

Flughafen Berlin-Tempelhof etwa 1928 mit den beiden markanten Funkmasten und dem Kontrollturm der Luftpolizei auf der Flugfeldseite des Hauptgebäudes, versehen mit der ins Auge fallenden Heinkel-Werbung.

Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1934

5. Die Aussagefähigkeit von Kennzeichen und sonstigen Markierungen 1919-1934

von Günter Frost (ADL)

04.2019 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 10 und 11 / 1981

Nachdem nun der Endpunkt der Luftfahrzeugrolle "B" (LFR-B) erreicht ist, sollen einige Beispiele zeigen, wie man die bisher gewonnenen Erkenntnisse praktisch nutzen kann und was sich aus den Markierungen ablesen läßt. Dabei wird nicht nur auf die Anbringung der amtlichen Zulassung eingegangen, sondern auch auf Sonderkennzeichen, die von Herstellern, Eigentümern und Haltern benutzt wurden.

5.1 Anbringung und Schriftbild der Kennzeichen

Wer einmal Gelegenheit hatte, in den Fotoalben ehemaliger Flieger zu blättern, wer alte Flugzeugfotos sammelt oder als Vorlage für einen möglichst originalgetreuen Modellbau benutzt, oder wer auch nur per Zufall solche alten Fotos in die Hände bekommt, wird nähere Einzelheiten über die darauf abgelichteten Ereignisse wissen wollen.

Handelt es sich um ein Flugzeug des Zweiten Weltkriegs oder gar aus der Zeit danach, so können die Beteiligten vielleicht noch persönlich Auskunft geben über Zeitpunkt und Ort der Aufnahme, über das Flugzeug und die abgebildeten Personen.

Bei Flugzeugaufnahmen des ersten Weltkriegs oder aus der Zeit zwischen den beiden Kriegen sieht es sehr viel schlechter aus. Keiner der Akteure dürfte noch am Leben sein und leider ist auch die Beschriftung in den privaten Fotoalben oder auf den Bilderrückseiten meist recht mangelhaft – wenn überhaupt vorhanden.

Hat man ein derart "nacktes" Foto vor sich, so können der Bildhintergrund sowie Kennzeichen, sonstige Markierungen und Bemalung der abgelichteten Maschine wenigstens einiges über die Geschichte zum Bildinhalt verraten.

Der nachfolgende Artikel soll deshalb ein paar Hilfestellungen geben bei der "Detektivarbeit" an Flugzeugfotos aus den zwanziger und dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts.

Ortsbestimmung

Die Kennzeichen der Flugzeuge wiesen in dem fraglichen Zeitraum kaum markante regionale Unterschiede auf. Trug die Maschine nicht irgendwelche Sondermarkierungen (Emblem einer Regionalfluggesellschaft, ein Wappen, einen typischen Namen o.ä.), so dürfte es ziemlich aussichtslos sein, den Aufnahmeort allein anhand der Kennzeichen herausfinden zu wollen.

Ist das fragliche Foto auf einem Flugplatz entstanden, so kann vielleicht der Hintergrund mit den Gebäuden usw. als Anhaltspunkt für eine Ortsbestimmung dienen. Ein erstes Hilfsmittel ist in solchen Fällen zum Beispiel das Buch "60 Jahre Deutsche Verkehrsflughäfen" von Heinz J. Nowarra (Verlag Dieter Hoffmann, Mainz 1969), das immer noch antiquarisch zu bekommen ist. Es enthält Fotos von allen großen Flughäfen sowie auch von etlichen kleineren Verkehrslandeplätzen der damaligen Zeit.

Viele Flugplätze hatten unverwechselbare Merkmale: Tempelhof kann man stets an den beiden markanten Antennenmasten, dem dazwischenstehenden Kommandoturm der Flugwache (mit der typischen Heinkel-Reklame) sowie dem ab 1930 überdachten Flugsteig erkennen. Für den Flugplatz Dresden-Heller waren dagegen die beiden Schornsteine der nahegelegenen Artilleriewerkstatt des Militärarsenals sowie das Backsteingebäude der Flughafenverwaltung mit dem auffallenden mehrfarbigen Anstrich der Fensterläden und der Kontrollturmbrüstung charakteristisch.

