



Der „Deutsche Rundflug um den BZ-Preis der Lüfte“ war das herausragende Ereignis des Jahres 1925 im deutschen Flugsport. Die Meldeliste für den Wettbewerb umfaßte 91 Teilnehmer. Die obige Momentaufnahme stammt vom Flugfeld Berlin-Tempelhof, in der Bildmitte steht die Albatros L 69 D-684, mit welcher Hauptmann Kurt Student am Rundflug teilnahm.

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. 4 / 1981

4.3 Entwicklung der Zivilluftfahrt ab 1922

Die jährliche Überprüfung

Aus den Umständen jener turbulenten Jahre entstand auch eine recht sinnvolle Verordnung, die keine Folgeerscheinung des VV war, sondern rein deutschen Ursprungs: Der Erlaß vom 16.12.1921 zur Begrenzung der Zulassungsdauer auf Jahresfrist. Er wurde mit der Forderung verbunden, die Flugzeuge durch die DVL regelmäßig auf ihre Lufttüchtigkeit zu überprüfen.

Das erscheint uns heute, mit Blick auf die vergleichbare Vorschrift für Autos, als selbstverständlich. Damals, bei Einführung dieser Maßnahme in der Fliegerei, wurde die neue Vorschrift aber recht zeitgemäß begründet: „Da der größte Teil der in Deutschland zum Luftverkehr zugelassenen Flugzeuge noch aus Heeresbeständen stammt, die seitens der ILÜK freigegeben sind, und da die Betriebsstunden dieser Flugzeuge das in normalen Zeiten übliche Höchstmaß überschritten haben, hat der Reichsverkehrsminister die zum Luftverkehr zugelassenen Unternehmen durch Schreiben vom 16.12.21 ersucht, sämtliche Flugzeuge, für welche im kommenden Jahre die Weiterzulassung zum Luftverkehr erwünscht ist, in der Zeit, während welcher der fahrplanmäßige Luftverkehr ruht, einer gründlichen Überholung zu unterziehen.“ Die erneuerte Lufttüchtigkeit wurde durch einen Vermerk in der Zulassungsbescheinigung amtlich bestätigt. Später mußten die Daten: „Letzte Untersuchung am ...“ und „Nächste Untersuchung am ...“ zusätzlich noch am Flugzeugrumpf angebracht werden.

Diese Bestimmung galt jedoch nur für die „zum öffentlichen Luftverkehr“ zugelassenen Flugzeuge, wobei nicht nur der Linienverkehr, sondern jeder „gewerbsmäßige“ Flugbetrieb gemeint war, d.h., der gegen Entgelt stattfand. Die Bestimmungen galten daher auch für Vereine und Fliegerschulen, die eine Ausbildung gegen Bezahlung durchführten, oder Unternehmen für Rund- und Gelegenheitsflüge, Luftbild- und Vermessungswesen und ähnliches.

Auf den nicht öffentlichen, also den privaten, Flugbetrieb fand diese Vorschrift zunächst keine Anwendung. Das ist verwunderlich, handelte es sich doch nicht nur um die Gefährdung der Flugzeuginsassen. Ein schlecht gewartetes Privatflugzeug konnte sehr wohl gegenüber Dritten großen Schaden anrichten. Die Luftpolizei, die in diesem Sinne dachte und jährliche Überholungen für alle forderte, wurde 1924 und 1925 wiederholt darauf hingewiesen, daß für privaten Flugbetrieb eine jährliche Überprüfungspflicht nicht bestehe und eine solche auch nicht beabsichtigt sei. Allerdings wurde zugestanden, Privatflugzeuge dann einer Nachprüfung zu unterziehen, wenn bei einem Unfall lebenswichtige Teile verletzt worden waren oder wenn bei einem Flugzeug nach äußerem Anschein wegen Abnutzung, mangelnder Wartung oder wiederholter kleinerer Unfälle gegen die Weiterverwendung „schwerwiegende Bedenken“ bestünden. Die Luftpolizeiwachen haben diese Regelung auch nachweislich angewandt.

1926 wurde die jährliche Überholungspflicht auf Privatflugzeuge ausgedehnt, deren Baujahr vor 1919 lag. Aber erst 1930, mit der Einführung der neuen Verordnung über den Luftverkehr, forderte deren § 8 die jährliche Überprüfung für alle Luftfahrzeuge, auch die privaten. Lediglich leichte, nicht kunstflugtaugliche Sport- und Privatflugzeuge waren nur alle zwei Jahre zur Kontrolle vorzuführen.



Flugzeuge des Stahlwerks Mark (D 515) und des Udet-Flugzeugbaus (D 517, D 519) nahmen an vielen Flugwettbewerben teil. Zwischenlandung vor der imposanten Alpenkulisse in Berchtesgaden während des Zugspitz-Fluges im Januar 1925.

(Slg. Frost/ADL)

Jahre des Aufschwungs

Seit dem Ende des Bauverbotes im Mai 1922 wurde bei den deutschen Flugzeugherstellern fleißig gearbeitet, galt es doch, die Folgen jahrelangen Stillstandes zu überwinden.

Die Neuzulassungen für den Flugsport zeigen vor allem Flugzeuge des Udet-Flugzeugbaus und des Stahlwerks Mark sowie zahlreiche Dietrich DP IIa, damals das führende Schul- und Kunstflugzeug.

