



Die LVG C VI, Kennzeichen D-797, diente bei der Firma Fuhrken sowohl im Rundflugbetrieb als auch zur Bekämpfung von Forstschädlingen. In der Mitte der Personengruppe vor dem Flugzeug überragt Siegfried Fuhrken alle anderen Leute. (Luftfahrtarchiv Matthiesen)

Der Luftfahrtbetrieb Siegfried Fuhrken in Bad Oeynhausen

Von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 02.2016 im ADL-Internetportal

Der Unternehmer Siegfried Fuhrken betrieb in Bad Oeynhausen nicht nur einen Autohandel, eine Auto-Reparaturwerkstatt und eine Großgarage, sondern gehörte im Juli 1924 auch zum Gründerkreis der Oeynhausener Fluggesellschaft „Westflug GmbH“ und wurde deren erster Geschäftsführer. An dieser Stelle soll aber nicht auf Fuhrkens Bedeutung für die Westflug GmbH eingegangen, sondern es sollen seine eigenständigen Aktivitäten auf dem Gebiet der Luftfahrt betrachtet werden.

Der Anfang

Siegfried Fuhrken lebte seit 1908 in Bad Oeynhausen. Er hatte sich schon vor dem ersten Weltkrieg für die Fliegerei begeistert und war 1914 dem Mindener Verein für Luftfahrt beigetreten. Im Herbst 1923 gehörte Fuhrken zu den Initiatoren einer Bewegung, die sich für die Schaffung eines Flugplatzes in Bad Oeynhausen einsetzte. Im März 1924 begann er damit, unter dem Namen „Westflug“ in seinem Unternehmen einen eigenständigen Firmenzweig für den Bereich Luftfahrt aufzubauen, Monate bevor es zur Gründung der gleichnamigen GmbH als Fluggesellschaft kam.

<p>Westflug Inhaber: S. fuhrken Fliegerschule und Werkf Flughafen: „Am Biel“ Generalvertretung der Markfluggesetze Bank-Konto: Direction der Diskont-Gesellschaft Zweigstelle Bad Oeynhausen Postkassenkonto: Nummer Nr. 65547 Fernsprecher Nr. 108 und 214</p>	<p>R. Bad Oeynhausen, den <u>15. Juli</u> 192<u>4</u></p> <p>An den Herrn</p> <p>Oberpräsidenten Luftüberwachungsstelle</p> <p><u>Münster i/W.</u></p>
---	---

Briefkopf des Unternehmensbereichs „Westflug“ der Firma Fuhrken. Dieser Bereich existierte bis Mitte 1924 und ging dann in der frisch gegründeten Westflug GmbH auf.



Fuhrken beschaffte für seinen Bereich „Westflug“ in den Monaten März und Mai 1924 zwei Eindecker des Musters Mark R III a. Das Bild zeigt beide Maschinen im Vordergrund, dahinter andere Flugzeuge, offenbar während einer Flugveranstaltung. Die beiden Mark-Eindecker tragen noch keine Kennzeichen. Aufnahmezeitpunkt Mai/Juni 1924.

Am 7. März 1924 erhielt Fuhrken sein erstes eigenes Flugzeug, einen kleinen Hochdecker vom Typ Stahlwerk Mark R III a. Die Maschine war mit telegraphischer Zulassung auf dem Luftweg nach Bad Oeynhausen überführt worden und absolvierte in den folgenden Tagen Platzflüge und Rundflüge über dem Kurort. Leider währte die Freude an dem ersten Oeynhausener Flugzeug nicht lange, denn am Nachmittag des 13.3.1924 kam es zu einer Bruchlandung: Kurz nach dem Start auf dem behelfsmäßigen Flugplatz in der sogenannten Flutmulde an der Werre, als die Mark-Maschine gerade eine Höhe von 1 Meter erreicht hatte, bemerkte der Pilot plötzlich rechts von sich eine Schar Kinder, die vom Inselwäldchen her kamen und schnell die freie Fläche des Platzes zu überqueren versuchten. Um das Leben der Kinder nicht zu gefährden, leitete der Flugzeugführer eine scharfe Ausweichbewegung nach links ein. Dabei geriet er in einen starken, böenartigen Südwestwind, der das Flugzeug infolge seiner noch geringen Fahrt in eine Baumgruppe herunterdrückte. Der Mark-Eindecker überschlug sich, wobei der Flügel zu Bruch ging und die Luftschraube zersplitterte. Dieser Unfall gab übrigens den Ausschlag dafür, daß man das provisorisch hergerichtete Gelände als Flugplatz aufgab und statt dessen auf einen größeren Platz in der Nachbargemeinde Werste, genannt „Am Siel“, auswich.



Der Flugplatz „Am Siel“ in der Gemeinde Werste bei Bad Oeynhausen lag an einer Schleife des Flusses Werre. Aufnahmezeitpunkt etwa 1925.

(Stadtarchiv Bad Oeynhausen, Bildbestand Langer)

Während die verunglückte Maschine in Reparatur war, bestellte Fuhrken einen weiteren Mark-Eindecker gleichen Typs, der im Mai 1924 zur Auslieferung kam. Beide Flugzeuge wurden bei Gründung der Westflug GmbH von Fuhrken als Sacheinlage in die neue Gesellschaft eingebracht. Sie erhielten am 26.6.1924 die offiziellen Zulassungen zum Luftverkehr und wurden als D-411 und D-412 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen, mit der Westflug GmbH als Eigentümer.

Zum 1. April 1925 trat Siegfried Fuhrken als Geschäftsführer der Westflug GmbH zurück und schied zum gleichen Zeitpunkt auch als Gesellschafter aus. Dieser Rückzug geschah offenbar im gegenseitigen Einvernehmen und hatte wohl mit dem Bestreben Fuhrkens zu tun, nach eigenen Vorstellungen ein Luftfahrtunternehmen aufzubauen und zu betreiben. Vermutlich war ihm der Junkers-Einfluß innerhalb der Westflug GmbH zu übermächtig geworden. Die beiden Mark-Eindecker verblieben bei der Westflug-Gesellschaft.

Siegfried Fuhrken

KRAFTFAHRZEUGE

GRÖSSTE AUTO-EINSTELLHALLEN WESTDEUTSCHLANDS

GENERALVERTRETUNG:
SELVE-AUTOMOBILWERKE A.-G.
NASH-MOTOR-COMP.
HANOMAG
GENERAL-MOTOR-COMP.
U. A.

REPARATURWERKSTATT
ZUBEHÖRTEILE
BETRIEBSSTOFFE
REIFENPRESSE

BANKVERBINDUNG:
DRESDNER BANK-FILIALE MÜNSTER
POSTSCHECKKONTO: HANNOVER 65547

FERNRUF 2108
TELEGR. ADR.: FUHRKEN BAD OEYNHAUSEN

Generalvertretung:
Brennabor-Werke, Hanomag, Selve-
Automobil-Werke, Hausa-Lloyd-
Werke, N. A. G., u. a.
FILIALE MINDEN i W
Bäckerstr. 62

Bad Oeynhausen, den



(oben):
Briefkopf der Firma Fuhrken aus
der Zeit 1926/27.

(rechts):
Siegfried Fuhrken, als 1. von links
stehend an der Flügelhinterkante,
während seiner Tätigkeit als Ge-
schäftsführer der Westflug GmbH
im Kreis seiner Gesellschaftskol-
legen.
(Stadtarchiv Bad Oeynhausen,
Bildbestand Langer)

Luftfahrt in eigenem Namen

Beginnend im Juli 1924 und vollkommen unabhängig von seinen Aktivitäten in der Westflug GmbH, erwarb Fuhrken nach und nach mehrere Flugzeuge und ließ sie auf seine Firma „Siegfried Fuhrken, Bad Oeynhausen“ in die deutsche Luftfahrzeugrolle eintragen. Anfang April 1925 stellte Fuhrken den Antrag auf Zulassung zum gewerbsmäßigen Luftverkehr beim Reichsverkehrsministerium in Berlin, mit Datum 29.4.1925 wurde diesem Antrag stattgegeben.

Insgesamt drei Flugzeuge beschäftigte Fuhrken im Rundflugbetrieb sowie zur Schulung von Flugschülern, außerdem ließ er diese Maschinen an Flugveranstaltungen in ganz Westfalen teilnehmen. Weitere drei Flugzeuge wurden mit Streueinrichtungen für Pestizide ausgerüstet und fanden ihren Einsatz in der Schädlingsbekämpfung über großen Waldgebieten.

Bevor auf die genannten Geschäftsfelder der Firma Fuhrken und die dort eingesetzten Flugzeuge detailliert eingegangen wird, sollen kurz die beteiligten Flugzeugführer vorgestellt werden. Die folgende Aufzählung enthält in alphabetischer Reihenfolge alle Piloten, die Fuhrken-Flugzeuge geflogen haben und nicht nachweislich einem Kunden (Firma, Verein oder Privateigentümer) zuzuordnen waren.

Arns, Eugen,

geboren 1895, war im 1. Weltkrieg bei den Marinefliegern gewesen und versuchte sich nach dem Krieg zunächst in einem kaufmännischen Beruf, kehrte dann aber 1924 zur Fliegerei zurück. Ab Oktober 1924 stand Arns als Flugzeugführer in Diensten bei den Hüffer-Werken und wechselte etwa Mai 1926 – nach dem Konkurs des Hüffer-Betriebs – zur Firma Siegfried Fuhrken. Hier arbeitete er in erster Linie als Fluglehrer und ist bis mindestens März 1928 in Bad Oeynhausen nachweisbar. Anschließend ging Arns zum Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer nach Paderborn bzw. Krefeld, um dann 1930 zur Rheinischen Flugzeugindustrie GmbH in Krefeld (ehemals Raab-Katzenstein Flugzeugwerke) zu wechseln.

Fink, Harry

war seit 1924 bei den Hüffer-Werken tätig und wurde im September 1925 als Pilot von der Firma Fuhrken für die Teilnahme an einer Flugveranstaltung benannt.

Jankowiak, Georg,

geboren 1894, war ab August 1924 in Bad Oeynhausen als Flugzeugführer beschäftigt, zunächst für die Westflug GmbH und ab April 1925 für den Luftfahrtbetrieb Siegfried Fuhrken. 1927 machte sich Jankowiak mit einem eigenen Luftfahrtunternehmen selbständig.

Lebiedz, Fritz,

geboren 1894, war im 1. Weltkrieg Pilot bei der Fliegertruppe gewesen. Nach dem Krieg ging er zur Luftpolizei und war in Münster stationiert. Lebiedz ließ sich für die Dauer des zweiten Halbjahres 1924 beurlauben, um in Bad Oeynhausen als Flugzeugführer zu arbeiten. Offiziell bei der Westflug GmbH beschäftigt, flog er aber ausschließlich Maschinen der Firma Fuhrken. 1925 wechselte Lebiedz zum Junkers Luftverkehr.

Nippert, Fritz

gab im Zeitraum Juni/Juli 1925 eine kurze „Gastvorstellung“ als Flugzeugführer bei Fuhrken. Nach dem Bruch mit der Albatros B II D-482 am 5.7.1925 taucht er im Flugtagebuch der Flugwache Bad Oeynhausen nicht mehr auf.

Hinsichtlich Georg Jankowiak ist sicher, daß er im Luftfahrtbetrieb Siegfried Fuhrken regelrecht beschäftigt war. Für Eugen Arns läßt sich das gleiche annehmen, allerdings fehlt hier noch die letzte Bestätigung. Auch Fritz Lebiedz war mit ziemlicher Sicherheit fest angestellt, wenn auch offenbar nicht bei der Firma Fuhrken sondern offiziell bei der Westflug GmbH. Für die beiden anderen Piloten ist mangels verlässlicher Quellen nicht auszuschließen, daß sie nur zeitweilig oder sporadisch für Fuhrken tätig waren.

Rundflugbetrieb, Schulflüge, Flugveranstaltungen

Albatros B II, Werknummer 507, Zulassung D-482.

Als erstes Flugzeug für den eigenen Luftfahrtbetrieb erwarb Fuhrken im Juli 1924 von der Firma W.E. Ranninger (Luftreederei Bückeburg) einen zweisitzigen Albatros-Doppeldecker vom Typ B II. Das Flugzeug trug die Werknummer 507 und war mit einem Sechszylinder Mercedes-Motor D II (120 PS/ 88 kW) ausgerüstet. Die Werknummer zeigt an, daß es sich um keine Original-Albatros handelte, sondern um einen Nachbau durch die Firma „Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH“ in Berlin-Johannisthal.

Am 13.7.1924 fand der Überführungsflug von Bückeburg nach Bad Oeynhausen statt, vermutlich mit einer besonderen Erlaubnis des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes, weil die Zulassungspapiere sich zur Verlängerung beim RVM in Berlin befanden. Am 2. August sollte die Maschine – ebenfalls mit Sondergenehmigung – nach Oldenburg (in Oldenburg) fliegen, kehrte aber nach kurzer Flugdauer wegen schlechten Wetters wieder nach Bad Oeynhausen zurück. Am 10.8. nahm sie, wiederum mit besonderer Genehmigung der Aufsichtsbehörde, an einem Flugtag in Herford teil. Am 17.8.1924 machte die Maschine einen Sonderflug nach Minden zwecks Abwurfs eines Kranzes. Inzwischen war sie offenbar wieder offiziell als D-482 zum Luftverkehr zugelassen und bedurfte keiner besonderen Fluggenehmigung mehr. Im Zeitraum August/September 1924 führte die Albatros noch weitere Sonderflüge durch, und zwar nach Bielefeld (Dauer: 1 Tag), Bremerhaven (2 Tage), Hannover (2 x 2 Tage), Gütersloh (1 Tag) und Hildesheim (2 Tage). Ansonsten absolvierte die D-482 in dieser Zeit diverse Rundflüge und stand im Schuleinsatz. In allen Fällen saß Pol.Oberwachtmeister Fritz Lebiedz am Steuer.



