



Zwei Fotos der allerersten Junkers F 13, Werk-Nr. 531: Oben im August 1919 mit der Zulassung D-183 der Luftfahrzeugrolle A, unten mit dem Eintragungszeichen D-1 in der Luftfahrzeugrolle B und mit neuem Leitwerk (nach 1928).

Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1934

Gemeinschaftsarbeit der ADL-Mitglieder Dr. Ernst Vocke †, Günther Ott und Günter Frost

04.2019 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 6 / 1980 bis 11 / 1981

Die Kennzeichen und Markierungen der deutschen Heeres- und Marineflugzeuge aus den Jahren 1914 - 1918 und der Luftwaffenflugzeuge zwischen 1935 und 1945 sind schon seit jeher das Thema einer Vielzahl von Publikationen des In- und Auslands gewesen. Im Gegensatz dazu ist die zivile Flugzeugkennzeichnung recht spärlich behandelt worden.

Inzwischen hat sich das Bild gewandelt: Verschiedene Veröffentlichungen zeugen von einem wachsenden Interesse an der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen. Leider sind viele dieser Publikationen nicht frei von Irrtümern und Fehlschlüssen, denn selten wurden die Recherchen mit der nötigen Sorgfalt betrieben und manchmal scheuten die Autoren offenkundig den mühsamen Weg, umfangreiche Sitzungsprotokolle, Aktennotizen, Verordnungen und Gesetzentwürfe durchzuarbeiten.

Es wurde daher im Rahmen einer Gemeinschaftsarbeit von der ADL 1980/81 der Versuch unternommen, die Entwicklung der zivilen Flugzeugkennzeichnung in Deutschland anhand von Originaldokumenten so wahrheitsgetreu wie möglich darzustellen. Da vieles nur verständlich ist, wenn man den zeitgeschichtlichen Hintergrund berücksichtigt, beschränkte sich die Ausarbeitung nicht auf die reine Zulassungs- und Kennzeichnungspraxis, sondern ging – soweit erforderlich – auch auf luftfahrtpolitische Ereignisse ein.

Der ursprüngliche Plan, die gesamte Zeit von 1914 bis 1945 abzuhandeln, wurde aus verschiedenen Gründen nicht realisiert. Die Ereignisse ab Jahresanfang 1935 mit den für alle deutschen Zivilflugzeuge eingeführten Buchstabenzulassungen (von der ADL kurz als LFR-C, sprich Luftfahrzeugrolle C, bezeichnet) blieben bei der damaligen Artikelserie am Ende ausgespart. Um jeden Eindruck eines „Etikettenschwindels“ zu vermeiden, trägt die für das ADL-Internetportal jetzt überarbeitete Fassung der Gemeinschaftsarbeit den geänderten Titel „Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1934“.

Albatros-Militär-Doppeldecker Typ D der Albatros-Werke GmbH. Die Maschine mit der Zulassung D / ALB.21 wurde in Johannisthal beim Dreiecksflug 1914 aufgenommen.



Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1934

1. Die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg bis zur Schaffung einer gesetzlichen Grundlage 1919

von Günter Frost (ADL)

04.2019 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 6 / 1980

Im Deutschen Reich lag die Zuständigkeit für die praktische „Regelung des Verkehrs mit Flugzeugen“, soweit es sich um private Luftfahrzeuge und Zivilpiloten handelte, zunächst bei einer privatrechtlichen Instanz, nämlich dem DLV (Deutscher Luftfahrer-Verband). Diese Institution schuf auch die erste sog. „Luftverkehrsordnung“ für Deutschland, die Anfang 1914 in Kraft trat. Sie enthielt erstmals Vorschriften für das Anbringen von Kennzeichen an zivilen Luftfahrzeugen. Mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges verlor diese Verordnung jedoch ihre praktische Bedeutung, wenn sie auch formal nie aufgehoben wurde.

Parallel dazu arbeitete die Reichsregierung 1914 ein Luftverkehrsgesetz aus, das jedoch infolge des Kriegsausbruchs im Reichstag nicht mehr verabschiedet werden konnte. Trotz des Kriegszustandes lief die Bearbeitung von Luftverkehrsfragen im Reichsamt des Innern jedoch bis Kriegsende weiter.

Die Zeit bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs

Am 1. Februar 1913 erließ der Deutsche Luftfahrer-Verband (DLV) eine „Verordnung zur Regelung des Verkehrs mit Flugzeugen“. Vorschriften über das Anbringen von Kennzeichen enthielt diese Verordnung allerdings noch nicht. Daher wäre es wohl bei Verstößen gegen die Verkehrsregeln oft schwergefallen, den verantwortlichen Flugzeugführer oder -eigentümer zur Rechenschaft zu ziehen. Zwar trugen die meisten Flugmaschinen bereits Firmenbeschriftungen an Rumpf und/oder Flügelunterseiten – aber diese dienten nur der Reklame und konnten im Zweifelsfall kaum zur beweiskräftigen Identifizierung eines „Übeltäters“ herangezogen werden.

Mit dem Fortschreiten der Flugtechnik weitete sich der Luftverkehr immer mehr aus. Die Flieger führten Überlandflüge durch – bis in das benachbarte Ausland hinein. Damit ergab sich bald die Notwendigkeit, für eine eindeutige Identifikationsmöglichkeit der Luftfahrzeuge zu sorgen: Mit dem deutsch-französischen Abkommen vom 26. Juli 1913 über den Verkehr mit Luftfahrzeugen wurde erstmalig ein grenzüberschreitender Flug von Deutschland nach Frankreich (und umgekehrt) für private Luftfahrzeuge und Zivild piloten geregelt. Die offizielle Bekanntmachung dieser Vereinbarung erfolgte unter dem Datum 29.7.1913 im Reichsgesetzblatt Nr. 48. Das Abkommen trat am 15. August 1913 in Kraft und es enthielt erstmals die Vorschrift, daß das jeweils in Frage kommende Flugzeug „deutliche Merkmale zu führen hat, durch die es auch während des Fluges unterschieden werden kann“.



