

Trotz kleiner künstlerischer Freiheiten, die sich der Maler genommen hat, vermittelt dieses Bild einen recht guten Farbeindruck vom Aussehen vieler DLR-Flugzeuge im Frühjahr 1919. Dargestellt ist eine AEG J II mit der provisorischen Zulassung DLR 12.



Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1934

2. Die provisorische Kennzeichnung des Jahres 1919

von Günter Frost (ADL)

04.2019 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 7 / 1980

Die „Luftverkehrsordnung des Deutschen Luftfahrer-Verbandes“ verlor mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges ihre praktische Bedeutung, wenn sie auch formal nie aufgehoben wurde. So konnten einige Bestimmungen nach Kriegsende wieder aufleben, wenn auch nur für einen Übergangszeitraum. Die Deutsche Luft-Reederei, die im Januar 1919 den Flugbetrieb aufnahm, kennzeichnete ihre Flugzeuge nach den Regeln der Vorkriegszeit. In gleicher Weise verfuhr auch die Sächsische Luft-Reederei. Vermutlich gab es noch einige andere Luftfahrtunternehmen, die ihre Maschinen zeitweilig gemäß den alten Vorschriften kennzeichneten. Im März 1919 wurde mit der Zulassungsordnung des Reichsluftamtes ein neues deutsches Kennzeichen-System eingeführt, aber es sollte noch lange dauern, bis auch die letzten provisorischen Kennzeichnungen verschwunden waren.

Erste Luftverkehrs-Aktivitäten

Trotz der desolaten wirtschaftlichen Lage hatte es schon frühzeitig Anzeichen und erste Ansätze für einen zivilen Flugbetrieb gegeben. Bereits am 13. Dezember 1917 war die Deutsche Luft-Reederei GmbH (DLR) gegründet worden, bis Kriegsende allerdings nur als Studiengesellschaft tätig.

Am 11. November 1918 führte der Sablatnig-Flugzeugbau mit einer Sablatnig N I im Auftrag der Reichsleitung einen Flug von Berlin nach Kiel durch, um dem bedrängten Reichswehrminister Noske 7 Millionen Mark als Löhnung für die meuternden Matrosen zu überbringen. Dieser Flug wurde später von Sablatnig als „erster deutscher Verkehrsflug“ herausgestellt.

Und am 18. Dezember 1918 unternahm der Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz, dem die Idflieg zehn Albatros- und DFW-Doppeldecker zur Verfügung gestellt hatte, seinen ersten Verkehrsflug mit Passagier von Tempelhof nach Hamburg. Dabei handelte es sich jedoch um keinen Liniendienst, sondern um einen deutschlandweiten Bedarfsverkehr mit Abrechnung nach Kilometer tariff.

Es war im Dezember 1918 bereits vorauszusehen, daß die endgültige gesetzliche Regelung des Luftverkehrs einschließlich der Zulassung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge noch einige Zeit in Anspruch nehmen würde. Daher hatte die Verord-

nung vom 7. Dezember 1918 wohlweislich bestimmt, daß bis zur endgültigen Regelung dem **Reichsluftamt** (RLA) die ausschließliche Befugnis zustehen sollte, Luftfahrtunternehmen und deren Flugzeuge zum Luftverkehr zuzulassen und vorläufige Kennzeichnungsvorschriften anzuordnen.

Sablatnig hatte seinen Flug bereits vor Inkrafttreten der Verordnung vom 7. Dezember 1918 ausgeführt, und Schütte-Lanz besaß eine Genehmigung der Idflieg (also des Deutschen Luftamtes) für seinen Luftverkehr. Über eine Zivilzulassung der hierbei eingesetzten Flugzeuge oder dem Führen irgendwelcher amtlichen Identifikationszeichen ist nichts bekanntgeworden. Auch der Luftverkehr, den Ernst Schlegel Anfang Januar 1919 mit mehreren Maschinen vom Flughafen Konstanz durchführte, geschah offenbar ohne Einschaltung des Reichsluftamts.

Zulassung von Unternehmen zum Luftverkehr

Am 8. Januar 1919 erhielt die Deutsche Luft-Reederei als erste Fluggesellschaft die offizielle „Zulassungs-Bescheinigung zum Luftverkehr Nr. 1“ vom RLA. In den Monaten Februar und März 1919 folgten dann weitere Verkehrskonzessionen:

- Nr. 2 Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz,
- Nr. 3 Sablatnig-Flugzeugbau,
- Nr. 4 Rumpler-Werke,
- Nr. 5 Junkers-Fokker-Werke.

In der untenstehenden Tabelle sind die ersten fünfzehn der vom RLA erteilten Zulassungs-Bescheinigungen aufgelistet. Anschließend folgt eine Zusammenstellung der im Laufe des Jahres 1919 beim RLA eingegangenen und zum jeweiligen Stichtag noch unerledigten Anträge auf Zulassung zum Luftverkehr.

