



Die allererste Eintragungsnummer in der neuen Luftfahrzeugrolle B wurde der ersten Junkers F 13 (Werknummer 531) zugeteilt, die zuvor in der LFR-A die Zulassung D-183 getragen hatte. Die Maschine stand bis mindestens Ende 1940 im Flugdienst.

Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1934

4. Die deutsche Luftfahrzeugrolle 1920-1934 (LFR B)

von Dr. Ernst Vocke † (ADL)

04.2019 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 2 / 1981

Im folgenden Bericht wird versucht, die Geschichte der Flugzeugzulassungen in Deutschland zwischen 1920 und 1934 nachzuzeichnen.

Es ist dabei unvermeidlich, auf die Folgen des Versailler Vertrags für die deutsche Fliegerei einzugehen. Keinesfalls sollen Probleme um damalige Schuld aufgerührt oder gar alte Rechnungen präsentiert werden. Im Zeichen der europäischen Schicksalsverbundenheit, unter der endlich unsere Völker zusammenfanden, wäre es völlig sinnlos, ein überholtes Freund-Feind-Denken wiederbeleben zu wollen. Die damaligen Maßnahmen der Alliierten sind jedoch in die Geschichte eingegangen und haben, als Faktum, die Entwicklungen in Deutschland unwiderruflich geprägt.

4.1 Zivilluftfahrt unter dem Versailler Vertrag

Überblick

Die erste Registrierung deutscher Motorflugzeuge erfolgte ab März 1919 in der sog. „LFR-A“ (Luftfahrzeugrolle A, ein von der ADL eingeführter Arbeitstitel zur klaren Unterscheidung der verschiedenen deutschen Register). Aber bereits im Mai 1920 wurde die LFR-A außer Kraft gesetzt und ein neues Zulassungsregister, die sog. „LFR-B“, eröffnet, in welchem die Flugzeuge bis März 1934 eingetragen wurden. Die neue Liste begann wieder mit D-1, die höchste bisher bekannte Nummer war D-3463.

Im April 1934 führte man eine reine Buchstaben-Registrierung ein und damit zwangsläufig eine völlig neue Luftfahrzeugrolle, von der ADL kurz als „LFR-C“ bezeichnet.

Die LFR-B ist in ihrer Gesamtheit nie veröffentlicht worden. Auszüge daraus erschienen ab Februar 1928 in dem vom Reichsverkehrsministerium (RVM) herausgegebenen Mitteilungsblatt „Nachrichten für Luftfahrer“ (NfL). Die Originale der LFR-B waren bisher nicht wieder aufzufinden. Wahrscheinlich wurden sie infolge des Zweiten Weltkrieges vernichtet. Es ist daher eine luftfahrthistorische Aufgabe, alle noch erreichbaren Informationen über die LFR-B zusammenzutragen.

Behörden und Luftfahrzeugrollen

Die untenstehende Zusammenstellung zeigt, welche Behörden und Dienststellen im Berichtszeitraum für die Regelung der Luftfahrt – und somit für Flugzeugzulassungen – zuständig waren.

Voraussetzung für die Zulassung zum Luftverkehr war die Eintragung eines Flugzeuges in die Luftfahrzeugrolle unter folgenden Bedingungen:

- Nachweis der Lufttüchtigkeit nach bestehenden technischen Vorschriften, laut Bescheinigung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL), später der amtlichen Prüfstelle für Luftfahrzeuge in Berlin,
- Abschluß einer Haftpflichtversicherung durch den Halter, d. h. den Benutzer des Flugzeuges.

Die nach vorgeschriebenem Muster anzubringenden Zulassungszeichen (D-Nummern) lieferten im Normalfall den äußerlich sichtbaren Nachweis, daß die obigen Bedingungen erfüllt waren.

Zuständige Reichsbehörden für die Regelung der zivilen Luftfahrt in Deutschland 1918-1945

von	bis	Oberbehörde	Fachabteilung	von	bis	Dienststellenleiter
4.12.1918	8.1.1920	Reichsministerium des Inneren	Reichsluftamt	4.12.1918	30.9.1919	August Euler
9.1.1920	29.1.1933	Reichsverkehrsministerium	Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen	1.10.1919	28.2.1921	
			Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen	1.3.1921	31.3.1921	Traugott Bredow
				1.4.1921	31.3.1924	
			Luftfahrtabteilung	1.4.1924	31.12.1925	Ernst Brandenburg
30.1.1933	30.4.1933	Reichskommissar für die Luftfahrt	Abteilung I Luftverkehr	1.1.1926	29.1.1933	
				30.1.1933	30.4.1933	Willy Fisch
			Allgemeines Luftamt (LB)	1.5.1933	19.4.1934	
1.5.1933	8.5.1945	Reichsluftfahrt-Ministerium		20.4.1934	8.5.1945	

Von der Registrierungspflicht mit D-Nummer – jedoch nicht von einer Fluggenehmigung – waren nur Luftfahrzeuge ausgenommen, die sich lediglich innerhalb der Flughafenzonen bewegten, einem Raum, aus welchem das Flugzeug auch ohne Motorkraft den Flugplatz wieder erreichen konnte. Diese Ausnahme war vor allem für die Erprobung neuen Gerätes erforderlich, das seine Lufttüchtigkeit erst erweisen mußte. Für schwachmotorige Kleinflugzeuge, die meist nicht für Flüge über die Flughafenzonen hinaus vorgesehen waren, konnte ebenfalls auf die Zuteilung einer D-Nummer verzichtet werden.

Diese Zulassungs- und Registrierungspflichten galten ab 1919 einheitlich für das deutsche Reichsgebiet. Ihre Einhaltung wurde vor jedem Flug durch Kontrolle der Papiere und des Flugzeuges von der Luftpolizei überwacht. Die gesamte Ordnungspolizei, zu der auch die Luftpolizei zählte, unterstand aber nicht dem Reich, sondern dem jeweils zuständigen Staatsministerium des betreffenden Landes, d. h. in den meisten Fällen dem Ministerium des Inneren. Die Länder hatten demnach zu den reichsgültigen Gesetzen und Verordnungen die Ausführungsbestimmungen an ihre Beauftragten, die Oberpräsidenten bzw. Regierungspräsidenten, und denen unterstellte Luftpolizeiorgane weiterzuleiten.

Deutsche Luftfahrt unter dem Versailler Vertrag

Die Entwicklung der deutschen Motorfliegerei stand nach dem Ende des Ersten Weltkrieges bis Mitte 1926 unter zwei entgegengesetzten Einflüssen: Die Deutschen wollten sich eine zivile Luftfahrt aufbauen, die alliierten Siegermächte versuchten dies zu verhindern bzw. weitmöglich einzuschränken. Hauptgrund hierfür war die Furcht vor einer deutschen Wiederaufrüstung zur Luft.

