



*Die Curtiss Hawk, WNr. H80, von Ernst Udet sucht man in den Veröffentlichungen der Nachrichten für Luftfahrer zur LFR-B vergebens, obwohl die D-3165 im Frühjahr 1934 der Star vieler Flugtage war. (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. 7 / 1981

#### 4.6 Von der LFR-B zur LFR-C

##### Die Übergangszeit 1933/34

Bis Mitte 1933, als die Nummern um D-2500 erreicht wurden, traten nur vereinzelt unbelegte Stellen in der LFR-B auf. Danach wurden die Lücken aber zahlreicher, insbesondere gegen Ende der LFR-B. Auffallend ist, daß sich diese Lücken nicht wahllos verteilten, sondern oftmals in Blockform auftraten, also drei, fünf oder gar zehn D-Nummern hintereinander fehlten. Dies hatte offensichtlich zwei Ursachen:

1. Im Zuge des noch getarnten Wiederaufbaus der Luftwaffe kam es zu einer sprunghaften Vermehrung der Zulassungen. Die Flugzeughersteller mußten monatlich bestimmte Neubaustückzahlen an das Reich abliefern und sie beantragten für die Zulassung der geplanten Monatsproduktion gleich ganze Blöcke von D-Nummern (oder bekamen sie auf Veranlassung des Ministeriums zugeteilt). So waren z.B. die Kennzeichen D-2793 bis D-2820, also 28 Flugzeuge, durchweg mit FW-Albatros L 101 belegt. Bei den Nummern D-2861 bis D-2885, insgesamt 25 Stück, handelte es sich ausschließlich um Klemm Kl 25 d. Und so weiter. Umgekehrt fehlen auch ganze Blöcke: Offenbar verzögerte sich die Ablieferung der betreffenden Flugzeuge soweit, daß ihre Zulassung auf Termine nach dem 1.4.1934 fiel und daher sogleich eine Eintragung in die LFR-C (Buchstaben-Kennzeichen) erfolgte.

2. Die D-Nummern von Flugzeugen, die nicht nur Schul-, Trainings-, Transport- oder Verkehrszwecken dienten, sondern bereits als echte Militärtypen anzusprechen waren, wurden zwar zugeteilt, in der Regel aber nicht (mehr) veröffentlicht.



Ein anderer „seltener Vogel“, der in den Nachrichten für Luftfahrer unerwähnt blieb, war die italienische Caproni Ca 113, ein voll kunstflugtaugliches Fortgeschrittenen-Schulflugzeug mit Piaggio „Stella VII“-Sternmotor (370 PS/272 kW). Die Maschine wurde auf Initiative des Essener Gauleiters Terboven, der selbst ein begeisterter Flieger war, 1934 in zwei Exemplaren in Italien gekauft.

(Slg. Frost/ADL)



Aus Fotos können solche Lücken manchmal ergänzt werden. Nach April 1934 wurden nur noch D-Nummernreste nachgemeldet, die bereits vorher zugeteilt waren. Weil Fertigstellung, Abnahmeflüge, Papierkrieg und Zulassung sich meistens über einen längeren Zeitraum erstreckten, tauchten in den Zulassungs-Meldungen der NfL nicht schlagartig ab 1.4.1934 nur noch Buchstaben-Kennzeichen auf, sondern sie waren mit D-Nummern gemischt. Entsprechendes Nebeneinander sah man auch auf den Flugplätzen.

Für jene Zeit der Umstellung, zwischen der Hochkonjunktur einerseits und den Geheimhaltungsbemühungen andererseits, blieb ein gewisses organisatorisches Durcheinander nicht aus. So wurden auch für manche „harmlosen“ Zivilflugzeuge die Zulassungen nicht veröffentlicht, wie z. B. die der Messerschmitt M 24 D-2379 der DVS Braunschweig.

Aus allen diesen Gründen ist nicht auszuschließen, daß es noch D-Nummern jenseits von D-3463 gegeben hat; nur ist dafür bisher kein Nachweis aufgetaucht.

Die Eintragung des Bomber-Prototypen Do 13 a (A), Werknummer 231, in die Luftfahrzeugrolle als D-2485 durfte im Juni 1933 noch nicht veröffentlicht werden und unterblieb schließlich ganz, denn am 5. Juli 1934 stürzte die Maschine mit Flügelbruch in Friedrichshafen ab.



