



Die „Fokker-Limousine“ war das Ausgangsmuster der erfolgreichen Fokker-Serie F II. Sie wurde im Mai 1920 von der ILÜK als Zivilflugzeug anerkannt und zur Benutzung freigegeben. Den abgebildeten Prototyp charterte die DLR von den Schweriner Industriewerken (dem Nachfolger der Fokker-Flugzeugwerke) für die sog. Abstimmungsflüge von Stolp nach Elbing und erhielt dafür am 25. Juni 1920 die Zulassung D-57. (Slg. Ott/ADL)

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. 3 / 1981

4.2 Bauverbot und Begriffsbestimmungen

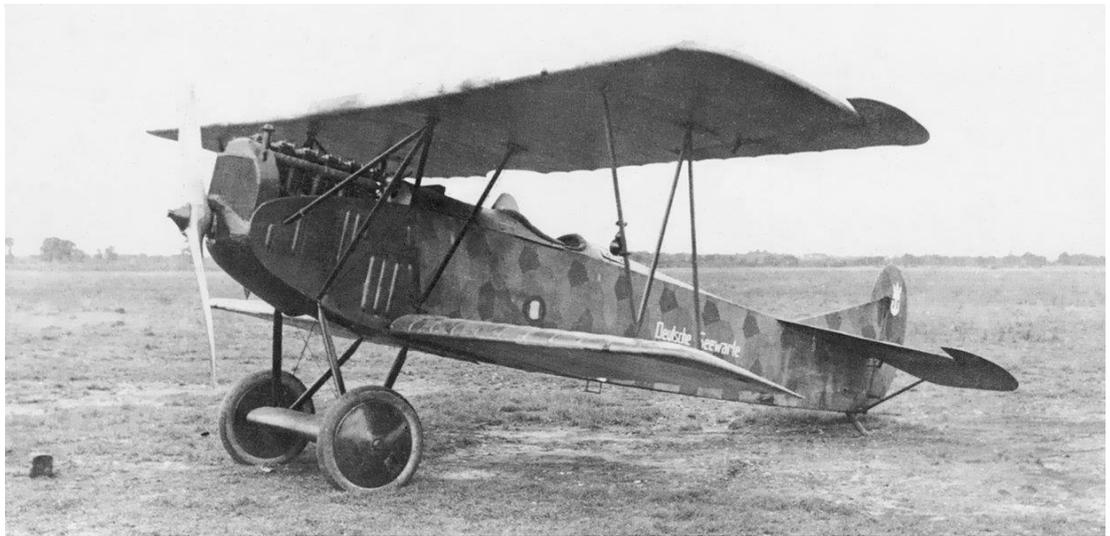
Versuche deutscher Gegenmaßnahmen

Nun hatten die Alliierten mit ihren Vorwürfen natürlich nicht völlig unrecht. Militärflugzeuge waren immer noch vorhanden. Es ist menschlich wohl verständlich, daß aus Motiven wie Flugbegeisterung oder Nationalstolz von Idealisten und auch von Abenteurern versucht wurde, Flugzeuge vor der Zerstörung zu retten, sie zu verstecken oder „vorerst“ ins Ausland zu schaffen.

Bei den Bemühungen, trotz der Schwierigkeiten weiter zu fliegen, spielten auch geschäftliche Interessen eine Rolle. Viele der entlassenen Militärpiloten waren als junge Leute in den Krieg gezogen. Ihr einziger erlernter Beruf war Flugzeugführer. Natürlich traten sogleich auch geschäftstüchtige Unternehmer und windige Spekulanten als „Firmengründer“ auf den Plan – typische Kriegsfolge-Erscheinungen.

Verständlich ist auch, daß die Luftverkehrsgesellschaften bei dem knappen und veralteten Material mit den wenigen genehmigten Ersatzteilen nicht auskamen. So stellte die ILÜK in ihrem Abschlußbericht fest: Die Zulassungen, Stempel und ILÜK-Sterne auf Bauteilen genehmigter Flugzeuge wurden, z. B. nach Brüchen, von etlichen Firmen herausgeschnitten und in andere, natürlich bessere Flugzeuge desselben Typs eingebaut. Man entfernte Werknummern von Motoren und setzte dafür gefälschte Ziffern ein.