Flugtag in Bad Oeynhausen zu Pfingsten 1926. Die Albatros B II D-482 ist von den vielen in Positur stehenden Besuchern ziemlich verdeckt.

(Stadtarchiv Bad Oeynhausen, Bildbestand Hellmann)

Im Monat Oktober 1924 nahm die D-482 am 4./5.10. an einem Flugtag in Bielefeld teil und am 11./12.10. war sie auf einer Flugveranstaltung in Hamm zu sehen, beide Male mit Lebiedz als Pilot. Eine Woche später, am 19. Oktober, wurde das Flugzeug bei einer Notlandung schwer beschädigt. Die Polizei-Flugwache Bad Oeynhausen gab darüber folgenden Bericht:

„Am 19.10.24 startete um 9.45 h auf dem hiesigen Flugplatz das Flugzeug D 482 mit dem Flugzeugführer Lebiecz und Herrn Fuhrken von der Westflug GmbH zu einem Fluge nach Lübbecke. Um 11.30 h wurde die Flugwache telefonisch benachrichtigt, daß das Flugzeug 1,5 km westlich Lübbecke infolge Pleuelstangenbruchs eine Notlandung vornehmen mußte.

Ein Beamter der Flugwache begab sich mit dem Motorrad zur Unfallstelle und stellte folgenden Tatbestand fest:

In ungefähr 300 m Höhe brach die Pleuelstange des zweiten Zylinders und durchschlug auf beiden Seiten den Motor sowie den Motorbock. Der Führer ist gleich mit abgestelltem Motor zur Landung übergegangen. Das Gelände war hügelig und zur Landung sehr schlecht geeignet. Mit starkem Seitenwind mußte die Maschine landen und geriet dabei in einen Busch, welcher das Fahrgestell und die rechte Fläche wegriß, sodaß ein fast restloser Bruch gemacht wurde.

Die Insassen sind ohne jede Beschädigung davongekommen. Die Maschine ist noch den selben Tag mit der Bahn verladen und nach Münster befördert worden.“

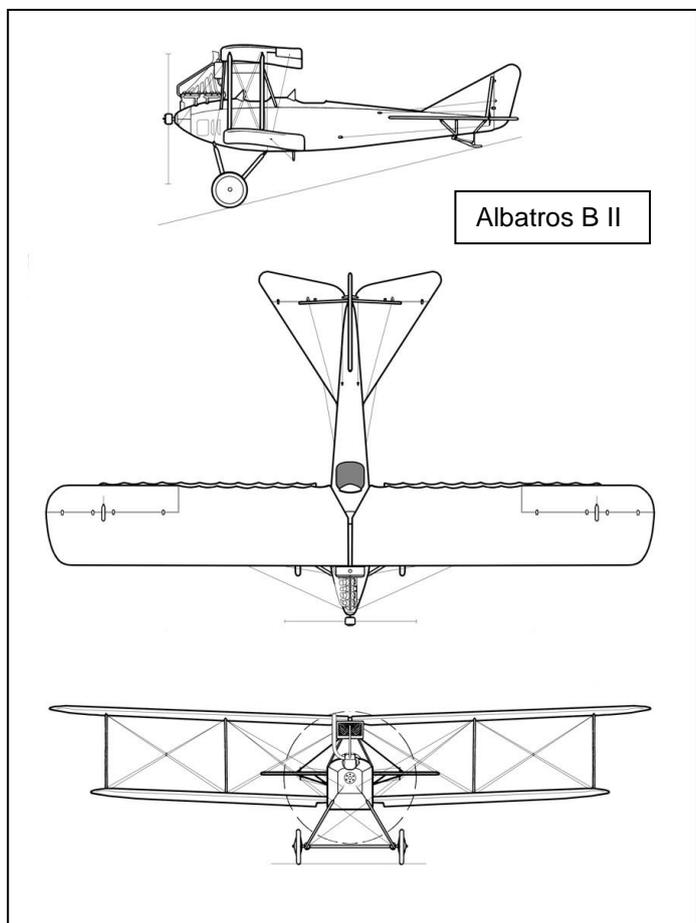
Die Reparatur erfolgte bei den Hüffer-Werken in Münster und umfaßte den Rumpf einschließlich Motorbock, alle vier Flügelhälften, deren Verstrebung und Verspannung, das Fahrgestell sowie den Motor. Hüffer ließ sich mit den Reparaturarbeiten reichlich Zeit – vermutlich in Absprache mit Fuhrken, denn in den Wintermonaten war die Beschäftigungslage für die Maschine eher schlecht. Am 3.4.1925 erfolgte ihre Neuzulassung, wieder unter der Eintragsnummer D-482, und am 9. April überführte Georg Jankowiak die Albatros von Münster nach Bad Oeynhausen zurück. In den folgenden Monaten verzeichnete das Tagebuch der Flugwache Bad Oeynhausen für die Albatros ausschließlich Rund- und Schulfüge, jeweils mit Flugzeugführer Jankowiak als Pilot bzw. Fluglehrer.

Die nächste Meldung über die D-482 betraf ihre Teilnahme an einem Flugtag in Minden am 28.6.1925, am Steuer saß dieses Mal Flugzeugführer Fritz Nippert. Eine Woche später, am 5. Juli, war eine Flugveranstaltung auf dem Rennplatz Rahden in Preussisch-Ströhen (Kreis Lübbecke/Westfalen) angesetzt. Hier ging es nicht ohne Blessuren für die D-482 ab, denn der Platz erwies sich als ungeeignet für den gedachten Zweck – er war zu klein und befand sich in einem schlechten Zustand. Als das Flugzeug, von Bad Oeynhausen kommend, in Rahden zur Landung aufsetzte, erlitt es einen Fahrgestellbruch, der Hecksporn scherte ab und die Maschine ging auf den Kopf. Dabei zersplitterte der Propeller und die Halterung des Treibstoffbehälters gab nach, sodaß der Tank den Rumpfboden durchbrach. Flugzeugführer Nippert erlitt zum Glück nur eine leichte Verletzung am Nasenbein. Die D-482 wurde abmontiert und per Bahn nach Bad Oeynhausen zur Reparatur verladen. Zum Monatsende Juli 1925 war die Maschine wieder einsatzbereit, Flugzeugführer Jankowiak führte am 30.7. den notwendigen Werkstattflug durch. Den ganzen August hindurch war Jankowiak dann täglich mit der D-482 im Rundflug- und Schuleinsatz, ebenso in den folgenden Monaten bis Mitte Dezember 1925.

Am 18.9.1925 absolvierte Flugzeugführer Georg Jankowiak mit Siegfried Fuhrken auf dem zweiten Sitz in der D-482 einen Schulflug. Dabei bemerkte er, daß der Motor erhebliche Mengen an Öl verlor. Weil die Maschine nur 2 km vom Flugplatz Bad Oeynhausen entfernt war, gelang es ohne Probleme, im Gleitflug den Platz zu erreichen. Die anschließende Untersuchung zeigte, daß sich der Ölablaßhahn unten am Motorblock komplett aus dem Gewinde gelöst hatte und das Schmieröl ungehindert herausfließen ließ. Nur dank Jankowiaks Aufmerksamkeit kam es zu keinem schwerwiegenden Unfall.

Am 7. November 1925 startete Jankowiak in der D-482 wieder mit Siegfried Fuhrken zu einem Schulflug, mußte aber schon kurze Zeit später außerhalb des Flugplatzes eine Notlandung vollführen, weil der Motor stehengeblieben war. Die Flugwache Bad Oeynhausen berichtete darüber: „Am 7.11.1925, 2.40 Uhr nachm., startete das hiesige Albatros-Flugzeug D 482 unter Führung des Flugzeugführer Jankowiak mit Herrn Fuhrken zu einem Schulfluge. Nach 2 Minuten konnte vom Flugplatz aus beobachtet werden, daß der Führer mit abgestelltem Motor aus zirka 80 m Höhe außerhalb des Flugplatzes zur Notlandung überging und beim Auslauf einen Überschlag vollzogen hatte.

Zwei Beamte der Flugwache eilten auf dem kürzesten Wege mit einem Photoapparat zur Notlandestelle. Das überschlagene Schulflugzeug konnte nicht photographiert werden, da dasselbe schon aufgerichtet war. Auf Befragen der Ursache wurde angegeben, daß das Flugzeug mit Fallbenzin gestartet ist und seitens des Schülers Fuhrken auf Haupttank nicht umgestellt war. Das Fallbenzin wurde während des Fluges verbraucht und der Motor blieb stehen. Wegen der geringen Landegeschwindigkeit und des weichen Ackerbodens kam das Luftfahrzeug allmählich zum Überschlag. Eine Beschädigung an dem Flugzeug wurde nicht festgestellt.“



Am 24.11.1925 war die Maschine wieder einsatzbereit, nach einem kurzen Probeflug ging es wieder in die Rundflugroutine. Am 14. Dezember verbrachte man die D-482 in die Werkstatt zur notwendigen Grundüberholung, weil ihre Verkehrszulassung per 1. Februar 1926 zur Verlängerung anstand. Nach Abschluß der Arbeiten fand am 17.2.1926 ein abschließender Probeflug statt – der allerdings nicht ganz nach Plan verlief. Die Flugwache Bad Oeynhausen meldete: *Am 17. Februar 1926 nachm., 4.04 Uhr startete auf dem Flugplatze Bad-Oeynhausen das hiesige Flugzeug D 482 unter Führung des Flugzeugführer Jankowiak zu einem Probefluge. Nach kurzem Fluge, um 4.10 Uhr, kehrte das Flugzeug zurück. Einige Meter vor der Landung blieb der Propeller plötzlich stehen. Am Motor wurde starker Ölqualm wahrgenommen. Ein Flugwachbeamter eilte sofort zur Notlandestelle. Nach Aussagen des Flugzeugführers bemerkte derselbe in ungefähr 400 m Höhe starken Wasserverlust. Wegen des heftigen Gegenwindes konnte die Notlandung unter erheblichen Schwierigkeiten vollzogen werden. Die Feststellung der Ursache hat ergeben, daß die Verbindungsschlauchstütze vom Wasserrohr vollkommen getrennt war, daher das Kühlwasser erheblich herausströmte. Das plötzliche Stehenbleiben des Propellers ist darauf zurückzuführen, daß durch die Hitze die Kolben gefressen hatten. Weitere Beschädigungen am Motor sind nicht festgestellt.“*

Das Mercedes-Triebwerk konnte relativ schnell wieder instandgesetzt und am 27.2.1926 der DVL-Abnahmeflug in Bad Oeynhausen mit Erfolg absolviert werden. Daraufhin wurde die Zulassung der D-482 bis zum 11. März 1927 verlängert.

Mitte des Monats März 1926 nahm die Albatros den Rundflugbetrieb wieder auf, im April begannen auch die Schulflüge wieder. Zunächst fungierte Georg Jankowiak als Pilot und Fluglehrer, im Mai 1926 löste ihn Eugen Arns in dieser Funktion ab. Aus den Monaten März bis November 1926 sind nur zwei Außenlandungen der D-482 überliefert, zum Glück beide ohne ernsthafte Folgen:

Am Vormittag des 26.8.1926 erledigte Flugzeugführer Arns einen Fotoflug über Lemgo, als beim Rückflug der Motor „verreckte“ und er etwa 1,5 km südöstlich von Bad Oeynhausen in einem Gebiet genannt „Auf der Loh“ notlanden mußte. Die Landung erfolgte glatt ohne jede Beschädigung. Wie die Untersuchung ergab, war der Motor wegen Kühlwasserverlust zu heiß geworden und dadurch bis auf 600 Umdrehungen pro Minute zurückgegangen.

Am Nachmittag des 18. September 1926 startete Arns zu einem Platzflug in Bad Oeynhausen. Kurz nach dem Start setzte das Triebwerk aus, sodaß der Pilot eine glatte Notlandung auf einem Acker etwa 1 km westlich vom Flugplatz vornahm. Als Ursache wurde festgestellt, daß der Motor heißgelaufen war, weil die Ölzufuhr versagt hatte.

Im November 1926 wurde die D-482 an die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Flugwesens e.V. in Weimar verkauft und am 12.11. von Bad Oeynhausen nach Weimar überführt.

Stahlwerk Mark R III b, Werknummer 137, Zulassung D-488

Im April 1925 übernahm Siegfried Fuhrken von der Westflug GmbH einen Mark-Einsitzer vom Typ R III b. Als Luftverkehrsgesellschaft hatte die Westflug vermutlich für das kleine Flugzeug weniger Einsatzmöglichkeiten als ursprünglich gedacht. Die Maschine war zwar im Oktober 1924 offiziell zugelassen und in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen worden, aber man hatte die seit Jahresbeginn 1925 abgelaufene Zulassung nicht wieder erneuert. Nach dem Erwerb der R III b durch Fuhrkens Firma fand am 30.4.1925 die überfällige DVL-Abnahme statt und am 20. Mai wurde das Flugzeug erneut als D-488 für den Luftverkehr zugelassen. Zum Antrieb diente ein Dreizylinder-Sternmotor vom Typ Mark St.M. 3 (30/39 PS, 22/29 kW).



Von der Mark R III b, D-488, ließ sich leider kein Foto auftreiben. Deshalb hier ein Bild der Schwestermaschine mit der Werknummer 134.

