Eine Doppelbelegung, die auf den ersten Blick gar nicht auffiel, denn die Zulassungsnummer D-1006 wurde zweimal an das gleiche Flugzeugmuster Albatros L 65 II vergeben: Die in den NfL genannte Eintragung bezog sich auf die WNr. 10014, dagegen trägt die auf dem Foto festgehaltene Maschine die viel höhere WNr. 10109 (auf dem Originalbild eindeutig auf Seitensteuer und Flügelstreben erkennbar). Eine entsprechende Information wurde nie veröffentlicht! (Slg. Ott/ADL)

Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1934

4. Die deutsche Luftfahrzeugrolle 1920-1934 (LFR B)

von Dr. Ernst Vocke † (ADL)

04.2019 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 8 / 1981

4.5 Mehrfachbelegungen

Mehrfachbelegung von D-Nummern

Im Gegensatz zu den Kraftfahrzeug-Zulassungen wurden die LFR-B-Kennzeichen im Prinzip nur je einmal vergeben. Gerade deshalb interessiert, warum in manchen Fällen hiervon abgewichen wurde – und in welcher Weise. Leider ließ sich in den vergangenen Jahrzehnten keiner der damaligen Bearbeiter ausfindig machen, um als Zeitzeuge Auskunft geben zu können, und inzwischen dürfte wohl keiner von ihnen mehr am Leben sein.

Beispiele für Mehrfachbelegungen:

D-295[1]	Junkers K 16, Werk-Nr. 527, zugelassen 1923, Teilnahme am Flugwettbewerb Göteborg. Ab mindestens 03.1924 umnumeriert in D-323 für Junkers-Expedition Südamerika.
D-295[2]	Udet U 12 a, Werk-Nr. 258, zugelassen 11.11.25 für Fliegerschule Staaken GmbH.
D-508[1]	Focke-Wulf A 16, Werk-Nr. 4, zugelassen 01.1925 für die Bremer Luftverkehr GmbH. Ab mindestens 05.1925 umnumeriert in D-647 für die Teilnahme am Deutschen Rundflug.
D-508[2]	Aero-Sport S I, Werk-Nr. 103 oder 105, zugelassen 01.1926 für die Sportflug GmbH.
D-1011[1]	Junkers A 35, Werk-Nr. 1065, zugelassen 1926, zerstört bei Bruchversuchen in der DVL 1928.
D-1011[2]	Heinkel He 45 A, Werk-Nr. 363, zugelassen für DVS im Oktober 1932.

Insgesamt sind vermutlich nicht viele D-Nummern der LFR-B mehrfach belegt worden. Bisher sind etwa 90 Fälle sicher nachvollziehbar, das entspricht rund 2,6 % von 3463 (höchste bekannte Eintragungsnummer).

Solche Mehrfachbelegungen traten übrigens in der Zulassungskladde des RVM 1930 nicht in Erscheinung. Dort befanden sich nur die – aus der Sicht von 1930 – letzten Eintragungen, meist also die Zweitbelegungen. Bei der Nummer D-295 war die Udet U 12 aufgeführt, bei der Kennung D-1011 dagegen die Erstbelegung Junkers A 35, da die Heinkel-Maschine erst 1932 zugelassen wurde.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

(oben): Die Junkers K 16 D-295 von 1923 erhielt ein Jahr später für die ESA (Junkers Expedition-Südamerika) die neue Zulassung D-323.

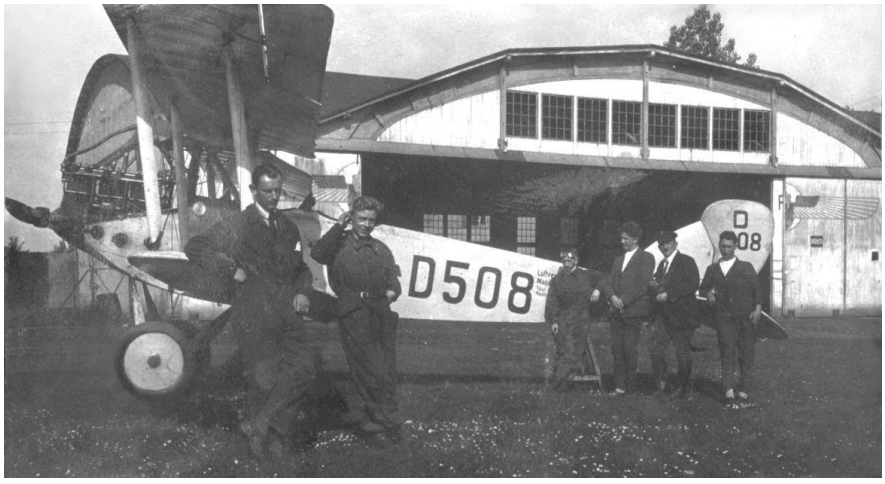
(links): Der Udet-Flamingo D-295 lebte nur wenige Tage. Von Knobelsdorff verunglückte mit ihm am 20.11.1925 in Staaken nach Rückkehr von einer Richthofen-Gedächtnisfeier.

