



Überführungskennzeichen 1937 - 1939

Von Dipl.Ing. Karl Kössler (ADL)

10.2014 durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 6 / 2001

Wer das oben wiedergegebene, im Sommer 1939 in Rangsdorf aufgenommene Bild einer He 46 genau betrachtet, dem müssen schnell einige scheinbar überhaupt nicht zu einander passende Einzelheiten auffallen: Wie ist es möglich, daß das Flugzeug einen Anstrich zeigt, offensichtlich ganz in Hellgrau 63 mit einem schwarzen Hakenkreuz mitten am Leitwerk, aber nicht mehr auf weißer Scheibe im roten Band, wie es in den letzten Vorkriegsjahren auch bei der Luftwaffe nach dem Luftverkehrsgesetz in der Fassung vom 21. August 1936 üblich war. Gleichzeitig ist aber am Rumpf eine Kennzeichenform zu finden, wie sie unter der Bezeichnung Stammkennzeichen (Stkz.) doch erst einige Zeit nach Kriegsbeginn eingeführt worden ist? Auch die Do 18 auf dem Bild unten läßt den gleichen Widerspruch zwischen Flugzeuganstrich einerseits und Kennzeichenform andererseits erkennen. Um was für Kennzeichen es sich hier handelte, zeigt der nachstehende Bericht.

Einführung neuer Überführungskennzeichen (Ükz.)

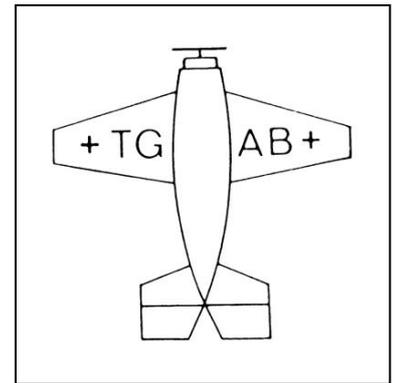
Die Erklärung ist einfach. Es handelt sich hier keineswegs um Stkz., auch wenn sie aussehen wie diese, sondern um eine neue Form der sogenannten Überführungskennzeichen (Ükz.). Sie bestanden ebenfalls aus nur vier Buchstaben, ohne ein „D-“ oder später „WL-“ davor, und sind mit einem Erlaß des RLM unter dem Datum vom 23. September 1937 [1] eingeführt worden.

Sie waren nach dem Wortlaut des Befehls mit abwaschbarer Farbe solchen Flugzeugen für den Überführungsflug aufzumalen, welche „noch kein Eintragungszeichen besitzen und von einem Hersteller oder Reparaturwerk zu einer Dienststelle der Luftwaffe überführt werden und dort deutsche militärische Kennzeichen erhalten sollen.“ Das Ükz. war nach Eintreffen am Bestimmungsort sofort wieder zu entfernen und durch das Verbandskennzeichen (Vkz.) zu ersetzen.



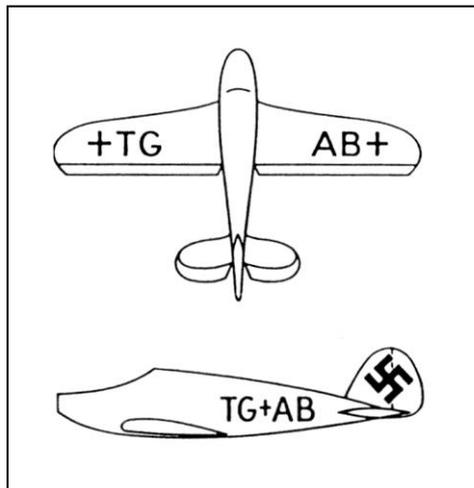
*Dornier Do 18 D-3
aus der Fertigung bei
Weser Einswarden.
(Slg. Rosenboom)*

Wie die vier Buchstaben anzubringen waren, deren erster stets ein Konsonant zu sein hatte (genau wie später bei den Stkz.), zeigte die dem Befehl beigefügte Skizze (rechts unten). Danach waren sie nur auf der Flügelunterseite aufzumalen, nicht aber an den Rumpfsseiten. Die auf dem folgenden Foto abgelichtete Do 17 M entspricht genau dieser Anordnung.