Am 31.5.1925 nahm Flugzeugführer Jankowiak mit der D-488 an einer Flugveranstaltung in Bad Oeynhausen teil. Am 1. Juni folgte ein Flugtag in Paderborn, in dessen Rahmen die Maschine ein paar Kunstflüge vorführte. Beim Rückflug von Paderborn nach Bad Oeynhausen am Morgen des 2.6.1925 setzte etwa eine Viertelstunde nach dem Start der Motor aus, weil die Zündkerzen verölt waren. Da die Flughöhe nur 200 m betrug, blieb Jankowiak keine Zeit, nach einem gut geeigneten Landeplatz Ausschau zu halten, er mußte unweit des Dorfes Schlangen (bei Lippspringe, nordöstlich von Paderborn) auf einem Feld notlanden. Dabei wurde das Fahrgestell weggerissen, der Propeller zersplitterte und das Seitenruder wurde beschädigt. Die Reparatur erfolgte bei den Hüffer-Werken im nahegelegenen Paderborn. Am 27.8.1925 traf die D-488 per Bahn wieder in Bad Oeynhausen ein.

Leider riß die Pechsträhne für das Flugzeug nicht ab. Am 2. September 1925 kam es bei einem Probeflug auf dem Flugplatz Bad Oeynhausen unter Flugzeugführer Jankowiak zu einem schwerwiegenden Unfall. Die Flugwache Oeynhausen meldete:
„Der Motor lief am Stand einwandfrei. Kurz nach dem Start ließ der Motor an Umdrehungen erheblich nach. Der Führer mußte notgedrungen mit starkem Seitenwind zur Landung übergehen. Dabei überschlug sich das Flugzeug. Rechte und linke Tragfläche an den Hauptholmen gebrochen, Propeller zersplittert, Achse stark durchgebogen und Seitensteuer beschädigt.“

Nach dieser Bruchlandung wurde es still um die D-488. Die Flugwache Oeynhausen berichtete unter dem Datum 4.4.1926:
„Das Flugzeug Mark R.III b, (Sporteinsitzer) D 488, ist seit der Unfallandung am 2.9.1925 noch nicht wieder aufmontiert. Von diesem Flugzeug ist nur noch der Rumpf hier vorhanden.“

Spätestens im Frühjahr 1927, vor dem großen Flugzeughallenbrand in Bad Oeynhausen am 16.5.1927, müssen die verbliebenen Reste der D-488 an den Kurhessischen Verein für Luftfahrt in Marburg an der Lahn verkauft worden sein. Denn dieser Verein baute im Sommerhalbjahr 1927 das Flugzeug wieder auf und strebte die Erlangung eines Lufttüchtigkeits-Erneuerungsscheins an. Dazu sollte am 29.9.1927 ein Abnahmeflug durch die DVL erfolgen, und zwar auf dem Landeplatz Marburg an der Lahn mit Flugzeugführer Otto Bohlen am Steuer. Die zuständige Polizei-Flugwache Kassel berichtete: *„Der Führer versuchte, mit dem Flugzeug zu einem Abnahmeflug zur Erlangung des Lufttüchtigkeitserneuerungsscheines zu starten. Das Flugzeug wurde aber beim Start aus der Richtung gedrängt, überschlug sich und wurde wie vorstehend beschädigt. In seiner Vernehmung gibt der Führer an, daß er nach dem Unfall feststellte, daß das linke Rad des Fahrgestells sich festgefressen hatte, worauf das Herausdrängen aus der Richtung und das Überschlagen des Flugzeuges zurückzuführen sei. Sachschäden: Tragflächen zerstört, Fahrgestell, Propeller und Seitenrunder beschädigt.“*

Da über das Flugzeug nach diesem Ereignis keine weiteren Informationen mehr vorliegen, darf man annehmen, daß seine Reste im Schrott endeten.

Stahlwerk Mark MS II b, Werknummer 220, Zulassung D-800

Am 28. Oktober 1925 traf ein neuer Doppeldecker Typ MS II b auf dem Flugplatz Bad Oeynhausen ein. Es handelte sich um ein zweisitziges Schulflugzeug, hergestellt vom Stahlwerk Mark und ausgerüstet mit einem Fünfzylinder-Sternmotor St.M. 5 (55/70 PS, 40,5/51,5 kW). Die amtliche Eintragung in die deutsche Luftfahrzeugrolle als D-800 datierte vom 2.10.1925, Eigentümer und Halter der Maschine war die Firma Siegfried Fuhrken. Das Flugzeug befand sich schon seit mindestens 7. Oktober in Bad Oeynhausen und war zunächst in einem Schaufenster des Autohauses Fuhrken ausgestellt. Unter dem Datum 31.10. erschien in der Bad Oeynhausener Tagespresse folgende Meldung:

„Der neue Mark-Doppeldecker der Firma S. Fuhrken, der bereits seit mehreren Wochen in den Ausstellungsräumen dieser Firma an der Mindener Straße Aufsehen erregt hatte, hat gestern mit Erfolg seinen ersten Probeflug unternommen. Es war eine Freude, die kleine, aber leistungsfähige Maschine mit ihrem hellblauen Anstrich bei schönstem Sonnenschein über Bad Oeynhausen kreisen zu sehen. Die zahlreichen Zuschauer auf dem Flugplatz haben sich über die Beweglichkeit der kleinen Maschine, besonders über ihren kurzen Start und über ihre Wendigkeit bei der Landung gewundert.“



Zweisitziger Schul-Doppeldecker Mark MS II b, Werknummer 220. Das Flugzeug trägt noch keine Zulassung, deshalb sind die Bilder vermutlich vor Oktober 1925 beim Stahlwerk Mark in Breslau entstanden.



Im Zeitraum 29.10. bis 18.11.1925 führte die Maschine einige Platzflüge durch, am 15. Dezember 1925 machte sie zwei Rundflüge. Unter dem Datum 10.1.1926 ist im Flugtagebuch der Flugwache Bad Oeynhausen ein Platzflug der D-800 verzeichnet, am 26. Februar ein Schauflug. Im März 1926 absolvierte das Flugzeug mehrere Rundflüge, im April 1926 zwei Platzflüge. Hinzu kamen am 30.4. und 1.5. Schauflüge, jeweils mit der Ausführung von Loopings in etwa 500 m Höhe über dem Platz. Pilot war in allen Fällen Georg Jankowiak.

Die nächsten Eintragungen über die Mark MS II b D-800 datieren vom 16.7.1926 (1 Platzflug) sowie 1.9.1926 (2 Platzflüge), jeweils mit Flugzeugführer Jankowiak am Steuer. Weitere Informationen aus dem Jahr 1926 liegen nicht vor. Schließlich gibt es noch eine weitere Meldung, und zwar vom 14. Januar 1927. Hierin berichtete die Flugwache Bad Oeynhausen, daß die Zulassung der Maschine mit dem 15.9.1926 abgelaufen und bisher nicht wieder erneuert worden sei. Dabei blieb es auch, denn in Zusammenhang mit dem Brand der Flugzeughalle in Bad Oeynhausen berichtete die Firma Siegfried Fuhrken in einem Schreiben vom 17.5.1927 an den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen, daß die vernichtete MS II b „früher“ das Kennzeichen D.800 getragen habe. Diese Formulierung weist klar darauf hin, daß bis zum Zeitpunkt des Brandes keine Erneuerung der Zulassung stattgefunden hatte. Ganz offensichtlich gab es im Geschäftsfeld des Fuhrken-Unternehmens zu wenig Einsatzmöglichkeiten für eine zweisitzige Schulmaschine wie den Mark-Doppeldecker.

Einsatz in der Schädlingsbekämpfung

1925 wurde in Deutschland damit begonnen, schädlingsbedrohte Forstgebiete nicht nur zu Lande sondern auch aus der Luft zu schützen, indem man Streugifte mittels Flugzeug über den gefährdeten Forsten großflächig zerstäubte. Zu diesem Zweck hatten die staatlichen Forstverwaltungen Verträge mit den in Frage kommenden Chemieunternehmen für die Durchführung der Schädlingsbekämpfung geschlossen. Die Bereitstellung des benötigten Flugzeugparks einschließlich der Spezialausrüstung war Sache der Chemischen Industrie. Die Chemieunternehmen wiederum banden geeignete Luftfahrtunternehmen über entsprechende Dienstleistungsverträge in die Aufgabenstellung ein und nutzten deren Erfahrung im Flugzeugbetrieb.

Auf diese Weise bildeten sich schnell mehrere Anbieterpaare im Geschäftsfeld „Schädlingsbekämpfung aus der Luft“. Da war zum einen die Chemische Fabrik Merck AG in Darmstadt, welche eine Verbindung mit der Firma Junkers Flugzeugwerk AG einging. Zum anderen war es der Konkurrent aus Berlin, die Firma Schering AG, die mit dem Deutschen Aero Lloyd zusammenarbeitete (ab 1926 Luft Hansa AG und deren Tochtergesellschaft Hansa Luftbild GmbH). Neben diesen beiden Großen der Branche gab es eine Reihe von mittleren Chemieunternehmen, die ebenfalls Streugifte produzierten und sich um eigene Partner aus der Luftfahrtbranche bemühten. Dazu gehörte die chemische Fabrik Güttler & Schärfe in Reichenstein (Schlesien), welche sich mit der Flugzeugbauparte der Stahlwerk Mark AG in Breslau zusammentat. Diese schaltete als Unterauftragnehmer den Luftfahrtbetrieb Siegfried Fuhrken in Bad Oeynhausen ein, der ja seit 1924 die Generalvertretung für Mark-Flugzeuge in Westfalen innehatte. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit übernahm es Fuhrken, geeignete Flugzeuge mit ausreichender Tragfähigkeit zu stellen.

Allerdings war dem gemeinsamen Unternehmen wenig Glück beschieden: Von den drei im Jahr 1925 für Streuflüge angeschafften und umgebauten Maschinen ging eine bereits im Oktober 1925 verloren, die zweite im Mai 1926 und nur das dritte Flugzeug überlebte bis in die 1930er Jahre.

Westfalenwerk W I (DFW C V), Werknummer W I Nr.3, Zulassung D-249

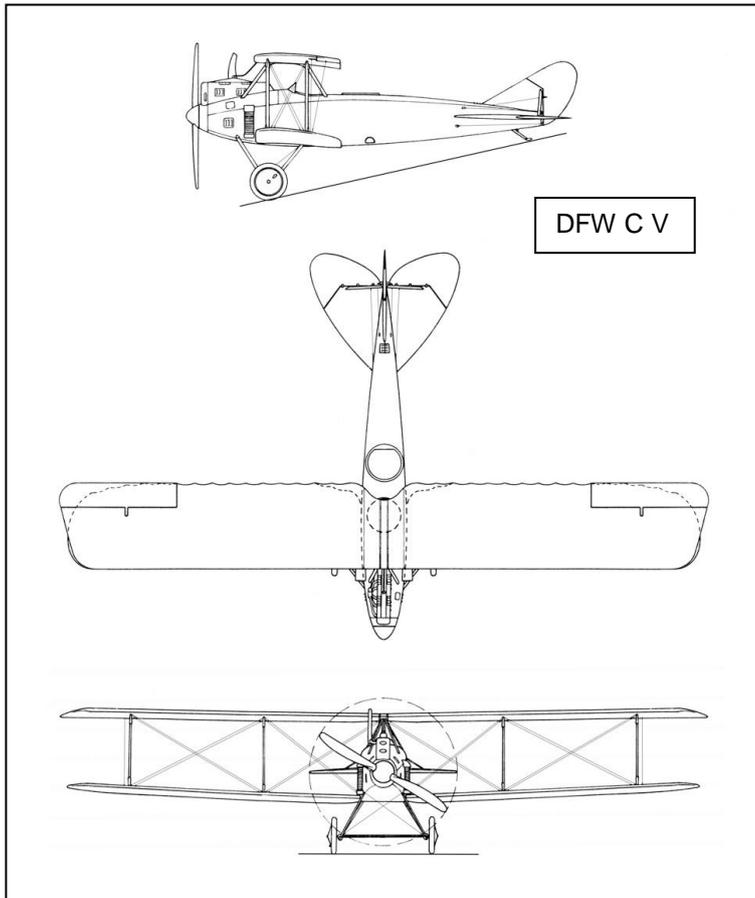
Die Westfalenwerk GmbH in Münster hatte im Oktober/November 1924 ein ehemaliges Militärflugzeug DFW C V, hergestellt Ende 1918 von der Deutsche Flugzeug-Werke GmbH in Leipzig, generalüberholt und für zivile Zwecke umgebaut. Zum Antrieb diente ein Sechszylinder-Reihenmotor Benz Bz IV (200/220 PS, 147/162 kW). Nach Fertigstellung führte das Flugzeug die neue Typenbezeichnung Westfalenwerk W I und die neue Werknummer 3. Im Dezember 1924 kaufte Fuhrken die Maschine und ließ sie am 22.12.1924 mit einer Sondergenehmigung des RVM auf dem Luftweg von Münster nach Bad Oeynhausen überführen. Die besondere Genehmigung war erforderlich, weil das Flugzeug vorher noch nie eine offizielle Zulassung besessen hatte.

Nach erfolgter DVL-Abnahme wurde die W I Nr.3 am 15. April 1925 als D-249 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen. Am 22. Mai verzeichnete die Flugwache Bad Oeynhausen einen Platzflug und zwei Rundflüge, jeweils mit Jankowiak als Pilot. Die nächste Information datiert von Pfingstsonntag, dem 31.5.1925: Die W I nahm an einer Flugveranstaltung in Bad Oeynhausen teil, führte etliche Rundflüge durch und diente auch als Absprungbasis für den Fallschirmspringer Kleineberg.