Die vorgeschriebene Kennzeichnung bestand aus dem Nationalitätszeichen „D“ und einer Nummer. Die Ausstellung der nötigen Zulassungsscheine sowie die Führung eines Registers für die Eintragung der Luftfahrzeuge übertrug das Reich dem Deutschen Luftfahrer-Verband.

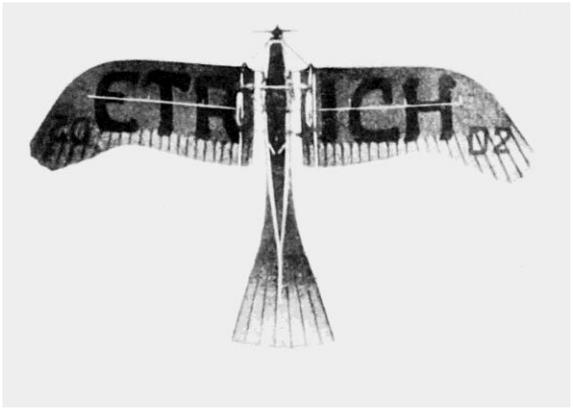
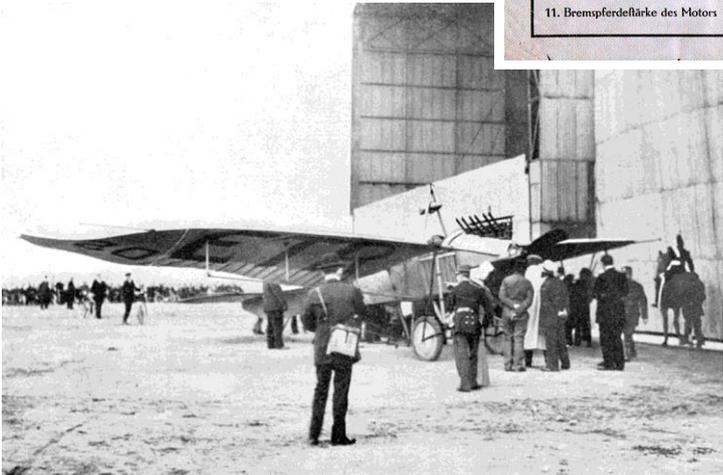
Welche Zulassungen auf deutscher Seite zum deutsch-französischen Luftverkehr beantragt und erteilt wurden und welche Kennzeichen die betreffenden Flugzeuge erhielten, ist leider nie veröffentlicht worden. Auch ist es bis heute nicht gelungen, in Archiven entsprechende Listen oder andere Hinweise zu finden. Die Originalakten des Deutschen Luftfahrer-Verbands sind nicht mehr vorhanden. Durch einen glücklichen Zufall hat sich aber ein damaliger Zulassungsschein erhalten und es existieren auch Fotos der betreffenden Maschine.

Zulassungsschein D 2 im deutsch-französischen Luftverkehr, ausgestellt am 2. September 1913 für die Etrich-„Taube“ Werknummer 3 durch den DLV. Damit das Dokument den notwendigen behördlichen Charakter erhielt, war es vom Berliner Polizei-Präsidium beglaubigt und außerdem durch das französische Konsulat in Berlin abgezeichnet.

(Nachlaß Friedrich via Christofer Dittmar)

Im September 1913 benutzte der bekannte Pilot Alfred Friedrich die D 2 für einen damals aufsehenerregenden Flug Berlin – Paris – London. Das linke Foto zeigt die Etrich „Taube“ vor der Luftschiffhalle von Issy-les-Moulineaux (bei Paris). Auf dem rechten Bild ist die Maschine im Flug über Paris abgelichtet. Unter den Flügeln ist das internationale Kennzeichen D 2 gut zu erkennen – backbord in Flugrichtung und steuerbord entgegen der Flugrichtung angebracht.

1. Firma, die das Flugzeug hergestellt hat	Etrich-Flieger-Werke f. m. b. H., Liebau, O. Schönbühel
2. Fabriknummer des Flugzeugs	Apparat N. 3.
3. Art und Marke des Flugzeugs	Original-Etrich-Taube
4. Spannweite des Flugzeugs	14, 20 m
5. Länge des Flugzeugs über alles	9, 90 m
6. Art der Steuerung: a) Steuerorgane b) Betätigungsorgane	a.) 1 Höhensteuer, 2 Seitensteuer hinten b.) Steuerad und Fußpedal.
7. Bei Wasserflugzeugen Art und Anzahl der Schwimmkörper	- - -
8. Firma, die den Motor hergestellt hat	Daimler-Motoren-Gesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim
9. Fabrikationsnummer des Motors	14349
10. Art des Motors: a) Arbeitsverfahren b) Anzahl und Anordnung der Zylinder c) Kühlung	Mercedes 6 Zylinder a) 4 Takt b) 6 stehend 3 Blöcke c) Wasserkühlung
11. Bremspedalfarbe des Motors	rot. Nr. P. 1. laut beiliegender Bescheinigung.



Am 1. Januar 1914 trat eine neue „Luftverkehrsordnung des Deutschen Luftfahrer-Verbandes“ in Kraft, die auch für alle Flüge innerhalb Deutschlands die Verpflichtung zum Anbringen von Erkennungszeichen an Freiballonen, Luftschiffen und Flugzeugen enthielt. (Der genaue Wortlaut der Bestimmungen ist den Faksimile-Abdrucken am Schluß dieses Teils 1 zu entnehmen.)

Danach mußte sich jeder Flugzeugeigentümer zunächst eine Buchstabenkombination auswählen, die dann zukünftig zur Kenntlichmachung aller in seinem Besitz befindlichen Luftfahrzeuge diente. Zusätzlich erhielt das einzelne Flugzeug eine frei wählbare Unterscheidungsnummer. Beides wurde beim DLV in Listen eingetragen, der Eigentümer erhielt darüber eine Eintragungsbescheinigung.