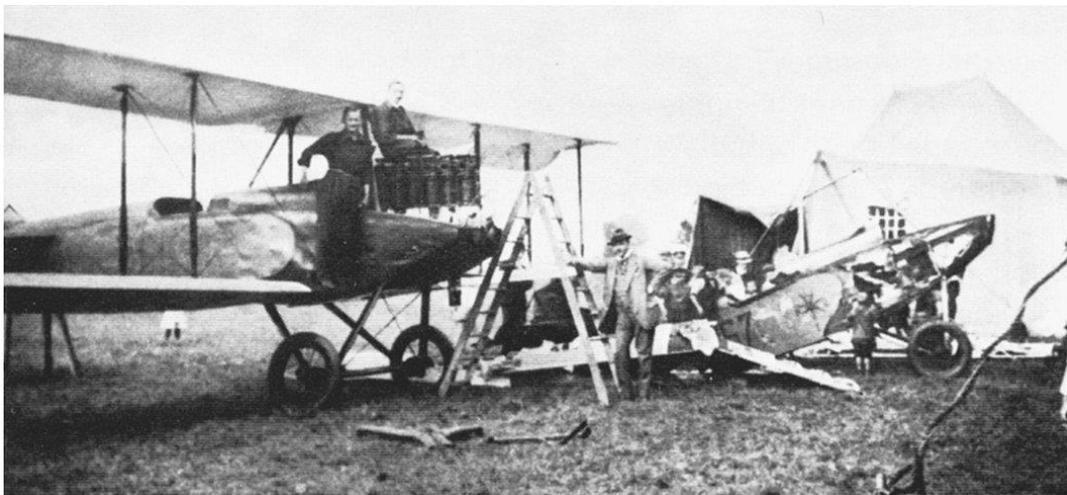
Eines der von den Alliierten gesuchten Fokker D VII-Jagdeinsitzer flog jahrelang in Hamburg als Wetterflugzeug für die Deutsche Seewarte – und zwar ohne Zulassung, weil die Höhengänge vom Flugplatz Fuhlsbüttel aus offiziell als Flüge innerhalb der sog. Flugplatzzone galten.
Erst im Januar 1929 wurde die Fokker offiziell als D-1555 in die Luftfahrzeugrolle eingetragen.



Offiziell zugelassene Flugzeuge standen bei ILÜK-Inspektionen ganz unschuldig vor den Hallen oder bewegten sich auf dem Flugplatz, während die neueren Flugzeuge in benachbarten Gebäudeteilen versteckt waren. Autorisierte Firmen wurden dabei ertappt, daß sie geheime Depots an „überschüssigen“ Ersatzteilen und Reservemotoren hinter falschen Trennwänden und in getarnten Kellern lagerten. Die „Ausleihe“ von genehmigten Maschinen an „Tochtergesellschaften“, die Manipulation von Material beim Betrieb von Fluglinien in neutrale Länder wurden der ILÜK auch bekannt.

Konstrukteure und Bastler bauten schon heimlich in Schuppen, Scheunen und Hinterhäusern kleinere Neukonstruktionen, um sie bei Beendigung des Bauverbotes sofort starten zu können. In der Luftfahrtliteratur finden sich recht beeindruckende und teilweise dramatische Schilderungen aus jener Zeit, etwa von Dietrich, Förster, Hubrich, Milch (Irving), Schlenstedt, Udet und anderen.

Die zahlreichen Ablehnungen auch gut begründeter Freigabe-Anträge verschärfte die Lage. Zweifellos waren die Mitglieder der ILÜK sich über etliche ihrer Maßnahmen unsicher und nicht immer einig. Manche zunächst von der ILÜK entgegengenommenen Anträge scheiterten dann noch am Veto der übergeordneten IMKK (Interalliierte Militär-Kontroll-Kommission) unter Leitung des französischen Marschalls Foch.



Im Februar 1921 mußten auf Anordnung der ILÜK alle DFW C V der Badischen Luftverkehrsgesellschaft „Balug“ vernichtet werden, obwohl die Maschinen im August 1920 freigegeben worden waren und eine reguläre LFR-B-Zulassung besaßen. Das leider ziemlich schlechte Foto zeigt die D-68 und D-67 während der Zerstörungsarbeit.

(Slg. Frost/ADL)

Obwohl erst freigegeben und mit LFR-B-Zulassung versehen, mußten 1921 auf Anweisung der ILÜK zerstört werden: D-39, ein Dreidecker der DLR; D-129, ein Fokker D VII des Deutschen Luft Lloyd sowie alle Maschinen der Badischen Luftverkehrsgesellschaft „Balug“ – im Februar vier DFW C V (D-67, D-68, D-87, D-96) und im September 1921 wurde noch ihr Fokker D VII D-88 in Lörrach entdeckt, beschlagnahmt und vernichtet. Die Balug ging auf Grund dieser Schläge bald darauf in Liquidation. (Die spätere Badische Luftverkehrsgesellschaft war eine Neugründung des Jahres 1924).

Als Grund für die Maßnahmen gegen die Balug gaben die Alliierten unter anderem an, die Flugzeuge hätten neutrales Gebiet und besetzte Zonen überflogen; bei einem Standort wie Lörrach war dies natürlich kaum zu vermeiden. Das Auswärtige Amt versuchte, diese Vorwürfe zu widerlegen mit dem Hinweis, das Überflugverbot sei aus dem Versailler Vertrag nicht abzuleiten – vergeblich. Die ILÜK gab in ihrem Abschlußbericht verärgert zu Protokoll, bei der Vernichtung der Flugzeuge habe eine „mock funeral ceremony“ stattgefunden, begleitet von Schmähreden gegen die Alliierten.

Diese Beispiele zeigen, wie Maßnahmen und Gegenmaßnahmen wie in einem Teufelskreis immer mehr eskalierten. Die Aufhebung des Bauverbotes rückte dadurch in immer weitere Ferne. Je größer der Druck, desto verbissener der deutsche Widerstand, und dies nicht nur bei den kleineren Unternehmern.

