



Das erste Ganzmetall-Verkehrsflugzeug der Welt, die Junkers F 13, Werk-Nr. 531, wurde am 18. Juli 1919 als D-183 zugelassen (LFR A). Erst in der LFR B erhielt die Maschine im Mai 1920 das Kennzeichen D-1.

Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1934

3. Die deutsche Luftfahrzeugrolle 1919-1920 (LFR A)

von Günther Ott (ADL)

03.2019 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 8 / 1980

Im Teil 1 und 2 wurde die Entwicklung der zivilen Flugzeugkennzeichnung in Deutschland von ihren Anfängen im Jahre 1914 bis zur provisorischen Regelung zu Beginn des Jahres 1919 aufgezeigt. Der vorliegende Teil 3 behandelt die relativ kurze Zeitspanne von März 1919 bis Mai 1920 – eine Periode des Übergangs, die bei allen bisherigen Veröffentlichungen übersehen oder in ihrer eigenständigen Bedeutung nicht erkannt wurde.

Deutsche Luftfahrzeugrolle 1919-1920 (LFR A)

Mit der sprunghaften Zunahme der Anträge auf Zulassung zum Luftverkehr Anfang März 1919 mußte das Reichsluftamt erkennen, daß die als Provisorium in Anlehnung an die »Luftverkehrsordnung des Deutschen Luftfahrer-Verbandes« von 1914 eingeführte Zulassungs- und Kennzeichnungspraxis nicht länger beibehalten werden konnte. Bereits am 24. Februar 1919 waren allein für die Deutsche Luft Reederei (DLR) 64 Flugzeuge registriert. Weitere fünf Unternehmen hatten bis Mitte März ihre Luftverkehrskonzession erhalten und 14 Anträge waren in Bearbeitung. Fast ausnahmslos waren die Antragsteller Flugzeugfabriken, und es stand zu erwarten, daß jedes Unternehmen eine größtmögliche Zahl von Flugzeugen in den Luftverkehr einbringen würde.

Dieser Umfang war mit dem alten Kennzeichnungsverfahren nur mit erheblichem Aufwand abzuwickeln, schließlich hätte es die separate Listenführung für jedes einzelne Unternehmen bedeutet. Hinzu kam, daß einige Firmen bestrebt waren, Flugverbindungen nach dem Ausland einzurichten; auch hierfür war die bisher geübte Praxis wenig sinnvoll. Eine gesetzliche Regelung der zivilen Luftfahrt für das Deutsche Reich, die auch ein Verfahren für die Kennzeichnung der deutschen Flugzeuge festgelegt hätte, konnte auf absehbare Zeit nicht erwartet werden. Deshalb sah sich das Reichsluftamt gezwun-

gen, im Rahmen seiner Kompetenzen durch Verordnung eine den Erfordernissen entsprechende andere Regelung des Zulassungs- und Kennzeichnungsverfahrens einzuführen. Nach den neuen „Grundsätzen und Bedingungen für die Zulassung zum Luftverkehr“ war vorgesehen, daß die Kennzeichen der Flugzeuge aus dem Nationalitätszeichen „D“ und Zulassungsnummern bestehen sollten, die fortlaufend in eine Liste - die Deutsche Luftfahrzeugrolle (LFR) - eingetragen wurden.



Zur Eröffnung der Strecke Berlin-Augsburg-München im März 1919 war das Kennzeichen der D-72 nur provisorisch aufgetragen, ein Hinweis auf die gerade erfolgte Umstellung des Zulassungsverfahrens.

Ab Mitte März 1919 wurde auf dieses Kennzeichnungsverfahren umgestellt. Mit diesem Datum wird erkennbar, daß das „erste deutsche Verkehrsflugzeug“, die Junkers F13 Werknummer 531 „Nachtigall“, hier als D-1 noch vergeblich zu suchen ist. Der Bau dieser Maschine wurde zwar am 10. Februar 1919 begonnen, doch erfolgte der Erstflug bekanntlich erst am 25. Juni und zugelassen wurde das Flugzeug am 18.7.1919 – als D-183! Auch hieß das Flugzeug zunächst nicht „Nachtigall“, sondern trug nach der ältesten Tochter von Professor Junkers den Namen „Herta“.

Welches Flugzeug im März 1919 als erstes in die Luftfahrzeugrolle des Reichsluftamtes eingetragen wurde und die Zulassung D-1 erhielt, konnte bis jetzt nicht ermittelt werden. Mit Sicherheit ist es ein Flugzeug der Deutschen Luftreederei gewesen, denn bis hin zur Zulassung D-71 sind ausschließlich Maschinen der DLR registriert worden.