## Auswertung der Datensammlung

Die Rekonstruktion von Luftfahrzeugrollen ist natürlich nicht Selbstzweck, sondern bildet eine Grundlage für das Verständnis und die Aufarbeitung luftfahrthistorischer Geschehnisse in der Berichtszeit. In Teil 4.1 der Abhandlung zur LFR-B wurde schon anhand von Beispielen gezeigt, inwieweit D-Nummern ermöglichen, Flugzeugtypen zeitlich einzuordnen.

Man kann auch die Aufteilung des Flugzeugbestandes nach Eigentümern untersuchen: Wer besaß zur Berichtszeit Flugzeuge und wieviel? Die Behörden, Luftverkehrsgesellschaften, Luftbildstellen, Herstellerwerke, Erprobungsstellen, Fliegerschulen, Firmen und Privatleute treten dabei mit ihren Beständen in Erscheinung. Die ADL versucht, die rein statistischen Daten so weit wie möglich durch besondere Ereignisse zu ergänzen, die mit dem Einsatz jedes Flugzeugs verbunden waren: Nicht nur die bekannten Ozean-, Welt- und Rekordflüge sind hierbei von Interesse, sondern gerade die stillen, aber markanten Leistungen, welche die Entwicklung der Fliegerei nachhaltig gefördert haben.



*Auch einige harmlose Vögel wie diese Messerschmitt M 24, D-2379, sucht man in den NfL vergebens.*

*(Slg. Ott/ADL)*

*Aus Tarnungsgründen blieb natürlich die Zulassungsnummer D-2960 des Aufklärers He 45d, Werknummer 460, in den Nachrichten für Luftfahrer ungenannt.*

*(Slg. Koos/ADL)*



*Der Prototyp der Bucker Bü 131 erhielt noch die Zulassung D-3150, obwohl der Erstflug am 27. 4. 1934 nach Einführung der Buchstaben-Zulassung erfolgte.*

*(Slg. Ott/ADL)*



*D-Nummern und Buchstaben in bunter Mischung: Eine Gruppe Düsseldorfer „Rheinland-Schwalben“ Typ FR 2 während des Deutschlandfluges 1934. (Slg. Ott/ADL)*

## Runde Zahlen und Schnaps-Nummern

Immer, wenn Nummern an ein Publikum vergeben werden, bemühen sich einige Zeitgenossen um das Besondere, das Auffällige – vielleicht ein Überbleibsel aus der magischen Zeit der Menschheit? Im Hintergrund Aberglaube? Das war bei den D-Nummern nicht anders.

So hatte sich vom Beginn der LFR-B an ein Werbefachmann vom Junkers-Flugzeugwerk ganz offen-sichtlich um markante Zulassungsnummern bemüht: D-1, D-500, D-600, D-900, D-1000, D-2000, D-2400, D-2500 und D-2600 waren alles Kennzeichen von Junkers-Flugzeugen. Hierbei wurden sogar einige D-Nummern belegt, die eigentlich noch gar nicht zur Vergabe anstanden. Die D-2000 erhielt ihre Zulassung im November 1930, obwohl die Nummer 2000 erst im März 1931 „dran“ gewesen wäre.

Fieseler hatte D-1212, D-1616 und sollte auch D-1818 bekommen, was sich aber aufgrund neuer Sachverhalte dann zerschlug. Immerhin sicherte er sich später die D-2200.

Der bekannte Feuerlandflieger Gunther Plüschow suchte sich die Nummer D-1313 aus, was ihm letzten Endes aber kein Glück brachte.

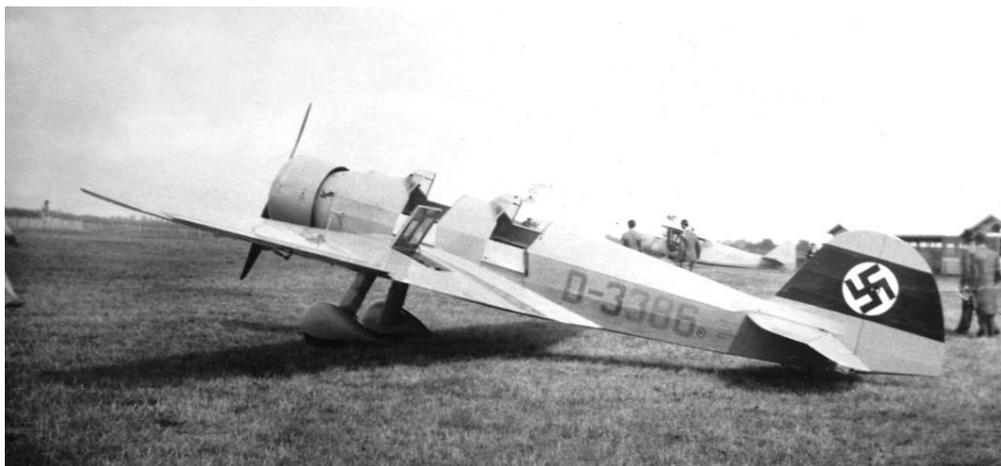
Nach dem Erfolg des Katapultflugzeugs Heinkel HE 12 „New York“, welches wohl eher zufällig das Kennzeichen D-1717 trug, und den vielen publikumswirksamen Pressefotos hiervon erhielt die nächste Maschine, die He 58, das Kennzeichen D-1919.