Die Sablatnig P III D-50 war ein „Urgestein“ des alten Bremer Luftverkehrs. Neben der F 13 stellte der Typ P III 1919 die einzige deutsche Neukonstruktion eines Passagierflugzeugs mit geschlossener Kabine dar, damals entsprechend fortschrittlich. Flugzeuge dieses Musters waren bis 1931 im Einsatz. Die D-50 gehörte zum Zeitpunkt der Aufnahme dem Lloyd Luftverkehr Sablatnig und war im Bremen stationiert. Ab Herbst 1924 kam sie zur Norddeutschen Luftverkehrs GmbH. (Slg. Frost/ADL)



So setzte sich Professor Junkers über viele Verbote einfach hinweg, andere unterließ er durch geschickte Manipulationen. Die höheren deutschen Dienststellen, auch das Reichsverkehrsministerium (RVM) selbst, überlegten ebenfalls Gegenmaßnahmen, weniger aus Emotionen, als aus der nüchternen Sorge, Deutschland werde jeglichen Anschluß an die Entwicklung von Flugzeugbau und internationalem Luftverkehr verlieren und damit in seiner wirtschaftlichen Entwicklung nicht wieder gutzumachenden Schaden erleiden.

Auch verteidigungspolitische Überlegungen spielten eine Rolle und führten zur Einsetzung von Major a.D. Ernst Brandenburg als Leiter der Luftfahrtabteilung im RVM. Im Gegensatz zu seinen beiden Vorgängern besaß und rechtfertigte er das Vertrauen der Reichswehr, die bis zum Jahre 1932 die Entwicklung der deutschen Zivilluftfahrt in vielfacher Hinsicht förderte.

So veranlaßte die deutsche Reichsregierung über das RVM die wenigen Flugzeugfirmen, die das Kriegsende überlebt hatten, ihr Know-how und den Anschluß an die flugtechnische Entwicklung zu erhalten, indem sie finanzielle Anreize gab, Zweigwerke im Ausland zu gründen und die Produktion nach dorthin zu verlegen. Albatros fertigte in Memel, Junkers ging nach Rußland und Schweden, Rohrbach nach Dänemark, Dornier in die Schweiz und nach Italien, Heinkel nach Schweden und vergab Lizenzen an Japan.



Friedrichshafener Schwimmerflugzeuge der Schwestertypen FF 49 a und FF 71 a waren in größerer Zahl bei der Deutschen Luft-Reederei (DLR) und beim Lloyd-Luftverkehr Sablatnig (LLS) im Verkehrseinsatz. Die abgebildete FF 71 a D-120 gehörte ursprünglich dem LLS und endete 1926 bei der Seeflug GmbH in Warnemünde.

(Foto oben Slg. Koos/ADL, unten Slg. Frost/ADL)

Von der ILÜK genehmigter Bestand an Zivilflugzeugen in Deutschland per 31. März 1921

Eigentümer	Sitz	Typ	Anzahl	Summe
Albatros Flugzeugwerke	Johannisthal	Albatros C I - III, C VII	5	7
		Fokker D VII	2	
Bayerischer Luft-Lloyd	München	Rumpler C I	2	3
		Albatros B II	1	
Deutscher Luft-Lloyd	Johannisthal	LVG C V, C VI	7	7
Fokker / Schweriner Industrierwerke	Schwerin	Fokker C I	2	4
		Fokker D VII	1	
		Fokker Limousine	1	
Deutsche Luft-Reederei	Johannisthal, Warnemünde	LVG C I	4	55
		LVG C V	9	
		LVG C VI	16	
		AEG J II	13	
		Friedrichshafen G III a	3	
		Friedrichshafen FF 49	10	
Luftbild GmbH	Karlshorst	Rumpler C I	1	2
		Ago C I	1	
Direktor Meyer	Johannisthal	Albatros B II	1	1
Preussische Landesaufnahme	Adlershof	Rumpler C VI	6	6
Rumpler Luftverkehr	Johannisthal, Augsburg	Rumpler C I	14	16
		Rumpler D I	1	
		Rumpler C IV	1	
Paul Strähle	Schorndorf	Halberstadt C IV	3	3
Helmuth Hirth	Cannstadt	Fokker D VII	1	1
Luftverkehr Sablatnig	Johannisthal	Sablatnig N I, N III, P III	7	18
		Sablatnig Limousine P I	6	
		Sablatnig FF	4	
		Sablatnig Sporteindecker	1	
Aeronautisches Observatorium	Adlershof	Halberstadt Cl II	1	2
		LVG C VI	1	
Staatliche Biologische Anstalt	Helgoland	LVG C VI	2	2
Deutsche Seewarte	Hamburg	Rumpler C IV	1	2
		Fokker D VII	1	
Technikum Strelitz	Mecklenburg	LVG	1	1
Junkers Flugzeugwerk	Dessau	Junkers F 13 Limousine	1	1
LFG	Stralsund	Eindecker-Seeflugzeug	1	2
		Doppeldecker-Seeflugzeug	1	
Puttkamer	Dresden	Schultze Taube	1	1
Walter Rieseler	Johannisthal	30 PS Sporteindecker	1	1

Gesamtzahl: 135, davon 122 ehemalige Militärflugzeuge

Über das Thema „Freigabe von Zivilflugzeugen“ entbrannte 1920/21 ein längerer Streit zwischen den Alliierten und der deutschen Seite. Nach Ansicht der ILÜK konnte sich die Freigabe nur auf solche Maschinen auswirken, die nach dem Waffenstillstand 1918 aber vor dem 10.1.1920 fertiggestellt worden waren und sich noch in Deutschland befanden. Alle übrigen „zivilen“ Flugzeuge seien bereits unter das Bauverbot gefallen.