Vom Reichsluftamt erteilte Zulassungsbescheinigungen Nr. 1 – 15

Zul.-Bescheinigung Nr.	Luftfahrt-Unternehmen	Datum der Antragstellung	Zulassungs-Datum	Anzahl Flugzeuge	Flugzeugtypen
1	Deutsche Luft-Reederei GmbH, Berlin	09.12.1918	8.1.1919	72	AEG J II, AEG G V, LVG C VI, FF-Daimler G III a, Staaken R XIV
2	Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz, Zeesen	11.12.1918	21.02.1919	3	Ru C I, Alb C I b
3	Sablatnig Flugzeugbau GmbH, Berlin	13.01.1919	21.02.1919	19	Sab N I, Sab N I Bz, Sab N III, CHF T
4	Rumpler-Werke AG, Berlin	28.12.1918	21.02.1919	1	Ru C IV
5	Junkers-Fokker-Werke AG, Dessau	03.03.1919	17.03.1919	2	Junk CL I, Junk CL II
6	Hannoversche Waggonfabrik, Hannover	08.03.1919	17.03.1919	4	Han CL III, Han CL IV
7	Flugzeugwerft Lübeck-Travemünde	18.12.1918	20.03.1919	5	CHFT F IV, DFW-Doppeldecker, Hansa-Brandenburg
8	Angaben fehlen				
9	Roland Maschinenbau GmbH, Berlin	30.04. 919	10.05.1919	3	Alb B II, Han CL IV, Halb D IV b
10	Norddeutsche Flugzeugwerke GmbH, Teltow	06.01.1919	12.04.1919	6	LVG C VI

Zul.-Be-scheinigung Nr.	Luftfahrt-Unternehmen	Datum der Antragstellung	Zulassungs-Datum	Anzahl Flugzeuge	Flugzeugtypen
11	Bayerische Rumplerwerke AG, Augsburg	23.04.1919	09.05.1919	5	Ru C I
12	Luftbild GmbH, Berlin	24.04.1919	14.05.1919	noch keine	Ru C I
13	Albatroswerke, Berlin	18.12.1918	15.06.1919	1	Alb C XV, Alb L 47
14	Deutsche Flugzeugwerke, Leipzig	27.12.1918	16.05.1919	1	Alb C III, DFW C V, DFW R-Flugzeug
15	Luftfahrzeug GmbH, Stralsund	16.04.1919	12.06.1919	3	LFG „D“, Alb L 47

Beim Reichsluftamt bis Ende 1919 noch unerledigte Anträge auf Zulassung zum Luftverkehr

Stich-tag	Luftfahrt-Unternehmen	Datum der Antragstellung	Zugelassene Flugzeuge	Noch nicht-zugelassene Flugzeuge	Flugzeugtypen	Bemerkungen
10.06.1919	Kondor Flugzeugwerke, Berlin	10.12.1918	?	?	?	
	Daimler Motorenenges., Sindelfingen	04.01.1919		4 beantragt	Daiml. D II, C I, D I und E I	Spätere Zulassung Nr. 29
	Technische Werke Baden, Baden-Baden	08.02.1919			Alb. C und D	
	Frankfurter Verkehrsverein Frankfurt und Umgebung e.V., Frankfurt/Main	01.03.1919				
	Fliegergruppe e.V., Mannheim	03.03.1919		10 beantragt	Alb. B II, Alb. D V, Ru. C I, LVG C VI, AEG C I	
	Seekartell des Berufsverbandes für das Luftfahrwesen, Kiel-Holtenau	05.03.1919				
	Gothaer Waggonfabrik, Gotha	25.03.1919			Go. G VIII, Go. G X	für Linie Gotha-Fürth
	Luftfahrzeug GmbH, Berlin	09.04.1919				
	Preußische Treuhand Revisions A.G., Berlin	22.04.1919				
15.08.1919	Deutsche Luftschiff-fahrts AG, Frankfurt/M.	27.05.1919		1 Luftschiff beantragt		später erweitert auf 3 Luftschiffe

Stichtag	Luftfahrt-Unternehmen	Datum der Antragstellung	Zugelassene Flugzeuge	Noch nicht-zugelassene Flugzeuge	Flugzeugtypen	Bemerkungen
26.09.1919	Luft-Verkehrs-Gesellschaft KG, Berlin	15.05.1919	40		LVG P I, LVG K I, LVG B III	
	Germania Flugzeugwerke GmbH, Leipzig	19.06.1919	17		DFW C V, Ru. C I a, Germ. C IV	
	Automobil und Aviatik AG, Leipzig	21.08.1919	3		Aviatik D VII, Go GL VII (Av.)	
	Paul Strähle, Schorn-dorf	27.08.1919		3 beantragt	Halb. CL.IV	
	Märkischer Luftverkehr GmbH, Neurup-pin	17.09.1919	1		Halb.C V	Spätere Zulassung Nr. 23
	Sächsische Luftreederei, Dresden	00.09.1919		noch nicht benannt		Spätere Zulassung Nr. 27
18.10.1919	Magdeburger Passagierflug-Gesellschaft	29.09.1919	1		Alb. B II a	
	Siemens & Halske AG, Berlin-Siemensstadt	13.10.1919	2		SSW D IV	
15.11.1919	Luftreederei Magdeburg GmbH	10.11.1919		2 beantragt	Alb. B.II (Kondor)	
	Max Schüler, Berlin	10.11.1919		1 beantragt	LVG P I	Spätere Zul.Nr. 31