(beide Fotos Slg. Frost/ADL)

(oben und links): Die Focke- Wulf A 16 D-508 bekam für den Deutschen Rundflug 1925 die neue Zulassung D-647. Eigentümer und Halter der Maschine war die Bremer Luftverkehrs GmbH, die noch im selben Jahr in Norddeutsche Luftverkehrs AG umgewandelt wurde.

(unten): Nachfolgerin als D-508 wurde eine Aero Sport S I (Nachbau der LVG B III), welche der Luftreederei Magdeburg gehörte.

(alle drei Fotos Slg. Frost/ADL)



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

In der besagten Zulassungskladde fand der Autor lediglich für die Zeit zwischen 1929 und Juli 1930 einige wenige Doppelbelegungen, wobei die erste Eintragung durchgestrichen und durch eine zweite überschrieben war. Es handelte sich bei den Ersteinträgen ganz offensichtlich um vorgesehene (eventuell sogar reservierte) Zulassungen, welche aber nicht in der geplanten Form vergeben wurden, so daß die betreffenden D-Nummern schließlich an andere Flugzeuge zur Vergabe kamen.

Scheinbare Mehrfachbelegungen

Zulassung	LFR-B-Eintrag als	Originaltyp
D-199	Westfalenwerk W I	DFW C V
D-249	Westfalenwerk W I	DFW C V
D-351	DLFW B II	Albatros B II
D-407	DLFW D VIII a	Fokker D VII
D-428	Hüffer H.S.D. II	Fokker D VII
D-448	DLFW B I	LVG B III
D-480	Bäumer B III	LVG B III
D-495	Kalbfleisch HK 1	Hansa-Brandenburg C I
D-527	Aero Sport S I	LVG B III
D-541	Sellhorn HSS 1	Albatros B II
D-761	Ahrens & Schulz L 2	LVG B III
D-920	Bäumer B VI	Rumpler C IV
D-975	Ra-Ka RK 6	LVG B III
D-1114	Ra-Ka RK 8	LVG C VI

Weisen verschiedene Dokumente auf die mehrfache Nutzung einer Zulassungsnummer hin, muß zunächst geprüft werden, ob es sich nicht um ein und dasselbe Flugzeug handelt, das nur unterschiedlich angesprochen wurde. Das kann z.B. bei Bezeichnungen von Herstellerwerken der Fall sein, die einen fremden Typ wieder aufgebaut, repariert, verbessert oder einfach (in Lizenz) nachgebaut haben. Die LVG B III war ein beliebtes Objekt für derlei Praktiken, doch auch andere Muster erhielten neue Bezeichnungen:

Bäumer zum Beispiel hatte die alte Rumpler C IV „aufgemöbelt“, sie danach als Bäumer B VI bezeichnet und so auch 1926 als D-920 in die Luftfahrzeugrolle eintragen lassen. Tatsächlich bezog sich neue Typennummer aber nur auf die Inventar-Nummer im damaligen Bäumer-Flugzeugpark. Später gab es einen „echten“ Typ Bäumer B VI, eine Neukonstruktion der Brüder Günter bei der Bäumer Aero GmbH, der die Zulassung D-1908 trug.

Das ehemalige Jagdflugzeug Fokker D VII wurde als zweisitziges Schulflugzeug um- bzw. nachgebaut und trug dann überwiegend die Bezeichnung DLFW D VIII a – nach den Deutschen-Lloyd-Flugzeugwerken, welche die Umkonstruktion vorgenommen hatten. Solche Maschinen wurden in Programmen für Flugtage gerne noch als „Fokker D VII“ angepriesen (D-407, D-700), um ein wenig von der Berühmtheit zu profitieren, die dieser Typ im Ersten Weltkrieg erlangt hatte.

