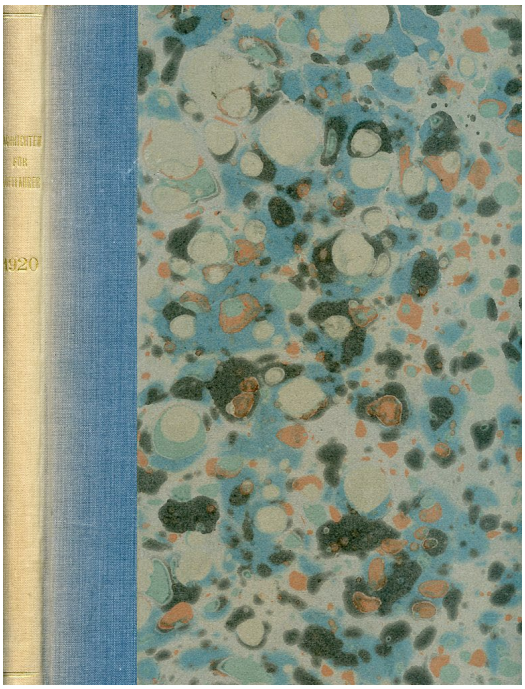
Die ersten „Nachrichten für Luftfahrer“ – 100 Jahre alte Fundstücke zur Luftfahrtgeschichte

von Flugkapitän Peter Klant

Jedes Jahr verschicke ich hunderte Luftfahrt-Bücher in alle Welt. Dafür brauche ich natürlich ständig Nachschub. Unter den Neuzugängen sind oft interessante, seltene Titel. Kürzlich fand ich in einer Kiste aus Schweden drei unscheinbare identisch gebundene Bände. Es handelte sich um die ersten drei Jahrgänge der „Nachrichten für Luftfahrer“ von 1920, 1921 und 1922. Diese Jahre waren eine spannende Zeit für die deutsche Luftfahrt. Ich habe mal in den Bänden für Sie geblättert …

Historische Fliegergrüße aus Schweden

Für mein Luftfahrtantiquariat habe ich eine große Anzahl Bücher der Svensk Flyghistorisk Förening (SFF) gekauft. Die SFF ist die Gesellschaft für schwedische Luftfahrtgeschichte. Als ihr Hauptsitz in kleinere Räume umzog, waren zu viele Bücher da. Man hat sich von den deutschsprachigen Werken getrennt, denn in Schweden spricht kaum noch jemand Deutsch. Unten in einer der Kisten, die mit einer Spedition aus dem Norden kamen, lagen die drei ersten Bände „Nachrichten für Luftfahrer“. Sie stammen aus den Jahren 1920, 1921 und 1922.



Ein historisches Dokument: Die Erstausgabe der „Nachrichten für Luftfahrer“ von 1920 Foto: Antiquariat Lindbergh

Es ist kein Zufall, dass heute historische deutsche Luftfahrtliteratur in Schweden auftaucht. Das hat mit dem Ersten Weltkrieg zu tun. Nachdem das Deutsche Reich 1918 den Krieg verloren hatte, wurden viele deutsche Piloten arbeitslos. Kriegsflieger sowieso, aber auch Werkspiloten und Verkehrsflieger. Etliche davon gingen ins Ausland, um weiter fliegerisch tätig sein zu können, viele auch

nach Schweden. Zu den prominenteren der nach Schweden gewechselten Piloten gehörte auch Hermann Göring, 1918 der letzte Kommandeur des Jagdgeschwaders Nr. 1 (Richthofens „Fliegender Zirkus“). Göring ging zuerst als Militärberater nach Dänemark, dann nach Schweden, wo er Flugzeuge von Anthony Fokker vorflog. Später flog Göring mit einer schwedischen Fluglizenz für eine schwedische Fluggesellschaft.

Nicht nur Piloten gingen nach dem verlorenen Krieg nach Schweden, auch Flugzeugkonstrukteure. Einer von ihnen war Carl Clemens Bücker, im Krieg Seeflieger bei der Kaiserlichen Marine. In dieser Tätigkeit traf er 1918 in Warnemünde den Flugzeugkonstrukteur Ernst Heinkel, mit dem er später zusammenarbeiten würde. Bücker ging zunächst als Pilot nach Schweden. Ab Januar 1921 flog er als Einflieger und Berater bei der schwedischen Marine. Nachdem Bücker 1922 die schwedische Staatsbürgerschaft angenommen hatte, gründete er mit Ernst Heinkels Unterstützung die Svenska Aero AB, die Heinkel-Flugzeuge in Lizenz baute. Wie andere durch den Versailler Vertrag behinderte deutsche Flugzeugbauer jener Zeit auch, entwarf Heinkel neue Modelle in Deutschland und ließ sie dann im Ausland bauen.

Es gab also nach dem Ersten Weltkrieg eine große deutschsprachige Fliegergemeinde in Schweden, die Unmengen an Fachliteratur ins Land brachte. Aber auch die Schweden selbst lasen deutsche Luftfahrtliteratur. Deutsch war damals erste Fremdsprache in Schweden. Jeder musste Deutsch lernen, der auf eine weiterführende Schule wollte. So habe ich etliche sehr seltene deutsche Luftfahrtbücher jener Zeit aus dem Nachlass von Carl Lignell, der in den 1920er-Jahren Präsident der schwedischen ABA war (AB Aerotransport)[1].

Der Zweite Weltkrieg ist nun der Grund dafür, dass die Schweden heute kaum noch Deutsch sprechen. Nach den Gräueln des Krieges ist es verständlich, dass 1945 Englisch die erste Fremdsprache an den schwedischen Schulen wurde. Deutsch war „out“. Daher liegen heutzutage in Schweden ungeahnte Schätze früher deutschsprachiger Luftfahrtliteratur und warten auf Bergung.

Waren nun der Erste und der Zweite Weltkrieg der Grund für die „Wanderung“ der ersten „Nachrichten für Luftfahrer“ nach Schweden und zurück, so war die Herausgabe der ersten „Nachrichten für Luftfahrer“ ebenfalls eine Kriegsfolge. Denn es ging dabei nicht zuerst um Informationen für Piloten, sondern darum, wie in der Einführung der ersten Ausgabe zu lesen ist: „… die Grundlagen eines Wiederaufbaues deutscher Luftfahrt in späterer Zeit zu erhalten.“

August Euler und die „Nachrichten für Luftfahrer“

Für die ersten „Nachrichten für Luftfahrer“ war August Euler verantwortlich, der bald nach dem Ersten Weltkrieg zum Leiter des neu errichteten „Reichsluftamts“ ernannt wurde. Grund genug, sich mal mit der Laufbahn dieses Fliegers vertraut zu machen: Historisch interessierte Piloten kennen August Euler als frühen Luftfahrt-Pionier. Als den Mann mit der ersten amtlichen deut-

1) Die ABA war eine der Gründungsgesellschaften der SAS (Scandinavian Airlines System)

schen Fluglizenz. Denn August Euler erhielt 1910 das Flugzeugführerpatent „Deutschland Nr. 1“.

August Euler (rechts im Bild) mit seinem prominentesten Flugschüler, Prinz Heinrich von Preußen, einem Bruder des Kaisers.[2] (Sammlung des Autors)

August Euler, geboren 1868, studierte an der Technischen Hochschule Aachen. Nach verschiedenen technischen Tätigkeiten, unter anderem als Automobilkonstrukteur (Euler fuhr auch Autorennen) und im Motorradbau, wechselte Euler in die noch ganz junge Motorluftfahrt. August Euler ist als einer der ersten deutschen Piloten und Flugzeugbauer untrennbar mit der frühen deutschen Luftfahrtgeschichte verbunden.

Bereits 1908 gründete er die Euler-Flugmaschinenwerke als erste deutsche Fabrik für Motorflugzeuge in Griesheim. Er war damit einen Monat früher dran als Edmund Rumpler, der am 10. November 1908 in Berlin seine Firma „Edmund Rumpler, Luftfahrzeugbau“ gründete. August Euler erwarb in Frankreich die Lizenz für den Nachbau des Voisin Standard-Doppeldecker. Nicht genug damit, dass Euler das erste Flugzeugwerk Deutschlands gründete, er schuf auch den ersten Motorflugplatz in Deutschland.[3] Dazu pachtete er ein Teil des Geländes des Truppenübungsplatzes Griesheim bei Darmstadt. Bis 1910 wurden in Griesheim 40 Motorflugzeuge gebaut. Der August-Euler-Flugplatz in Griesheim ist heute ein Forschungsgelände und wird als Sonderlandeplatz von der Technischen Universität Darmstadt betrieben.
Ein weiterer Flugplatz wurde 1912 von August Euler gegründet. Unter „Zeitgeschichte in Hessen“ findet sich dazu folgender Eintrag:

„Der Flugpionier August Euler verlegt seine Flugzeugfabrik von Griesheim nach Frankfurt-Niederrad, Januar 1912

Der Unternehmer und Luftfahrtpionier August Heinrich Euler (1868–1957) verlegt die von ihm 1908 gegründete und 1910 auf einem gepachteten Teilstück des Truppenübungsplatzes Griesheim eingerichtete Flugzeugbaufirma „Euler Flugmaschinenwerke“ in den Frankfurter Stadtteil Niederrad. Bereits um 1910/1911 hatte Euler, Inhaber des ersten amtlich ausgestellten Flugzeugführer-

2) Buchumschlag von „Der tolle Euler – Flugzeugführer Deutschland Nummer 1“ von Egon Kronenwerth. Kronenwerth war ein guter Freund Eulers und hatte in dessen letzten 20 Lebensjahren viele lange Gespräche mit ihm über Eulers Werdegang geführt.