Die konsequente Reihenfolge bestimmter Typen läßt den Schluß zu, daß es sich bei dem ersten amtlich registrierten deutschen Verkehrsflugzeug um eine AEG J II gehandelt haben könnte; denkbar wäre aber auch, daß eine der drei am 19. März 1919 mit DLR-Besatzung von Henningsdorf bei Berlin zum Überführungsflug nach Schweden gestarteten AEG G V das Kennzeichen D-1 trug.

In rascher Folge wurden die Zulassungsbescheinigungen vom Reichsluftamt erteilt, wobei eine gewisse Blockbildung für einzelne Flugzeughalter anhand der nachstehenden Liste feststellbar wird. Entsprechend ihrer herausragenden Position im deutschen Luftverkehr entfiel der Löwenanteil der Zulassungen auf Flugzeuge der Deutschen Luft Reederei. Der Erlangung einer Zulassung waren keine größeren Hürden gesetzt. Genaue Abnahmekontrollen durch die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) waren noch nicht die Regel und wurden nur bei Neukonstruktionen durchgeführt. Ehemaligen Militärflugzeugen, dem Gros der 1919 zum Luftverkehr zugelassenen Maschinen, blieben diese technischen Prüfungen weiterhin erspart, sofern sie die alten Zulassungsbestimmungen der Militärverwaltung erfüllten. So kann es nicht verwundern, daß damals die Palette der zugelassenen Flugzeuge von kleinen Jagdmaschinen wie Rumpler D I (D-288, D-289) und Fokker D VII (D-179) bis hin zu sogenannten Riesenflugzeugen Staaken R XIV (D-129, D-130, D-131) reichte.

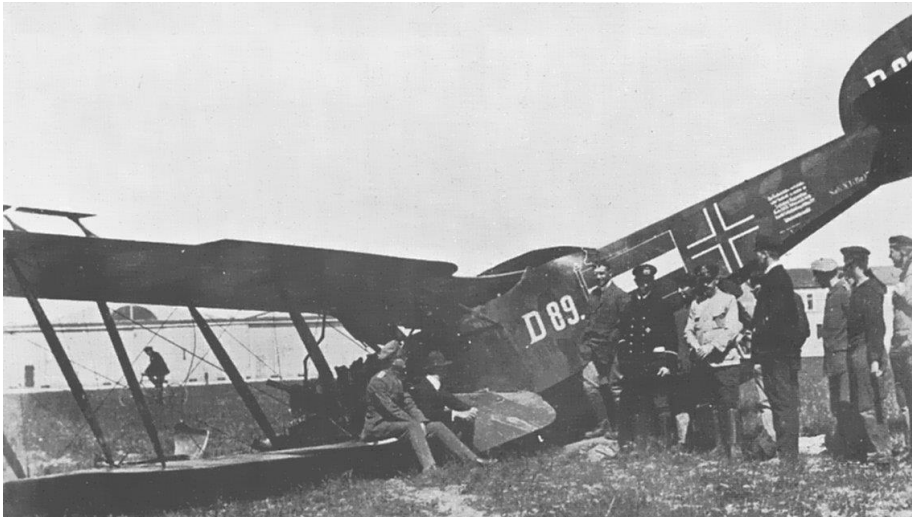
Zum Zeitpunkt des Waffenstillstandes am 11. November 1918 war in Deutschland ein Bestand von 21.386 Flugzeugen nachgewiesen. 2.600 Maschinen waren sofort auszuliefern, weitere 3.000 wurden beim Rückzug der deutschen Truppen an den Fronten zurückgelassen. Genau 14.001 Flugzeuge wurden nach den Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles abgeliefert oder zerstört, und 500 Maschinen wurden bei den Unruhen im Deutschen Reich und bei den Kämpfen im Baltikum verbraucht. Die noch verbliebenen ehemaligen Militärflugzeuge in einer Größenordnung von 1.275 Maschinen waren potentielle Anwärtler für die zivile deutsche Luftfahrzeugrolle, die am 19. Mai 1919 110 registrierte Flugzeuge aufwies. Unter Einrechnung der wenigen Neukonstruktionen waren bereits bis Oktober 1919 mehr als 300 Maschinen vom Reichsluftamt (ab Oktober 1919: Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen) für den Luftverkehr in Deutschland zugelassen worden. Im Januar 1920 war man bei 400 angelangt, und im April wurde die 600er- Marke erreicht.

Zwei Flugzeuge des Rumpler-Luftverkehrs, vorn die Rumpler C I D-135, dahinter die Rumpler C IV D-72, mit der die Gesellschaft im März 1919 den Luftverkehr aufnahm. Bemerkenswert ist die unterschiedliche Bemalung und Anbringung der Zulassungszeichen.