Dieser Umstand bildete über Jahre auch den historischen Hintergrund für die Eintragung bzw. zwangsweise Löschung von Flugzeugzulassungen in der LFR-B. Die normale technische Entwicklung der Flugzeuge wurde in Deutschland gebremst und konnte erst ab 1926 unbehindert erfolgen.

Zum Verständnis der Vorgänge muß kurz auf den Versailler Vertrag (VV) eingegangen werden – die für die Luftfahrt maßgeblichen Artikel sind im vollen Wortlaut im Anhang dieses Abschnitts 4.1 zu finden. Im VV wurde zwar in den Artikeln 313 bis 320 impliziert, daß Deutschland Luftfahrt für zivile Zwecke betreiben durfte, jedoch hieß es in

Art. 198: Deutschland darf keine Luftstreitkräfte unterhalten.

Art. 201: Die Herstellung oder Einfuhr von Luftfahrzeugen und Zubehör ist für sechs Monate ab Inkrafttreten des VV untersagt („Bauverbot“).

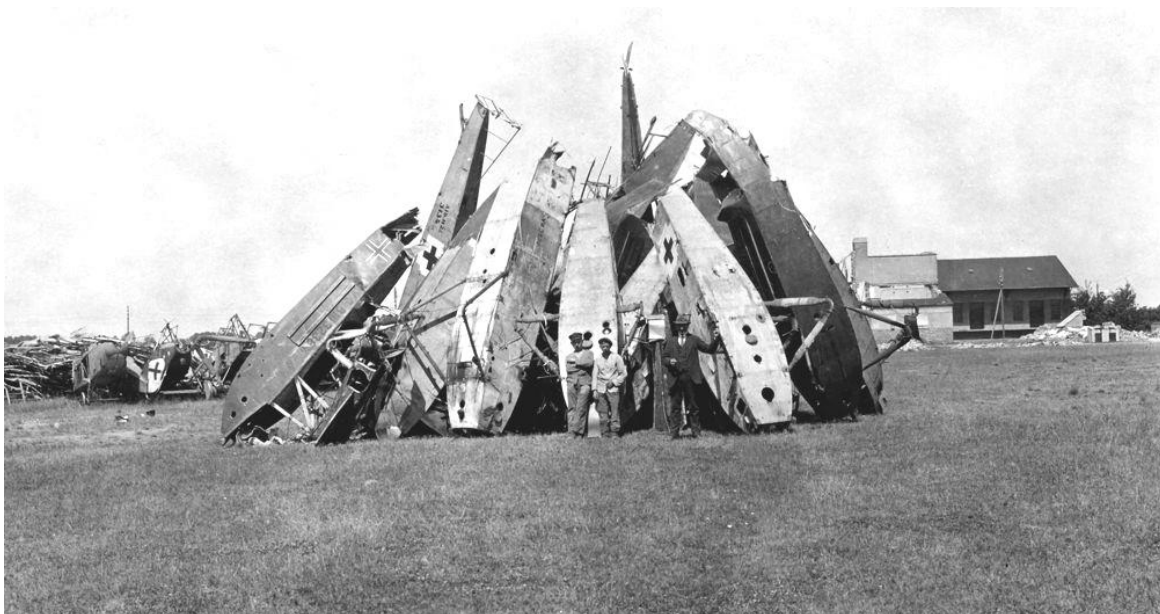
Art. 202: Alles noch vorhandene militärische Flugmaterial ist binnen drei Monaten an die Entente auszuliefern bzw. nachweislich zu zerstören.

Art. 203 und 210: Die Überwachung dieser Maßnahmen obliegt einem besonderen Kontrollorgan, nämlich der „Inter-Allied Aeronautical Commission of Control“ (IAACC) bzw. „Commission Interalliée de Contrôle Aéronautique“ (CICA). Im deutschen Sprachraum lautete die Bezeichnung „Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission“, abgekürzt ILÜK.

Gemäß den Bedingungen des Friedensvertrags von Versailles mußten alle noch vorhandenen deutschen Militärflugzeuge an die Alliierten abgeliefert bzw. unter Aufsicht vernichtet werden.

Die beiden Fotos entstanden auf dem großen Demobilisierungsplatz in Hamburg-Fuhlsbüttel.

(Slg. Frost/ADL)



ILÜK und Luftfriko

Die Planungen für die Bildung dieser Überwachungs-Kommission begannen im April 1919, also ein Dreivierteljahr vor dem Inkrafttreten des VV. Am 10.5.1919 wurde der britische Air Commodore (Brigadegeneral) Edward A. Masterman zum Chef (President) der ILÜK ernannt. Das Personal der Kommission umfaßte neben Engländern auch Abordnungen aus Belgien, Frankreich, Italien und Japan mit je einem höheren Offizier als Leiter.

Zu Beginn des Monats August 1919 war der britische Kader der ILÜK einsatzbereit und verlegte sein Hauptquartier zunächst nach Godesberg in das von den Alliierten besetzte Rheinland. Von dort aus inspizierten die Briten in den Monaten August und September alle Flugplätze, Luftschiffhäfen und sonstige Luftfahrtbetriebe im besetzten Gebiet – gleichsam als Generalprobe für die spätere Kontrolltätigkeit im ganzen Reich. Über diese Vorabinspektion wurde 1920 sogar ein eigenständiger Bericht herausgegeben: „Report on ex-German Aerodromes and Material in Back and Occupied Areas“.

Mitte September begannen Vorauskommandos aller alliierten Kontrollkommissionen mit der Einrichtung ihrer künftigen Hauptquartiere in Berlin. General Masterman traf mit einigen seiner Offiziere am 14.9.1919 in der Reichshauptstadt ein. In den folgenden vier Monaten bis zum Inkrafttreten des VV hatte das ILÜK-Vorauskommando genügend Zeit, sich mit den Verhältnissen in der deutschen Luftfahrt vertraut zu machen, erste Gespräche mit deutschen Dienststellen zu führen und schon Informationen zu sammeln.

Im Laufe des Monats Januar 1920 erreichte die ILÜK in Berlin ihre Sollstärke von 257 Mann. Allerdings enthielt diese Zahl nicht nur das eigentliche ILÜK-Zentralpersonal, sondern umfaßte auch die Unterkommissionen für Produktion, für die preußische Marinefliegerei und für das preußische Heeresflugwesen. Außerdem hatte die ILÜK kleinere Dependancen mit insgesamt 91 Personen in Stuttgart, München und Dresden (zuständig für die Länder Württemberg, Bayern und Sachsen).