Echte Mehrfachbelegungen

Von solchen nur scheinbaren Mehrfachbelegungen soll hier also nicht die Rede sein. Was bleibt, ist aber noch komplex genug. Die nachfolgende Tabelle zeigt, daß sich 5 Varianten unterscheiden lassen:

Fall	Vorgang	D-Nummer	Flugzeug	deutsche Zulassung erhalten	Anzahl Fälle (etwa)
(1)	Belegung	beantragt	nicht gebaut	nein	nicht mitgezählt
(2)	Belegung	beantragt	im Bau, nicht fertiggestellt	nein	9
(3)	Belegung	für Erprobung oder Wettbewerb vorläufig zugeteilt, dann wieder gestrichen	fertiggestellt, während Erprobung bzw. Wettbewerb ausgeschieden	nur vorläufige Zulassung, später zurückgezogen	12
(4)	kurzfristige Vergabe	vergeben, dann wieder gelöscht und anderweitig vergeben	fertiggestellt, in Deutschland für kurze Zeit in Betrieb	ja, jedoch nur kurzzeitig wirksam	26
(5)	dauernde Vergabe	endgültig vergeben	fertiggestellt, für Luftverkehr in Deutschland zugelassen	ja	45
				Summe	92

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Begrenzt man die bisher als sicher bekannten Doppelbelegungen nur auf die Fälle endgültiger Vergabe (5), so bleiben von den 92 nur noch 45 „echte“ Doppelbelegungen übrig. Hierunter sind aber alle solche Fälle mitgezählt, deren Einzelverlauf bisher noch nicht ermittelt werden konnte, so daß einige hiervon in Wirklichkeit noch unter die Kategorien (1) bis (4) gehören können.

Beispiele:

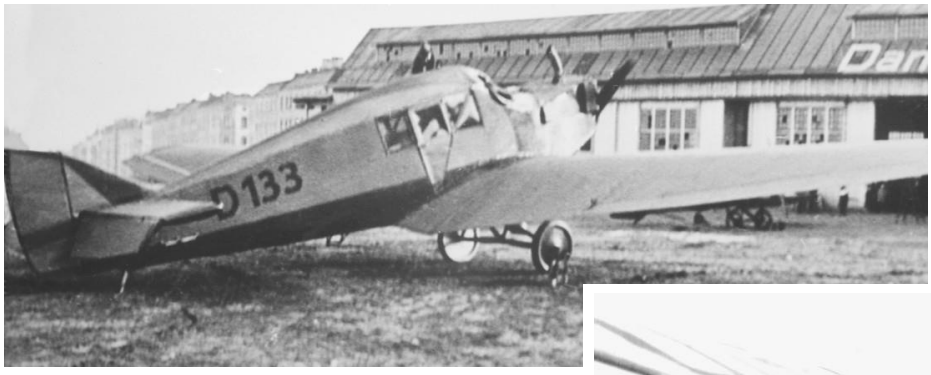
Zu (1): D-1818. Fieseler wollte nach seinen Kunstflugzeugen D-1212 und D-1616 für seine nächste Tigerschwalbe gerne die Zulassung D-1818 haben. Die Nummer wurde ihm auch vorläufig freigehalten. Die Maschine kam aber nicht in die Fertigung, weil die Firma Raab-Katzenstein in der Zwischenzeit ihre Tore schloß. Die freigebliebene Nummer erhielt später eine Klemm. Solche Fälle wurden hier nicht mitgezählt, weil es sich nur um Reservierungen handelte und die betreffenden Flugzeuge gar nicht existierten.

Zu (2): Für den Europaflug 1930 meldete das Raab-Katzenstein Flugzeugwerk zwei Doppeldecker RK 29 an (Werk-Nr. 112 und 113), für die als Kennzeichen D-1898 und D-1899 vorgesehen waren. Die Maschinen wurden jedoch nicht mehr zugelassen, weil die Firma kurz vor dem Wettbewerb ihren Betrieb einstellte. Die Nummer D-1898 erhielt 1931 die Dornier Do 10, Werk-Nr. 227, und D-1899 ging 1933 an die Albatros L84, Werk-Nr. 10187.