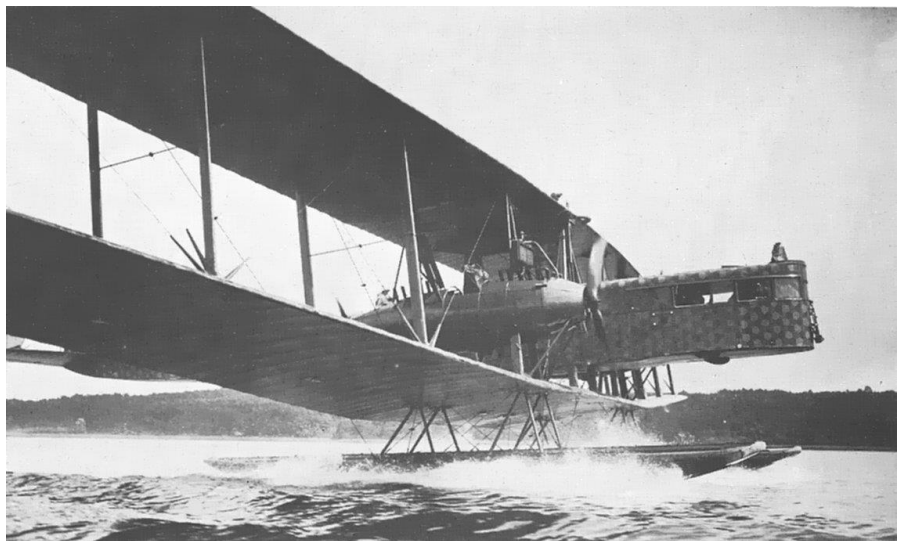


Mit der Junkers J 10 D-77 wurde im März 1919 von Junkers die Strecke Dessau-Weimar beflogen. Auf den Flügeln trägt die Maschine noch Balkenkreuze.

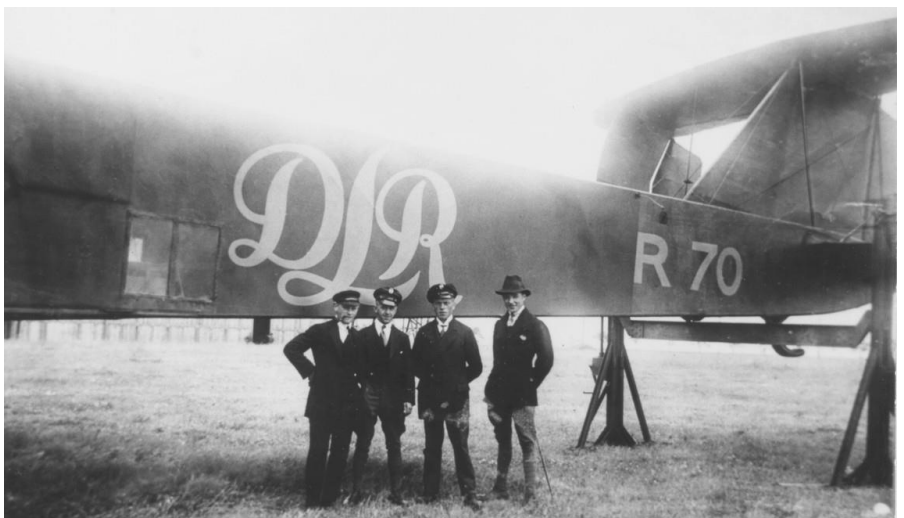


Die Sablatnig N I (Bz.) D-89 trägt noch die Balkenkreuze und Segmenttarnung – ein Hinweis auf ihren ursprünglichen Einsatzzweck. Das Bild zeigt die auf der Strecke Berlin-Warnemünde eingesetzte Maschine nach einer Bruchlandung in Warnemünde im März 1919.

Nicht alle Flugzeuge, die 1919 im Luftverkehr eingesetzt waren, trugen eine zivile Zulassung. Das Staakener Wasserflugzeug flog im Seebäderverkehr der DLR von Berlin nach Swinemünde. Start auf der Berliner Havel mit 24 Passagieren (Juli 1919).



Dieses Foto einer Staaken R XIV dokumentiert besonders deutlich die Übergangsphase, in der sich die zivile Flugzeugkennung 1919 befand. Bis auf die Heeres-Abnahmenummer R 70 sind alle militärischen Kennzeichen entfernt. Statt dessen trägt die Maschine den Schriftzug der DLR, doch fehlt noch das zivile Kennzeichen D-130.