Auf deutscher Seite war die zuständige Behörde für die Auslieferung von militärischem Gerät das Reichswehrministerium (RWM). Durch Verfügung vom 27.9.1919 bildete das RWM eine „Luftfahrt-Friedenskommission“ (Luftfriko) als Ansprechpartner für die ILÜK. Leiter dieser Dienststelle war zunächst Major Felix Wagenführ, ehem. Kommandeur der Flugzeugmeisterei in Berlin-Adlershof. Im Januar 1920 berief man jedoch den Infanterie-Oberst (später Generalmajor) Erich von Tschischwitz auf diesen Posten, um Air Commodore Masterman einen im Dienstrang etwa ebenbürtigen Offizier gegenüberzustellen. Für Major Wagenführ wurde die Position des stellvertretenden Leiters geschaffen.



*Die Sablatnig P I mit der Zulassung D-3 stand von 1920 bis 1923 im Einsatz beim Lloyd Luftverkehr-Sablatnig.
(Slg. Frost)*

Eine Motorstörung beim Start in Flughafen Fuhlsbüttel führte am 17.8.1924 zu einer Bruchlandung der Sablatnig P I D-4 auf der Rennbahn in Hamburg-Großborstel. Die Maschine gehörte zu diesem Zeitpunkt dem Unternehmen H.C.Dehn Luftverkehr in Hamburg.

(Slg. Frost)



Im August 1921 übernahm Oberst Friedrich Stempel (ehem. Inspekteur des bayerischen Militärflugwesens) die Leitung der Luftfrikko.

Schließlich war in den Verkehr mit der ILÜK fallweise auch das deutsche Außenministerium eingeschaltet, wo es eine spezielle Friedensabteilung gab. Ihre Zuständigkeit umfaßte etwa Fragen zur Gültigkeit des Pariser Luftfahrtabkommens von 1919 für Deutschland oder zum Recht, neutrales oder besetztes Gebiet durch deutsche Flugzeuge zu überfliegen.

Die Einführung der LFR-B

Die ILÜK stellte von Anfang an klar, daß die Alliierten im Hinblick auf die Erfüllung der Artikel 201 und 202 des VV den Standpunkt vertraten:

- das sechsmonatige Bauverbot gelte für alle Flugzeuge, d.h. nicht nur für militärisches Fluggerät sondern auch für zivile Flugzeugtypen, die erst nach dem Krieg entstanden waren.
- die Ablieferungsverpflichtung für militärisches Flugmaterial umfasse alle im militärischen Auftrag gebauten Flugzeuge, also auch die inzwischen im zivilen Eigentum befindlichen Maschinen.
- daher gelte das gesamte deutsche Fluggerät, auch das zivil genutzte, ab Inkrafttreten des VV als beschlagnahmt.

Dieser Standpunkt scheint aus heutiger Sicht verständlich. Damals aber führte er auf deutscher Seite zu großer Verbitterung. Für die Alliierten andererseits war Mitte 1920 noch nicht vorauszusehen, auf welche Schwierigkeiten und deutsche Gegenmaßnahmen die Ablieferungsverpflichtung treffen würde.

Die Androhung der Beschlagnahme kam praktisch einem Verbot jeglicher Fliegerei mit ehemaligen Kriegsflugzeugen gleich und führte zu lebhaften, aber vergeblichen Protesten der deutschen Reichsregierung.

Um eine völlige Lahmlegung des Luftverkehrs in Deutschland zu vermeiden, schlug die deutsche Seite vor, alle bisher erteilten zivilen Zulassungen (also die gesamte LFR-A) aufzuheben und eine neue Luftfahrzeugrolle einzuführen (eben die LFR-B), in die nur solche Flugzeuge eingetragen werden durften, welche von der ILÜK freigegeben waren. Dieser Maßnahme stimmten die Alliierten schließlich zu, weil abgeleitet aus den VV-Artikeln 313 – 320 Deutschland einen zivilen Luftverkehr durchaus betreiben durfte und weil für die zugelassenen Luftverkehrsgesellschaften ja praktisch keine anderen Flugzeuge als solche aus ehemaligen Militärbeständen verfügbar waren.



*Die Sablatnig P I D-6 war beim Luftverkehr Sablatnig von Bremen aus im Luftverkehr eingesetzt. Das Flugzeug führte den Taufnamen „Bremerhaven“ und wurde 1923 in den Deutschen Aero-Lloyd eingebracht.
(Slg. Estel)*

Grundsätzlich glaubte die ILÜK aber, die Freigabe auf ein Mindestmaß beschränken zu müssen – aus der Befürchtung, daß sich mit zuviel freigegebenen Militärflugzeugen möglicherweise ein heimliches Kriegspotential aufbauen ließe. Schon der Bestand von 62 Flugzeugen der Deutschen Luft Reederei (DLR) im Herbst 1919 hatte das Mißtrauen der Alliierten erregt, weil diese Zahl für die wenigen betriebenen Strecken viel zu hoch erschien und der Flugbetrieb nur sporadisch erfolgte.

Was die Alliierten dabei nicht berücksichtigten, waren die häufigen technischen Störungen der überalterten Flugzeuge und vor allem der Motoren. Letztere bedurften ebenfalls alliierter Freigabe. Außerdem gab es noch einen politischen Grund für die Größe des zivilen Flugzeugparks: Die Reichswehr wurde von der Regierung zur Bekämpfung von Unruhen und Umsturzversuchen eingesetzt, besaß aber selbst keine Luftfahrzeuge mehr. Sie benutzte daher nach Bedarf die Flugzeuge der Luftverkehrsgesellschaften für Kurier- und Beobachtungsflüge und sie erhielt laufend Listen über den jeweiligen Standort von Verkehrsflugzeugen zu ihrer Verfügung.

Abschrift

Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen.

Fr. L 81834.20 II 2.

Fl/Co.

Berlin, den 20. Mai 1920.

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.

Von gleichem Tage ab werden seitens des Reichsamts neue Zulassungsbescheinigungen für Luftfahrzeuge ausgestellt. Die entsprechenden Anträge können bei Einsendung der ungültigen Zulassungsbescheinigungen gleichzeitig mit eingereicht werden.

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

- 1.) Sämtliche Flugzeuge müssen von der Interalliierten Luftfahrt-Übersachungskommission mit einer Markierung versehen sein.
- 2.) An den derart seitens der Interalliierten Kommission markierten Flugzeugen ist zunächst auf der unteren Seite der unteren und der oberen Seite der oberen Tragflächen nach bestimmten Mustern, zusammen mit den Zulassungsbescheinigungen des Reichsamts ein 75 cm breiter Streich in der Flugrichtung anzubringen. (s. Anlage). (Falls eine Änderung dieser, der Interalliierten Luftfahrt-Übersachungskommission vorgeschlagenen Kennzeichnung vorgenommen werden sollte, erfolgt ungehende Mitteilung.)