Der Unterstaatssekretär
des
Reichsluftamts
B./Rr.
J. Nr. 205/19.

Berlin W 8, den 8. Januar 1919
ID 1016/19

Zulassungs - Bescheinigung
zum Luftverkehr.
Nr. 1.

Der Deutschen Luftreederei G.m.b.H. Berlin wird auf Grund der Verfügung des Rats der Volksbeauftragten vom 7. Dezember 1918, Reichs-Gesetzblatt 175, die Erlaubnis erteilt, vom 10. Januar bis Ende Januar 1919 zu Propagandazwecken Luftverkehr mit Flugzeugen zu betreiben.


Die Flugzeuge sind gekennzeichnet:

L.V.G. C.V
L.V.G. C.VI
Sobletnig N
A.E.G. J.II
A.E.G. G.V.

Es sind nur Tagesflüge, welche von Berlin ausgehen und am gleichen Tage und ohne Zwischenlandung in Berlin wieder enden, erlaubt.

Diese Zulassung zum Luftverkehr ist auf jederzeitigen Widerruf erlöslich und erlischt von selbst am 31. Januar 1919

An Deutsche Luftreederei G.m.b.H., Berlin.



Handwritten signature: Hermann Goebel

Reichsluftamt
Berlin W 8, den 17. März 1919.
ID 1016/19

Fh/Kr.

Zulassungsbescheinigung zum Luftverkehr in Deutschland
Nr. 5.

Die Firma Junkers - Fokker - Werke A.-G. in Dessau erhält auf Grund der Verordnung vom 7.12.18 Reichsgesetzblatt Nr 175 Jahrgang 1918 bis auf weiteres die Genehmigung zur Ausführung von Flügen mit Flugzeugen zum Zwecke der Personen - und Postbeförderung auf der Strecke Dessau - Weimar.

Diese Zulassung erfolgt auf jederzeitigen Widerruf und unter ausdrücklichen Hinweis auf die umstehenden vorläufigen Zulassungsbedingungen. Sie erlischt mit der endgültigen reichsgesetzlichen Regelung der Luftfahrt.

Berlin, den 17. März 1919.

Handwritten signature: Hermann Goebel

Unterstaatssekretär

Die Deutsche Luft-Reederei (DLR)

Die DLR nahm noch im Januar 1919 den Flugbetrieb auf – zunächst beschränkt auf Propagandaaktionen und Rundflüge. Am 5. Februar 1919 begann die Gesellschaft dann mit einem regelmäßigen Luftverkehr auf der Strecke Berlin - Weimar.

Zugleich mit der Genehmigung zum Luftverkehr hatte die DLR auch die Verkehrszulassung für bestimmte Flugzeugtypen erhalten. Auf eine besondere Abnahmeprüfung der Maschinen mußte das Reichsluftamt vorerst noch verzichten, weil die DVL für diese Aufgabe nicht die nötige Personalstärke hatte. Daher wurden zunächst die Zulassungsbestimmungen der Heeresverwaltung vorgeschrieben. Für jedes Flugzeug mußten beigebracht werden:

- das Typenprüfungsprotokoll und die Abnahmebescheinigung der Idflieg bzw. des Reichs-Marine-Amtes (RMA),
- ein durch Idflieg bzw. RMA beglaubigtes Schreiben, daß der Flugzeugtyp sich im Militäreinsatz bewährt hatte,
- eine Bescheinigung über die Dauer der bisherigen Nutzung des jeweiligen Flugzeugs.

Die Kennzeichnung der DLR-Maschinen erfolgte mit Billigung des Reichsluftamts zunächst in Anlehnung an das alte Kennzeichnungsschema vom Januar 1914:

- „DLR“ als Buchstabenkombination für die Eigentümerbezeichnung,
- fortlaufende Unterscheidungsnummer.

Beispiel: DLR 31.

Die Unterscheidungsnummer entsprach der Inventarnummer, die das betreffende Flugzeug innerhalb der DLR-Flotte hatte. Die DLR führte in ihrem Haupthafen Johannisthal eine eigene Flugzeug- und Motorenstammrolle, so daß sich dieses Verfahren anbot.