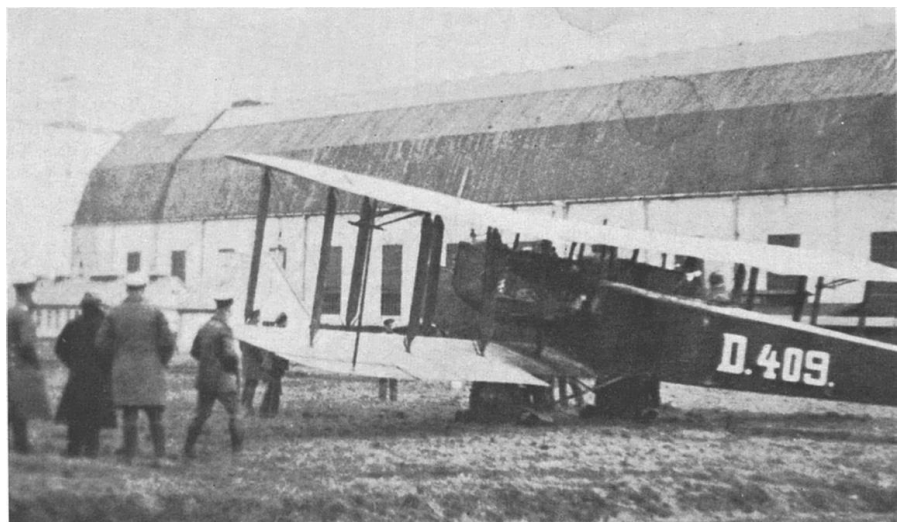
(links):
Swinemünde im Juni 1919. Der Luftverkehr Sablatnig setzt die Friedrichshafen F.F. 49 D-114 im Seebäderdienst an der Ostsee ein. Die Markierung der Zulassung mit einem Punkt war 1919/20 verbreitet, ist aber keineswegs ein eindeutiger Anhaltspunkt für die Zuordnung zur LFR A.

(unten):
Die Friedrichshafen FF 45 (GIIIa) D-121 der DLR zeigt bereits das später bei der Lufthansa übliche Bemalungsschema. In der LFR B war das Flugzeug ab Mai 1920 als D 28 registriert.



Ein seltener Flugzeugtyp war die Sablatnig C II. In der LFR A als D-180 eingetragen, erhielt die Maschine in der LFR B wahrscheinlich die Zulassung D-79.

Im Februar 1920 gehörte diese Friedrichshafen FF 45 (G III a) zum Flugzeugpark der Polizei-Fliegerstaffel Ostpreußen in Seerappen. In der ab Mai 1920 gültigen LFR B wurde die 400er-Marke erst Ende 1924 erreicht.



Die Bestimmungen des Versailler Vertrages regelten im 3. Abschnitt von Kapitel IV, Teil V, mit den Artikeln 198-202 die Demobilmachung und beabsichtigte dauerhafte Zerschlagung der deutschen Luftstreitkräfte. Zwangsläufig mußte die hohe Zahl der in Deutschland zugelassenen Verkehrsflugzeuge das Mißtrauen der Sieger-mächte wecken, die auf Einhaltung der Vertragsbestimmungen drängten. Ein besonderer Punkt des Anstoßes waren die im Winter 1919/20 aufgestellten und über das gesamte Reichsgebiet verteilten Polizeiflieger-Staffeln, die über einen beachtlichen, größtenteils in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Flugzeugpark verfügten. Wohl nicht zu Unrecht mußten die Alliierten nach der personellen Zusammensetzung und technischen Ausrüstung in den Polizeiflieger-Staffeln eine militärische Organisation vermuten. Auch die als Fluggesellschaften ausgewiesenen Unternehmungen waren nicht frei von entsprechenden Verdächtigungen.



Im Winter 1919/20 entstand diese Aufnahme der F13 D-394. Ohne Kenntnis der Existenz von zwei verschiedenen Luftfahrzeugrollen wäre die richtige zeitliche Einordnung kaum möglich.

Es war daher nur folgerichtig, daß die im April 1920 eingesetzte Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission (ILÜK) als eine ihrer ersten Maßnahmen die bisherige Zulassungspraxis des Reichsluftamtes bzw. des Reichsamtes für das Luft- und Kraftfahrwesen aufhob. Mit Verteiler an sämtliche zum Luftverkehr zugelassenen Unternehmungen, zuständige Ministerien der Gliedstaaten, Reichswehrministerium, Reichswehrministerium/Luftfahrt-Friedenskommission, Reichsschatzministerium, Auswärtiges Amt und Reichspostministerium mußte das Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen am 20. Mai 1920 mitteilen:

„Mit dem 22. 5. 20 werden sämtliche bisher vom Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen für Luftfahrzeuge erteilten Zulassungsbescheinigungen für ungültig erklärt. Es wird gebeten, die Zulassungsbescheinigungen umgehend und zwar bis zum 28.5.20 dem Reichsamt zurückzusenden.