In der Kategorie Verkehrsflugzeuge tauchten auffallend viele Junkers F 13 auf. Hierbei handelte es sich überwiegend um Maschinen, die ins Ausland verkauft waren, aber zunächst für die Überführung und die Ausfuhr deutsche Zulassungen erhielten. Die im Lande verbliebenen F 13 wurden beim „Junkers-Luftverkehr“ eingesetzt. Die Deutsche Luft-Reederei schloß sich Anfang 1923 mit einigen kleineren Gesellschaften zum Deutschen Aero Lloyd (DAL) zusammen. Dessen Maschinenpark bestand in erster Linie aus Fokker F II und F III, Albatros L 58 und Dornier „Komet II“ (ab 1925 weiterentwickelt zur „Komet III“).

Die Segelflugwettbewerbe regten auch den Motorflugsport zu Vergleichskonkurrenzen an. Es begann mit Motorgleitern und Leichtflugzeugen in der Rhön, richtungweisend aber waren der Samland-Küstenflug im Mai und der südwestdeutsche „Fünf-Länder-Flug“ im September 1924.

Nun ging es steil aufwärts. Begünstigt durch eine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse, erhielt die deutsche Fliegerei 1925 beachtlichen Auftrieb. Für die Sportflieger wurden zahlreiche Wettbewerbe mit lockenden Preisgeldern gestiftet. Es begann im Januar mit einem Zugspitzflug, im Mai folgte der Oberfrankenflug.

Herausragendes Ereignis des Jahres 1925 war der „Deutsche Rundflug um den BZ-Preis der Lüfte“ (BZ = Berliner Zeitung im Verlag Ullstein), der vom 31. Mai bis 9. Juni stattfand. Hierfür wurde ein ganzer Nummernblock in der LFR-B reserviert, nämlich von D-600 bis D-699. Die Zulassungsnummern waren zugleich als Startnummer vorgesehen. Die Anmeldungen erreichten die stattliche Zahl von 91 Teilnehmer-Flugzeugen, freilich handelte es sich nicht bei allen um echte Neuzulassungen. Eine heute nicht mehr exakt feststellbare Anzahl von Maschinen war schon vorher registriert gewesen und wurde nun für den Rundflug lediglich umnummeriert.

Anschließend an den Deutschen Rundflug veranstaltete die DVL einen technischen Wettbewerb um den „Otto-Lilienthal-Preis“.



Die Dietrich DP IIa war die führende Sport- und Kunstflugmaschine der frühen 1920er Jahre.

Das nebenstehende Foto einer Flugveranstaltung auf dem Flugplatz Staaken zeigt mehrere DP IIa sowie einen Mark-Hochdecker R III c (dritte Maschine von rechts, leider halb verdeckt).

(Slg. Frost/ADL)

Vom 12. bis 19. September fand in München sogar schon ein „Internationaler Flugwettbewerb“ statt, dem am 19. und 20.9. ein Sachsenflug folgte.

In der Verkehrsfliegerei drängte es förmlich zur Vergrößerung der Ausmaße und Leistungen. Die Dornier-Muster „Wal“ und „Komet III“ sowie die Junkers G 24 durchbrachen bereits die Grenzen der inzwischen überholten Begriffsbestimmungen, die schon fast lächerlich wirkten. Trotzdem wurde ihre weitere Gültigkeit von den Alliierten im Juni 1925 bestätigt. Die technische Entwicklung ließ sich aber dadurch nicht aufhalten und Vorschriften ließen sich auf mehr oder weniger legalem Wege umgehen: Deutsche Verkehrsflugzeuge flogen einfach mit ausländischen Kennzeichen! Es war gewissermaßen eine Neuauflage der Geschichte von 1921 mit den Danziger Zulassungen.

Unter fremder Flagge

Junkers hatte 1924 das dreimotorige Verkehrsflugzeug G 24 entwickelt, das in seiner Auslegung allerdings nicht den Begriffsbestimmungen entsprach. Für die LGK-Genehmigung mußte der Typ deshalb als relativ schwachmotorige „G 23“ getarnt werden – dazu reichte Junkers mehrere Anträge mit verschiedenen Motorvarianten ein, um den Bau überhaupt beginnen zu können (siehe hierzu untenstehenden Auszug aus den Nachrichten für Luftfahrer, Heft 9 und Heft 18/1925).

Nach Abschluß der ersten Erprobungen in Fürth war klar, daß nur die Ausführung mit drei Junkers L 2-Motoren für einen wirtschaftlichen Luftverkehr in Frage kam. Diese Version war aber nicht genehmigt.

Eine der ersten G 24 mit 3 x Junkers L 2, die Werk-Nummer 835, erhielt zwar im März 1925 die deutsche Zulassung D 543, wurde aber nur für Vorführungsflüge im Ausland eingesetzt und dann bald umregistriert. Erst 1928 kehrte sie nach Deutschland zurück, wo sie wieder ihre alte D-Nummer erhielt.