Für die Do X war im Juni 1930 in der Zulassungskladde der LFR-B die Nummer D-1930 vorgesehen. Do X sollte „das Flugzeug des Jahres 1930“ werden. Es kam aber nicht zu dieser Vergabe, die Zeile wurde in der Kladde wieder gestrichen, und die Do X als D-1929 zugelassen. Grund: Die Dornier-Werkspiloten hatten darauf hingewiesen, die Quersumme von 1930 ergäbe 13, und lehnten deshalb die Nummer ab. Aberglaube! – Das Kennzeichen D-1930 erhielt im September 1930 eine BFW M 20 b der Luft Hansa. Bei ihrem ersten Verkehrsflugeinsatz stürzte die Maschine am 6. Oktober 1930 in Dresden ab; der Unfall forderte acht Todesopfer . . .

Man sollte auch die besondere Bedeutung der Nummer D-2600 erwähnen. Wohl mehr durch Zufall (oder Nachhilfe von Junkers? vgl. D-2400, D-2500) wurde diese Nummer der Ju 52, Werk-Nr. 4021, zugeteilt. Das Flugzeug kam in die „Regierungsstaffel“. Vielleicht wegen der „runden“ D-Nummer sah man es als Hitlers persönliche Reisemaschine vor und rüstete es entsprechend aus. Damals sprach sich schnell herum, daß in der D-2600 „der Führer“ saß. Auch bei telegraphischen Startmeldungen der Flugsicherung bürgte das Kennzeichen D-2600 für erhöhte Aufmerksamkeit, für die Freihaltung von Warteräumen in den Flughafenzonen u.a.m., worauf Hitlers Chefpilot Hans Baur in seiner Biographie hinweist. Dies mag wohl zu wiederholter Verwendung der Nummer D-2600 für spätere „Führermaschinen“ (Ju 52 und Fw 200) beigetragen haben, als die deutschen Flugzeuge schon längst Buchstabenzulassungen trugen. Selbst nach der Umzeichnung auf Balkenkreuze behielt Hitlers Fw 200 dieses Kennzeichen, wenn auch abgewandelt in 26+00. Erstaunliche Parallele: Die amerikanische Präsidentenmaschine „Air Force One“ trug zur Amtszeit von Kennedy, Johnson, Nixon und Ford das Kennzeichen 26000. Aber das war sicherlich reiner Zufall!

Zurück nach Deutschland: Auch bei den Buchstaben-Kennzeichen gab es bald Sonderwünsche: D-ERNI, D-EMMA, D-ESEL, D-INGE, D-OLGA, D-OTTO, D-OLLE, D-UHUH (ein Stuka!) waren Wunschzulassungen. Oder der Spieltrieb erfand so klangvolle Kombinationen wie D-EOUA, D-OAUI oder gar D-III (viermal i).

Wäre es aber bei der D-Nummernpraxis geblieben, wie viele Interessenten hätten sich wohl zu gegebener Zeit um die Nummer D-4711 bemüht?



*Eine ziemlich hohe Haus-Nummer: D-3386. Flugzeuge des Typs Messerschmitt M 35 führten mit D-3414, D-3420 und D-3463 die höchsten bisher bekannten D-Nummern der LFR-B.*

*(Slg. Ott/ADL)*

*Die Zulassung D-1000 mußte natürlich ein Junkers-Flugzeug tragen: Die G 24 mit der Werknummer 931.*

*(Slg. Frost/ADL)*



*Auch die nächste Tausender-Zulassung ging an Junkers: Das erste Großflugzeug Junkers G 38 erhielt das Kennzeichen D-2000 ein Dreivierteljahr eher als dieser Nummernkreis eigentlich „dran“ war.*

*(Slg. Frost/ADL)*

*Eine Schnapszahl: Die Akaflieg Darmstadt ließ sich für ihren freitragenden Doppeldecker D 22 die Nummer D-2222 zuteilen.*



