten Frage nachzugehen, lohnt sich. Bedauerlich ist nur, daß der Verfasser und seine Kollegen von der ADL bisher noch auf keine Dokumente gestoßen sind, aus welchen die Zusammenhänge einfach zu erkennen wären. Es bleibt somit nur der Weg, aus vielen einzelnen Feststellungen, zusammen mit den zugehörigen nachweisbaren Daten, rückzuschließen auf den Ablauf der Geschehnisse. Vor so weitreichenden Entscheidungen muß es auf jeden Fall Besprechungen gegeben haben, von denen eigentlich Niederschriften existieren müßten. Falls einem Besucher unserer Homepage solche Dokumente bekannt sind, wäre die ADL im Interesse der luftfahrtgeschichtlichen Forschung für einen Hinweis dankbar.

Entstehungsgeschichte

Um es vorweg zu nehmen, das RLM hat in dieser Hinsicht nichts Neues geschaffen, sondern lediglich ein zweifellos bereits seit mindestens Anfang 1930 ausgearbeitetes und noch im selben Jahr auch eingeführtes Verfahren zur Festlegung von Musterbezeichnungen nach Plan übernommen, weitergeführt und ausgebaut. Die Grundüberlegungen dazu müssen, beim bekannten Tempo behördlicher Entscheidungen, offensichtlich schon früher angestellt worden sein, das heißt also bereits 1929. Hier ergibt sich gleich die nächste Frage, von wem? Anzunehmen ist, daß eine ganze Reihe von Einrichtungen bei den Beratungen beteiligt gewesen sein dürfte. Hierzu gehört auf jeden Fall die für die Zulassung zuständige Prüfstelle für Luftfahrzeuge der Deutschen Versuchs-

anstalt für Luftfahrt (DVL/ Pfl) in Berlin-Adlershof, die selbst schon zehn Jahre zuvor, nämlich in der ersten Jahreshälfte 1919, versucht hatte, ein eigenes Bezeichnungssystem für mustergeprüfte Flugzeuge einzuführen [1]. Möglicherweise mag nun, bei den neuerlichen Überlegungen, auch noch der 1930 gegründete „Deutsche Luftfahrzeug-Ausschuß“ (DLA) mitgewirkt haben. Ferner könnte der Fachnormenausschuß für Luftfahrt (FALU) beteiligt gewesen sein, da dieser wiederum einen Unterausschuß für Bezeichnungen hatte.

Gewichtigster Teilnehmer dürfte aber das Referat WaPrw 8 des Heereswaffenamtes der Reichswehr gewesen sein, das Major (später Oberstleutnant) Wilhelm Wimmer leitete. Zu dessen Gruppe 4 „Beschaffung“ gehörte die wenig bekannte, schon 1926 gegründete Firma „Fertigungs-GmbH“, von der vielleicht sogar der Anstoß zu den hier behandelten Veränderungen ausging. Diese nach außen hin private Gesellschaft, deren Leiter der ehemalige Albatros-Mann Max Heinrich Bauer war, hatte die Aufgabe, „die Herstellung von Flugzeugen in großer Zahl mit möglichst geringem Aufwand an Zeit, Material und Menschenarbeit vorzubereiten“. Rationalisierung sei, wie Bauer einmal ausführte, die Einstellung der Wirtschaft auf möglichste Einheitlichkeit [2].

Der Einfluß dieser Firma auf die Luftfahrtindustrie war jedenfalls sehr stark, erst recht wegen der schlechten wirtschaftlichen Lage fast aller deutschen Flugzeugbauer im Zeichen der Weltwirtschaftskrise, die deshalb auf Aufträge des Staates angewiesen waren.

Festzustellen ist, daß es bereits etwa ab 1930/31 plötzlich Veränderungen in der Bezeichnungsweise von Flugzeugmustern verschiedener Hersteller gibt, die nur mit steuernden Eingriffen „von oben“ in die bis dahin den Firmen völlig frei überlassene Wahl der Bezeichnungen ihrer Flugzeuge erklärbar sind. Anscheinend hat man damals erkannt, daß hier eine gewisse Ordnung nötig war, wollte man nicht zu einem schwer durchschaubaren Durcheinander kommen. Oder wie sollte man es nennen, wenn, quer durch den deutschen Firmenwald, nicht weniger als sechs verschiedene Muster zum Beispiel die Zahl 33 in ihrer Bezeichnung führten? Da gab es die C 33 von Caspar, die A 33 von Focke-Wulf, die HD 33 von Heinkel, die W 33 von Junkers, die L 33 von Klemm und die M 33 der Bayerischen Flugzeugwerke. Das ging sogar so weit, daß von zwei Firmen Flugzeuge mit der gleichen Typenbezeichnung gebaut und vertrieben wurden, wie im Fall der A 20, die man sowohl bei Junkers als auch bei Focke-Wulf finden kann. Die am Ende dieses Berichts wiedergegebene Liste läßt all dies erkennen.

Wollte man nun hier Abhilfe schaffen, so waren zwei Bedingungen zu erfüllen: Einmal sollte der jeweilige Hersteller des Luftfahrzeugs sofort klar und eindeutig erkennbar sein. Zum anderen mußten Mehrfachbelegungen von Typennummern vermieden werden.