3.) Die Flugzeuge müssen bereits vorher seitens des Reichsamts für Luft- und Kraftfahrwesen zum Luftverkehr zugelassen sein; andernfalls sind die gemäß den bisherigen Bestimmungen bedingungen erforderlichen Unterlagen gleichseitig mit dem Antrage einzusenden.

4.) Für sämtliche Flugzeuge müssen wie bisher die erforderlichen Photographien in doppelter Ausführung - Grösse 9 x 12 unauflöslich - eingesandt werden (je 2 Aufnahmen von vorn und von der Seite).

Von der Interalliierten Luftfahrt-Übersachungskommission werden voraussichtlich für die ehemaligen Militär-Flugzeuge bei Rückkauf durch die Luftverkehrsunternehmen angemessene Preise festgesetzt werden. Für eine Regelung der Verrechnung dieser neuen Preise mit den eutl. bereits an das Reichsschatzministerium gezahlten Kaufpreisen ist das Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen nicht zuständig.

Es wird anheingestellt, sich diesbezüglich unmittelbar mit dem Reichsschatzministerium in Verbindung zu setzen.

Die Inbetriebnahme irgend welcher lenkbaren Luftfahrzeuge, welche nicht mit der Markierung der Entente und unter 2.) angegebenen Kennzeichnung versehen, sowie von Reichsamt neu zugelassen sind, ist auch innerhalb der Flugplätze bis auf Weiteres verboten. Auf Reichsgesetzblatt Nr. 99 v. 30.4.20 S. 957 wird hierbei Bezug genommen.

Besüglich der durch diese Bestimmung gegebenenfalls erforderlichen werdenden Prüfungen bzw. Markierungen von Luftfahrzeugen durch die Interalliierte Luftfahrt-Übersachungskommission wird anheingestellt, sich unmittelbar an diese Kommission bzw. deren Unterkommissionen zu wenden und das Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen entsprechende Abschrift einzusenden.

1 Anlage.

ges. August E u l e r .

Mit dem Rundschreiben des Reichsamts für Luft- und Kraftfahrwesen vom 20.5.1920 wurden alle bisherigen Zulassungen der LFR-A aufgehoben und mit sofortiger Wirkung die neue LFR-B in Kraft gesetzt.

Die Verhandlungen über Neuzulassungen in der LFR-B zogen sich hin und wurden für die ILÜK bald zu einem rechten Ärgernis. Die Anträge häuften sich, nicht nur für einen Planverkehr mit Passagieren und Fracht. Flugzeuge wurden auch erwünscht für das Luftbildwesen, zu Vermessungszwecken, für die wissenschaftliche Forschung (vor allem für die Meteorologie), für technische Versuche zur Entwicklung von Meßverfahren, als Lehrgeräte an technischen Schulen und für museale Zwecke, ja sogar als Objekte für Unterhaltungsfilme einschließlich der Vorführung von Abstürzen. Selbst solche Gründe konnten die Alliierten noch einsehen, wenn sie gutwillig vorgebracht wurden. Doch gab es auch alle möglichen Vorwände, die verdächtig erschienen.

*Die Junkers F13 D-8 bei ihrer Ankunft in der Schweiz 1921, wo sie vermutlich auch verblieb.
(Foto Swissair)*



Im Zuge der Diskussion um die Neuzulassungen in der LFR-B legte die ILÜK am 27.7.1920 in einer Konferenz mit Vertretern des Reichsamts und der Luftfrikto fest, daß die Freigabe von 106 ehemaligen Kriegsflugzeugen ausreichend sein müsse. Auch wurden hierbei nur konzessionierte Luftverkehrsgesellschaften bedacht, die bereits Linienverkehr betrieben hatten. Für darüber hinaus vorliegende Anträge ließen sich die Alliierten pauschal weitere 39 Maschinen abhandeln, so daß insgesamt 145 ehemalige Kriegsflugzeuge in Gebrauch bleiben durften. Um nicht in den Verdacht zu geraten, man habe den einen Antragsteller vorgezogen und den anderen benachteiligt, überließ man die Verteilung der 39 Flugzeuge den Deutschen, wenn auch unter fallweiser Zustimmung der ILÜK.



*Die AEG N I, Werknummer 6748, DLR-Nr. 74, erhielt in der Luftfahrzeugrolle-B die Zulassung D-38. Zum Zeichen, daß die Maschine von der ILÜK offiziell freigegeben war, trug sie an der Rumpfsseite den vorgeschriebenen sog. „ILÜK-Stern“.
(Slg Koos/ADL)*

Vor der Neuzulassung und Anbringung des „ILÜK-Sternes“ am Rumpf, mit welchem die Freigabe kenntlich gemacht wurde, war aber eine weitere Bedingung zu erfüllen: Die Flugzeuge mußten zu einem von den Alliierten festgesetzten Preis „zurückgekauft“ werden. Die Tatsache, daß das Gerät schon einmal 1919 durch das Reichsverwertungsamt verkauft worden war, kümmerte die Alliierten wenig, weil diese Verkäufe nach ihrer Rechtsauffassung illegal waren. Gemäß VV gehörten die Flugzeuge rückwirkend den Siegermächten und konnten deshalb nur von ihnen erworben werden, d.h. die Antragsteller hatten schlicht ein zweites Mal zu bezahlen. Die Verrechnung erfolgte über eine inzwischen gebildete Reichstreuhandgesellschaft.



Der Rumpler-Luftverkehr brachte zu Anfang nicht nur besonders große ILÜK-Sterne am Rumpf an, sondern integrierte sie sogar in seinen Firmenschriftzug an der Rumpfseitenwand. (Slg. Koos/ADL)



Später wurden die ILÜK-Sterne an den Rumpler C I-Maschinen deutlich kleiner und wanderten schließlich vom Firmenemblem/ Firmenschriftzug an die obere Rumpfkante. Der Fluggast auf dem rechten Foto ist Ministerialdirektor Traugott Bredow, der Leiter der Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen im RVM, der am 6.4.1921 mit dem Rumpler Luftverkehr von Berlin über Leipzig nach Bayern flog.