Auszug aus der „Liste derjenigen Flugzeuge, die in Anwendung der Begriffsbestimmungen für den Luftfahrzeugbau als „zivile“ Flugzeugtypen vom Luftfahrt-Garantiekomitee bezeichnet worden sind“:

Lfd. Nr.	Typ	Motor
102	Junkers G 23 b L	2 x Junkers L 2
103	Junkers G 23 c L	1 x Napier Lion 450 PS
104	Junkers G 23 d L	1 x Junkers L 2 2 x Mercedes 100 PS
105	Junkers G 23 W	1 x Junkers L 2 2 x Mercedes 160 PS
118	Junkers G 23 e W	3 x Mercedes D III a

Von diesem „Ausrutscher“ abgesehen durfte die G 24 beim Einsatz im öffentlichen deutschen Luftverkehr des Jahres 1925 kein D-Kennzeichen tragen, die Bestimmungen ließen dies eindeutig nicht zu. Die Maschinen konnten deshalb nur mit ausländischen Zulassungen und unter der Typenbezeichnung „G 23“ fliegen. Für einige „G 23“ mit Schweizer Registrierung trat als Eigentümer die „Ad Astra Aero AG“ in Zürich auf, die mit dem „Junkers Luftverkehr“ über die „Trans-Europa-Union“ (TREU) verbunden war. Weitere „G 23“ erhielten schwedische Zulassungen. Hier diente die „A.B. Flygindustri“ in Malmö (ein Junkers-Zweigwerk) als „Eigentümer“ bzw. „Halter“.



Die G 23 D-543 im Flug über Kopenhagen. Bis 1926 durfte sie ihre deutsche Zulassung nur im Ausland führen.



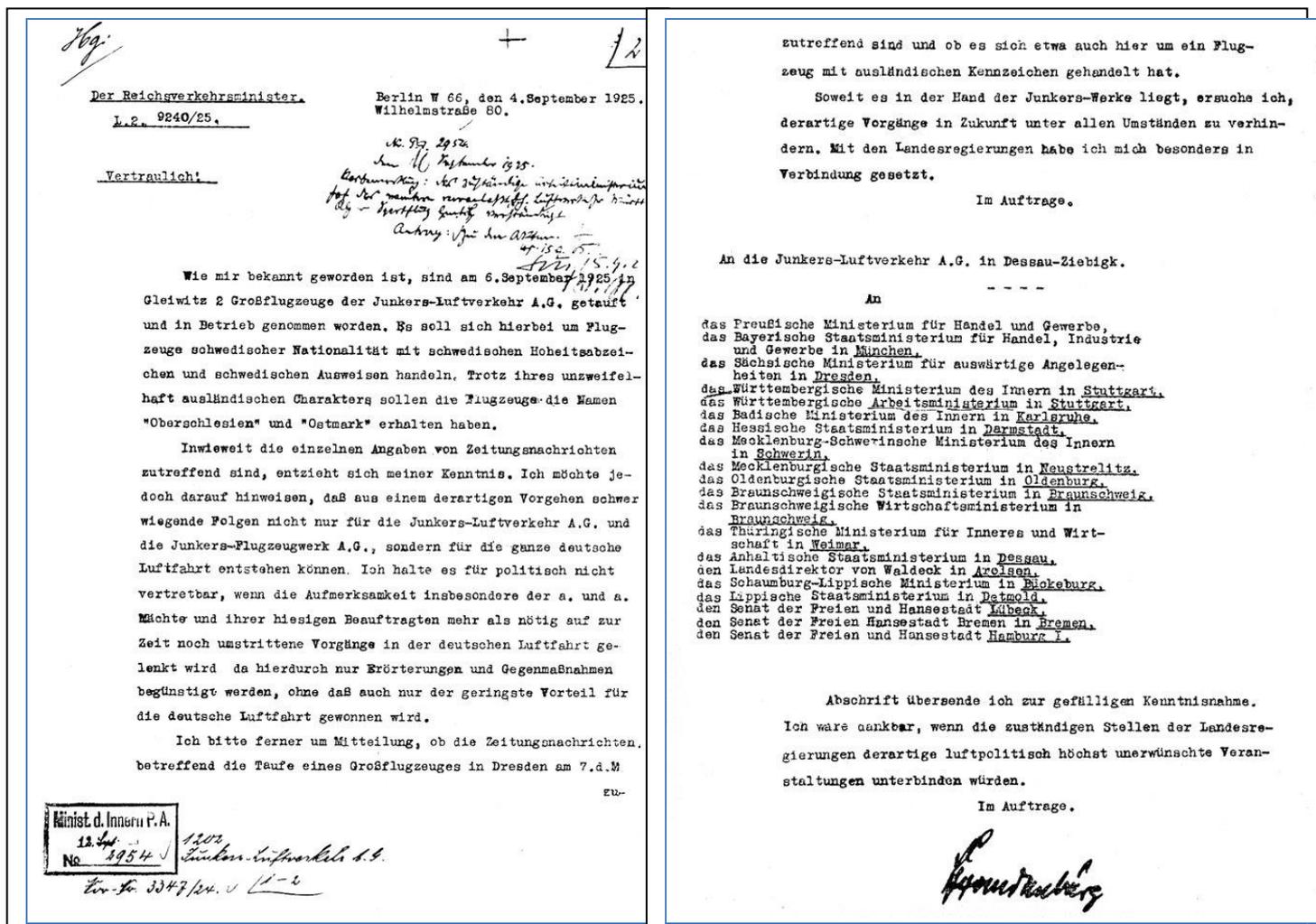
Die beiden Junkers G 24 mit Schweizer Zulassung in Tempelhof im Februar 1925. Die CH-132 erhielt Anfang 1927 das deutsche Kennzeichen D-1051 und aus der CH-133 wurde bei DLH im November 1926 die D-1018. (Slg. Kössler/ADL)