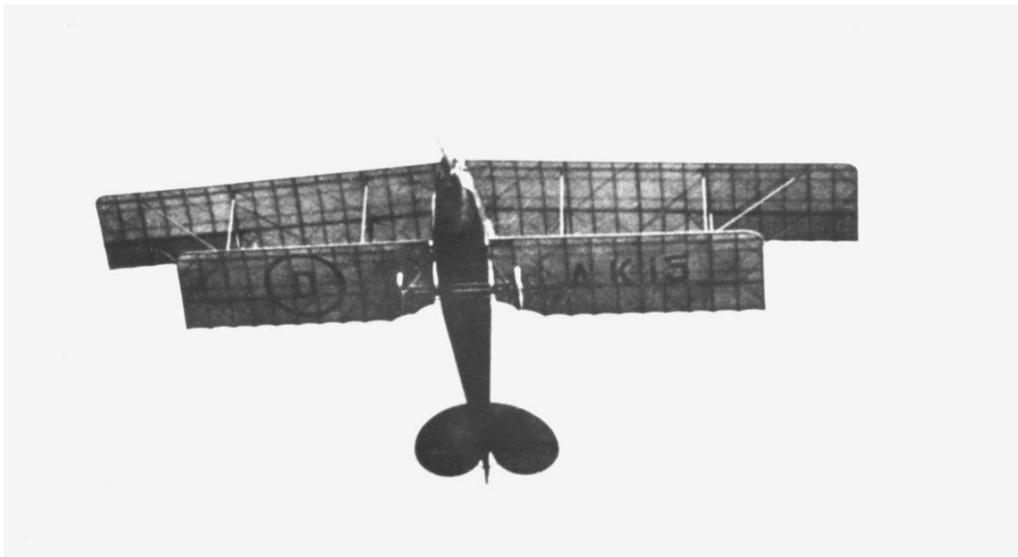
Als Nationalitätskennzeichen mußte jedes deutsche Flugzeug außerdem ein „D“ führen, versehen mit einer kreisförmigen Umrandung.

Von Januar bis Juli 1914 vom D.L.V. genehmigte Eigentümerkennzeichen

A	Ago-Flugzeugwerke GmbH, Johannisthal
AB	Alexander von Bismarck
AEG	Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft, Berlin-Henningsdorf
AFG	Allgemeine Fluggesellschaft mbH, Johannisthal
AFK	Akademische Flugschule in Karlsruhe
AK	Automobil- und Aviatik-AG, Mühlhausen/Elsaß
ALB	Albatros-Werke GmbH, Johannisthal
ALS	August Loh & Söhne, Berlin und Schulzendorf bei Tegel
B	Bussard-Flugzeugwerke GmbH, Berlin
BFN	Bayerische Motoren- und Flugzeugwerke, Nürnberg
BG	Paul Bodenburg
C	Court-Flugzeugwerke, Johannisthal
CA	Centrale für Aviatik Johannisthal
CB	Carl Belz, Flugzeugbau und Fliegerschule, Berlin-Teltow
CF	Casseler Fliegerschule Carl Abelmann, Cassel-Waldau
CH	Willy Charlett, Fliegerwerke, Bork i.d. Mark
CW	Carl Wanke, Flugzeugbau und Fliegerschule, Coswig/Anhalt
D	Otto Daus
DFW	Deutsche Flugzeug-Werke GmbH, Leipzig-Lindenthal
DG	Richard Dietrich, Mannheim
E	Euler-Werke, Frankfurt/Main
EG	Hans J. Engelmann
ERO	Flugzeugbau und Fliegerschule »Aero« GmbH, Dresden
ETR	Sportflieger GmbH
F	Fokker Aeroplanbau GmbH, Johannisthal
FF	Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen-Manzell
FK	Flugzeugbauanstalt A. Knubel, Münster/Westfalen
FN	A. Colombo (Flugzeugwerke »Föhn«, Sorau/Schlesien)
FW	Friedrich Weiß
G	Gothaer Waggonfabrik AG, Gotha
GA	Hans Gotthard v. Arnim
GE	Otto Große
GG	Flugzeugwerke J. Goedecker, Mainz-Gonsenheim
GH	Centrale für Aviatik Hamburg (Hanseatische Flugzeugwerke Karl Caspar AG), Hamburg-Fuhlsbüttel
GK	Gustav Klein, Mannheim
GM	Georg Müräu, Flugschule, Gelsenkirchen
GST	Dr. Waldemar Geest, Johannisthal