Vom gleichen Tage ab werden seitens des Reichsamts neue Zulassungsbescheinigungen für Luftfahrzeuge ausgestellt. Die entsprechenden Anträge können bei Einsendung der ungültigen Zulassungsbescheinigungen gleichzeitig mit eingesandt werden.

Für die neue Zulassung von Flugzeugen kommen zunächst folgende Bedingungen in Frage:

- 1. Sämtliche Flugzeuge müssen von der Inter-Alliierten Luftfahrt-Überwachungs-Kommission mit einer Markierung versehen sein.*
- 2. An derart seitens der Interalliierten Kommission markierten Flugzeugen ist zunächst auf der unteren Seite der unteren und oberen Seite der oberen Tragflächen (...) zusammen mit den Zulassungsbezeichnungen des Reichsamts ein 75 cm breiter Strich in der Flugrichtung anzubringen. (Falls eine Änderung dieser, der Interalliierten Luftfahrt-Überwachungs-Kommission vorgeschlagenen Kennzeichnung vorgenommen werden sollte, erfolgt umgehende Mitteilung.)*
- 3. Die Flugzeuge müssen bereits vorher seitens des Reichsamts für Luft- und Kraftfahrwesen zugelassen sein; andernfalls sind die gemäß den bisherigen Zulassungsbedingungen erforderlichen Unterlagen gleichzeitig mit dem Antrage einzusenden.“*

Diese Hintergründe, vor allem die Existenz einer separaten Deutschen Luftfahrzeugrolle für die Zeit von März 1919 bis Mai 1920 mit rund 600 Eintragungen wurden bei allen bisherigen Veröffentlichungen übersehen. Auch der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Luftfahrtshistorik (ADL) ist es bis heute nicht gelungen, alle Registrierungen dieser ersten Luftfahrzeugrolle zu ermitteln, doch mag die hier erstmals publizierte Zusammenstellung helfen, eine richtige Zuordnung der D-Kennzeichen zu treffen und Verwirrungen sowie Irrtümer bei vorherigen Recherchen zur deutschen Luftfahrzeugrolle aufzulösen.

Nr.

Luftverkehrs-Zulassungs-Bescheinigung für Flugzeuge.

Auf Grund der Zulassungsbescheinigung Nr.
vom 1919, J.-Nr.
erteilt das Reichsluftamt an die Firma:

hiermit die Zulassung zum Luftverkehr für ein Flugzeug.
Das Flugzeug führt die Zulassungsbezeichnung

(Die umstehenden beiden Lichtbilder zeigen das hiermit
zugelassene Flugzeug).

Es trägt:

die Flugzeug-Fabrik-Nr.

die Motoren-Fabrik-Nr.

der Motor hat eine Pferdestärke von

Die Typenbezeichnung des Flugzeuges lautet:

Es hat eine zulässige Belastung einschließlich der Besatzung
und der Betriebsstoffe von kg.

Diese vorläufige Zulassungsbescheinigung gilt für die Zeit
vom bis

Sie ist an das oben beschriebene und umseitig abgebildete
Flugzeug und an den derzeitigen Besitzer des Flugzeuges
gebunden und kann nicht auf ein anderes Flugzeug und
einen anderen Flugzeughalter übertragen werden.

Diese vorläufige Zulassung ist bis zur definitiven
gesetzlichen Regelung der Luftfahrt auf jederzeitigen Wider-
ruf erteilt. Irgendwelche Berechtigungen können aus der
Zulassung oder aus dem Widerruf dieser Zulassung nicht
hergeleitet werden.

Diese Zulassungsbescheinigung ist auf allen Flügen
mitzuführen und bei Abflug, Landung und Notlandung
den zuständigen Behörden, das sind auf den Flugplätzen
zurzeit die Militärbehörden, bei Notlandungen die Polizei-
behörden, auf Verlangen vorzuzeigen.

Berlin, den

Unterstaatssekretär.

Das Muster einer „Luftverkehrs-Zulassungs-Bescheinigung für Flugzeuge“ aus dem Jahre 1919, herausgegeben vom Reichsluftamt, veranschaulicht den vorläufigen Charakter des damaligen Zulassungsverfahrens.