Noch eine Sablatnig P III des Lloyd Luftverkehr Sablatnig. Der Typ P III gehörte zu den strittigen Neukonstruktionen von 1919, die bis 1920 fertiggestellt wurden und nicht unter das alliierte Bauverbot fielen. Die D-171 war ursprünglich in die Schweiz gegangen und hatte dort die Zulassung CH-54 getragen. Im Juni 1921 kehrte das Flugzeug wieder zurück nach Deutschland und wurde als D-171 in die LFR-B eingetragen.

(Slg. Frost/ADL)

Junkers scherte sich wenig um diese Beschränkungen und setzte unter Berufung auf die ILÜK-Typenfreigabe seine Produktion munter fort, wenn auch zunächst nur für den sofortigen Export (wie z.B. D-8, D-29, D-80 und D-81).

Ab Februar 1921 wechselten elf F 13, die Junkers ursprünglich an den deutschen „Lloyd Ostflug“ geliefert hatte, zur neugegründeten „Danziger Luftpost“. Sie erhielten Danziger Kennzeichen, indem man in das „D“ der deutschen Zulassung einfach ein kleines „z“ einfügte: Aus D-135 wurde Dz 135, die D-152 flog als Dz 152; D-157, D-158, D-162, D-169 und D-170 wurden in gleicher Weise „umgeflagt“. Ab März 1921 begann ihre Umstellung auf die offiziellen Nummern der neuen Danziger Luftfahrzeugrolle: Die Dz 135 bekam das neue Kennzeichen Dz 36, aus der Dz 158 wurde die Dz 37 usw.



Für kurze Zeit trugen die Junkers F 13 der Lloyd Ostflug bzw. Danziger Luftpost Doppelzulassungen. Mit dem eingefügten „z“ in ihrem deutschen Kennzeichen galt die D 152 zugleich als Dz 152. Die beiden anderen Maschinen sind schon als Dz 34 und Dz 31 in die neue Danziger Luftfahrzeugrolle eingetragen.

Mindestens vier Junkers F 13 behielten auf Antrag der Danziger Luftpost weiterhin auch ihre deutsche Zulassung und hatten somit eine „doppelte Staatsbürgerschaft“. Es handelte sich um D-152, D-154, D-157 und D-158. Sie trugen äußerlich neben ihren deutschen Registrierungen auch ihre Danziger Kennzeichen Dz 35, Dz 33, Dz 30 und Dz 37. Hintergrund dieser Sonderregelung: Die Maschinen waren für den grenzüberschreitenden Luftverkehr Richtung Osten vorgesehen, und man befürchtete Probleme mit der Anerkennung der Danziger Zulassungen. Im August 1921, nachdem alle diesbezüglichen Fragen geklärt waren, wurde die Sondergenehmigung aufgehoben, das RVM zog die deutschen Zulassungsbescheinigungen ein und die D-Nummern wurden endgültig gelöscht.

Fokker hatte sich bereits 1920 nach Holland abgesetzt. Er liquidierte 1921 seine Schweriner Industriewerke, die noch die Herstellung der Typen Fokker F II und F III aufgenommen hatten. Für die Fokker-Flugzeuge galt aber nun gemäß VV-Art. 201 seit dem 10.1.1920 das Einfuhrverbot nach Deutschland. Einige dieser Maschinen, ursprünglich in der LFR-B eingetra-

gen, erschienen deshalb jetzt mit Danziger Zulassung – weil es im Freistaat Danzig kein Importverbot für ausländisches Luftfahrtgerät gab! Dazu gehörten u.a. die D 175 = Dz 3 und die D 180 = Dz 8.

Diese F 13 trägt unterhalb des Danziger Kennzeichens zusätzlich in kleinerer Schrift die deutsche Zulassung D 154. Hierfür hatte das deutsche RVM eine Sondergenehmigung erteilt, weil man zu Anfang im grenzüberschreitenden Luftverkehr Richtung Osten Probleme mit der Anerkennung der Danziger Zulassungen befürchtete.

(Slg. Ott/ADL)



Neben Junkers und Fokker hatten auch andere Firmen weiter produziert, wie Dornier, Sablatnig, LFG und Zeppelin Staaken (Rohrbach). Die ILÜK zählte in einer Zusammenstellung aus dem Februar 1922 immerhin 190 Flugzeuge auf, die entgegen dem Bauverbot seit dem 10.1.1920 in Deutschland neu hergestellt worden bzw. noch im Bau seien. Neben geschätzten 100 Junkers F 13 und 5 weiteren Junkers-Typen gehörten dazu auch 22 LFG-Maschinen, 17 Sablatnig P III und 9 Dornier-Flugzeuge verschiedener Muster. Außerdem rechnete die Kommission mit 10 – 15 Fokker F II und F III, die in zerlegtem Zustand nach Holland geschafft worden seien.