3) Eulers Flugplatz war der erste in Deutschland. Bekannter wurde jedoch der Flugplatz Johannisthal bei Berlin, der kurz danach, im September 1909, eröffnet wurde.

scheins und einer der ersten Fluglehrer in Deutschland, von der Stadt Frankfurt zum Kaufpreis von zwei Millionen Mark ein Gelände für seine Fabrik in Niederrad erworben, Ende 1911 kam ein weiteres, nahe gelegenes, etwa 10 ha großes Gelände hinzu, das später als Werksflugplatz zu Ausbildungszwecken und für die Erprobung von Fluggerät genutzt wird. Die feierliche Eröffnung des Flugzeugwerkes begeht Euler gemeinsam mit seiner Belegschaft am 18. Mai 1912. Von 1912 bis 1913 entstehen auf dem Werks- und Flugplatzgelände für weitere 1,5 Millionen Mark eine neue Flugzeugwerft mit fünf Hallen, Werkstätten und eine Fliegerschule. Im November 1913 beschäftigt das florierende Unternehmen bereits etwa 100 Mitarbeiter in der Fabrik. Bis Kriegsausbruch entstehen im Konstruktionsbüro und in den Werkshallen der Euler-Flugmaschinen-Werke 12 neue Flugzeugtypen: drei Eindecker, sechs Doppeldecker, zwei Dreidecker und ein Flugboot.
Bis 1919 entwickelt August Euler schätzungsweise mehr als 40 verschiedene Flugzeugtypen und produziert in seinem Werk rund 500 Flugzeuge. 1919 wird das Flugzeugwerk in Niederrad aufgrund des Versailler Vertrags stillgelegt. Anfang der 20er Jahre erwägt die Stadt Frankfurt kurzzeitig die Wiederbelebung des von Euler vor dem Krieg angelegten Flugplatzes, entscheidet sich dann jedoch für die Eröffnung eines neuen Flughafens am Rebstock.“

Euler war auch einer der ersten Motorfluglehrer. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg bildete er Piloten aus. Die Flugschüler waren hauptsächlich Offiziere oder kamen aus dem Adel, was wohl an den Kosten lag: 5.000 Reichsmark berechnete Euler dem Militär für jeden ausgebildeten Piloten. Ein Glücksfall für die weitere Entwicklung der deutschen Luftfahrt war, dass Euler auch Prinz Heinrich von Preußen ausbildete. Dieser war damals mit 48 Jahren der älteste lizenzierte Pilot der Welt, vor allem aber war er einflussreich: Er war ein Bruder Kaiser Wilhelms II. und der Generalinspekteur der Kaiserlichen Marine. Früher als andere erkannte er die Bedeutung der Luftfahrt auch für das Militär.
Auf Initiative von Prinz Heinrich erging im Januar 1912 ein Erlass durch seinen Bruder Kaiser Wilhelm II. zum „Kaiserpreis für Flugmotoren“ und im April 1912 rief Heinrich zur Nationalflugspende auf, um in Deutschland den Flugzeugbau, den Flugmotorenbau, die Ausbildung von Flugschülern und die Luftfahrtforschung voranzubringen. Aus dem eingehenden Millionenbetrag konnte bis 1914 die deutsche Luftfahrt mit Flugzeugen Weltklassestandard erreichen.[4]

1918, nach dem verlorenen Krieg, zeichnete sich das Ende Eulers Flugzeugfabrik ab. August Euler wurde eine neue Aufgabe angeboten. Auf Vorschlag von Oberstleutnant Wilhelm Siegert, dem Inspekteur der deutschen Fliegertruppen während des Ersten Weltkrieges, wurde August Euler nach Berlin gerufen und wurde als Staatsekretär verantwortlich für die gesamte deutsche Luftfahrt. So kam es, dass August Euler auch die Herausgabe der ersten „Nachrichten für Luftfahrer“ verantwortete, die ich in diesem Artikel vorstellen möchte.
August Euler setzte sich während seiner Zeit in Berlin sehr für die Belange der zivilen Luft-

4) Dieser Absatz aus Wikipedia

fahrt ein. Daneben gehörte zu seinen Aufgaben auch die unangenehme „Abwicklung“ der deutschen Militärluftfahrt und die Verhandlungen mit den aggressiven Kommissionen der Entente, die die deutsche Luftfahrt am liebsten ganz verboten hätten. Eulers persönliche Kontakte nach Frankreich und zur französischen Luftfahrtindustrie von vor dem Krieg waren für seine Arbeit ebenso hilfreich wie seine Weltgewandtheit (er war vor dem Krieg sogar schon einmal nach Japan gereist). Euler war auch für das deutsche Kraftfahrwesen zuständig. Dafür war er als Autokonstrukteur und selbstständiger Unternehmer ebenso bestens qualifiziert.

August Euler gilt als der Vater der deutschen Luftverkehrsordnung. Er förderte den Luftverkehr und regelte die Zulassung der ersten Luftverkehrsunternehmen in Deutschland.
In seinem unermüdlichen Betätigungsdrang hatte er viele Fachleute und Industrielle aus dem Luftfahrt- und Kraftfahrtgebiet als Berater, fühlte sich aber durch die behördlichen und bürokratischen Zwänge zunehmend in seiner Arbeit eingeengt. Mit der Ansicht, dass er seine wichtigsten Ziele erreicht hatte, ließ er sich für einige Monate beurlauben, bevor er sich 1922 als Privatier nach Frankfurt zurückzog. Von 1932 bis zu seinem Tod 1957 hatte Euler seinen Wohnsitz ganz weit oben auf dem Feldberg im Schwarzwald. Dort vereinsamte er aber nicht. Er hatte ein offenes Haus, in dem sich Prominente und viele Luftfahrtgrößen seiner Zeit die Klinke in die Hand gaben. Die Autorin Renate Liessem-Breinlinger schrieb dazu 1992:

„Sein Haus in über 1.000 m Höhe wurde zum Treffpunkt eines großen Bekanntenkreises. Die Namen von Falkenhayn, A. Mendelssohn-Bartholdy, von Opel, Junkers, Messerschmitt, Kienzle, Dinkelacker erscheinen im Gästebuch. Ernst Udet war ein guter Freund.“

Nachrichten für Luftfahrer – Erster Jahrgang 1920

Die Nr. 1, Jahrgang 1, der Nachrichten für Luftfahrer erschien als 24-seitiges Heft am 8. Oktober 1920 in Berlin. Herausgeber war das im Reichsverkehrsministerium angesiedelte „Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen“, das 1919 aus dem „Reichsluftamt“ hervorgegangen war. Das Heft war – wie die späteren Ausgaben – in zwei Teile unterteilt. Einen allgemeinen und einen technischen Teil, der z.B. in Werften oder Fabriken separat abgeheftet werden konnte.
Gleich in der Einführung auf der der ersten Seite wird klar, die Verantwortlichen befürchteten, Deutschland könnte durch den Versailler Vertrag in Luftfahrtangelegenheiten vom Rest der Welt abgehängt werden. Dazu hier der erste und einige der letzten Absätze dieser Einführung:

„Die ‚Nachrichten für Luftfahrer‘ sollen dazu beitragen, den Verlust deutscher Erfahrungen und deutscher Leistungen auf dem Gebiete der Luftfahrt zu vermeiden.
Es soll in gedrängter Form über alle wichtigen Vorgänge und Erscheinungen des In- und Auslandes berichtet werden, hauptsächlich in Gestalt von Auszügen aus der Tages- und Fachpresse unter Angaben der jeweiligen Quellen. […]
Die Reichsbeihilfe für Luftverkehr von 12 Millionen Mark, die im Reichshaushalt für 1920 vorgesehen sind, reicht nur aus, um

einen Luftverkehr in sehr kleinem Umfang zu erhalten.
Die wichtigsten Forschungs- und Versuchsanstalten aus der Zeit vor dem Kriege, die im Kriege die technisch-wissenschaftliche Grundlage der Ueberlegenheit geliefert haben, werden notdürftig am Leben erhalten; zu einer erheblichen Nutzarbeit reichen die Zuschüsse kaum aus.
Die ‚Nachrichten für Luftfahrer‘ bilden ein weiteres Hilfsmittel, um mit geringen Kosten das wichtigste, die geistige, wissenschaftliche und technische Anteilnahme an den weiteren Entwicklungen vor dem vollständigen Versinken zu bewahren …“

Der Bezug kostete 1920 je Vierteljahr 50 Reichsmark, um die Druckkosten abzudecken. 100 Jahre später verlangt die DFS 199 Euro pro Jahr für den Online-Zugang der Nachrichten für Luftfahrer, ohne dass irgendwelche Druckkosten anfallen würden.

Wir sehen hier auch, schon damals gab es die Nachrichten für Luftfahrer nicht kostenlos. Der Bezug kostete 1920 je Vierteljahr 50 Reichsmark, um die Druckkosten abzudecken. 100 Jahre später verlangt die DFS 199 Euro pro Jahr für den Online-Zugang der Nachrichten für Luftfahrer, ohne dass irgendwelche Druckkosten anfallen würden.

Die 184 Seiten NfL von 1920 (776 Seiten 1921), um mal die heute übliche Abkürzung zu verwenden, enthalten erstaunlich wenige Gesetze und Vorschriften. Das liegt daran, dass es damals für die Luftfahrt einen geradezu paradiesischen Zustand mit nur wenigen Gesetzen und Vorschriften gab. Kompliziert wurde die Lage allerdings dadurch, dass sämtliche Vorschriften lediglich in einer Nation galten. In der Summe z. B. aller europäischen Länder gab es ein Wirrwarr von Luftfahrt-Bestimmungen, die zudem ständig geändert und weiterentwickelt wurden.
Gleich in der Ausgabe 1 werden die wichtigsten deutschen Vorschriften für die Luftfahrt nach dem Ersten Weltkrieg veröffentlicht. Auf den Seiten 2 bis 7 finden sich die ersten Gesetze und Verordnungen von 1918 bis 1920. Die aufgeführten Regelungen aus dem Reichsgesetzblatt von 1918 wurden noch vom Rat der Volksbeauftragten verabschiedet, der die Geschicke Deutschlands nach der Revolution leitete und den Übergang vom Kaiserreich zur Weimarer Republik begleitete. Unterzeichnet wurden diese Gesetze der Übergangsregierung von Friedrich Ebert und Hugo Haase (beide SPD). Die Weimarer Nationalversammlung wählte Friedrich Ebert erst später – am 11. Februar 1919 – zum ersten Reichspräsidenten.

Die erste Verordnung in den Nachrichten für Luftfahrer Nr. 1 ist vom 26. November 1918 und verfügt die Errichtung eines „Reichsluftamts“.
Eine Woche später, am 4. Dezember 1918, erscheint das Reichsgesetzblatt 1918, Nr. 171 (Nr.6569):

„Erlaß über die Einrichtung des Reichsluftamts
Aufgrund der Verordnung des Rates der Volksbeauftragten betreffend die vorläufige Regelung der Luftfahrt“ vom 26. November 1918 (Reichs-Gesetzblatt Seite 1337) wird hiermit das Reichsluftamt errichtet. Die Leitung des Amtes wird Herrn August Euler aus Frankfurt a.M. übertragen, der den Titel ‚Unterstaatssekretär‘ führt. Das Reichsluftamt bearbeitet die Angelegenheiten der Luftfahrt selbstständig mit der Maßgabe, daß das Luftfahrtrecht unter seiner Mitwirkung vom Reichsamt des Inneren geordnet wird.“

August Euler war also der Luftfahrtfachmann, der die Vorschriften entwarf. Unterschrieben wurden diese vom Innenministerium, später ab 1919 vom Verkehrsministerium, als das Reichsluftamt in das Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen aufging.