Anordnung der Überführungskennzeichen nach dem Stand Ende 1937 (nur auf der Flügelunterseite)

Dornier Do 17 M aus der Fertigung Oberpfaffenhofen mit Überführungskennzeichen im Sommer 1938 (Unternehmensarchiv Dornier GmbH)



Anordnung der Überführungskennzeichen nach dem Stand Anfang 1939 (auf der Flügelunterseite und am Rumpf)

Erst in einem weiteren Erlaß [2] wurde auch die Anbringung an den Rumpfsseiten verfügt (siehe die daraus entnommene Skizze links). Diesem späteren Stand entspricht sowohl das Aussehen unserer He 46, die bei Bückler überholt oder repariert worden ist, als auch das der bei Weser gebauten Do 18.

In so manchem Flugbuch aus dieser Zeit, also von Ende 1937 bis in den Kriegsanfang hinein, finden sich solche Ükz., sofort erkennbar an der Verwendung des Herstellerkürzels als erste zwei Buchstaben. Das waren z.B. DO+.. für Dornierflugzeuge aus der Fertigung in Oberpfaffenhofen bzw. DF für solche aus Friedrichshafen, HA für Hamburger Flugzeugbau, später Blohm & Voss, HE für Heinkel, FI für Fieseler, FO für Focke-Wulf, JU für Junkersmaschinen aus Dessau bzw. JB für die aus Bernburg stammenden und JL für solche vom Junkerswerk in Leipzig. WE für die von Weser gebauten Flugzeuge beendet die Reihe, wobei diese Aufzählung aber keineswegs vollständig ist.

Beispiele hierfür sind, neben den durch die hier gezeigten Bilder belegten Flugzeugen, die in Friedrichshafen entstandenen Do 17 U DF+AF und Do 18 H (Wnr. 788) DF+ED [3], die Ju 52 JU+LA (Wnr. 6213) und JU+RA (Wnr. 6255) aus Dessau [4] sowie JB+IB (Wnr. 6012) und JB+KI (Wnr. 6736) aus Bernburg [5]. Weitere Beispiele enthält die Tabelle im Anhang.

Sogar die beiden ersten Fw 190, die V-1 und die V-2, flogen zeitweise mit solchen Ükz., nämlich FO+LY bzw. FO+LZ, bevor sie ihre endgültigen Stkz. erhielten.

An diesen willkürlich herausgegriffenen Ükz. erkennt man als weitere Besonderheit, daß die letzten beiden Buchstaben in der Regel aus einem Konsonanten und einem Vokal bestanden, in der einen oder anderen Reihenfolge. Als weitere Unterscheidung gegenüber den späteren Stkz. ist festzuhalten, daß die vier Buchstaben, der Skizze entsprechend, jeweils paarweise auf der Flügelunterseite, stets innerhalb der zu der Zeit noch ganz außen sitzenden Balkenkreuze, aufgemalt wurden. Daß es dabei, wie bei der Luftwaffe üblich, nie ohne Ausnahmen von der Regel zuzuging, zeigen schon die beiden Fw 190. Bei ihnen wurden die Buchstaben auf der Flügelunterseite, vermutlich aus Platzgründen, bereits in der Art von Stkz. aufgemalt. Außerdem bestand bei der V-2 die zweite Buchstabengruppe unüblicherweise aus zwei Konsonanten, nämlich L und Z.

Die für die Ükz. verwendeten beiden Farben, nämlich Weiß oder Schwarz, richteten sich offensichtlich nach dem gegebenen Untergrund.

Daß diese Kennzeichen keineswegs immer gleich nach der Ankunft sofort entfernt wurden, wie es die Vorschrift verlangte, zeigt eine Ju 52 bei der FFS(C)7 in Finsterwalde, die mit JB+DU noch am 9. Januar 1940 bei der Schulung zu finden ist [6]. Das war fast drei Monate nach Einführung der Stammkennzeichen, durch welche die Ükz. praktisch überflüssig geworden waren. Ein noch krasseres Beispiel zeigt das Bild der landenden Ju 52. Ein Flugzeug mit diesem Ükz. TG+EM und der Wnr. 2860 ist am 21. September 1939 in Leipzig eingeflogen worden [7]. Es ist nicht nur möglich sondern sogar wahrscheinlich, daß dies die Maschine auf dem Bild ist, welche auf der nächsten Seite zu sehen ist. Nur, der Winteranstrich und das gelbe Rumpfband deuten auf den Winter 1941/42

als frühestmöglichem Zeitpunkt der Aufnahme. Und die Anbringung der Kennzeichen unter dem Flügel entspricht der für Stkz. üblichen. Es bleibt also nur der Schluß, daß man hier einfach das Ükz. in ein Stkz. umgewandelt hat. Wohl wieder ein Beleg für die alte Weisheit, daß es bei der Luftwaffe eben nichts gab, was es nicht gab ...