Viele kleinere Luftfahrtunternehmen konnten die Rückkaufsumme nicht ein zweites Mal aufbringen und mußten daraufhin ihren Betrieb einstellen. Was all diese Maßnahmen im Einzelfall bewirken konnten, sei am Beispiel des Bayerischen Luft Lloyds geschildert. Diese Gesellschaft hatte bis Mitte 1920 noch keinen Linienverkehr betrieben, sondern nur Gelegenheitsflüge auf Bestellung ausgeführt. Ihren Antrag auf Wiederezulassung von 10 Albatros C I, je einer Halberstadt C V und LVG C VI, zweier Friedrichshafener (vermutlich FF 45 = G III a), zehn Rumpler C I, zwei Rumpler C IV und fünf DFW C V, insgesamt also von 31 Flugzeugen, beschied die ILÜK am 6.5.1920 abschlägig; die Flugzeuge waren auszuliefern.

Fritz Schneider, ein ehemaliger Beteiligter, erinnerte sich:

„ ... so wurde der Entschluß gefaßt, eine zweimotorige Friedrichshafener als Kabinenmaschine umzubauen. Der Bau von Flugzeugen war für Deutschland und folglich auch für uns verboten, aber wir wollten ja nur umbauen, und wenn die Maschine fertig sein würde, dann würde man schon sehen, wie man die Sache bei der Entente-Kommission drehen könnte. Also bauten wir, und die Geschichte wurde recht nett. Es war eine schöne Kabine mit großer Einstiegtür, Fenstern und Rohrsesseln für acht Personen. Es sollte ein Schlager werden, aber es wurde ein Querschläger. Als alles fertig war, machten wir einen Probeflug. Die Kommission sah uns fliegen, kam und zerstörte unsere schöne Maschine, sperrte die Firma, und in hohem Bogen flogen wir alle auf die Straße. Aus war der Traum!“

Major a. D. Grimschitz, der Direktor der Firma, mußte am 4.8.1920 an den Stadtrat von Fürth schreiben, daß „infolge der zwecks Durchführung des Friedensvertrages erfolgten Beschlagnahme sämtlichen Flugmaterials leider die Inbetriebnahme regelmäßiger Luftfahrtstrecken wesentlich verzögert worden ist. Da unsere sämtlichen Flugzeuge, die bereits im bedarfsweisen Luftverkehr in Betrieb waren, seitens der Entente zerstört worden sind, müssen wir erst wieder Flugzeuge beschaffen, was immerhin augenblicklich mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft ist“.



Von den ehemaligen Kriegstypen steht die LVG C VI mit 41 Eintragungen weitaus an der Spitze der LFR-B.

Die D-17 gehörte ursprünglich der DLR, wurde aber im Herbst 1922 an die Simplo-Füllfeder GmbH verkauft und trug dann zu Werbezwecken den Schriftzug „Montblanc“ am Rumpf. Dagegen wirkte das Kennzeichen D-17 recht mickrig.

(Slg. Frost/ADL)

Die D-60 war ebenfalls eine LVG C VI, die ursprünglich der DLR gehört hatte. Nach dem Verkauf an die hamburgische Gesellschaft für Luftverkehrsunternehmen führte sie den Namen „Hummel“ und trug auch das passende Emblem am Leitwerk.

Gut zu erkennen sind die schwarzen Balken auf dem Flügel zwischen D und Nummer sowie zwei ILÜK-Sterne am Rumpf. (Slg. Frost/ADL)



Die LVG C VI D-18 der Deutschen Luft-Reederei endete durch Absturz am 26. 6.1921 in Dortmund-Gartenstadt. Flugzeugführer Karl Noack erlitt nur leichte Verletzungen. (Slg. Ott/ADL)

Das Muster AEG K besaß eine geschlossene Kabine hinter dem Pilotensitz. Die D-26 gehörte der DLR und ist auf dem Foto im Winter 1922/23 beim Güter- und Posttransport in Hamburg-Fuhlsbüttel zu sehen.

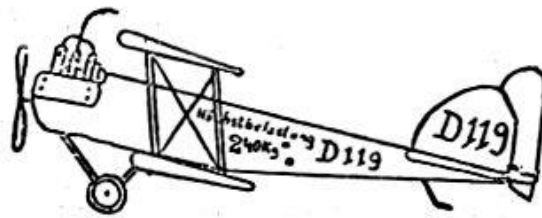
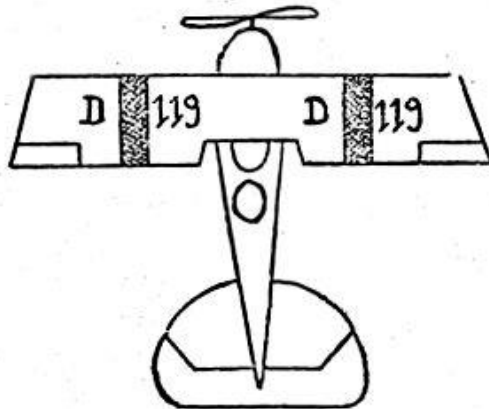
(Slg. Frost/ADL)



Zusammenstellung der wichtigsten Luftverkehrsbestimmungen für die Beamten der Luftpolizei-Abteilung zwecks Kontrolle von Luftfahrzeugen.

216/II

I. Jedes deutsche Flugzeug muss folgende äussere Merkmale haben:



- a.) einen je nach Farbe der Tragflächen schwarzen oder weissen Streifen von 25 cm. Breite, rechts und links davon den Buchstaben D (Deutschland) und die Nummer der Zulassung auf den Tragflächen oben und unten, beiderseits des Rumpfes und des Seitensteuers,
- b.) Auf der Aussenseite des Rumpfes neben der Vorrichtung zum Einsteigen der Passagiere ein Vermerk über die zulässige Höchstbelastung, z.B. "Höchstbelastung 240 kg einschl. Betriebsstoffe",
- c.) ehemalige zum Luftverkehr zugelassene Militärflugzeuge eine Markierung (Stempel) seitens der Interalliierten Überwachungskommission.

II. Der Flugzeugführer muss im Besitze sein:

a.) bei Inlandflügen:

- 1.) einer Zulassungsbescheinigung zum Luftverkehr, ausgestellt vom Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen auf seine Person lautend und mit seinem Lichtbild versehen,
- 2.) einer Zulassungsbescheinigung seitens des Reichsamts für Luft- und Kraftfahrwesen für das von ihm gesteuerte Flugzeug,

Die Luftüberwachung Rheinland-Westfalen stellte ihren Flugwachen im März 1921 diese Zusammenfassung der wichtigsten Bestimmungen zur Überwachung des Luftverkehrs zur Verfügung.

Zeittafel

Die luftfahrthistorischen Ereignisse 1919 - 1934 im Zusammenhang mit den Luftfahrzeugrollen LFR-A und LFR-B

Ende 1918 Mit dem Waffenstillstand (11.11.1918) geht das verbliebene Kriegsmaterial in die Verwaltung des Reichsschatzministeriums über. Ehemalige Militärflugzeuge können von Interessenten, wie neu gebildeten Luftverkehrsgesellschaften und anderen, gekauft werden.