Am 5. Juni flog die D-249 nach Naumburg/Saale und kehrte von dort vier Tage später wieder zurück. Am 17.6.1925 startete Georg Jankowiak mit der Maschine nach Breslau, um beim Stahlwerk Mark eine Streuanlage für Calciumarsenat-Pulver einbauen zu lassen. Der Forstwissenschaftler H. Krieg berichtete darüber 1925 in einer Fachzeitschrift:

„Es gelang den Ingenieuren des Stahlwerkes Mark, innerhalb kurzer Zeit eine sinngemäße Streuvorrichtung einzubauen, die es ermöglichte, innerhalb 2-3 Minuten 200 kg Material fein und gleichmäßig verteilt auf die Bäume zu bringen. Durch einen Hebeldruck des Piloten öffnet sich ein Spalt des Streukastens, das Gift wird durch den Propellerwind herausgerissen und zieht in einer dichten weißen Wolke hinter dem Flugzeug her, um sich dann langsam auf die Bäume herabzulassen.“

Nach dem Einbau der Streuanlage begann Jankowiak am 28. Juni im Forst Lübben (Niederlausitz) mit den Bestäubungsflügen gegen die Forleule und Nonne, ab 8. Juli setzte er die Flüge im Bereich der Oberförsterei Regenthin (Kreis Arnswalde, Prov. Brandenburg) fort. Insgesamt wurden 23.570 kg Giftpulver der Güttler-Marke „Silesia“ auf einer Fläche von über 1.000 Hektar verstreut. Am 17.7.1926 war der Einsatz abgeschlossen.



Anschließend unterzog man die D-249 in Breslau bei der Stahlwerk Mark AG einer gründlichen Überholung, dann wurde sie mit der Eisenbahn nach Geisenfeld (Oberbayern) transportiert, wo die nächste Streuaktion im dortigen Feilenforst anstand. Nachdem das Flugzeug wieder aufmontiert war und zwei glatt verlaufende Probeflüge absolviert hatte, kam es am Nachmittag des 5.10.1925 es zu einem schwerwiegenden Unfall der D-249. Die Flugüberwachung Bayern-Süd berichtete in ihrer Unfallanzeige Nr. 11 folgenden Hergang:

„Das Ministerium der Finanzen - Forstkammer - in München hat mit der chem. Fabrik Güttler & Schärffe in Reichenstein in Schlesien einen Vertrag zur Tilgung des „Kiefernspanners“ im Forstamtsbezirk Geisenfeld abgeschlossen. Die Vertilgung des Schädlings sollte mittels Flugzeuges durch Bestreuung des Forstes mit einem arsenhaltigen Pulver stattfinden. Zu diesem Zwecke wurde von der Firma Fuhrken in Bad Oeynhausen, Westfalen, der Flugzeugführer Jankowiak mit einem Doppeldecker nach Geisenfeld beordert. Das Flugzeug kam als Frachtgut mit der Bahn hier an und wurde auf einer Wiese, die zugleich als Start- und Landungsplatz diente, zusammengestellt. Am 4. und 5.10.25 fanden Probe- und Orientierungsflüge statt. Als das Flugzeug am 5.10. nachmittags gegen ½ 3 Uhr zu einem neuerlichen Fluge aufgestiegen war, versagte in einer Höhe von etwa 100 m der Motor, sodaß der Flieger eine

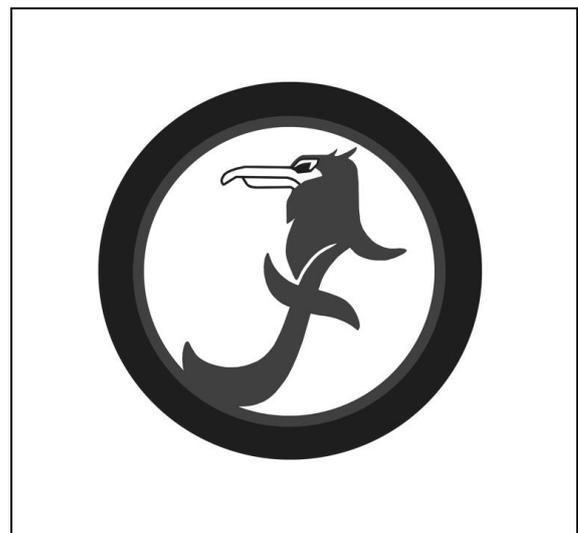
Notlandung vornehmen mußte. Hierbei geriet das Flugzeug in die Gipfel der Strassenbäume und in die neben der Strasse befindliche Telegrafenanleitung und stieß mit dem Propeller an einen Telegrafenanstaken, welcher abgeknickt wurde. Durch den heftigen Anprall wurde der Propeller in der Mitte abgeschlagen und der Rumpf des Flugzeug derart beschädigt, daß es abmontiert werden mußte. Der Flugzeugführer und 2 Insassen wurden nicht verletzt. Das defekte Flugzeug wurde per Bahn nach Bad Oeynhausen verfrachtet.“

Die Polizeiflugwache Bad Oeynhausen ergänzte den Bericht der Flugüberwachung Bayern-Süd mit weiteren Einzelheiten: *„Bericht über die Unfallandung des hiesigen Flugzeuges D.F.W. W I. Nr.3 D249 in Geisenfeld bei Ingolstadt (Oberbayern).*

Bei dem zweiten Fluge setzte der Motor kurz nach dem Start in zirka 100 m Höhe aus. Bei der Landung unweit des Flugplatzes kam das Flugzeug mit Telegraphenleitungen in Berührung und stürzte ab. Bei diesem Absturz prallte die rechte Tragfläche gegen den Telegraphenmast und mit Überschlag lag das Flugzeug zertrümmert am Boden. Leichte Knieverletzung trug nur der Flugzeugführer Jankowiak davon. Die Unfallandung ereignete sich am 5. Oktober ds.Js. um 2.30 Uhr nachmittags.

Genauere Ursache wegen des plötzlichen Ausfalls des Motors konnte der Führer nicht angeben, da sämtliche Benzinleitungen und Armaturen zerstört waren. Weiter gab der Führer an, daß es nur an der Benzinzufuhr gelegen hat. Eine Instandsetzung des Flugzeuges wird nicht vorgenommen.“

Daheim in Bad Oeynhausen zeigte eine genaue Inspektion der zertrümmerten Maschine, daß ein Wiederaufbau sich nicht lohnte. Deshalb reichte die Firma Fuhrken mit Schreiben vom 9. Oktober 1925 den Zulassungsschein der D-249 an die Flugwache Bad Oeynhausen zurück zwecks Weiterleitung an das RVM.



Alle Flugzeuge des Luftfahrtunternehmens Fuhrken trugen als Firmenemblem ein stilisiertes „F“, versehen mit einem Albatroskopf.

Westfalenwerk W I (DFW C V), Werknummer W I Nr.2, Zulassung D-593

Als Ersatz für die am 5.10.1925 bei einem Streuflug abgestürzte Westfalenwerk W I (DFW C V), Kennzeichen D-249, beschaffte Siegfried Fuhrken binnen weniger Wochen eine andere Maschine des gleichen Typs. Sie war ebenfalls vom Westfalenwerk in Münster generalüberholt und für zivile Zwecke umgebaut worden. Zum Antrieb diente ein Sechszylinder-Reihenmotor Benz Bz IV (200/220 PS, 147/162 kW). Nach ihrer Fertigstellung im November 1924 hatte das Flugzeug die neue Werknummer 2 erhalten, weil die ursprüngliche Nummer nicht mehr zu ermitteln war. Die Hüffer-Werke in Paderborn erwarben die Maschine im Mai 1925 von der Westfalenwerk GmbH, erledigten die DVL-Abnahme und veranlaßten im gleichen Monat ihre Zulassung zum Luftverkehr unter der Nummer D-593. Ende Oktober 1925 wurde das Flugzeug an die Firma Fuhrken weiterverkauft.

Am 3.11.1925 holte Georg Jankowiak die Maschine in Paderborn ab und überführte sie auf dem Luftweg nach Bad Oeynhausen. In den folgenden drei Wochen machte Flugzeugführer Jankowiak mit der D-593 mehrere Platzflüge und einen Rundflug. Für den Monat Dezember 1925 weist das Flugtagebuch der Flugwache Bad Oeynhausen keine Flugbewegungen der Maschine aus.

Im Januar 1926 führte die D-593 an zwei Tagen mehrere Rundflüge über Bad Oeynhausen und Umgebung aus. Am 27.2.1926 erledigte das Flugzeug in Bad Oeynhausen seinen DVL-Abnahmeflug und erhielt seine Zulassung zum Luftverkehr bis zum 1. März 1927 verlängert. In den Monaten März und April 1926 absolvierte die DFW diverse Rund- und Sonderflüge, nahm am 3.4. an einem Flugtag in Kleve teil und blieb dann eine gute Woche unterwegs, um am 11.4. von Köln aus wieder nach Bad Oeynhausen zurückzukehren. Am 18. April schloß sich ein Flugtag in Rinteln an. Als Pilot saß immer Georg Jankowiak am Steuer.

Leider ließ sich kein qualitativ besseres Bild der Westfalenwerk W I (DFW C V) D-593 auftreiben. Die Aufnahme stammt vermutlich aus dem Frühjahr 1926, der Schriftzug an der Unterseite des oberen Flügels lautete „OEYNHAUSEN“.

(Luftfahrtarchiv Matthiesen)



Nach einem letzten Rundflug am 30.4.1926 ging man daran, die D-593 mit einer Streueinrichtung zur Insektenbekämpfung auszurüsten, weil inzwischen ein erster Auftrag für Streuflüge im Bezirk Magdeburg vorlag. Am 5. Mai startete Jankowiak nach Hørsingen (bei Magdeburg), um von dort aus die Bekämpfung des Eichenwicklers im staatlichen Forst Bischofswald aufzunehmen. Die Forstverwaltung hatte mit dieser Aktion das Chemieunternehmen W. Güttler AG (inzwischen in Hamburg ansässig) betraut, und die Firma Siegfried Fuhrken fungierte wieder als deren fliegerischer Partner.

Leider war der Einsatz der D-593 nur von kurzer Dauer, denn am 8. Mai 1926 erlitt die Maschine bei einem Streuflug Totalschaden. Die Flugwache Bad Oeynhausen berichtete über den Hergang des Unfalls:

„Nach Angabe des Flugzeugführers Jankowiak erfolgte am 7. Mai ds. Js. die Bestäubung der Wälder gegen den Eichenwickler. Gegen Abend sind 12 Streuflüge glatt ausgeführt. Am nächsten Tage um 7.30 Uhr vorm. wurde die Maschine beim Überfliegen einer Lichtung von einer Böe erfaßt und auf die 20 bis 23 m hohen Eichen gedrückt. Wegen der geringeren Flughöhe (10-15 m) war es dem Führer Jankowiak nicht möglich, die Maschine aufzufangen. Mit dem rechten Tragdeck rammte das Flugzeug mehrere Eichen und zertrümmert schlug es auf den Erdboden. Rumpf und Tragdecks brachen bereits beim Aufschlagen auf die Eichbäume. Der Führer hat nur leichte Verletzung an Knie und Nasenbein davongetragen.

Die Maschine ist demnach als restlos zu verzeichnen. Die Unfallandung ereignete sich ca. 1 km nördl. von Eschenrode bei Hørsingen i. Magdeburg im Eichenwald „Hørsinger-Forst“.

LVG C VI, Werknummer W I Nr.4, Zulassung D-789 bzw. D-797

In den letzten Junitagen 1925 kaufte die Firma Siegfried Fuhrken von der Westfalenwerk GmbH in Münster einen in Überholung befindlichen Doppeldecker LVG C VI. Die ursprüngliche Werknummer der Maschine war unbekannt, in Abstimmung mit DVL und RVM hatte das Westfalenwerk die neue Werknummer W I Nr. 4 vergeben. Als Triebwerk war ein Sechszylinder Benz Bz IV eingebaut (200/220 PS, 147/162 kW), mit der Motornummer 34165. Das Flugzeug wurde am 1.7.1925 verladen und auf dem Landweg von Münster nach Bad Oeynhausen transportiert.

In den Fuhrken-Werkstätten brachte man die Überholung der Maschine zu Ende, am 24. August begann das Einfliegen. Mit dem Datum 14.9.1925 erhielt das Flugzeug unter der Nummer D-789 die amtliche Zulassung zum Luftverkehr. In der Folgezeit führte die LVG diverse Rund- und Fotoflüge über Bad Oeynhausen und der näheren Umgebung aus, am 20. September nahm die Maschine an einem Flugtag in Petershagen (Weser) teil. Am Steuer saß in allen Fällen Georg Jankowiak.