Auch das Internet kann relativ viel Informationen liefern, ist aber für die Suche nach einem unbekannten Flugplatz anhand eines Fotos weniger gut geeignet, weil man im Zweifelsfall eine große Menge Bilder auf Verdacht sichten muß.





Einen markanten Anblick bot das Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude des Flughafens Dresden-Heller, ganz in Backstein erbaut und mit einem auffallenden mehrfarbigen Anstrich der Kontrollturmbrüstung versehen.

Die davorstehende D-1118, eine BFWM 18 b, zeigt sehr schön das Emblem der Nordbayerischen Verkehrsflug GmbH (NOBA) an der Seitenflosse (auf der Steuerbordseite war das Symbol seitenverkehrt angebracht, damit der Vogel stets in Flugrichtung der Maschine flog!).

Ihren Taufnamen trugen alle NOBA-Maschinen am Seitenleitwerk. Das Foto der "Thüringen" muß 1930 oder 1931 entstanden sein, denn einerseits sind die Kennzeichen schon mit Bindestrichen versehen, andererseits trägt das Flugzeug noch die Beschriftung "Nordbayerische Verkehrsflug" am Bug (erst im Herbst 1931 war die Umzeichnung auf "Deutsche Verkehrsflug" abgeschlossen).

Bestimmung des Aufnahmezeitpunktes

Die zeitliche Eingrenzung eines Flugzeugfotos anhand von Kennzeichen und Beschriftung fällt wesentlich leichter als eine Ortsbestimmung. Einfachstes Hilfsmittel ist die Zulassung selbst. Die D-Nummern wurden in der Regel ja in aufsteigender Reihenfolge vergeben, und die Lebensläufe der meisten Maschinen sind bekannt, so daß die erste Grobbestimmung des Aufnahmezeitpunkts lauten kann:

- nicht früher als das Datum der Neuzulassung
- nicht später als der Zeitpunkt des Absturzes/ der Verschrottung o.ä.

Sind mehrere Flugzeuge auf dem Foto zu erkennen, so läßt sich der Zeitraum noch weiter einengen, weil dann nur das späteste Zulassungsdatum und der früheste Abgangstermin aller abgebildeten Maschinen zählen.

Die wenigsten Leser dürften im Besitz der damaligen "Nachrichten für Luftfahrer" (NfL) sein, in denen die monatlichen Neuzulassungen, Veränderungen und Abgänge veröffentlicht wurden. Um Zulassungs- und Abgangszeitpunkt nachzuschlagen, leisten jedoch auch die "Recherchen zur Deutschen Luftfahrzeugrolle" von Karl Ries (Verlag Dieter Hoffmann, Mainz 1977) gute Dienste. Das Buch dürfte ebenfalls antiquarisch noch erhältlich sein. Leider hat Ries die darin verarbeiteten NfL-Veröffentlichungen keiner kritischen Durchsicht unterzogen, sondern sie mit allen Fehlern übernommen (vgl. auch Teil 4.4, Seite 2, dieser Berichtsreihe). Außerdem verkörpert sein Buch natürlich nicht mehr den neuesten Forschungsstand, sondern spiegelt etwa die Erkenntnisse bis 1970/72 wider.

Udet-Flamingos in Reih' und Glied auf dem Flugplatz Schleißheim, alle bemalt mit den typischen DVS-Leitwerksstreifen. Die Aufnahme läßt sich gut datieren, denn die D-1371 erhielt erst im April 1928 ihre Zulassung, während die D-1305 bereits am 4.7.1929 als Totalschaden ausschied.



Anbringung der Kennzeichen

Auch die Art und Weise, in der Zulassung und sonstige amtlich vorgeschriebene Markierungen am Flugzeug angebracht waren, kann einiges über den vermutlichen Zeitpunkt einer Fotoaufnahme aussagen.