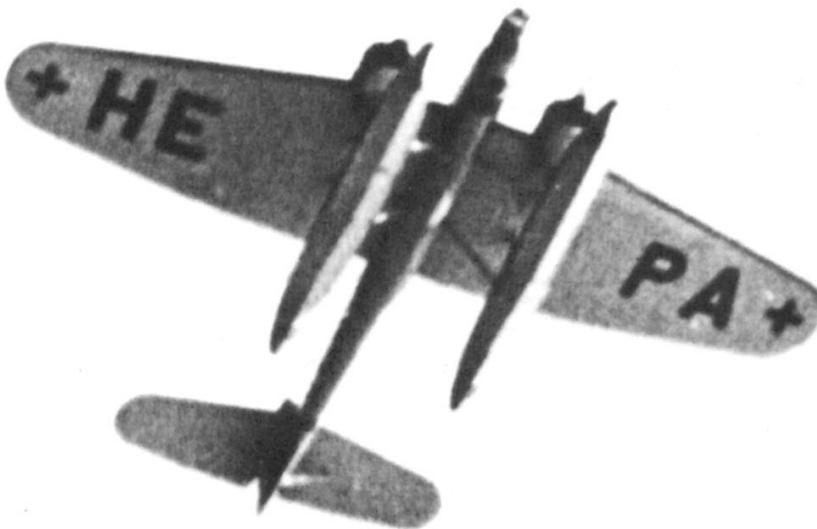
Junkers Ju 52, vermutlich Wnr. 2860, aus der Fertigung ATG Leipzig. Das Ükz. wurde offensichtlich zum Stkz. „umfunktioniert“. Ein weiteres Beispiel für das Motto „Bei der Luftwaffe gab es nichts, was es nicht gab!“ (Slg. Petrick)



Das letzte Beispiel führt uns direkt zur Firma ATG in Leipzig, bei der die Ükz. sehr häufig, ja sogar mit einer gewissen Regelmäßigkeit angewandt wurden. Dort erhielten die in Lizenz gebauten W 34, Ju 52, Ju 86 und He 111 fast durchwegs solche Ükz. Da ja gefordert war, daß der erste Buchstabe ein Konsonant zu sein hatte, war AT somit nicht möglich. Man wick deshalb auf die restlichen beiden Buchstaben aus, also auf TG. Wenn in den beiden hier wiedergegebenen, aus den Erlassen stammenden Skizzen als Beispiel TG+AB verwendet worden ist, so war das keineswegs eine willkürlich ausgewählte oder zufällig sich ergebende Buchstaben-gruppe, sondern stellte das erste, den oben genannten Regeln entsprechende Ükz. des Herstellers dar, der bei Auflistung aller deutschen Flugzeugwerke in alphabetischer Reihenfolge an erster Stelle stand, mit seiner vollständigen Bezeichnung AllgemeineTransportanlagen GmbH.

Die dort verwendeten Ükz. hatten stets als dritten Buchstaben einen der fünf Vokale, also A, E, I, O und U, wobei auch noch das Y mit herangezogen wurde. An der letzten Stelle wurden dafür nur die Konsonanten benutzt, die Vokale also weggelassen. Als Beispiel seien genannt die W 34 der Werknummernreihe 3181 bis 3190, welche in schöner Regelmäßigkeit die Ükz. von TG+ED bis TG+EP erhielten oder die He 111 der Werknummernfolge 5224 bis 5228, welche mit TG+YJ bis TG+YN bemalt wurden [7].

Obwohl sich bei den Gepflogenheiten der ATG insgesamt 6 mal 20 Möglichkeiten, somit 120 Ükz. ergaben, mußten bei der großen Zahl der dort gebauten Flugzeuge viele davon mehrfach verwendet werden. Das zeigt z.B. das Ükz. TG+EN, das nacheinander zuerst die W 34 Wnr. 3189 und dann die He 111 H Wnr. 5243 und Wnr. 5297, schließlich aber auch noch die Ju 52 Wnr. 2861 trugen.