Anfang 1919 Betriebsaufnahme erster Luftverkehrsgesellschaften, wie DLR, Luftverkehr Sablatnig und anderer. Erste amtlich anerkannte Registrierung von Zivilflugzeugen beim Maschinenpark der DLR. Wiederaufnahme einer begrenzten Flugzeugproduktion für zivile Zwecke durch einzelne Hersteller: Junkers, Sablatnig, LVG, LFG, Hannoversche Waggonfabrik.

März 1919 (bis April 1920) Zulassung von etwa 600 Motorflugzeugen und Eintragung in die „Luftfahrzeugrolle A“ (LFR-A), fast ausschließlich ehemalige Militärflugzeuge.

28.6.1919 Unterzeichnung des Friedensvertrags von Versailles (kurz: Versailler Vertrag, VV) durch die deutsche Regierung.

11.7.1919 Unterzeichnung des VV durch die alliierten Regierungen.

16.7.1919 Die Bestimmungen des VV werden durch Verkündung im Reichsgesetzblatt für alle deutschen Staatsbürger verbindlich.

10.1.1920 Inkrafttreten des VV; darin für die deutsche Luftfahrt besonders einschneidend:

Art. 201: Flugzeugbauverbot in Deutschland für 6 Monate (d.h. bis zum 10.7.1920).

Art. 202: Auslieferung bzw. Vernichtung sämtlicher Militärflugzeuge innerhalb von 3 Monaten (d. h. bis zum 10.4.1920). Die alliierte ILÜK und die deutsche Luftfrikö nehmen ihre Tätigkeit auf.

April/Mai 1920 Die ILÜK stellt Nichterfüllung der Bedingungen des Artikels 202 VV fest und verweist darauf, daß alle deutschen Flugzeuge ab dem 10.1.1920 als alliiertes Eigentum gelten, auch die zu Verkehrszwecken umgebauten und vom Reichsschatzministerium an deutsche Zivileigner verkauften Maschinen.

22.5.1920 Um eine völlige Lahmlegung des Luftverkehrs in Deutschland zu vermeiden, werden auf Vorschlag des Reichsluftamts alle Zulassungen der LFR-A annulliert und Neuzulassungen unter alliierter Kontrolle in eine neu begonnene „Luftfahrzeugrolle B“ (LFR-B) eingetragen. Die ILÜK gesteht Deutschland nur 145 ehem. Militärflugzeuge für zivile Zwecke zu.

22.5.1920 Die ILÜK ermächtigt das Reichsluftamt, einige seit 1919 neu entwickelte deutsche Zivilflugzeugtypen zur Verwendung freizugeben.

22.6.1920 Friedenskonferenz in Boulogne: Die Alliierten stellen fest, daß Deutschland 1.400 Flugzeuge und 5.000 Motoren noch nicht ausgeliefert habe. Außerdem sei nach dem 10.1.1920 weiterhin Luftfahrtgerät hergestellt worden. Entscheidung: Erst 3 Monate, nachdem die Ablieferung bzw. Zerstörung allen Luftfahrtmaterials gemäß Art. 202 abgeschlossen ist, wird das Flugzeug-Bauverbot aufgehoben.

10.7.1920 Ursprünglich vorgesehenes Ende des in Artikel 201 VV festgelegten Bauverbots. Auf Grund der Entscheidung der alliierten Konferenz in Boulogne wird das Verbot aber auf unbestimmte Zeit verlängert.

5.5.1921 Londoner Ultimatum: Weil die Auslieferung aller Militärflugzeuge immer noch nicht abgeschlossen ist, bleibt das Bauverbot bestehen. Auch danach darf Deutschland nur Flugzeuge im Rahmen sog. „Begriffsbestimmungen“ bauen, um eine militärische Luftfahrt gemäß Art. 198 VV zu verhindern.

Die ILÜK läßt im weiteren Verlauf des Jahres 1921 Flugzeuge zerstören, die gemäß LFR-B bereits zugelassen waren, aber angeblich die (noch gar nicht bekanntgegebenen) Begriffsbestimmungen verletzen.

29.6.1921 Erlaß eines Gesetzes über die Beschränkung des Flugzeugbaues, welches die Herstellung und Einfuhr von Fluggerät bis auf weiteres verbietet.

9.7.1921 Erlaß eines Gesetzes »zur Durchführung des Art. 202«: Wer noch Gerät besitzt oder kennt, das unter Art. 202 VV fällt, hat es bis zum 15.8.1921 anzumelden oder auszuliefern.

9.7.1921 Ergänzende „Verordnung über Beschlagnahme ... gemäß Gesetz vom 9.7.1921“: Beschlagnahme ist auch alles Gerät, das seit dem 10.1.1920 in Deutschland hergestellt oder nach Deutschland importiert wurde. Es ist zu melden, was davon inzwischen ins Ausland exportiert wurde und was sich noch im Inland befindet - und wo.

16.7.1921 Erlaß des RVM: Alle bisherigen Flugzeug-Zulassungen sind mit Wirkung vom 10.8.1921 ungültig und müssen erneut beantragt werden. Wird die Zulassung wieder erteilt, lebt die bisherige D-Nummer wieder auf - d.h. die Eintragungen in der LFR-B werden zwar durchkämmt, die Luftfahrzeugrolle selbst bleibt aber erhalten.

1921-1922 Einige deutsche Flugzeugfirmen produzieren weiter, zumeist für den Export. Junkers F 13 sowie Fokker F II und F III fliegen mit Danziger Zulassungen. Deutsche Flugzeugfirmen gründen Zweigwerke im Ausland.

16.12.1921 Erlaß zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr: Die Lufttüchtigkeit von Flugzeugen des öffentlichen Luftverkehrs ist jährlich durch die DVL zu überprüfen.

5.2.1922 Die ILÜK erklärt die Bedingungen des Art. 202 VV als erfüllt. Damit endet das Bauverbot drei Monate nach diesem Termin, also am 5.5.1922.

14.4.1922 Die Alliierten geben ihre „Begriffsbestimmungen“ bekannt. Die Unterscheidungen zwischen „zivilen“ und „militärisch verwendbaren“ Flugzeugen sind so scharf gefaßt, daß die für Deutschland erlaubten Neukonstruktionen auf Jahre hinaus weit unter dem Leistungsstandard vergleichbarer Zivilflugzeuge des Auslands bleiben müssen. Flugzeuge, die den Begriffsbestimmungen nicht entsprechen, müssen vernichtet werden, auch wenn sie in der LFR-B schon zugelassen waren.