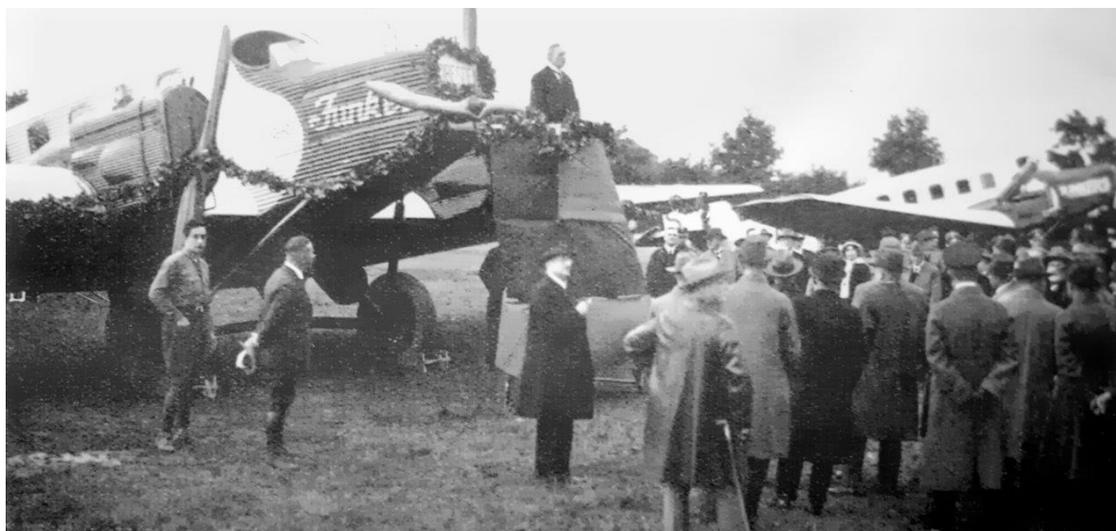
Die verhinderte „Dresden“ überfliegt die Augustusbrücke ihrer Patenstadt. Die Dresdner Bürger nannten sie liebevoll „s Aas“. Im Mai 1926 wurde die Maschine umgeflaggt und flog fortan als D-876 bei DLH.

Das Verfahren mit den ausländischen Identitäten bewegte sich im Grenzbereich und Verwicklungen waren durchaus zu erwarten. Junkers nahm dies aber in Kauf.

Eine kritische Lage ergab sich im Spätsommer 1925, als die „schwedischen“ G 24 schon munter im deutschen Luftverkehr flogen. Da übersah Junkers – oder ließ es zu –, daß einige regionale Beteiligungsgesellschaften der „Junkers Luftverkehr AG“ ihren G 24 in öffentlichen Taufakten deutsche Provinz- bzw. Städtenamen verliehen. Dies veranlaßte das Reichsverkehrsministerium unter dem Datum 4.9.1925 zu einem scharfen Verweis (siehe nachstehendes Faksimile). Aus diesem Schriftstück geht deutlich hervor, wie bedenklich man damals auf Regierungsebene die Lage einschätzte.



Verweis des Reichsverkehrsministeriums vom 4.9.1925 an die Junkers Luftverkehr AG wegen der öffentlichen Taufaktionen von „schwedischen“ G 24 mit deutschen Provinz- bzw. Städtenamen.



Stein des Anstoßes – die Taufe der Junkers G 24 S-AAAS am 7. September 1925 auf den Namen „Dresden“. Die Reichsregierung befürchtete diplomatische Verwicklungen mit den alliierten Regierungen.
(Stg. Frost/ADL)

Junkers hatte ursprünglich allen seinen G 24 die Namen von deutschen Provinzen zgedacht, doch nach dem Verweis des RVM wählte man als Kenn-Namen lieber solche von antiken Göttern. Dabei wurde zwischen Walhall und dem Olymp kein Unterschied gemacht; auch der römische und ägyptische Götterhimmel waren vertreten.

Bei den im RVM-Verweis erwähnten drei Großflugzeugen handelte es sich um Junkers G 24 mit den schwedischen Zulassungen S-502, S-AAAU und S-AAAS, die damals als „Ostmark“, „Oberschlesien“ und „Dresden“ getauft wurden. Nach dem offiziellen Rüffel verschwand der Name „Dresden“ stillschweigend, und die Maschine hieß bis zu ihrem fliegerischen Ende in den 1930er Jahren schlicht „Diana“. Die „Oberschlesien“ wurde zum „Pluto“ und die „Ostmark“ zum „Tyr“.

Als Anfang 1926 Junkers Luftverkehr und Deutscher Aero Lloyd zur „Luft Hansa“ zusammengeschlossen wurden, mußte die ausländische Zulassung für die Großflugzeuge zunächst beibehalten werden. Trotzdem erhielten die Maschinen auf der Haube ihrer Mittelmotoren nun den Schriftzug „Luft Hansa“. Dies brachte einen aufmerksamen Luftpolicisten am 26.4.1926 in Hannover in arge Verlegenheit. Als er wegen einer kleinen Störung beim Betrieb einer solchen G 24 einen Bericht schrieb, hätte er diese Ungereimtheit wohl beanstanden müssen. Das wollte er offenbar nicht, und so wand er sich mit der folgenden Formulierung aus der Klemme: *„Die Junkers G 23 S-AAAM mit 3 Junkers 185 PS gehört der Lufthansa direkt, indirekt der Svensk Nationalitets an“*. In dem erhalten gebliebenen Entwurf der Unfallanzeige durch die Flugwache ist erkennbar, daß man nachträglich den Eigentümer – „da die Jungers (!) schwedische Zulassung hat“ – in Svensk Nationalitets und den Halter in Lufthansa korrigiert hatte.