Zulassungskennzeichen der deutschen Luftfahrzeugrolle (LFR A) März 1919 - Mai 1920

Zulas- sungs- nummer	Werk- nummer	Muster	Halter	Bemerkungen
D-5	6840	AEG J II	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-8	6845	AEG J II	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-37	4587	LVG C VI	D.L.R.	Mai 1920 neue Zulassung D-12 (LFR B)
D-38	4590	LVG C VI	D.L.R.	Mai 1920 neue Zulassung D-13 (LFR B)
D-40	4963	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-41	4978	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-43	4991	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt, März 1920 neue Zulassung D-489 (LFR A)
D-44	4993	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-45	5050	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-46	5058	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt

Zulas- sungs- nummer	Werk- nummer	Muster	Halter	Bemerkungen
D-47	5059	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-49	5062	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-51	5065	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-52	5067	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-53	5068	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt, August 1921 belgische Zulassung O-BAFC
D-54	5072	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt, Mai 1920 neue Zulassung D-112 (LFR B)
D-56	5074	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-57	5075	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-58	5076	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-59		LVG C VI	D.L.R.	Januar 1920 an Svenska Lufttrafik A/B verkauft
D-61	5081	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-62	5083	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt, Mai 1920 neue Zulassung D-17 (LFR B)
D-63	5086	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-71		?	D.L.R.	
D-72		Ru. C IV	Rumpler	März 1919 Einsatz auf Strecke Berlin-Augsburg-München
D-73	501	HFC F IV	Flugzeugwerft Lübeck- Travemünde	August 1919 norwegische Zulassung N-2
D-77		Junkers J 10	Junkers	März 1919 Einsatz auf Strecke Dessau-Weimar
D-81		Hawa F 3e	Hawa	umgebaute Hawa CL III (Hannoversche Waggonfabrik)
D-82		Hawa CL V	Hawa	
D-83		?	D.L.R.	
D-84		Hawa F 6	Hawa	22.10.19 Höhenweltrekord (8.430 m)
D-87	116	Sab. N 1	Sablatnig	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-89		Sab. N 1	Sablatnig	
D-91		Sab. P 1	Sablatnig	21.4.19 Flug Berlin-Kopenhagen
D-103		Sab. P 1	Sablatnig	10./11.5.19 Flug Berlin-Kopenhagen-Stockholm
D-106		Sab. P 1	Sablatnig	an Dansk Luft Expres verkauft
D-107		?	Flugzeugwerft Lübeck- Travemünde	16.6.19 Flug nach Kopenhagen beantragt
D-108	8486	Ru. C I	Luftbild GmbH	24.6.20 neue Zulassung D-75 (LFR B)
D-110		Hawa F 6	Hawa	
D-114		F.F. 49	Sablatnig	
D-115		F.F. 49	Sablatnig	
D-116		H.F.C. T	Sablatnig	August 1919 schwedische Zulassung S-1
D-117	505	F.F. 45	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt (F.F. 45 = G III a)
D-118	238	F.F. 45	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-119	239	F.F. 45	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-121	1037	F.F. 45	D.L.R.	Mai 1920 neue Zulassung D-28
D-122		Sab. P 1	Sablatnig	

Zulas- sungs- nummer	Werk- nummer	Muster	Halter	Bemerkungen
D-127		Sab. P 1	Sablatnig	wahrscheinlich an Dansk Luft Expres verkauft
D-129	R 69	Staaken R XIV	D.L.R.	29.7.19 in Wien-Aspern beschlagnahmt, Zulassung 28.1.20 ungültig erklärt
D-130	R 70	R XIV	D.L.R.	19.9.19 in Rumänien beschlagnahmt, Zulassung 28.1.20 ungültig erklärt
D-131	R 71	R XIV	D.L.R.	4.8.19 bei Rauden/Oberschlesien abgestürzt, Zulassung 28.1.20 ungültig
D-132		LFG V 1	L.F.G.	Name „Max“
D-133		LFG V 2	L.F.G.	Name „Moritz“
D-134		LFG V 11	L.F.G.	Name „Witwe Bolte“
D-135		Ru. C I	Rumpler	
D-136		Ru. C I	Rumpler	
D-138		Ru. C I	Rumpler	
D-139		Ru. C I	Rumpler	
D-140		Alb. C XV	Albatros	16.8.19 nach Holland verkauft
D-161	8/19	LVG B III	L.V.G.	August 1919 nach Holland
D-169	7/19	LVG K I	L.V.G.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-174	12/19	LVG P I	L.V.G.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-179	7609	Fok. D VII	D.L.R.	
D-180		Sab. C II	Sablatnig	1920 wahrscheinlich neue Zulassung D-79 (LFR B)
D-183	531	Junkers F 13	Junkers	Abnahme 18.7.19, Name „Herta“, Mai 1920 neue Zulassung D-1 (LFR B)
D-185		Sab.	Sablatnig	August 1919 schwedische Zulassung S-2
D-187	1	DFW P I	D.F.W.	Bezeichnung auch DFW Typ 39 I, August 1919 zur ELTA in Amsterdam
D-189	117	LVG C V	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-202	4012	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-203	4100	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-205	4619	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-206	4621	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-207	4643	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt, Mai 1920 neue Zulassung D-123 (LFR B)
D-208	4721	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-209	4722	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-222		F.F.49		Januar 1920 norwegische Zulassung N-3
D-236		F.F.	D.L.R.	Wasserflugzeug
D-238		F.F.	D.L.R.	Wasserflugzeug
D-242		LFG V2	L.F.G.	Name „Fromme Helene“
D-243	10	DFW C V	D.F.W.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-244	19	DFW C V	D.F.W.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-245	20	DFW C V	D.F.W.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-252	1044	LVG C V	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-255	1050	LVG C V	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt

Zulas- sungs- nummer	Werk- nummer	Muster	Halter	Bemerkungen
D-260	14549/17	LVG C V	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-265	5061	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-267	5070	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-271	5082	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt, Mai 1920 neue Zulassung D-16 (LFR B)
D-274	5087	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-275	5089	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-277	5091	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-279	5098	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-280	5099	LVG C VI	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt
D-288		Ru. D I	Rumpler	vermutlich Mai 1920 neue Zulassung D-109 (LFR B)
D-289		Ru. D I	Rumpler	vermutlich 5.10.19 in Augsburg abgestürzt
D-290		Ru. C I	Rumpler	mit Limousinenaufbau
D-291		Ru. C I	Rumpler	
D-292		Ru. C I	Rumpler	
D-293		Ru. C I	Rumpler	
D-294		Ru. C I	Rumpler	
D-298		Alb. B II	Rumpler	
D-299		Fok. D VII	Rumpler	
D-320		AEG J II	D.L.R.	
D-322		Junkers F 13	Junkers	Name „Anneliese“, 15.10.19 in Kowno beschlagnahmt, W.Nr. 532 oder 533
D-328	28/19	LVG P I	L.V.G.	Oktober 1919 Ausfuhr nach Holland geplant
D-344	2787/17	Alb. B II a	Magdeburger Passagierfluggesellschaft	
D-349	9021	SSW D IV	Siemens & Halske	14.10.19 für Auslandsflüge zugelassen
D-350	9023	SSW D IV	Siemens & Halske	14.10.19 für Auslandsflüge zugelassen
D-362	1000/18	LVG C V	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	Nov. 1919 zugelassen, Juli 1920 an RTG abgeliefert
D-363	7154/18	LVG C VI	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-362
D-364	7714/18	LVG C VI	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-362
D-365	9047/18	LVG C VI	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-362
D-366	12094/18	LVG C VI	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-362
D-367	6531/18	Fok. D VII	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-362
D-368	7667/18	Fok. D VII	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-362
D-369	10087/18	Fok. D VII	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-362
D-370	6912/18	Halb. C V	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-362