August Euler hatte sicher schon einiges vorbereitet, denn bereits drei Tage nach seiner Ernennung erschien am 7. Dezember 1918 die

„Verordnung, betreffend die vorläufige Regelung des Luftfahrtrechts“

Diese Verordnung ist in der ersten Ausgabe der Nachrichten für Luftfahrer von 1920 vollständig abgedruckt. Sie ist die Mutter aller späteren Versionen des Luftverkehrsgesetzes und umfasst 18 Paragrafen.
Die Verordnung spiegelt die Themen wider, die damals für die Luftfahrt wichtig waren: Landungen außerhalb von Flugplätzen, Zulassung von Flugzeugen, Lizenzierung der Piloten, Genehmigung von Flugplätzen.

In den ersten vier Paragrafen geht es in dreien um den Flugbetrieb außerhalb der Flugplätze und die damit verbundenen erforderlichen Zulassungen. Es ist aber nicht so, wie wir uns das heute vorstellen: Man könnte meinen, für das Fliegen außerhalb der Flugplätze selbst sei eine Genehmigung erforderlich gewesen. Dem war nicht so. Damals gab es im Deutschen Reich keinen Flugplatzzwang wie heute in Deutschland. Allerdings mussten ab 1918 für das Fliegen außerhalb der Flugplätze sowohl das Flugzeug eine Zulassung haben als auch die Piloten einen „Führerschein“:

„§ 1
Lenkbare Luftfahrzeuge (Luftschiffe und Flugzeuge) dürfen außerhalb der Flugplätze nur verkehren, wenn die Behörde sie zugelassen hat.“

Ein interessanter Paragraf, der wohl bedeutet, dass ein Flugzeug, das keine behördliche Zulassung hatte, dennoch fliegen durfte, allerdings nur auf Flugplätzen.

„§ 2
Luftfahrzeuge müssen verkehrssicher und so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, dass Feuer- und Explosionsgefahr sowie Belästigung von Personen und Gefährdung von Personen und Sachen nach Möglichkeit ausgeschlossen ist.
§ 3
Genügt ein zugelassenes Luftfahrzeug den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht mehr, so kann die Behörde es vom Verkehr außerhalb der Flugplätze ausschließen.
§ 4
Wer außerhalb der Flugplätze ein Luftfahrzeug führen will (Luftschiff-, Flug-

zeugführer), bedarf der Erlaubnis der Behörde.
Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn der Bewerber seine Befähigung durch eine Prüfung dartut und keine Tatsachen vorliegen, welche die Annahme rechtfertigen, daß er nicht geeignet sei, Luftfahrtzeuge zu führen.
Die erteilte Erlaubnis wird durch einen Führerschein nachgewiesen.“

§ 4 klingt ziemlich nach „ZÜP“, auch wenn es früher nicht so hieß. Eine Prüfung allein reichte damals nicht aus.

Und nicht zuletzt eine bis heute geltende Vorschrift, die August Euler eingeführt hat: In § 8 wird erstmals geregelt, dass Luftfahrtunternehmen eine behördliche Genehmigung benötigen:

„§ 8
Die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge (Luftfahrtunternehmen) bedarf der Genehmigung der Behörde; die Genehmigung kann auch von der Leistung einer Sicherheit abhängig gemacht werden …“

Leider konnte ich keine Quellen dafür finden, warum 1918 nur für den Flugbetrieb „außerhalb der Flugplätze“ lizenzierte Flugzeuge und Führerscheine erforderlich waren. Aber das Thema muss damals ziemlich wichtig gewesen sein, denn am 30. April 1920 wurden die zugehörigen Konsequenzen veröffentlicht: Luftfahrzeuge, die „außerhalb der Flugplätze“ ohne Zulassung für Flugzeug oder Pilot betrieben wurden, konnten eingezogen werden. „Mit der Zustellung der Erklärung […] geht das Eigentum an dem Fahrzeug auf das Reich über; Rechte Dritter erlöschen.“
Es ist wahrscheinlich, dass diese Verschärfung der Regeln auf den Streit um die Auslegung der Bestimmungen des Versailler Vertrages (1919) zurückgeht.

Es war damals durchaus üblich (auch mit Verkehrsflugzeugen), Außenlandungen und Starts zu machen. Üblich, und oft auch erforderlich. Die Motoren waren alles andere als zuverlässig und auch das Wetter brachte viele Überraschungen mit. Manchmal wurde losgeflogen, ohne eine Ahnung vom Wetter im Zielgebiet zu haben.
Fritz Neuhaus, Flugzeugführer der Wetterflugstelle Hamburg, schrieb zu seinen Flügen:

„Siebenmal mußte ich wegen Wetterverschlechterung notlanden, sechsmal auf freiem Felde und einmal auf dem Bremer Flugplatz. Alle Notlandungen sind glatt verlaufen, und ich konnte auch jedesmal ohne fremde Hilfe wieder starten. Mit den Jahren bekommt man schon Erfahrung im Erkennen eines geeigneten Platzes zur Notlandung.“[5]

Heute haben wir leider den Flugplatzzwang in Deutschland. Aber es gibt immer noch Regeln, die auf die Gesetze von 1918 zurückgehen. In der aktuellen Version des Luftverkehrsgesetzes von heute findet sich der § 25 Luftverkehrsgesetz (LuftVG):

„(1) Luftfahrzeuge dürfen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze nur starten und landen, wenn der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte zugestimmt und die Luftfahrtbehörde eine Erlaubnis erteilt hat …“

5) „Verkehrsflieger berichten“, Berlin 1931

Hier ist eine von den noch heute gültigen Ausnahmen:

„(2) Einer Erlaubnis und Zustimmung nach Absatz 1 bedarf es nicht, wenn […]
3. die Landung aus Gründen der Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person erforderlich ist; das Gleiche gilt für den Wiederstart nach einer solchen Landung mit Ausnahme des Wiederstarts nach einer Notlandung.“

Bevor man aber heute sein Flugzeug z.B. bei Wetterverschlechterung auf einem Acker landet, sollte man sich genau überlegen, ob es nicht eine sicherere Alternative gibt. 1918 flogen die Flugzeuge noch deutlich langsamer als heute und waren schon vom Design her für den rauen Ackerbetrieb geeignet.
Ein Beispiel für eine Sicherheitslandung mit einem Verkehrsflugzeug (Junkers F-13, Anfang der 1920er-Jahre) beschreibt der Schweizer Flugkapitän Walter Ackermann:

„Wo kam plötzlich dieser Nebel her? Auf meinem Wetterzettel hatte nichts davon gestanden. Der Nebel lag auf dem Hochplateau, das dem Stuttgarter Flugplatz nach Süden vorgelagert ist. Bis auf fünf Kilometer war ich an den Platz herangekommen, dann stießen die Baumspitzen in milchige Schleier. Vier Passagiere saßen in der Kabine.

Der Nebel wich nicht. Es wurde mir klar, daß ich irgendwo außenlanden und am Boden Besserung abwarten mußte. Ich war in ein breites Tal geraten, dessen Hangkämme links und rechts im Nebel lagen. Nach kurzer Zeit hatte ich eine große, grüne Fläche gefunden, die wie ebener Rasen aussah. Es war meine erste Außenlandung. Nach allen Regeln der Kunst schleppte ich die Maschine heran, setzte sie sanft, auf Rädern und Schwanzsporn zugleich, ins Gras. Aber was ich für Gras gehalten hatte, war dreißig Zentimeter hoher, junger Roggen. Kaum fünfzig Meter waren wir über den Boden geholpert, als sich vor mir die Erde auftat. Wir sausten schnurstracks auf einen gähnenden Graben zu. Doch kurz davor warf uns eine Bodenwelle hoch und in langgezogenem, flachem Hechtsprung landeten wir jenseits der Gefahr.

In diesem Buch beschrieb Flugkapitän Walter Ackermann den Beginn der Verkehrsfliegerei in den 1920er-Jahren und die Anfänge des Instrumentenflugs. (Sammlung des Autors)

Der Roggen war naß und es ging sich auch sonst nicht gut auf den weichen

Ackerknollen. Einer der Passagiere, ein höherer Beamter aus Berlin, war sehr böse. Er hatte seine Gattin mit und wollte von Stuttgart aus weiterfliegen.
Ich sagte ihm, ich müsse jetzt sehen, daß ich die Kiste wieder flott bekäme, sonst könnten wir hier über Nacht bleiben.
Aus dem nächsten Dorf waren schon eine Menge Leute gekommen, auch ein begeisterter Schullehrer mit seiner ganzen Kinderschar war da. Um wieder starten zu können, mußte ich ans andere Ende des Feldes zurückrollen. Männer halfen mit. Der Graben gab uns viel zu schaffen. Wir mußten erst Bretter auftreiben und eine Brücke bauen, bevor ich langsam darüber hinwegrollen konnte. Es knackte unheimlich in den Bohlen und bis zum letzten Augenblick schien es, als würde die Maschine in den Graben durchbrechen. In dem weichen Boden brauchte es viel Gas, bis ich den Kahn an der obersten Ecke des Roggenfeldes hatte. Links und rechts gingen die Leute mit, ein breiter Streifen des Feldes sah hernach aus, wie gewalzter Lehmboden. Nach einer Stunde war ich wieder zum Start bereit.
Aber meine Passagiere waren noch nicht da. Schließlich entdeckte ich das Vierergrüppchen am Rande des Feldes, wie es sich mühsam über den weichen Boden fortbewegte. Ich ging ihnen entgegen, sagte, daß der Start eine Leichtigkeit sein würde und sie möchten gütigst entschuldigen, aber es sei alles höherer Gewalt zuzuschreiben.
Es war ein schwerer, langer Start auf dem weichen Boden. Kurz vor dem Graben erst konnte ich abheben. Der Nebel hatte sich gehoben. Nach zehn Minuten landeten wir auf dem Flugplatz. Wir hatten alle sehr schmutzige Schuhe.“[6]

Erst ab 1931 sollte mit Luftaufsicht, dem Hauptflugbuch und dem Flugplatzzwang die Verordnung zur „Reichsfluchtsteuer“ auf Flugplätzen durchgesetzt werden und eine „Reichsflucht“ über Flugzeuge verhindert werden.