Heinkel He 115 mit dem Überführungskennzeichen HE+PA. (Slg. Dabrowski)

Irgendwann dürfte bei den Herstellern wohl entdeckt worden sein, daß die Eintragung dieser Ükz. in die Flugbücher genau genommen sinnlos ist, weil sie, nur für die paar Werkflüge und den einen Überflugsflug geltend, anschließend vergessen werden konnten. Möglicherweise haben sich deshalb, etwa von Sommer 1939 an, als die Verwendung der Ükz. ihren Höhepunkt hatte, viele Hersteller entschlossen, nur noch die Werknummer der Flugzeuge in die Flugbücher eintragen zu lassen, sehr zur Betrübnis aller, die sich heute mit den Kennzeichen und ihrer Zuordnung beschäftigen.

Dennoch gab es auch davon Ausnahmen. Bei Bucker findet sich z.B. die letzte Eintragung eines Ükz. (He 46 Wnr. 504, BU+NO) sogar noch am 7. März 1940!

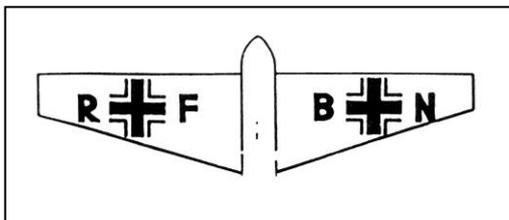
Fw 190 V 1, Wnr. 0001, nach dem Umbau mit neuer Triebwerksverkleidung und 10-flügligem Lüfterrad. Das Überführungskennzeichen FO+LY wurde vermutlich aus Platzmangel in der Art der Stkz. angebracht.
(Slg. Rodeike)



Einführung der Stammkennzeichen (Stkz.)

Es wäre ein großer Fehler, diese vorstehend behandelten frühen Ükz. mit den späteren Stkz. in einen Topf zu werfen, wie es leider schon gelegentlich geschehen ist. Das sind zwei Paar Stiefel, die miteinander nicht das Geringste zu tun haben, außer gleichartig auszusehen. Die Stkz. sind nämlich mit einem eigenen Befehl samt Ausführungsbestimmungen erst mit Datum vom 18. Oktober 1939 [8] eingeführt worden. Sie unterscheiden sich in drei wesentlichen Punkten von den Vorgängern:

- Sie sind, genau wie die Werknummer, jetzt fest mit dem Flugzeug verbunden. Dessen Lebenslaufakte wurde unter diesem Kennzeichen weiterhin geführt, völlig unabhängig davon, ob und gegebenenfalls welche Verbandskennzeichen die Maschine in ihrem Leben bekam.
- Weiter wurden sie nun mit nicht mehr abwaschbarer Farbe in einer genau vorgeschriebenen Form (siehe folgende Skizze) auf der Unterseite der Flügel und an den Rumpfsseiten aufgemalt. Sie mußten also, wenn das Flugzeug ein Vzk. bekam, überspritzt werden, da sie nicht mehr einfach abzuwaschen waren.
- Und schließlich waren die vier Buchstaben auf der Flügelunterseite nun alle einzeln anzubringen, jeweils links und rechts von den weiter nach innen versetzten Balkenkreuzen. Mit solchen Stkz. wurden, oft sogar von Frontverbänden, manche Flugzeuge während ihres ganzen Lebens betrieben, ohne je ein Vzk. zu erhalten.



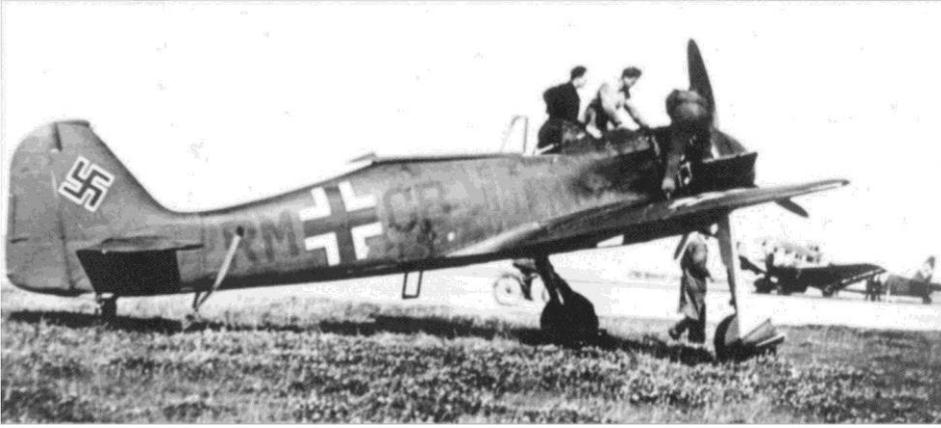
(oben): Anbringung der Stammkennzeichen auf der Flügelunterseite (ab 18. Oktober 1939).