*AEG-Großflugzeug G V, gekennzeichnet mit Balkenkreuzen, Postflagge und der Zulassung DLR 2. Die obere Aufnahme entstand im Frühjahr 1919 in Warnemünde.
(Slg. Koos/ADL)*

Ein gesondertes ziviles Nationalitätskennzeichen führten die DLR-Maschinen nicht – der Luftverkehr durfte ohnehin die deutschen Reichsgrenzen vorläufig nicht überschreiten. Dafür wurden die Balkenkreuze, die noch aus der „kriegerischen Vergangenheit“ des DLR-Flugzeugparks stammten, zunächst beibehalten. Zur Unterstreichung des friedlichen Einsatzzwecks brachte man an den Rumpfsseitenwänden aber zusätzlich die Reichspostflagge an (diese Flagge durften alle Flugunternehmen führen, die zur Luftpostbeförderung autorisiert waren).

Spätere DLR-Maschinen trugen in den meisten Fällen auch nicht mehr den alten militärischen Anstrich, sondern eine freundliche helle Bemalung – wahrscheinlich ein helles Gelb (Hausfarbe der DLR).



Die LVG C VI, WNr. 4830, Zulassung DLR 11, als offenes Passagierflugzeug bei der Deutschen Luft-Reederei.

Der Rumpf der Maschine besaß einen Militär-anstrich, DLR-Zeichen und DLR-Nummer waren in Weiß hinzugefügt. Die damalige Reichspostflagge hatte die Farben Schwarz, Weiß, Rot und in der Mitte ein stilisiertes Posthorn in gelber Farbe.

Die AEG J II mit der DLR-Nummer 14 trug noch den bunten Tarnanstrich und die Balkenkreuze aus ihrer militärischen Vergangenheit. Die DLR-Flottennummer war in schwarzer Farbe angebracht und zur besseren Erkennbarkeit in weiß umrandet.



Die LVG C VI, WNr. 5091, Zulassung DLR 44, besaß ebenfalls noch ihren Militär-anstrich. Sie trug am Rumpf aber schon kein Balkenkreuz mehr, an dessen Platz prangte nunmehr die Postflagge.

Im März 1919 erließ das Reichsluftamt eine neue, für das gesamte Reichsgebiet gültige Zulassungsordnung. Die bisherigen DLR-Kennzeichen mußten sukzessive auf das neue D-Nummern-System umgestellt werden – allerdings dauerte es Monate, bis die Umzeichnungsaktion abgeschlossen war. Insbesondere bei Maschinen, die nur im Rundflugeinsatz standen und die sogenannte Flugplatzzone*) nicht verließen, sah die DLR keine Notwendigkeit zu einer schnellen Umstellung.

So ermahnte das Reichsluftamt im Oktober 1919 die DLR, doch endlich die letzten, in Warnemünde stationierten Wasserflugzeuge auch mit neuen Zulassungen zu versehen.

*) Die Flugplatzzone war definiert als derjenige Luftraum, von dem aus ein Flugzeug notfalls im Gleitflug noch den Flugplatz erreichen konnte. Für Flüge innerhalb dieser Zone benötigte das Flugzeug keine amtliche Zulassung, sondern nur eine Genehmigung der örtlichen Flugwache.