Die deutschen Hersteller argumentierten, daß die Freigabe der zivilen Flugzeugtypen ausdrücklich bekanntgegeben worden war und dies auch durch das Bauverbot nicht aufgehoben sei. Die Alliierten lenkten schließlich ein und stimmten dem Kompromiß zu, daß 25% der fraglichen Flugzeuge an sie auszuliefern seien. Die übrigen 75 % sollten als vorläufig beschlagnahmt gelten und erst nach Ablauf des Bauverbots wieder freigegeben werden.

Sablatnig mußte von den 17 hergestellten P III vier Maschinen ausliefern; von den rund 100 illegal gefertigten Junkers F 13 standen den Alliierten 25 Stück zu. Die praktische Durchführung der Auslieferung stieß allerdings auf Probleme, weil viele von den fraglichen F 13 schon über die Grenze und damit nicht mehr verfügbar waren (nach USA, Danzig, Holland, Kolumbien u. a.).

Londoner Ultimatum

Im Januar 1921 hatte die Alliierte Botschafterkonferenz in Paris der deutschen Regierung sechs Forderungen übermittelt, welche die Luftfahrt betrafen:

- Endgültige Erfüllung der Ablieferungsverpflichtungen für militärisches Fluggerät bis zum 15.5.1921.
- Umsetzung der alliierten Entscheidung von Boulogne betr. Verlängerung des Flugzeugbauverbotes über den 10.7.1920 hinaus.
- Ersatzleistung für die zur Auslieferung bestimmten, aber 1919 zerstörten deutschen Luftschiffe.
- Zahlung von 25 Millionen Mark als Ausgleich für das illegal aus Deutschland exportierte Luftfahrtgerät.
- Keine Verwendung von Flugzeugen bei deutschen Polizei-Einheiten.
- Anerkennung der von den Alliierten noch festzusetzenden Begriffsbestimmungen für die Unterscheidung zwischen militärischem und zivilem Fluggerät und deren Kontrolle durch ein entsprechendes alliiertes Gremium.

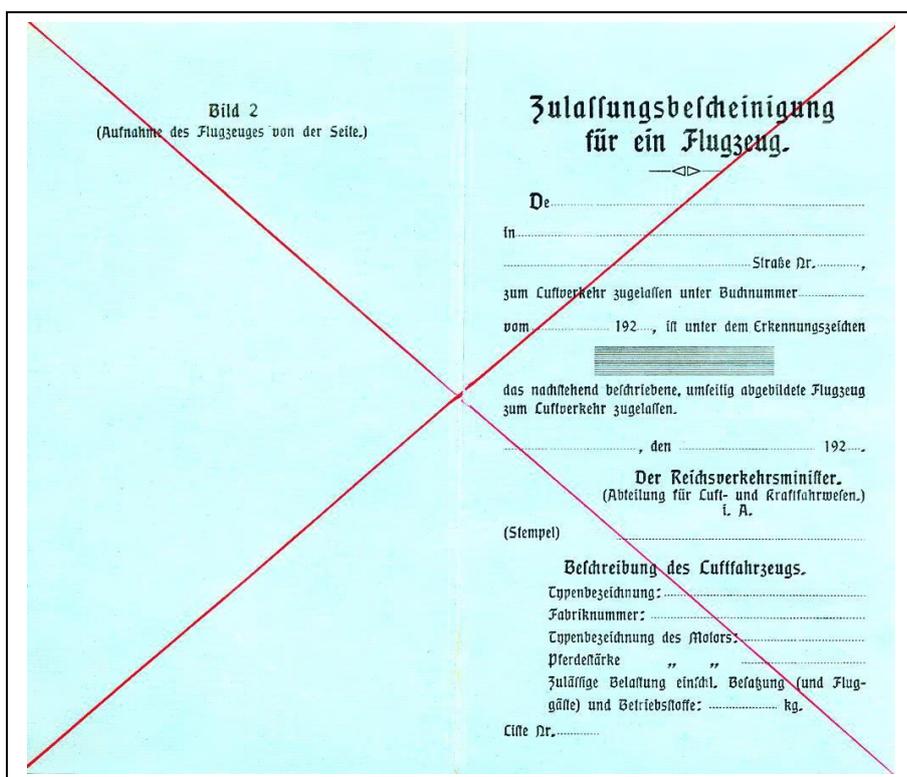
Diese Forderungen waren vom Reich als unzumutbar und nicht aus dem VV herleitbar abgelehnt worden. Um ihren Wünschen Nachdruck zu verleihen, besetzten die Alliierten in der Folge drei deutsche Städte im Rheinland. Nach monatelangem Notenwechsel kam es schließlich im Verlauf der Friedenskonferenz von London am 5. Mai 1921 zum sog. Londoner Ultimatum. Unter Androhung der Besetzung des gesamten Ruhrgebiets erzwangen die Alliierten die deutsche Zustimmung zu allen o.g. sechs Punkten.