Dornier Wal des Deutschen Aero Lloyd mit italienischer Zulassung im Einsatz auf der Ostseestrecke Danzig - Stockholm. Aus I-DAIR wurde dann bei der Luft Hansa die D 863 „Thunfisch“. (Slg. Koos/ADL)

Die Schwierigkeiten galten aber nicht nur für den Junkers-Konzern. Dornier hatte schon seit 1923 in seinem italienischen Zweigwerk CMASA in Marina di Pisa „Wal“-Flugboote gebaut, die nach den Begriffsbestimmungen für Deutschland zu leistungsstark waren. Der Deutsche Aero Lloyd setzte 1925 vier dieser Maschinen auf der Linie Danzig-Stockholm ein, und zwar mit den italienischen Zulassungen I-DAAR, I-DIAR, I-DAIR und I-DIIR (später D-861 bis D-864). Als offizieller Eigentümer dieser Boote fungierte das italienische Herstellerwerk CMASA, als Charterer und Halter trat die „Nordiska Flyg Rederiet AB“ in Göteborg auf (die aber wiederum eine Tochtergesellschaft des DAL war).

Als die Lufthansa die vier Flugboote 1926 vom DAL übernahm, mußten auch in diesem Fall die ausländischen Kennzeichen zunächst erhalten bleiben.

Ende der Begriffsbestimmungen

In den sog. „Pariser Vereinbarungen“ vom 2.5.1926 wurde endlich festgelegt, daß die Beschränkungen für den zivilen Flugzeugbau zum Fortfall kamen. Deutschland durfte jedoch nach wie vor keine Kriegsflugzeuge herstellen oder einführen und jegliche Militärfliegerei blieb verboten.

Ein Grund für diese Verständigung lag in der allgemeinen politischen Entspannung zwischen Frankreich und Deutschland. Äußeres Kennzeichen hierfür waren unter anderem die Konferenz von Locarno und die Räumung des Ruhrgebietes 1925 sowie des Rheinlandes 1926. Im September 1926 trat Deutschland dem Völkerbund bei. Für das Zustandekommen der Pariser Vereinbarungen auf dem Gebiet der Luftfahrt haben die zielstrebige Politik und das geschickte Verhalten von Ministerialrat Ernst Brandenburg wesentlich beigetragen.

Deutsche Flugzeuge brauchten nun keine ausländischen Zulassungen mehr zu tragen. Gleich nach Inkrafttreten der Pariser Vereinbarungen (21.5.1926) wurde am 26.5. die Luftverkehrsstrecke Berlin-Paris mit einer Junkers G 24 eröffnet, die das Kennzeichen D-876 trug. Auch die vier Dornier-Wale konnten jetzt deutsche Zulassungen erhalten.

Die LFR-B als zeitgeschichtlicher Spiegel

Alle geschilderten Ereignisse und Begleitumstände schlugen sich unverkennbar in den Zulassungen der LFR-B nieder. Zwar läßt sich ohne die Originalunterlagen nicht mehr feststellen, wie viele Flugzeuge zu einem bestimmten Stichtag jeden Jahres wirklich zugelassen, d.h. in Betrieb waren – unter Abzug der bis dahin erfolgten Abgänge. Weil aber die Zulassungen in fortlaufender Nummernfolge stattfanden, kann man immerhin aus der höchsten D-Nummer, die jeweils am Jahresende erreicht war, ablesen, wie viele Flugzeuge in diesem Jahr zugelassen worden waren.

Auch für die Zeit zwischen 1920 und 1927, für die laufende Veröffentlichungen in den NfL fehlen, gibt es hinreichende Anhaltspunkte. Aus Start- und Landelisten der Luftpolizeiwachen, aus Berichten der Herstellerwerke, aus feierlichen Flugzeugtaufen oder anderen Quellen kann man den Zeitpunkt für die Zulassung einzelner Flugzeuge einigermaßen abschätzen.

Flugzeugzulassungen in der Deutschen Luftfahrzeugrolle zwischen 1919 und 1933

Stand per	Höchste erreichte D-Nummer (etwa)	Differenz zum Vorjahr = Neuzulassungen pro Jahr	Historische Begleitumstände
Luftfahrzeugrolle A			
19.5.1919	110	-	Schwemme überschüssiger Kriegsflugzeuge
Okt. 1919	300	-	
Jan. 1920	400	-	
April 1920	601	-	
Luftfahrzeugrolle B			
Dez. 1920	122	122	Einige Übernahmen aus LFR-A.
Dez. 1921	171	49	Wenige Neuzugänge infolge Bauverbot und Zulassungs-Beschränkungen.
Dez. 1922	223	52	
Dez. 1923	325	102	Ab Mai 1922 nach Aufhebung des Bauverbots zögernder Neubeginn.
Dez. 1924	500	175	
Dez. 1925	810	310	Etwas gelockerte Begriffsbestimmungen werden durch technische Entwicklungen überrollt. Wirtschaftlicher Aufstieg. Förderung der Sportfliegerei durch größere Wettbewerbe.
Dez. 1926	1028	218	Wegfall der Begriffsbestimmungen. Wirtschaft floriert (die „goldenen 20er Jahre“).
Dez. 1927	1282	254	
Dez. 1928	1544	262	
Dez. 1929	1780	236	Einbruch einer Wirtschaftskrise. Bankkrach 1929. Zunehmen der Wirtschaftsverfall. Anstieg der Arbeitslosen.
Dez. 1930	1981	201	
Dez. 1931	2193	212	
Dez. 1932	2370	177	Höhepunkt des Wirtschaftsverfalls. 7 Millionen Arbeitslose.
Dez. 1933	2880	510	Politischer Umbruch. Verstärkte Flugzeugproduktion für Fliegerausbildung und Aufrüstung der noch getarnten neuen Luftwaffe. In drei Monaten!
März 1934	3463	583	

Deutsches Reich



Eintragungs- und Zulassungsschein
für ein Flugzeug der Klasse **A Leichtflugz.**

Unter dem Zeichen- und Eintragungszahlen **D 1753** ist das nachstehend beschriebene und abgebildete Flugzeug bis zum **12. September 1930** zum Luftverkehr zugelassen.