Am 18.10.1925 mußte die D-789 während eines Rundflugs auf dem Platz Oeynhausen eine Notlandung ausführen, die aber glatt verlief. Die Flugwache Bad Oeynhausen meldete:

„Am 18. Oktober 1925 startete um 4.56 nachmittags auf dem Flughafen Bad Oeynhausen das hiesige Flugzeug LVG C VI. D789 mit 2 Passagieren zu einem Rundflug über die Stadt. Nach 4 Minuten kehrte das Luftfahrzeug zurück. Nach Befragen, warum so plötzlich gelandet wurde, gab der Führer an, daß der Motor Wasser verliert. Um die Ursache festzustellen, wurde beim laufenden Motor beobachtet, daß der vordere Zylinder stark vibrierte. Der Motor wurde abgestellt. Weitere Untersuchung ergab, daß der vordere Zylinder unten am Ansatz gesprungen war. Der defekte Zylinder war nur an den beiden linken Schrauben befestigt. Die beiden rechten Schrauben hatten für den defekten Zylinder keine Bedeutung mehr, weil der Befestigungsansatz vom Zylinder getrennt war. Daß der Flugzeugführer Jankowiak während des Rundfluges Wasser bemerkte, ist auf die Gummidichtung zwischen dem ersten und zweiten Zylinder zurückzuführen. Die Gummidichtung wurde durch das Vibrieren gelockert, daher verlor der Motor das Wasser. Hierzu wird gemeldet, daß alles andere glatt verlaufen ist.“

Eine Woche später erfolgte dann eine unerwartete Korrektur des Kennzeichens: Die Zulassung zum Luftverkehr war zunächst durch ein Telegramm des RVM dokumentiert worden, aber als jetzt die offizielle schriftliche Zulassungsbescheinigung aus Berlin eintraf, zeigte sich, daß die Eintragungsnummer in dem Telegramm falsch angegeben war – statt D-789 lautete die richtige Nummer D-797!



Vor der LVG C VI D-797 posieren der Luftpolizist Hans Arends, der Fotograf Wilhelm Langer und dessen Sohn Rudi Langer. Die Identität des kleineren Jungen links ist unbekannt.

(Stadtarchiv Bad Oeynhausen, Bildbestand Langer)

In der restlichen Zeit des Jahres 1925 führte die LVG sporadisch Rundflüge durch, ebenso im Januar 1926. Am 27. Februar 1926 absolvierte die Maschine in Bad Oeynhausen erfolgreich ihren jährlichen DVL-Abnahmeflug, daraufhin wurde ihre Zulassung bis zum 1.3.1927 verlängert. Am 7.3.1926 nahm die D-797 an einem Flugtag in Krefeld teil. Sie blieb bis zum 13. April in Krefeld stationiert, um dann wieder nach Bad Oeynhausen zurückzukehren.

Hier rüstete man die Maschine mit einer Streueinrichtung zur Insektenbekämpfung aus: In das Passagierabteil wurde ein hölzerner Behälter für das Streugut eingebaut (Fassungsvermögen etwa 140 kg). Nach Öffnen eines Schiebers im Behälterboden fiel das Giftpulver auf ein dachartig geformtes Eisenblech und wurde nach beiden Seiten verteilt. Durch Höher- oder Tieferstellen dieses Blechs ließen sich Entleerungsgeschwindigkeit und Staubverteilung bis zu einem gewissen Grad regeln.

Ausschnitt aus dem Titelbild: Gut zu erkennen ist der im Passagierabteil der D-797 eingebaute Streugutkasten, welcher gerade von oben mit Calciumarsenat befüllt wird. An seinem aus dem Rumpfboden ragenden Ende war ein verstellbares, dachartig geformtes Abgleitblech montiert, mit dessen Hilfe sich Menge und Verteilung des Giftpulvers grob einstellen ließ. Bei geöffnetem Schieber riß der Luftstrom das Pulver aus dem Streugutkasten und verwirbelte es. Der Mann mit Lederjacke, Kopfhaube und Fliegerbrille ist vermutlich Pilot Georg Jankowiak, rechts neben ihm steht Siegfried Fuhrken.

(Zeitpunkt der Aufnahme: Mai 1926)



Als Ersatz für die am 8. Mai 1926 bei einem Streuflug über dem Forst Bischofswald (Bezirk Magdeburg) abgestürzte D-593 (siehe Seite 10) überführte Jankowiak am 14.5.1926 die D-797 nach Hösingen (bei Magdeburg), um dort die Bekämpfung des Eichenwicklers fortzusetzen. Insgesamt wurden im Forst Bischofswald rund 570 Hektar bestäubt, die Streumenge lag bei 11.400 kg Calciumarsenat-Pulver „Silesia“.

Nach Abschluß der Bestäubungsaktion im Raum Magdeburg flog die D-797 am 21.5. weiter nach Haste bei Wunstorf (Provinz Hannover), um dort mit der Insektenbekämpfung fortzufahren. Dieser Einsatz dauerte über das Monatsende Mai 1926 hinweg an

und belegte auch deutlich die Gefährlichkeit der Streuflüge knapp über den Baumkronen: Bei einem Flug streifte die Maschine die Baumwipfel und „zerlegte“ ihren Propeller in hunderte von Splittern – zum Glück nahmen weder Flugzeug noch Pilot Schaden, mit Ausnahme der zerstörten Luftschraube. Insgesamt führte die D-797 175 Flüge aus und bestäubte dabei 1.390 Hektar Wald mit rund 25.000 kg Calciumarsenat-Pulver. Am 9.6.1926 kehrte das Flugzeug wieder nach Bad Oeynhausen zurück. Weitere Streueinsätze gab es in diesem Jahr nicht mehr. Alle Flüge im ersten Halbjahr 1926 fanden unter der Führung von Jankowiak statt.



Streuflug der LVG C VI D-797 über dem Wald von Haste.

Am 1. Juli 1926 wurde die D-797 auf dem Flugplatz Bad Oeynhausen leicht beschädigt. Die Flugwache berichtete: *„Beim Start verlor die Maschine das rechte Laufrad ohne daß es der Führer bemerkte. Um dem Führer Kenntnis zu geben, wurden auf der Erde Zeichen ausgelegt, die er auch verstand. Bei der Landung rollte die Maschine eine kurze Strecke auf dem linken Rad, legte sich dann nach rechts, so daß das radlose Fahrgestell Boden faßte, wobei sich die Maschine überschlug. Es ließ sich nicht feststellen, ob der Sicherungsbolzen des Rades schon gebrochen war oder ob er erst beim Start abgedrückt worden ist. Dem Führer ist keine Schuld beizumessen.“*

Am 17.7.1926 flog die D-797 von Bad Oeynhausen zu einer Flugveranstaltung nach Emmerich und blieb dort bis zum 22. Juli. Am 30.7. diente die LVG im Rahmen eines Schaufliegens in Bad Oeynhausen als Absprungbasis für die Fallschirmspringerin Liesl Schwab aus München. Am 29.8. folgte ein Flugtag in Bocholt und am 19. September in Gladbeck.



Die drei jungen Damen mit ihren Geschenkkörben haben sich vor der LVG C VI D-112 der Firma Fuhrken in Positur gestellt. Im Hintergrund ist die LVG C VI D-797 erkennbar.

(Slg. Horst Jäcker)

Im November 1926 wechselte die LVG C VI D-797 den Besitzer: Georg Jankowiak, ihr ständiger Pilot während der letzten 14 Monate, kaufte „seine“ Maschine und wollte sich damit selbständig machen. Bemerkenswert in dem Bericht der Flugwache Bad Oeynhausen vom 17.11.1926 ist noch der Hinweis, daß die Maschine jetzt in Kassel stationiert sei. Bereits im September 1926 hatten die Oeynhausener Tageszeitungen ähnliches gemeldet und erwähnt, daß Jankowiak von Kassel aus Rundflüge über ganz Deutschland ausführen würde.

Ein letztes Mal wurde die D-797 im Juni 1927 in Zusammenhang mit Siegfried Fuhrken und Bad Oeynhausen erwähnt: Georg Jankowiak beabsichtigte, in Bad Oeynhausen ein eigenes Luftfahrtunternehmen zu gründen und bediente sich der „Aushilfe“ von Siegfried Fuhrken, indem dieser solange als Halter der beiden Jankowiak-Flugzeuge – darunter auch für die LVG C VI D-797 – auftrat, bis die amtliche Zulassung Jankowiaks als Luftfahrtunternehmen vorlag.



Die LVG C VI D-797 nach dem Eigentumswechsel an Georg Jankowiak. Das Foto entstand in Dresden, und zwar ausweislich des am Rumpfeinde angeschriebenen nächsten Prüftermins nach September 1927.

Zerstörung der Flugzeughalle Bad Oeynhausen

Am 16.5.1927 brannte die Flugzeughalle in Bad Oeynhausen infolge Fahrlässigkeit zur Gänze ab. Vier darin untergestellte Flugzeuge, alle im Eigentum der Firma Siegfried Fuhrken, gingen in den Flammen verloren. Die Flugwache Bad Oeynhausen berichtete am 17. Mai 1927 über den Hergang der Ereignisse:

„In der Nacht vom 15. zum 16.5. ungefähr um 3.30 Uhr kamen der Werkmeister Paul Niemann und der Garagenmeister Hilgendecker [der richtige Name lautete: Gustav Hilgenböcker], beide Angestellte der Firma Fuhrken, in die Wohnung des Pol.-Oberw. Juraschik, weckten ihn und verlangten den Schlüssel von der Flugzeughalle, um Betriebsstoff für ihr Auto zu entnehmen. Sie befanden sich auf einer Rückfahrt von Steinhude, wobei ihnen der Betriebsstoff ausging und sie daher tanken wollten. Da nun der Hallenschlüssel in dem Flugwachraum verwahrt ist, gab Juraschik dem Niemann den Schlüssel zum Flugwachraum, aus dem Niemann den Hallenschlüssel holte. In der Halle selbst lagert kein Betriebsstoff, daher entnahmen N. und H. den Betriebsstoff aus einem dort untergebrachten Albatrosflugzeug.“



Fassungslos stehen Mitarbeiter der in Bad Oeynhausen beheimateten Luftfahrtbetriebe sowie zwei Beamte der Luftpolizei am Morgen des 17. Mai 1927 in den Trümmern der völlig ausgebrannten Flugzeughalle auf dem Flugplatz Werste. Im Vordergrund ragt ein zerstörter Sechszylinder Mercedes-Motor in die Höhe. Der Boden ist bedeckt mit verbogenen und ausgeglühten Rohrelementen von den Rumpferüsten der vernichteten Flugzeuge.

(Stadtarchiv Bad Oeynhausen, Bildbestand Langer)

„Die Entstehungsursache ist nach Aussagen von N. und H. folgende: Sie drehten den Ablasshahn des Hauptbenzintanks an dem Flugzeuge auf, wobei sich der Benzinstrahl über eine am Boden stehende Laterne ergoss. Die Sturmlaterne brannte sofort lichterloh. In ihrer Kopflosigkeit liefen die Beiden aus der Halle und dachten garnicht an ein Löschen des Brandes oder Herausschieben des Flugzeuges ins Freie. Sie entfernten sich schleunigst vom Flugplatz und kamen erst wieder, nachdem die Halle ganz niedergebrannt war. Bei ihrem Wiedererscheinen wurden sie auf Veranlassung der Flugwache von dem zuständigen Landjäger festgenommen und dem Amtsrichter in Bad Oeynhausen zugeführt ...“

Von den verbrannten Flugzeugen führte der Mark-Eindecker R IIIa und der Mark-Doppeldecker S.M. II b die Zulassungs-Nr. D 411 bzw. D 800. Der Fokker D VII stand im Rohbau und die Albatros B II war flugfertig neu erbaut, beide Flugzeuge waren von der D.V.L. abgenommen, aber noch nicht zugelassen. Die Albatros ist dasjenige Flugzeug, an dem der Brand ausgebrochen ist. Die Halle ist mit 20.000 Mk und das Inventar mit 5.000 Mk von der Westflug G.m.b.H. versichert. ... Die Flugzeuge gehören der Firma Fuhrken und sind gegen Brandschaden nicht versichert gewesen.“

Ein weiterer Blick auf die ausgebrannte Flugzeughalle Bad Oeynhausen. Im Hintergrund vor der Wand ist wieder der auftragende Mercedes-Motor zu erkennen.

(Stadtarchiv Bad Oeynhausen, Bildbestand Langer)



Das Schöffengericht in Minden erkannte im Oktober 1927 den Garagenmeister Hilgenböcker für schuldig, durch Fahrlässigkeit den Brand verursacht zu haben. Das Urteil fiel in Anbetracht der auf den Angeklagten zukommenden zivilrechtlichen Ansprüche seitens der Geschädigten – insbesondere natürlich der Firma Fuhrken – allerdings recht milde aus: Eine Geldstrafe von Höhe von 200 Mark erachtete das Gericht für angemessen.

Bau von Flugzeugen

Zur Automobiliersparte von Siegfried Fuhrken gehörte natürlich ein gut ausgerüsteter Werkstattbetrieb mit entsprechendem Fachpersonal, und so war es kaum verwunderlich, daß von Anfang an viele Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Fuhrken-Flugzeugen in eigener Regie durchgeführt wurden. Spätestens ab 1926 erledigte man auch schwierigere Aufgaben bis hin zum Neubau von Flugzeugen. Von Anfang an dabei war Walter Jäcker, seines Zeichens Kfz-Meister im Autohaus Fuhrken, der zunächst Wartung und Reparaturarbeiten an den Flugzeugen der Westflug GmbH beaufsichtigte und später auch als Bordmechaniker bei den Streuflügen der Fuhrken-Maschinen mitflog. In dieser Funktion erlebte er die Abstürze der beiden Westfalenwerk-DFW-Streuflugzeuge am eigenen Leibe mit. Seine Erlebnisse lassen sich nachlesen auf der Internetseite www.horst-jaecker.de/fliegerei-in-bad-oeynhausen.html.

Aus der Konkursmasse der Hüffer-Werke, Paderborn, erwarb die Fa. Fuhrken 1926 zwei in verschiedenen Baustadien befindliche Flugzeugzellen, nämlich eine halbfertige Albatros B II, ausgerüstet mit Mercedes-Motor D I, sowie einen im Rohbau fertigen Fokker D VII-Rumpf. Beide wurden im Juli 1926 nach Bad Oeynhausen transportiert. Unter der fachlichen Beratung bzw. Aufsicht des Münsteraner Flugzeugführers Eugen Arns und des Monteurs Thöne machten sich die Fuhrken-Techniker daran, die zwei Maschinen fertigzustellen.