Das Streben nach Eindeutigkeit wird um so verständlicher, als die Reichswehr, ganz entgegen den Bestimmungen des Vertrages von Versailles, bereits Pläne für die Schaffung einer sogenannten „Friedensfliegerwaffe“ in den Schubladen hatte (Befehl des Chefs der Heeresleitung zur Fliegerrüstung 1931-1937 vom 19.5.1930 [3]). Weil darin unter anderem von der Vergabe von größeren Aufträgen an die Flugzeugindustrie die Rede war, ist anzunehmen, daß auch Fragen der heute als Logistik bezeichneten Nachschublenkung und -organisation bereits eine wesentliche Rolle gespielt haben. Es gab somit genügend Gründe, hier ordnend einzugreifen.

Jemand, vielleicht bei der DVL/PfL, eher aber noch bei der erwähnten, dem Heereswaffenamt nahe stehenden Fertigungs-GmbH, muß also damals begonnen haben zu untersuchen, wie weit sich die bisherigen Firmengewohnheiten in ein solches neu zu schaffendes und nach einheitlichen Regeln aufgebautes Gesamtschema einordnen ließen. Davon würde es abhängen, ob die Fortführung der bisherigen Nummernfolgen vorerst gestattet werden könnte oder wo anderenfalls in Zukunft von amtlicher Seite aus bei der einen oder anderen Firma notfalls Sprünge in der bisherigen Folge der Musterbezeichnungen anzuordnen wären, um die beiden angestrebten Ziele zu erreichen. Am Ende stand sogar die Notwendigkeit, neuen Flugzeugen Musternummern zuzuweisen, welche ganz außerhalb der bisher vom jeweiligen Hersteller verwendeten Zahlenreihen lagen.



Erstes Inserat der Firma Focke-Wulf von 1933 für ihr Flugzeug Fw 44 mit dem neuen Firmenkürzel in der Musterbezeichnung. Es beweist auch die angeordnete Kleinschreibung des zweiten Buchstabens.

Einführung von vereinheitlichten Firmenkürzeln

Als erste Maßnahme, die erkennbar darauf zielte, die Herkunft eindeutig feststellbar zu machen, sind die nun in gleicher Weise gebildeten Firmenkürzel anzusehen. Sie leiteten sich alle aus dem Firmennamen ab, bestanden aus zwei Buchstaben und sind ab Ende 1930/Anfang 1931 zu finden. Diese wichtige Änderung ist bis heute in der Literatur wenig oder gar nicht beachtet worden.

Bis dahin hatten einige Flugzeughersteller für die Kennzeichnung ihrer Entwürfe oft nur den ersten Buchstaben ihres Firmennamens oder des Konstrukteursnamens benutzt, wie zum Beispiel Caspar mit C, Espenlaub mit E, Junkers mit J, Fieseler mit F (auch bei Focke-Wulf zu finden z.B. mit F 19a – wobei dieses F aber möglicherweise nicht vom Firmennamen herrührte, sondern für Forschungsflugzeug stand), die Bayerischen Flugzeugwerke mit M (vom Namen ihres Chefkonstruktors Willy Messerschmitt) oder Udet mit U. Nur wenige Firmen hatten bereits die aus zwei Buchstaben bestehende Abkürzung ihres Firmennamens als Teil der Musterbezeichnung verwendet, wie zum Beispiel Dornier mit Do und Rohrbach mit Ro. Möglicherweise bildeten diese beiden nun das Vorbild für die jetzt allgemein angeordneten und für die anderen Flugzeughersteller neu eingeführten Bezeichnungen. Sie bestanden, wie schon weiter oben erwähnt, aus zwei Buchstaben, von denen der erste Buchstabe grundsätzlich groß, der zweite aber klein geschrieben wurde, und zwar unabhängig von seiner Herkunft.

Selbst bei Fw, wo das W von Wulf kam, dem zweiten Teil des Doppelnamens Focke-Wulf, blieb es bei der Kleinschreibung. Daran ändert auch nichts der mögliche Einwand, daß auch heute noch gelegentlich das (falsche) FW zu finden ist. Schon die erste, in Zeitschriften veröffentlichte und hier wiedergegebene Werbeanzeige für die Fw 44 zeigt, daß Focke-Wulf die neue Vorschrift akzeptierte. Unter dem Namen „Stieglitz“ bald sehr bekannt, setzte dieses Flugzeug aber noch die bisherige Nummernfolge der Firma fort. Nicht so beim „Stößer“ Fw 56, der bereits eine Nummer trägt, die erkennbar schon aus einer schon zugeteilten Nummernfolge stammt. Aus einer Werbeanzeige von 1935 für den „Stößer“ geht die Kleinschreibung des Buchstabens „w“ ebenfalls eindeutig hervor. Bei den Bayerischen Flugzeugwerken mit dem angeordneten Kürzel Bf liegt der Fall ähnlich. Richtig ist das kleine "f".

Ein weiteres Inserat von Focke-Wulf, diesmal aus dem Jahr 1935 für ihr Muster Fw 56 „Stößer“, zeigt ebenfalls die praktizierte Kleinschreibung des zweiten Buchstabens im Firmenkürzel.