Flugwachen und Auslandsflüge

Kommen wir nun zum Thema Luftaufsicht, das zurzeit wieder stark diskutiert wird. Auch im Forum von ***Pilot und Flugzeug***. Allgemein liest man immer wieder, die deutsche Luftaufsicht, die unsinnige Vorschrift zur Führung eines Hauptflugbuches an deutschen Flugplätzen und der Flugplatzzwang seien Überbleibsel der NS-Gesetzgebung der 1930er-Jahre. Das stimmt nur für die beiden letzten. Eine Art Luftaufsicht gab es schon unmittelbar nach 1918. Erst ab 1931 sollte mit Luftaufsicht, dem Hauptflugbuch und dem Flugplatzzwang die Verordnung zur „Reichsfluchtsteuer“[7] auf Flugplätzen durchgesetzt werden und eine „Reichsflucht“ über Flugzeuge verhindert werden.

6) Gekürzt aus „Bordbuch eines Verkehrsfliegers“ von Flugkapitän Walter Ackermann, Zürich, 1934

7) Link am Ende des Artikels

Eine erste Überwachung der Flugplätze jedoch hatte August Euler eingeführt. Im Heft 1 der „Nachrichten für Luftfahrer“ von 1920 gibt es eine zweiseitige „Zusammenstellung der Aufgaben der Polizeiorgane zwecks Durchführung und Überwachung der vom Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen gegebenen Bestimmungen“.
Die Überwachung der Regeln im Luftverkehr wurden den „Flugwachen“ der Polizei übertragen, die aber nicht auf jedem Flugplatz eingerichtet wurden:

„Die ununterbrochene Ueberwachung sämtlicher Flugplätze dürfte im Allgemeinen nicht erforderlich sein, sondern nur dort, wo ein regelmäßiger Luftverkehr vorgesehen ist.“

Die Befugnisse der Flugwachen ähnelten denen der heutigen Luftaufsicht. So hatten die Flugwachen – wie heute bei einem Ramp Check – die Flugzeugdokumente, Beladung- und Schwerpunkt, Lizenzen und Flugplanung zu prüfen.

Außerdem übten die Flugwachen schon erste Flugsicherungsfunktionen aus, denn für den Start war eine Erlaubnis einzuholen:

„I. Tätigkeit der Flugwachen
Jeder beabsichtigte Flug eines Luftfahrzeuges, der die Grenzen der Flugplatzzone verläßt, bedarf der Erlaubnis der Flugwache.
Als Flugplatzzone ist der Luftraum zu verstehen, von dem aus ein Flugzeug noch in der Lage ist, den Platz im Gleitflug zu erreichen.
Kann die Flugwache die Erlaubnis nicht erteilen, so hat sie die Entscheidung der ihr vorgesetzten Dienststelle einzuholen.
Auf Grund der Wetterlage ist die Entscheidung nicht zu versagen …“

Richtig streng waren 1920 schon die Regeln für Flüge ins Ausland, da hat sich in den letzten 100 Jahren doch etwas verbessert. Folgende Dokumente waren vorzulegen bzw. mitzuführen:

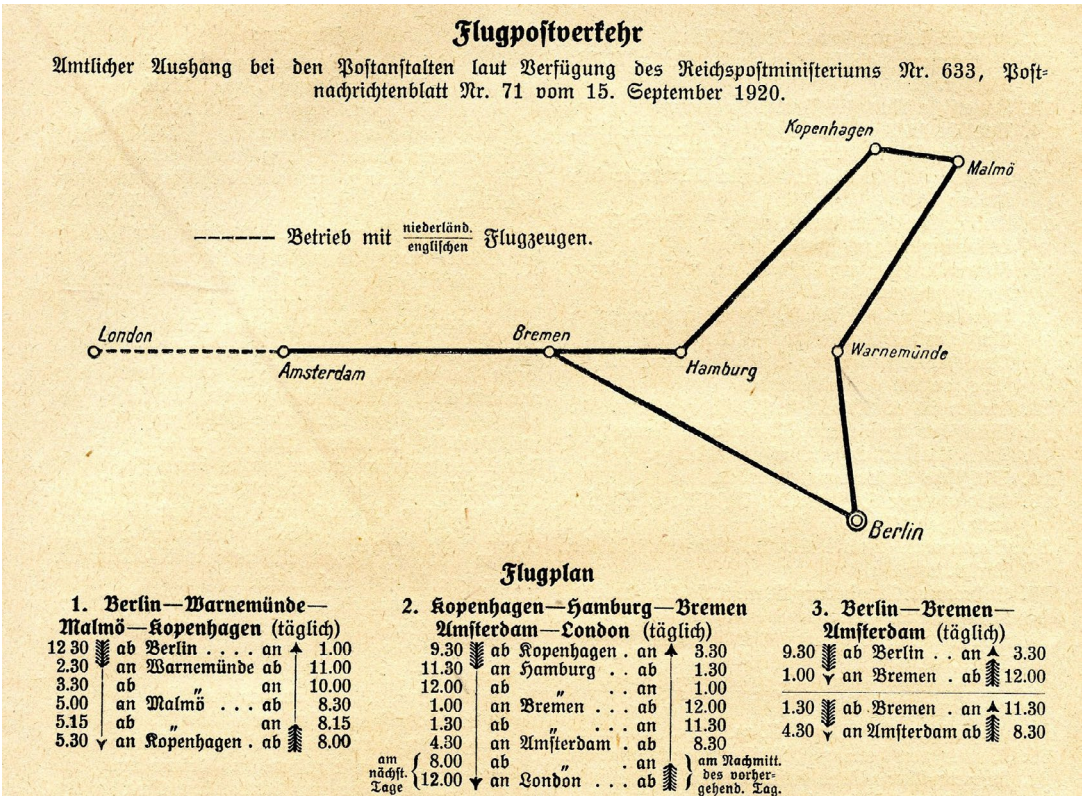
„1. Original, bezw. beglaubigte Abschrift eines Schreibens des Reichsamts für Luft- und Kraftfahrtwesen, aus dem die Genehmigung zur Grenzüberschreitung im Luftwege ausgesprochen ist;

2. Sämtliche Ausweise für die Insassen und Ladung des Luftfahrzeuges, wie sie auch für die Überschreitung Grenze auf dem Landwege vorgeschrieben sind (Pässe usw.);

3. Bescheinigung des Reichskommissars für Aus- und Einfuhrbewilligung;

4. ferner ein Barograph, dessen Papierstreifen mit Datum und Stunde, Ort des Abflugs, dem Namen des Halters und des Führers, der Kennung des Luftfahrzeuges versehen und von der Flugwache beglaubigt ist. Der Barograph ist an einer dem Führer unzugänglichen Stelle des Flugzeuges anzubringen. Aus dem Ausland zurückkommende Luftfahrzeuge haben außer dem Barographenstreifen dieses Fluges auch den des vorhergehenden Fluges nach dem Ausland der Flugwache zu übergeben; diese hat die Streifen im Zweifelsfalle bezw. auf Anfordern dem Reichsamt für Luft- und Kraftfahrtwesen einzusenden. Die Streifen sind 2 Jahre lang aufzubewahren.“

Der Satz 4 ist damit die erste Vorschrift zu einem Flugdatenschreiber in der Luftfahrt-



Amtlicher Aushang in den „Nachrichten für Luftfahrer Nr. 1“ über den Flugpostverkehr von Skandinavien über Deutschland nach Amsterdam und London September 1920

geschichte, auch wenn der noch nicht für die Aufklärung von Unfällen gedacht war.

In den Nachrichten für Luftfahrer wurde auch über neue Flugverbindungen berichtet und Flugpläne und z.B. das Porto für Flugpostsendungen veröffentlicht.

Der Flughafen Bremen

In der Ausgabe Nr. 2 der Nachrichten für Luftfahrer vom 15. Oktober 1920 wird über den Bremer Flughafen Folgendes berichtet:

„Der Bremer Flughafen, für dessen Anlage kürzlich von der Bürgerschaft mit Zustimmung aller Parteien zunächst 3 Mill. Mk. bewilligt wurden, wird nach dem Projekt des Bremer Vereins für Luftfahrt weiter für Einrichtungen (Gleisanschluß, Hallen, Werkstätten, Fernheizung, Elektrizitätsanlagen, Wasserversorgung, Feuerlöscheinrichtungen, Lichtsignale, Funkentelegraphie) ca. 7, und insgesamt rund 11 Millionen Mark erfordern. Die Lage des Bremer Flughafens, besonders als Übergangshafen für den Verkehr mit Amerika, läßt seine Entwicklung zu einem bedeutenden internationalen Hafen erhoffen …“

Den Bremer Verein für Luftfahrt, 1909 gegründet als Bremer Verein für Luftschifffahrt, gibt es übrigens heute immer noch.