Zu (3): Wettbewerbe wurden vielfach mit dem Ziel ausgeschrieben, die technische Entwicklung zu fördern. Neukonstruktionen erhielten für ihre Teilnahme eine Zulassung auf Probe und eine vorläufige D-Nummer. Da technische Neuerungen oft mit „Kinderkrankheiten“ verbunden waren, erfolgte die Fertigstellung solcher Flugzeuge meistens unter Zeitdruck und ohne genügende Erprobung. Schieden die Anwärter im Wettbewerb aus, war eine Neuvergabe der D-Nummern möglich.
Für den Seeflugwettbewerb 1926 hatte die Udet U 13 das Kennzeichen D-945 erhalten. Sie wurde aber nicht rechtzeitig fertig und ihre Teilnahme abgesagt. Bei der späteren Erprobung ging das Flugzeug am 1.10.1926 im Starnberger See zu Bruch. Andere Teilnehmer erschienen zwar rechtzeitig, verunglückten aber während des Wettbewerbs: LFG V 61 D-925 und Heinkel He 5b D-938. Alle drei Nummern konnten neu belegt werden.

Zu (4): In vielen Fällen wurde eine D-Nummer erneut vergeben, wenn ein Flugzeug schon kurz nach der Zulassung wieder ausschied – entweder durch Verkauf ins Ausland oder frühzeitigen Totalschaden, etwa noch im Zulassungsmonat. Ab 1928, seit die Zulassungen und Abgänge in den NfL größtenteils veröffentlicht wurden, läßt sich nachweisen, daß erneute Vergaben nur auf sehr kurzlebige Erstbelegungen folgten. Diese waren in den meisten Fällen in den NfL noch gar nicht publiziert worden.
Doch auch vor 1928 wurde schon so verfahren. Von der D-428, einer DLFW D VIII a, liegen zufällig die genauen Daten ihrer kurzen Existenz vor: Zulassung am 4.1., Totalschaden am 11.1., amtliche Löschung am 15.1.1926. Die erneute Belegung der Nummer D-428 erfolgte im Februar/März 1926 mit einer Aero-Sport S I. Bei etlichen anderen Fällen vor 1928 waren die Abläufe offenbar ähnlich.

Zu (5): Selbst dann, wenn ein Flugzeug mit endgültiger Zulassung nach längerem Einsatz im öffentlichen Luftverkehr ausschied, war eine erneute Belegung der Nummer nicht ausgeschlossen. Beispiel: Die Fokker F III, Werk-Nr. 1539, trug seit 1926 das deutsche Kennzeichen D-1028. Am 17.8.1927 ging sie anläßlich einer Notlandung bei Verden zu Bruch.
1931 wurde die Nummer D-1028 der Heinkel HD 46 b, Werk-Nr. 377, neu zugeteilt. Vermutlich geschah das aus Tarnungsgründen, denn die He 46 b war der zweite Prototyp eines geheimen Militäraufklärers und hätte normalerweise ein Kennzeichen aus dem Nummernkreis 2100 bis 2199 erhalten müssen, der im zweiten Halbjahr 1931 „dran“ war. Offenbar wollte man durch die relativ niedrige Nummer die Maschine deutlich älteren Datums und damit weniger verdächtig erscheinen lassen.



Die Junkers F 13, WNr. 534, flog zunächst als D-133 im Luftverkehr des Lloyd Ostflugs, wechselte aber nach Gründung der Schwestergesellschaft Danziger Luftpost im Frühjahr 1921 dorthin und erhielt die neue Zulassung Dz 31 des Freistaats Danzig.

Zweiter Träger der Zulassung D-133 war ein Sportflugzeug des Typs Mark R IIIa/22, welches dem Verein für Luftfahrt Remscheid gehörte. Flugzeugführer Hans-Joachim von Hippel machte mit der Maschine am 23.März 1926 in Remscheid-Hohenhagen restlosen Bruch. (Slg. Frost/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Junkers T 19, WNr. 529, Zulassung D-296, nahm im August 1923 in Göteborg auf der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung ILUG unter der Startnummer 2 an den Flugwettbewerben teil.
Im Winter 1923/24 wurde die Maschine abgemeldet. Bei der Wiederzulassung im Frühjahr 1924 erhielt sie aus unbekannten Gründen nicht ihr altes Kennzeichen zurück, sondern die neue Zulassungsnummer D-386.
(beide Bilder Slg. Frost/ADL)