H	Bruno Hanuschke, Flugzeugbau und Fliegerschule, Johannisthal
HF	Deutsche Bristol-Werke, Flugzeug Gesellschaft m.b.H. (Halberstädter Flugzeugwerke GmbH), Halberstadt
HG	Hans Grade Fliegerwerke, Bork i.d. Mark
HH	Hellmuth Hirth
HO	Dr. Joseph Hoos Flugzeugbau, Köln-Klettenberg und Bonn
HS	Hans Schumacher, Fliegerschule und Flugzeugbau, Gelsenkirchen
HW	Hannoversche Flugzeugwerke GmbH Karl Jatho, Hannover
J	Emil Jeannin Flugzeugbau GmbH, Johannistal
JH	Julius Hendrichs
JS	Joseph Schlatter, Luftfahrzeugbau und Fliegerschule, Gelsenkirchen
K	Kondor-Flugzeugwerke GmbH, Gelsenkirchen
KK	Karl Krieger Flugzeugbau, Johannisthal
LF	Lloyd Flugzeug-Werke
LFG	Luft-Fahrzeug-Gesellschaft m.b.H., Berlin-Adlershof
LVG	Luft-Verkehrs-Gesellschaft AG, Johannisthal
M	Flugunternehmen Martha Behrbohm, Leipzig-Mockau
MB	Flugschule Melli Beese GmbH, Johannisthal
MFS	Militärfliegerschule GmbH, Schneidemühl
MS	Max Schüler, Berlin
NFW	Nordwestdeutsche Flugzeugwerke Evers & Co., Bremervörde
O	Flugmaschinenwerke Gustav Otto, München
OG	Oranier-Fliegerschule Fritz Grebe & Albert Schäfer, Frankfurt/M.
ON	Karl Ongsiek
P	Pfalz-Flugzeugwerke GmbH, Speyer
PFS	Prinz Friedrich-Sigismund von Preußen, Bornstedt bei Potsdam
PG	Ludwig Preußner
PN	Pippart & Noll Flugzeugbau, Mannheim
R	E. Rumpler Luftfahrzeugbau GmbH, Johannisthal
RV	Hans Röver, Berlin
RW	Richard Wackwitz
S	Deutsche Sommer-Flugzeugwerke GmbH, Darmstadt
SCH	Flugzeugwerke Gustav Schulze, Burg bei Magdeburg
SF	Strack-Flugzeugwerke, Duisburg
SL	Flugzeugwerke »Sachsen-Doppeldecker« (Sächsische Automobil- und Flugzeugwerke), Leipzig-Lindenthal
SS	Architekt Robert Sommer
ST	Paul Schwandt, Flugzeugbau und Fliegerschule, Berlin
STA	Otto Schwade & Co., Flugzeug- und Motorenbau, Erfurt
U	Union-Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Teltow
VG	Flug-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Gebr. Steffen, Neumünster/Holst.
W	Flugmaschine Wright-Gesellschaft mbH, Johannisthal
WA	Wilhelm Albers, Flugzeugbau und Fliegerschule, Wanne-Herten
WES	Paul Westphal, Johannisthal
WF	C.W. Witterstätter, Frankfurt/Main

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges im August 1914 verlor dieses Kennzeichnungssystem praktisch seine Bedeutung, da es keinen zivilen Luftverkehr mehr in Deutschland gab. Nur einige (Werks-)Fliegerschulen benutzten die Kennzeichen weiter, allerdings in etwas abgewandelter Form: An die Stelle des „D“ als Nationalitätszeichen trat meistens das Eisenerne Kreuz; Eigentümerkennung und Unterscheidungsnummer wanderten von den Flügelunterseiten an die Rumpfwand. In welchem Umfang und wie lange diese abgewandelte Kennzeichnung praktiziert wurde, war bisher nicht zu ermitteln.

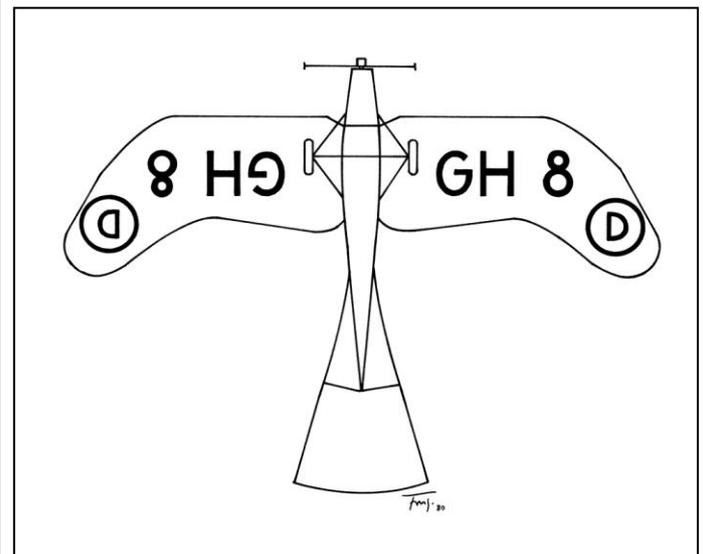
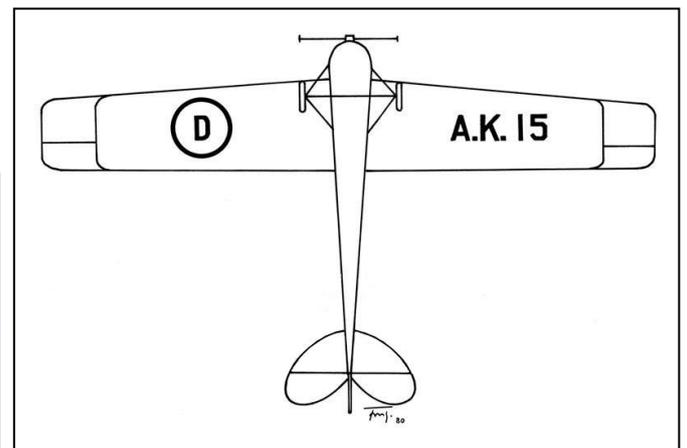


(Foto links und Schema-Zeichnung unten):

Aviatik-Doppeldecker D/AK 15. Abweichend von den DLV-Vorschriften befindet sich die Kennung nicht auf beiden Flügelunterseiten und ist außerdem nur in Flugrichtung lesbar.