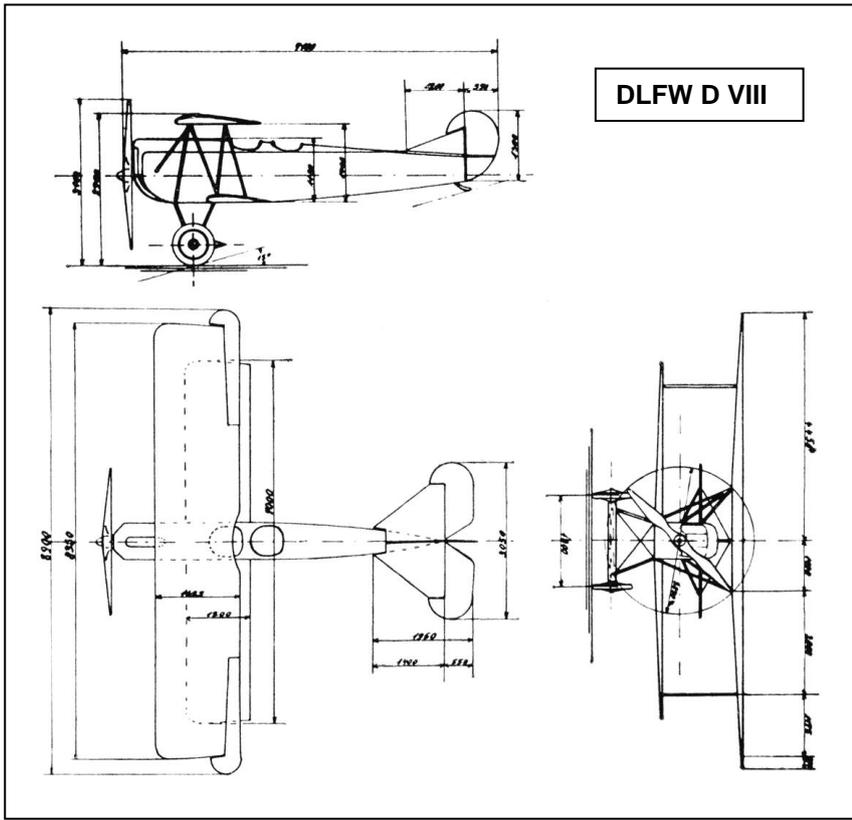
Albatros B II, Werknummer unbekannt, ohne Zulassung, Triebwerk Mercedes D I Nr. 20791.

Die Zelle hatte Hüffer 1925 beim Westfalenwerk Münster in unfertigem Zustand gekauft, aber offenbar nicht viel daran getan, denn der Rumpf war Anfang 1926 noch in halbfertigem Zustand, ebenso die umgebauten Tragflächen. Die Firma Fuhrken machte sich nach dem Erwerb daran, die Albatros B II fertigzustellen. Am 17.9.1926 wurde sie von der DVL im Rohbau abgenommen. Ihr Weiterbau ging allerdings ziemlich schleppend voran, denn acht Monate später war das Flugzeug immer noch nicht fertig.

Als am 16.5.1927 die Flugzeughalle in Bad Oeynhausen abbrannte, wurde die noch nicht zugelassene Maschine durch Feuer vernichtet. Die Albatros war schon an den Luftfahrtverein Gelsenkirchen verkauft worden und auch bereits bezahlt. Der Verein verzichtete auf eine Ersatzlieferung und ließ sich stattdessen die Versicherungssumme direkt auszahlen.

Fokker D VII / DLFW D VIII, Werknummer unbekannt, ohne Zulassung

Unter Verwendung des im Rohbau fertigen Fokker D VII-Rumpfes nahm Fuhrken die Herstellung einer kompletten Fokker D VII in Angriff – genauer gesagt einer zweisitzigen Version gemäß Lizenz DLFW D VIII. Auch diese Maschine wurde am 16.5.1927 beim Brand der Flugzeughalle in Bad Oeynhausen durch Feuer vernichtet. Das Flugzeug war schon an den Ziegeleibesitzer August Lauw in Bockhorn (Oldenburg) verkauft und dieser hatte auch eine Anzahlung geleistet.



Die **Deutscher Lloyd Flugzeugwerke (DLFW)** in Berlin-Johannisthal konstruierten den Jagdeinsitzer Fokker D VII nach dem Krieg in eine zweisitzige Maschine um und unterzogen den fertigen Umbau 1923 einer kompletten Musterprüfung durch die DVL. Das neue Flugzeugmuster lief unter der Typenbezeichnung DLFW D VIII und die Deutscher Lloyd Flugzeugwerke vergaben Umbaulizenzen an alle interessierten Herstellerfirmen. Der Vorteil für die Lizenznutzer bestand darin, daß solche Umbauten keine umfangreiche Musterprüfung mehr erforderten, sondern eine einfache Stückprüfung ausreichte.

DLFW D VIII, Lizenz-Werknummer 12, ohne Zulassung

Für die vernichtete DLFW D VIII baute Fuhrken in Absprache mit dem Auftraggeber August Lauw á conto der Feuerversicherung in seinen Werkstätten in der Mindener Straße in Bad Oeynhausen eine neue D VIII als Ersatz. Am 26. August 1927 war das neue Flugzeug von der DVL bereits im Rohbau abgenommen, seine Fertigstellung erfolgte in der zweiten Septemberwoche. Als Triebwerk war ein Mercedes D III (160/170 PS, 118/125 kW) mit der Motornummer 31523 eingebaut. Am 10.9.1927 fand der Erstflug statt, mit Flugzeugführer Eugen Arns am Steuer, weitere Werkstattflüge folgten am 11. September „zur besten Zufriedenheit“ (wie die Flugwache Bad Oeynhausen berichtete). Zwei Tage später fand die Endabnahme durch den DVL-Sachverständigen Dipl.Ing. Rau statt – ohne jegliche Beanstandungen. Rau lobte ausdrücklich die äußerst saubere Bauausführung. Eigentlich sollte am gleichen Tag noch der vorgeschriebene halbstündige Abnahmeflug erfolgen, aber die schlechte Witterung ließ dies nicht zu. Erst am 16.9.1927 fand der Halbstundenflug unter Aufsicht der Flugwache Bad Oeynhausen statt, die darüber folgende Meldung machte:

„Am 16. Sept. 1927 um 14.40 Uhr startete das neuerbaute Flugzeug D.L.F.W. D VIII, Lizenz-Werk-Nr. 12, Motortyp Merc. D III Nr. 31523, der Fa. Fuhrken, Bad-Oeynhausen unter Führung des Flugzeugführer Arns zu dem von Herrn Dipl.Ing. Rau angeordneten 1/2-Stundenflug. Der Motor lief während des Prüfungsfluges einwandfrei. Das Flugzeug flog mit voller Belastung einschl. Betriebsstoff und Barogramm. In 4 Min. erreichte es schon die vorgeschriebene Höhe von 500 m. Der Prüfungsflug verlief einwandfrei. Start: 14.40 Uhr, Landung: 15.20 Uhr. Startdauer bei 2 m/sec Wind: 11 Sekunden. Auslauf bei 2 m/sec Wind: 9 Sek. Leergewicht: 850 kg, Zuladung: 300 kg, Gesamtgewicht; 1150 kg. Flugzeughalter: Lauw, August, Bockhorn i. Oldenburg.“

Am 22.9.1927 überführte Flugzeugführer Arns die Maschine mit einer telegraphischen Zulassung des RVM nach Bremen, wo die Übergabe an den künftigen Eigentümer Lauw stattfand. Dieser ließ sich in den folgenden Tagen von Cornelius Edzard, dem Geschäftsführer der Norddeutschen Luftverkehrs AG sowie zugleich Einflieger und Fluglehrer bei den Focke-Wulf Werken, in die DLFW D VIII einweisen und machte mehrere Flüge mit ihm. Dabei kam es am 6. Oktober 1927 auf dem Flugplatz Bremen-Neuenland zu einem mittelschweren Unfall. Die Flugwache Bremen berichtete:

„Am 6.10.1927 startete das Flugzeug DLFW unter Führung des Piloten Edzard zu einem Platzfluge. Der Eigentümer und Halter, Herr Lauw, welcher selbst Flugzeugführer ist, befand sich im vorderen Sitz, um sich mit den Flugeigenschaften der neuen Maschine vertraut zu machen. Vor dem Unfall hatte E. bereits einen Platzflug gemacht, dieser ging normal vonstatten. Als E. zur zweiten Landung ansetzte, kam er einem außerhalb des Platzes stehenden Kippwagen zu nahe und stieß mit dem linken Rad an. Durch diese Erschütterung lösten sich vermutlich die Bolzen im rechten Fahrgestellgelenk. Während des Ausschwebens zum Boden hin

hing das Fahrgestell nur noch an der linken Rumpfseite. Beim Aufsetzen auf den Boden fiel das Fahrgestell ab und die Maschine überschlug sich. Dabei wurden beschädigt: Das Fahrgestell, von der rechten unteren Fläche und vom oberen Tragdeck der linken Randbogen, der Propeller, zwei linke Flächenstreben eingeknickt und das Seitensteuer. Beide Insassen blieben unverletzt. Die telegrafische Zulassung, welche Ende September ablief, war bereits von der Flugwache eingezogen.“



Überschlag der Fuhrken DLFW D VIII, Werknummer 12, am 6. Oktober 1927 auf dem Flugplatz Bremen-Neuenland.



Die Reparatur der beschädigten Maschine erfolgte wahrscheinlich bei der Firma Fuhrken in Bad Oeynhausen, am 24.12.1927 erhielt Lauw jedenfalls das wiederhergestellte Flugzeug per Bahntransport zurück. Aus den folgenden drei Monaten liegen keine Informationen vor, vermutlich kam es nur zu einigen Flügen innerhalb der sog. Flugplatzzone, denn die D VIII hatte immer noch keine Luftverkehrszulassung. Erst am 29.3.1928 führte Eugen Arns von den „Flugzeugwerken Oeynhausen“ (wie es im Bericht der Luftpolizei heißt) den notwendigen Abnahmeflug durch. Anschließend wurde das Zulassungsverfahren beim RVM eingeleitet.

Fliegen mit Flugzeugen ohne Eintragung in der Luftfahrzeugrolle

Das damalige Luftverkehrsgesetz erlaubte die Benutzung von Luftfahrzeugen, die nicht in die amtliche Luftfahrzeugrolle eingetragen waren, sofern eine Begutachtung durch einen amtlichen Sachverständigen stattgefunden hatte und solange das betreffende Flugzeug die sogenannte Flughafenzone nicht verließ. Für Erprobungsflüge und Platzrunden mit Anfängern reichte das allemal, denn die Flughafenzone war definiert als der über einem Flugplatz befindliche Luftraum in Form eines Zylinders mit 20 km Durchmesser. Dabei mußte mindestens eine solche Flughöhe eingehalten werden, daß das Luftfahrzeug im Gleitflug (d.h. mit ausgeschaltetem Motor) jederzeit sicher den Platz erreichen konnte.



Für Flüge außerhalb der Flughafenzone bestand die Möglichkeit, beim RVM eine sog. vorläufige Zulassung zu beantragen. Ihre Gültigkeit war auf einen bestimmten Zeitraum beschränkt (selten länger als 1 Monat) und erlosch dann automatisch. Eine Verlängerung war unter bestimmten Voraussetzungen möglich. In besonders eiligen Fällen erteilte das RVM vorläufige Zulassungen auch per Telegramm; hierfür bürgerte sich schnell der Begriff „telegraphische Zulassung“ ein. Flugzeuge mit vorläufiger Zulassung waren von der Verpflichtung befreit, äußerlich sichtbare Kennzeichen zu tragen.

Zu einer Eintragung von Lauw's DLFW D VIII in die deutsche Luftfahrzeugrolle kam es nicht mehr, weil die Maschine am 6. April 1928 auf dem Flugplatz Wilhelmshaven-Rüstringen (wo sie mittlerweile stationiert war) einen Totalschaden erlitt. Der Pilot Ing.

Robert Müller, Flugleiter des örtlichen Luffahrtvereins „Jade“ e.V., kam bei dem Absturz ums Leben. Die Luftüberwachung Oldenburg berichtete über den Unfall:

„Herr Müller wollte mit der Maschine einen Platz- bzw. Probeflug ausführen und war erst kurze Zeit in der Luft, als sich die Maschine in etwa 200 m Höhe bei einer Linkskurve mit Vollgas in die Kurve bohrte(?). Aus etwa 40 - 50 m stürzte die Maschine mit voller Fahrt fast senkrecht auf den Platz. Der Pilot wurde tödlich verletzt.

Eine Ursache, die auf den Bruch schliessen lässt, war nicht mehr feststellbar; die Steuerorgane sind in Ordnung gewesen, das Höhen- und Seitensteuer waren auch nach dem Bruch noch intakt. Müller hat anscheinend zur Landung übergehen wollen; der Motor war abgedrosselt. Müller hat die Maschine im Auftrage des Besitzers Herrn Lauw, Bockhorn, geflogen.“

DLFW D VIII a, Lizenz-Werknummer 13, Zulassung D-1454

Als Ersatz für die zerstörte DLFW D VIII, Werknummer 12, gab August Lauw umgehend bei der Fa. Siegfried Fuhrken eine neue Maschine gleichen Typs in Auftrag. Allerdings trug dieses Flugzeug nunmehr die Bezeichnung DLFW D VIII a – wobei sich bisher kein wirklich authentischer Hinweis finden ließ, worin eigentlich der Unterschied zwischen D VIII und D VIII a bestand. Anhand verschiedener, in damaligen Veröffentlichungen verstreuter Informationen, scheint es so, daß die Version D VIII die Originalflügelgröße des Fokker D VII-Jagdflugzeuges besaß, während die Version D VIII a vergrößerte Tragflächen hatte. Die Spannweite wuchs dementsprechend von 8,90 m auf 10,60 m. Ob es daneben noch weitere Veränderungen gab, ist offen.