Zweite Trägerin der Zulassungsnummer D-296 war eine Udet U 12 a Flamingo mit der Werknummer 261. Die Maschine wurde im Januar 1926 erstmals registriert und kann deshalb nicht der Grund gewesen sein, warum die obige Junkers T 19 ihre alte Zulassung nicht wieder erhielt.
Die U 12 a befand sich im Eigentum der Bäumer Aero GmbH in Hamburg.
(Slg. Frost/ADL)

Quellen zur Feststellung von Mehrfachbelegungen

Auf alte Fotos wurde bereits hingewiesen. Doch muß man bei Flugzeugen bis etwa D-600 auf äußere Merkmale, wie ILÜK-Sterne, schwarze Flügelstreifen, Firmen-Embleme usw. achten, um sicherzugehen, daß es sich nicht um Maschinen aus der LFR-A-Zeit handelt.

Weitere Nachweise sind auch aus alten Akten möglich. Hierzu zählen Landelisten von Flugplätzen, amtliche Unfallberichte, Fachzeitschriften, Wettbewerbs-Meldelisten und ähnliches.

Schließlich kann man Doppelbelegungen zwar nur vermuten, aber mit gutem Grund, wenn eine Nummer „unzeitgemäß“, d.h. viel zu spät, erscheint.

Man könnte einwenden, daß eine Erst-Vergabe vielleicht gar nicht existiert hat, sondern in der „normalen“ Vergabezeit bereits Lücken entstanden, etwa weil ein Projekt nicht zustande kam oder ein angemeldetes Flugzeug vorzeitig ausschied. Doch sind von den gezählten 92 Mehrfachbelegungen nur in 16 Fällen die ersten Träger der Nummer bisher unbekannt; in allen anderen Fällen ließen sie sich finden.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Mark R III/22, Werknummer 92, nahm im August 1923 unter der Zulassung D-281 für das Stahlwerk Mark an den Flugwettbewerben der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung ILUG in Göteborg teil. Im März 1924 ging sie in das Eigentum der Westfalenwerk GmbH in Münster über. Der weitere Lebenslauf der Maschine liegt im Dunkel.
Zweiter Träger der Nummer D-281 war eine Junkers T 26 mit der Werknummer 447, erstmalig erwähnt im Dezember 1925. Das Flugzeug befand sich –mindestens zeitweilig – im Besitz des Leipziger Vereins für Luftfahrt.
(beide Bilder Slg. Frost/ADL)

Vermutete Doppelbelegung von D-Nummern

Zulassung	vergeben an	Normale Vergabezeit	tatsächliche Zuteilungszeit
D-83	Junkers F 13, WNr. 778	ca. 07.1920	04.1926
D-168	Junkers F 13, WNr. 777	ca. 08.1921	04.1926
D-198	Udet U 12 a, WNr. 287	ca. 07.1922	07.1926
D-200	Fokker F III, WNr. 1658	ca. 07.1922	ca. 06.1927
D-387	LVG B III, WNr. 1001	ca. 04.1924	ca. 09.1927
D-566	Focke-Wulf A 16, WNr. 18	ca. 04.1925	ca. 04.1926
D-834	Ra-Ka Kl I a, WNr. 43	ca. 04.1926	ca. 04.1927
D-1973	Arado SD III, WNr. 54	ca. 11.1930	10.1932

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

(rechts):
Die Neukonstruktion LFG V 61 mit der Zulassung D-925 überlebte den Seeflugwettbewerb nicht. Sie versank am 28.7.1926 vor Misdroy.

(unten):
Die BFW 3 a, der einzige „Flamingo“ mit Stahlrohrrumpf, erschien Anfang 1928 und wurde zweite Trägerin des Kennzeichens D-925.

(beide Fotos Slg. Frost/ADL)

Suche nach einem Schema

Bei der Untersuchung, weshalb wohl einige (wenige) D-Nummern doppelt belegt wurden und viele andere nicht, findet man einen gewissen Hinweis, wenn man die Häufigkeit des Vorkommens nach den Jahren anordnet:

Häufigkeit der Doppelbelegung von D-Nummern pro Jahr

Zulassungsjahr	Anzahl Erstbelegungen im Jahr	Anzahl Zweitbelegungen im gleichen Jahr	Zweitbelegungen in % der Erstbelegungen
1921	49	5	10
1922	52	2	4
1923	102	3	3
1924	175	4	2
1925	310	20	6
1926	218	21	10
1927	254	19	7
1928	262	2	1
1929	236	2	1
1930	201	1	0,5
1931	212	1	0,5
1932	177	8	5
1933	510	4	1
1934 (3 Mon.)	583	0	0
Summe	**--**	**92**	**--**