Einige Flugzeug-Kennzeichnungen 1914

Zulassung	Typ	Eigentümer
AK 15	Aviatik P.14	Automobil- und Aviatik-AG, Mühlhausen
ALB 21	Albatros Militär-Doppeldecker Typ D	Albatros-Werke GmbH, Johannisthal
DFW 12	DFW Pfeildoppeldecker, Werk-Nr. 87	Deutsche Flugzeug-Werke GmbH, Leipzig
GH 8	HFC „Hansa-Taube“	Centrale für Aviatik (Hanseatische Flugzeugwerke Karl Caspar AG), Hamburg
H 20	Hanuschke Eindecker	Bruno Hanuschke, Flugzeugbau und Fliegerschule, Johannisthal
HH 3	Albatros WDD (Schwimmerflugzeug)	Hellmuth Hirth
MB 1	Melli-Beese „Taube“	Flugschule Melli Beese GmbH, Johannisthal
MS 18	DFW Pfeildoppeldecker	Max Schüler, Berlin
PFS 8	Bulldogg-Eindecker	Prinz Friedrich-Sigismund von Preußen, Bornstedt b. Potsdam
R 178	Rumpler Eindecker Typ 4C	E. Rumpler Luftfahrzeugbau GmbH, Johannisthal (Höhenweltrekord Linnekokogel 9.7.1914)
R 200	Rumpler Doppeldecker Typ B I	E. Rumpler Luftfahrzeugbau GmbH, Johannisthal (Dauerrekord Basser 24.6.1914)



„Hansa-Taube“ D / GH 8 der Centrale für Aviatik in Hamburg. Die Kennzeichen sind vorschriftsmäßig einmal in Flugrichtung und einmal entgegengesetzt zur Flugrichtung angebracht.



(links und unten):
Bulldog-Eindecker D / PFS 8
des Prinzen Friedrich-
Sigismund von Preußen. Die
Zulassung hatte man wegen
der dunklen Flügeluntersei-
ten in heller Farbe ange-
bracht. Die Reihenfolge von
Nationalitätszeichen, Eigen-
tümerkennung und Unter-
scheidungsnummer war vom
DLV nicht vorgeschrieben
worden.



(oben):
Mit diesem Renndoppeldecker
der Deutsche Flugzeug-Werke
GmbH, Kennzeichen D/MS 18,
siegte Max Schüler beim Drei-
ecksflug Berlin-Leipzig-
Dresden im Juni 1914.

(rechts):
„Hansa-Taube“ der Centrale
für Aviatik in Hamburg mit
der Zulassung D/GH 8. Inha-
ber der Firma CfA war Karl
Caspar. Das Unternehmen
wurde wenige Monate vor
Kriegsausbruch umbenannt in
Hanseatische Flugzeugwerke
Karl Caspar AG.



Aufklebbare Neu!

Flugzeug-Erkennungszeichen

Leicht anzubringen
Leicht zu entfernen,
Keine Beschädigung der Tragdecken.
Gefahrlos.
Bewährt beim Bodenseeflug.

Oscar Burkhardt
Frankfurt am Main
Höchststraße 70 Telefon Hansa 1146



Anzeige aus der Luftfahrtzeitschrift „Flugsport“ 1914



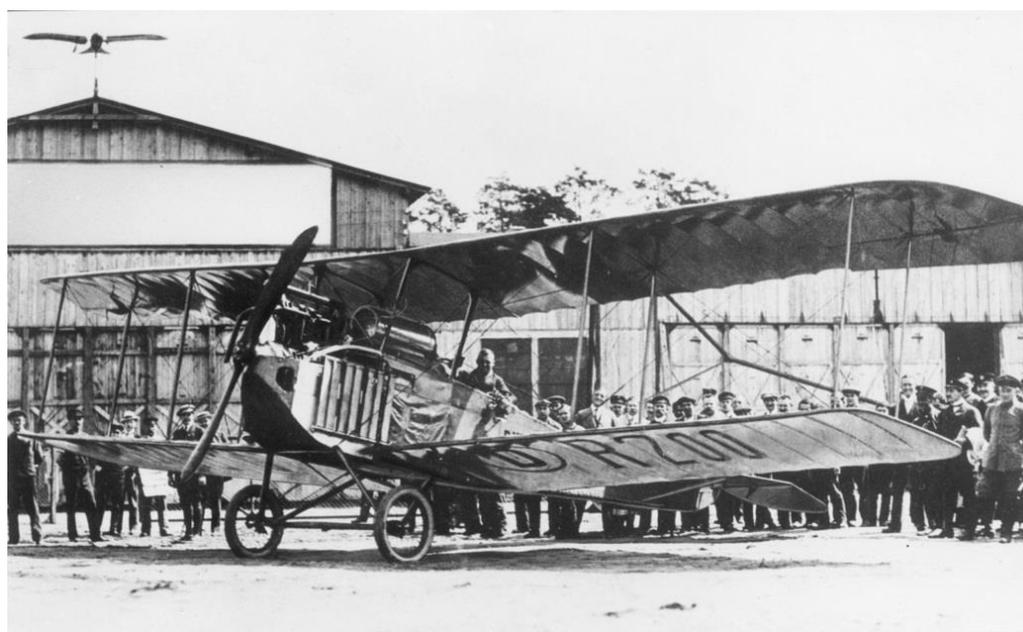
Albatros Wasser-Doppeldecker D / HH 3, gesteuert von Hellmuth Hirth beim Monaco-Flug 1914



Bei dem Pfeildoppeldecker der Deutschen Flugzeug-Werke handelte es sich um die einstielige Rennversion des DFW-Militär-doppeldeckers MD 14.

Die Zulassung D/DFW 12 war an der Unterseite des Backbordflügels in Flugrichtung angebracht und am rechten Flügel entgegen der Flugrichtung aufgemalt.

Doppeldecker Rumpler B I mit der Zulassung D / R 200 nach dem Dauerweltrekordflug am 24. Juni 1914, am Steuer Gustav Bassar.



Schaffung einer gesetzlichen Grundlage

Bereits im Januar 1914 hatte die damalige Regierung dem Reichstag einen Entwurf für ein Luftverkehrsgesetz vorgelegt. Infolge des Kriegsausbruchs konnte das Gesetz nicht mehr verabschiedet werden. Trotz des Kriegszustandes lief die Bearbeitung von Luftverkehrsfragen jedoch weiter.