5.5.1922 Ende des Flugzeug-Bauverbotes, Inkrafttreten der Begriffsbestimmungen, die alle zwei Jahre überprüft und dem Stand der Technik angepaßt werden sollen.
Die ILÜK wird ersetzt durch ein Luftfahrt-Garantie-Komitee (LGK), das die Einhaltung der Begriffsbestimmungen überwacht.
Deutsche Neukonstruktionen können nun zugelassen werden und erscheinen ab Mai 1922 zunehmend in der LFR-B.

1.8.1922 Die Reichsregierung erläßt ein Luftverkehrsgesetz (LVG), das eine einheitliche rechtliche Grundlage schafft. Der zweite Abschnitt, betreffend Haftpflicht, tritt am 1.9.1922 in Kraft, die übrigen Teile werden am 1.10.1923 wirksam. Erst am 10.1.1959 wird das Gesetz durch eine Neufassung für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland abgelöst.

5.5.1924 Trotz Erinnerung durch eine Note der Reichsregierung an den Botschafterrat vom Frühjahr 1924 werden die Begriffsbestimmungen nicht auf den neuesten Stand gebracht.

24.6.1925 Die Begriffsbestimmungen werden überprüft, aber kaum geändert und gelten als Vorschrift weiter. Deutsche Flugzeuge, die den Begriffsbestimmungen nicht entsprechen, fliegen trotzdem in Deutschland, aber mit schwedischer, schweizerischer oder italienischer Zulassung.

21.5.1926 Pariser Vereinbarungen: Die Begriffsbestimmungen für den Bau von Zivilflugzeugen fallen fort, jedoch bleibt das Verbot jeglicher militärischen Luftfahrt einschließlich der Herstellung von Militärflugzeugen. Bislang unter ausländischer Flagge eingesetzte Verkehrsflugzeuge können deutsche Zulassung erhalten.

8.7.1926 Ein deutsches „Gesetz zur Durchführung der Artikel 177, 178 und 198 VV“ entspricht den Pariser Vereinbarungen. Verordnungen vom 13.7.1926 regeln die Ausführungsbestimmungen.

1.2.1928 Im Februarheft der „Nachrichten für Luftfahrer“ (NfL) werden alle seinerzeit zugelassenen Flugzeuge der LFR-B aufgeführt. Von da ab werden monatlich die Neuzulassungen, Veränderungen und Abgänge in den NfL veröffentlicht.

19.7.1930 Das Deutsche Luftverkehrsgesetz vom 1.8.1922 wird durch eine umfassende „Verordnung über den Luftverkehr“ ergänzt.

2.2.1933 Eine Verordnung über die Schaffung der Dienststelle „Reichskommissar für die Luftfahrt“ hebt mit Wirkung vom 30.1.1933 die Zuständigkeit des Reichsverkehrsministeriums für die Luftfahrt auf.

28.2.1933 Die seit dem 23.7.1927 unter dem RVM bestehende Dienststelle „Zentralstelle für Flugsicherung“ wird zu einem „Reichsamt für Flugsicherung“ (RfF) ausgebaut.

29.3.1933 Das RfF wird u. a. mit der Zulassung von Luftfahrzeugen und deren Eintragung in die Luftfahrzeugrolle beauftragt. Auch werden ihr die Aufgaben der DVL als Prüfstelle für Luftfahrzeuge übertragen.

5.5.1933 Die Dienststelle „Reichskommissar für die Luftfahrt“ wird unter gleichzeitiger Erweiterung in ein „Reichsluftfahrtministerium“ (RLM) umgewandelt.

20.3.1934 Durch eine Verordnung des RLM werden die D-Nummern als Zulassungszeichen für Flugzeuge von einem Buchstabencode (D plus 4 Buchstaben) abgelöst. Die Umstellung muß bis zum 31.12.1934 erfolgt sein. Damit ist das Gültigkeitsende der LFR-B erreicht.

Friedensvertrag von Versailles (Versailler Vertrag, VV)

Teil V.	Bestimmungen über Landheer, Seemacht und Luftfahrt Abschnitt 3: Bestimmungen über militärische und Seeluftfahrt (Art. 198 bis 202) Abschnitt 4: Interalliierte Überwachungsausschüsse (Art. 203 bis 210)
Teil XI.	Luftfahrt (Art. 313 bis 320)

Artikel 198

Deutschland darf Luftstreitkräfte weder zu Lande noch zu Wasser als Teil seines Heerwesens unterhalten. ...

Artikel 199

Binnen zwei Monaten zwei Monaten nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrags ist das Personal der Luftfahrt, das gegenwärtig in den Listen der deutschen Streitkräfte zu Land und zu Wasser geführt wird, demobil zu machen.

Artikel 200

Bis zu völligen Räumung des deutschen Gebiets durch die alliierten und assoziierten Truppen sollen die Luftfahrzeuge der alliierten und assoziierten Mächte in Deutschland freie Fahrt im Luftraum sowie Durchflugs- und Landungsfreiheit haben.

Artikel 201

Während einer Frist von sechs Monaten nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrags ist die Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen und Teilen solcher, ebenso wie von Luftfahrzeugmotoren und Teilen von solchen, für das ganze deutsche Gebiet verboten.

Artikel 202

Mit Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrags ist das ganze militärische und Marineluftfahrzeugmaterial ... den Regierungen der alliierten und assoziierten Hauptmächte auszuliefern

Diese Auslieferung hat an den von den genannten Regierungen zu bestimmenden Orten zu erfolgen; sie muß binnen drei Monaten beendet sein.

Zu diesem Material gehört im besonderen dasjenige, das für kriegerische Zwecke im Gebrauch oder bestimmt ist oder im Gebrauch oder bestimmt gewesen ist, namentlich:

Die vollständigen Land- und Wasserflugzeuge, ebenso solche, die sich in Herstellung, Ausbesserung oder Aufbau befinden.

...

Die Luftfahrzeugmotoren.

Die Zellen (Rümpfe/Gondeln und Tragflächen). ...

Einzelteile, die einer der vorstehenden Gattungen angehören.

Das vorerwähnte Material darf nicht ohne ausdrückliche Ermächtigung der genannten Regierungen von Ort und Stelle verbracht werden.

Artikel 203

Alle Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags über Landheer, Seemacht und Luftfahrt, für deren Durchführung eine zeitliche Grenze festgesetzt ist, sind von Deutschland unter Überwachung interalliiertter Ausschüsse durchzuführen, die zu diesem Zweck von den alliierten und assoziierten Hauptmächten besonders ernannt werden.