Erst 1938, als der vier Jahre zuvor ins Leben gerufene Hamburger Flugzeugbau (mit Ha als Firmenkürzel) seinen Namen in Blohm & Voß änderte, gab es die erste Ausnahme von dieser Regel, indem das RLM, vermutlich auf Drängen der Firma, der Großschreibung des „V“ zustimmte, erstmals verwendet bei der BV 138 A-01 D-ADJE (später TW+BC) und bei der BV 141 V-3, D-OLGA (BL+AA).

Wie bereits gesagt, sind diese neuen Firmenbezeichnungen beginnend mit Ende 1930/Anfang 1931 zu finden. Wenn man zur Suche nach der frühesten Verwendung der neuen Firmenkürzel allerdings das bekannte „Gelbe Buch“ von Ries [4] zu Rate ziehen will, so findet man dort leider gar keine Hilfe. Im Gegenteil! Der Autor hat zum Beispiel, beginnend bei den allerersten Junkers F 13 in den frühen zwanziger Jahren, auch bei allen nachfolgenden Mustern der Firma Junkers einfach das Firmenkürzel Ju hinzugesetzt, das es aber vor 1930/31 noch gar nicht gab. Dies gilt leider auch für viele andere dort zu findende Einträge, bei denen bedenkenlos die damals noch nicht vorhandenen Firmenkürzel vor die eigentlichen Musterbezeichnungen gesetzt worden sind. Eindeutig frühester Träger der neuen Bezeichnung Ju ist wohl die einmotorige Ju 52. Das erste Flugzeug dieses Modells, die D-1974 mit der Werknr. 4001, flog am 11.9.1930 zum ersten Mal. Im Flugbuch des Einfliegers, Flugkapitän Wilhelm Zimmermann, ist es noch als J 52 eingetragen. Der Konstrukteur, Dipl.-Ing. Ernst Zindel, bezeichnete es in einem Schreiben vom 16.8.1930 dagegen mit G 52. Beide Schreibweisen würden in die Reihe der bei Junkers bis dahin üblichen Musterbezeichnungen passen. Bei der Musterprüfung durch die DVL aber hieß das Flugzeug bereits **Ju 52** be [5], unter welcher Bezeichnung es nach erteilter Zulassung am 10.2.1931 in die Luftfahrzeugrolle eingetragen und am 17.2. in Tempelhof auch der Öffentlichkeit vorgestellt wurde [6].



Das erste Muster, welches bei der Junkers Flugzeugwerk AG gemäß den neuen Regeln bezeichnet wurde, war die Ju 52 be, Wnr. 4001.
(Slg. Ott/ADL)

Festgelegte Nummernreihen für die Typenbezeichnungen

Sowohl die Firmenabkürzungen als auch die ersten, nach Gesamtplan festgelegten Musternummern dürften wohl zur selben Zeit überlegt worden sein. Die Annahme ist nicht abwegig, daß Flugzeugmuster, die bereits mit dem jeweiligen Firmen Kürzel zugelassen werden, auch Musternummern haben dürften, die von der Firma nicht mehr ganz frei gewählt werden konnten. Ihrer Verwendung müßte die zuständige Stelle zumindest zugestimmt haben. Daß aber von den beiden Neuerungen besonders die zentrale Nummernzuteilung auf jeden Fall eine erheblich längere Zeit brauchte, steht fest. So ließen sich zunächst einige wenige Doppelbelegungen nicht ganz vermeiden.

Ein solcher Fall ist bei dem bereits wesentlich früher begonnenen, aber erst nach der Ju 52 fertiggestellten, anfangs noch mit J 49 bezeichneten Höhenforschungsflugzeug gegeben, das bei der Flugerprobung als D-2688 ab Oktober 1931 schon die Bezeichnung Ju 49 trug. Ähnliches gilt für das dritte Muster, welches „Ju“ hieß, nämlich die Ju 60, die zwar bereits seit dem 8.11.1932 flog, aber erst im Mai 1933 als D-2400 in der Luftfahrzeugrolle erschien. Den Auftrag zum Bau von drei Flugzeugen dieses Modells hatte übrigens das Reichsverkehrsministerium (RVM) bereits am 3.10.1931 erteilt. Gebaut wurde davon aber nur eines.

Das Höhenforschungsflugzeug Ju 49 ba war das zweite Muster der Junkers Flugzeugwerke, welches mit dem neuen Firmen Kürzel „Ju“ zugelassen wurde. Es wurde im September 1933 als D-2688 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen. Mindestens seit Oktober 1936 flog sie dann mit dem neuen Kennzeichen D-UBAZ.
(Slg. Frost/ADL)



Beide Muster bzw. deren Bezeichnungen lassen genau die Schwierigkeiten erkennen, die sich anfangs bei den ersten Lenkungsversuchen der zuständigen Amtsstelle ergaben. Beide Nummern, sowohl 49 als auch 60, finden sich nämlich auch bei zwei zur gleichen Zeit bei Heinkel entwickelten Flugzeugen, allerdings wegen des dort ebenfalls neu eingeführten Firmen Kürzels „He“ sicher nicht mehr verwechselbar. Warum solche Doppelbelegungen nicht gleichzeitig mit der Anwendung der Firmen Kürzel unterbunden wurden, könnte unter anderem daran gelegen haben, daß die Konstruktionsarbeiten bei beiden Firmen zu dieser Zeit bereits weit fortgeschritten waren und man ihnen den großen Aufwand mit der dann vorzunehmenden Änderung aller schon vorhandenen Zeichnungen nicht zumuten wollte.