Am 10. März 1917 wurde während einer Besprechung im Reichsamt des Innern beschlossen, die Luftfahrt vorläufig auf dem Verordnungsweg zu regeln. Ein gutes Jahr später, am 12. April 1918, stellte das Reichsamt des Innern den daraufhin erarbeiteten Entwurf einer „Bundesratsverordnung zur Regelung der Luftfahrt“ zur Diskussion. Prüfung, Zulassung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge waren in dem Entwurf zwar kurz erwähnt, jedoch ohne nähere Einzelheiten. Für diese Aufgaben sollte eine besondere Reichsstelle für Luftfahrt geschaffen werden, als zuständige Zentralbehörde für den Luftverkehr.

Am 30. Oktober 1918 wurde im Reichsamt des Innern ein gründlich überarbeiteter und gestraffter Verordnungsentwurf besprochen, der jedoch inhaltlich keine wesentlichen Neuerungen brachte. Interessant ist, daß man bereits zu diesem Zeitpunkt die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) für die Prüfung der zivilen Luftfahrzeuge vorgesehen hatte.



AEG B I der Werksfliegerschule der Allgemeinen Electricitätsgesellschaft in Berlin. Diese Maschine bietet ein gutes Beispiel für die abgewandelte Form der Zivilkennzeichnung nach Kriegsausbruch 1914. Häufig trugen Seitenruder und Flügelunterseiten bereits Eisene Kreuze.

Der Waffenstillstand am 11. November 1918 unterbrach die Arbeiten nur kurz, denn alle beteiligten Stellen einschließlich der Soldatenräte sahen die Notwendigkeit ein, schnell eine gesetzartige Regelung für den nichtmilitärischen Flugverkehr zu schaffen, um gegen das sogenannte „wilde Fliegen“ einschreiten zu können.

Bereits am Tage des Waffenstillstands erschien der folgende Erlaß:

„Die Reichsleitung beauftragt den Soldatenrat der Fliegertruppen zur Umgestaltung der bisher in den Dienst des Krieges gestellten Organisationen des Flugwesens in eine Friedensgliederung unter dem Namen: Deutsches Luftamt. Dieser Betrieb hat die Aufgabe, sich in den Dienst des Volkes zu stellen auf den Gebieten von Handel, Verkehr, Post, Nahrungsmitteltransporte und Wachtdienst.“

Damit wurde neben dem Reichsamt des Innern eine weitere Stelle in die Friedensordnung der Luftfahrt eingeschaltet, nämlich die Inspektion der Fliegertruppen (Idflieg) unter Oberstleutnant Siegert, der als Heimatbehörde die Demobilisierung der Heeresluftwaffe zufiel.

Auf Basis des Erlasses vom 11. November richtete die Idflieg zunächst eine Abteilung Luftamt ein, um die Abrüstung der Luftstreitkräfte möglichst schnell in geordnete zivile Bahnen zu lenken: *„Die Abrüstung der Luftwaffe und die Schaffung des Luftamtes ist ja schließlich eine Handlung, ein Prozeß, ein Abwaschen. Man schirrt das Pferd ab und legt das veränderte Geschirr demselben Pferde wieder auf“*, so erklärte Siegert damals. Die Abteilung Luftamt der Idflieg sollte dann allmählich zum Deutschen Luftamt ausgebaut werden.

Siegert umriß am 23. November bereits sehr klar den künftigen Aufgabenbereich:

- zentrale, zivile Zusammenfassung aller bisher am Flugwesen beteiligten Behörden und Dienststellen,
- Überwachung des gesamten Luftverkehrs einschließlich Abnahme und Zulassung von Flugzeugen und Personal,
- Ausbau und Vereinheitlichung von Luftpost und Luftverkehr,
- Vorbereitung von Gesetzen, Vergabe von Konzessionen usw.

Trotz seines Engagements für das Deutsche Luftamt betonte Siegert stets, daß an die Spitze dieses Amtes unbedingt eine „militärisch nicht vorbelastete“ Persönlichkeit gehöre. Er käme daher für den Posten nicht in Frage, wenn er auch zunächst kommissarisch die Leitung des Luftamts ausübe.



Eine Kennung, die leicht in die Irre führen kann: Diese Rumpler B I gehörte nicht etwa zur Militär-Fliegerschule Schneidemühl, wie man aufgrund der Buchstabenkombination annehmen könnte, und sie stammt auch nicht aus dem Jahr 1914. Die Aufnahme entstand 1919 und es handelt sich um ein Flugzeug der ehemaligen Rumpler-Werksfliegerschule in Müncheberg bei Berlin. Diese Schule wurde nach dem Krieg kurze Zeit von den Fluglehrern auf privater Basis weiterbetrieben und benutzte die Buchstaben MFS als Abkürzung für Müncheberger Flieger-Schule. Diese Kennung war jedoch nicht amtlich.

Das Deutsche Luftamt hatte nur eine recht kurze Lebensdauer. Denn das Reichsamt des Innern empfand die von der Idflieg unternommenen Schritte als Eingriff in angestammte Rechte. Da der Zivilluftverkehr zweifellos eine Angelegenheit des Innern war und nach dem unglücklichen Kriegsausgang keinesfalls von einer militärischen Dienststelle organisiert werden sollte, bereitete es keine Probleme, alsbald einen neuen Regierungsentcheid herbeizuführen. Am 26. November 1918 erteilte der Rat der Volksbeauftragten dem Reichsamt des Innern die Befugnis zur vorläufigen Regelung der Luftfahrt.

Als erster Schritt wurde daraufhin am 4. Dezember 1918 ein **Reichsluftamt** (RLA) errichtet, dessen Leitung August Euler übernahm. Und als zweiter Schritt folgte am 7. Dezember 1918 eine „Verordnung betreffend die vorläufige Regelung des Luftfahrtrechts“. Diese Verordnung entsprach inhaltlich dem Entwurf des Luftverkehrsgesetzes von 1914 und in der äußeren Form dem Verordnungsentwurf, der am 30. Oktober 1918 im Reichsamt des Innern diskutiert worden war. Wegen der Eilbedürftigkeit hatte keine Abstimmung mit den deutschen Länderregierungen stattgefunden. Dies sollte erst im Zuge der Beratungen des endgültigen Luftverkehrsgesetzes geschehen.