Der Friedensvertrag von Versailles

Großen Raum nehmen in den „Nachrichten für Luftfahrer“ der frühen 1920er-Jahre die Bestimmungen des Versailler Vertrages von 1919 ein. Der Vertrag, der ohne die Beteiligung des Deutschen Reiches von den Siegermächten ausgehandelt wurde, musste am Ende von der jungen Weimarer Republik akzeptiert und unterschrieben werden. Die Bestimmungen sahen die Abtretung von einem Siebtel des Reichsgebietes mit 10 % der deutschen Bevölkerung vor. Außerdem den Verlust sämtlicher deutscher Kolonien. Es gab umfangreiche Bestimmungen zur Entwaffnung des Militärs, die auch die Luftfahrt betrafen. In jenen Jahren wurde die deutsche Luftfahrt durch die im Vertrag vereinbarten alliierten Kontrollkommissionen erheblich behindert.
Einige Artikel des Versailler Vertrages betrafen die deutsche Luftfahrt:

„Art. 198: Deutschland darf keine Luftstreitkräfte unterhalten.
Art. 201: Die Herstellung oder Einfuhr von Luftfahrzeugen und Zubehör ist für sechs Monate ab Inkrafttreten des VV untersagt („Bauverbot“).
Art. 202: Alles noch vorhandene militärische Flugmaterial ist binnen drei Monaten an die Entente auszuliefern bzw. nachweislich zu zerstören.
Art. 203 und 210: Die Überwachung dieser Maßnahmen obliegt einem besonderen Kontrollorgan, nämlich der „Inter-Allied Aeronautical Commission of Control“ (IAACC) bzw. „Commission Interalliée de Contrôle Aéronautique“ (CICA). Im deutschen Sprachraum lautete die Bezeichnung ‚Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission‘, abgekürzt ILÜK.“[8]

Die alliierten Kontrollkommissionen reisten durch Deutschland und beschlagnahmten alles, was Flügel und Motoren hatte. Damit legten sie auch den zivilen Luftverkehr immer wieder lahm. Wer konnte, versteckte Flugzeuge, Motoren, Ersatzteile. Offiziell – auch in den „Nachrichten für Luftfahrer“ – wurde davon abgeraten. In den NfL Nr. 5 vom 5. November 1920 steht dazu:

„Auslandsflüge mit früheren Militärflugzeugen verboten!“

Damit kamen alle zivilen Auslandsflüge der Deutschen Luft-Rederei (DLR) und der Rumplerwerke zum Erliegen. Eilig wurde versucht, die Bedenken der Kommissionen auszuräumen, aber:

„Wesentlich erschwert wird dabei die Stellung der deutschen Unterhändler dadurch, daß die Ueberwachungskommission immer wieder darauf hinweisen kann, daß widerrechtlich verstecktes Flugzeugmaterial zutage kommt. […] Die Nutzlosigkeit solcher Versuche sollte […] auch schon deshalb eingesehen werden, weil längere Zeit in mangelhafter Unterbringung schlecht oder gar nicht gepflegte Flugzeuge, Motoren und dgl. zu ernster Verwendung gar nicht mehr brauchbar sind.“

Zu diesen „Missverständnissen“ auf deutscher Seite kam es auch deshalb, weil die alliierten Kommissionen weit über das Ziel der Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages hinausschossen, und so gut es

8) Dr. Ernst Vocke: Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914–1934 - 4. Die deutsche Luftfahrzeugrolle 1920–1934 (LFR B)

eben ging, auch den zivilen Flugbetrieb behinderten. Außerdem: Es gab so gut wie keine neuen Verkehrsflugzeuge. Fast alles, was in Deutschland „Linie“ flog, waren umgebaute Militärmaschinen.

Dr. Ernst Vocke hat 2019 bei der Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik den bereits zitierten Artikel zur Deutschen Luftfahrtzeugrolle veröffentlicht, in dem er die Lösung beschrieb, aus den verbotenen Militärflugzeugen wieder Zivil-Flugzeuge zu machen:

„Die ILÜK stellte von Anfang an klar, daß die Alliierten im Hinblick auf die Erfüllung der Artikel 201 und 202 des VV den Standpunkt vertraten:

- *das sechsmonatige Bauverbot gelte für alle Flugzeuge, d.h. nicht nur für militärisches Fluggerät, sondern auch für zivile Flugzeugtypen, die erst nach dem Krieg entstanden waren.*
- *die Ablieferungsverpflichtung für militärisches Flugmaterial umfasse alle im militärischen Auftrag gebauten Flugzeuge, also auch die inzwischen im zivilen Eigentum befindlichen Maschinen.*
- *daher gelte das gesamte deutsche Fluggerät, auch das zivil genutzte, ab Inkrafttreten des VV als beschlagnahmt.*

Dieser Standpunkt scheint aus heutiger Sicht verständlich. Damals aber führte er auf deutscher Seite zu großer Verbitterung. Für die Alliierten andererseits war Mitte 1920 noch nicht vorauszusehen, auf welche Schwierigkeiten und deutsche Gegenmaßnahmen die Ablieferungsverpflichtung treffen würde.

Die Androhung der Beschlagnahme kam praktisch einem Verbot jeglicher Fliegerei mit ehemaligen Kriegsflugzeugen gleich und führte zu lebhaften, aber vergeblichen Protesten der deutschen Reichsregierung.

Um eine völlige Lahmlegung des Luftverkehrs in Deutschland zu vermeiden, schlug die deutsche Seite vor, alle bisher erteilten zivilen Zulassungen (also die gesamte LFR-A) aufzuheben und eine neue Luftfahrzeugrolle einzuführen (eben die LFR-B), in die nur solche Flugzeuge eingetragen werden durften, welche von der ILÜK freigegeben waren. Dieser Maßnahme stimmten die Alliierten schließlich zu, weil abgeleitet aus den VV-Artikeln 313–320 Deutschland einen zivilen Luftverkehr durchaus betreiben durfte und weil für die zugelassenen Luftverkehrsgesellschaften ja praktisch keine anderen Flugzeuge als solche aus ehemaligen Militärbeständen verfügbar waren.“

Die Probleme mit den alliierten Kommissionen mögen also der Grund für die weiter oben genannte Enteignung nicht korrekt zugelassener Flugzeuge gewesen sein, die bei einer Außenlandung erwischt wurden.

Das ursprünglich verhängte „Bauverbot“ für die deutsche Luftfahrt wurde später trotz heftiger Proteste verlängert und hat zum langjährigen Exodus der deutschen Luftfahrtindustrie ins Ausland geführt. Die Abwanderung der Produktion von Heinkel-Flugzeugen nach Schweden habe ich bereits erwähnt. Als weitere Beispiele möchte ich noch über den „Abflug“ von Dornier nach Italien und der Schweiz berichten sowie über

Ein Flugzeug des Rumpler-Luftverkehr ist als korrekt neu zugelassenes Flugzeug mit einem großen Stern der Alliierten Kontrollkommission gekennzeichnet, um der Beschlagname zu entgehen ... Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

den geheimen Exodus der Fokker Werke in die Niederlande.

Claude Dornier

Der Flugzeugkonstrukteur Claude Dornier (1884–1969) arbeitete ursprünglich für Graf Zeppelin an Riesenflugzeugen, bis er 1914 mit einer kleinen Gruppe von Konstrukteuren und Zeichnern ein Konstruktionsbüro in Seemoos einrichtete. Dort wurden Riesenflugboote, Landflugzeuge, Doppeldecker und Schwimmerflugzeuge entworfen. Ab 1917 wurde diese Abteilung eine eigenständige Gesellschaft im Zeppelin-Konzern. Dornier wurde der Geschäftsführer. Die meisten Dornier-Flugzeuge wurden damals im Werk Lindau gebaut, das mit Kriegsende geschlossen werden musste. Dornier verblieb mit nur noch 80 Mitarbeitern in Seemoos. Ein noch von der Kaiserlichen Marine in Auftrag gegebenes Flugboot ließ Dornier zu einem Passagierflugzeug mit sechs Sitzen umbauen. Auf der Reise zu Flugvorführungen in Skandinavien wurden die genauen Bestimmungen des Versailler Vertrages bekannt. Das Flugzeug lag zu dieser Zeit in Kiel-Holtenau. Um die zwangsweise Ablieferung an die Alliierten zu verhindern, ließ Dornier das Flugzeug im April 1920 in der Kieler Bucht versenken.

In Seemoos war nun der gesamte Bestand an Flugzeugen-Baumaterial von der Beschlagnahme bedroht. Dornier ließ alle halbfertigen Bauteile und das gesamte Material mit einem Segelboot nach Rohrschach in der Schweiz bringen, wo er schon einen Schuppen und eine Slipanlage angemietet hatte. Von da an wurden die Dornier Flugzeuge in den Büros in Seemoos entwickelt und in der Schweiz gebaut. Für den größten Erfolg Dorniers, den Dornier Wal, waren die Anlagen am Bodensee jedoch zu klein. Die Dornier Wale wurden in einer Werft in Marina di Pisa in Italien gebaut. Selbst 1926, acht Jahre nach Kriegsende, konnte Dornier noch

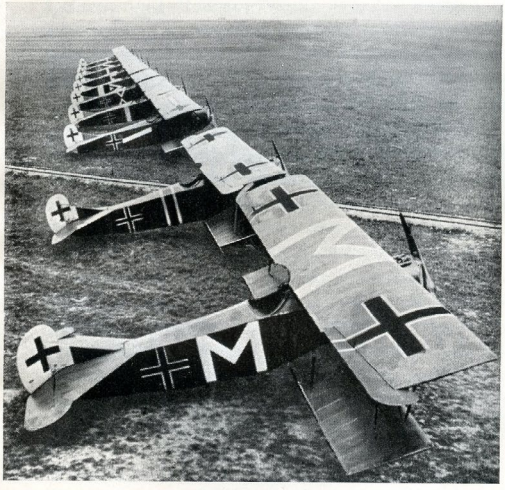
nicht in Deutschland bauen. Für den Bau der Do X wurde ein Werk in Altenrhein in der Schweiz errichtet.

Anthony Fokker

Ein anderer von der Niederlage des Deutschen Reiches betroffener Industrieller war der Flieger und Flugzeugkonstrukteur A.H.G. „Anthony“ Fokker (1890–1939). Schon mit 22 Jahren war er im Flugzeugbau tätig. 1912 gründete er in Berlin-Johannisthal die Flugzeugfabrik „AHG Fokker Aeroplanbau“. Fokker arbeitete ständig am Existenzminimum, bis er 1914 die ersten Militäraufträge bekommen konnte. Bei Kriegsbeginn hatte Fokker etwa 100 Mitarbeiter.
In seiner 1931 in New York erschienen Autobiographie „Flying Dutchman: The Life of Anthony Fokker“ beschrieb Fokker seine Situation zur Zeit des Versailler Vertrages[9]:

„Damals besass ich meine stark erweiterte Flugzeugfabrik in Schwerin mit 1,800 Arbeitern, meine Waffenfabrik in Reinickendorf, eine kleine Wasserflugzeugfabrik in Travemünde und die Aktienmehrheit der Oberurseler Motorenfabrik bei Frankfurt am Main. Insgesamt beschäftigte ich etwa 6,000 Arbeiter. Meine Werke zusammengenommen bildeten eine der grössten und vollständigsten Unternehmungen der deutschen Luftfahrtindustrie. […]
Artikel IV der Waffenstillstandsbedingungen, der die den Alliierten auszuliefernden Gegenstände aufzählt […] bedeutete die vollständige Liquidation meiner Unternehmungen, die Vernichtung von fünf Jahren harter Arbeit bei Tag und bei Nacht, den Verlust grosser Kapitalanlagen, die sich so gut wie ausschliesslich in Deutschland befanden, da ich die Absicht gehabt hatte, in diesem Land nach Friedensschluss Handelsflugzeuge zu bauen.“

Oberleutnant Ernst Udet, der berühmte deutsche Jagdflieger mit 63 Luftsiegen, in seinem Fokker D. VIII.