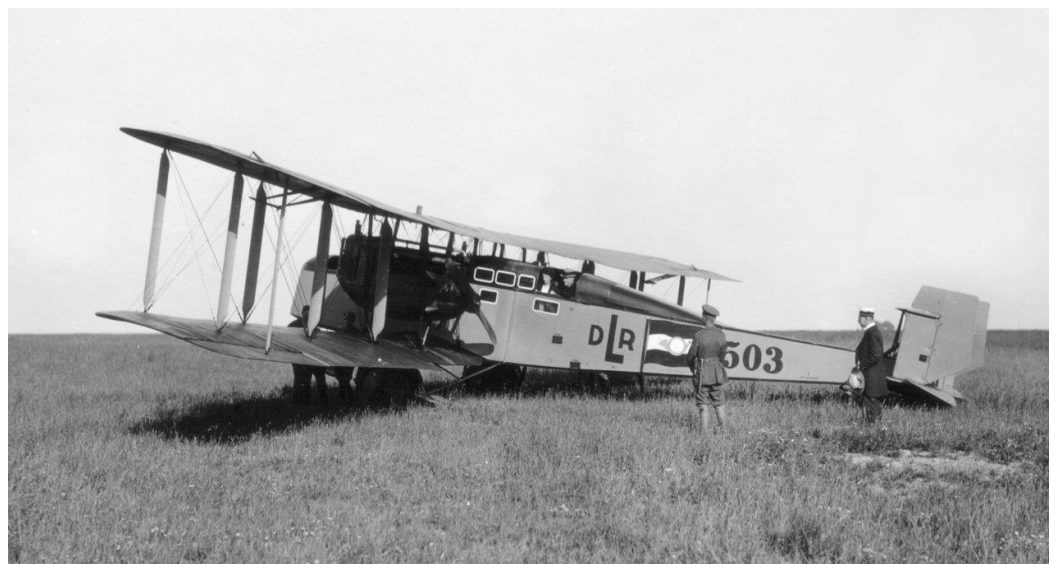


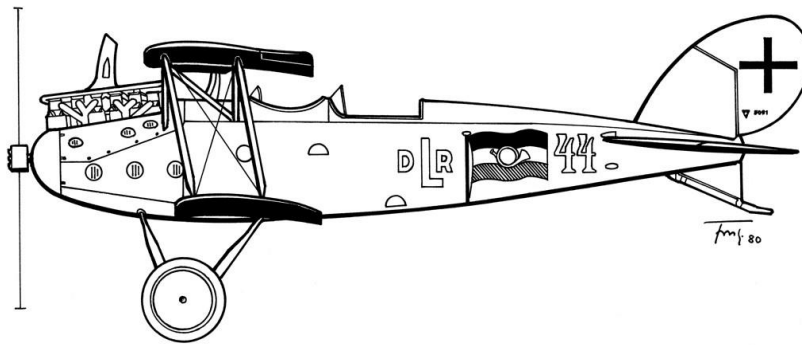
Auch die LVG C V, Zulassung DLR 62, trug keine Balkenkreuze mehr, der Anstrich der Maschine war vermutlich hellgelb. Die Postflagge wich in ihrer Darstellung von den Flaggen-symbolen der vorigen Seite ab und „flatterte“ munter am Flaggenstock.

Abgerüstete Bomber vom Typ Friedrichshafen FF 45 (Militärbezeichnung G III a) wurden 1919 von der DLR zu Passagierflügen eingesetzt. Die hier abgebildete DLR 505 trug (wie alle Maschinen der 500er-Nummernserie) nur noch Balkenkreuze auf den Flügeln. Einige FF 45 hatten auch auf den Unterseiten der unteren Tragflächen keine Balkenkreuze mehr, sondern in großen Lettern den Schriftzug „DLR“ aufgemalt.

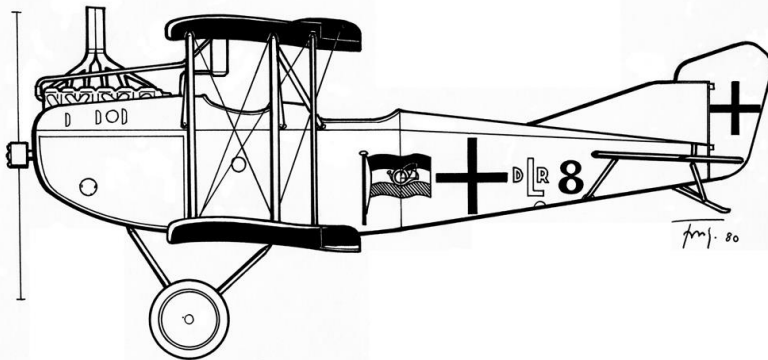


Die Fluggäste dieser FF 45 mit der Zulassung DLR 503 hatten es erheblich komfortabler als ihre „Leidensgenossen“ in der DLR 505: Ein speziell angefertigter Kabinenaufbau schützte vor den Unbilden der Witterung. (Slg. Koos/ADL)

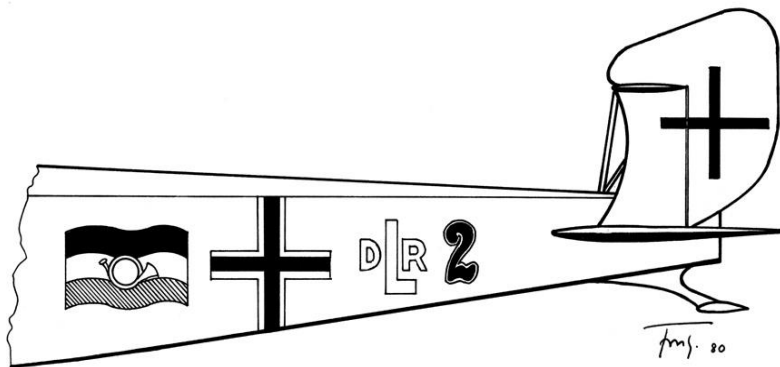




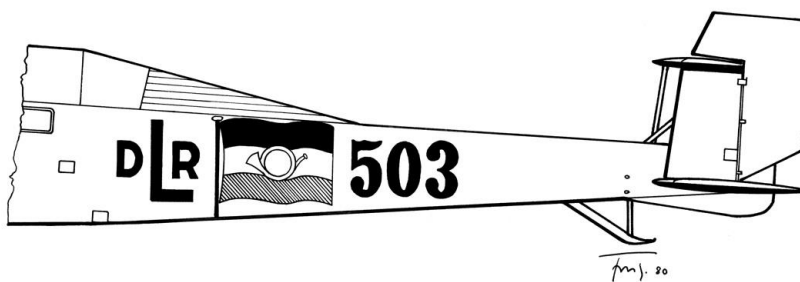
Die LVG C VI DLR 44 besaß noch den dunklen Militär-anstrich, nur das Seitenruder war in Weiß gehalten. DLR- Firmenzeichen und Zulassungsnummer waren ebenfalls in Weiß aufgebracht. Am Rumpf trug die Maschine bereits kein Balkenkreuz mehr, nur noch am Seitenruder und an den Tragflächen.