Zulassung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge waren in der Verordnung ausdrücklich nicht näher behandelt, sondern sollten „vorläufig“ vom Reichsluftamt angewiesen werden. Zugleich oblag es dem Reichsluftamt (bzw. ab 1920 der Nachfolgebehörde **Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen**, einer Abteilung des am 9. Januar 1920 errichteten Reichsverkehrsministeriums), Vorschläge für eine endgültige Kennzeichnung der Luftfahrzeuge auszuarbeiten und als Anlage den zur Beratung anstehenden Luftverkehrsgesetz-Entwürfen beizufügen.

Ein erhalten gebliebener Entwurf vom 2. Mai 1919 sah vor:

- Heimatzeichen „D“
- zugeteilte Unterscheidungsnummer
- Bezirksbuchstabe

also zum Beispiel: D 216 B.

Unter Bezirk war die zuständige Länderregierung zu verstehen. Verlegte der Flugzeugeigentümer seinen Wohnsitz etwa von Bayern nach Sachsen, so mußte auch der Bezirksbuchstabe der Zulassung geändert werden.

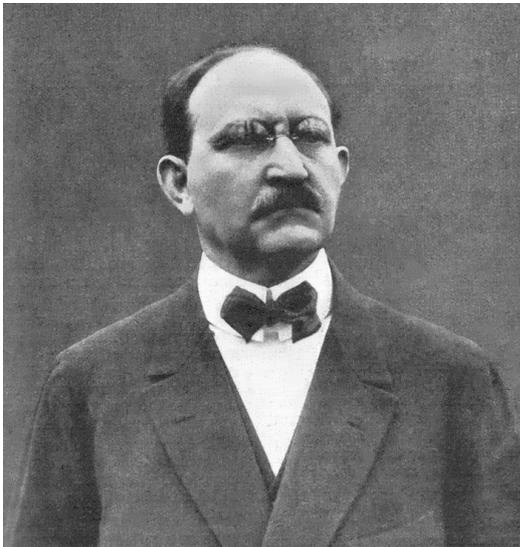
In einem weiteren Entwurf, datiert vom 3. Juli 1920, ist der Ländereinfluß bereits ganz verschwunden. Die Kennung bestand nur noch aus:

- Nationalitätszeichen „D“
- Eintragszeichen, bestehend aus einer Gruppe von vier Buchstaben, darin mindestens ein Vokal (der Buchstabe „V“ wurde einem Vokal gleichgesetzt).
- Zwischen Nationalitätszeichen und Eintragszeichen war ein Bindestrich zu setzen.

Beispiel: D - BCDE

Bei Flugzeugen, die nicht im Staatsdienst standen oder dem öffentlichen Verkehr dienten, sollte das Eintragszeichen durchgehend unterstrichen werden. Beispiel: D - CDVF

Diese Entwürfe für eine Kennzeichnung der zivilen Luftfahrzeuge blieben aber alle im Projektstadium stecken. Denn es vergingen noch Jahre, bis eine Einigung der gesetzgebenden Körperschaften zustande kam und das Reichsluftverkehrsgesetz am 1. September 1922 (Abschnitt Haftpflicht) bzw. 1. Oktober 1923 (Abschnitte Luftverkehr und Strafvorschriften) in Kraft treten konnte. In der Zwischenzeit waren die vorgeschlagenen Kennzeichnungssysteme durch die tatsächlichen Ereignisse bereits überholt.



(links)

Dr. August Euler, Unterstaatssekretär und Leiter des Reichsluftamts (ab Oktober 1919 Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen).

(unten)

Das Gebäude des Reichsluftamts in Berlin, Wilhelmstraße 72



Luftverkehrsordnung

des

Deutschen Luftfahrer - Verbandes

vom 1. Januar 1914

mit Abänderungen und Ergänzungen

vom 7. Februar 1914

Allgemeines.

1. Als Luftfahrzeuge im Sinne dieser Vorschriften gelten Freiballone, Luftschiffe und Flugzeuge jeder Art, die zur Aufnahme von Menschen bestimmt sind.

Luftfahrzeuge im öffentlichen Betriebe.

A. Kennzeichnung.

2. Wenn ein Luftfahrzeug zum Verkehr auf öffentlichen Flugplätzen oder außerhalb von Flugplätzen in Betrieb genommen werden soll, so hat der Eigentümer das nach Ziffer 3 vorgeschriebene Kennzeichen anzubringen und deutlich erkennbar zu erhalten.

3. Dieses Kennzeichen besteht:

- a) Für Freiballone aus dem von einem Kreis umschlossenen Buchstaben D (D = Deutschland) zur Bezeichnung der Landeszugehörigkeit und aus Namen oder Buchstaben oder Ziffern. Das Kennzeichen ist unter dem Äquator des Ballones anzubringen, und zwar das D unter der Namensbezeichnung.
- b) Für Luftschiffe aus Namen oder Buchstaben oder Ziffern, die am Bug des Luftschiffs unter der Mittellinie des Luftschiffkörpers auf beiden Seiten anzubringen sind. Außerdem hat das Luftschiff zur Bezeichnung seiner Landeszugehörigkeit die deutsche Flagge in der Größe von mindestens 3×1 m zu führen.
- c) Für Flugzeuge aus dem von einem Kreis umschlossenen Buchstaben D (D = Deutschland) zur Bezeichnung der Landeszugehörigkeit und einem oder mehreren Buchstaben zur Bezeichnung des Eigentümers und einer Unterscheidungsnummer.

Die Kennzeichen sind an der unteren Seite der beiden (unteren) Tragflügel so anzubringen, daß sie in der

1

Flugrichtung, und zwar auf dem rechten Tragflügel umgekehrt zu dem auf dem linken Tragflügel stehen.