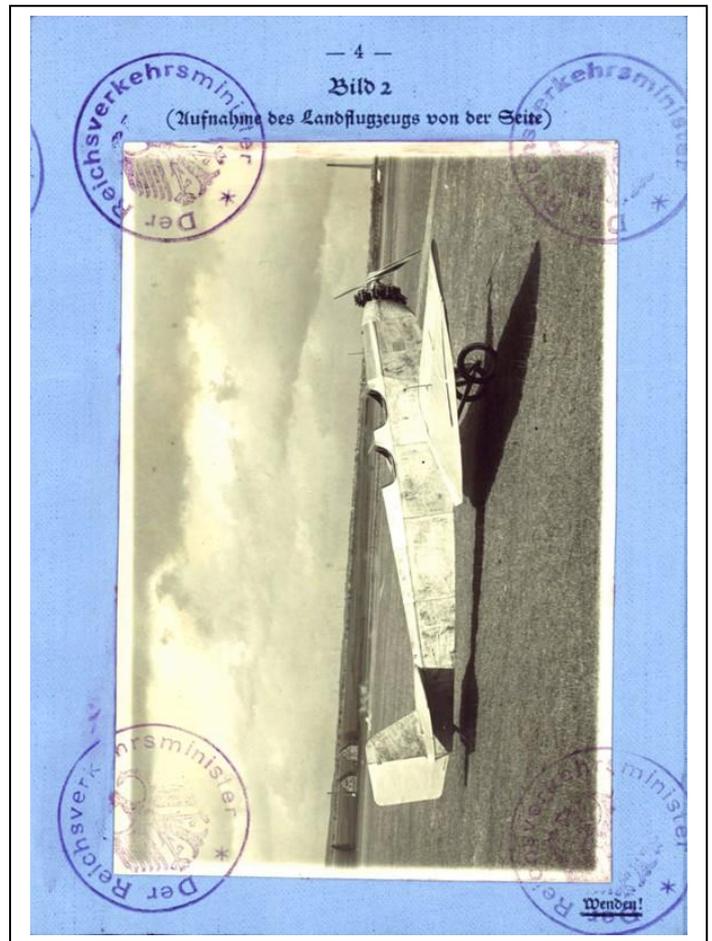
Eigentümer: **Wolfram Hirth**
Wohnort: }
Alter: }
Wohnort: } **Hutten**

Bemerkung: **Gewerbenützige Beförderung von Personen oder Sachen (§ 11 LuftV. 29) sowie gewerbenützige Ausbildung von Luftfahrern (§ 6 LuftV. 29) ist untersagt.**

Die Zulassung verliert ihre Gültigkeit 3 Monate nach Inkrafttreten der Ausführungsbestimmungen zum Luftverkehrsgesetz. Bei Beschädigung betriebswichtiger Flugzeugbauteile ist diese Urkunde zu vernichten.

Berlin, den **28. September 1929**.

Der Reichsverkehrsminister
Im Auftrage:
Seydewitz
Wenden!



- 2 -
Beschreibung des Flugzeugs

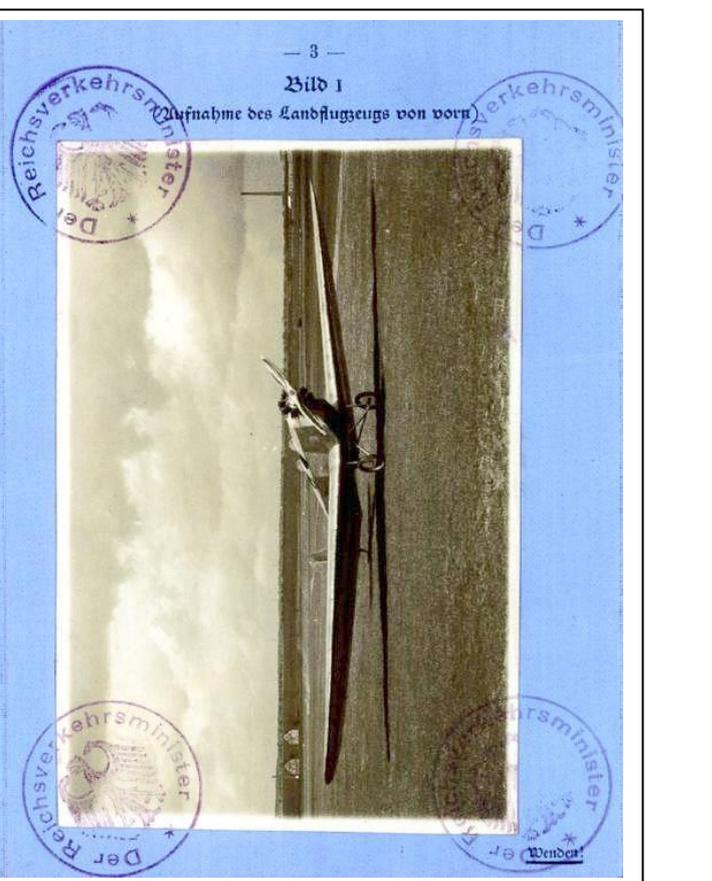
- Name, Wohnort und Sitz des Herstellers: **Leichtflugzeugbau Klemm & M. H., Böttingen**
- Musterbezeichnung: **Klemm L 25 I a**
- Werknummer: **170**
- Motoren:

Anzahl	Muster	Leistung PS
1	Lahmson L D 9	40
Gesamt: 1 - 40		

Als Landflugzeug
Höchstzulässiges Fluggewicht **620** kg
Zuladung*) **320** kg
(Zahl der Insassen einschließlich der Besatzung: **2**)

Als Seeflugzeug
Höchstzulässiges Fluggewicht kg
Zuladung*) kg
(Zahl der Insassen einschließlich der Besatzung:)

*) Einschließlich der Betriebsstoffe und Insassen. Wenden!



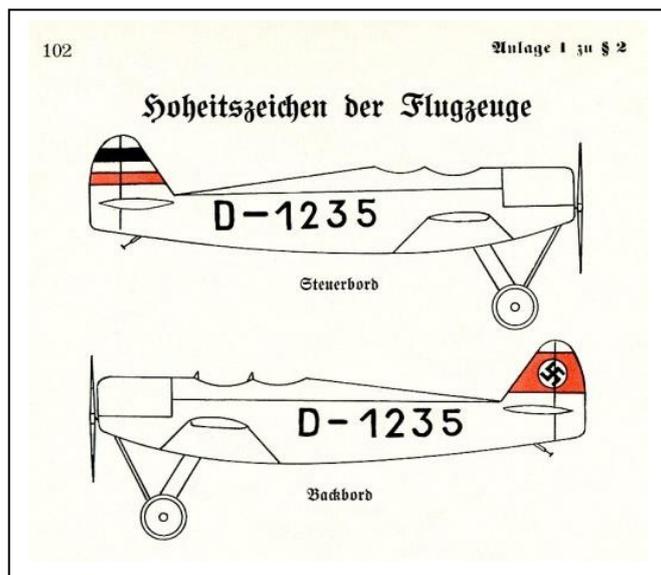
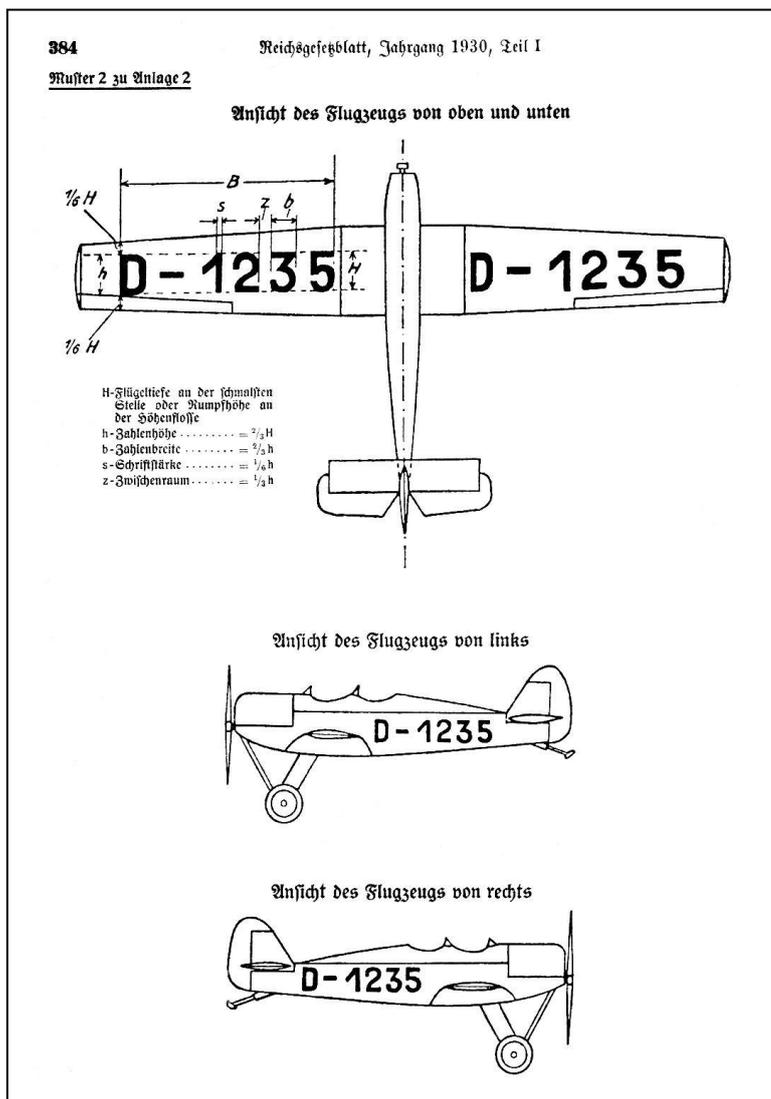
Beispiel eines Eintragungs- und Zulassungsscheins aus dem Jahr 1929: Das Dokument von Wolf Hirth für seine Klemm L 25 I a, D-1753, ist zum Glück erhalten geblieben und wird im Archiv des Deutschen Technikmuseums Berlin aufbewahrt.

Die letzten Gültigkeitsjahre der LFR-B

Mit dem Abschluß der Pariser Vereinbarungen endete die Einflußnahme der Alliierten auf die Zulassung von deutschen Flugzeugen.