Von Juni 1920 an mußten alle deutschen Maschinen an jedem Flügel einen auffälligen, in Flugrichtung verlaufenden Streifen tragen. Mit Auflösung des Luftfahrt-Garantie-Komitees im September 1926 fiel der Zwang zu dieser besonderen Markierung fort, Flugzeuge mit Zulassungsnummern über D-1000 haben nur noch vereinzelt solche Flügelstreifen getragen. Ein amtlicher Erlaß zur Aufhebung konnte bisher nicht gefunden werden. Es ist fast zu vermuten, daß diese Vorschrift nie ausdrücklich aufgehoben, sondern erst durch die LVO von 1930 schlicht überholt wurde.

Diejenigen Maschinen, die aus ehemaligen Militärbeständen stammten, hatten ab Juni 1920 zusätzlich den sogenannten "ILÜK-Stern" zu tragen. Diese sternförmige Kennzeichnung durch die Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission wurde normalerweise nur auf einer Rumpfseite angebracht, so daß sie nicht in jedem Fall auf Fotos sichtbar sein muß. (vgl. Teil 4.1, Seite 7 ff dieser Berichtsreihe). Mit der Aufhebung des Bauverbots im Mai 1922 und der Auflösung der ILÜK hatten die Sterne ihren Zweck erfüllt. Offensichtlich ist auch hier eine offizielle Unterrichtung aller Flugzeughalter unterblieben, denn einige ehemalige Militärmaschinen trugen die ILÜK-Sterne noch jahrelang weiter. Abgesehen von diesen Ausnahmen bietet der Stern aber eine gute Möglichkeit zur Zeitbestimmung, da er nur zwischen Juni 1920 und Mai 1922 geführt werden mußte.

Generell kann man sagen: Trägt ein Flugzeug auf einem Foto weder Flügelstreifen noch ILÜK-Stern, so handelt es sich entweder um eine Aufnahme, die nach 1926 entstanden ist, oder die Maschine entstammt noch der Zeit der LFR-A (März 1919 bis Mai 1920). Letzteres könnte allerdings nur für Zulassungsnummern bis knapp über D-600 möglich sein, weil die LFR-A bekanntlich nicht weiter reichte.



(links):

Die Junkers F 13, D-192, aufgenommen am 11.12.1922 an der Elbe, trägt die vorgeschriebenen Flügelstreifen. Die Zulassung ist in den typischen Junkers-Ziffern aufgemalt, die das Werk bis Mitte 1926 verwendete.

(unten):

Dieselbe Maschine, inzwischen bei Lufthansa, zeigt sich hier im Bemalungsschema 1933/34. An dem modifizierten Leitwerk ist das neue Hoheitszeichen zu sehen und die Zulassung ist mit den ab Mitte 1930 vorgeschriebenen Bindestrichen aufgetragen.



Ein gutes Beispiel zur Unterscheidung "vor/nach 1930" bieten diese beiden Fotos der D-224, einer Junkers F 13 der Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH (später Hamburger Luftverkehrs-GmbH):

(oben): Die amtlichen Kennzeichen sind noch ohne Bindestriche angebracht, die Maschine trägt aber keine Flügelstreifen mehr. Die Aufnahme muß also zwischen 1927 und 1930 entstanden sein. Ein Blick in den Hintergrund bestätigt dies: Das neue Abfertigungsgebäude des Flughafens Hamburg befindet sich gerade im Rohbau, und das war tatsächlich im Jahr 1928 der Fall.

(unten): Die Maschine hat einen neuen Rumpfanstrich in roter Farbe, außerdem stehen jetzt Bindestriche zwischen "D" und Nummer. Das Foto muß also nach 1930 entstanden sein. Entsprechend den Vorschriften der LVO ist die Zulassung auf den hellen Flügeln in schwarzer Farbe und auf dem roten Rumpf in weißer Farbe angebracht.