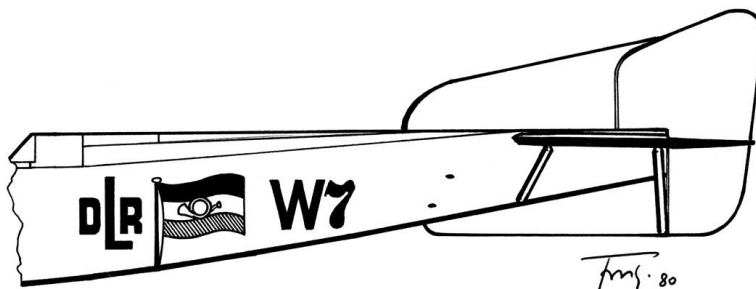
Ein ebenfalls häufig benutzter Flugzeugtyp war die AEG J II. Die DLR 8 hatte einen sehr hellen Gesamtanstrich (vermutlich gelb), das Seitenruder war weiß. Trotz des schlechten Kontrastes hatte man das Firmenzeichen ebenfalls in Weiß angebracht, die Zulassungsnummer dagegen in schwarzer Farbe.



Die AEG G V, Kennzeichen DLR 2, trug einen militärischen Tarnanstrich mitsamt Balkenkreuzen, die Seitenleitwerke waren weiß gestrichen. Ebenfalls in Weiß hatte man die DLR-Buchstaben ausgeführt. Die Zulassungsnummer war in Schwarz gehalten mit einer schmalen weißen Umrandung.



Die Friedrichshafener Großflugzeuge vom Typ FF 45 trugen an Rumpf und Leitwerk keine Balkenkreuze, sondern nur DLR-Emblem, Postflagge und Zulassungsnummer.



Schwimmerflugzeug Friedrichshafen FF 49. Die dargestellte Maschine besaß noch den graublauen Marineanstrich, DLR-Zeichen und Zulassungsnummer W 7 waren in schwarzer Farbe angebracht.

Die Flugzeugstammrolle der DLR

Die Original-Flugzeugstammrolle der DLR ist leider nicht erhalten geblieben. Daher mußte die Nummernliste anhand von Fotos und Veröffentlichungen in damaligen Fachzeitschriften rekonstruiert werden.

Bei Betriebseröffnung im Januar 1919 verfügte die DLR über 22 Maschinen (6 AEG G V, 8 AEG J II und 8 LVG C VI). Am 24. Februar 1919 war der Bestand bereits auf 64 zugelassene Flugzeuge angewachsen. Diese Bestandszahlen zeigen eine recht gute Übereinstimmung mit der Rekonstruktion der DLR-Flottennummern-Liste. Eine höhere Nummer als DLR 62 ist im Rahmen des beschriebenen Kennzeichnungssystems offenbar nicht verwendet worden (abgesehen von der besonderen 500er-Gruppe). In den Jahren 1920 bis 1922 gab es zwar durchaus höhere DLR-Nummern, aber diese dienten nicht mehr als offizielle Kennzeichen, sondern nur noch zur DLR-eigenen Inventarüberwachung.

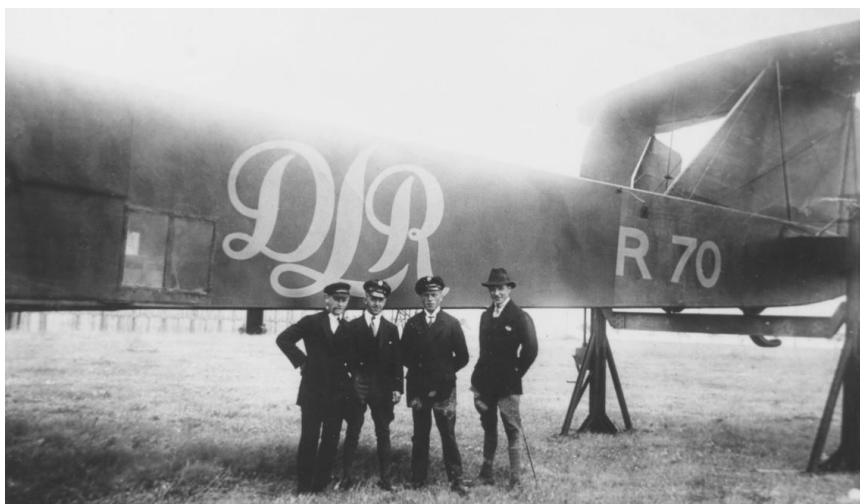
In dem oben angeführten Bestand von 64 Maschinen sind die Friedrichshafen FF 45 vermutlich noch nicht enthalten. Diese Flugzeuge kamen erst ca. Anfang März 1919 hinzu. Das dürfte wohl auch der Grund für den aus dem Rahmen fallenden 500er-Nummernkreis sein.