Die Auswirkungen zeigten sich kurze Zeit später in der deutschen Gesetzgebung: Per 29. Juni 1921 wurde ein „Gesetz über die Beschränkung des Luftfahrzeugbaues“ erlassen, welches mit sofortiger Wirkung in Kraft trat und den Neubau bzw. die Einfuhr von Fluggerät sowie Flugmotoren auf unbestimmte Zeit verbot. Am 9. Juli 1921 folgte eine „Verordnung über die Beschlagnahme von Luftfahrzeuggerät“, die u.a. bestimmte, daß alle seit dem 10.01.1920 in Deutschland hergestellten Flugzeuge beschlagnahmt seien. Diese Verordnung deckte die bisherige Lücke zwischen 11. Juli 1920 und 28. Juni 1921 ab und kam praktisch einem nachträglichen Bau- und Importverbot für den genannten Zeitraum gleich.

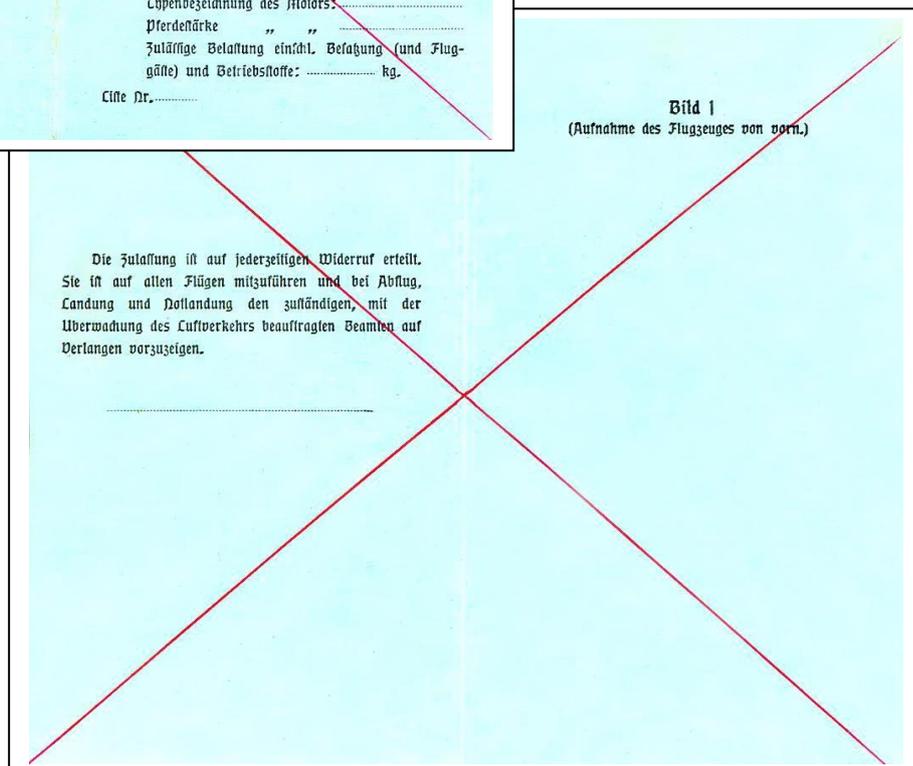
Die neuerlichen Verschärfungen veranlaßten die wenigen noch verbliebenen Flugzeughersteller, auf die Produktion von Gebrauchsgegenständen auszuweichen, um wenigstens einen Stamm von Fachleuten weiter beschäftigen zu können. Junkers durfte noch sieben F 13 für Reparationslieferungen an die Alliierten zu Ende bauen und fertigte dann Motorboote, Reisekoffer, Schränke und Bestecke aus Duralumin. Albatros beschäftigte sein Personal mit der Herstellung von Möbeln.

Das RVM sah sich durch die verschärfte Gesetzeslage veranlaßt, den deutschen Flugzeugpark nochmals zu überprüfen. Alle bisher erteilten Zulassungen zum Luftverkehr wurden mit dem 10.8.1921 für ungültig erklärt. Die Flugzeugeigentümer mußten neue Zulassungsanträge stellen. Dabei wurden allerdings die bisherigen D-Nummern beibehalten, es fand also kein völliger Neubeginn einer Stammrolle wie 1920 statt.

Die neuen Zulassungsbescheinigungen hatten eine hellblaue Farbe statt der bisherigen grauen, so daß auf den ersten Blick zu erkennen war, ob die Zulassung vor oder nach dem 10.8.1921 erteilt worden war. An den Maschinen selbst wurden keine äußerlichen Zeichen hierfür angebracht.



Die bisherige hellgraue Flugzeug-Zulassungsbescheinigung verlor mit dem 10.8.1921 ihre Gültigkeit. Sie wurde durch das hier gezeigte Dokument auf hellblauem Grund ersetzt.



Was nach dem erneuten Durchkämmen des Bestands übriggeblieben war, veröffentlichte das RVM in einer Liste mit dem Stand vom 8.9.1921. Es ist dies die erste bekanntgewordene Gesamtdarstellung der LFR-B, welche von der ADL noch durch eine Aufschlüsselung nach Flugzeugtypen ergänzt wurde (s. nachstehende Liste).