Ein Geschwader von Fokker-Jagdflugzeugen D. VII auf einem Flugplatz an der Westfront.

Oben: Ernst Udet in einem Fokker D. VIII. Unten: 120 dieser Fokker D. VII konnte Fokker heimlich in die Niederlande bringen.
Aus: „Der fliegende Holländer“, 1933, Sammlung des Autors

Zu den in den Nachrichten für Luftfahrer erwähnten Fällen, dass überall in Deutsch-

9) Alle Zitate aus Fokkers Buch sind der 1933 in Zürich erschienenen deutschen Ausgabe „Der Fliegende Holländer“ entnommen. Das Buch erschien auch in französischer Sprache.

land versucht wurde, die Bedingungen von Versailles zu unterlaufen, schrieb Fokker:

„Ich entschloss mich, so viel Flugzeuge als nur möglich vor der Zerstörung zu retten. Es hiess, eine alliierte Kommission würde unsere Werke aufsuchen und persönlich die systematische Zerstörung sämtlicher Flugzeuge und Motoren beaufsichtigen. Alle flugfähigen Fokker-Maschinen sollten auf dem Luftwege nach genau bezeichneten Flugplätzen übergeführt werden. Mancher Kampfflieger, der mit richtiger Liebe an seiner Kiste hing, weigerte sich glatt, diesen Befehl auszuführen. Viele flogen die Maschinen zurück nach Schwerin[10], andere verbargen sie irgend wo auf dem Lande, wo sie kein neugieriges Auge der alliierten Kommissionen entdecken konnte. Dies wurde so häufig gemacht, dass ein besonderer Befehl ausgegeben wurde, um die Piloten vor den schweren Strafen zu warnen, die ein solcher Ungehorsam nach sich ziehen würde. Aber die Anordnung hatte kaum irgend welche Wirkung, denn in diesen aufgeregten Revolutionstagen hatte die berühmte preussische Disziplin fast gar keine Kraft mehr.

Ich selbst ging in Stadt und Umgebung auf die Suche nach abgelegenen Scheunen, leeren Kellern und anderen Verstecken, wo Flugzeuge und Motoren untergebracht werden konnten. In kurzer Zeit hatten wir mehr als 220 Flugzeuge und über 400 Motoren vom Reichsverwertungsamt zurückgekauft. Als die Kommission in meiner Fabrik eintraf, befand sich dort zwar immer noch eine grössere Anzahl von Flugzeugen und Motoren, die die deutsche Regierung erworben und zur Zerstörung bei uns gelassen hatte, und diese Flugzeuge und Motoren, ebenso wie die vorhandenen Einzelteile, wurden auch tatsächlich an Ort und Stelle zerstört oder fortgeschleppt, aber die Kommission übersah die viel grössere Menge von anderen Flugzeugen und Motoren.

Um Deutschland zu verhindern, sich rasch wieder eine starke Luftwaffe aufzubauen, wurden alle grösseren Flugzeughallen entweder zerstört oder für ihren ursprünglichen Zweck unbrauchbar gemacht, indem die Dachträger durchgeschnitten und in der Mitte des Raumes und der Türen Stützpfosten angebracht wurden. Es sah aus, als ob in Deutschland – das heute eines der hervorragendsten Luftfahrtländer Europas ist – niemals wieder geflogen werden sollte.“

Anthony Fokker stand unter großem Druck. Alle seine Werke, die vergeblich versucht hatten, auf Friedensproduktion umzustellen (so wurden z.B. Boote gebaut, die niemand kaufen wollte), standen nun vor der Vernichtung. Auch er selbst wurde einmal von militanten „Räten“ in einer seiner Fabriken mit Erschießen bedroht, wenn er nicht umgehend Gelder für die Lohnzahlungen beschaffen könnte.

Sein Plan war, soviel von seinen Fabriken wie möglich in die Niederlande zu evakuieren. Ein zutiefst illegales, verbotenes Vorhaben. Es ist ein Wunder, dass Fokker schon 1931, als er in den Niederlanden und in den USA (eine der Siegermächte) produzierte, darüber in seinem Buch öffentlich berichtete:

10) Sie flogen also ohne Auftrag ihre Flugzeuge zum Herstellerwerk Fokkers in Schwerin zurück…

„In jener Zeit gab es keine wirksame Kontrolle durch die Regierung, keine durch die Heeresverwaltung und keine durch die Alliierten. Wir entschieden uns, diese Verwirrung auszunutzen und die Gesamtheit der verborgenen Flugzeuge, Motoren und sonstigen Materialien nach Holland zu schaffen.

Anfänglich erschien der Plan wahnwitzig. Die Grenze jedenfalls war bewacht, nicht nur von den holländischen Zöllnern, sondern auch von deutschen und alliierten Patrouillen. Es war schliesslich möglich, einen Menschen, vielleicht auch ein Automobil auf Schleichwegen über die Grenze zu schaffen — wir aber wollten einen ganzen Güterzug auf der offenen Eisenbahnstrecke von Deutschland nach Holland bringen!“

Organisator der Transporte nach Holland war Heinrich Mahn, Chef von Fokkers Transportabteilung. Ihm gelang es, die reibungslose Abwicklung innerhalb von sechs Wochen zu organisieren.

Alles lief wie geschmiert, was wohl daran lag, dass sämtliche Bahn-Dienststellen und Zollstationen entlang der Fahrstrecke vorher „Besuch“ von Fokkers Leuten erhalten hatten. Außerdem hatte – entgegen den offiziellen Darstellungen in den „Nachrichten für Luftfahrer“ - niemand in Deutschland, auch nicht bei den Behörden, ernsthaft Interesse, mit den Alliierten zusammenzuarbeiten. Fokker schrieb zur Ausführung:

„Dann wurde eine sorgfältig ausgewählte Gruppe langjähriger Angestellter und Arbeiter in das Geheimnis eingeweiht und für rasches Handeln mobilisiert.

Die Leute fuhren mit Lastkraftwagen herum und arbeiteten Tag und Nacht, eine grosse Zahl der versteckten Motoren, die noch in ihren Verschalungen waren, wieder hervorzuholen. Die Motoren wurden schleunigst in geschlossene Güterwagen verpackt, und auf sie häuften wir irgend welches Material, um den Raum auszufüllen. Die Türen der Güterwagen wurden verschlossen und versiegelt. In offenen Güterwagen verfrachteten wir verschiedene Arten Kriegsmaterial, legten Stahlrohre und Holz darauf und deckten das Ganze mit Flachen[11] zu. Der ganze Zug bestand aus 60 Wagen, die heimlich auf toten Geleisen in der Nähe von Schwerin untergebracht wurden. […] Nach Verabredung mit den Zollbeamten setzten wir den Zug

11) Flachen = Planen

mit voller Absicht aus 60 Wagen zusammen. Die Ausweichgeleise an der Grenze waren nämlich nur für Züge von 40 Wagen berechnet; so musste unser Extrazug einfach im Rollen bleiben, bis er in Holland war, wenn er nicht die grosse Durchgangsstrecke verstopfen sollte.“

Die alliierten Kontrollkommissionen erhielten beim ersten und den folgenden Transporten jedes Mal einen „heißen“ Tipp, der sie zu einem anderen Grenzübergang lockte, wo ihnen gestattet wurde, jeweils eine kleine Beute zu machen. So schafften die Fokker-Leute insgesamt sechs Züge mit je 60 Waggons unbemerkt nach Holland. Lediglich drei Wagen mit Flugzeugbauholz „gingen verloren“. Sie waren irgendwo geklaut worden. Zum letzten Transport schrieb Fokker:

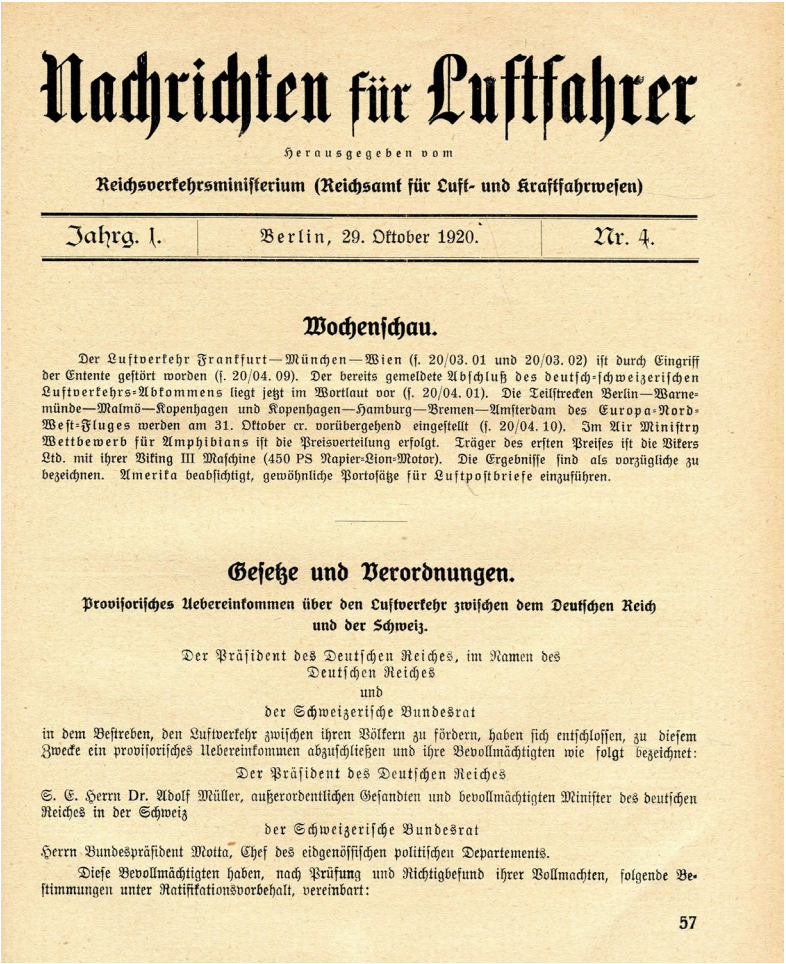
„Der letzte Zug, der über die Grenze rollte, enthielt beinahe 30 offene Wagen, auf denen sich Flugzeuge befanden. Wir hatten es nicht gewagt, die Flugzeuge früher zu verfrachten, da man ihre Umrisse auch unter den Flachen erkennen konnte. Übrigens hatten wir schon keine Flachen ohne Aufschrift mehr, und so waren diese flachen Wagen mit den Flugzeugen mit Flachen verdeckt, auf denen gross und breit FOKKER-FLUGZEUGWERKE SCHWERIN stand!
Insgesamt brachten wir in 350 Güterwagen mehr als 400 Motoren über die deutsche Grenze, ferner von Flugzeugen 120 D. VII in vollkommen oder fast ganz fertigem Zustand, mindestens 60 von den Aufklärungs-Zweisitzern, die niemals an die Front gekommen waren, und 20 oder mehr D. VIII, um nicht zu reden von den Wagenladungen von Messing- und Stahlteilen, Gummischläuchen, Aluminiumblechen, Schrauben, Propellern, Polstermaterialien und den tausenderlei Kleinigkeiten, die man für die Flugzeugkonstruktion benötigt.“