Die Fuhrken DLFW D VIII a, Werknummer 13, wurde im Juli 1928 als D-1454 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen und am 29.7 an August Lauw abgeliefert.

Ebenso wie ihre Vorgängerin wurde auch die Ersatzmaschine in den Fuhrken-Werkstätten in der Mindener Straße in Bad Oeynhausen gebaut. Gegen Ende Juni 1928 war die D VIII a fertig, wurde zum Flugplatz transportiert und führte ihre ersten Werkstattflüge durch. Als Antrieb diente ein Sechszylinder-Reihenmotor Mercedes D III a (160/180 PS, 118/132 kW). Nachdem auch der Abnahmeflug vor dem DVL-Sachverständigen zur Zufriedenheit erledigt war, stand einer amtlichen Zulassung nichts mehr im Wege. Im Juli 1928 erfolgte der Eintrag in die deutsche Luftfahrzeugrolle unter der Nummer D-1454 und am 29.7. fand die Ablieferung an August Lauw statt. Einen knappen Monat später, am 26.8.1928, nahm Lauw mit der D-1454 schon an einer Flugveranstaltung in Mariensiel teil – genannt „Fieseler-Flugtag“, weil die Hauptattraktion in der Teilnahme von Gerhard Fieseler bestand.



(rechts und nächste Seite oben):

Am 26.8.1928 nahm August Lauw mit der D-1454 an einer Flugveranstaltung in Wilhelmshaven-Mariensiel teil.

(Bild nächste Seite oben Slg. Kössler)



Im Mai 1930 wurde bei den Focke-Wulf-Werken in Bremen der Einstellwinkel der Flügel verändert, d.h. der Winkel zwischen der Längsachse des Flugzeugrumpfs und der Längsachse des Tragflächen-Profiles. Mit dieser Maßnahme sollte die Steigleistung der Maschine verbessert werden.



Die DFW D VIII a D-1454 mit Werbebeschriftung für die „Wilhelmshavener Zeitung“, etwa 1929/30.

Am 7.5.1931 verkaufte Lauw die D-1454 nach Hamburg. Seltsamerweise findet sich in den Berichten der Luftaufsicht Hamburg kein Hinweis auf diesen Eigentumswechsel und auch die amtlichen „Nachrichten für Luftfahrer“ (NfL) schwiegen dazu. Erst im Dezember 1936 brachten die NfL einen Abgangsvermerk für die D-1454 mit dem Hinweis „ausgeschlachtet“.

Reparatur von Flugzeugen im Kundenauftrag

Vergleichbar mit ihrer Automobilierteilung, begann die Firma Siegfried Fuhrken im Jahr 1927 auch im Luftfahrtbetrieb mit der Reparatur und Überholung von fremden Flugzeugen. Wie es scheint, wurde der in Bad Oeynhausen wohnhafte Georg Fleischhauer der erste Kunde des neuen Geschäftsfelds, wenn auch wohl eher ungeplant:

Fleischhauer war im 1. Weltkrieg Militärpilot gewesen und hatte sich bereits eine Dietrich DP II a (Zulassung D-753) gekauft, ohne im Besitz eines Zivil-Flugzeugführerscheins zu sein. Deshalb war er am 6.8.1927 mit Walter Bönig als Flugzeugführer unterwegs im Raum Paderborn - Bad Oeynhausen – Lemgo. Etwa 1 km südlich von Bad Oeynhausen mußte die D-753 infolge Bruchs der Propellernabe in einem Kleefeld notlanden. Die Landung ging glatt vonstatten, an einen Neustart war aber aufgrund der Bodenbeschaffenheit nicht zu denken. Deshalb wurde das Flugzeug abmontiert und zur Firma Siegfried Fuhrken gebracht. Dort stellte man bei Durchsicht des Motors jedoch fest, daß die Kurbelwelle und die Pleuelstangen durch den Nabenbruch erheblich verbogen waren und das Triebwerk nicht mehr brauchbar war. Der Dietrich-Doppeldecker blieb deshalb bei Fuhrken untergestellt, bis Fleischhauer einen Ersatzmotor beschafft hatte. Das Problem war nur, daß Fleischhauer praktisch über keine ausreichenden Geldmittel verfügte, um ein neues Triebwerk kaufen zu können. Tatsächlich ging über ein Jahr ins Land, bis es Anfang Oktober 1928 gelang, von der Firma Raab-Katzenstein aus Kassel günstig einen gebrauchten Motor zu erhalten. Am 18. November führte Georg Fleischhauer in Bad Oeynhausen den ersten Probeflug durch. Über den weiteren Lauf der Ereignisse liegen leider keine Informationen mehr vor. Es steht lediglich fest, daß die Maschine erst im September 1932 wieder zugelassen wurde, allerdings für einen neuen Eigentümer in Berlin.



Am 31.8.1927 produzierte August Lauw mit seiner Dietrich DP II a D-496 bei der Landung in Bad Oeynhausen einen Überschlag. Die fällige Reparatur führte die Firma Fuhrken durch.

Als nächster Reparaturkunde erschien wenige Wochen nach Fleischhauer der schon weiter oben genannte Ziegeleibesitzer August Lauw aus Bockhorn. Er war am 31.8.1927 mit seiner Dietrich DP II a D-496 von Wilhelmshaven nach Bad Oeynhausen geflogen – vermutlich um seine neue, bei Fuhrken in der Fertigung befindliche DLFW D VIII in Augenschein zu nehmen, deren Rohbauabnahme durch die DVL wenige Tage zuvor stattgefunden hatte. Bei der Landung in Bad Oeynhausen setzte er seine DP II a viel zu spät auf und mußte wieder durchstarten. Gerade eben jenseits der Platzgrenze blieb plötzlich der Motor stehen, weil der Tank restlos leergeflogen war. Wohl oder übel mußte Lauw mit einem Kartoffelacker als Landeort vorliebnehmen, beim Aufsetzen in dem weichen Boden überschlug sich die Maschine. Die Firma Fuhrken übernahm die Reparatur der D-496 und führte zugleich eine Generalüberholung der Zelle durch. Die Arbeiten zogen sich über zweieinhalb Monate hin, erst am 14.11.1927 fand der Abnahmeflug vor dem DVL-Sachverständigen statt, am Steuer der Maschine saß Flugzeugführer Eugen Arns. Das Flugzeug wurde im Februar 1928 – nach der Winterpause – erneut für August Lauw zugelassen.



Die Raab-Katzenstein KI I a „Schwalbe“ D-1111, welche dem Groß-Circus Busch gehörte, befand sich ab Mitte März 1928 zur Überholung beim Reparaturbetrieb Siegfried Fuhrken in Bad Oeynhausen.

Am frühen Abend des 12.3.1928 traf die Raab-Katzenstein KI I a „Schwalbe“, Kennzeichen D-1111, in Bad Oeynhausen ein, um bei der Fa. Fuhrken überholt zu werden. Das Flugzeug gehörte dem Groß-Circus Busch und diente in erster Linie zu Reklamezwecken. Wohl wegen der einsetzenden Dämmerung hatte Pilot Heinrich Obermaier, der die „Schwalbe“ von Osnabrück nach Bad Oeynhausen überführte, den Oeynhausener Flugplatz nicht finden können, obwohl das Landekreuz deutlich sichtbar auslag und die Luftpolizei einige Leuchtkugeln zur Orientierung abschoß. Deshalb führte er schließlich ungefähr einen Kilometer westlich des Flugplatzes

eine glatte Notlandung auf einem Saatfeld durch. Da die D-1111 von dort nicht wieder starten konnte, wurde sie abmontiert und auf der Straße in die Fuhrkensche Werkstatt gebracht. Die DVL-Abnahme nach abgeschlossener Überholung scheint ohne größere Probleme erfolgt zu sein. Die nächste Information über die D-1111 datiert vom 26.9.1928 und besagt, daß das Flugzeug nun in Bremen stationiert sei.

Es hat vermutlich noch Reparaturen und Überholungen von weiteren Flugzeugen bei der Firma Fuhrken in Bad Oeynhausen gegeben, aber diese sind bei den Luftfahrtbehörden nicht aktenkundig geworden – einfach weil hier keine besonderen Vorkommnisse zu melden waren.

Ausklang

Der Brand der Flugzeughalle in Bad Oeynhausen am 16.5.1927 richtete nicht nur erheblichen materiellen Schaden an, sondern markierte auch eine deutliche Zäsur in der Entwicklung der örtlichen Flugunternehmen.

Die Westflug GmbH verlor im Juni 1927 ihre Genehmigung als Luftfahrtunternehmen, weil sie nicht mehr im Besitz zugelassener Flugzeuge war. Dies hatte ursächlich nichts mit dem Hallenbrand zu tun, sondern hing mit der geschäftlichen Entwicklung der Junkers Flugzeugwerke zusammen. 1926 – nach Gründung der Luft Hansa – mußte sich Junkers ganz aus dem Luftverkehrssektor zurückziehen und liquidierte in den folgenden Jahren ihre diversen Beteiligungen an regionalen Fluggesellschaften. Da die Westflug GmbH ohne Unterstützung durch einen starken Partner nicht überlebensfähig war, wurde sie 1929 komplett aufgelöst.

Die Firma Siegfried Fuhrken verlor im Juli 1927 zwar ebenfalls ihre Genehmigung als Luftfahrtunternehmen, betätigte sich aber zunächst weiterhin in der Luftfahrtbranche mit Neubau, Reparatur und Überholung von Flugzeugen. Erst nach 1928 konzentrierte sich die Firma ausschließlich auf den Handel mit Automobilen samt den dazugehörigen Serviceleistungen und auf die angeschlossene Fahrschule.

Heute ist von dem Unternehmen Siegfried Fuhrken nur noch das imposante Einfahrtsportal zu seinem damaligen Betrieb in der Mindener Straße erhalten.



Das imposante Einfahrtsportal zum Autohaus Siegfried Fuhrken steht unter Denkmalschutz und erinnert noch heute an den erfolgreichen Betrieb in den 1920er Jahren. (Aufnahme von Januar 2002)

Technische Daten

	Albatros B II	DFW C V	LVG C VI	
Spannweite	12,96	13,30	13,00	m
Länge	7,65	7,90	7,50	m
Aerodynamische Fläche	40,1	38,0	36,0	m ²
Leergewicht (Leermasse)	720	970	940	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	1070	1430	1420	kg
Höchstgeschwindigkeit	120	155	160-170	km/h
Reisegeschwindigkeit	-	140	-	km/h
Landegeschwindigkeit	65	-	65	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	10	4	4	min
Gipfelhöhe	3000	5000	6000	m
Reichweite	-	500	550	km
Flugdauer	4	-	3,5	h
Triebwerk	Mercedes D II (120 PS/ 88 kW)	Benz Bz IV (200/220 PS, 147/162 kW)	Benz Bz IV (200/220 PS, 147/162 kW)	

	Mark R III b	Mark MS II b	DLFW D VIII	DLFW D VIII a	
Spannweite	7,65	9,40	8,90	10,60	m
Länge	5,17	6,05	7,10	7,20	m
Aerodynamische Fläche	11,0	-	20,9	27,00	m ²
Leergewicht (Leermasse)	260	360	760	800	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	365	610	1120	1150	kg
Höchstgeschwindigkeit	105	110	170-180	180	km/h
Reisegeschwindigkeit	-	-	-	-	km/h
Landegeschwindigkeit	45	45	85-90	-	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	6	-	4,5	-	min
Gipfelhöhe	3500	3500	5500	-	m
Reichweite	-	-	595	-	km
Flugdauer	-	-	3,5	-	h
Triebwerk	Mark St.M. 3 (30/39 PS, 22/29 kW)	Mark St.M. 5 (55/70 PS, 40,5/51,5 kW)	Mercedes D III, (160/170 PS, 118/125 kW)	Mercedes D III a, (160/180 PS, 118/132 kW)	

Anmerkungen:

1) Die technischen Daten basieren auf den Angaben im Taschenbuch der Luftflotten von Werner v. Langsdorff, Ausgaben 1923 – 1927, im Jahrbuch für Luftverkehr 1926/27 sowie in den Fachzeitschriften Flugsport, Illustrierte Flug-Woche, Luftweg und Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt der Jahrgänge 1920 bis 1925, außerdem auf Daten in damaligen Firmenveröffentlichungen.

2) Da es sich mit Ausnahme der Stahlwerk Mark-Maschinen bei allen anderen Flugzeugmustern, die bei der Firma Fuhrken auftauchten, um wiederaufgebaute bzw. neu nachgebaute Flugzeuge handelte, ist nicht auszuschließen, daß die tatsächlichen Abmessungen und Gewichte etwas von den Original-Werksdaten abwichen.

Baubeschreibungen

Albatros B II

Zweistieliger verspannter Doppeldecker mit 2 Sitzen hintereinander.

Das Tragwerk bestand aus zwei hölzernen Kastenholmen und Sperrholzrippen, zu seiner Innenverspannung dienten Stahlrohrstreben und Drahtauskreuzung. Die Nasenleisten der Flügel waren aus Holz, die Hinterkanten aus Stahldraht. Die Stiele und der Strebenbock waren aus Profilstahlrohr gefertigt, zur Verspannung des Tragwerks diente Stahldraht. Alle Flügelflächen trugen Stoffbespannung.