Außerdem könnten Überlegungen zur Bedeutung der einzelnen Baumuster eine Rolle gespielt haben. Wenn von vornherein erkennbar war, daß eines der beiden Muster nur in sehr geringer Stückzahl (und dazu nur für zivile Verwendung) oder ausschließlich für den Export gebaut wurde, konnte sich eine Doppelbelegung nicht weiter auswirken und würde in kurzer Zeit von selbst verschwinden.

KLEMM KI 25
das zweisitzige Flugzeug für Sport und Ausbildung



Größte Start-, Flug- und Landesicherheit, ausreichender Leistungsüberschuß, leicht zu fliegen, billig im Betrieb, einfach unterzustellen.

Angebote:
Leichtflugzeugbau KLEMM G. m. b. H.
Böblingen

Die Firma Klemm wirbt für ihr jahrelang als Typ L 25 weltweit verkauftes Sportflugzeug bereits 1933 mit der neuen Musterbezeichnung KI 25 (**links**). Allerdings klappt die Umstellung auf das neue Firmenkürzel „KI“ noch nicht reibungslos, wie die Anzeige für die Europaflug-Maschine KL 32 zeigt (**rechts**).



Europaflug 1932
mit
KLEMM KL32-Serienmaschine
Poß - 2ter Sieger
erster Deutscher
5 KLEMM unter den 9 Ersten
7 KLEMM am Start
7 KLEMM am Ziel

ein Beweis für
Sicherheit und Regelmäßigkeit

Leichtflugzeugbau KLEMM G. m. b. H.
Böblingen (Württemberg)

Rückwirkende Umbenennungen sind offensichtlich nur wenige vorgekommen, abgesehen allerdings von Heinkel, wo man anscheinend nach der Einführung der neuen Bezeichnungsweise alle früheren, noch in Betrieb befindlichen Muster von HD (Heinkel-Doppeldecker) und HE (Heinkel-Eindecker) auf das neue „He“ umstellte, zumindest im weiteren Schriftverkehr. Ein anderes Beispiel ist das bis dahin schon seit vielen Jahren weltweit als L 25 mit einer ganzen Reihe verschiedener Motoren verkaufte Klemmflugzeug, das nun aber ganz offiziell als KI 25 weitergebaut und angeboten wurde. Die hier ebenfalls gezeigte Anzeige belegt dies.

Anscheinend gleichzeitig mit dieser Umbenennung mußte die Firma Klemm aber auch ihre bis dahin geübte Praxis aufgeben, das verwendete Motorenmuster durch eine an die Musterbezeichnung angehängte römische Zahl kenntlich zu machen. Das erste, von Anfang an mit „KI“ bezeichnete Muster – allerdings zunächst noch als „KL“ geschrieben – war die KI 31 von 1931 [7], gefolgt von der KI 32, von der schon am Europarundflug 1932 nicht weniger als sieben Flugzeuge teilnahmen. Auffallend ist, daß bei den folgenden Flugzeugen der Firma die Nummer 34 ausgespart wurde. Das könnte im Hinblick auf die damals bereits eingeplante Großserienfertigung der W 34 (unter Beibehaltung dieser Bezeichnung) durchaus auf eine Anordnung zurückzuführen sein, weil diese Nummer auch bei den anderen Firmen nicht belegt wurde. Die HD 34 von 1928 und das Messerschmittprojekt M 34 können dabei außer Acht bleiben.

Die anfänglich noch mögliche Doppelbelegung zeigt sich aber auch mit der Typennummer 64 bei Arado und Heinkel oder der Typennummer 35 bei Klemm und den Bayerischen Flugzeugwerken. Für alle diese nur scheinbar der Planung widersprechenden Feststellungen könnten neben den bereits erwähnten Gründen aber auch Anlauf- und Umstellungsschwierigkeiten eine Rolle gespielt haben. Sehr bald, und zwar wohl schon ab dem Jahr 1932, gab es praktisch keine Überschneidungen mehr.

Anwendung der neuen Regeln in der Praxis

Jede der acht noch arbeitenden Firmen, welche dank der Staatshilfe die Weltwirtschaftskrise überstanden hatten und nun für das anlaufende Rüstungsprogramm vorgesehen waren, hatte jetzt ihren eigenen Typennummernreihe. Das neue System arbeitete von da ab einwandfrei, erst recht nach der Schaffung des RLM. Daß dieses die DVL/PfL weiter auf dem Gebiet arbeiten ließ, diese Einrichtung sozusagen sich direkt eingliederte, wird durch die Tatsache unterstrichen, daß die einzelnen Bereiche neben ihrer bisherigen Bezeichnung auch eine RLM-Bezeichnung erhielten. So wurde zum Beispiel der für die Festigkeitsprüfung zuständige Teil der Prüfstelle als LC II /FP in das Amt eingegliedert [8]. Für den übrigen Teil der Musterprüfung war in der Regel die Erprobungsstelle

Rechlin, zum Teil auch Travemünde, zuständig. Nur kleine Zivilflugzeuge blieben auch in dieser Hinsicht in der Zuständigkeit der DVL. Übrigens wurde auch die Fertigungs-GmbH als Gruppe LC II 6 in das Technische Amt des RLM überführt.