Die Luftverkehrsordnung von 1930 schrieb vor, zwischen Nationalitätszeichen und Eintragungsnummer einen Bindestrich zu setzen. Vorher gab es keine zwingende Vorschrift; manche Flugzeughalter hatten "D" und Nummer durch einen Punkt getrennt, andere benutzten von sich aus einen Bindestrich, die meisten ließen einfach nur einen Leerraum.

Die neue Bindestrich-Regelung wurde im großen und ganzen auch eingehalten. Natürlich schwangen am 1. Oktober 1930 nicht gleich alle Flugzeugbesitzer Pinsel und Farbtopf! Man kann aber davon ausgehen, daß in der zweiten Jahreshälfte 1931 alle Kennzeichen entsprechend geändert waren. Ausnahmen bestätigen allerdings auch hier die Regel.

Neben einer Zeitbestimmung kann die Art und Weise, in der die Zulassung am Flugzeug stand, manchmal auch Fingerzeige geben, wer die Beschriftung angebracht hatte. So besaßen etwa die Heinkel-Werke die typische Angewohnheit, die Zulassung in kleineren Lettern am Seitenleitwerk zu wiederholen. Heinkel war von ca. 1926 bis 1933 der einzige größere Fabrikant, der so verfuhr.

Eine weitere Eigenheit hatten Heinkel und Arado in den Jahren 1927 und 1928 gemeinsam: An den Flügeln waren die Zulassungen links in Flugrichtung lesbar und rechts entgegen der Flugrichtung lesbar angebracht. Arado setzte diese Praxis noch bis 1930 fort.



Diese De Havilland "Moth" wurde im Juli 1930 zugelassen, also unmittelbar vor Inkrafttreten der neuen LVO. Deshalb trug sie auch noch keinen Bindestrich zwischen "D" und Nummer, sondern einen Punkt. Offenbar wurde das Kennzeichen schon in England angebracht, denn die Ziffer "1" ist in typisch angelsächsischer Schreibweise ausgeführt.

(Foto Vocke/ADL)

Schriftbild des Kennzeichens

Für Nationalitätskennzeichen und Eintragungsnummer wurde über Jahre hinweg kein bestimmter Schrifttyp verlangt – Hauptsache, die Zulassung war gut lesbar und genügend groß angebracht. Die praktische Ausführung blieb dem Eigentümer bzw. dem Herstellerwerk überlassen. So mancher Besitzer pinselte fröhlich darauf los, und entsprechend "freihändig" wirkte das Ergebnis!

Erst die Luftverkehrsordnung von 1930 sah das Anbringen der Zulassung in "Balkenschrift" vor. Eine genauere Definition dieses Begriffs einschließlich Schriftmuster wurde allerdings nicht gegeben, so daß auch nach 1930 keine wirkliche Einheitlichkeit zustande kam. Die Unterschiede sind jedoch gering, und nur wenige Flugzeugeigentümer/-halter hatten tatsächlich typische Buchstaben-/Zahlenformen.

Junkers-Flugzeugwerke verwendeten von 1921 bis zum Sommer 1926 einen Schrifttyp, der besonders bei den Ziffern 4, 6 und 9 ein unverwechselbares Aussehen hatte. Ab August/ September 1926 kam eine neue Schriftschablone zum Einsatz, deren Ziffern keine markanten Besonderheiten mehr aufwiesen. Sie erinnerte ein wenig an die DIN-Normschrift - insbesondere nachdem ab Sommer 1929 die Strich-Enden nicht mehr eckig, sondern abgerundet ausliefen. Mitte 1931 wurde die Junkers - Schablone nochmals



Die Junkers F 13, D-260, während der Spitzbergen-Expedition 1923. Die Ziffern der Zulassungsnummer sind in den typischen "Junkers-Lettern" aufgebracht, wie sie im Zeitraum 1921 bis Sommer 1926 verwendet wurden. Am Rumpfbug ist der Junkers-Firmenschriftzug in seiner ersten Form zu sehen.