Das Rumpfgerüst war aus vier Holzholmen und Sperrholz-Formspanten aufgebaut, seine Innenauskreuzung bestand aus Stahldrähten. Bis zum Führersitz diente Aluminiumblech zur Verkleidung, der übrige Rumpf besaß Sperrholzbeplankung.

Die Leitwerks-Flossen bestanden aus einem Holzgerüst und trugen Sperrholzbeplankung, die Ruder waren in Stahlrohr ausgeführt und mit Stoff bespannt.

Das Hauptfahrwerk in V-Form besaß eine durchgehende Achse, das Fahrwerkgerüst war aus Profilstahlrohren aufgebaut, zur Verspannung diente Stahldraht. Der Sporn aus Eschenholz war im Rumpfe Gelenkig gelagert.

DFW C V (Westfalenwerk W I Nr. 2 und 3)

Zweistieliger verspannter Doppeldecker mit 2 Sitzen hintereinander.

Das Tragwerk bestand aus zwei hölzernen Kastenholmen und Sperrholzrippen, seine Innenverspannung erfolgte mittels Stahldrahtauskreuzung. Die Nasenleisten der Flügel bestanden aus Holz, die Hinterkanten aus Stahldraht. Stiele und Strebenbock waren aus Profilstahlrohr gefertigt. Alle Flügelflächen trugen Stoffbespannung.

Das Rumpfgerüst war aus vier Holzholmen und Formspanten aus Sperrholz aufgebaut, zur Innenauskreuzung diente Stahldraht. Bis zum Vordersitz war der Rumpf mit Aluminiumblech verkleidet, der übrige Rumpf trug Sperrholzbeplankung.

Die Flossen des Leitwerks besaßen Stahlrohrrahmen, zur Profilgebung dienten Holzrippen, die Ruder stellten eine reine Holzkonstruktion dar. Das komplette Leitwerk war mit Stoff bespannt.

Das Hauptfahrwerk besaß V-Form mit durchgehender Achse, das Fahrwerkgerüst bestand aus Profilstahlrohren und war mit Stahldraht verspannt. Der hölzerne Sporn hatte einen Stahlschuh und war im Rumpfe Gelenkig gelagert.

LVG C VI (Westfalenwerk W I Nr. 4)

Zweistieliger verspannter Doppeldecker mit 1 + 2 Sitzen hintereinander.

Das Tragwerk bestand aus zwei hölzernen Kastenholmen und Sperrholzrippen, seine Innenverspannung erfolgte mittels Stahldrahtauskreuzung. Die Nasenleisten der Flügel bestanden aus Holz, die Hinterkanten aus Stahldraht. Die Stiele waren aus Holz, der Strebenbock aus Profilstahlrohr gefertigt. Alle Flügelflächen trugen Stoffbespannung.

Das Rumpfgerüst setzte sich aus vier Holzholmen und Sperrholz-Formspanten zusammen, zur Innenauskreuzung diente Stahldraht. Bis zum Führersitz war der Rumpf mit Aluminiumblech verkleidet, der übrige Rumpf trug Sperrholzbeplankung.

Die Leitwerks-Flossen bestanden aus einem Holzgerüst mit Sperrholzbeplankung, die Ruder waren in Stahlrohr ausgeführt und mit Stoff bespannt.

Das Hauptfahrwerk in V-Form besaß eine durchgehende Laufachse und eine Hilfsachse aus Stahlrohr, die Federung bestand aus Drahtspiralschnüren. Das Fahrwerkgerüst war aus hohlen Holzprofilen zusammengesetzt und mit Stahldraht verspannt. Der Sporn aus Eschenholz lagerte Gelenkig im Rumpfe.

Mark R III b

Einsitziger abgestrebter Hochdecker in Gemischtbauweise.

Das zweiteilige Tragwerk bestand komplett aus Holz und trug Stoffbespannung, nur die Querruder besaßen Stahlrohrrahmen. Die beiden Flügelhälften waren an einem auf der Rumpfoberseite befindlichen Strebenbock aus Profilstahlrohr befestigt und an ihrer Unterseite durch je zwei Stahlrohrstreben zum Rumpf hin abgefangen. Für den Transport ließen sich die Flügelhälften nach Lösen von je 6 Bolzen abnehmen und am Rumpf anlegen.

Der Rumpf bestand aus einem geschweißten Stahlrohrfachwerk mit innerer Verspannung aus Stahldrähten. Das vordere Rumpfdrittel war mit Aluminiumblechen verkleidet, der restliche Rumpf mit Stoff bespannt.

Die Flossen und Ruder des Leitwerks bestanden aus Stahlrohrrahmen, waren mit Stahldraht zum Rumpfheck hin abgefangen und trugen Stoffbespannung.

Das Hauptfahrwerk in V-Form bestand aus Profil-Stahlstreben, war mit Stahldraht verspannt und hatte eine durchgehende Achse mit Gummizugfederung. Der Sporn aus Holz war im Rumpfe Gelenkig gelagert.

Mark MS II b

Einstieliger verspannter Doppeldecker mit 2 Sitzen hintereinander.

Das zweiteilige Doppeldecker-Tragwerk bestand komplett aus Holz und trug Stoffbespannung, nur die Querruder besaßen Stahlrohrrahmen. Die oberen Flügelhälften waren an einem auf der Rumpfoberseite befindlichen Strebenbock aus Profilstahlrohr befestigt, die Unterflügelhälften an den unteren Rumpfolmen. Untereinander war das Tragwerk mittels N-Stielen verstrebt und mit Stromliniendraht gegeneinander sowie gegen den Rumpf verspannt. Das komplette Tragwerk einschließlich der Querruder trug Stoffbespannung.

Der Rumpf bestand aus einem geschweißten Stahlrohrfachwerk mit innerer Verspannung aus Stahldrähten. Die Rumpfsektion im Bereich des Motors war mit Aluminiumblech verkleidet, der übrige Rumpf mit Stoff bespannt.

Die Flossen und Ruder des Leitwerks bestanden aus Stahlrohrrahmen mit Stoffbespannung, das Höhenleitwerk war mit Stahlstreben zur Seitenflosse hin abgefangen.

Das Hauptfahrwerk in V-Form war aus Profil-Stahlstreben aufgebaut, mit Stahldraht verspannt und hatte eine durchgehende Achse mit Gummizugfederung. Der Sporn aus Holz lagerte gelenkig im Rumpfboden.

DLFW D VIII und D VIII a

Freitragender Doppeldecker mit 2 Sitzen hintereinander.

Die Flügel bestanden in ihrem Aufbau aus je zwei Kastenholmen, verbunden durch Steg- und Kastenrippen und versehen mit einer zusätzlichen Innenverspannung aus Stahldrähten. Die Flügelnasen trugen bis zum Vorderholm Sperrholzbeplankung, ansonsten hatten die Flügel Stoffbespannung. Das durchgehende obere Tragwerk war an einem Strebenbock auf dem Rumpf befestigt, der ebenfalls durchgehende Unterflügel saß direkt an der Rumpfunterseite.

Der Rumpf bestand aus einem geschweißten Stahlrohrfachwerk, versteift mit Stahldrahtverspannungen. Die vordere Rumpfsektion war bis zum Brandschott mit Leichtmetall verkleidet, ebenso der nächste Rumpfabschnitt mit den beiden Sitzen in seinem oberen Bereich. Dahinter war die Rumpfoberseite durch versteiftes Sperrholz mit Leinenüberzug abgedeckt, alle übrigen Rumpfbereiche hatten Stoffbespannung.

Sämtliche Ruder- und Leitwerkflächen bestanden aus Stahlrohrgerippen mit Stoffbespannung. Die Höhenflosse war gegen den Rumpf durch Streben, die Kielflosse durch Stahldrahtverspannung abgesteift.

Das Hauptfahrwerk in V-Form bestand aus Profil-Stahlstreben, war an den Untergurten des Rumpfes angelenkt und hatte zusätzliche Stahlkabelauskreuzungen. Es besaß eine durchgehende Laufachse und Hilfsachse aus Stahlrohr, zwischen den Rädern befand sich eine tropfenförmige Sperrholzverkleidung. Der Sporn aus Holz war im Rumpfboden gelenkig gelagert.

Quellen

Bücher und Broschüren

Dieter Klose/Hansjörg Riechert, Ikarus-Maschinen, Luftfahrt in Ostwestfalen-Lippe, Detmold 2006

Werner von Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten, Jahrgänge 1923, 1924/25, 1928 und 1931, München bzw. Frankfurt/Main.

Werner von Langsdorff, Fortschritte der Luftfahrt, Jg.1927/28, S.206f, Frankfurt/M. 1927

Hermann Voelkel, Verstäuben vom Flugzeuge aus, in: Otto Appel (Hrsg.), Handbuch der Pflanzenkrankheiten, 6. Band Pflanzenschutz, Berlin 1941, Seite 260-282.

Joachim Reisch, Die Verwendung von Luftfahrzeugen in der Forstwirtschaft, Dissertation Hannoversch-Münden 1958

Zeitschriften

Flugsport, Jg. 1927, Nr.11 S.218 (Brand der Flughallen in Bad Oeynhausen).

Der Deutsche Forstwirt, Jg. 1925, S. 653 f.

Forstarchiv, Jg. 1925, S. 36 ff.

Jg. 1926, S. 273 ff.

Zeitschrift für Forst- und Jagdwesen, Jg. 1927, S. 237 ff.

Jg. 1930, S. 465 ff.

Diverse Ausschnitte aus Bad Oeynhausener Tageszeitungen 1924 – 1927, gesammelt im Stadtarchiv Bad Oeynhausen.

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Diverse Tätigkeitsberichte, Anweisungen und Aktennotizen des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Rheinland-Westfalen in Münster aus dem Zeitraum 1924 bis 1927.

Terminbericht der Luftüberwachung des Freistaats Oldenburg für die erste Jahreshälfte 1928.

Diverse Meldungen und Berichte der Polizei-Flugwachen Münster, Paderborn und Bad Oeynhausen aus dem Zeitraum 1924 bis 1928.

Flugtagebuch der Polizei-Flugwache Bad Oeynhausen für den Zeitraum 1.7.1924 bis 31.12.1926.

Diverse Unfall-Berichte der Polizei-Flugwachen Münster, Bad Oeynhausen, Kassel, Bremen und Wilhelmshaven-Rüstringen aus dem Zeitraum 1924 bis 1928.

Schreiben des RVM L.2. Nr. 2567/25 vom 8.4.1925 betr. Zulassung des Unternehmens Siegfried Fuhrken zum gewerblichen Luftverkehr.

Schreiben des RVM L.2.Z. Nr. 86/25 vom 16.7.1927 betr. Zurückziehung der Genehmigung der Firma Siegfried Fuhrken als Luftfahrtunternehmen.

Horst Jäcker, Fliegerei in Bad Oeynhausen, Homepage www.horst-jaecker.de/fliegerei-in-bad-oeynhausen.html

Schreiben der „Westflug“ vom 15.7.1924 an den Oberpräsidenten, Luftüberwachungsstelle, betr. Flugveranstaltung im Rahmen der Sportwoche Bad Oeynhausen 20.-27.7.1924.

Schreiben der Westflug GmbH vom 2.8.1924 an die Luftpolizei Bad Oeynhausen betr. Genehmigung eines Fluges nach Oldenburg mit der Albatros B II Wnr. 507.

Bericht der Pol. Flugwache Münster vom 13.10.1924 betr. Flugtag in Hamm am Sonntag, den 12. Oktober.

Schreiben der DVL vom 31.3.1925 an die Westfalenwerk GmbH betr. Absprache mit dem Prüfer Dipl.Ing. Thalau über das Flugzeug LVG C VI (= spätere D-789 / D-797).

Schreiben der Firma Siegfried Fuhrken vom 9.9.und 15.9.1925 an das Oberpräsidium der Provinz Westfalen in Münster betr. Flugtag in Petershagen a/Weser am 20.9.1925.

Schreiben der Firma Siegfried Fuhrken vom 9.10.1925 an die Pol. Flugwache Bad Oeynhausen betr. Rückgabe der Zulassung für die W I No.3, Hoheitszeichen D 249, nach dem restlosen Bruch in Bayern.

Schreiben der Firma Siegfried Fuhrken vom 17.5.1927 an den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen in Münster betr. vernichtete Flugzeuge durch den Hallenbrand.

Illustrationen

Alle Bilder, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Frost/ADL. Die Übersichtszeichnungen unterliegen den Urheberrechten des Autors.

Danksagung

Der Verfasser dankt Stefanie Hillebrand (Leiterin des Stadtarchivs Bad Oeynhausen) und Horst Jäcker (Bad Oeynhausen, <http://horst-jaecker.de/fliegerei-in-bad-oeynhausen.html>) für ihre freundliche Unterstützung dieser Arbeit mit Fotos und Hinweisen. Ein weiterer Dank geht an Astrid Stilke (Fachbibliothek Forst- und Holzwirtschaft des Thünen-Instituts der Universität Hamburg) für ihre Mithilfe bei der Auswertung von forstwirtschaftlichen Fachzeitschriften.

Verwendete Abkürzungen

DFW	Deutsche Flugzeug-Werke GmbH, Leipzig-Lindenthal und -Großzschocher
DLFW	Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannisthal
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
LVG	Luft-Verkehrs-Gesellschaft mbH (nach 1918: KG), Berlin und Köslin
RVM	Reichsverkehrsministerium, Berlin