Die von dem Eigentümer gewählte Buchstabenbezeichnung unterliegt der Genehmigung des D. L. V. Die Wahl der Unterscheidungsnummer bleibt dem Eigentümer überlassen, jedoch so, daß niemals zwei Flugzeuge eines Eigentümers dieselbe Nummer führen, und daß die Nummern außer Betrieb gestellter Flugzeuge erst nach einem Jahr wieder verwandt werden dürfen.

Flugzeuge, die zu Übungszwecken von Personen geführt werden, die nicht im Besitz des Führerzeugnisses sind (Ziffer 14), müssen außerdem an jeder Seite des Flugzeuges an der am besten sichtbaren Stelle je eine rote Flagge in der Größe von 40×60 cm führen.

4. Die Kennzeichen müssen bei allen Luftfahrzeugen in schwarzer oder roter Balkenschrift ausgeführt sein und eine Schriftgröße von mindestens 65 cm und eine Strichstärke von mindestens 10 cm haben, wobei die Zahlen 6 und 9 mit einem Punkt zu versehen sind. (6. 9.)

5. Die Anbringung einer anderweitigen, zur Verwechslung mit den vorgeschriebenen Kennzeichen geeigneten Aufschrift ist unzulässig.

B. Eintragung.

6. Der Eigentümer hat, bevor er das Luftfahrzeug gemäß Ziffer 2 in Betrieb nimmt, dem D. L. V. auf dem vorgeschriebenen Formular (Anlage 1a—c) hiervon Mitteilung zu machen unter gleichzeitiger Angabe des gewählten Kennzeichens.

Der D. L. V. trägt darauf das Fahrzeug mit dem Kennzeichen in seine Listen ein und erteilt dem Eigentümer eine Eintragungsbescheinigung (Anlage 2a—c).

7. Bei Eigentumswechsel hat der bisherige Eigentümer hiervon dem D. L. V. Mitteilung zu machen unter Rückreichung der Eintragungsbescheinigung. Für diese wird alsdann dem neuen Eigentümer eine neue Bescheinigung vom D. L. V. ausgestellt.

8. Wird ein Luftfahrzeug dauernd außer Betrieb gestellt, so ist hiervon dem D. L. V. unter Rückreichung der Eintragungsbescheinigung Mitteilung zu machen. Das Fahrzeug wird alsdann in den Listen des D. L. V. gestrichen.

2

Anlage 1c.

Deutscher
Luftfahrer-Verband.

Vordruck 1c
zur Luftverkehrs-Ordnung des
D. L. V. vom 1. Januar 1914.
(L. V. O. I. I. 14.)

Auf Grund der L. V. O. I. I. 14 Ziffer 6 melde ich — wir — das nachstehend bezeichnete Flugzeug zur Eintragung beim D. L. V. an und beantrage die Ausstellung einer Eintragungsbescheinigung.

1. Kennzeichen und Unterscheidungsnummer:
2. Erbauer:
3. Baujahr: 4. Fabriknummer:
5. Art des Flugzeugs (Land-, Wasser- oder kombin. Flugzeug):
6. Zahl der Tragdecken:
7. Zahl und Anordnung der Sitze:
8. Stärke und Fabrikmarke des Motors:
9. Art des Motors: a) Arbeitsverfahren:
- b) Anzahl und Anordnung der Zylinder:
- c) Kühlung:
10. Datum oder Zeit, zu welcher das Flugzeug in Betrieb genommen werden soll, gemäß Ziffer 2 der L. V. O. I. I. 14*):

....., den 191

Unterschrift des Eigentümers:

Genaue Adresse:

*) Bei Flugzeugen, die vor dem 1. I. 14 in Betrieb genommen sind, ist der Zeitpunkt anzugeben, seit welchem sie in Gebrauch sind.

28

Faksimile-Abdruck der ersten deutschen Luftverkehrsordnung, die am 1. Januar 1914 in Kraft trat. Der Gesetzgeber hatte die Zuständigkeit für Zulassung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge dem Deutschen Luftfahrer-Verband übertragen.

Danksagung

Der Verfasser dankt Herrn Herbert Schultz (†), Hamburg, für die Überlassung von Unterlagen und Fotomaterial.

Quellen

Reichsgesetzblatt 1918, S. 1400 und S. 1407 ff.

Protokolle von Besprechungen im Reichsamt des Innern bzw. im Reichsluftamt am 30.10.1918 und 19.12.1918.

Schreiben des Deutschen Luftamts vom 2.12.1918.

Schreiben des Reichsluftamts vom 24.2.1919.

Entwurf einer Bundesratsverordnung zur Regelung der Luftfahrt (ohne Datum, als Anlage zu einem Schreiben des Reichsamts des Innern vom 22.3.1918).

DLV (Hrsg.): Luftverkehrsordnung des DLV vom 1.1.1914, mit Abänderungen und Ergänzungen vom 7.2.1914.

Aero-Club von Deutschland (Hrsg.): Gesetze betreffend die Luftfahrt, Berlin 1919

Peter Supf: Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Band II, Berlin 1935, und Neuauflage 1958..

Luftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Das Luftfahrt-Bundesamt und seine Vorläufer, Braunschweig 1998

B.Z. am Mittag vom 13.11.1918.

Vossische Zeitung vom 19.12.1918.

Flugsport 1913, No. 4,
 1914, No. 1 - 16.

Luftpost 1918, No. 47-51,

Illustrationen

Alle Abbildungen, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Frost/ADL. Die Zeichnungen unterliegen dem Urheberrecht des Autors.

Verwendete Abkürzungen

DLR	Deutsche Luft-Reederei GmbH, Berlin
DLV	Deutscher Luftfahrer-Verband, Berlin
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
Idflieg	Inspektion der Fliegertruppen
RLA	Reichsluftamt, Berlin
RMA	Reichsmarineamt