(Slg. Vocke/ADL)

leicht geändert: Auffälligstes Merkmal war jetzt der lange Aufstrich der Ziffer 1, ebenso der sehr tief sitzende Querbalken der Ziffer 4. Diesen Schrifttyp behielt Junkers bis mindestens Mitte 1933 bei.





(oben):

Ab 1926 benutzte Junkers jahrelang eine Ziffernschablone, die keinerlei Auffälligkeiten besaß und ein wenig an die DIN-Normschrift erinnert. Die Aufnahme der D-1630, einer Junkers W 33 c, muß nach 1930 entstanden sein.

(Slg. Ott/ADL)

(unten)

Ab Mitte 1931 setzte Junkers eine neue Ziffernschablone ein, an der besonders die "1" durch ihren langen Aufstrich auffiel. Die abgebildete A 48 dy war für die DVL zugelassen.

Die Dornier-Metallbauten GmbH verwendete ab etwa Sommer 1926 eine Schriftschablone, die sich dadurch auszeichnete, daß einige Ziffern schräg angeschnitten waren. Dazu gehörten die 7 und die 5 sowie insbesondere die 2, deren unterer Querbalken am Ende regelrecht "abgehackt" wirkte. Selbst der Bindestrich zwischen dem "D" und der Zulassungsnummer war angeschrägt! Ab Sommer 1931 begann Dornier eine neue Schriftschablone einzusetzen, die sich durch keine besonderen Merkmale mehr auszeichnete.

Die Zulassung D-702 dieses Dornier "Delphins" ist mit der typischen Dornier-Schablone aufgetragen, die ab Sommer 1926 Verwendung fand – und zwar nicht nur am Rumpf sondern auch auf den Flügeln. Charakteristisch sind die schräg angeschnittenen Ziffern, selbst der Bindestrich hat schräge Kanten.

(Slg. Koos/ADL)



Viele Severa-Maschinen trugen ihre Kennung in einem auffallend eckigen Schrifttyp. Allerdings ist das Bild des Severa-Parks nie einheitlich gewesen, denn es gab mindestens ebenso viele Flugzeuge, die mit anderen, offenbar (noch) von den Herstellern aufgetragenen Zulassungen flogen. Erst wenn eine Maschine in der Severa-Werkstatt einen Neuanstrich erhielt, wurde vermutlich das Kennzeichen in der typisch eckigen Schriftweise erneuert. Die Luftdienst GmbH als Nachfolgerin der Severa GmbH behielt das Schriftbild bei. Die sichere Datierung anhand von Fotos reicht bis zum Winter 1931/32.



Die Junkers F 13 D-298 gehörte der Severa GmbH, hinter welcher die Reichsmarine stand. Ihr Kennzeichen wies die charakteristisch-eckigen "Severa-Lettern" auf. Die Maschine war im Februar 1927 während einer Mittelmeerkreuzfahrt des NDL-Dampfers "Lützow" versuchsweise als Bordflugzeug eingesetzt.

Ein knappes Jahr später, im Januar 1928, diente die D-298 als Bordflugzeug des Hapag-Dampfers "Oceana". Die Maschine hatte zwischenzeitlich eine große Reparatur über sich ergehen lassen, und zwar bei Junkers in Dessau - daher auch das geänderte Erscheinungsbild der Zulassung. Zur Tarnung und zur Betonung des zivilen Einsatzzwecks prangte am Rumpfbug der Schriftzug "Luft Hansa".





Beim Severa-Nachfolger Luftdienst GmbH trug die D-298 den Namen »Oce "Annerl"«, zur Erinnerung an die Einsätze auf dem Dampfer "Oceana". Das Kennzeichen hatte man in nochmals geänderten Lettern aufgetragen, ungewöhnlich war insbesondere der Bindestrich mit den beidseitig angespitzten Enden.

(Slg. Ott/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

englisch: IAACC, Inter-Allied Aeronautical Commission of Control, französisch: CICA, Commission Interalliée de Contrôle Aéronautique

LVO Luft-Verkehrs-Ordnung

RVM Reichsverkehrsministerium, Berlin
RWM Reichswehrministerium, Berlin