Außer der Hardware konnte Fokker etwa ein Viertel seines Geldvermögens auf Umwegen nach Holland schaffen. In den Niederlanden schaffte Fokker einen neuen Start. Bald pro-

Eine Nieuport-Delage NiD.29, ein einsitziges französisches Jagdflugzeug des Ersten Weltkrieges. Mit einer stark modifizierten Version gewann Joseph Sadi-Lecointe 1919 und 1920 mehrere Geschwindigkeitsrekorde. Foto: Wikipedia

duzierte er für das niederländische Militär, dann auch Verkehrsflugzeuge für die KLM. Später wanderte Fokker in die USA aus. Sein Unternehmen florierte, besonders im Bau von Verkehrsflugzeugen. 1931 flogen bei 54 Airlines Fokker F.VIIa-3m-Flugzeuge.

Soweit der Ausflug in die Realität der in den „Nachrichten für Luftfahrer“ beschriebenen Zusammenarbeit der deutschen Behörden mit den alliierten Kontrollkommissionen …



Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben vom

Reichsverkehrsministerium (Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen)

Jahrg. I. | Berlin, 29. Oktober 1920. | Nr. 4.

Wochenschau.

Der Luftverkehr Frankfurt—München—Wien (s. 20/03. 01 und 20/03. 02) ist durch Eingriff der Entente gestört worden (s. 20/04. 09). Der bereits gemeldete Abschluß des deutsch-schweizerischen Luftverkehrs-Abkommens liegt jetzt im Wortlaut vor (s. 20/04. 01). Die Teilstrecken Berlin—Warnemünde—Malmö—Kopenhagen und Kopenhagen—Hamburg—Bremen—Amsterdam des Europa-Nord-West-Fluges werden am 31. Oktober cr. vorübergehend eingestellt (s. 20/04. 10). Im Air Ministry Wettbewerb für Amphibians ist die Preisverteilung erfolgt. Träger des ersten Preises ist die Vikers Ltd. mit ihrer Viking III Maschine (450 PS Napier-Lion-Motor). Die Ergebnisse sind als vorzügliche zu bezeichnen. Amerika beabsichtigt, gewöhnliche Portosätze für Luftpostbriefe einzuführen.

Gesetze und Verordnungen.

Provisorisches Uebereinkommen über den Luftverkehr zwischen dem Deutschen Reich und der Schweiz.

Der Präsident des Deutschen Reiches, im Namen des Deutschen Reiches
und
der Schweizerische Bundesrat

in dem Bestreben, den Luftverkehr zwischen ihren Völkern zu fördern, haben sich entschlossen, zu diesem Zwecke ein provisorisches Uebereinkommen abzuschließen und ihre Bevollmächtigten wie folgt bezeichnet:

Der Präsident des Deutschen Reiches

S. E. Herrn Dr. Adolf Müller, außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister des deutschen Reiches in der Schweiz

der Schweizerische Bundesrat

Herrn Bundespräsident Motta, Chef des eidgenössischen politischen Departements.

Diese Bevollmächtigten haben, nach Prüfung und Richtigbefund ihrer Vollmachten, folgende Bestimmungen unter Ratifikationsvorbehalt, vereinbart:

57

In der Ausgabe Nr. 4 der „Nachrichten für Luftfahrer“ vom 20. Oktober 1920 wurde das Luftverkehrsabkommen zwischen dem Deutschen Reich und der Schweiz vollständig abgedruckt.

Nachrichten aus dem Ausland

Die Lektüre der alten gelblichen Seiten der Nachrichten für Luftfahrer machen eine längst vergangene Zeit und Menschen wieder lebendig, deren Namen heute noch in der Luftfahrt geläufig sind. Lassen Sie mich ein wenig in den Auslandsnachrichten blättern:

„Internationaler Wettbewerb Gordon-Bennet Pokal. Sieg des Franzosen Sadi-Lecointe auf Nieuport-Doppeldecker, mit 271,5 km/Std. am 28.9.1920. Der berühmte Pokal endgültig für Frankreich gewonnen.“

Joseph Sadi-Lecointe hatte schon 1919 mit einem stark modifizierten Nieuport-Doppeldecker einen (nicht offiziell anerkannten) Weltrekord geflogen. Die Spannweite der Maschine wurde von 9,70 Metern auf 6 Meter verkürzt, der Motor auf 320 PS gebracht. Mit dieser Version gewann Sadi-Lecointe den Coupe Deutsch von 1919 mit 307,5 km/h. Im Februar 1920 flog Joseph Sadi-Lecointe den ersten anerkannte Geschwindigkeits-Weltrekord nach dem ersten Weltkrieg (275, 264 km/h). Im September desselben Jahres

Von der britischen Sopwith F.1 Camel wurden ab 1916 insgesamt 5.490 Exemplare hergestellt. Foto: Wikipedia

gewann er den in den Nachrichten für Luftfahrer erwähnten Gordon-Bennet Pokal.

Das Flugzeug-Wettbewerb von 1920 war der letzte um die „Trophée d‘aviation Gordon Bennett“, der 1909 von Gordon Bennet jr., dem amerikanischen Eigentümer und Herausgeber der Zeitung New York Herald, ins Leben gerufen wurde. Ursprünglich als Flugzeugrennen konzipiert, ging es 1920 um Geschwindigkeitsrekorde.
Gordon Bennet jr. (1841–1918) war auch Sponsor für Autorennen und Ballon-Wettbewerbe. Der 1906 von ihm gestiftete Gordon-Bennet Cup ist der älteste Ballon-Wettbewerb der Welt und wird auch heute noch jedes Jahr ausgetragen.

„England: Firmenliquidation
Die Sopwith Aviation and Engineering Co Ltd. hat ihren 1.400 Mitarbeitern mitgeteilt, daß sie am 10. September d.J. in freiwillige Liquidation gehen muß, da ihr die Mittel zur weiteren Aufrechterhaltung des Betriebes fehlen.“

Was 1920 in Deutschland als kleine Nachricht veröffentlicht wurde, bedeutete in England das Ende eines legendären Flugzeugherstellers. 1912 wurde die Firma als Sopwith Aviation Company Ltd. gegründet. Gründer des Unternehmens war der Flugpionier und Rekordflieger Thomas Sopwith (1888–1989). Unter seiner Leitung entstand im Ersten Weltkrieg eines der berühmtesten britischen Jagdflugzeuge, die Sopwith Camel. Unter dem Namen Sopwith wurden im Ersten Weltkrieg 16.000 Flugzeuge gebaut. Nach dem Krieg gelang es Sopwith nicht, in den zivilen Sektor zu wechseln. Auch der Umbau des Unternehmens durch Zukauf eines Motorenherstellers zur Sopwith Aviation and Engineering Co Ltd. konnte den Niedergang des Unternehmens nicht verhindern. Durch hohe Steuernachzahlungen war Sopwith 1920 in den Konkurs gezwungen worden.

Dennoch gibt es auch 2023 noch ein Unternehmen, dessen Geschichte bis zu Thomas Sopwith persönlich zurückreicht. Das ist die BAE Systems, heute der siebtgrößte Rüstungskonzern der Welt:

Thomas Sopwith gründete gemeinsam mit Harry Hawker und einigen weiteren Geschäftspartnern unmittelbar nach der Auflösung des Unternehmens die Firma H.G. Hawker Engineering, den Vorläufer der späteren Firmen Hawker Aircraft und Hawker Siddeley. In den Werken dieser Firmen entstanden später so berühmte Flugzeugmuster wie das bekannte britische Jagdflugzeug Hawker Hurricane oder der Senkrechtstarter Hawker Siddeley Harrier. Im Jahr 1977 wurde Hawker Siddeley Teil der neu gegründeten staatlichen British Aerospace (BAe). Im Jahr 1999 fusionierte BAe schließlich mit Marconi Electronic Systems zu BAE Systems. Hierdurch entstand der größte Rüstungskonzern Europas und gleichzeitig der seinerzeit drittgrößte der Welt.[12]

Wie sehr sich die Nachwehen des Ersten Weltkrieges auch in den Luftfahrtregeln der Niederlande finden lassen, steht am Ende dieser Nachricht:

„Holland: Regelung der Luftfahrt in Holland
Endgültige Bestimmungen sind noch nicht erschienen. Vorläufig sind nur folgende Vorschriften erlassen:
1. Die Genehmigung, das Hoheitsgebiet der Niederlande mit einem fremdstaatlichen Flugzeug zu überfliegen, muß von der niederländischen Regierung eingeholt werden.
2. Die einzigen Punkte, wo eine Landung gestattet ist, sind: Schipol für Land-, Schellingwoude für Wasserflugzeuge (Zollflugplätze).
Die in Betrieb befindlichen Luftverkehrslinien Amsterdam-London und Amsterdam-Kopenhagen sind ermächtigt, bei Rotterdam, bezw. bei Hengelo zu landen, aber nur zum Zwecke des Postaustausches.
Jedem Flugzeug ist es verboten, den Bezirk Doorn (den Aufenthalt des Kaisers) zu überfliegen.“

Ausgerechnet dem Schutz eines Deutschen, Kaiser Wilhelm II., diente also eines der ersten Luftsperrgebiete der Niederlande. Ein Gesuch der alliierten Siegermächte, Kaiser Wilhelm II. auszuliefern, lehnte die niederländische Regierung am 22. Januar 1920 ab. Zum Exil des Kaisers in Doorn schrieb Christoph Laue 2021:

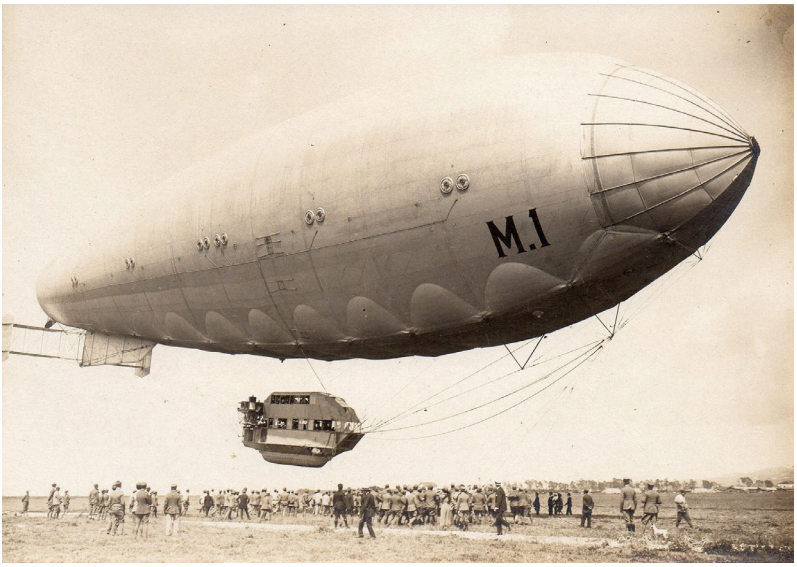
„Der abgesetzte deutsche Kaiser floh am 11. November 1918 in die Niederlande, bekam dort Asyl und sollte sich fortan als Privatmann verhalten. Das ihm eigentlich zu kleine Haus Doorn mit ca. 60 Hektar Park kaufte er schließlich aus Mangel an Alternativen im August 1919. Ab November 1919 wurde es für seine Zwecke modernisiert. Sein zunächst eingefrorenes Vermögen wurde bald vom republikanischen Deutschland freigegeben, so dass schon im September 51 Eisenbahnwaggons mit Möbeln, Kunstwerken und Haushaltsgegenständen eintrafen, die bis heute zur prunkvollen Einrichtung des Hauses gehören.“[13]

12) Dieser Absatz mit Zitaten aus Wikipedia

13) Blog Alltagskultur der Kommission Alltagskulturforschung für Westfalen

Eine Meldung vom 20. September 1920:

„Italien: Das Luftschiff M1 ist vollkommen vernichtet.
Ein Windstoß drückte es, als es aus der Halle gezogen werden sollte, gegen die Seitenwand. Die Hülle wurde in Stücke zerfetzt. „M1“ nahm an zahlreichen Kriegsfahrten teil und eröffnete nach Friedensschluß die erste italienische Zivil-Luftverkehrslinie.“



Die italienische M.1, bereits umgebaut für den Passagiertransport ...
Foto aus „Airships: Designed for greatness“, Italien 2015

Eine traurige Mitteilung. Aber auch eine bemerkenswerte: Immerhin flog das „M.1“ genannte Luftschiff schon seit 1912, war also für ein Luftschiff bereits ein Methusalem. Selten erreichte ein wind-empfindliches Luftschiff so ein biblisches Alter. Es muss ein atemberaubender Anblick gewesen sein, dem Aufstieg oder der Landung dieses Riesen beizuwohnen. Die M.1 war 1919 für den Transport von Passagieren modifiziert worden. Im September 1920, also kurz vor dem Unglück, flog sogar der italienische König Victor Emmanuel III an Bord der M.1 über Rom.

Verantwortlich für die italienischen Luftschiffe der 1920er-Jahre war Umberto Nobile, den ich bereits in ***Pilot und Flugzeug*** 2022, 10 und 11 (Flüge zum Nordpol Teil 2 und 3) vorgestellt hatte. Das Design der späteren Luftschiffe Nobiles war deutlich von der halbstarren Konstruktion der „M-Serie“ beeinflusst.

Meldung vom 26. September 1920:

„Die Luftverkehrslinien London-Paris beförderten in 18 Wochen 3.500 Passagiere. Seit Kurzem sind Apparate in Dienst gestellt worden, die bedeutend bequemer und schneller sind, als die bisher benutzten umgebauten Kriegsflugzeuge. So befördert z.B. ein Flugzeug auf der Strecke London Paris außer dem Führer 8 Fluggäste bei einer Geschwindigkeit von 200 km/St. Die durchschnittliche Reisedauer beträgt jetzt vom Hotel in London bis zum Hotel in Paris ca. vier Stunden. Klubsessel, große Fenster, Abdämpfung des Motorgeräusches, machen den Aufenthalt im Flugzeug für den Reisenden so behaglich als möglich.“

Die Meldung von 1920 zeigt, welchen enormen Fortschritt der Luftverkehr in den letz-

Der Schauspieler Hans Albers war Anfang der 1920er-Jahre einer der ersten Passagiere der Deutschen Luft-Rederei (DLR). Hier in einer zum „Verkehrsflugzeug“ modifizierten LVG C IV Militärmaschine. Aus „Hundert Jahre deutsche Luftfahrt“, 1991, Sammlung des Autors

ten 103 Jahren auf der Strecke London–Paris gemacht hat: Die durchschnittliche Reisedauer vom Hotel in London bis zum Hotel in Paris beträgt 2023 nochmal wie viel???

Ein weiterer Artikel in der Ausgabe Nr. 2 befasst sich mit der Wertminderung von Flugzeugen, herausgegeben vom kanadischen Luftamt. Hier einige Auszüge:

„Beschädigung durch Absturz. Eine Beschädigung des Flugzeuges durch Absturz wird mitunter nicht zu verhindern sein. Bei den Kriegsflugzeugen konnte man bei einem erfahrenen Flugzeugführer eine Lebensdauer von 600 Flugstunden annehmen, bei Wasserflugzeugen von nur 500 Stunden. Bei Zivilflugzeugen werden diese Zahlen voraussichtlich um ein beträchtliches erhöht werden können; immerhin muß noch – bis zum völligen Aufbrauch der Kriegstypen – bei Landflugzeugen mit mindestens 1/6 % an Abstürzen auf die Flugstunden gerechnet werden […] Abnutzung. Jedes Luftfahrzeug hat nur eine bestimmte Lebensdauer, es wird, abgesehen von Absturzbeschädigungen, nach bestimmter Zeit zum Fliegen untauglich. […] Nach sorgfältiger Prüfung kann man als Durchschnittslebensdauer eines Landflugzeuges 700 und eines Wasserflugzeuges 400 Flugstunden annehmen.“

Anders als bei der Reisezeit von London nach Paris haben sich also zumindest bei der Zuverlässigkeit der Flugzeuge seit 1920 deutliche Verbesserungen ergeben …

Die ersten „Nachrichten für Luftfahrer“ berichteten aus aller Welt. Es gab Meldungen vom Bau eines Flugplatzes in Japan, zum Luftverkehr nach Patagonien, über ein Abkommen über den Luftverkehr mit der Schweiz und über die Verabschiedung eines venezolanischen Luftfahrtgesetzes. Aus dem Kongo wurde berichtet, dass es zu wenige Notlandeplätze gebe und dass man die Ladung auf zwei Flugzeuge verteilen solle, die dann gemeinsam fliegen sollten, um sich bei Notlandungen unterstützen zu können und Hilfe zu holen. Und immer wieder findet

man kleine Details, Vorschriften, die man mal mit den heutigen vergleichen sollte. Wie z.B. die Regeln zum „Überfliegen von Ortschaften“ in Frankreich. Die Mindestflughöhen über Städten mit mehr als 100.000 Einwohner betrugen 1920 für einmotorige Flugzeuge 2.000 Meter, für mehrmotorige Maschinen 1.000 Meter. Über Ortschaften mit 10.000 bis 100.000 Einwohnern (das Zählen der Einwohner vom Flugzeug aus wurde nicht erwartet) mussten einmotorige Flugzeuge mindestens 1.000 Meter hoch fliegen, mehrmotorige Maschinen 500 Meter.

Zusammenfassend lässt sich nach Durchsicht der alten Dokumente sagen, dass die im Vergleich zu heute eigentlich wenigen Luftfahrtregeln in Europa von Land zu Land so unterschiedlich waren, dass ein 100 % regelkonformes Fliegen schon damals völlig unmöglich erschien. Dennoch wurde 1920 mit großer Begeisterung geflogen, ohne dass den Piloten diese Regeln in allen Details genau bekannt waren.
Also fast so, wie heute ...

peter.klant@pilotundflugzeug.de

Einige Literatur und Links

[1] „Der Flugpionier August Euler verlegt seine Flugzeugfabrik von Griesheim nach Frankfurt-Niederrad“ Zeitgeschichte in Hessen, Landesgeschichtliches Informationssystem Hessen (LAGIS) https://tinyurl.com/mkaaapvr

[2] Biografische Daten August Euler LEO-BW – das landeskundliche Informationssystem für Baden-Württemberg https://tinyurl.com/33e29p5f

[3] Der tolle Euler – Flugzeugführer Deutschland Nummer 1 von Egon Kronenwerth, Frankfurt 1992

[4] Verkehrsflieger berichten. Flugberichte und Bilder deutscher Flugzeugführer und Flugkapitäne Berlin 1931

[5] Bordbuch eines Verkehrsfliegers von Flugkapitän Walter Ackermann, Zürich 1934

[6] Reichsfluchtsteuer von 1931 Hier findet sich der Ursprung vom deutschen Flugplatzzwang, der Luftaufsicht und dem Hauptflugbuch. Alles Nachwirkungen der NS-Zeit, die man vergessen hat, nach dem Krieg wieder abzuschaffen. https://de.wikipedia.org/wiki/Reichsfluchtsteuer

[7] Airships: Designed for greatness Italien 2015

[8] Aus meiner Ingenieurlaufbahn von Claude Dornier, Eigenverlag 1966

[9] Claude Dornier – Ein Leben für die Luftfahrt von Joachim Wachtel, Aviatic Verlag 1989

[10] Der fliegende Holländer Das Leben des Fliegers und Flugzeugkonstrukteurs A.H.G. Fokker von Anthony Fokker und Bruce Gold, Zürich 1933