Artikel 204

Die interalliierten Überwachungsausschüsse werden besonders damit betraut, die regelrechte Ausführung der Auslieferungen, der Zerstörung, des Abbruchs und der Unbrauchbarmachung zu überwachen, wie sie zu Lasten der deutschen Regierung durch den gegenwärtigen Vertrag vorgesehen sind.

Sie bringen den deutschen Behörden die Entscheidungen zur Kenntnis, welche die Regierungen der alliierten und assoziierten Hauptmächte sich zu treffen vorbehalten haben oder welche zur Durchführung der Bestimmungen über Landheer, Seemacht oder Luftfahrt nötig werden.

Artikel 205

Die interalliierten Überwachungsausschüsse dürfen ihre Dienststellen am Sitz der deutschen Reichsregierung einrichten.

Sie sind befugt, so oft sie es für angebracht erachten, sich an jeden beliebigen Ort des deutschen Reichsgebiets zu begeben, Unterausschüsse dorthin zu entsenden oder eins oder mehrere ihrer Mitglieder zu beauftragen, sich dorthin zu verfügen.

Artikel 206

Die deutsche Regierung hat den interalliierten Überwachungsausschüssen und ihren Mitgliedern jedes Entgegenkommen zu erweisen, das zur Erfüllung ihrer Aufgabe notwendig ist. Sie hat für jeden interalliierten Überwachungsausschuß einen geeigneten Beauftragten zu bezeichnen, dessen Aufgabe es ist, von dem Ausschuß die für die deutsche Regierung bestimmten Mitteilungen entgegenzunehmen und dem Ausschuß alle verlangten Auskünfte oder Schriftstücke zu liefern oder zu beschaffen. ...

Artikel 207

Der Unterhalt und die Kosten der Überwachungsausschüsse und die Aufwendungen, die durch ihre Tätigkeit veranlaßt werden, fallen Deutschland zur Last.

Artikel 208

Der interalliierte Heeresüberwachungsausschuß ...

Artikel 209

Der interalliierte Marineüberwachungsausschuß ...

Artikel 210

Der interalliierte Luftfahrtüberwachungsausschuß vertritt die Regierungen der alliierten und assoziierten Hauptmächte bei der deutschen Regierung in allem, was die Durchführung der Bestimmungen über die Luftfahrt betrifft.

Dieser Ausschuß ist namentlich dazu berufen, den Bestand des auf deutschem Boden befindlichen Luftfahrzeugmaterials aufzunehmen, die Werkstätten für Flugzeuge, Ballons und Luftfahrzeugmotoren, die Fabriken von Waffen, Munition und Sprengstoffen, die von Luftfahrzeugen verwandt werden können, zu besichtigen, alle Flugplätze, Hallen, Landungsplätze, Parks und Lager zu besuchen und gegebenenfalls die Verbringung des erwähnten Materials an einen anderen Ort zu veranlassen und seine Auslieferung entgegenzunehmen.

Die deutsche Regierung hat dem interalliierten Luftfahrt-Überwachungsausschuß alle Auskünfte und Unterlagen, deren Inhalt gesetzliche, Verwaltungsbestimmungen oder innere Dienstvorschriften bilden, sowie Unterlagen sonstigen Inhalts zu liefern, die er für nötig erachtet, um sich über die vollständige Durchführung der Bestimmungen über die Luftfahrt zu vergewissern, namentlich eine zahlenmäßige Aufstellung über das Personal im Dienste aller deutschen Flugverbände, sowie über das fertig vorhandene, in Herstellung befindliche oder bestellte Material, ferner eine vollständige Liste aller für die Luftfahrt arbeitenden Betriebsstätten nebst Angabe ihrer Lage, sowie aller Hallen und Landungsplätze.

Artikel 313

Die den alliierten und assoziierten Mächten angehörigen Luftfahrzeuge haben innerhalb des deutschen Gebietes und der deutschen Hoheitsgewässer volle Flug- und Landungsfreiheit und genießen dieselben Vergünstigungen wie deutsche Luftfahrzeuge, besonders in Notfällen zu Land oder See.

Artikel 314

Vorbehaltlich der Erfüllung der von Deutschland etwa erlassenen Vorschriften, die aber in gleicher Weise auf deutsche Luftfahrzeuge und solche der alliierten und assoziierten Länder anwendbar sein müssen, genießen die den alliierten und assoziierten Mächten angehörigen Luftfahrzeuge im Durchquerungsverkehr nach irgendeinem anderen Land das Recht, ohne zu landen, das deutsche Gebiet und die deutschen Hoheitsgewässer zu überfliegen.

Artikel 315

Die in Deutschland angelegten und dem heimischen öffentlichen Luftverkehr zugänglichen Flugplätze stehen auch den Luftfahrzeugen der alliierten und assoziierten Mächte offen; diese erfahren daselbst in bezug auf Abgaben jeder Art einschließlich Landungs- und Versorgungsgebühren die gleiche Behandlung wie deutsche Luftfahrzeuge.

Artikel 316

Vorbehaltlich der gegenwärtigen Bestimmungen ist das in den Artikeln 313, 314 und 315 vorgesehene Flug-, Durchquerungs- und Landungsrecht an die Beachtung der Vorschriften, die Deutschland zu erlassen für notwendig erachtet, geknüpft. Jedoch müssen solche Vorschriften unterschiedslos auf deutsche Luftfahrzeuge und solche der alliierten und assoziierten Länder angewandt werden.

Artikel 317

Die Staatsangehörigkeits- und Flugsicherheitsbescheinigungen, Befähigungszeugnisse und Lizenzen, die von einer der alliierten und assoziierten Mächte ausgestellt oder als gültig anerkannt sind, werden auch in Deutschland als gültig und als den von Deutschland ausgestellten Bescheinigungen, Zeugnissen und Lizenzen gleichwertig zugelassen.

Artikel 318

Im inländischen Handelsluftverkehr genießen die den alliierten und assoziierten Mächten angehörigen Luftfahrzeuge in Deutschland gleiche Behandlung wie die meistbegünstigte Nation.

Artikel 319

Deutschland sagt zu, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, daß jedes über deutschem Gebiet fliegende deutsche Luftfahrzeug die Vorschriften ... beachtet, wie sie in dem von den alliierten und assoziierten Mächten abgeschlossenen Übereinkommen über die Luftfahrt festgelegt sind.

Artikel 320

Die durch die vorstehenden Bestimmungen auferlegten Verpflichtungen bleiben bis zum 1. Januar 1923 in Kraft, sofern nicht Deutschland zu einem früheren Zeitpunkt in den Völkerbund aufgenommen ist oder von den alliierten und assoziierten Mächten die Zustimmung zum Beitritt zu dem von ihnen abgeschlossenen Übereinkommen über die Luftfahrt erhalten hat.