Daraus ist ersichtlich: 1921 mußte sich das System erst einlaufen. 1922 bis 1924 waren Zweitbelegungen relativ selten. 1925, 1926 und 1927 ging man aber vom alten Schema ab, und es geriet offenbar manches ins Rutschen. Für rasch zu erledigende Anträge wegen der vielen Wettbewerbe dieser Jahre wurden Nummern im voraus vergeben, entstehende Lücken wieder belegt, Flugzeuge umnumeriert, vorläufige Zweitbelegungen wieder rücknumeriert, und plötzlich wurde auch auf einige recht alte D-Nummern zurückgegriffen (D-63, D-83, D-92, D-168 usf.).

Doch lassen sich aus allen diesen Erscheinungen kaum eindeutige Schlüsse ziehen. Es standen weitaus mehr alte, niedrige D-Nummern für Neubelegungen zur Verfügung, als wieder aufgegriffen wurden. Hier scheint reiner Zufall oder Spielerei geherrscht zu haben.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Ab 1928 jedoch trat wieder Ordnung ein. Doppelbelegungen erfolgten eher selten und höchstens dann, wenn die Erstbelegung nur sehr kurze Zeit Gültigkeit hatte.

Doch fällt nun etwas anderes auf: Bei Doppelbelegungen zwischen 1928 und 1933, insgesamt 18, handelt es sich in zehn Fällen um Flugzeuge mit militärischem Hintergrund. Sie sind meist nur aus Fotos bekannt, denn sie wurden in den NfL fast durchweg verschwiegen. Hierunter fallen Prototypen für eine neue Luftwaffe, wie z.B. die Junkers A 48 D-1057, die Heinkel HD 45 D-1011 oder die schon weiter oben erwähnte HD 46 D-1028. Sie alle durften damals noch gar nicht existieren und es liegt nahe anzunehmen, daß die niedrige D-Nummer sie als „älteren Typ" tarnen sollte. – Aus der Existenz dieser militärischen „Erlkönige" erklärt sich in der obigen Jahrestabelle vermutlich das nochmalige Ansteigen der Doppelbelegungen in 1932.

(oben):
Die F13 D-985 trug etwa 1926 für recht kurze Zeit eine deutsche Zulassung, dann verschwand sie - vermutlich ins Ausland.

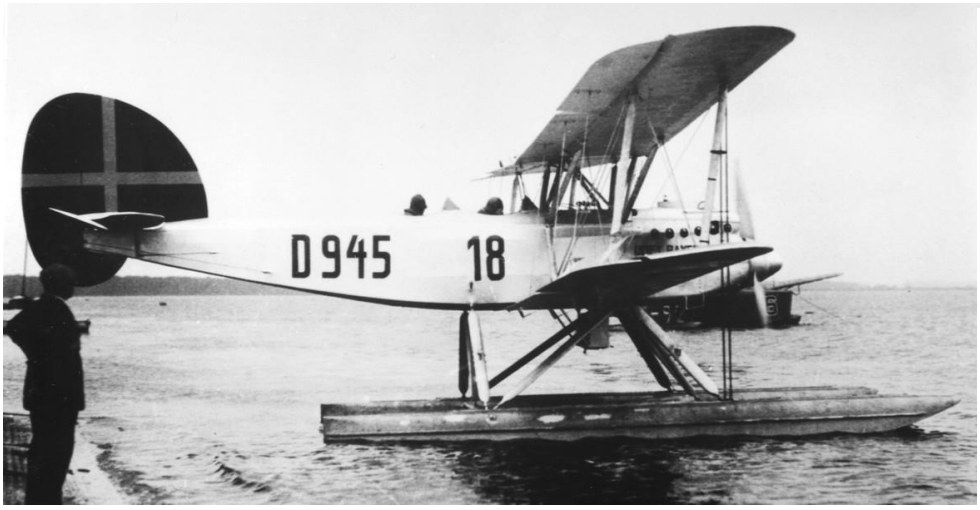
(links):
Erst 1926 wurde diese betagte Rumpler C I als D-985 zugelassen. Sie stand bereits seit 1921 im Dienst der Deutschen Seewarte, mit Sonderzulassung für wissenschaftliche Zwecke aber ohne D-Nummer.