Für das bisher Gesagte lassen sich viele weitere Beispiele als Beleg anführen. Die Firma Dornier Metallbauten zum Beispiel, die schon seit Jahren ihre Flugzeuge mit Do, also in der jetzt allein gültigen Weise bezeichnet hatte, war – vermutlich nicht zufällig sondern bereits gesteuert – genau zur rechten Zeit von der vorangegangenen Bezeichnungsart ihrer Muster mit Buchstaben (Do X, Do Y, Do J [9]) auf die Zählweise mit Zahlen umgeschwenkt, beginnend mit Do 10 bis hinauf zu Do 26. Dies sind die niedrigsten Zahlen im neuen System. Auch hier kann man vermuten, daß bei der Wahl (oder Zuteilung) dieser Nummern weitergehende Überlegungen im Spiel gewesen sind. So könnte zum Beispiel eine Forderung bestanden haben, keine einstelligen Nummern zu verwenden, wobei sich automatisch 10 als die erste der Möglichkeiten ergeben hätte. Die zukünftigen Dornierflugzeuge konnten auf diese Weise ohne Überschneidungsgefahr in diesem Rahmen untergebracht werden. Daß dabei auch bisherige Bezeichnungen in neue umgewandelt worden sind, dürfte bekannt sein. So wurde zum Beispiel die Do F einfach zur Do 11, oder die Do A „Libelle III“ zur Do 12.

Dabei wurden, als firmeneigene Besonderheit, die geraden Zahlen grundsätzlich für die Seeflugzeuge, die ungeraden für die Landflugzeuge verwendet. Damit ist auch die in der Literatur immer wieder zu findende Behauptung widerlegt, daß der nachträglich in das neue System übernommene „Wal“, bis dahin als Do J bezeichnet, die Nummer 15 bekommen hätte. Es konnte natürlich nur die 16 sein. Schließlich aber kam, wenn auch erst viele Jahre später, der große Sprung gleich auf Do 215 und folgende, während die der Firma auch noch zugesprochenen Nummern 25 und 27 bis 29 damals unbelegt blieben. Sie wurden aber, in Traditionsverbundenheit, nach dem Krieg bekanntlich für die dann entstandenen Neuentwicklungen verwendet.

Oder nehmen wir nochmals Junkers. Hier können wir feststellen, daß die Nummern von 12 (Projekt J 12) über W 33 und W 34 bis hinauf zur A 50, dem „Junior“, durchwegs mit nur einem Buchstaben davor, noch praktisch durchgehend verwendet worden sind.

Die bereits weiter oben erwähnten ersten beiden Muster mit dem neuen Kürzel Ju, der Nummer nach noch in diese Reihe gehörend, waren die Ju 49 und die Ju 52. Danach aber könnte die Bezeichnung Ju 60 auf den ersten Blick schon den Anschein erwecken, den ersten, nur durch Einwirkung von außen erklärbaren Sprung zu verkörpern. Da es aber bei Junkers auch noch mehrere Projekte mit Nummern zwischen 53 und 58 gegeben hat, muß hier noch kein Eingriff vorgelegen haben. Wohl aber ist die Wahl der nächstfolgenden Musterbezeichnungen, nämlich von Ju 86 (85) bis Ju 90 und erst recht Ju 160 nur als Auswirkung einer Anordnung erklärbar.



Die Junkers Ju 60 wurde nach einem Auftrag des Reichsverkehrsministeriums vom 3.10.1931 als Wettbewerber zur Heinkel He 70 gebaut, aber nur als Einzelstück.

(Slg. Frost/ADL)

Hier ist noch auf zwei Besonderheiten hinzuweisen. Einmal ist es die Tatsache, daß die Bezeichnungen der „Altmuster“ W 33 und W 34, aber auch der G 38 unverändert beibehalten wurden. Zum anderen wurden bei diesen, aber sogar auch noch bei der Ju 52 bis zur allerletzten Ausführung, die bei Junkers üblichen zwei, teilweise sogar drei Kleinbuchstaben beibehalten, durch welche einmal die Zellenausführung und daneben das verwendete Motorenmuster erkennbar war. Erst von der Ju 160 an ersetzen die dann ebenfalls allgemein zur Bezeichnung der Ausführung verwendeten Großbuchstaben diese Junkerssche Eigenheit.

Es spricht alles dafür, daß auch der für die anderen Flugzeughersteller einheitliche Ersatz der bisherigen firmeneigenen Ausführungsbezeichnungen durch diese neuen Großbuchstaben auf Anordnung von oben geschah.

War die Nummer 50 bei Junkers noch durch die A 50 belegt, so stellen wir mit Verblüffung fest, daß die folgende Nummer, nämlich 51, plötzlich bei Heinkel und zwar nur dort, zu finden ist. Auch hier bleibt als Erklärung für diese Abweichung nur die Annahme, daß sie auf Weisung einer dazu befugten Stelle erfolgt ist. Daß übrigens auch die 50 bei Heinkel als belegt zu finden ist, ist bekannt. Fest steht, daß alle diese Flugzeuge, bei denen noch Doppelbelegungen ihrer Musternummern erkennbar sind, in derselben Zeit, nämlich in den Jahren 1931 und 1932 konstruiert und gebaut worden sind.

Wenn wir noch bei Heinkel bleiben, so finden wir fortlaufende Nummern bis hinauf zur Zahl 64 (mit Ausnahme von 53 und 54, die wiederum nur bei Junkers zu finden sind), wobei alle diese Flugzeuge bis spätestens 1932 entwickelt und gebaut wurden [10]. Bis zur He 59, die ziffernmäßig als erste das nun einheitliche Firmen Kürzel He führte, waren alle Muster vorher entweder als HE (E für Eindecker) oder HD (entsprechend für Doppeldecker) bezeichnet gewesen. Es zeigt sich also auch hier um etwa 1931 die offensichtlich angeordnete Einheitlichkeit der Firmen Kürzelbildung. Die He 70 entstand erst 1932, zu einer Zeit also, als das Ergebnis der eingangs genannten Überlegungen bereits in die Wirklichkeit umgesetzt worden war. So steht dieses Flugzeug an der ersten Stelle einer zusammenhängenden Folge von vier Nummern (bis He 74 im Jahr 1933), die bereits als Heinkel zugewiesen angesehen werden müssen und die dann auch für anschließend gebaute Flugzeuge, unter ihnen die bekannte He 72, verwendet wurden. Das gilt auch für das nächstfolgende Muster, eben die He 111. Sie steht genau so wieder am Anfang einer nun eindeutig als an Heinkel zugeteilt erkennbaren Nummernreihe, die dann bis 120 ging. Übrigens wurden auch bei Heinkel die bis dahin als Ausführungsbezeichnung verwendeten kleinen Buchstaben zur selben Zeit wie bei Junkers und den anderen Firmen durch die nun angeordneten Großbuchstaben ersetzt.

Als weiteres Beispiel seien die Bayerischen Flugzeugwerke mit Chefkonstrukteur Messerschmitt betrachtet. Dort findet sich ebenfalls eine einfache Zählweise, beginnend mit der Messerschmitt M 17 und endend mit der BFW M 35 im Jahr 1932/33. Man sieht auch hier, daß die Firma bis dahin freie Hand hatte. Die nächstfolgende Musterbezeichnung zeigt aber bereits klar den Eingriff von übergeordneter Stelle: Das ursprünglich als M 37 geplante Kabinen-Reiseflugzeug von Messerschmitt erschien 1933 unter der Bezeichnung Me 108. Die in den für BFW festgelegten Nummernkreis passende Typennummer 108 zeigt eindeutig die Planung von oben. Als Firmen Kürzel für die BFW war eigentlich „Bf“ festgelegt, aber alle am Europaflug-Wettbewerb 1934 teilnehmenden Messerschmitt-Maschinen (später im Nachhinein als „A-Serie“ bezeichnet) wurden im Juli/August 1934 noch als BFW Me 108 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen [13]. Allerdings wachte Oberstabsingenieur Lucht im Technischen Amt des RLM sorgsam über die anschließende Verwendung der angeordneten Firmen Kürzel [11], sodaß BFW ab Anfang 1936 die Bezeichnung dieser Maschinen in Bf 108 ändern mußte. Das blieb auch die Bezeichnung für alle danach gebauten Flugzeuge der Firma, wie Bf 109, 110 sowie 161 bis 164. Dass davon die Nummern 162 und 163 später nochmals verwendet wurden, steht auf einem anderen Blatt.

BAYERISCHE FLUGZEUGWERKE A.G., Augsburg



BFW Me 108 Schnellreise- und Kurier-Flugzeug

4sitziger Ganzmetall-Kabinentiefdecker • Einziehbares Fahrwerk • Schlitzflügel und Landeklappen • Sehr geräumige Kabine • Ausgezeichnete Sicht • Doppelsteuer • Großer Gepäckraum • Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h • Mindestgeschwindigkeit: 75 km/h

Bei BFW tat man sich schwer mit der Umstellung des Firmen Kürzels von „Me“ auf „Bf“. Trotz einer im November 1935 herausgegebenen Anweisung aus dem Technischen Amt prangte im Jahrgang 1936 des renommierten Handbuchs der Luftfahrt (Redaktionsschluß Juni 1936) noch eine Werbeanzeige der BFW für die „Me 108“.

Etwas anders sieht das Bild bei der Firma Albatros aus. Dort reichten die Typennummern nach dem 1. Weltkrieg nahtlos von L 57 bis zu L 84, wobei die letzte in einem Erprobungsprogramm vom 1.4.1931 (Lipezk) auch schon als Al 84 auftaucht. Die nun folgenden letzten vier Albatros-Flugzeugmuster L 100 bis L 103, alle in den Jahren von 1930 bis 1932 konstruiert, haben Nummern, die nicht mehr zur vorherigen Folge passen, wohl aber sehr gut an den Anfang der dann vom RLM übernommenen Liste. Sie sind nur als bereits zugeteilte Nummern zu erklären, um so mehr, als diese Firma schon 1932 von Focke-Wulf übernommen worden war, mitsamt den Aufträgen zur Fertigung je einer kleinen Serie der beiden Muster L 101 und L 102, die nun dort gebaut wurden. Man findet sie gelegentlich auch als Fw L 101 oder 102 oder auch Fw Al 101 oder 102 bezeichnet.

Man sieht, daß zur Beantwortung der Frage, welche Bezeichnungen nun noch firmeneigene und welche bereits von außen vorgegebene sind, demnach nicht die Zahl selbst oder deren Höhe von Bedeutung ist, sondern ausschließlich das Entstehungsdatum des jeweiligen Flugzeugentwurfs. So finden wir sowohl für die Albatros L 100 und L 101 als auch für die Ar 64 das Entstehungsjahr 1930 und für L 102 und Ar 65 das nachfolgende, nämlich 1931. Im selben Jahr wurde auch die Do 10 (Erstflug 25.7.1931) gebaut, während für die Do F bzw. Do 11 1932 als Baujahr feststeht. Auch die Fw 44 flog 1932 zum ersten Mal. Für die He 42, noch als HD

42, gilt sogar 1929 als Entstehungsjahr, während sowohl He 59 als auch He 60 ihren Ursprung schon im Jahr 1930 haben, dagegen die He 45 als HD 45 bereits in das Jahr 1931 gehört.

Bei Klemm ist, wie erwähnt, die Kl 31 in das Jahr 1931 und die Kl 32 in 1931/32 [12] einzuordnen. Feststellen können wir aber auch, daß mit diesen Bezeichnungen, wenigstens kurzzeitig, die Fortführung der bisherigen Nummernfolgen bei Arado, Heinkel, Junkers und Klemm noch möglich war, weil diese sich in das neue System einfügen ließen. Alle hier aufgeführten Beispiele beweisen aber auch, daß die Umstellung bei den Musterbezeichnungen auf jeden Fall bereits lange vor der Entstehung des RLM geschah, beginnend zum Teil sogar schon 1930 – wie besonders die Ju 52/1 m und die Ar 64 zeigen.

Das Kabinen-Reiseflugzeug KL 31 war der erste Typ, den die Böblinger Firma Klemm 1931 in der neuen Weise bezeichnete – wenn auch das Firmenkürzel erst zwei Jahre später von „KL“ auf „KI“ umgestellt wurde.

(Slg. Frost/ADL)



Bezeichnung als sog. „RLM-Typenliste“

Erst von etwa Mitte 1933 an hat also die Bezeichnung „RLM-Typenliste“ ihre Berechtigung. Das Technische Amt des Ministeriums (zuerst mit LB II bezeichnet, dann mit LC) hatte einfach das von anderen bereits früher erdachte und gut ausgearbeitete System übernommen und lediglich weiter ausgebaut. Das braucht nicht weiter zu verwundern, war doch der vorher im Heereswaffenamt für die Flugzeugentwicklung zuständige, jetzt zum Obersten beförderte Wilhelm Wimmer nun der erste Chef des Technischen Amtes des RLM. Hinzuweisen ist aber noch darauf, dass die beim Anschluß Österreichs 1938 dort vorhandenen, durchwegs zivilen Flugzeuge aus landeseigener Entwicklung als nicht für eine Weiterfertigung im Interesse des RLM in Frage kommend angesehen wurden. Ihre Musterbezeichnungen blieben daher so, wie sie waren und wurden nie in die RLM-Liste übernommen. Daraus „Doppelbelegungen“ zu konstruieren, wie in der Literatur oder im Internet z. B. bei der WN 11 gegenüber der Do 11, ist demnach unsinnig.

Noch eine Schlußbemerkung: Wie gut das ganze System in der Folgezeit arbeitete, zeigt die Tatsache, daß es bald – bis heute – möglich war, ein Flugzeugmuster anhand der Typennummer allein schon eindeutig zu bestimmen, ganz ohne Firmenbezeichnung. Wie hat Saint-Exupery einmal gesagt? Vollkommenheit ist nicht dann erreicht, wenn nichts mehr hinzuzufügen ist, sondern erst dann, wenn nichts mehr weggelassen werden kann.

Quellen

Zu danken habe ich insbesondere meinen Kollegen der ADL, Günter Frost, Dr. Volker Koos und Günther Ott, die mir wichtige Hinweise gegeben und Bilder überlassen haben.

- [1] Frost, Ein Vogel namens Eptaba, „JET & PROP“, Heft 1/98
- [2] Budraß, Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918-1945, Schriften des MGFA, Verlag Droste Düsseldorf 1998
- [3] Völker, Dokumente und Dokumentarfotos zur Geschichte der deutschen Luftwaffe, Schriften des MGFA, Verlag DVA Stuttgart 1968
- [4] Ries, Recherchen zur Deutschen Luftfahrzeugrolle, Verlag Dieter Hoffmann Mainz 1977
- [5] Ott, Die einmotorige Junkers Ju 52, in „Luftfahrt International“, Heft 2/81
- [6] Flugsport, Heft 5/31
- [7] Typenschau deutscher Flugzeuge, für den DLV bearbeitet von Hans-Georg Schulte 1934.
- [8] Matschego, Lufttüchtigkeit, Bücher der Luftfahrt-Praxis, Hanns Reich Verlag, München
- [9] Frost, Dornier-Typenbezeichnungen, „JET & PROP“ Heft 6/96 und 1/2008
- [10] Ott, Heinkel He 60, Fakten zur Story, „JET & PROP“ Heft 1 und 2/92
- [11] Interne Anweisung von Oberstabsing. Lucht an alle ihm unterstellten Bereiche, Schreiben der Bayerischen Flugzeugwerke, welche die Bezeichnung Me für deren Flugzeuge enthielten, sofort zurückzuweisen, weil nur Bf richtig sei.
(LC II Nr.42770/35 vom 6.11.1935)
- [12] Flugsport, Heft 18/32
- [13] Frost, Internationaler Rundflug 1934, „JET & PROP“ Heft 1/2005

Flugzeugmuster-Bezeichnungen von Nr. 1 bis 120 für die Zeit von 1919 bis etwa 1939

Nr.	Albatros	Arado	Caspar	Dornier	Fieseler	Focke-Wulf	Heinkel	Junkers	Klemm	BFW
1			S 1/CT 1		F1	S 1	HE 1			
2			CT 2		F2	S 2	HE 2			
3			CT 3		F3		HE 3			
4			CT 4		F4	W 4	HE 4			
5			CT 5		F /Fi 5		HE 5			
6					F /Fi 6		HE 6			
7						A VII / W 7	HE 7			
8							HE 8			
9							HE 9			
10				Do 10			HE 10			
11			CLE 11	Do 11			HE 11			
12			CLE 12	Do 12			HE 12	J12		
13				Do 13						
14			CJ/CS 14	Do 14			HD 14			
15			CC 15	Do 15			HD 15	J 15	L 15	S 15
16			CLE 16	Do 16		A 16	HD 16	K 16	L 16	S 16
17			C 17	Do 17		A 17	HD 17	J17	L 17	M 17
18			CST18	Do 18		GL 18	HE 18	J18	L 18	M 18
19				Do 19		F19 / C 19	HD 19	T 19	L 19	M 19
20				Do 20		A 20	HD 20	A 20	L 20	M 20
21						A 21	HD 21	H 21	L 21	M 21
22				Do 22		GL 22	HD 22	H 22	L 22	M 22
23			C 23	Do 23		K 23	HD 23	G 23		M 23
24			C 24	Do 24		S 24	HD 24	G 24		M 24
25						G 25	HD 25	K 25	L /KI 25	M 25
26			C 26	Do 26		A 26	HD 26	T 26	L 26	M 26
27			C27				HD 27	T 27	L 27	M 27
28						A 28	HD 28	J 28	L 28	M 28
29			C 29			A 29	HD 29	T 29		M 29
30	L 30		C 30			C 30	HD 30	K 30	L 30	M 30
31							HE 31	G 31	KI 31	M 31
32			C 32			A 32	HD 32	A 32	KI 32	M 32
33			C 33			A 33	HD 33	W 33	L 33	M 33
34						A 34	HD 34	W 34		M 34
35			C 35				HD 35	A 35	KI 35	M 35
36			C 36			A 36	HD 36	S 36	KI 36	M 36
37							HD 37	K 37		M 37
38						A 38	HD 38	G 38		
39						S 39	HD 39	K 39		
40						A 40	HD 40	J 40		
41							HD 41	W 41		
42						Fw 42	HD /He 42	R 42		
43						A 43	HD 43	K 43		
44						Fw 44	HD 44	J 44		
45							HD /He 45	K 45		
46							HD /He 46	Ju 46		
47	L 47					A/Fw 47	He 47	K 47		
48						S 48	He 48	A 48		
49							He 49	Ju 49		
50							He 50	A 50		
51							He 51	K 51		
52							He 52	Ju 52		
53								R 53		
54								J 54		
55						Fw 55	HD 55			
56						Fw 56	He 56	J 56		
57	L 57					Fw 57	HE 57			
58	L 58					Fw 58	HE 58	J 58		
59	L 59						HD /He 59			
60	L 60						HD /He 60	Ju 60		

Nr.	Albatros	Arado	Caspar	Dornier	Fieseler	Focke-Wulf	Heinkel	Junkers	Klemm	BFW
61						Fw 61	He 61			
62						Fw 62	He 62			
63							He 63			
64		Ar 64					He 64			
65	L 65	Ar 65					He 65			
66	L 66	Ar 66					He 66			
67	L 67	Ar 67								
68	L 68	Ar 68								
69	L 69	Ar 69								
70	L 70						He 70			
71	L 71						He 71			
72	L 72						He 72			
73	L 73									
74	L 74						He 74			
75	L 75									
76	L 76	Ar 76								
77	L 77	Ar 77								
78	L 78									
79	L 79	Ar 79								
80	L 80	Ar 80								
81	L 81	Ar 81								
82	L 82									
83	L 83									
84	L /AI 84									
85								Ju 85		
86								Ju 86		
87								Ju 87		
88								Ju 88		
89								Ju 89		
90								Ju 90		
91 bis 94 nicht belegt										
95		Ar 95								
96		Ar 96								
97					Fi 97					
98					Fi 98					
99					Fi 99					
100	L 100						He 100			
101	L 101									
102	L 102									
103	L 103									
104									KI /Fh 104	
105									KI 105	
106									KI 106	
107									KI 107	
108										Bf 108
109										Bf 109
110										Bf 110
111							He 111			
112							He 112			
113							He 113			
114							He 114			
115							He 115			
116							He 116			
117										
118							He 118			
119							He 119			
120							He 120			

Erläuterungen: Rote Typenbezeichnungen = nur Projekt
 Blaue Typenbezeichnungen = nur für Export
 hellgrau unterlegte Typenbezeichnungen = behördliche Einwirkung