Der Markierungszwang entsprechend den Vorschriften der ILÜK war bereits 1922 weggefallen. Allerdings trugen manche Flugzeuge den ILÜK-Stern noch einige Zeit, so daß sein Vorhandensein auf Bildern nicht mit völliger Sicherheit auf den Zeitraum der Aufnahme schließen läßt. Fehlen andererseits, vor allem bei Flugzeugen aus dem ersten Weltkrieg, der ILÜK-Stern und die schwarzen Balken auf den Tragflächen, so kann man in der Regel annehmen, daß die Aufnahme noch zur LFR-A Zeit entstanden ist.

Am 19. 7. 1930 erschien eine neue „Verordnung über den Luftverkehr“ (LVO), ein umfangreiches Regelungswerk, welches 56 Seiten des Reichsgesetzblattes umfaßte. Zulassung und Kennzeichnung änderten sich nur unwesentlich. Der schwarze Balken auf den Tragflächen zwischen dem „D“ und der Nummer kam zum Fortfall, dafür war nun ein Bindestrich zwingend vorgeschrieben, auch bei der Rumpfbeschriftung. Dies liefert einen einigermaßen sicheren Anhalt, um Flugzeugfotos zeitlich einzuordnen; doch Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel.



(links):

In der LVO (Luftverkehrsordnung) vom Juli 1930 wurde erstmals mit Gesetzeskraft vorgeschrieben, in welcher Art und Weise die Zulassungskennzeichen am Flugzeug anzubringen waren.

(oben):

Die sog. Luftfahrt-Flaggenverordnung vom Juli 1933 brachte nur die Verpflichtung zur zusätzlichen Anbringung der deutschen Hoheitsflaggen am Leitwerk, und zwar an Steuerbord die schwarzweißrote Flagge und an Backbord die Hakenkreuzflagge.

Bei diesen Kennzeichnungs-Vorschriften der LVO blieb es bis zum 6.7.1933. Durch eine „Luftfahrt-Flaggenverordnung“ hatten die deutschen Luftfahrzeuge seit diesem Datum als zusätzliches Hoheitszeichen an der Steuerbordseite des Seitenleitwerks die schwarzweißrote Flagge, an der Backbordseite eine Hakenkreuzflagge in bestimmter Form zu führen (siehe Faksimile). Dies war eine der Folgen des politischen Umbruchs vom Januar 1933. Bereits am 2.2.1933 erschien im Reichsgesetzblatt eine Verordnung, wonach alle Belange der Luftfahrt dem RVM entzogen und einem „Reichskommissar für die Luftfahrt“ zugewiesen wurden, der als eine oberste Reichsbehörde dem Reichskanzler unmittelbar unterstand. Sein Arbeitsstab hieß zunächst „Reichskommissariat für die Luftfahrt“, wurde aber bereits am 5. 5. 1933 in ein „Reichsluftfahrtministerium“ (RLM) umgewandelt.



Beispiel der Flaggenverordnung von 1933: Am Seitenleitwerk rechts die schwarzweißroten Streifen, links das Hakenkreuz.

Beide Bilder zeigen die Ju 46 D-2244, das ehemalige Katapultflugzeug auf der „Europa“, nun umgerüstet auf Radfahrwerk und versehen mit dem neuen Namen „Mars“.



Am 23.7.1927 war zwecks Zusammenfassung der vielen örtlichen Flughafenfunk- und Peildienste unter der Federführung des RVM eine „Zentralstelle für Flugsicherung“ entstanden. Diese Dienststelle wurde am 28.2.1933 zu einem „Reichsamt für Flugsicherung“ ausgebaut und erhielt am 29.3.1933 u.a. den Zusatzauftrag, die Luftfahrzeugrolle zu führen. In der betreffenden „Verordnung über die Zulassung und Prüfung von Flugzeugen und Luftschiffen“ hieß es unter § 1:

„Das Reichsamt für Flugsicherung übernimmt

a) die Befugnisse des Reichskommissars für die Luftfahrt auf dem Gebiete der Zulassung von Flugzeugen und Luftschiffen zum Luftverkehr und deren Eintragung in die Luftfahrzeugrolle...“

b) die Aufgaben der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. als Prüfstelle für Luftfahrzeuge...“

Schließlich bestimmte eine Verordnung vom 20.3.1934, daß die Zulassungszeichen für deutsche Flugzeuge künftig aus dem „D“ und einer Vier-Buchstaben-Kennung zu bestehen hätten. Alle ab dem 1.4.1934 zur Zulassung anstehenden Flugzeuge erhielten gleich ein Buchstaben-Kennzeichen; die vor diesem Zeitpunkt mit einer D-Nummer zugelassenen Flugzeuge mußten bis zum 31.12.1934 auf die neue Buchstabenzulassung umgeschrieben werden. Dies bedeutete das Gültigkeitsende der LFR-B.

Zu ergänzen bleibt nur noch, daß in wenigen Einzelfällen die Umregistrierung auf ein Buchstaben-Kennzeichen nicht erfolgte. Bekannt geworden sind die Junkers F 13 D-1, die ihre Nummer „aus historischen Gründen“ behielt, und die jeweilige Ju 52/3m des „Führers“ mit der Kennung D-2600.

Die Zulassung D-2600 wurde zum „Kennzeichen des Führers“ und auch auf spätere „Führerflugzeuge“ übertragen.





*Auch in der „Buchstabenzeit“ ab 1934 behielt die D 1 ihr „historisches“ Nummern-Kennzeichen.
(Slg. Ott/ADL)*