(rechts): Noch einmal die Fw 190 V 1, Wnr. 0001, mit dem Ükz. FO+LY, diesmal von der Seite aufgenommen.
(Slg. Rodeike)



Auf Stkz. wurden gegen Ende 1939/Anfang 1940 alle die militärischen Flugzeuge umgestellt, die bis dahin bereits mit D- oder, seit dem 1. Januar 1939, mit WL-Kennzeichen betrieben worden waren. Bei vielen von ihnen kann man, wenn man weiß, welchen Einrichtungen für ihren vorhandenen Flugzeugbestand welche Stkz.- Blocks zugewiesen worden sind, auf den Standort des Flugzeugs zur Zeit der Kennzeichenumstellung schließen. Das gilt vor allem für die Flugzeugmuster, deren Fertigung entweder schon ausgelaufen war oder zumindest gerade im Begriff war auszulaufen, wie z.B. für alle Fw 44, He 72, Ar 66, Go 145 usw. Dagegen haben alle Flugzeuge, die erst nach dem Wechsel des Kennzeichnungssystems gefertigt wurden, Stkz. aus Blocks, die den Herstellern zugeteilt worden waren. Als Beispiel seien Bü 131 Flugzeuge genannt, einmal mit den Werknummern 4237 bis 4262, welche die fortlaufenden Stkz. von CC+NA bis CC+NZ erhielten und zum anderen die Werknummern 4307 bis 4332, welche mit TA+FA bis TA+FZ bezeichnet wurden.

Dasselbe gilt für nahezu alle Ar 96, ganz bestimmt aber für sämtliche Bü 181 und Si 204, aber auch zum Beispiel für die ab 1941 für die Luftwaffe gefertigten Caudron C 445 u.ä.



Die Fw 190 V2, Wnr. 0002, im Frühjahr 1940 bei der Waffenerprobung in Tarnowitz. Hier erhielt sie ihr Stkz. RM+CB. Überführt worden war die Maschine noch mit dem Ükz. FO+LZ. (Slg. Rodeike)

Erwähnt sei zum Schluß, daß gegen Ende des Krieges bei der Suche nach Einsparmöglichkeiten auch noch entdeckt wurde, daß Werknummer und Stkz. genau genommen dem selben Zweck dienen, somit auf eines von beiden ohne Schaden verzichtet werden konnte. Mit Befehl vom 1. Juli 1944 wurden die Stkz. dann ganz weggelassen und durch die groß auf das Seitenleitwerk gemalte Werknummer ersetzt [9].

Zum Schluß eine Frage an die Besucher unserer Homepage: Wer besitzt noch andere Bildbeispiele für Überführungskennzeichen? Die ADL wäre im Interesse der luftfahrtgeschichtlichen Forschung für Hinweise oder die kurzzeitige Überlassung von Fotos dankbar.



Auch dieses Farbfoto fällt unter das schon zitierte Motto, wonach es bei der Luftwaffe nichts gab, was es nicht gab. Die Aufnahme zeigt eine frühe Messerschmitt Bf 110 mit dem Ükz. BF 15 in riesigen Lettern am Rumpf. Ungewöhnlich ist, daß sowohl Balkenkreuze als auch Hakenkreuz fehlen. (Slg. Mitschke)

Quellen

- [1] Erlaß RLM L.C.II Nr. 10451/37 II 8 vom 23.9.1937 (der Wortlaut ist im Anhang nachzulesen).
- [2] Erlaß RLM L.C.III Nr. 195/39 (3 V) vom 16.1.1939
- [3] Flugbuch Karl Heinz Appel, Dornier Friedrichshafen
- [4] Flugbuch Karl Friedrich Maringer, Junkers Dessau
- [5] Flugbuch Hermann Steckhan, Junkers Bernburg
- [6] Flugbuch Fw. Ernst Stöber FFS(C)7 Finsterwalde
- [7] Flugbuch Rolf Baltabol, ATG Leipzig-Mockau
- [8] Befehl Generalstab Gen.Qu.2.Abt Nr.3500/39 geh (IIA) vom 18.0kt.1939
- [9] Befehl von GL/C-10 IV E Nr. 237144 vom 1. Juli 1944

Der R.d.L. u. Ob.d.L., 28.9.37, LC.Nr.10451/37II,8.