Zulas- sungs- nummer	Werk- nummer	Muster	Halter	Bemerkungen
D-371	9408/18	Halb. CL IV	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-362
D-372	9470/18	Halb. CL IV	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-362
D-377	1361	F.F.49	D.L.R.	28.1.20 Zulassung ungültig erklärt, ehemals »W 8« der D.L.R.
D-380		F.F.49	D.L.R.	April 1920 nach Dänemark
D-381		F.F.49	D.L.R.	April 1920 nach Dänemark
D-394		Junkers F 13	Junkers	
D-395	4074	Ru. C IV	Landesaufnahme	Juni 1920 neue Zulassung D-52 (LFR B)
D-397	4089	Ru. C IV	Landesaufnahme	Juni 1920 neue Zulassung D-51 (LFR B)
D-398	7949	Ru. C VII	Landesaufnahme	Juni 1920 neue Zulassung D-54 (LFR B)
D-399	3250	Ru. C VII	Landesaufnahme	Juni 1920 neue Zulassung D-55 (LFR B)
D-401	9912	Ru. C VII	Landesaufnahme	Juni 1920 neue Zulassung D-53 (LFR B)
D-402	9914	Ru. C VII	Landesaufnahme	Juni 1920 neue Zulassung D-56 (LFR B)
D-403		LVG P I	Luftreederei Max Schüler	29.1.20 Flüge nach Amsterdam und Kopenhagen bean- tragt
D-404	K102/18	Alb. B II	Luftreederei Magdeburg	
D-405	K 106/18	Alb. B II	Luftreederei Magdeburg	
D-407		Alb. C XV	Albatros	nach Holland verkauft
D-409		F.F.45 (G III a)	Polizeifliegerstaffel Ostpreußen	
D-424		Alb.	Albatros	
D-438		?	Badische LVG	
D-451		Ru. C I	Rumpler Luftverkehr	
D-471		Ru. C I	Rumpler Luftverkehr	
D-475	190	Alb. D Va	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	Jan. 1920 zugelassen, Juli 1920 an RTG abgegeben
D-476 (1.)	1742	Halb. CL II	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-475
D-477 (1.)	1788	Halb. CL IV	Polizei-Fliegerstaffel Paderborn	wie D-475
D-476 (2.)		Ru. C I	Rumpler Luftverkehr	
D-477 (2.)		Ru. C I	Rumpler Luftverkehr	
D-478		LVG P I	Luftreederei Max Schüler	Februar 1920 Flug nach Holland beantragt
D-479 (1.)	310	AEG J II	D.L.R.	18.3.20 mit Kapp nach Schweden geflogen, DLR-Nr. 97
D-479 (2.)		Ru. C I	Rumpler Luftverkehr	
D-481		Ru. C I	Rumpler Luftverkehr	
D-483	14470	LVG C V	D.L.R.	15.5.20 verkauft an Schäfer/Berlin
D-485	591	LVG C V	D.L.R.	15.5.20 verkauft an Schäfer/Berlin
D-489		LVG C VI	D.L.R.	ehemalige D-43 (LFR A), DLR-Nr. 10
D-499		Alb. B II	Kondor-Flugzeugwerke	Februar 1920 an Tschechoslowakei geliefert
D-500		Alb. B II	Kondor-Flugzeugwerke	Februar 1920 an Tschechoslowakei geliefert

Zulas- sungs- nummer	Werk- nummer	Muster	Halter	Bemerkungen
D-507		F.F.45	D.L.R.	eventuell nur provisorisches Kennzeichen der DLR 507
D-514		?	D.L.R.	eventuell nur provisorisches Kennzeichen der DLR 514
D-556		Alb. B II	Rumpler Luftverkehr	
D-601		Junk. F 13	Junkers	

Anmerkungen:

Zur besseren Unterscheidung wurden von der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Luftfahrthistorik (ADL) folgende Bezeichnungen festgelegt:

LFR A = Luftfahrzeugrolle 1919-1920,

LFR B = Luftfahrzeugrolle 1920-1934.

Die bei den Flugzeugen der Polizei-Fliegerstaffel Paderborn erwähnte RTG (Reichs-Treuhand-Gesellschaft) war die Zentralstelle für die Verwaltung des ehemaligen Militärvermögens.

Danksagung

Besonderer Dank gilt dem Zentralen Staatsarchiv der DDR in Potsdam (ZStA) für die Erschließung wichtiger Dokumente zu dieser Ausarbeitung.

Quellen

Schreiben des Reichsluftamts vom 24.2.1919 und 21.3.1919 an das Reichswirtschaftsamt, Protokoll über die Sitzung am 17. 5. 1919 im Reichsluftamt

Schreiben des Reichsamtes für Luft- und Kraftfahrwesen vom 4. 2. 1920 und 20. 5. 1920 Bestandsnachweisungen der Polizei-Fliegerstaffel Paderborn

Schreiben der Junkers-Werke an das Auswärtige Amt und das Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen vom 31. 12. 1919

Anträge diverser Flugzeughalter zur Genehmigung von Auslandsflügen

DLR (Hrsg.): 1 Million Kilometer Luftverkehr der DLR, 1920

Vossische Zeitung vom 20. 3. 1919 und 5. 8. 1919

Flugsport, Jahrg. 1919 und 1920

Illustrierte Flug-Welt, Jahrg. 1920

Luftwacht, Jahrg. 1927, S. 284 - 290

Archivunterlagen des Verfassers und der ADL

Illustrationen

Sammlung Estel (1), Frost (1) und Grosz (1); alle übrigen Bilder entstammen der Sammlung Ott.

Verwendete Abkürzungen

DLR	Deutsche Luft Reederei GmbH, Berlin
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
ILÜK	Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission, englisch: IAACC, Inter-Allied Aeronautical Commission of Control, französisch: CICA, Commission Interalliée de Contrôle Aéronautique
LFR	(deutsche) Luftfahrzeugrolle
RLA	Reichsluftamt, Berlin
RTG	Reichs-Treuhand-Gesellschaft, Berlin