Gesonderte Nummernkreise benutzte man ebenfalls für die sog. Riesenflugzeuge (Kennzeichen DLR R) und für die Seeflugzeuge (Kennzeichen DLR W).



Wasserflugzeug vom Typ Friedrichshafen FF 49 mit der Zulassung DLR W5. Maschinen dieses Typs standen an der Ostseeküste den ganzen Sommer hindurch im Rundflugeinsatz. Die militärischen Kennzeichen waren gelöscht bis auf die Balkenkreuze auf der Flügeloberseite. Auf der Unterseite des unteren Tragdecks trugen die meisten FF 49 den Schriftzug „DLR“ in großen Lettern.

Auch die Hansa-Brandenburg W 33 wurde zu Rundflügen entlang der Ostseeküste eingesetzt. Die Maschine trägt den graublauen Marineanstrich, die Kennung ist in schwarzer Farbe aufgebracht. Aufnahmezeitpunkt: etwa März/April 1919.



Die drei im Dienst der Deutschen Luft-Reederei stehenden Zeppelin-Staaken-Riesenflugzeuge vom Typ R XIVa führten am Rumpf den DLR-Schriftzug (in einer interessanten Schreibschrift-Variante) sowie ihre ehemals militärische Seriennummer – in diesem Fall „R 70“. (Slg. Ott/ADL)

Flotten-Nummern der Deutschen Luft-Reederei

DLR	Typ	Werknummer/ Militärnummer	Spätere D-Nr. in LFR A	Spätere D-Nr. in LFR B
2	AEG G V			
3	AEG J II			
4	AEG J II	6853		D-124
5	LVG C VI			D-65
6	LVG C VI	4590	D-38	D-13
8	AEG J II			
9	LVG C VI			
10	LVG C VI	~4991	D-489	
11	LVG C VI	4830		
13	AEG J II			
14	AEG J II	416		D-22
15	AEG J II	415		D-82
16	LVG C VI			
18	LVG C VI	5075	D-57	
21	LVG C VI			
25	LVG C VI			
26	LVG C VI			
29	LVG C VI			
30	LVG C VI			
31	LVG C VI	5058	D-46	
32	AEG J II			D-61
34	LVG C VI	4643	D-207	D-123
35	LVG C VI			
36	AEG J II	419		D-23
39	AEG J II	418		D-151
42	LVG C VI	5097		D-18
43	LVG C VI	5078		D-148
44	LVG C VI	5091	D-277	
45	LVG C VI	5085		
47	LVG C VI	5053		D-14
48	LVG C VI			
55	LVG C VI			
59	LVG C V	315	D-193	D-10
62	LVG C V	~695		

DLR	Typ	Werknummer/ Militärnummer	Spätere D-Nr. in LFR A	Spätere D-Nr. in LFR B
503	Friedrichshafen FF 45	1037	D-121	D-28
504	Friedrichshafen FF 45			
505	Friedrichshafen FF 45			
506	Friedrichshafen FF 45			
507	Friedrichshafen FF 45			
508	Friedrichshafen FF 45			
R 69	Zepp.-Staaken R XIVa	R.69/18	D-129	
R 70	Zepp.-Staaken R XIVa	R.70/18	D-130	
R 71	Zepp.-Staaken R XIVa	R.71/18	D-131	
W 3	Friedrichshafen FF 49			
W 5	Friedrichshafen FF 49			
W 6	~ Friedrichshafen FF 49			
W 7	Friedrichshafen FF 49			
W 8	Friedrichshafen FF 49	1361	D-377	
W 9	Friedrichshafen FF 49	~1362		
W 11	Friedrichshafen FF 49	1364	D-380	D-146
W 15	Hansa-Brandenburg W 33			

Die Sächsische Luftreederei (SLR)

Die Sächsische Luftreederei in Dresden, entstanden aus der Firma Flugzeugbau und Fliegerschule „Aero“ GmbH, wollte im Oktober 1919 den Luftverkehr auf den Linien Dresden – Prag und Berlin – Dresden – Chemnitz aufnehmen, und zwar mit 8 einmotorigen Flugzeugen und 6 zweimotorigen Großflugzeugen. Von diesen weitreichenden Plänen blieb aber nicht viel übrig, nur die Fluglinie Dresden – Bautzen – Zittau wurde realisiert und bis Mitte November 1919 befliegen. Im Zeitraum Februar/März 1920 führte die SLR einen Sonderluftverkehr zur Leipziger Messe durch.