Überführungskennzeichen für Militärflugzeuge

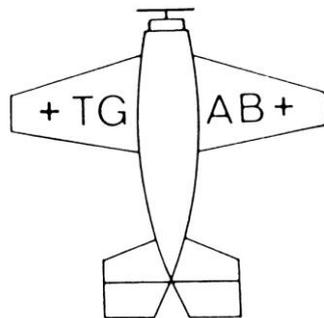
Es haben sich Schwierigkeiten dadurch ergeben, daß die D-Kennzeichnung nach Überführungsflügen nicht als frei gemeldet wurde oder die D-Zulassungsscheine nicht berichtet wurden, wenn das Flugzeug militärische Kennzeichnung erhielt. Ferner haben sich Schwierigkeiten bei der Kennzeichnung von Flugzeugen ergeben, welche in der Werkstatterprobung des Herstellers oder an das Ausland zu liefern waren und zweckmäßigerweise als nur vorübergehend zugelassen nicht mit der vollen deutschen Kennzeichnung versehen werden.

Es wird daher folgende Regelung getroffen:

Ab 1.10.37 erhalten Flugzeuge, wenn sie noch kein Eintragungszeichen besitzen und von einem Hersteller oder Reparaturwerk zu einer Dienststelle der Luftwaffe überführt werden sollen und nach dem Überführungsflug deutsche militärische Kennzeichen erhalten sollen, für den Überführungsflug ein besonderes Eintragungszeichen, das nach Eintreffen am Bestimmungsort wieder entfernt und durch das Verbandskennzeichen (Balkenkreuz und Nummer) ersetzt wird. Neben den Eintragungszeichen ist die Flagge am Leitwerk entsprechend den für die Militärflugzeuge erlassenen Bestimmungen anzubringen.

I. Form und Anbringung des Überführungszeichens

Das Überführungszeichen besteht aus vier Buchstaben, die gemäß nachstehender Skizze auf der Unterseite des Flügels, bei Doppeldeckern nur auf der Unterseite des Unterflügels angebracht werden. Größe und Abstand der Buchstaben wie bei entsprechenden Flugzeugen mit zivilem Kennzeichen (s. Luftverkehrsgesetz vom 21. August 1936, Reichsgesetzbl. I, S. 653). Außerdem erhalten die Flugzeuge das Balkenkreuz in der vorgeschriebenen Größe, Form und Farbe an den hierfür bestimmten Stellen (an beiden Seiten des Rumpfes sowie Ober- und Unterseite des Flügels, bei Doppeldeckern Oberseite des Oberflügels und Unterseite des Unterflügels). Anbringung der Flagge zu beiden Seiten der Seitenleitwerke ist erforderlich. Die Farbe des Überführungszeichens ist schwarz und muß abwaschbar sein, die Farbe der Balkenkreuze schwarz, nicht abwaschbar.



II. Gültigkeitsdauer

Das Überführungszeichen gilt nur für die Dauer des Überführungsfluges. Nach Eintreffen des Flugzeuges am Bestimmungsort ist es unverzüglich abzuwaschen. Der Verband, der das Flugzeug übernimmt, teilt der Bauaufsicht des Lieferwerkes innerhalb 3 Tagen nach Abholung mit, daß das Überführungszeichen zur anderweitigen Verwendung frei ist.

III. Verkehrsbestimmungen

Für Flugzeuge mit dem beschriebenen Überführungszeichen gelten die gleichen Verkehrsbestimmungen wie für militärisch gekennzeichnete Flugzeuge.

IV. Funkverkehr

Für den Funkverkehr der Flugzeuge mit Überführungszeichen gelten die gleichen Bestimmungen wie für militärisch gekennzeichnete Flugzeuge. Als Rufzeichen ist das Überführungszeichen zu verwenden, dem der Buchstabe D vorangesetzt wird (Beispiel: Überführungszeichen - PABA - , Rufzeichen DPABA). Die so gebildeten Rufzeichen unterscheiden sich von denen der nicht nur vorübergehend zugelassenen und zivil gekennzeichneten Flugzeuge dadurch, daß der erste Buchstabe hinter dem „D“ kein Vokal (A, E, I, O, U), sondern immer ein Konsonant ist.