Liste der vom RVM zum Luftverkehr zugelassenen deutschen Flugzeuge, nach dem Stand vom 8.9.1921

Unternehmen	Typ	Land / See	D-Nummer	Anzahl	Summe
1. Deutsche Luft-Reederei (DLR)	LVG C V	Land	9, 10, 58, 59, 73, 147	6	47
	LVG C VI	Land	12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 34,35, 36, 37, 60, 62, 64, 65, 66, 76, 123, 148, 149	20	
	AEG J II und K	Land	24, 25, 26, 74, 82, 124, 150, 151	8	
	AEG N I (K)	Land	38	1	
	Friedrichshafen FF 45	Land	27, 28, 72	3	
	Friedrichshafen FF 49 und FF 71	See	40, 41, 44, 45, 46, 47, 48,	9	
	See	49, 146			
2. Lloyd-Luftverkehr Sablatnig (LLS)	Sablatnig P I	Land	3, 4, 5, 6, 94, 164	6	17
	Sablatnig N I	Land	70, 77, 78, 93	4	
	Sablatnig P III	Land	50, 143, 171	3	
	Friedrichshafen FF 49	See	85, 86, 120, 121	4	
3. Bayerische Rumplerwerke	Rumpler C I	Land	30, 31, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108	14	16
	Rumpler D I	Land	109	1	
	Rumpler C IV	Land	32	1	
4. Luftbild GmbH	Rumpler C I	Land	75	1	2
	Ago C I	Land	118	1	
5. Luftverkehr Strähle	Halberstadt C L IV	Land	71, 111, 144	3	3
6. Luftbild Adlershof	Rumpler C VI	Land	51, 52, 53, 54, 55, 56	6	6
7. Bayerischer Luft-Lloyd	Rumpler C I	Land	125, 126	2	3
	Albatros C II	Land	153	1	
8. Deutscher Luft-Lloyd	LVG C VI	Land	89, 112, 113, 114, 115, 116	6	8
	LVG C V	Land	117	1	
	Albatros B II	Land	129	1	
9. Lloyd Ostflug	Albatros C I oder C VII	Land	136	1	6
	Albatros C VII	Land	137	1	
	Albatros C III	Land	141, 142	2	
	Fokker D VII	Land	138, 139	2	

**Insgesamt 108
(davon 95 Land- und 13 Seeflugzeuge)**

Die Begriffsbestimmungen

Nach Durchführung all dieser Aktionen erklärten die Alliierten am 5. Februar 1922 endlich, daß VV-Art. 202 (Vernichtung bzw. Auslieferung) erledigt sei. Drei Monate später, also am 5.5.1922, fiel auch das Bauverbot, selbstverständlich nur für den Bau von Zivilflugzeugen. Mit der Herausgabe einer verbindlichen Definition, was künftig als zivil bzw. militärisch zu gelten habe, ließen sich die Alliierten viel Zeit. Erst am 14.4.1922 gaben sie der deutschen Reichsregierung ihre sogenannten „Begriffsbestimmungen“ bekannt. Diese bestanden vor allem in einer drastischen Begrenzung der erlaubten Motorenstärken, und damit entsprechend geringer Werte für Geschwindigkeit, Steigvermögen, Gipfelhöhe und Tragfähigkeit.

Mit dem 5.5.1922 endete die Tätigkeit der ILÜK auf deutschem Boden. An deren Stelle trat zum gleichen Zeitpunkt ein „Aeronautical Committee of Guarantee“, französisch „Comité de Garantie Aéronautique“, welches die Einhaltung der Begriffsbestimmungen kontrollieren sollte. Im deutschen Sprachgebrauch lautete seine Bezeichnung „Luftfahrt-Garantie-Komitee“ (LGK). Es war deutlich kleiner als die ILÜK, die Leitung hatte der britische RAF Group Captain Arthur B. Burdett.

Künftig mußten die deutschen Hersteller vor Baubeginn eine Beschreibung des von ihnen geplanten Flugzeugs einreichen. Das LGK überprüfte den Entwurf auf Einhaltung der Begriffsbestimmungen. Die Kontrollen des Komitees in den deutschen Herstellerwerken ermöglichten natürlich gute Einblicke in deutsche Entwicklungen. Trotzdem ist erstaunlich, wie wenig von den dabei gewonnenen Erkenntnissen durch die Alliierten genutzt wurde.

Die vom LGK genehmigten Typen wurden in den „Nachrichten für Luftfahrer“ sowie in mehreren Fachzeitschriften von Mai 1922 bis März 1926 laufend veröffentlicht, bis die Gültigkeit der Begriffsbestimmungen auslief. Nun sind längst nicht alle Typen, die in diesen Listen erscheinen, auch tatsächlich gebaut worden. Diverse Entwürfe wurden nur vorsorglich eingereicht, um möglichst „viele Eisen im Feuer zu haben“. So blieb die Freiheit gewahrt, erst im Konstruktionsbüro oder bei der Flugerprobung über die bestmögliche Auslegung des Projektes zu entscheiden.