Ähnlich wie die DLR kennzeichnete die Sächsische Luftreederei ihre Flugzeuge mit der Rumpfbeschriftung „S.L.R.“ sowie einer fortlaufenden Nummer – zum Beispiel S.L.R. 3. Noch im Februar 1920 trugen Maschinen der Sächsischen Luftreederei am Rumpf und unter den Flügeln die Kennung „S.L.R.“. Auf der Flügelunterseite führten sie zusätzlich ein „D“ in einem Kreis als Nationalitätszeichen, wie in der Luftverkehrsordnung des DLV von 1914 vorgeschrieben. Von amtlichen Kennzeichen entsprechend der im März 1919 eingeführten neuen Zulassungsordnung des Reichsluftamtes ist auf erhalten gebliebenen Fotos nichts zu erkennen. Ob die SLR überhaupt noch eine Umzeichnung auf die D-Nummern der Luftfahrzeugrolle A durchführte, bevor sie schließlich zum Jahreswechsel 1920/21 in Konkurs ging, ist fraglich.

Anhand von Fotos ließen sich folgende Flugzeuge der Sächsischen Luftreederei zuordnen:

S.L.R. 1	Albatros B II
S.L.R. 3	Albatros B II
S.L.R. 4	Albatros B II
S.L.R. ?	LVG C V



*Diese Albatros B II flogen bei der Sächsischen Luftreederei unter den Zulassungen SLR 1 und SLR 3. Weitere Kennzeichen sind an den Maschinen nicht zu entdecken. Der siebenzackige Stern gehörte zum Firmenauftritt der SLR.
(Slg. Grosz/ADL)*



Die SLR 4 war eine weitere Albatros B II der Sächsischen Luftreederei in Dresden. (Slg. Grosz/ADL)



Am Rumpf und unter dem Flügel dieser LVG C V der Sächsischen Luftreederei sind gut die Buchstaben S.L.R. zu erkennen, außerdem unter der Flügelspitze das in einen Kreis gesetzte „D“ als Nationalitätszeichen. Laut Bildunterschrift entstand diese Aufnahme am 8.2.1920 in Zwickau, also zu einem Zeitpunkt als die Kennzeichnung gemäß offizieller Luftfahrzeugrolle A längst vorgeschrieben war. (Slg. Koos/ADL)

Andere Fluggesellschaften

Möglicherweise haben 1919 noch weitere Luftfahrtunternehmen für kurze Zeit provisorische Kennzeichnungen an ihren Flugzeugen geführt. Leider gibt es dafür keine aktenmäßig belegten Hinweise; fotografische Beweise sind bisher auch nicht aufgetaucht.

Danksagung

Der Verfasser dankt den Herren Franz Preuschhoff (†), Seligenstadt, und Herbert Schultz (†), Hamburg, für die Überlassung von Unterlagen und Fotomaterial. Ein entsprechender Dank geht an auch an das ADL-Mitglied Peter Grosz (†).

Quellen

Reichsgesetzblatt 1918, S. 1400 und S. 1407 ff.

Protokolle von Besprechungen im Reichsamt des Innern bzw. im Reichsluftamt am 30.10.1918, 19.12.1918, 12.5.1919 und 19.5.1919.

Schreiben des Reichsluftamts vom 24.2.1919.

Aktennotiz von August Euler/Reichsluftamt, vom 21.3.1919.

Entwurf einer Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen, Verfasser: Reichsluftamt, datiert 2.5.1919

Entwurf eines Gesetzes für den Luftverkehr, Verfasser: Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen, datiert 3.7.1920.

Aero-Club von Deutschland (Hrsg.): Gesetze betreffend die Luftfahrt, Berlin 1919

DLR (Hrsg.): Geschäftsanweisung für Flugplatzleiter, Berlin ca. 1920.

DLR (Hrsg.): 1 Million Kilometer Luftverkehr der DLR, Berlin 1920

Wilhelm Siegert: Funken aus der Luftwaffen-Schmiede, Berlin 1919.

Julius Schulz (Hrsg.): Handbuch für Sportflieger, Hamburg 1935.

Peter Supf: Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Band II, Berlin 1935, und Neuauflage 1958..

Luftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Das Luftfahrt-Bundesamt und seine Vorläufer, Braunschweig 1998

Luftpost 1919, No. 14, 15, 19 und 32.

Illustrierte Flugwoche 1922, S. 289.

Illustrationen

Alle Abbildungen, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Frost/ADL. Die Zeichnungen unterliegen dem Urheberrecht des Autors.

Verwendete Abkürzungen

DLR	Deutsche Luft-Reederei GmbH, Berlin
DLV	Deutsche Luftfahrer-Verband, Berlin
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
RLA	Reichsluftamt, Berlin
RMA	Reichsmarineamt
SLR	Sächsische Luftreederei GmbH, Dresden