## Quellen

### **Zuständige Behörden:**

Illustrierte Flugwoche 1921, S. 54, und 1922, S. 289  
Reichs-Gesetzblatt 1927, S. 237  
Reichs-Gesetzblatt 1933, S. 35, 80, 87, 241  
Flugsport 1933, Heft 10

### **ILÜK und Versailler Vertrag:**

Abschlußberichte der Interalliierten Luftfahrt-Überwachungskommission „Execution Report“, Vol. I und II  
W. Bartz, Die Luftrechtspolitik seit Versailles, Berlin 1927  
Luftwacht 1927, Heft 5, S. 284-287

### **Kein Luftverkehr im Mai 1920:**

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt 1922, Heft 2

### **Einrichtung der LFR-B:**

Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen, 20.5.1920

### **Anerkennung von Flugzeugtypen als „zivil“:**

Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen, 22.5.1920

### **Bauverbot:**

Reichs-Gesetzblatt 1921, S. 789  
Flugsport 1920, S. 323 und 568  
Illustrierte Flugwoche 1922, S. 62

### **Ablieferungspflicht:**

Reichs-Gesetzblatt 1921, S. 850-855  
Ministerialblatt für die Preußische Innere Verwaltung 1921, S. 268

### **Begriffsbestimmungen:**

Reichs-Gesetzblatt 1922, S. 476 f.  
Illustrierte Flugwoche 1922, S. 111 f.  
Luftwacht 1927, S. 284 ff.

### **Deutsche Firmen im Ausland:**

Vertraulicher Bericht des RVM „Luftpolitische Ziele ...“, vom März 1922

### **Pariser Vereinbarungen:**

Reichs-Gesetzblatt 1926, S. 463  
Flugsport 1926, S. 248

### **Luftverkehr Gesetze und Verordnungen:**

Reichs-Gesetzblatt 1922, S. 681-688  
Reichs-Gesetzblatt 1930, S. 363-418  
Reichs-Gesetzblatt 1933, S. 456

### **Überwachung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen:**

Preuß. Min. d. Innern u. für Handel und Gewerbe, Erlasse v. 11.1.1922, 20.11.1922, 8.3.1924, 24.2.1925 und 11.9.1926  
LVO 1930, § 11.  
Beiträge zur Geschichte der dt. Luftfahrt-Wissenschaft und -Technik, Bd. I, Teil b: Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt

### **Historie des Bayerischen Luft Lloyd:**

Schreiben des Dir. Grimschitz an den Stadtrat von Fürth v. 16.8.1920  
Erinnerungen von Fritz Schneider, in: Werkzeitschrift der DLH „Der Lufthanseat“, Juli 1938

### **Zusammenfassende Darstellungen:**

R. Busse, Luftrecht einschließlich Luftverkehrsgesetz und Pariser Abkommen, Berlin 1928  
Orlovius-Schulz, Die Deutsche Luftfahrt, Jahrbuch 1936  
Völker, Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920-1933  
Völker, Die deutsche Luftwaffe 1933-1939  
Völker, Dokumente und Dokumentarfotos zur Geschichte der deutschen Luftwaffe

### **Allgemeine und laufende Angaben:**

Nachrichten für Luftfahrer, Jahrgänge 1920-1938

Weitere Archivunterlagen der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Luftfahrthistorik

## **Illustrationen**

Alle Bilder, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Vocke/ADL.

## **Verwendete Abkürzungen**

DAL	Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin
DLH	Deutsche Luft Hansa AG, Berlin
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
DVS	Deutsche Verkehrsflieger-Schule GmbH, Staaken b. Berlin
ILGK	Interalliiertes Luftfahrt-Garantie-Komitee (Comité de Garantie Aéronautique)
ILÜK	Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission
IMKK	Interalliierte Militär-Kontroll-Kommission
Luftfriko	Luftfahrt-Friedenskommission (gebildet innerhalb des RWM)
LGK	Luftfahrt-Garantie-Komitee (s. auch: ILGK)
LVG	Luft-Verkehrs-Gesellschaft mbH (nach 1918: KG), Berlin und Köslin
LVO	Luft-Verkehrs-Ordnung
NfL	Nachrichten für Luftfahrer (amtliches Mitteilungsblatt des RVM)
RLM	Reichsluftfahrtministerium, Berlin
RVM	Reichsverkehrsministerium, Berlin
RWM	Reichswehrministerium, Berlin
VV	Versailler Vertrag