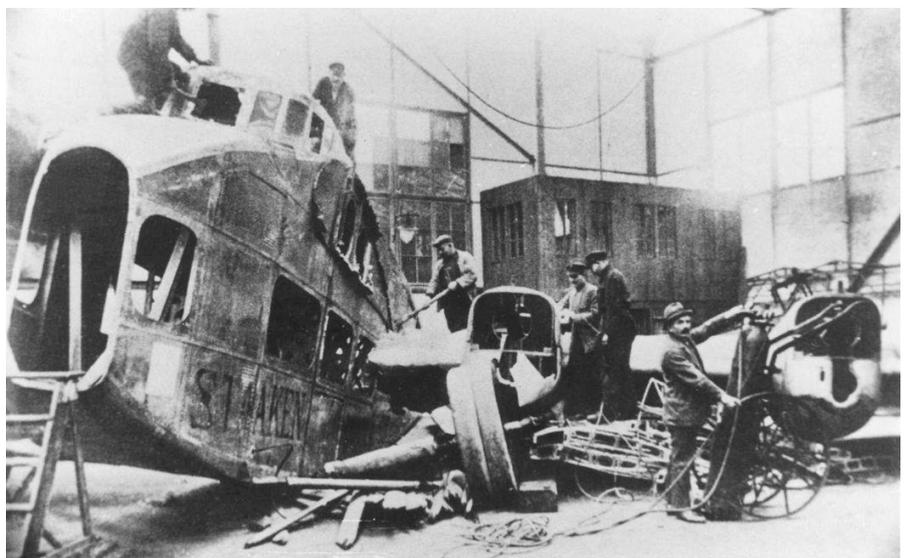
Wie sehr die Begriffsbestimmungen in den folgenden Jahren die Entwicklung der deutschen Motorfliegerei behinderten, läßt sich auch an den Eintragungen in der LFR-B verfolgen. Weniger bekannt ist wohl, daß die Begriffsbestimmungen von den Alliierten sogar rückwirkend angewendet wurden. Einige Maschinen, die zwischen dem Juni 1920 und April 1922 bereits freigegeben worden waren, erwiesen sich plötzlich als „kriegsverwendungsfähig“ und mußten zerstört werden. Das war umso erstaunlicher, als Flugzeuge aus dem Weltkrieg für Militärzwecke längst überholt waren.



Die von Rohrbach konstruierte E 4/20 der Zeppelinwerke Staaken war ein Ganzmetall-Verkehrsflugzeug mit vier Maybach-Motoren, dessen Zelle aerodynamisch hervorragend durchgebildet war. Es wurde September 1920 fertiggestellt und konnte 12 bis 18 Passagiere befördern. (Das kleine Bugrad wurde bald wieder entfernt).

Im November 1922 mußte die E 4/20 verschrottet werden, weil sie nicht den inzwischen erlassenen Begriffsbestimmungen entsprach. Insbesondere die Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h war den Alliierten ein Dorn im Auge, denn die besten Jagdflugzeuge waren 1920 kaum schneller.

(Foto oben: Zeppelin-Museum Friedrichshafen, rechts: Slg. Frost/ADL)



Hierunter fielen die „Großflugzeuge“ Friedrichshafen FF 45 (=G III a) D-27, D-28 und D-72 der DLR sowie die Rumpler C VI D-51 bis D-56 der Luftbildgruppe des Reichsamts für Landesvermessung – und dies noch im November 1922! Selbst die alte Rumpler C IV D-32, die wahrscheinlich im März 1919 als D-72 (LFR-A) den Rumpler-Luftverkehr eröffnet hatte, blieb in den Maschen der Begriffsbestimmungen hängen und durfte nicht mehr eingesetzt werden. Die beiden Fokker D VII D-138 und D 139 des „Lloyd Ostflug“ wurden vor der angeordneten Zerstörung noch rasch nach Litauen ausgeflogen.

Auch die aufsehenerregenden Neukonstruktionen Staaken E 4/20 (Rohrbach) und Junkers JG 1, beides viermotorige Verkehrsflugzeuge, fielen der Aktion zum Opfer. Bereits nach der Verordnung vom 9.7.1921 mußte ihr Bau eingestellt werden. 1922 kam dann der endgültige Befehl zur Vernichtung im Gefolge der Begriffsbestimmungen. Von beiden Maschinen blieben nur noch Reste der JG 1 erhalten, die in die „Junkers-Lehrschau“ wanderten.

Mit dem Ende des Bauverbotes tauchten ab Mai 1922 die ersten neuen Flugzeugmuster in der LFR-B auf, wie die LFG V 18 (D-187), LFG V 20a (D-208), Dornier Do A Libelle (D-209), Albatros L 58 (D-221) und Dornier Komet II (D-223). Letztere war bei ihrer Ankunft in Lympne am 31.12.1922 das erste deutsche Flugzeug, das nach dem Weltkrieg in England landete und dort freundlich begrüßt wurde.



(oben): Für Neukonstruktionen wie die Albatros L 58 war im Mai 1922 der Start frei.

(Slg. Frost/ADL)

(unten): Gleiches galt für die Dornier Komet II, den Vorläufer des Dornier Merkur. Die D 223 landete am 1.1.1923 im Auftrag der DLR als erstes deutsches Verkehrsflugzeug nach dem Krieg in London. Die Aufnahme entstand beim Rückflug auf dem Flugplatz Rotterdam-Waalhaven.

(Het Leven Collection)





In der Kategorie Passagierflugzeuge tauchten ab 1923/24 auffallend viele Junkers F 13 im mitteleuropäischen Luftverkehr auf. Dieses Foto entstand vermutlich in 1924 und zeigt den Flughafen München-Oberwiesenthal. Am Rand des Rollfelds sind folgende F 13 abgestellt: D-206, CH 92, D-203, D-347, D-230 und D-207. (Slg. Frost/ADL)