(beide Bilder Slg. Frost/ADL)

Schlußfolgerungen

- Die LFR-B ist im wesentlichen eindeutig. Mehrfachvergabe von D-Nummern sind Ausnahmen.
- Von dieser Regel wurde 1925/26 aus unbekannten Gründen und 1931/32 wohl zwecks militärischer Tarnung vorübergehend abgewichen.
- Ab 1928 finden sich erneute Belegungen nur bei Zulassungsnummern, deren Erstvergabe bis dahin noch nicht veröffentlicht war.
- Für die Abweichungen konnten zwar oft die Anlässe ermittelt werden, wie vorzeitiges Ausscheiden der Erstbelegungen durch Bruch, Auslandsüberführung, Umnumerierung für Wettbewerbe u.a.m., doch galten diese Ursachen nicht zwingend. Nach den meisten solcher Anlässe erfolgte keine Neubelegung alter Nummern, sondern es wurde einfach weitergezählt.
- Es ist zu vermuten, daß es eine „Dunkelziffer" von Doppelbelegungen gibt, die bisher noch unentdeckt blieben, vor allem in den frühen zwanziger Jahren. Doch dürfte ihre Zahl nicht erheblich sein.

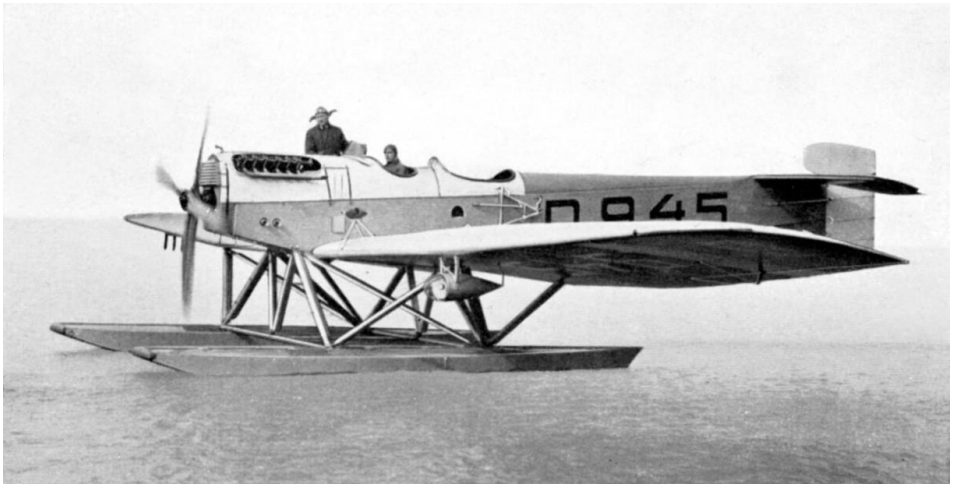
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



(oben):
Die Udet U 13 D-945 mit der Start-Nummer 18 traf verspätet zum Deutschen Seeflugwettbewerb in Warnemünde ein und nahm außer Konkurrenz an den Leistungsprüfungen teil. In der Fliegerei war die 13 wahrhaftig kein Glückssymbol! Die Maschine ging bei Erprobungen auf dem Starnberger See am 1.10.1926 zu Bruch.

(unten):
Die Zulassung D-945 wurde 1927 der Heinkel HE 1, Wnr. 208, der Severa GmbH zugeteilt.

(beide Bilder Slg. Frost/ADL)



(oben und rechts):
Eine typische, militärisch bedingte Mehrfachbelegung: Die erste Trägerin der Zulassung D-1113, eine Albatros L 74, WNr. 10097, wurde nie offiziell publiziert. Erst die Zweitbelegung mit der Albatros L 76, WNr. 10115, erschien amtlich in den Nachrichten für Luftfahrer.

(oberes Bild Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Fokker F III, D-1028, führte bei der Luft Hansa den Namen „Rhein“ und fand am 17.8.1927 bei Verden/Aller ihr fliegerisches Ende. Eine Motorstörung zwang zur Notlandung, trotz des schweren Bruches gab es aber keine Verletzten. (Slg. Frost/ADL)

Der Aufklärer He 46 a, WNr. 377, erhielt 1931 aus Tarnungsgründen die niedrige Zulassung D-1028. Damit erschien die Maschine zwar beim Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie, E-Stelle Staaken, aber nicht in den amtlichen Nachrichten für Luftfahrer. (Slg. Koos/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik