



Das Muster HB 28 „Bajadere“ war Hüffers letzte Eigenentwicklung und wurde in zwei Exemplaren gebaut.

Der Hüffer-Flugzeugbau in Münster, Paderborn und Krefeld

Von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 02.2016 im ADL-Internetportal,
04.2023 Ergänzungen und Korrekturen.

Der Flugzeughersteller Hüffer findet in den gängigen Büchern und Abhandlungen über die deutsche Luftfahrtgeschichte nur relativ knappe oder gar keine Erwähnung. Der Grund ist sicher zum einen in der mangelnden Bedeutung der Hüffer-Fabrikate für die luftfahrttechnische Entwicklung zu suchen, zum anderen aber auch im Fehlen von Informationen und verfügbaren Fakten.

Die vorliegende Arbeit soll alle greifbaren Daten, auch die bisher noch nicht veröffentlichten, zu einem möglichst aussagefähigen Mosaik zusammenfügen. Allerdings ergibt sich daraus kein rundum komplettes Bild, denn manche Konturen bleiben eher unscharf. Aber vielleicht sind im Leserkreis unserer ADL-Homepage weitere Informationen vorhanden – im Interesse der luftfahrtgeschichtlichen Wahrheit sind wir für jeden Hinweis dankbar. Anders als bei gedruckten Publikationen lassen sich Ergänzungen bzw. Korrekturen jederzeit berücksichtigen und auch zeitnah veröffentlichen.

Der Flugzeugbauer Julius Hüffer und seine Unternehmungen

Julius Hüffer wurde 12. April 1903 in Münster geboren und „bastelte“ nach eigenen Angaben schon als ganz junger Bursche Gleitflugzeuge. Seine ersten Luftsprünge machte er auf einem alten Grade-Eindecker mit 16/24 PS Zweitaktmotor.

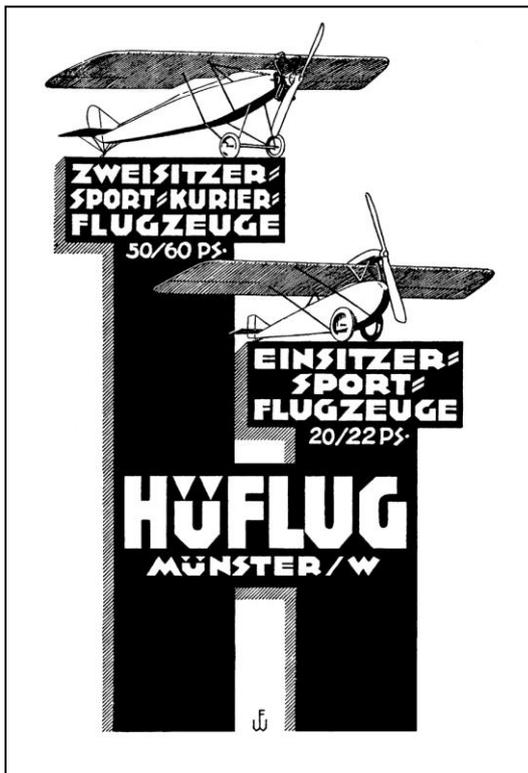
Im Frühjahr 1920 erwarb Julius Hüffer mit Geldmitteln aus dem Erbe seines 1906 verstorbenen Vaters die während des Krieges stillgelegten Flugzeug-Werke Gustav Schulze. Da er noch nicht volljährig war, lief die Akquisition über seinen 15 Jahre älteren Vetter Georg Hüffer. Dieser war am 6.3.1888 auf Gut Böddeken bei Paderborn geboren worden und hatte nach dem ersten Weltkrieg ein Jura-Studium aufgenommen. Im Gegensatz dazu absolvierte Julius Hüffer nie eine richtige Ausbildung.

Der Firmensitz der Flugzeug-Werke Gustav Schulze befand sich in zwei Flugzeugschuppen auf dem Gelände des Exerzierplatzes Madel (südlich von Burg bei Magdeburg). Etwa ab April/Mai 1920 wurde der Betrieb als Sportflugzeugwerke Julius Hüffer, Flugplatz Madel, Burg bei Magdeburg, in damaligen Fachzeitschriften erwähnt. Allerdings mußte die Firma kurze Zeit später ihre Pforten schließen, nachdem die alliierten Siegermächte per Ende Juni 1921 ein totales Flugzeugbauverbot für Deutschland erzwungen hatten.



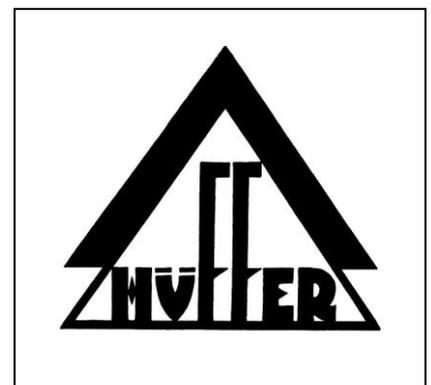
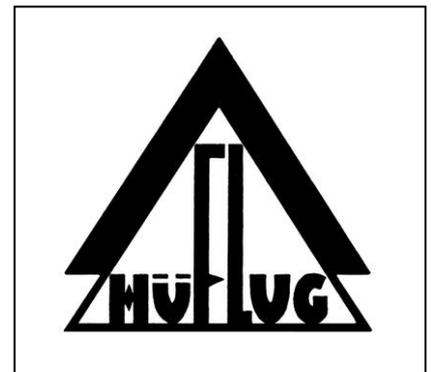
Die Flugzeug-Werke Gustav Schulze brachten 1912/13 einen zweiseitigen Hochdecker mit Fünfzylinder-RAW-Motor heraus. Die Maschine, hier stehend vor den beiden Schulze-Flugzeugschuppen auf dem Gelände des Exerzierplatzes Madel (südlich von Burg bei Magdeburg), hatte eine gewisse Ähnlichkeit mit Hüffers späterem Erstlingstyp „Grasmücke“.

Hüffer brach seine Zelte im Magdeburgischen ab und kehrte zurück in seine Heimatstadt Münster. Dort wurde 1922 die Firma „Hüflug“ aus der Taufe gehoben. Die Existenz dieses Unternehmens ist seit mindestens August 1922 in Münster nachweisbar. In einigen Quellen wird die Firma auch als Hüflug-Werke bezeichnet. Vermutlich lief auch diese Unternehmung bis zur Volljährigkeit von Julius auf den Namen von Georg Hüffer.

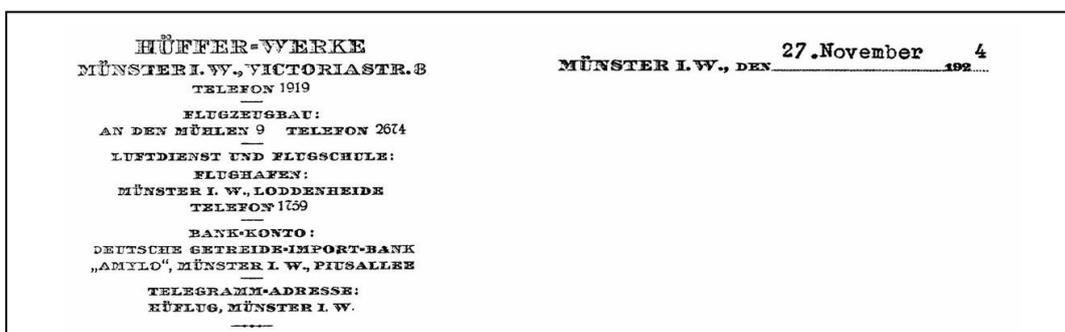


(links):
Ganzseitige Anzeige des Hüffer-Flugzeugbaues in der Zeitschrift „Flugsport“, Heft 18-19/1922)

(rechts):
Die Embleme der Firma Hüffer im Zeitraum 1922 bis 1926. In den ersten zwei Jahren seines Bestehens firmierte der Betrieb als „Hüflug“. Ab 1924 änderte sich der Name in „Hüffer-Werke“ und entsprechend auch das Firmenemblem.



Mitte Mai 1924 mietete Hüffer eine auf dem Flugplatz Münster-Loddenheide gelegene neugebaute Werkstatt an, die der Luftfahrtvereinigung für Münster und das Münsterland e.V. gehörte. Sie hatte eine Größe von 20 x 6 m und sollte zum Bau und zur Reparatur von Flugzeugen dienen. Das Mietverhältnis hatte bis etwa Mitte 1925 Bestand, dann ging die Werkstatt wieder zurück in die Verfügungsgewalt der Münsteraner Luftfahrtvereinigung.



Etwa ab 1924 firmierte das Unternehmen als „Hüffer-Werke, Münster/Westf.“, wie dem Kopf eines Briefbogens aus dieser Zeit zu entnehmen ist. Am 15. Juni 1924 wollte Hüffer eine „Flugschule Münster“ eröffnen, jedoch erhielt er dazu keine Genehmigung, weil die notwendigen Voraussetzungen nicht erfüllt waren.

Im Herbst 1924 begann die Übersiedlung der Hüffer-Werke von Münster nach Paderborn auf den dortigen Flugplatz Mönkeloh. Allerdings zog sich der Umzug über mehrere Monate hin und ganz wurde er offenbar nie vollzogen, denn im Mai 1925 lautete der Briefkopf der Firma: „Hüffer-Werke Münster, Flughafen Paderborn“. Daraus läßt sich ableiten, daß als offizieller Firmensitz nach wie vor Münster galt.



**FLUGSCHULE
MÜNSTER i.W.**

Eröffnung 15. Juni 1924

★

Theoretischer und praktischer
Unterricht / Mäßiges Honorar

★

Rechtzeitige Anmeldungen erbeten an die

HÜFFERWERKE
Abteilung Flugschule
MÜNSTER i. W.

(oben): Annonce in der „Illustrierten Flug-Woche“ Nr.12/1924 zur geplanten Eröffnung einer Fliegerschule.

(links): Flugplatz Münster-Loddenheide in den 1920er-Jahren.



Wertgebäude am Flugplatz Paderborn-Mönkeloh in den 1920er Jahren.
(Stadtarchiv Paderborn)

So undurchsichtig wie der wirkliche Standort war auch der Leumund des Unternehmens, um es vorsichtig zu formulieren. Der Leiter des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Rheinland-Westfalen in Münster, Polizeimajor Karl von Blomberg, berichtete in einem längeren Brief an das Reichsverkehrsministerium von etlichen Verstößen der „Hüffer-Werke“ gegen das amtliche Verbot, gewerbsmäßigen Luftverkehr zu betreiben, weil die Hüffer-Maschinen dafür keine Zulassung besaßen. Hüffer sei schon einmal wegen eines solchen Vergehens gegen das Luftverkehrsgesetz rechtskräftig verurteilt worden, und man werde erneut gerichtlich gegen ihn vorgehen, weil Abmahnungen keinen Erfolg gebracht hätten. Von Blomberg fuhr fort:

„Hüffers Persönlichkeit ist auch nicht einwandfrei. Er verführt z.B. Bräute seiner Angestellten, wird von letzteren verprügelt, verpfändet Gegenstände, die der Gerichtsvollzieher schon mit seinem „Kuckuck“ gezeichnet hat, an Dritte, bezahlt seine Betriebsstoff- und sonstigen Rechnungen nicht. ... Das Telefon der Hüffer-Werke ist seit Monaten wegen Nichtzahlung der Gebühren stillgelegt. Mit einem Wort: Hüffers Unternehmen gehört nicht zu den Glanzpunkten unserer deutschen Luftfahrt.

Unsere Luftfahrtüberwachungsbeamten haben auch wiederholt Zusammenstöße mit Angestellten Hüffers gehabt, weil diese z.T. sogar im betrunkenen Zustande an tankenden Flugzeugen rauchten oder sonst Unfug trieben und, zurecht gewiesen, sich den Beamten vor dem Publikum in unglaublicher Weise frech und unverschämt benehmen. So etwas passiert uns nur bei den Hüffer-Werken und Konsorten.“

Trotz reichlicher Werbung in Fachzeitschriften liefen die Geschäfte schlecht. Mit dem Umbau von alten Flugzeugen hatte Hüffer es geschafft, sich eine Zeitlang über Wasser zu halten, aber das Unternehmen geriet immer stärker in finanzielle Schwierigkeiten. Der Bau von neuen Flugzeugtypen kam über das Planungsstadium nicht hinaus. Ab Herbst 1925 begann die Firma, nach und nach ihr Personal zu entlassen und Flugzeuge unter Wert zu verkaufen, um überhaupt etwas Geld in die Kasse zu bekommen. Im Januar 1926 fiel endgültig der Vorhang und über die „Hüffer-Werke, Paderborn“ wurde das Konkursverfahren eröffnet.

ZWANGSVERSTEIGERUNG.

Am 29. Jan. vorm. 10 Uhr werde ich auf dem Flugplatz in Paderborn

1 Flugmaschine 50 PS Gnome
 1 Hüffer-Doppeldecker mit 100 PS Mercedes
 1 Flugmaschine H. E. I. mit 30 PS Haacke
 1 Flugmaschine H. L. 26 mit 120 PS Mercedes (Limousine)
 1 Flugzeug-Gerippe mit 50 PS Anzani
 2 Flugmaschinen ohne Motor (Albatros)
 1 Flugmaschine ohne Motor (D. F. W.)
 2 Flugmaschinen ohne Motor (Bajadere)
 2 Hüffer-Motore 15 und 25 PS
 3 Fokker-Rümpfe / 3 Bajadere-Rümpfe
 2 Benz-Motore je 100 PS / 1 Mercedes-Motor 100 PS
 2 Drehbänke, 2 Bohrmaschinen, 4 Werkbänke 17, 8, 10 und 4 Meter,
 13 Schraubstöcke, 1 Ambos, 1 Kühler, 13 Propeller, 33 Flugzeugdecken,
 17 Flugzeugschläuche, 18 komplette Flugzeugeräder, 20 Motorradreifen,
 1 Posten Sperrholz

öffentlich meistbietend gegen Barzahlung versteigern.

Die Maschinen sind noch nicht, bzw. nicht mehr zugelassen.

E. BRINKMANN, OBERGERICHTSVOLLZIEHER IN PADERBORN.

Am 29.1.1926 nahm der Obergerichtsvollzieher in Paderborn eine Zwangsversteigerung des noch vorhandenen Inventars vor. Dazu gehörten nicht nur Werkstatteinrichtungen und Werkzeuge, sondern auch einige komplette Flugzeuge und diverse halb fertige Flugzeugzellen sowie Motoren und viele Ausrüstungsteile (eine entsprechende Anzeige erschien in mehreren Fachzeitschriften).

In dieser ungünstigen Situation schob Julius Hüffer offenbar wieder seinen Vetter Georg Hüffer vor, der inzwischen zum Dr.jur.utr. promoviert war (die Abkürzung utr. stand für utriusque, d.h. „Doktor beider Rechte“, womit neben dem staatlichen Recht auch das katholische Kirchenrecht gemeint war): Bereits am 13.4.1927 tauchte in einem DVL-Prüfbericht über die Stückprüfung (Rohbau) eines Baumusters D VIII (DLFW D 8) als Antragsteller Dr. jur. Georg Hüffer, Münster, auf.

Hersteller des Flugzeugs mit der Werknummer 1 (!) war angeblich Fokker Johannisthal mit Ausnahme des Tragwerks, das von „Hüffer, Münster“ stammte. Und wenige Monate später berichtete eine Münsteraner Zeitung unter dem Datum 29. August 1927, daß vor kurzem in Münster die Firma „Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer“ gegründet worden sei, als deren technischer Leiter Julius Hüffer fungiere. Nachdem das erste Flugzeug des neuen Unternehmens am 28.8. seinen DVL-Abnahmeflug erfolgreich absolviert habe, würde die Firma sofort mit dem Bau eines weiteren Flugzeugs beginnen.

(rechts):

Briefbogen des Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer, Münster, aus der Zeit 1927/28 mit Sitz in Münster. Die Anschrift der Geschäftsstelle lautete ursprünglich Bispinghof 19/20 (Georg Hüffers Privatwohnung) und ist per Schreibmaschine in Steinfurter Strasse abgeändert.

(rechts unten):

Annonce des Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer, Krefeld, in der „Illustrierten Flug-Woche“ Nr. 4/1929.

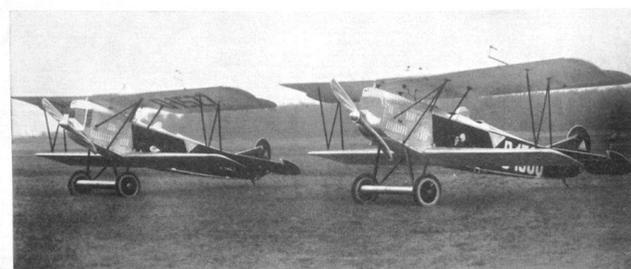
FLUGZEUGBAU Dr. GEORG HÜFFER MÜNSTER I.W.

GESCHAFTSSTELLE:
~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~
 steinfurterstrasse 42.
 FERNSPRECHER: ~~425~~25398

MÜNSTER I.W., DEN 19. 10. 1928

BANKKONTO:
 AMYLO-BANK A. G.
 MÜNSTER I.W.

Der Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer, Münster, hatte mindestens von 1927 bis zum Frühjahr 1929 Bestand. Dann siedelte das Unternehmen nach Krefeld über, ließ sich auf dem dortigen Flugplatz Bockum nieder und firmierte fortan als „Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer, Krefeld“. Erste Belege für den neuen Standort finden sich in den Fachzeitschriften Illustrierte Flug-Woche Nr. 4/1929, erschienen Ende April 1929, und Flugsport, Nr. 9/1929, erschienen am 1. Mai 1929. Mit dem Ortswechsel des Unternehmens von Münster nach Krefeld trennten sich offensichtlich die Wege der beiden Vettern: Während Dr. Georg Hüffer auch privat nach Krefeld umzog, blieb Julius Hüffer in Münster und gab für sein Gewerbe „Flugzeugbau“ nun die Adresse Albersloher Weg 43 an. Erstaunlicherweise handelte es sich dabei exakt um dieselbe Anschrift, unter der die Westfalenwerk GmbH firmierte – eine Gesellschaft, die jahrelang auch mit Flugzeugen gehandelt und sogar selbst Reparaturen bzw. Umbauten an Flugzeugen durchgeführt hatte.



Das rassige Sport-, Reise- und Schulflugzeug
HÜFFER-H 9-160/185 PS

Billig, wirtschaftlich und sicher!

Kunstflugtauglich
 Grosse Geschwindigkeit
 Hervorragendes Steigvermögen
 Beste Flugeigenschaften

FLUGZEUGBAU Dr. GEORG HÜFFER, KREFELD FLUGHAFEN BOCKUM



Das letzte Hüffer-Emblem aus den Jahren ab 1927. Das Vogelsymbol hat eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Logo der Deutsche Lloyd Flugzeugwerke (DLFW)

Dem Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer war am neuen Standort Krefeld kein langes Dasein beschieden, denn zum Jahresende 1929/30 mußte die Firma Konkurs anmelden. Allerdings verging gerade ein halbes Jahr und wie ein „Phoenix aus der Asche“ wurde in Münster eine Gesellschaft namens „Hüffer-Flugzeugbau GmbH“ gegründet. Diesmal war es allerdings Julius Hüffer, der das neue Unternehmen aus der Taufe hob und auch die Geschäftsführung innehatte. Als Firmensitz diente seine Wohnadresse Viktoriastraße 8 (in seinem Elternhaus), während als „Werk“ die schon genannte Anschrift Albersloher Weg 43 angegeben wurde. Die Firma ist seit mindestens Juli 1930 nachweisbar und kündigte an, die Flugzeugfabrikation unverzüglich aufzunehmen. Wie lange die Geschäfte dann tatsächlich liefen, ist nicht nachvollziehbar. Im Einwohnerbuch der Stadt Münster, Jahrgang 1934/35, ist noch eine großformatige Anzeige der Hüffer-Flugzeugbau GmbH enthalten. Im Januar 1936 wurde die Firma im Handelsregister gelöscht.

Hüffer-Flugzeugbau G. m. b. H.
 Büro: Viktoriastraße 8. Werk: Albersloherweg 43. Telefon 21987.
 Flugzeugbau — Reparaturen — Ersatzteile.

Anzeige der Hüffer-Flugzeugbau GmbH im Einwohnerbuch der Stadt Münster, Jahrgang 1934/35

Trotzdem machte Julius Hüffer unverdrossen weiter, wenn auch unklar ist, auf welcher Basis. In den bekannten Flugzeugtypenbüchern von Dipl.Ing. Helmut Schneider (Jahrgänge 1938 und 1944) ist schlicht vom „Julius Hüffer Flugzeugbau“ die Rede – ohne Angabe der Rechtsform des Betriebes. Es kam auch zu keinen konkreten Baumaßnahmen, Hüffer produzierte lediglich Projekte. Mit Kriegsende 1945 war natürlich Schluß mit allen Flugzeugbauplänen.

Im November 1952 tauchte Hüffer wieder aus der Versenkung auf: Der „Sport- und Segelflugzeugbau Julius Hüffer, Münster“ bot zwei in Lizenz hergestellte Segelflugzeug-Typen zum Kauf an und warb dabei mit 30 Jahren Erfahrung im Sportflugzeugbau. Geschäftliche Erfolge konnte Hüffer damit allerdings nicht erzielen. Die ständigen Geldsorgen sollen ihn einmal dazu gebracht haben, ein komplettes Segelflugzeug vor einer Bank in Münster aufzubauen, um seinen Gläubigern am greifbaren Beispiel zu demonstrieren, worin ihr Geld steckte.



H Ü F F E R L I E F E R T A B S O F O R T :

Cumulus

den leistungsfähigen, bestbewährten, robusten Übungssegler mit Stahlrohrumpf und hochliegendem Leitwerksträger. / **Komplette ‚Cumulus‘-Stahlrohrrümpfe, anbaufertig, für den Gruppenselbstbau, in bester Qualität und Verarbeitung.**

H Ü F F E R B A U T I N K Ü R Z E :

Cirrus

das Hochleistungs-Segelflugzeug mit Stahlrohrumpf.

Ausführliche Typenbeschreibung mit Dreiseitenansichten und Bildern in der November-THERMIK 1952, Seite 165 bis 167. Weitere Anfragen an:

• Sport- und Segelflugzeugbau Julius Hüffer • Münster/W. • Sentmaringerweg 113 •

30 Jahre Sportflugzeugbau bürgen für Erfahrung und Qualität!

Anzeige der Firma Sport- und Segelflugzeugbau Julius Hüffer in der Fachzeitschrift „Thermik“ aus November 1952.

Julius Hüffer setzte am 1. November 1953 in Telgte seinem Leben mit einer Jagdflinte selbst ein Ende, er wurde gerade 50 Jahre alt. Dr. Georg Hüffer verstarb fast zwanzig Jahre später am 29.12.1972 in Mülheim/Ruhr im Alter von 84 Jahren.

Flugzeugführer bei der Firma Hüffer

In der folgenden Aufzählung sind in alphabetischer Reihenfolge alle Piloten erwähnt, die Hüffer-Flugzeuge geflogen haben und nicht nachweislich einem Käufer (Firma, Verein oder Privateigentümer) zuzuordnen waren. Wegen der lückenhaften Quellenlage ist unsicher, ob die untenstehend genannten Flugzeugführer beim Hüffer-Flugzeugbau regelrecht beschäftigt waren oder dort nur zeitweise in Erscheinung traten.

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 war Arns mit kleineren Unterbrechungen nachweisbar bis 1930 als Flugzeugführer bei den verschiedenen Hüffer-Firmen in Münster, Paderborn und Krefeld tätig. 1930 wechselte er zur Rheinischen Flugzeugindustrie GmbH in Krefeld (ehemals Raab-Katzenstein Flugzeugwerke).

Fink, Harry,

tauchte im Oktober 1924 als Pilot beim Hüffer-Flugzeugbau in Münster bzw. Paderborn auf. Nach Insolvenz der Hüffer-Werke im Januar 1926 ging Fink eigene Wege.

Gabriel, Willy,

hatte gemeinsam mit seinem Bruder Walter in den 1920er Jahren mehrere eigene Flugzeuge gebaut und ist im Dezember 1929 als Flugzeugführer der Hüffer HB 28 D-1733 (Eigentümer Julius Hüffer, Münster/Westf.), nachweisbar. In welcher Beziehung er zu Hüffer stand, ließ sich nicht ermitteln.

Jankowiak, Georg,

geboren 1894, wurde im März 1925 kurzzeitig als Flugzeugführer bei Hüffer erwähnt. Ab April 1925 war Jankowiak beim Luftfahrtbetrieb Siegfried Fuhrken in Bad Oeynhausen tätig und führte unter anderem Streuflüge zur Schädlingsbekämpfung durch. Später machte er sich auf diesem Gebiet selbständig.

Rüding, Rudolf,

nahm im Mai 1927 auf dem Flugplatz Münster den Erstflug der Hüffer DLFW D VIII Werknummer 1 vor, der mit einem Totalschaden endete. Weitere Informationen zu Rüding waren nicht zu finden.

Die Hüffer Typen-Bezeichnungen

Hüffer benutzte in den Jahren 1922 – 1925 für seine Flugzeugmuster ein Bezeichnungssystem, das sich aus einem Buchstabenkürzel für den Typ und einer römischen Zahl zusammensetzte. Bekannt sind folgende Muster:

Hüffer Sport-Eindecker	H.E. I (Grasmücke)
	H.E. II
Hüffer Schul-Eindecker	H.S.E. I (Bajadere)
Hüffer Schul-Doppeldecker	H.S.D. I
	H.S.D. II
	H.S.D. III

Im Laufe des Jahres 1925 stellte Hüffer bei seinen Neukonstruktionen auf ein anderes Bezeichnungssystem um. Zwar verwendete er weiterhin Buchstabenkombinationen, aber daran schloß sich nun die Jahreszahl der Konstruktion bzw. Entstehung des Projekts an:

Hüffer Limousine	HL 26
Hüffer	HB 28 (B für Bajadere?)
Hüffer Kabinenflugzeug	HK 37
Hüffer Kabinenflugzeug	HK 39

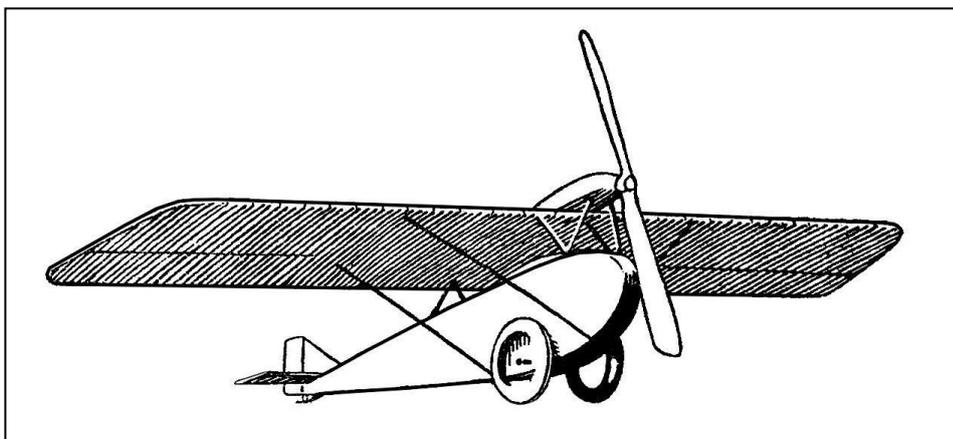
Neben diesen Hüffer-eigenen Benennungen kam noch die Bezeichnung Hüffer DLFW D VIII zur Anwendung. Hierbei handelte es sich um ein aus dem bekannten Fokker-Jagdeinsitzer D VII abgeleitetes Muster, das die Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannisthal (DLFW) nach dem Krieg in einen Zweisitzer umkonstruiert hatten. 1929 versuchte Hüffer für kurze Zeit, die DLFW D VIII unter der eigenen Typenbezeichnung H 9 zu vermarkten, aber dieser Versuch verlief offenbar nicht erfolgreich. Fest steht, daß mindestens 6 der bei Hüffer gebauten Maschinen offiziell die Typenbezeichnung DLFW D VIII führten.

Hüffer „Grasmücke“ (H.E. I)

Kurz nach Erwerb der Firma Gustav Schulze bot Hüffer einen kleinen Sporteinsitzer an, der später die Typenbezeichnung Hüffer Sport-Eindecker H.E. I und den Namen „Grasmücke“ erhielt. Es handelte sich um einen Hochdecker, der zwar an Gustav-Schulze-Vorkriegstypen angelehnt war, aber durchaus eine eigenständige Konstruktion darstellte. Die Fachzeitschrift „Der Luftweg“ berichtete in ihrem Heft 12-13/1920 (erschieden im Juli 1920) folgende Einzelheiten:

„Die Sportflugzeugwerke Hüffer, Flugplatz Madel, Burg bei Magdeburg, haben ein neues Sportflugzeug herausgebracht, einen Schirmeindecker mit durchgehender, freitragender Fläche, von 5,4 m Länge und 7 m Spannweite. Zum Antrieb dient ein 30/35 PS Haacke-Motor mit zwei liegenden luftgekühlten Zylindern. Mit Betriebsstoffen für 1 ½ Stunden beträgt die Fluggeschwindigkeit 120 km/Std., die Landungsgeschwindigkeit 60 km/Std., An- und Auslauf 50 - 60 m. Der Lieferpreis beträgt z. Zt. ab Flugplatz Madel 26.000 M.“

Es sind Zweifel angebracht, ob die Maschine wirklich noch in Burg fertiggestellt und eingeflogen werden konnte. Denn in verschiedenen Aufstellungen des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Rheinland-Westfalen wurde als Baujahr für die „Grasmücke“ stets 1922 angegeben, d.h. nach Übersiedlung der Firma Hüffer nach Münster. Die Fachzeitschrift „Luftfahrt“ meldete in ihrem Heft 1/1923, daß sich bei den Hüflug-Werken in Münster ein kleiner schwachmotoriger Sporteindecker im Bau befände, das heißt sogar im Dezember 1922 war die Maschine noch nicht fertig. Eine Werknummer ist nicht überliefert und eine Zulassung hat das Flugzeug auch nie erhalten.



Ausschnitt aus einer Anzeige der Firma Hüffer in der Zeitschrift „Flugsport“, Heft 18-19/1922. Die Zeichnung stellt den Typ „Grasmücke“ mit einem Hüffer-Motor 20/22 PS dar.

Ab August 1922 wurde die „Grasmücke“ wahlweise mit einem Hüffer-Motor eigener Herstellung von 20/22 PS (15/16 kW) angeboten, aber dieses Triebwerk trat praktisch nicht in Erscheinung. Es gibt nur noch einen Hinweis aus dem Januar 1926, daß auf dem Flugplatz Paderborn unter anderem 2 Hüffer-Motoren 15 PS und 25 PS versteigert werden sollten.

Sicher ist, daß die Maschine im Juli 1924 mit einem 30 PS Haacke-Zweizylindermotor (Werknummer 577, Baujahr 1924) ausgerüstet war und offenbar in der Flugplatzzone Münster von Zeit zu Zeit auch geflogen wurde. Dazu war keine formelle Zulassung erforderlich.

Das Flugzeug machte auch den Umzug nach Paderborn mit und nahm im Januar 1926 schließlich an der dortigen Zwangsversteigerung teil. Die Maschine besaß zu diesem Zeitpunkt immer noch den Haacke-Zweizylindermotor Wnr. 577. Anfang Juni 1926 erwarb der Flugzeugführer Hans Dechert aus Berlin die „Grasmücke“ und ließ sie am 5.6. nach Staaken verladen. Danach verliert sich ihre Spur.



Hüffer H.E. I „Grasmücke“ mit dem 30 PS Haacke-Zweizylindermotor, aufgenommen etwa 1924/25.

Hüffer H.E. II

In einer Aufstellung der per 31.3.1926 in Deutschland vorhandenen Flugzeuge (enthalten im ILGK Rapport Final 1926, Abschnitt 9) findet sich unter der laufenden Nr. 11 „Huffer-Werke, Paderborn“ unter anderem ein Flugzeug vom Typ H.E. II. Die Maschine war zum Zeitpunkt der Feststellung entweder demontiert oder noch im Bau. Weitere Informationen über dieses Muster existieren nicht.

Das wirkliche
Einsitzer-Ideal-Sportflugzeug
20/22 PS
in kürzester Zeit und zu angemessenem Preise lieferbar.

Ebenso für Kurier- und Sportzwecke bestgeeignete
Zweisitzer-Parasol-Flugzeuge
50/60 PS
in Serien lieferbar. Auskunft u. Prospekte bereitwilligst.

Hüflug, Münster in Westfalen

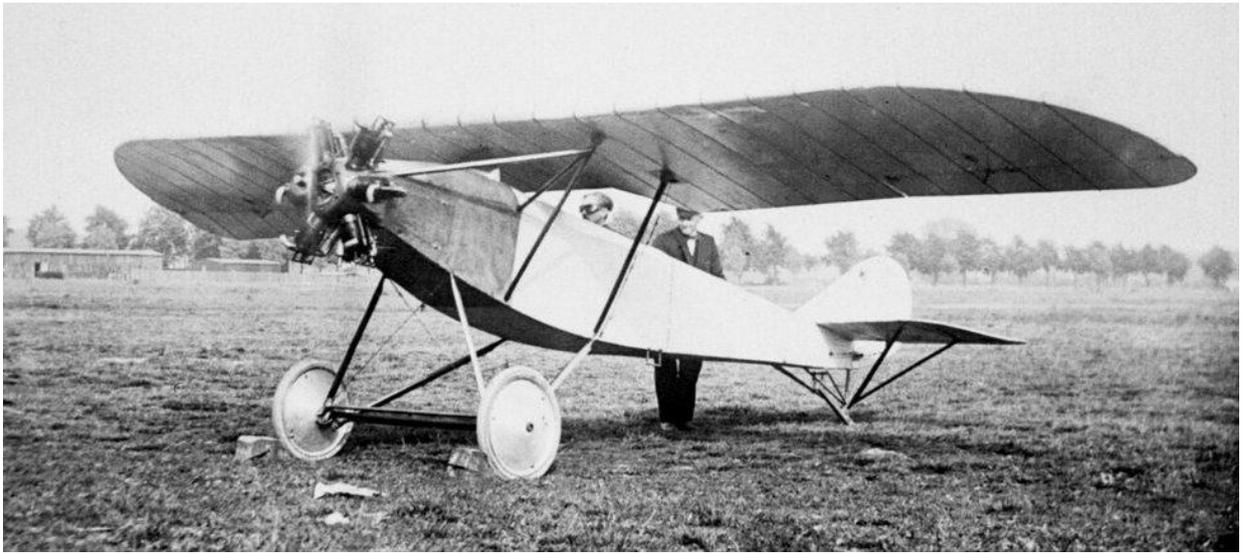
Anzeige der Firma Hüffer in der Zeitschrift „Illustrierte Flug-Welt“, Heft 17/1922

Hüffer „Bajadere“ (H.S.E. I)

Im August 1922, wenige Monate nach dem Ende des Flugzeug-Bauverbots in Deutschland, brachte die Firma Hüflug – inzwischen in Münster ansässig – ein neues Flugzeugmuster heraus: Den als Sport-Eindecker bezeichneten Typ H.S.E. I „Bajadere“. Dabei stand die Abkürzung H.S.E. für „Hüffer Sport-Eindecker“. Der Name Bajadere leitete sich von der Bezeichnung für die indischen Tempeltänzerinnen her. Später, etwa ab 1924, definierte man die Abkürzung H.S.E. um in „Hüffer Schul-Eindecker“, wohl um eine Verwechslung mit dem Muster „Grasmücke“ zu vermeiden, dessen Kürzel H.E. ja auch für Hüffer Sport-Eindecker stand.

Bei der Bajadere handelte es sich um einen zweisitzigen Hochdecker in Gemischtbauweise mit Stoffbespannung. Der durchgehende Flügel war eine reine Holzkonstruktion und besaß ein relativ dickes Profil. Er war freitragend ausgeführt und mit Streben zum Rumpf hin abgefangen. Der Rumpf war aus verschweißten Stahlrohren aufgebaut und hatte rechteckigen Querschnitt. Zum Antrieb des Musterflugzeugs diente ein Sechszylinder Anzani-Sternmotor Typ 6 B mit einer Leistung von 50/60 PS (37/44 kW). Die Maschine hatte ein Fluggewicht von 510 kg und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h.





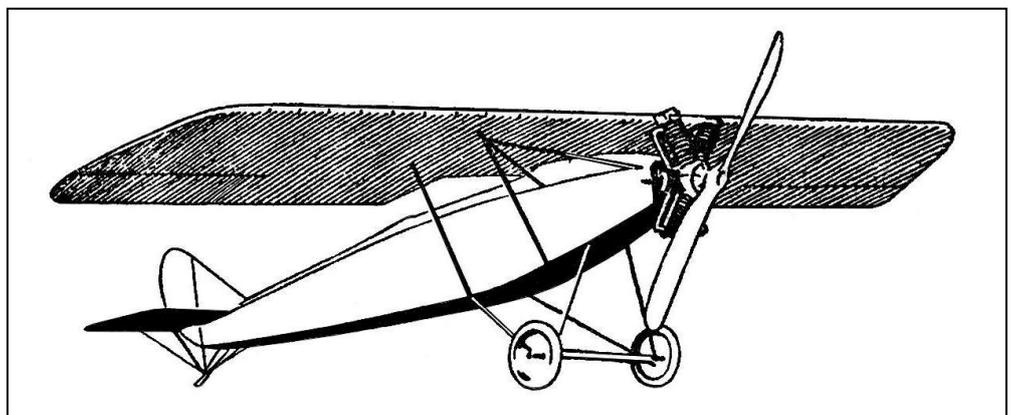
Drei Fotos des Sport-Eindeckers H.S.E. I „Bajadere“. Das Musterflugzeug war mit einem Sechszylinder Anzani-Sternmotor 6 B von 50/60 PS (37/44 kW) ausgerüstet und blieb die einzige bei Hüffer fertiggestellte Maschine dieses Typs.

(mittleres Bild Slg. Ott)



Alternativ zum Anzani konnte ein Fünfzylinder Siemens-Sternmotor Typ Sh 4 mit 55/60 PS (40/44 kW) Verwendung finden. Später sollte auch „der neue luftgekühlte 4-Zylinder Hüflug-Motor, welcher bei 1400 Umdrehungen 50-52 PS leistet“, eingebaut werden – wie es in einem Hüffer-Prospekt über die „Bajadere“ hieß. Ende 1923 befand sich dieser Motor angeblich schon in der Entwicklung, aber fertig wurde er offenbar nie.

Ausschnitt aus einer Anzeige der Firma Hüffer in der Zeitschrift „Flugsport“, Heft 18-19/1922. Die Zeichnung stellt den Typ „Bajadere“ dar, wie er mit dem 4-Zylinder Hüflug-Motor 50/52 PS ausgesehen hätte. Dieses Triebwerk kam über das Entwicklungsstadium nie hinaus.



Insgesamt bauten die Hüffer-Werke 7 Maschinen des Typs „Bajadere“. Keine davon erhielt je eine amtliche Zulassung und nur eine Maschine war komplett flugfertig ausgeführt, nämlich das Musterflugzeug des Baujahrs 1922, welches man damals in verschiedenen Fachzeitschriften vorgestellt hatte. Es war, wie schon gesagt, zunächst mit einem Sechszylinder Anzani-Motor von 50/60 PS

(37/44 kW) ausgerüstet. Spätestens ab Anfang 1925 diente ein Siebenzylinder-Rotationsmotor vom französischen Typ Gnome Omega (50 PS, 37 kW) als Antrieb; das Aggregat trug die Werknummer 664 und war von den Brüdern Rieseler in Berlin-Johannisthal erworben worden. Die Maschine befand sich bis mindestens Januar 1926 im Eigentum der Firma Hüffer, danach verliert sich ihre Spur.



Das Musterflugzeug der Hüffer „Bajadere“ in seinem letzten Rüstzustand mit dem Siebenzylinder-Rotationsmotor Typ Gnome Omega (50 PS, 37 kW). Ort und Zeitpunkt des Fotos sind unbekannt, ebenso die Herkunft der sehr laienhaft auf der Negativrückseite angebrachten Jahreszahl 1928.

Eine weitere von den sieben „Bajadere“ befand sich Anfang 1926 im fortgeschrittenen Bauzustand, die Zelle war fertig bis auf die Bespannung mit Flugzeugleinen. Zum Antrieb diente ein Sechszylinder Anzani-Motor vom Typ 6A2, Leistung 50 PS (37 kW), Werknummer 4428. Im Zuge des Konkurses der Hüffer-Werke wurde das Flugzeug vom Flugsportverein Greifswald (Pommern) erworben und am 26.7.1926 per Bahn nach dorthin verladen.

Von den verbleibenden fünf „Bajadere“ waren Anfang 1926 zwei Stück fertig bis auf die Bespannung mit Flugzeugleinen, außerdem war noch kein Motor eingebaut. Die restlichen drei Stück befanden sich in einem früheren Baustadium, hier existierten nur die Rümpfe, ebenfalls ohne Bespannung und ohne Motor. Zum Antrieb der fünf im Bau befindlichen „Bajadere“ hatte Hüffer seit mindestens November 1925 schon drei Sechszylinder Anzani-Motoren je 50/60 PS (37/44 kW) auf Lager, mit den Motor-Nummern 4025, 4224 und 4417.

Aus diesem Bestand wurden im Zuge des Konkurses der Hüffer-Werke die beiden „Bajadere“ verkauft, die fertig waren bis auf die Stoffbespannung und den fehlenden Motor. Beide wurden am 9.7.1926 per Bahn verladen. Eine Maschine ging an einen Herrn Sturhorn in Mettmann und die andere an eine Firma Sommer aus Solingen-Landwehr. Letzterer Käufer hatte außerdem noch einen der unbespannten Rümpfe erworben.

Damit blieben letztlich nur 2 „Bajadere“-Rümpfe übrig – und die endeten entweder im Schrott oder fanden eventuell später beim Bau der Hüffer-Muster HB 28 und HB 28 a Verwendung. Über das weitere Schicksal der verwerteten Exemplare ließen sich keine Informationen finden, sie sind offenbar bei keiner anderen Luftüberwachungsabteilung mehr aktenkundig geworden. Da, wie schon erwähnt, keine einzige „Bajadere“ je eine amtliche Zulassung getragen hat, läßt sich auch über die Eintragungen in der deutschen Luftfahrzeugrolle nichts Sachdienliches finden.

BAJADERE

Die neue, rassige Sport-Kurier-Zweisitzer

Parasol-Maschine

*Deckblatt einer mehrseitigen
Werbebroschüre der Hüflug-
Werke über den Typ „Bajadere“.*

HÜFLUG-WERKE
MÜNSTER i. WESTF.
Abtl. Sportflugzeugbau

Hüffer Schul-Doppeldecker H.S.D. I

Bei dem Muster H.S.D. I handelte es sich um eine DLFW B II (d.h. einen Nachbau oder Wiederaufbau des Typs Albatros B II durch die Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH in Berlin-Johannisthal). Die Werknummer lautete vermutlich 504, Eigentümer der Maschine war seit mindestens Frühjahr 1924 die Westfalenwerk GmbH, Münster. Am 19.4.1924 wurde das Flugzeug unter der Zulassung D-351 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen.

Etwa im Juli/August 1924 übernahm Hüffer die Maschine, weil das Westfalenwerk seine Geschäftstätigkeit auf dem Luftfahrtsektor beendete. Bei den Hüffer-Werken wurde das Flugzeug überholt und/oder umgebaut, nähere Informationen dazu fehlen leider. Offenbar bezeichnete Hüffer die Maschine aber fortan als H.S.D. I – allerdings galt sie offiziell, insbesondere gegenüber den Behörden, weiterhin als DLFW B II. Und als solche wurde die D-351 im September 1924 auch weiterverkauft an die Sportflug GmbH Hannover, ausgerüstet mit einem Sechszylinder-Mercedes Typ D I (100 PS/74 kW).



Dieses Foto eines Kopfstands der D-351 am 17.10.1924 auf dem Flugplatz Hannover-Vahrenwald läßt recht gut die Rumpfbeschriftung „HSD I“ erkennen. Ihr Kennzeichen trug die Maschine an den Flügeln und vermutlich auch am Rumpf seitlich des vorderen Sitzes.

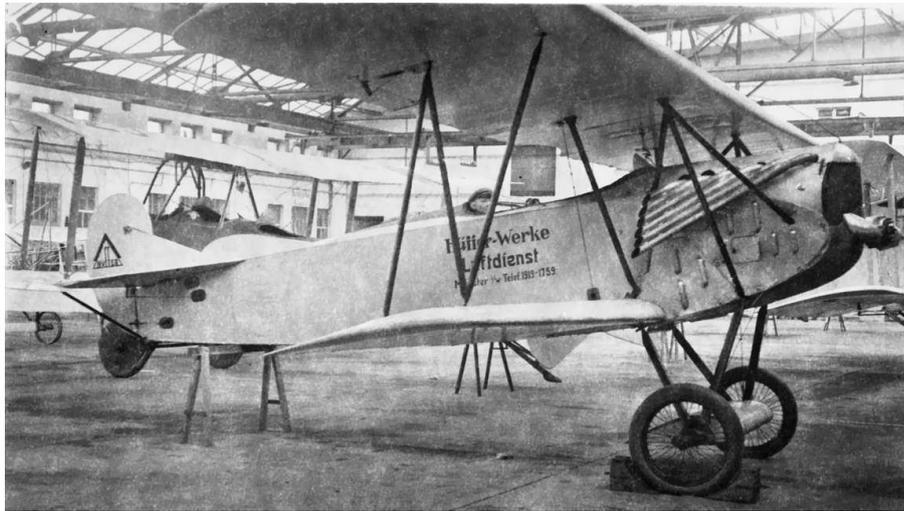
Hüffer Schul-Doppeldecker H.S.D. II

Im November 1924 taucht in den Unterlagen des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Rheinland-Westfalen und der Korrespondenz mit den Hüffer-Werken erstmals ein Flugzeug mit der Bezeichnung „Hüffer Schul-Doppeldecker (H.S.D. II)“ auf. Bei diesem Typ handelte es sich um den Umbau eines Fokker-Jagdeinsitzers D VII für zivile Zwecke in ein zweisitziges Schul- und Kurierflugzeug. Die Maschine war in zerlegtem Zustand in einem Strohschuppen in der Lüneburger Heide versteckt gewesen. Der Stahlrohrumpf war noch recht gut erhalten, die aus Holz aufgebauten Flügel sowie die Stoffbespannung der gesamten Zelle hatten naturgemäß ziemlich gelitten und mußten erneuert werden. Unter der Werknummer 101 baute Hüfflug die Maschine wieder auf und dem neuen Verwendungszweck entsprechend um. Dazu gehörte auch die Ausstattung mit neuen, verlängerten Tragflächen.



Der Hüffer Schul-Doppeldecker H.S.D. II entstand 1924 aus einem Fokker-Jagdflugzeug D VII. Der Hüffer-Umbau hatte zwei Sitze und besaß verlängerte Tragflächen. Vor der Maschine posiert Flugzeugführer Harry Fink.

Ende November 1924 war die H.S.D. II fertiggestellt. Zum Antrieb diente ein Sechszylinder-Mercedes Typ D III (160 PS/118 kW) mit der Motornummer 25039. Am Nachmittag des 29.11.1924 erfolgte der Erstflug auf dem Platz Münster-Loddenheide, am Steuer saß Hüffer-Flugzeugführer Harry Fink. Allerdings wurde aus dem Erstflug „versehentlich“ gleich ein Überführungsflug von Münster nach Paderborn. In einem Schreiben vom 30. November 1924 an den Leiter des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Rheinland-Westfalen schildern die Hüffer-Werke, wie es dazu kam: „Unser Flugzeug HSD II mit 160 PS Mercedes-Motor sollte gestern durch unseren Flugzeugführer Fink eingeflogen werden, wobei wir gleichzeitig den Motor durch einen Dauerflug ausprobieren wollten. Herr Fink hat unser Flugzeug D-113, das von Münster nach Paderborn flog, ein Stück begleitet, verlor aber dann die Orientierung und fand den Platz in Münster nicht zurück. Um nicht auf schlechtem Gelände notlanden zu müssen, ist Herr Fink dem Flugzeug D-113 gefolgt und kurz nach diesem in Paderborn glatt gelandet.“



Hüffer H.S.D. II in der Paderborner Flugzeughalle. Imposant wirkt die orgelflötenähnliche Anordnung der verchromten Abgasrohre. Auch die Rumpfbeschriftung „Hüffer-Werke, Luftdienst“ ist interessant und zeugt von einer gesunden Portion Übertreibung.

Da die HSD II noch nicht zugelassen und von der DVL bisher lediglich im Rohbau abgenommen war, hätte das Flugzeug die sogenannte Flugplatzzone des Flughafens Münster eigentlich nicht verlassen dürfen. Die Begründung der Hüffer-Werke für den Verstoß gegen die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes klang zwar einigermaßen plausibel, relativierte sich aber vor folgendem Hintergrund: Hüffer befand sich im Herbst 1924 mitten im Umzug von Münster nach Paderborn und dem Unternehmen konnte gar nichts besseres passieren, als daß die neugebaute Maschine sich von Münster nach Paderborn „verirrte“ – auf diese Weise sparte man schlicht teure Transportkosten auf dem Landweg! Die Luftpolizei akzeptierte großzügig, daß Hüffer sich eine nachträgliche Überführungsgenehmigung beim RVM in Berlin besorgte, und stufte den Verstoß rückwirkend als geheilt ein.

Am 20.3.1925 erfolgte in Paderborn die DVL-Abnahme der H.S.D. II. Hüffer wollte unverzüglich die offizielle Eintragung in die deutsche Luftfahrzeugrolle bewirken – ob dies tatsächlich erfolgte und was die Maschine bis zum Jahresende 1925 „trieb“, ist nicht nachzuweisen. Fest steht, daß es um den Jahreswechsel 1925/26 zu einem Verkauf der H.S.D. II an die Technische Hochschule Hannover kam und das Flugzeug am 4.1.1926 unter der Zulassung D-428 für die TH Hannover in die Luftfahrzeugrolle eingetragen wurde. Die Maschine sollte zu wissenschaftlichen Meßflügen durch das Flugtechnische Forschungsinstitut der TH eingesetzt werden und wurde am 11. Januar durch den hannoveraner Flugzeugführer cand.ing. Gustav Koch (im 1. Weltkrieg Bomberpilot) in Paderborn abgeholt. Leider endete der Überführungsflug nach Hannover mit einem Totalschaden. Die Luftpolizei meldete in ihrem Unfallbericht:

„Obenbezeichnetes Flugzeug befand sich auf einem Überführungsflug von Paderborn nach Hannover. 25 km südsüdwestlich Hannover, an der Deister Pforte bei Springe, geriet das Flugzeug plötzlich in einen derart dichten Nebel, daß der Flugzeugführer eine Notlandung vornehmen mußte. Vor der Landung machte der Flugzeugführer noch eine Linkskurve und rutschte ab. Das Flugzeug fiel in einen schwachstämmigen Buchenbestand am Abhang des Ebersberges.“

In dem Unfallbericht wurde die D-428 übrigens nicht als H.S.D. II sondern als DLFW D VIII a bezeichnet. Die Zulassung D-428 wurde am 15.1.1926 wieder gestrichen.

Die Hüffer H.S.D. II (alias DLFW D VIII a) befand sich am 11.1.1926 auf dem Überführungsflug von Paderborn nach Hannover, als sie etwa 25 km vor ihrem Ziel in dichten Nebel geriet. Beim Versuch einer Notlandung stürzte die Maschine in einen jungen Buchenwald. Flugzeugführer Gustav Koch blieb zum Glück unverletzt, aber die H.S.D. II wurde zerstört. Wie man auf den Bildern sieht, trug das Flugzeug sein Kennzeichen D-428 noch nicht.





Zwei weitere Fotos vom Absturz der H.S.D. II (alias DLFW D VIII a) am 11.1.1926 auf dem Überführungsflug von Paderborn nach Hannover.

(beide Bilder: Slg. Ott/ADL)



Hüffer Schul-Doppeldecker H.S.D. III

Bei dem Muster H.S.D. III handelte es sich um einen Hüffer-Neubau in Anlehnung an das frühere Militär-Schulflugzeug Albatros B II unter der Werknummer 18. Ob das Flugzeug wirklich komplett aus Neuteilen hergestellt wurde oder vielleicht der Stahlrohr-Rumpf einer alten Albatros-Maschine mit Verwendung fand, ist nicht mehr feststellbar. Äußerlich unterschied sich das Flugzeug von der Original-Albatros B II durch den großen Stirnkühler am Rumpfbug nach Art der Fokker D VII (bzw. DLFW D VIII) sowie durch ein geändertes Seitenleitwerk. In den vorhandenen Unterlagen wird die H.S.D. III im März 1925 zum ersten Mal erwähnt. Die halbfertige Zelle war zu diesem Zeitpunkt bereits mit einem Triebwerk ausgerüstet, und zwar einem Sechszylinder Mercedes-Motor vom Typ D I mit 100 PS Leistung (74 kW) und der Motornummer 20125.

Bis zum Jahresende 1925 wurde die H.S.D. III zwar fertiggestellt, aber es fand in den folgenden Monaten weder ein Erstflug statt noch erhielt das Flugzeug eine offizielle Zulassung. Bei der Verwertung der Konkursmasse der Hüffer-Werke erwarb Ing. Richard Teigeler aus Wilhelmshaven die Maschine, ein ehemaliger Militärpilot im Rang eines Hauptmanns der Reserve a.D. Der Bahntransport der H.S.D. III nach Wilhelmshaven erfolgte am 5.6.1926. Offenbar fand kurz vorher noch ein Triebwerktausch statt, denn die Motornummer des zu diesem Zeitpunkt eingebauten 100 PS-Mercedes wurde mit 21921 angegeben.

In welcher Weise Teigeler die Maschine nutzte, darüber ließen sich keine Hinweise finden. Die nächste verlässliche Information stammt aus dem Jahr 1930. Zu dieser Zeit befand sich die H.S.D. III im Eigentum des Luftfahrtvereins Gelsenkirchen e.V., war mit einem stärkeren Motor ausgerüstet (Mercedes D II, 120 PS) und besaß immer noch keine Zulassung. Am 6.8.1930 startete Vereins-Flugzeugführer Johann Seppelfricke auf dem Verkehrslandeplatz Gelsenkirchen zu einem Flug innerhalb der sog. Flughafenzone. Den weiteren Ablauf der Ereignisse schilderte die Unfallanzeige der Flugwache Gelsenkirchen wie folgt:

„Nach Aussagen des Führers ließ der Druck kurz nach dem Start nach. Trotz Pumpens mit der Handpumpe stieg der Druck nicht mehr und der Motor ließ an Touren erheblich nach. Eine Landung auf dem Flugplatz war nicht mehr möglich. Bei der Landung berührte der linke Flügel einen Baum, das Flugzeug machte hierbei eine Drehung und schlug auf die Erde. Da das Flugzeug noch nicht zugelassen war, konnte Zulassung nicht eingezogen werden.“

Der Unfallort lag etwa 500 m südwestlich des Flugplatzes Gelsenkirchen. Der Pilot blieb zum Glück unverletzt und die Schäden hielten sich in Grenzen: Am linken Unterflügel beide Holme gebrochen, Fahrwerk eingeknickt, Luftschraube gebrochen, Rumpf unter dem Triebwerk eingeknickt.

Ob die H.S.D. III nach dieser Bruchlandung wieder aufgebaut wurde, ist unbekannt.



Bei der Hüffer H.S.D. III handelte es sich um einen Neubau in Anlehnung an das alte Militär-Schulflugzeug Albatros B II. 1930 gehörte die Maschine dem Luftfahrtverein Gelsenkirchen e.V. Der auf den Fotos abgelichtete Unfall ereignete sich am 6.8.1930 in der Nähe des Flugplatzes Gelsenkirchen. Flugzeugführer Johann Seppelfriek blieb zum Glück unverletzt.

Hüffer DLFW D VIII in den Jahren 1924 – 1926

In den Akten des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Rheinland-Westfalen wird im Juni 1924 eine „Hüffer-Fokker“ erwähnt, deren Rumpf und Motor von einem ehemaligen Jagdeinsitzer Fokker D VII stammten, während die Flügel und der Besatzungsraum von der Hüflug neu gefertigt bzw. umgebaut worden waren. Die Luftpolizei bemerkte, daß das Flugzeug den gleichen Eindruck mache wie das Muster DLFW D VIII und offensichtlich auch diesem nachgebaut worden sei. Laut den weiteren Erkundigungen der Luftüberwachung sollte die Maschine inzwischen für 15.000 Goldmark nach Magdeburg verkauft worden sein. Nähere Einzelheiten ließen sich nicht in Erfahrung bringen, weil man bei den Nachforschungen bewußt auf eine Beteiligung von Hüffer-Mitarbeitern verzichtet hatte.

In Magdeburg gibt es über diesen Verkauf keine Informationen; das muß allerdings nichts bedeuten, denn die Magdeburger Archivbestände wurden durch die Kriegereignisse zu einem großen Teil vernichtet. Somit muß offenbleiben, welches die genaue Identität des Flugzeuges war und wer es damals erwarb.

Die **Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH (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.

Im Frühjahr 1925 trat bei den Hüfferwerken erneut eine „Fokker“ in Erscheinung, deren Bezeichnung in der Berichterstattung aber bald in DLFW D VIII korrigiert wurde. Es handelte sich um die bei DLFW gebaute Werknummer 508, welche die Westfalenwerk GmbH in Münster im Juni 1924 von der DLFW erworben hatte. Ihre Zulassung D-407 war zu diesem Zeitpunkt bereits abgelaufen und bisher nicht wieder erneuert worden. Die Maschine besaß als Antrieb einen Sechszylinder-Mercedes Typ D III (160 PS/ 118 kW) mit der Motornummer 33331. Zu Beginn des Winters 1924 hatten die Hüfferwerke das Flugzeug vom Westfalenwerk übernommen und in den Wintermonaten 1924/25 nicht nur die üblichen Überholungsarbeiten durchgeführt, sondern auch verlängerte Tragflügel angebaut, die einer erneuten DVL-Abnahme bedurften.

Unter dem Datum 11. März 1925 berichtete die Flugwache Paderborn an ihre vorgesetzte Dienststelle:

„Ferner wird gemeldet, daß am 10.3.1925 um 3.10 Uhr nachmittags das Flugzeug DLFW D VIII a Nr.508, den Hüffer-Werken gehörig, unter Führung des Flugzeugführers Fink auf dem Luftwege von Münster hier eintraf. Das Flugzeug ist noch nicht zugelassen, besaß jedoch die Überführungsgenehmigung von Münster nach Paderborn. Das betreffende Telegramm des Herrn Reichsverkehrsministers ist in Abschrift beigelegt.“

(Abschrift des Telegramms): Genehmigte Überführungsflug DLFW D VIII Nr.508 mit vergrößerten Tragflächen von Münster nach Paderborn bis einschließlich 15. März 1925 unter Flugzeugführer Fink. Telegramm ist Ausweis.“

Am 19.3.1925 erfolgte die anstehende DVL-Abnahme des Flugzeugs. Knapp drei Monate später, am 1. Juni, nahm die Maschine an einem Flugtag in Paderborn teil. Unter dem Datum 6.8.1925 berichtete die Flugwache Paderborn, daß die DLFW D VIII/508 (alte Zulassung D-407) mit Mercedes Motor Nr. 33331, an diesem Tag verkauft und per Bahn nach Berlin verladen worden sei. Käufer war die Firma Leonhard Monheim AG, Fabrikant der bekannten Trumpf-Schokolade. Neuer Heimathafen der Maschine wurde Staaken. Auf ihren weiteren Lebenslauf soll im Rahmen der Hüffer-Geschichte nicht eingegangen werden – das bleibt einem Bericht über die Deutscher Lloyd Flugzeugwerke vorbehalten.



Bei der D-407 handelte es sich um eine bei den Deutscher Lloyd Flugzeugwerken in Berlin-Johannisthal hergestellte DLFW D VIII mit der WNr. 508. Die Maschine war während der Wintermonate 1924/25 zur jährlichen Überholung bei den Hüfferwerken, außerdem wurden auch verlängerte Tragflügel angebaut. Nach Wiederzulassung als DLFW D VIII a übernahm die Firma Leonhard Monheim AG in Berlin das Flugzeug.

(Slg. Koos)

Nachdem die Hüffer-Werke im Januar 1926 ihre Pforten endgültig geschlossen hatten, wurden im Juli 1926 aus der Konkursmasse des Unternehmens insgesamt vier „Fokker D VII-Rümpfe“ verkauft und per Bahn verladen:

einen erwarb die TH Hannover,
der zweite ging an Herrn Sturhorn in Mettmann,
den dritten erhielt die Firma Sommer in Solingen-Landwehr
und den vierten kaufte die Firma Siegfried Fuhrken in Bad Oeynhausen.

Inwieweit bei Hüffer die Absicht bestanden hatte, diese Rümpfe als Basis für den Bau von Maschinen des Typs DLFW D VIII zu verwenden, läßt sich nicht sagen. Es erscheint naheliegend, denn ansonsten hätte ihre Beschaffung keinen Sinn gemacht. Mit der Insolvenz der Firma Hüffer war dieses Kapitel aber abgeschlossen.

Die TH Hannover verwendete den ersteigerten Fokker-Rumpf, um daraus in Eigenarbeit eine zweiseitige „Fokker D VII“ aufzubauen und diese dann offiziell unter der Eintragungsnummer D-891 zum Luftverkehr zuzulassen. Merkwürdig nur, daß hierfür die Werknummer als 510 angegeben wurde – was eigentlich auf die Deutscher Lloyd Flugzeugwerke (DLFW) als Hersteller hinweist.

Was der zweite und dritte Erwerber mit den Fokker-Rümpfen machten, ist unbekannt.

Von der Firma Fuhrken ist überliefert, daß sie tatsächlich den Bau einer kompletten Fokker D VII in Angriff nahm. Leider wurde die im Rohbau fertige Maschine aber am 16.5.1927 durch Feuer vernichtet, als die Flugzeughalle in Bad Oeynhausen zur Gänze abbrannte. Da das Flugzeug schon an den Ziegeleibesitzer August Lauw in Bockhorn (Oldenburg) verkauft und von diesem angezahlt war, baute Fuhrken á conto der Feuerversicherung eine neue D VIII und lieferte sie am 22.9.1927 nach Bremen aus.

Hüffer Limousine H.L. 26

Der Typ H.L.26 taucht erstmals im November 1925 in den Aufstellungen der Flugwache Paderborn auf, und zwar mit der Bemerkung „im Bau befindlich“. Das als „Verkehrslimousine“ für 3 Passagiere bezeichnete Flugzeug stellte den Umbau eines ehemaligen Militär-Doppeldeckers LVG C VI dar, den Hüffer in überholungsbedürftigem Zustand von der Westfalenwerk GmbH in Münster erworben hatte. Der Rumpf war größtenteils neu konzipiert, ausgenommen das Heck mit dem Leitwerk. Der Rumpf-Querschnitt hatte erheblich an Höhe zugelegt, sodaß der Oberflügel auf der Rumpfoberseite auflag. In dem mittleren Rumpfsegment zwischen den Doppeldeckerflügeln befand sich die geschlossene Kabine (deshalb der Begriff „Limousine“), der Pilotensitz war hinter den Passagierraum verlegt.

In den Aufstellungen der Flugwache Paderborn vom November 1925 und Januar 1926 ist bei der H.L. 26 vermerkt „bisher ohne Motor“. In der Liste des vorhandenen Inventars zur Zwangsversteigerung am 29.1.1926, veröffentlicht vom Obergerichtsvollzieher in Paderborn, wurde die Maschine jedoch mit einem 120 PS Mercedes-Motor angegeben. Das erscheint recht erstaunlich, denn das Ausgangsmuster LVG C VI war normalerweise mit einem Benz Bz IV von 200/220 PS ausgerüstet. Unter Leistungsaspekten hätte es kaum Sinn gemacht, ein daraus abgeleitetes ziviles Muster mit einem nur halb so starken Motor zu versehen.

Trotzdem fand die H.L. 26 im Zuge der Verwertung der Konkursmasse einen Abnehmer: Die Firma Sommer in Solingen-Landwehr erwarb die komplette Zelle und ließ sie, neben anderen halbfertigen Maschinen, am 9. Juli 1926 per Bahn nach Solingen verladen. Damit verliert sich die Spur des Flugzeugs.



Das Verkehrsflugzeug H.L.26 entstand als Umbau eines ehemaligen Militär-Doppeldeckers LVG C VI. Den offenen Pilotensitz hatte Hüffer nach hinten gerückt, davor befand sich eine geschlossene Kabine für drei Passagiere. Als diese Aufnahme entstand, waren die Stiele zwischen den Doppeldecker-Tragflächen noch nicht montiert. Die H.L.26 blieb unvollendet.

Weitere Flugzeuge bei den Hüffer-Werken bis 1926

Die Firma Hüffer betätigte sich neben dem Neubau auch rege im Handel mit gebrauchten Flugzeugen und deren Verwertung. Außerdem führte sie Reparaturen aller Art an Luftfahrzeugen durch. Deshalb tauchten unter der Hüffer-Flagge in den Jahren 1924, 1925 und 1926 etliche Maschinen anderer Fabrikate auf, die mit dem Neubau von Hüffer-Mustern nichts zu tun hatten. Es handelte sich um folgende Flugzeuge, deren Aufenthalt bei Hüffer in Stichworten erläutert werden soll:

Albatros B II, Werknummer 501, Zulassung D-129, Triebwerk Mercedes D II Nr 21626.

November 1924 als Bruch gekauft von Westfalenwerk GmbH, Münster, und wieder aufgebaut. Die abgelaufene Zulassung D-129 wurde am 10.01.1925 erneuert und lief bis 1.11.1925, eine weitere Verlängerung fand nicht statt. Das Flugzeug ist bis Januar 1926 bei Hüffer nachweisbar, der Motor wurde am 21.5.1926 an die Luftverkehr Unterweser AG verkauft, zum Verbleib der Zelle fanden sich keine Informationen.

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

April 1925 gekauft bei Westfalenwerk GmbH, Münster in unfertigem Zustand und noch nicht zugelassen. Januar 1926 Zelle immer noch nicht fertig, Tragflächen bereits umgebaut. Maschine verkauft an Fa. Siegfried Fuhrken, im Juli 1926 nach Bad Oeynhausen verladen und dort fertiggebaut. 17.9.1926 von DVL im Rohbau abgenommen

Am 16.5.1927 wurde die Maschine durch Feuer vernichtet, als die Flugzeughalle in Bad Oeynhausen zur Gänze abbrannte. Das Flugzeug war schon an den Luftfahrtverein Gelsenkirchen verkauft und bezahlt worden. Der Verein verzichtete auf eine Ersatzlieferung und ließ sich stattdessen die Versicherungssumme direkt auszahlen.

Blick in die Hüffer-Werkstatt in Paderborn. Eindeutig zu identifizieren ist die Albatros B II D-129. Auch bei den Flugzeugen links und rechts der D-129 handelt es sich um Albatros B II, eine schon praktisch fertig und die andere (im Vordergrund) noch mitten im Bau. Links hinter der D-129 steht die H.S.D. III. Am rechten Bildrand sind mehrere Stahlrohr-Rümpfe im Rohbau zu erkennen. Bei der abgerüsteten Zelle rechts im Vordergrund könnte es sich um eine ehemalige DFW C V handeln.



Albatros B II, Werknummer unbekannt, ohne Zulassung, Triebwerk Mercedes D I Nr 20125.

An Westfalenwerk GmbH verkauft und am 6.4.1926 per Bahn nach Münster verladen. Verbleib unbekannt.

DFW C V, Werknummer unbekannt, ohne Zulassung, Triebwerk Benz Bz IV Nr. 32304.

April 1925 gekauft bei Westfalenwerk GmbH, Münster in unfertigem Zustand und noch nicht zugelassen. Seit mindestens November 1925 im Umbau. 1926 verkauft an Fa. Raab-Katzenstein, Cassel, und am 6.4.1926 nach dort verladen.

DFW C V, Werknummer unbekannt, ohne Zulassung, Triebwerk Benz Bz IV Nr. 30997.

April 1925 gekauft bei Westfalenwerk GmbH, Münster in unfertigem Zustand und noch nicht zugelassen. Seit mindestens November 1925 ohne Motor. Verbleib unbekannt.

DFW C V, neue Musterbezeichnung Westfalenwerk W I. Ursprüngliche Werknummer unbekannt, neue Wnr. 2. Zulassung D-593, Triebwerk Benz Bz IV Nr. 32304.

1924 Umbau bei Westfalenwerk GmbH Münster, Mai 1925 verkauft an Hüfferwerke.

Weiterverkauft an Fa. Siegfried Fuhrken, Bad Oeynhausen, Motor-Nr. inzwischen 34382; am 3.11.1925 auf dem Luftweg nach Bad Oeynhausen überführt.

LVG C VI, Werknummer 5072 bzw. 12769, Zulassung D-112. Triebwerk Bz IV Nr. 34382.

Gekauft bei Luftreederei Bückeburg. Motorwechsel in Nr. 4744, dann Nr. 30997. In Betrieb bei Hüffer seit 19.10.1924, zugelassen 24.11.1924, Zulassung verlängert 27.2.1925. Nach Bruchlandung am 29.6.1925 in Cassel Zulassung eingezogen, demolierte Zelle lagerte bis mindestens Januar 1926 in Paderborn bei Spediteur Hartmann.

Mindestens ab Juli 1926 wieder in Betrieb und zugelassen für Werner Triebner, Cassel (später Hamburg).



Die LVG C VI mit der ehemaligen Zulassung D-112 kaufte Hüffer 1924 von der Luftreederei Bückeburg. Das gelöschte Kennzeichen am Rumpf ist noch schwach zu erkennen. Der Pilotsitz befand sich hinten, das davorliegende Passagierabteil ist zur Hälfte mit einer Abdeckung versehen (damals bezeichnete man diese Anordnung als „Halbkabine“).

LVG C VI, Werknummer unbekannt, Zulassung D-113. Triebwerk Bz IV Nr. 34382, dann Nr. 4744.

Gekauft bei Luftreederei Pymont. In Betrieb bei Hüffer seit 13.9.1924, zugelassen 17.9.1924, Zulassung verlängert 27.2.1925. Verkauft an Stahlwerk Mark Breslau mit Motor Bz IV Nr. 4744, am 24.6.1925 per Bahn nach Breslau verladen.



*Die LVG C VI mit dem Kennzeichen D-113 hatte Hüffer 1924 von der Luftreederei Pymont erworben und nach Überholung wieder in Betrieb genommen. Auch diese Maschine besaß ein vornliegendes Passagier-abteil mit Halbkabinen-Abdeckung.
(Slg. Ott)*

Hüffer DLFW D VIII in den Jahren 1927 – 1930

Werknummer 1

Die Nachfolgefirma „Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer“ schlug 1927 in Münster ein neues Kapitel in der Baugeschichte von Flugzeugen des Musters Hüffer DLFW D VIII auf: Am 13.4.1927 bescheinigte der DVL-Sachverständige Dipl.Ing. Karl Rau vor Ort die Rohbauabnahme einer „D VII (DLFW D VIII), Werknummer 1, Hersteller des Tragwerks Hüffer Münster, sonst Fokker, Johannisthal“. Als Triebwerk wurde im Flugzeug-Prüfbericht ein 160 PS Mercedes-Sechszylinder mit der Motornummer 43564 festgehalten. Hieran ist zum einen bemerkenswert, daß Hüffer offenbar keine Schwierigkeiten hatte, erneut einen Stahlrohrumpf des Typs D VII aus alten Fokker-Beständen zu beschaffen, und zum anderen ist bedeutsam, daß jetzt auch eine klare Werknummernzählung stattfand, beginnend mit der Nummer 1.

Leider war dem Erstlingsprodukt der neuen Firma keine lange Existenz beschieden. Beim Einfliegen am 20.5.1927 auf dem Flugplatz Münster-Loddenheide kam es kurz nach dem Start zu einem Motorausfall, der anschließende Absturz der neuen Maschine endete mit einem Totalschaden. Flugzeugführer Rudolf Rüdiger erlitt zum Glück nur leichte Verletzungen.

Werknummer 2

Ohne viel Zeit zu verlieren, begann man in Münster mit dem Bau einer neuen DLFW D VIII. Das Flugzeug erhielt die Werknummer 2 und wurde in der letzten Augustwoche 1927 fertiggestellt. Sein Erstflug erfolgte am 25.8. mit Flugzeugführer Mertschat am Steuer. Am 27. August absolvierte die Maschine anstandslos den für die offizielle Abnahme vorgeschriebenen Halbstundenflug in Anwesenheit des DVL-Sachverständigen Dipl.Ing. Rau. Wenige Tage später ging die Wnr. 2 in das Eigentum der Mitteldeutsche Luftdienst GmbH in Weimar über und wurde Anfang September 1927 unter der Zulassung D-1239 in die Luftfahrzeugrolle eingetragen. Am 10.9. überführte der Weimarer Pilot Hans Biehl das Flugzeug auf dem Luftweg von Münster über Paderborn zum neuen Heimatplatz Weimar.

Zwei Wochen später weilte die D-1239 für kurze Zeit zu Besuch in ihrer Herkunftsregion Westfalen: Flugzeugführer Kurt Gossen nahm am 25.9.1927 mit der Maschine an einem Flugtag in Paderborn teil. In den folgenden Jahren wechselte das Flugzeug mehrfach den Besitzer, Details dazu sind den Werknummern-Übersichten im Anhang dieses Berichts zu entnehmen. Im Oktober 1928 nahm die D-1239 an einem Flugtag in Saarlouis teil, am Steuer der Maschine saß Georg Wenderoth. Zwei Jahre später, am 17.8.1930, erschien das Flugzeug auf einem Flugtag in Goslar, Pilot war der im Raum Halle/Saale recht bekannte Walter Bönig, unter anderem Fluglehrer bei der Akademischen Fliegergruppe Halle.



(links und unten):
 Hüffer DLFW D VIII,
 Werknummer 2, kurz
 nach der Fertigstel-
 lung in Münster. Das
 Flugzeug trägt be-
 reits ihre Zulassung
 D-1239.

(beide Fotos Slg.
 Hazewinkel)



(links):

Im September 1927 ging die DLFW
 D VIII D-1239 an den Mitteldeutschen
 Luftdienst in Weimar. Im Mai 1928
 wurde das Flugzeug nach Breslau
 verkauft. Die Namen der beiden Her-
 ren, die sich da so lässig an die Trag-
 fläche lehnen, sind leider nicht über-
 liefert. (Slg. Ott/ADL)

Zum endgültigen Verbleib der Maschine ließen sich keine genauen Angaben finden. Es ist lediglich bekannt, daß die D-1239 laut den „Nachrichten für Luftfahrer“ im November 1936 als „zerstört“ aus der Luftfahrzeugrolle gestrichen wurde. Allerdings ist diese Zeitangabe mit Vorsicht zu genießen, denn es gab in den Jahren 1936 bis 1938 mehrere große „Aufräumaktionen“, bei denen man „Karteileichen“ aus der Luftfahrzeugrolle ausbuchte, deren physischer Abgang unter Umständen schon Monate oder gar Jahre zurücklag. Auch ist zu bedenken, daß ab 1.1.1935 die alte D-Nummer nicht mehr als Zulassung geführt werden durfte – d.h. die Zerstörung der D-1239 müßte eigentlich vor diesem Datum stattgefunden haben. Eine einzige Ausnahme wäre denkbar: Wenn sich das Flugzeug nur in der sogenannten Flughafenzone bewegt hätte, würde dafür kein neues Buchstaben-Kennzeichen erforderlich gewesen sein.

Auf diesem Foto trägt die DLFW D VIII D-1239 einen helleren Rumpfanstrich. Zugleich ist das Kennzeichen zum Heck gewandert, deutlich vergrößert und ohne Bindestrich ausgeführt. Ort und Zeitpunkt der Aufnahme sind unbekannt, aber das Bild muß vor April 1931 entstanden sein – denn im Oktober 1930 war eine neue Luftverkehrsordnung in Kraft getreten, die unter anderem die Anbringung des Kennzeichens mit Bindestrich zwingend vorschrieb und eine Übergangsfrist von sechs Monaten einräumte.

(Sig. Ott/ADL)



Werknummer 3

In den ersten Septembertagen 1927, kaum daß die Werknummer 2 verkauft war, begann beim Flugzeugbau Hüffer die Herstellung der nächsten DLFW D VIII unter der Werknummer 3. Offenbar gab es beim Bau aber immer wieder Verzögerungen, denn während die Vorgängermaschine gut drei Monate bis zur Endabnahme und Zulassung benötigte, wurde das neue Flugzeug erst im Juli 1928 zugelassen – also 11 Monate nach Baubeginn! Ein Grund für die Verzögerung waren sicherlich wiederholte Qualitätsmängel in der Bauausführung, die der DVL-Prüfer Dipl.Ing. Rau auch mehrfach moniert hatte. Aber es muß noch andere Gründe gegeben haben, und da fehlen leider konkrete Informationen. Man kann nur annehmen, daß es sich um finanzielle Engpässe handelte, die vermutlich zeitweise zur Einstellung der Arbeiten zwangen.

Im Juli 1928 konnte die Werknummer 3 endlich ausgeliefert und unter der Eintragsnummer D-1440 zugelassen werden. Eigentümer und Halter wurde Karl Schlicker in Dülmen/Westfalen. Im August 1929 wechselte die Maschine den Besitzer, Erwerber war Ing. Richard Teigeler in Münster. Aus den nächsten Jahren sind keine Ereignisse im Zusammenhang mit der D-1440 überliefert. Im November 1934 riß bei der Landung ein Diagonalkabel am Fahrgestell, die Folge war ein Überschlag. Die Schäden am Flugzeug hielten sich in Grenzen und verletzt wurde niemand. Die Maschine trug zu diesem Zeitpunkt noch ihr numerisches Kennzeichen D-1440. Im Januar 1935 mußte sie wegen eines Kurbelwellenbruchs notlanden und wurde dabei schwer beschädigt. Zu diesem Zeitpunkt führte sie die neue Zulassung D-IHOT und war bei der Fl.Üb.Stelle Düsseldorf beheimatet. Informationen über das Flugzeug aus den folgenden Jahren liegen nicht vor – gesichert ist nur, daß die Zulassung D-IHOT im Juni 1937 als „Abgang“ aus der Luftfahrzeugrolle in den NfL gestrichen wurde.



Die DLFW D VIII, Werknummer 3, wurde im Juli 1928 als D-1440 ausgeliefert und führte ab Jahreswechsel 1934/35 das neue Kennzeichen D-IHOT.

Werknummer 4

Die DLFW D VIII mit der Werknummer 4 wurde im Oktober 1928 fertiggestellt. Am 18.10.1928 erfolgte ihr Transport von der Hüffer-Werkstatt zur Flugzeughalle des Platzes Münster-Loddenheide, dort wurde die Maschine binnen einer knappen Stunde flugfertig aufmontiert. Ob der erste Flug noch am gleichen Tage stattfand oder einen Tag später, ist nicht überliefert. Im November 1928 er-

hielt das Flugzeug seine amtliche Zulassung und wurde unter der Nummer D-1527 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen. Als Eigentümer und Halter fungierte der Flugzeugbau Hüffer, Münster, und zwar insgesamt zwei Jahre lang. In dieser Zeit diente das Flugzeug nicht nur als Vorführmaschine, sondern erledigte auch Reklameflüge. Im März 1929 ließ sich die Firma Hüffer eine besondere Genehmigung vom Oberpräsidenten der Provinz Westfalen geben, um an der D-1527 großflächige Reklamebeschriftungen an den Rumpfsseiten und den Unterseiten der unteren Tragflächen anbringen zu können.

Am Spätnachmittag des 18.3.1929 gegen 18.35 Uhr befanden sich Flugzeugführer Eugen Arns und Begleiter Dr. Georg Hüffer an Bord der D-1527 auf dem Rückflug von Krefeld nach Münster, als ihnen durch den starken Dunst im Kohlerevier und die zunehmende Dunkelheit die Orientierung verloren ging. Arns entschloß sich, östlich vom Bahnhof Laer-Rothenfelde (Kreis Iburg) auf einem Acker notzulanden. Leider war der Untergrund infolge des anhaltenden Tauwetters ziemlich durchweicht und außerdem in der Landerichtung auch noch abschüssig. Das Flugzeug sackte nach kurzer Auslaufstrecke tief ein und überschlug sich. Beide Insassen blieben zum Glück unverletzt und auch an der Zelle hielten sich die Blessuren in Grenzen.

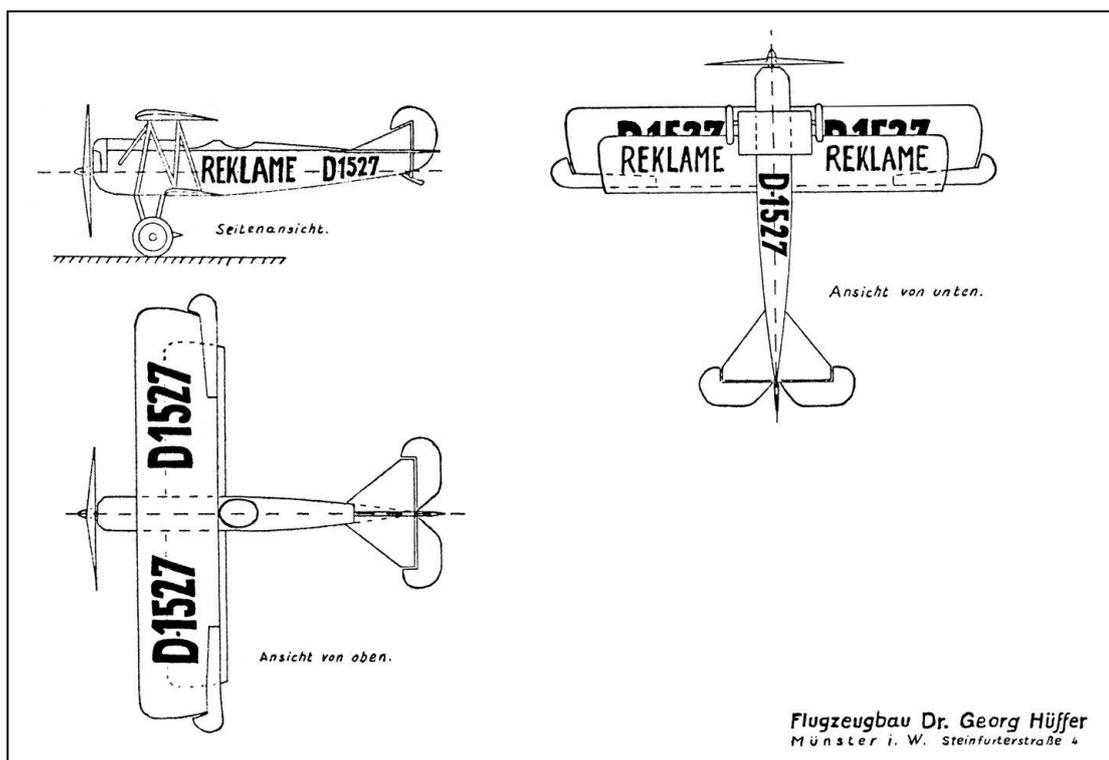
Im November 1930 ging die D-1527 in das Eigentum des Deutschen Arbeiter-Luftsport-Verbands e.V. in Gelsenkirchen über. Allerdings währte die Vereinsfliegerei nicht lange, nur vier Monate später verkaufte man das Flugzeug an Detmar Hüffer in Paderborn. Hierbei handelte es sich vermutlich um einen Verwandten aus dem Hüffer-Familienkreis, nähere Informationen fehlen. Laut den Nachrichten für Luftfahrer wurde die D-1527 im Februar 1933 als „verbrannt“ in der deutschen Luftfahrzeugrolle gestrichen; leider konnte diesem Ereignis bisher kein konkreter Flugunfall zugeordnet werden.

(rechts):

Die DLFW D VIII, Werknummer 3, wurde im November 1928 als D-1527 zugelassen und verblieb bis Ende 1930 im Eigentum des Hüffer-Flugzeugbaues.
(Slg. Haufschild via Ott)

(unten):

Im März 1929 ließ sich die Firma Hüffer für die D-1527 eine Genehmigung erteilen, an den Rumpfsseiten und den Unterseiten der unteren Tragflächen großflächige Reklamebeschriftungen anbringen zu dürfen. Dem Genehmigungsantrag war diese Übersichtszeichnung beigefügt.



Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer
Münster i. W. Steinfurterstraße 4

Das rassige Sport-, Reise- und Schulflugzeug

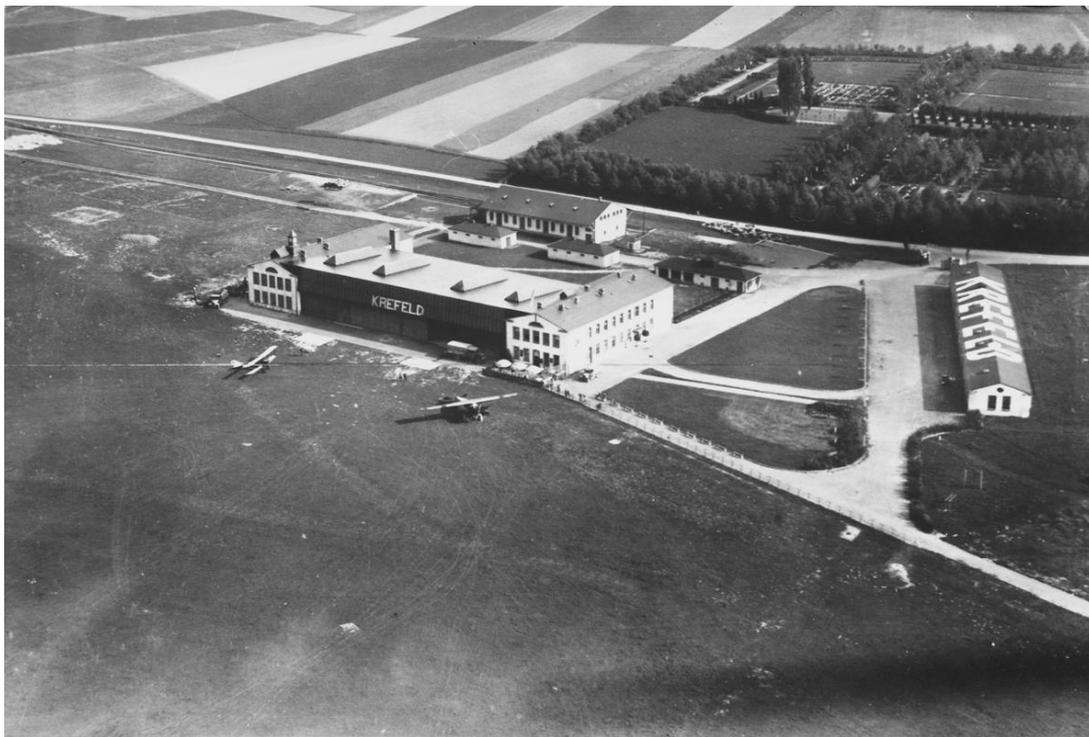
D. L. F. W. - D. VIII - 160 / 185 PS

Billig, wirtschaftlich und sicher!
Kunstflugtauglich — große Geschwindigkeit
hervorragendes Steigvermögen — angenehme Flugeigenschaften

FLUGZEUGBAU DR. GEORG HUFFER
KREFELD-FLUGHAFEN BOCKUM

(links):
 Anzeige des Flugzeugbau Dr.
 Georg Hüffer in der Zeitschrift
 „Flugsport“, Heft 9/1929.

(unten):
 Flugplatz Krefeld-Bockum in der
 zweiten Hälfte der 1920er Jah-
 re.



Werknummer 5

Die nächste DLFW D VIII war von der Bayerischen Sportflug GmbH in Würzburg bestellt worden. Sie wurde noch in wesentlichen Teilen in Münster gebaut, kam aber im April 1929 in Krefeld zur Auslieferung. Die Maschine erhielt das Kennzeichen D-1586, als Halter erschien die Deutsche Luftfahrt GmbH, Standort Würzburg, in der deutschen Luftfahrzeugrolle. Das Flugzeug wurde am 14.4.1929 durch einen Würzburger Piloten in Krefeld abgeholt und erlitt gleich auf dem Überführungsflug nach Würzburg leichte Beschädigungen bei einer Zwischenlandung in Köln, weil das rechte Lauftrad blockierte.

*Die DLFW D VIII, Werknum-
 mer 5, erhielt das Kennzei-
 chen D-1586 und wurde im
 April 1929 an die Deutsche
 Luftfahrt GmbH, Schule
 Würzburg, ausgeliefert.*



Am 16. August 1929 kam es während eines Übungseinsatzes in Würzburg zu einem ernsthaften Zwischenfall. In der Unfallanzeige Nr. 18/29 der Flugüberwachung Bayern-Nord findet sich folgende Schilderung:

„Flugzeugführer von Blomberg startete am 16.8. 17 Uhr 41 mit D.L.F.W. D VIII, D 1586 zu mehreren Übungsflügen. In einer Höhe von 8 - 900 m machte v. Blomberg einige einfache Kunstflugfiguren. Bei der Herausnahme aus einem Turn sah Blomberg wie die rechte Verwindungsklappe plötzlich zur Hälfte brach und nach oben gegen den Rumpf zu kippte. Dann gewahrte Blomberg, daß auch die linke Verwindungsklappe an derselben Stelle brach, aber im Gegensatz zur rechten weggerissen wurde und zu Erde fiel. Blomberg setzte sofort zur Landung an, die auch glatt erfolgte. Das weggebrochene Stück wurde später einige hundert Meter südlich des Flugplatzes wieder gefunden.“

Beschädigungen:

Linke Verwindungsklappe zur Hälfte weggerissen, im oberen Tragdeck zwei Risse von je dreissig und fünfzig cm Länge, Beschläge sitzen noch fest an der Fläche. Rechte Verwindungsklappe jedoch an derselben Stelle geknickt, nach oben geschlagen, hängt noch an den beiden inneren Beschlägen, während der rechte Beschlag vollkommen aus der Fläche gerissen ist. Im Tragdeck ein Loch von 50 cm Länge, und 3 Spieren gebrochen.

Seitens der Fliegerschule wurde sofort die Sperrung des Flugzeugtyps und die Untersuchung des Falles durch die D.V.L beantragt.“

Die Untersuchungsergebnisse der DVL zu diesem Unfall sind leider nicht verfügbar. Da das Flugzeug anschließend noch jahrelang im Schul- und Übungseinsatz bei der Sportflug GmbH Würzburg stand, kann man aber davon ausgehen, daß es sich um keinen Mangel von grundsätzlicher Natur gehandelt hatte.

Trotzdem war der Fokker-Nachbau in Würzburg nicht sehr beliebt. Wie Gräf/Weber in ihrer Broschüre „Luftfahrt in Würzburg“ berichten, war der „zweisitzige Nachbau des hochgelobten Jagdflugzeuges Fokker D VII ... eines der wenig geflogenen Flugzeuge an der Fliegerschule. Die Maschine war wegen ihrer hohen Landegeschwindigkeit und ihrer Neigung zum Ausbrechen beim Rollen gefürchtet. Lediglich ehemalige Kriegsfieger, die schon die D VII geflogen hatten, kamen gut mit der Maschine zurecht.“



Fahrwerksschaden mit anschließendem Überschlag bei der Deutschen Luftfahrt GmbH in Würzburg am 12.9.1930. Pilot war der Übungsschüler Karl-Heinrich Heyse.



Ein eher harmloser Zwischenfall mit der D-1586 ereignete sich am Morgen des 12.9.1930, ebenfalls in Würzburg: Übungsschüler Karl-Heinrich Heyse wollte mehrere Trainingsflüge auf der Maschine absolvieren, rollte in flottem Tempo zum Start und drehte dort das Flugzeug mit zu viel Gas in die Startrichtung. Infolge Überbeanspruchung durch die Drehung knickte das linke Lauftrad ein, die Maschine ging auf den Kopf und überschlug sich. Dem Übungsschüler passierte zum Glück nichts und an der D-1586 hielt sich der

Schaden in Grenzen: Demoliertes Rad, zersplitterter Propeller, eingedrückter Kühler und Benzintank, erheblich beschädigtes Seitenruder, mehrere Streben und Holme geknickt bzw. gebrochen.

Nach weiteren drei Jahren im Schul- und Übungseinsatz wurde das Flugzeug im Dezember 1933 mit dem Vermerk „Zulassung zurückgezogen“ in der deutschen Luftfahrzeugrolle gestrichen.



DLFW D VIII, D-1586, in Würzburg bei der Deutschen Luftfahrt GmbH. Die Maschine trägt inzwischen einen hellen Anstrich über alles (vermutlich Hellgrau) und führt am Rumpf unterhalb des vorderen Sitzes das Emblem der DLG. Die Leitwerksruder sind mit farbigen Streifen versehen.

Werknummern 6 und 7?

Am Standort Krefeld baute die Firma Hüffer nachweislich noch zwei weitere Flugzeuge vom Typ DFW D VIII, bevor sie wegen Zahlungsunfähigkeit ihre Tore schließen mußte. Man darf annehmen, daß die Maschinen in Fortsetzung der bisherigen Nummernfolge die Werknummern 6 und 7 erhielten. Möglicherweise waren dies die Flugzeuge, welche Hüffer als eigenen Typ H 9 zu vermarkten suchte.

Die erste von ihnen, also wohl die Wnr. 6, wurde Mitte September 1929 fertiggestellt, die zweite folgte vor Jahresende 1929. Beide Flugzeuge wurden wegen ihres Anstrichs in der örtlichen Presse nur als „gelbe“ und „rote“ Maschine bezeichnet. Leider ist nicht überliefert, welche Werknummer nun welche Farbe trug.

Das „gelbe“ Flugzeug ließ die Stadt Krefeld später beschlagnahmen und schließlich im November 1930 zur Deckung ausstehender Forderungen versteigern. Auch der „rote“ Flieger verfiel im Oktober 1930 kurzzeitig der Beschlagnahme, und zwar in Düsseldorf. Das Flugzeug gehörte zu diesem Zeitpunkt dem Deutschen Arbeiter-Luftsportverband e.V. Es hatte am 19. Oktober in Düsseldorf unter der Führung von Harry Fink an einem Wohltätigkeitsflugtag zugunsten arbeitslos gewordener Flugzeugbauer der in Konkurs gegangenen Rheinischen Luftfahrt-Industrie GmbH in Krefeld (ehemals Raab-Katzenstein Flugzeugwerke, Kassel) teilgenommen. Dabei war Fink dem Düsseldorfer Flughafen Start- und Landegebühren schuldig geblieben und außerdem resultierten aus der ganzen Veranstaltung noch einige hundert Mark an Schulden.

Der weitere Verbleib der beiden DFW D VIII liegt ziemlich im Dunkel – insbesondere weil sie in den Jahren 1929 bis 1931 nie in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen waren. Erst 1932 muß eine von beiden als D-2253 zugelassen worden sein. Da dieses Eintragungszeichen nicht in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht wurde, sind der genaue Zulassungsmonat und der Eigentümer unbekannt. Man kann aus den benachbarten Eintragsnummern immerhin ableiten, daß die Zulassung im April/Mai 1932 erteilt worden sein muß.

Die nächste Information stammt vom 4. Oktober 1932. Flugzeugführer Wilhelm Gaus stürzte an diesem Tag tödlich mit der D-2253 in Mannheim ab. Der von der DVL erstellte Untersuchungsbericht enthält folgende Schilderung des Unfallhergangs:

„Am 4. Oktober 1932 startete der Flugzeugführer Gaus mit dem Flugzeug D 2253, DFW D VIII, zu einem Platzflug. Nach Erreichen einer Höhe von etwa 600 bis 700 m drückte Gaus das Flugzeug auf eine Geschwindigkeit von etwa 300 km/h und führte anschließend einen Überschlag nach oben aus. Er nahm hierbei das Gas nicht weg; die Augenzeugen hatten den Eindruck, als setzte er gleich nach dem ersten Überschlag mit Vollgas und Drücken zu einem zweiten Überschlag an. In diesem Flugzustand (die Fluggeschwindigkeit betrug nach Angabe der Augenzeugen etwa 350 bis 400 km/h, die Flughöhe rd. 350 m) brach am linken Oberflügel die Querruder-Seitenausgleichsfläche ab. Kurz darauf knickte die rechte Querruder-Ausgleichsfläche rechtwinklig nach oben ein. Darauf ging das Flugzeug in einen immer steiler werdenden Sturzflug über. Aus einer Höhe von rd. 50 m sprang Gaus mit dem Fallschirm ab. Infolge der geringen zur Verfügung stehenden Fallhöhe entfaltete sich dieser nicht mehr vollständig, so daß Gaus beim Aufschlag auf dem Boden getötet wurde.

Das Flugzeug selbst schlug etwa 50 m östlich des Flughafens Mannheim auf den Boden auf und wurde dabei vollständig zerstört. Die zuerst gebrochene linke Querruder-Ausgleichsfläche wurde etwa 100 m von der Aufschlagstelle des Flugzeugs entfernt gefunden.“



Die letzte Hüffer DLFW D VIII wurde erst 1932 zugelassen und trug deshalb die relativ hohe Eintragsnummer D-2253.

(Bild oben Slg. Ott)

Die anschließende, ausführliche DVL-Unfalluntersuchung, die auch im Rahmen des Forschungsberichts FB 35 der Zentrale für wissenschaftliches Berichtswesen über Luftfahrtforschung im Dezember 1933 veröffentlicht wurde, kam zu dem Ergebnis:

„Der Unfall des Flugzeugs D 2253 am 4.10.32 dürfte einmal auf das Erreichen unzulässig hoher Geschwindigkeiten beim Kunstflug zurückzuführen sein. Nicht ganz geklärt ist dagegen, auf welche Weise die zum Bruch erforderlichen Anblaswinkel der Ausgleichsflächen erreicht wurden.

Nach Angaben der Augenzeugen befand sich das Flugzeug im Augenblick des Bruches beim Herauskommen aus einem Überschlag und im Zustand des „Drückens“ zu einem zweiten. Ein Anlaß zu größeren Querruder-Ausschlägen lag somit im Augenblick des Bruches nicht vor. Das Auftreten größerer Anstellwinkel des Flugzeugs war aber in dem Augenblick zu erwarten, in dem der Flugzeugführer zum zweiten Überschlag ansetzte, also in einem der nächsten Augenblicke.

Eine weitere Möglichkeit des Erreichens größerer Anstellwinkel der Querruder bestände darin, daß sie ohne Steuerbetätigung des Führers durch die hohe Gleitgeschwindigkeit zum Flattern angeregt wurden. „Flatterscheinungen“ will einer der Augenzeugen bemerkt haben.

Es ist wahrscheinlich, daß durch eine dieser beiden Ursachen (Steuerbetätigung oder Flattern) der Anstellwinkel erreicht wurde, der dann in Verbindung mit der hohen Gleitgeschwindigkeit das Bruchmoment hervorgerufen hat.

Das Flugzeugmuster DLFW - D VIII war nicht zum Kunstflug zugelassen. Von einer Sperrung der übrigen Flugzeuge dieses Musters konnte daher abgesehen werden, da im normalen Flugbereich mit dem gleichzeitigen Auftreten hoher Staudrücke und großer Anstellwinkel nicht gerechnet zu werden braucht.“

Hüffer HB 28

Die Zeitschrift „Flugsport“ stellte in ihrer Ausgabe 17/1929, erschienen am 21. August 1929, einen neuen Hüffer-Flugzeugtyp vor. Er trug die Bezeichnung HB 28 und wurde unter dem Namen „Bajadere“ als neues Sport- und Schulflugzeug propagiert. Konstrukteur der Maschine war Julius Hüffer in Münster/Westfalen. Diese Angabe weist darauf hin, daß Julius Hüffer den Umzug nach Krefeld nicht mitgemacht und seine Arbeiten in Münster allein fortgesetzt hatte. Die Typenbezeichnung HB 28 steht aller Wahrscheinlichkeit nach für „Hüffer Bajadere“ sowie für das Jahr des Projektbeginns.

Bei der HB 28 handelte es sich um einen freitragenden Hochdecker, der in seiner Auslegung durchaus Ähnlichkeit mit seinem Namensvorläufer H.S.E. 1 „Bajadere“ aus dem Jahr 1922 aufwies. Der durchgehende Flügel der HB 28 war in Holzbauweise und Stoffbespannung ausgeführt, nur die Flügel Nase trug bis zum Vorderholm eine Sperrholzbeplankung. Das verwendete Flügelprofil entsprach Göttingen 422. Der Rumpf besaß rechteckigen Querschnitt, seine Innenkonstruktion bestand aus verschweißten Stahlrohren und war mit Stoff bespannt. Nur das Rumpfvorderteil besaß eine Bekleidung aus abnehmbaren Aluminiumblechen und der Rumpfrücken war als abnehmbare Sperrholzschale ausgebildet. Das Leitwerk war eine reine Stahlrohrkonstruktion mit Stoffbespannung.

Zum Antrieb der Mustermaschine mit der Werknummer 1 diente ein Sechszylinder-Sternmotor Typ Anzani 6 B (Leistung 50/60 PS, 37/44 kW). In dieser Form wurde die HB 28 auch der Fachpresse vorgestellt. Die Fertigstellung der Mustermaschine muß spätestens im August 1929 erfolgt sein – das belegen Fotos, die in der Fachzeitschrift ZFM (Heft 20/1929 vom 21.8.1929) enthalten sind. Eine Zulassung trug das Flugzeug zunächst nicht, sondern nur den Schriftzug „Bajadere“ schräg an den Rumpfseitenwänden.

Das Musterflugzeug des Typs HB 28 „Bajadere“ trug die Werknummer 1 und war mit einem 6 Zylinder - Sternmotor Typ Anzani 6 B (Leistung 50/60 PS, 37/44 kW) ausgerüstet.



Neben dem Anzani-Motor wurden für den Einbau in die HB 28 auch der Vierzylinder-Boxermotor ABC „Hornet“ (75/82 PS, 55/60 kW) sowie die Fünfzylinder-Sternmotoren Armstrong-Siddeley „Genet II“ (80/88 PS, 59/65 kW) und Walter NZ 60 (60/70 PS, 44/51 kW) als geeignet angegeben.

Die nächste Information stammt aus einer Notlandanzeige der Polizeiflugwache Paderborn vom 25.12.1929. Hierin wurde berichtet, daß das Sportflugzeug H.B. 28 mit der Zulassung D-1733 am 22. Dezember auf dem Flug nach Münster in der Nähe von Gütersloh die Orientierung verloren und eine glatte Außenlandung auf einer Wiese des Gutes Langert vorgenommen habe. Als Eigentümer des Flugzeuges wurde hierin Julius Hüffer in Münster/Westf. genannt, der Pilot war Willy Gabriel (ein bekannter Flugzeugführer aus dem 1. Weltkrieg, der auch eigene Flugzeuge baute). An dieser Notlandanzeige ist besonders interessant, daß die HB 28 im Dezember 1929 bereits die offizielle Zulassung D-1733 besaß. Allerdings handelte es sich wohl nur um eine vorläufige Zulassung, denn laut „Nachrichten für Luftfahrer“ erfolgte die endgültige Eintragung in die Luftfahrzeugrolle erst im Juni 1930.



Im Juni 1930 nahm die HB 28, inzwischen mit der Zulassung D-1733 versehen, am DLV-Zuverlässigkeitsflug teil. Pilot war Pol. Hptm. Otto Büter. Die Maschine besaß zu diesem Zeitpunkt einen Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13 (68/80 PS, 50/59 kW).

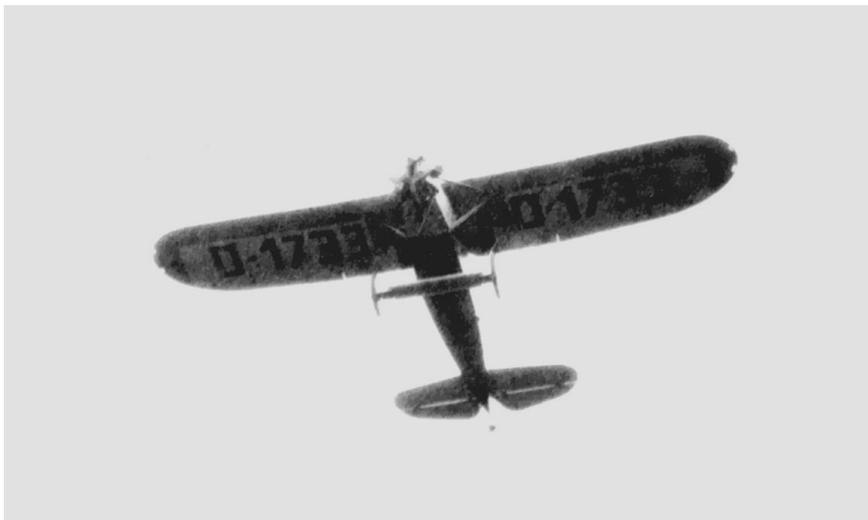
Zu diesem Zeitpunkt besaß die HB 28 als Antrieb einen Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13 (68/80 PS, 50/59 kW), und als Eigentümer wurde der Hüffer-Flugzeugbau, Münster, festgehalten. Halter des Flugzeugs war die Luftfahrtvereinigung für Münster und das Münsterland e.V. Für diesen Verein nahm die D-1733 im gleichen Monat unter der Startnummer 35 auch am DLV-Zuverlässigkeitsflug teil, Pilot der Maschine war Polizei-Hauptmann Otto Büter, Leiter der Luftüberwachung Westfalen. Die HB 28 schaffte immerhin 74 % der Soll-Flugstrecke.

(links):

Seltenes Bild der D-1733 im Überflug.

(unten):

Ab Mai 1932 war die HB 28 mit einem Siemens-Sternmotor Sh 13 a (75/88 PS, 55/65 kW) ausgerüstet und gehörte der Akademischen Fliegergruppe Leipzig.



Bis zum Mai 1932 blieb der Hüffer-Flugzeugbau, Münster, Eigentümer des Flugzeugs. Dann kam es zu einem Wechsel: Als neuer Eigner wurde die Akademische Fliegergruppe Leipzig eingetragen. Im August 1932 nahm die Maschine an dem IDAFLIEG-Treffen 1932 in Kiel-Holtenau teil und kollidierte dort am 13.8.1932 mit einer Focke-Wulf S I a. Noch im gleichen Monat wurde die D-1733 als „zerstört“ in der Luftfahrzeugrolle gestrichen.

Hüffer HB 28 a

Der Hüffer-Typ HB 28 a stellte eine Weiterentwicklung des Ausgangsmusters HB 28 mit geringen Verbesserungen dar. Der freitragende Flügel war jetzt dreiteilig ausgeführt und von seiner Vorderkante bis zum Hinterholm auf Ober- und Unterseite mit Sperrholz beplankt. Nur die restliche Flügelfläche trug Stoffbespannung. Die Außenflügel konnten für den Transport abgenommen werden.

Am Rumpfaufbau hatte sich kaum etwas verändert, für den bequemeren Zugang zum vorderen Gastraum war die Rumpfsitenwand an Backbord mit einer Einsteigtür versehen. Für die Abdeckung des Rumpfes vom Pilotensitz bis zum Höhenleitwerk diente jetzt eine abnehmbare Rückenschale aus Elektronblech.

Das Fahrwerk besaß keine durchgehende Achse mehr sondern hatte zwei Halbachsen, die V-förmig unter der Rumpfmittle zusammentrafen, am Rumpfbock kardanisch angeschlossen und dort noch mit einer extra Gummifederung versehen waren.

Zum Antrieb der HB 28 a diente ein Fünfzylinder-Sternmotor des Typs Siemens Sh 13 a (Leistung 75/88 PS, 55/65 kW).

HÜFFER HB-28 a

Der neue, deutsche Hochdeckertyp.
Die Idealmaschine des Herrenfliegers.
Das Flugzeug anerkannt guter Flug-
eigenschaften und gediegenster Werk-
stattausführung.

Verlangen Sie Angebote.

HÜFFER-FLUGZEUGBAU G. M. B. H.
MÜNSTER I. WESTFALEN

Anzeige der Hüffer-Flugzeugbau
GmbH für den Typ HB 28 a in
der Zeitschrift „Flugsport“, Heft
14/1930 (Erscheinungsdatum
Juli 1930).

Das neue Flugzeug muß im Laufe der ersten Jahreshälfte 1930 unter der Werknummer 2 gebaut und spätestens Mitte Juni 1930 an die Luftfahrtvereinigung für Münster und das Münsterland e.V. ausgeliefert worden sein. Am 15.6.1930 fand nämlich auf dem Flugfeld Münster-Loddenheide der Start zu einer großen Internationalen Freiballon-Wettfahrt statt, insgesamt 30 Riesenballone nahmen an dem Wettbewerb teil und über 100.000 Zuschauer säumten den Platz. Dieses Ereignis nutzte Julius Hüffer geschickt aus, indem er in Absprache mit der Münsteraner Luftfahrtvereinigung am selben Tag die Flugzeugtaufe der neuen HB 28 a ansetzte – sozusagen mit der Ballon-Veranstaltung als Hintergrund. Und damit gelang es, an der Taufe nicht nur die üblichen Vertreter des Vereins und der Stadt teilnehmen zu lassen, sondern auch den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen Johannes Gronowski, den Reichsverkehrsminister Theodor von Guérard und den Vorsitzenden des Deutschen Luftfahrtverbandes, Staatsminister a.D. Alexander Dominicus.



Flugzeugtaufe des neuen Musters HB 28 a am 15. Juni 1930 auf dem Flugfeld Münster-Loddenheide. Im Hintergrund liefen gerade die Startvorbereitungen zu einer großen Internationalen Freiballon-Wettfahrt, über 100.000 Zuschauer säumten den Platz.

Dieser Schachzug brachte einige Publicity für die Firma Hüffer und ihren neuen Flugzeugtyp, zahlte sich aber leider nicht in Form von Aufträgen aus. Drei Monate später legte Hüffer noch einmal nach und lancierte einen Artikel über das „Sport- und Gebrauchsflugzeug Hüffer HB 28a“ in den „Flugsport“ Ausgabe 14/1930 (Erscheinungsdatum 3.9.1930). Aber auch danach blieb es ruhig in den Auftragsbüchern.

Der Grund ist offensichtlich: Es gab 1930 eine ganze Reihe von fortschrittlicheren Flugzeugtypen in Deutschland. Die Hüffer-Maschine war ja nur eine Weiterentwicklung des Ausgangsmusters HB 28 mit geringen Verbesserungen – und schon dieses stellte bei ihrem Erscheinen 1929 keine Speerspitze des Fortschritts im Flugzeugbau dar. Inzwischen hatte die Weltwirtschaftskrise alle Länder voll erfaßt und die wenigen potentiellen Flugzeugkäufer verglichen die angebotenen Produkte noch sehr viel kritischer.

Bei ihrer ersten Vorstellung im Juni 1930 hatte die HB 28 a noch keine Zulassung, Ende August 1930 trug sie bereits das Kennzeichen D-1879. Eigentümer war – wie schon erwähnt – die Luftfahrtvereinigung für Münster und das Münsterland e.V. und als Halter fungierte die Luftverkehrsgesellschaft Münster GmbH. Allerdings wurde die Eintragung in die deutsche Luftfahrzeugrolle erst als „Zugang Mai 1931“ in den „Nachrichten für Luftfahrer“ veröffentlicht. Hierbei wurde als Triebwerk ein Siemens Sh 13 (68/80 PS, 50/59 kW) genannt, der etwas schwächere Vorläufer des Sh 13 a. Auch in der amtlichen Unfallanzeige vom 11.8.1931 (s.u.) ist vom Sh 13 die Rede.



Ab August 1930 trug die HB 28 a bereits das Kennzeichen D-1879. Eigentümer war die Luftfahrtvereinigung für Münster und das Münsterland e.V., als Halter fungierte die Luftverkehrsgesellschaft Münster GmbH.



Die D-1879 fand ab Herbst 1930 in der Fliegerschule der Luftverkehrsgesellschaft Münster Verwendung. Ihr Dasein war allerdings nicht von langer Dauer: Am 11.8.1931 stürzte die Maschine kurz nach dem Start zu einem Probeflug 200 m südöstlich des Flugplatzes Münster auf einem Brachfeld ab. Auf Grund der geschätzten Schadenshöhe von 50 % wurde die Maschine nicht wieder aufgebaut. Flugzeugführer Dr. Wilhelm Berger erlitt zum Glück nur leichte Verletzungen.

Die Polizeiflugwache Münster schilderte den Unfallhergang wie folgt: „Herr Dr. Berger startete zu einem Probeflug, nachdem der Motor auf dem Stand abgebremst wurde. Der Motor lief einwandfrei. Kurz nach dem Start in 30 - 40 m Höhe ließ der Motor an Touren nach, der Führer machte eine Linkskurve in den Rückenwind hinein und überflog den Flughafen in etwa 15 - 20 m Höhe. Etwa 400 m von der Flughafengrenze versuchte der Führer, das Flugzeug wieder gegen den Wind rechts zu kurven, um auf dem Flughafen zu landen. Hierbei rutschte das Flugzeug aus etwa 4 m Höhe über die rechte Fläche ab, wodurch die angegebenen Beschädigungen entstanden. Der Führer wurde im Gesicht und am rechten Schienbein (Fleischwunde) leicht verletzt.

Sachschäden: Rumpf bis zum hinteren Führersitz zerstört, Fahrgestell zerstört, Tragfläche an beiden Enden etwa 1 m weggebrochen, Pyramiden restlos zerstört, Propeller gebrochen, Motor stark beschädigt.“

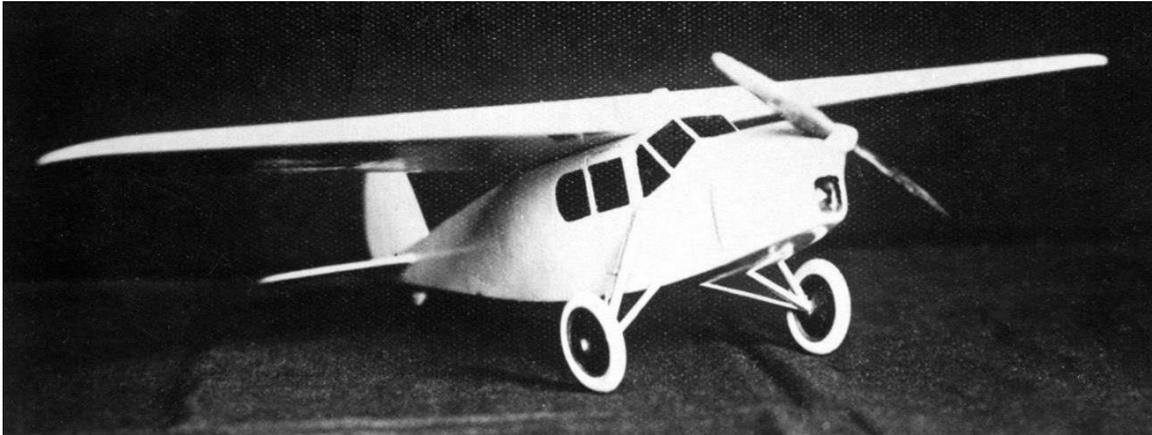
Der Begriff „Pyramiden“ in der Schadensaufzählung bezieht sich auf die vorderen Flügelstreben, die beiderseits des Rumpfes jeweils zu dritt in Pyramidenform angeordnet waren.

Hüffer HB 28 b

Unter der Bezeichnung HB 28 b bot Hüffer zugleich mit der Version „a“ auch eine stärkere Variante an, die mit dem britischen Fünfzylinder-Sternmotor Armstrong-Siddeley „Genet Major“ (100/110 PS, 74/81 kW) ausgerüstet werden sollte. Zu einer Realisierung ist es nicht gekommen, es wurden nicht einmal technische Daten für die HB 28 b veröffentlicht.

Hüffer HK 37

Über das Projekt „Hüffer-Kabinenflugzeug HK 37“ ist wenig bekannt. Die Typenbezeichnung weist auf das Entstehungsjahr 1937 hin. Es handelte sich um einen dreisitzigen Schulterdecker mit geschlossener Kabine, ausgerüstet mit einem luftgekühlten Vierzylinder-Reihenmotor Argus As 8 (80/95 PS, 59/70 kW). Weitere Einzelheiten sind nicht überliefert.



*Modell des projektier-
ten Hüffer-Kabinen-
flugzeugs HK 37.
(Slg. Ott)*

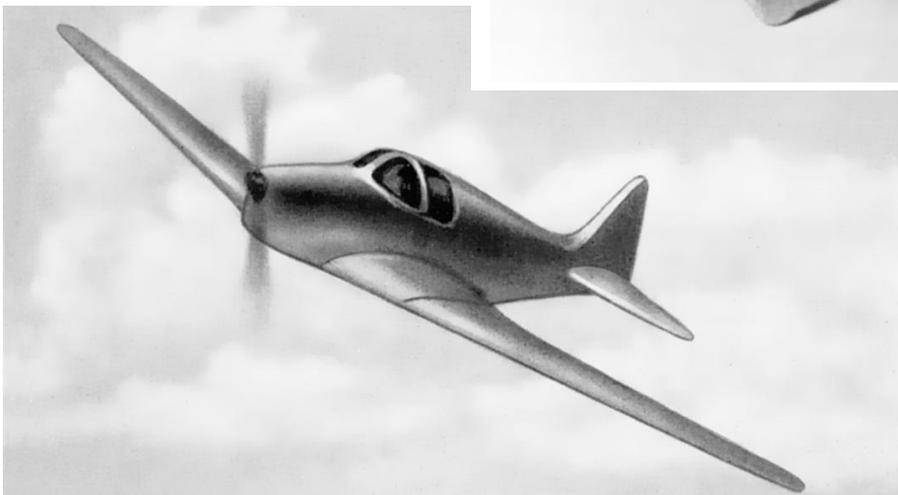
Hüffer HK 39

Der Typ HK 39 war das letzte, vor dem Ausbruch des zweiten Weltkriegs erstellte Hüffer-Projekt. Eine Realisierung war schon wegen der Zeitumstände nicht mehr möglich. Bei dem Entwurf handelte es sich um einen kleinen Kabinen-Tiefdecker mit zwei nebeneinanderliegenden Sitzen. Die noch vorhandenen Modellfotos zeigen sowohl eine Version mit starrem Fahrgestell als auch eine Variante mit Einziehfahrwerk.

Der dreiteilige Flügel der HK 39 sollte in Holzbauweise ausgeführt werden und war teilweise mit Sperrholzbeplankung vorgesehen, die restliche Fläche mit Stoffbespannung. Der Rumpf bestand aus einem verschweißten Stahlrohrgerüst, sollte in seiner vorderen Hälfte eine Verkleidung aus Leichtmetallblech besitzen und ansonsten mit Stoff bespannt sein. Das Leitwerk war eine Holzkonstruktion, die Flossen trugen Sperrholzbeplankung und die Ruder waren stoffbespannt. Als Antrieb sollte ein luftgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor Hirth HM 515 (55/65 PS, 40/48 kW) dienen.

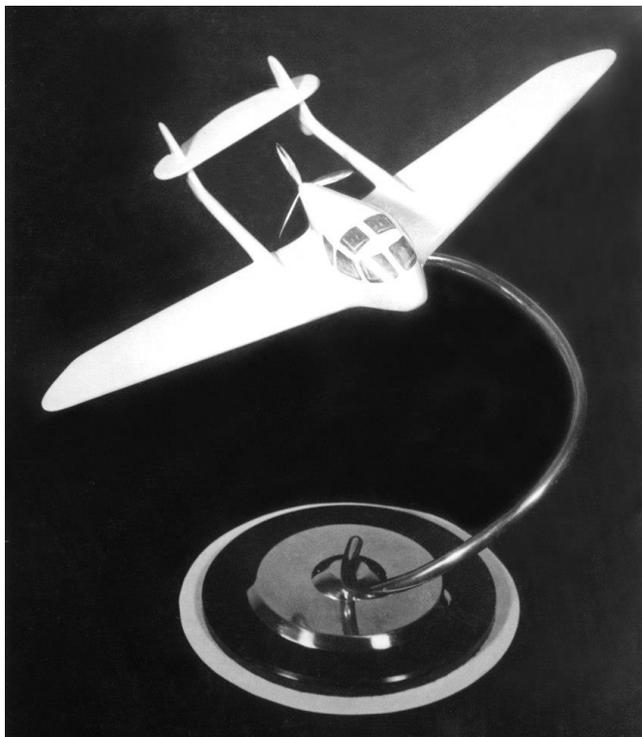


Modell und Zeichnung des ebenfalls nur bis zum Projektstadium gediehenen Sport- und Reiseflugzeugs HK 39. Hüffer plante sowohl eine Version mit starrem Fahrgestell als auch eine Variante mit Einziehfahrwerk.



Hüffer Projekt 1941

Während des Krieges konzipierte Hüffer ein neues Reiseflugzeug-Projekt, dessen Charakteristikum eine zentrale Rumpfgondel und zwei Leitwerksträger waren. Der Motor sollte im Heck der Rumpfgondel untergebracht werden und einen Druckpropeller antreiben. Weitere Einzelheiten sind nicht bekannt.

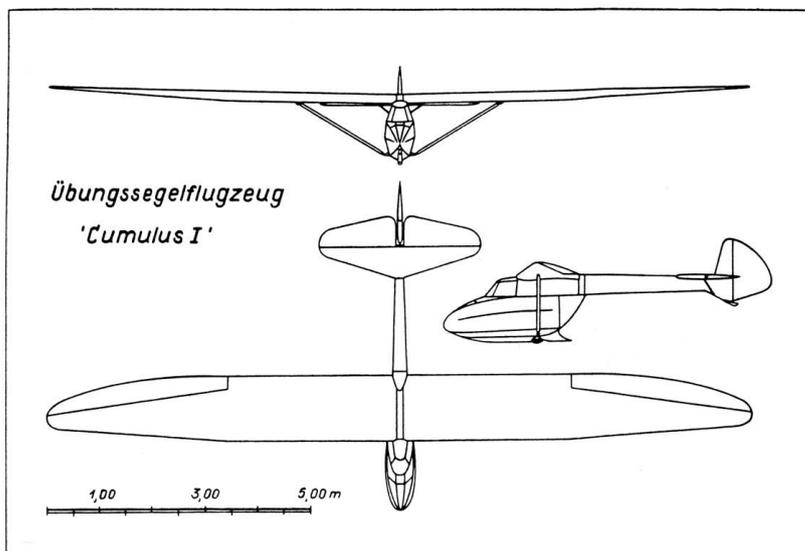


Wiederaufnahme des Flugzeugbaues nach 1945

Am 19. Juni 1951 erfolgte durch die alliierten Siegermächte die Freigabe des Segelfluges in Deutschland. Hier sah Julius Hüffer ein geeignetes Betätigungsfeld, um wieder in die Herstellung von Flugzeugen einzusteigen. Er schrieb dazu im November 1952 in der Segelflug-Fachzeitschrift „Thermik“: *„Heute sehe ich, wie die jungen Segelflieger sich abmühen, eine brauchbare Maschine in die Luft zu bringen. Ich möchte diesen Kameraden ein geeignetes Gerät zum Übungssegeln in die Hand geben. Der ‚Cumulus‘-Stahlrohrumpf ist nun besonders auch im Hinblick auf die Sicherheit des Piloten entworfen. Deshalb entschloß ich mich sofort, die zudem noch sehr leistungsfähigen Konstruktionen von Ing. Reinhard zu bauen.“* Im gleichen „Thermik“-Heft war noch ein Beitrag der Firma Julius Hüffer, Münster, über den inzwischen aufgenommenen Lizenzbau von zwei Segelflugzeugmustern enthalten:

„In aller Stille und mit größter Sorgfalt wurde der beim Rhöntreffen 1951 erstmalig gezeigte Übungssegler ‚Cumulus‘, Konstruktion Ing. Reinhard, Peine, inzwischen zur serienmäßigen Fabrikationsreife gebracht und zum Nachbau freigegeben.

Der Lizenzbau wurde inzwischen durch uns aufgenommen und sind wir in der Lage, kurzfristig sowohl ganze Flugzeuge als auch komplette, anbaufertige ‚Cumulus‘-Stahlrohrrümpfe für den Gruppenselbstbau zu liefern. Durch die gute aerodynamische Formgebung dieser Rümpfe, im Verein mit einer erheblichen Gewichtsverminderung, wurden die Leistungen des alten [Grunau] ‚Baby‘ bei weitem übertroffen. Vor allem zeigte sich bei der Erprobung die außerordentliche Widerstandsfähigkeit des Stahlrohrumpfes im Gegensatz zum althergebrachten Holzrumpf.



1952 wurde der von Ing. Richard in Peine konstruierte Übungssegler ‚Cumulus I‘ zum Nachbau freigegeben. Hüffer bot sowohl komplette Flugzeugzellen als auch nackte Stahlrohrrümpfe für den Fertigbau dieses Musters an.

(Zeichnung: THERMIK 11/1952)

Außerdem besteht bei dem „Cumulus“-Rumpf die Möglichkeit, durch Anbringung kleiner Einbauten später freitragende Flügel des Musters „Cirrus“ anzubauen und dadurch einen Hochleistungssegler zu erhalten.

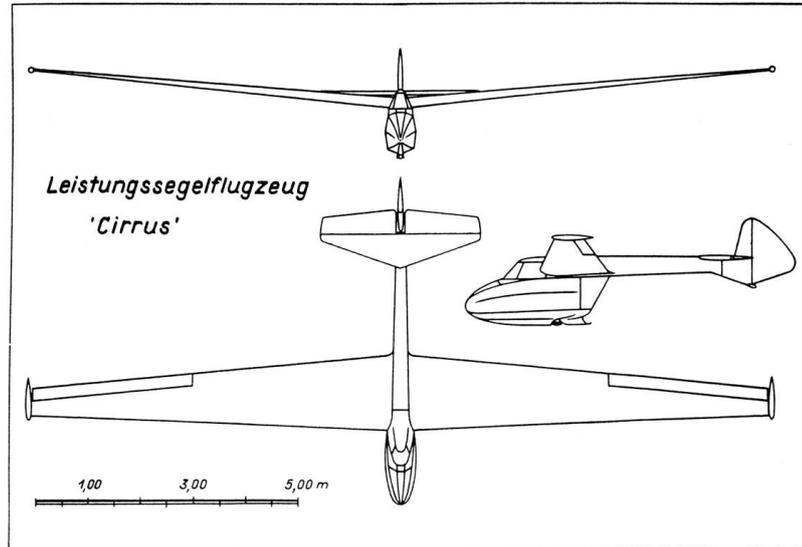
Beabsichtigen Sie, für die neue Flugsaison 1953 einen leistungsfähigen, modernen aber robusten Übungssegler anzuschaffen oder im Gruppenbau selbst herzustellen, dann werden Sie sich sicher die Vorteile, die Ihnen die „Cumulus“-Konstruktion bietet, zunutze machen und sich zum Ankauf einer Maschine oder eines kompl. Rumpfes entschließen.

Wollen Sie eine Maschine im Selbstbau herstellen, so liefern wir Ihnen den fertigen, unbespannten Rumpf mit sämtlichen Einbauten. Die Holzteile, wie Flügel etc., können Sie in eigener Werkstatt leicht herstellen.

Mit Fliegergruß! Sport- und Segelflugebau Julius Hüffer, Münster/Westfalen.“

Auf Wunsch konnte der „Cumulus“-Rumpf auch zum Bau des Hochleistungsseglers „Cirrus“ verwendet werden. Dabei kamen insbesondere freitragende Flügel größerer Spannweite und Streckung, versehen mit einem Hochleistungsprofil, zur Verwendung.

(Zeichnung: THERMIK 11/1952)



Sofort nach Aufhebung des Motorflugverbotes wollte Hüffer auch wieder kleine Motorflugzeuge herstellen. Als erster Typ war die von Ing. Erich Meindl und Dipl.-Ing. van Nes 1938/39 konstruierte A-XV vorgesehen, deren Prototyp 1939/40 bei WNF unter der Bezeichnung Wn 16 gebaut worden war. Die Maschine hatte ein Bugradfahrwerk besessen und sich bei der Erprobung gut bewährt, sie war nach Hüffers Ansicht für eine Umschulung von Segelfliegern auf Motorflugzeuge sehr gut geeignet. Schwierigkeiten bei der Zulassung waren nicht zu erwarten, weil der Typ 1940/41 noch die amtliche Musterprüfung absolviert hatte. Neben fertigen Flugzeugen sollte die A-XV auch als Baukasten angeboten werden.



Nach Aufhebung des Flugzeugbauverbots in Deutschland wollte Hüffer die Fertigung des Motorflugzeugs Meindl-van Nes A-XV aufnehmen. Den Prototyp dieser Maschine hatten die Wiener-Neustädter Flugzeugwerke WNF 1939/40 unter der Bezeichnung Wn 16 in Österreich hergestellt. Zum Antrieb diente zunächst ein Sternmotor Salson AD 9, 1942 wurde das Flugzeug auf den Reihenmotor Walter „Mikron“ umgestellt.

Wie schon eingangs erwähnt, gelang es Hüffer aber nicht, die von ihm angebotenen Segelflugzeuge in genügender Zahl zu verkaufen. Obwohl er angeblich nur für 2 Stück Lizenzgebühren bezahlt und alle weiteren Maschinen sozusagen „schwarz“ gebaut haben soll, um Kosten zu sparen, reichten die Einnahmen nicht aus, um alle Ausgaben zu decken. Damit wurden auch die Pläne zum Bau von Motorflugzeugen hinfällig. So endete der Versuch eines Neuanfangs nach dem Krieg schließlich in einem Schuldenberg.

Das waren die letzten bekannten Aktivitäten von Julius Hüffer.

Baubeschreibung Hüffer H.S.E. I „Bajadere“

(Entnommen einem Hüffer-Firmenprospekt 1922/23)

„Der schlanke Rumpf ist in Stahlrohr ausgeführt, der vordere Rumpfteil ist in Dreieckgitterkonstruktion ohne Verspannung ausgeführt, der hintere Teil ist mit Draht verspannt. Die Knotenpunkte sind nach besonderem Verfahren geschweißt. Die Flügelpyramiden für die Holmlagerung sind an der Oberkante des Rumpfes angeschweißt. Die hinteren Flügelstreben sind zur Regelung des Einstellwinkels verstellbar. Sämtliche dem Luftstrom ausgesetzten Streben sind aus Stahlrohr und besitzen Tropfenquerschnitt. Der Rumpf nimmt vorne den bis auf die Zylinder verkleideten, in einem auswechselbaren Rahmen gelagerten, luftgekühlten Motor auf, dahinter liegen Reservebenzin- und Oeltank, sowie die beiden Sitze, zuerst der Passagier, dahinter der Führersitz. Die Steuerung wird durch Knüppel und Fußhebel betätigt. Das Rumpfvorderteil ist mit Aluminiumblech verkleidet, während der übrige Teil mit gelacktem Stoff bespannt ist.

Das kräftige Fahrgestell besitzt in beiden Ebenen Kreuzverspannung, die in zwei Bügeln federnd geführte Radachse liegt zwischen zwei verkleideten Hilfsachsen, deren Räder mit Verblendscheiben versehen sind. Die Radgröße beträgt 650X75, die Spurweite 1800 mm. Der teilweise außerhalb des Rumpfes liegende Sporn ist leicht auswechselbar.

Die Tragfläche besteht aus einem durchgehenden, freitragenden, verspannungslosen Flügel in Holzkonstruktion mit dickem Profil. Die Rippen sind aus Sperrholz hergestellt und auf Kastenholme aufgezogen. Die Bespannung besteht aus Stoff. Im Mittelstück des Flügels befindet sich der 45 ltr. fassende Benzinbehälter so eingebaut, daß durch das reichliche Gefälle stets die Benzinversorgung sichergestellt ist, andererseits bietet der Tank den geringsten Luftwiderstand. Die an den Enden der Fläche angelenkten Verwindungsklappen sind aus dünnen Stahlrohren hergestellt und für die stärksten Böen vollkommen ausreichend. Die Seilführung geht durch die Fläche und bietet daher keinen Widerstand.

Das Leitwerk besteht aus durch autogene Schweißung zusammengefügte Stahlrohre. Die Höhenflosse ist beiderseits zweimal gegen den Spornbock verstrebt, das reichlich dimensionierte Seitensteuer besteht ebenfalls aus Stahlrohr und ist durch Scharniere an die gutwirkende Dämpfungsfläche angeschlossen. Die Leitwerkbespannung besteht ebenso wie beim Rumpf aus gelacktem Stoff.

Als Motor wird der neue luftgekühlte 4 Zylinder Hüflug-Motor, welcher bei 1400 Umdrehungen 50-52 PS leistet, eingebaut.

Baubeschreibung Hüffer DLFW D VIII

(Entnommen der Zeitschrift Flugsport, Heft 9/1929)

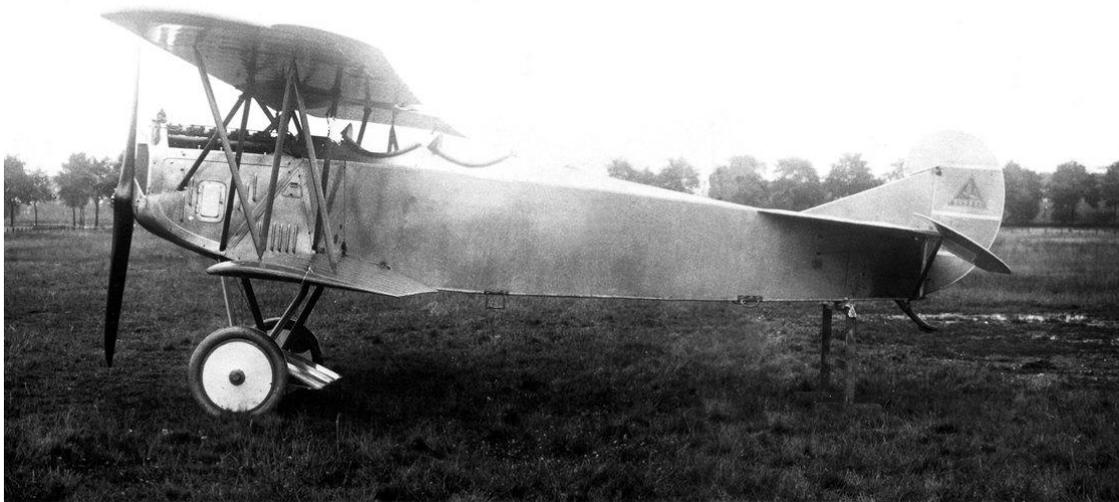
„Das Flugzeugmuster DLFW D VIII ist ein zweisitziger, von der Firma Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer, Krefeld-Flughafen Bockum, gebauter freitragender Doppeldecker für Sport und Reise, der als Schul- und Übungsmaschine, namentlich zum Umschulen auf schnelle Maschinen, sowie zu Licht- und Reklameflügen jeder Art, vorteilhaft Verwendung findet.

Die schnittige äußere Form, große Geschwindigkeit, besondere Eignung für Kunstflüge und die damit gegebene hohe Baufestigkeit begründen in Verbindung mit dem bewährten Mercedes D III- bzw D III a-Motor die Beliebtheit der Maschine bei Sportfliegern und Privatflugzeughaltern.

Das Flugzeug, das in seinem äußeren Aufbau dem vom Weltkriege her rühmlichst bekannten Kampfeinsitzer Fokker D VII ähnlich ist, besitzt wie dieser ganz hervorragende Flugeigenschaften. In sämtlichen Kunstfluglagen äußerst festliegend, kehrt es bei nur geringen und leichten Steuerausschlägen sofort und sicher in die Normallage zurück. Ein unfreiwilliges Trudeln oder Abrutschen tritt selbst bei stärkstem Übersteuern nicht ein. Mit voller Ladung hat die Maschine einen Start von 80-100 Metern. Die Landung ist infolge des günstigen Gleitwinkels einfach und der Auslauf gering. Die Bodenwendigkeit der Maschine ist gut. Durch starke Staffellung der Flügel ist die Sicht auch beim Landen ausgezeichnet. Sämtliche Steuer sind ausgeglichen und haben leichten Druck.

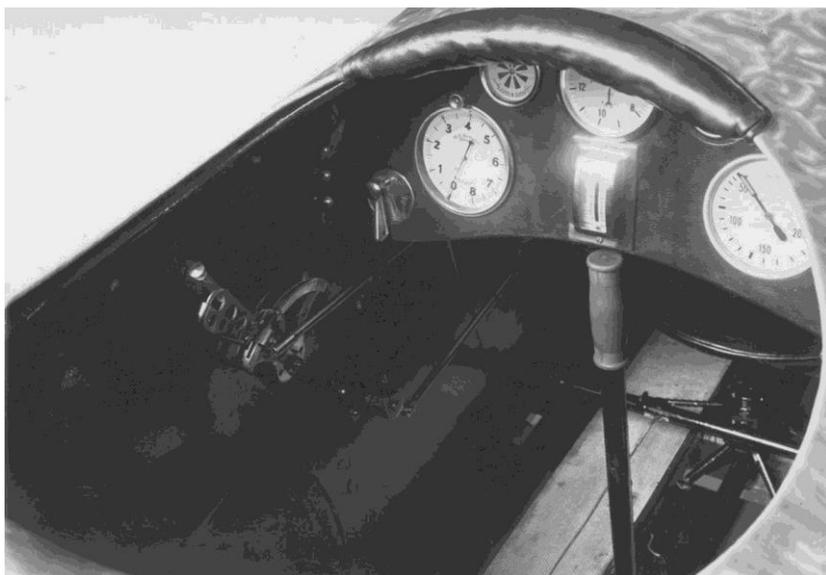
Der Rumpf hat rechteckigen Querschnitt und läuft hinten in einer senkrechten Schneide aus. Die Stahlrohr-Längsgurte sind mit den rechteckigen Stahlrohrspanten organisch verschweißt und durch Stahlrohrverstrebungen und Stahldrahtverspannungen versteift. Vorn trägt der Rumpf den Motor mit Stirnkühler und ist bis zum Brandschott mit Leichtmetall verkleidet. Sämtliche Motorbedienungsgestänge und Leitungen sind durch den Duralblech-Brandspant feuersicher geleitet. Die Feuerlöscheinrichtung ist automatisch, kann aber auch vom Führersitz aus in Tätigkeit gesetzt werden. Hinter der Brandwand liegt der Fluggastsitz und hinter diesem der Führerraum. Im Führerraum sind sämtliche von der DVL vorgeschriebenen und gewünschten Instrumente auf einem Instrumentenbrett vereinigt. Nur der Kompaß ist wegen der geringeren Beeinflussung durch Metallmassen am oberen Tragflügel angebracht. Die Zifferblätter der Instrumente sind selbstleuchtend. Motorbedienungshebel und Kühlerklappenregler sind so angebracht, daß sie genauestens arbeiten und vom Führer bequem zu erreichen und zu bedienen sind.

Führer- und Fluggastsitz sind durch eine Leichtmetallverkleidung abgedeckt, nach deren Entfernung alle Armaturen und Leitungen leicht zugänglich sind. Die Sitzverkleidung ist durch einen besonderen Stahlrohraufbau des Rumpfes gestützt und bewahrt so, selbst bei der größten Beanspruchung durch Einsteigen und Betreten, stets ihre Form. Die Ränder der Sitzausschnitte sind nur von vorn und hinten mit einer starken Schutzpolsterung versehen, während sie an den Seiten nicht gepolstert sind. Hierdurch wird die



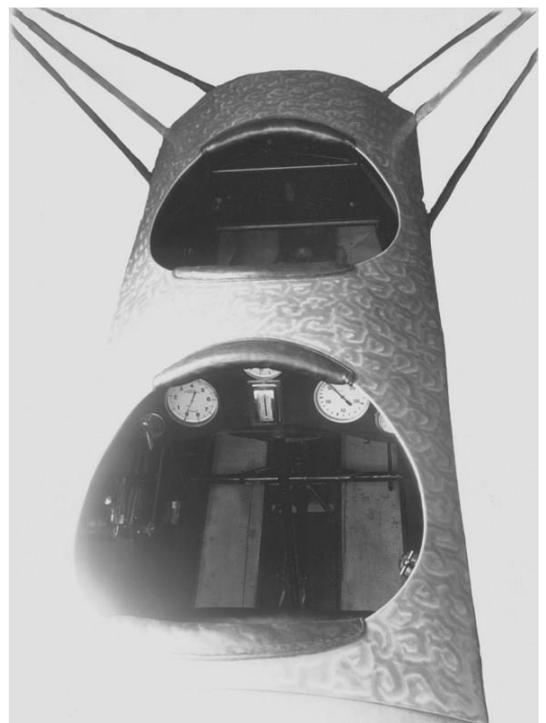
Zwei Ansichten des Typs DFW D VIII vom Flugzeugbau Dr. Georg Huffer. Möglicherweise handelt es sich bei den beiden Fotos um Bilder der ersten Mustermaschine, die am 20.5.1927 während des Einfliegens in Münster-Loddenheide kurz nach dem Start wegen Motorausfalls abstürzte.

(Beide Fotos Slg. Hazewinkel)



Blick in die Pilotenkanzel der DFW D VIII, die hinter dem Gastsitz angeordnet war. Zu erkennen sind am Armaturenbrett links der Magnetschalter, daneben der Höhenmesser, schräg darüber die sternförmige Warnleuchte für den Ölstand, in der Mitte oben der Drehzahlmesser und darunter das viereckige Variometer, rechts außen die Geschwindigkeitsanzeige.

(Beide Fotos Slg. Hazewinkel)



Baubeschreibung Hüffer HB 28

(Entnommen der Zeitschrift Flugsport, Heft 17/1929)

„Das neue Sport- und Schulflugzeug „Bajadere“, konstruiert von Julius Hüffer, Münster i. W., ist ein freitragender Hochdecker, der durchgehende Flügel hat, zwei Sperrholzkastenholme mit Stegrippen und Stahldraht-Rauminnenverspannung. Die Nase ist bis zum Vorderholm durch Sperrholz verschalt, der übrige Teil des Flügels ist mit Stoff bespannt.

Der rechteckige Stahlrohrrumpf ist autogen verschweißt mit ovalem, abnehmbarem Sperrholzrücken. Gast- und Führersitz liegen hintereinander in gemeinsamem Rumpfausschnitt. Rumpfsseitenwände teilweise durch Rohrdiagonale versteift oder drahtverspannt. Vorderteil mit abnehmbaren Aluminiumblechen bekleidet, hinten mit Stoff bespannt. Stahlrohrsitze mit Luftkissen. Zweckmäßige Inneneinrichtung und Duralwellblech-Fußboden.

Die Doppelsteuerung sowie das gesamte Steuerungsaggregat ist leicht herausnehmbar. Der Fußhebel ist entsprechend der Beinlänge verstellbar. Das Seitensteuer wird durch Seile, das Höhensteuer durch Stoßstange, Vorgelegewelle und Seile betätigt. Knüppel und Fußhebel sind aus Dural.

Das schmale Querruder und Höhenruder sind nicht entlastet. Seitenruder ausgeglichen. Aufbau sämtlicher Steuerflächen aus Stahlrohr, verschweißt und mit Stoff bespannt. Lager mit Preßnippelschmierung.

Das Fahrgestell in V-Form aus Profilstahlrohr mit Kugelschlüssen am Rumpf ruht auf einer durchgehenden Achse in Duralkasten mit Stromlinienverkleidung. Das Fahrgestell kann ohne Veränderung der Rumpfanschlüsse gegen Schwimmer ausgetauscht werden. Sporn aus Profilstahlrohr mit abnehmbarer Pfanne, drehbar unterm Rumpf gelagert und durch Gummizug abgefedert.

Zum Einbau kann verwendet werden, ohne Veränderung des Motorbocks: 50/60 PS 6 Zyl. Anzani (29/35 kW), 60/70 PS 5 Zyl. Walter (35/41 kW), 80/88 PS 5 Zyl. Genet (47/51 kW), luftgekühlt, Sternform.“

Baubeschreibung Hüffer HB 28 a

(Entnommen der Zeitschrift Flugsport, Heft 18/1930)

„Der Rumpf ist in Stahlrohr-Gitterfachwerkkonstruktion ausgeführt, nur die hinteren Querfelder sind drahtverspannt. Zur Aufnahme der Fahrwerk-Halbachsen ist ein Stahlrohrbock unter dem 2. und 3. Rumpfspant angeschweißt. Um das Einsteigen in den vorderen Gastraum zu ermöglichen, ist die Backbordrumpfwand mit einer Einsteigtür versehen. Die beiden Sitze haben getrennte Sitzausschnitte. Der Aufbau des Rumpfes ist so hoch gezogen worden, daß die Insassen gegen Fahrtwind vollkommen geschützt untergebracht werden konnten. Die Abdeckung des Rumpfes ist von vorne bis zum Führersitz in Aluminium ausgeführt, vom Führersitz bis zum Höhenleitwerk ist ein abnehmbarer Elektronrücken aufgelegt worden. Die Rumpfwände und der Boden sind mit imprägniertem Leinen bespannt. Die Sitzrahmen sind aus Dural-Winkel-Rahmen mit eingietetem Duralblech gefertigt und in diese Schaumgummi-Rück- und Sitzkissen eingelegt und befestigt.

Die Steuerung ist als geschlossenes Doppelsteuerungs-Aggregat in den Rumpf eingesetzt und mit einigen Bolzen an den unteren Rumpferquerstäben befestigt. Die Fußhebel sind verstellbar, die vordere Steuerung mit einigen Griffen leicht zu entfernen. Fußhebel sowie Steuerknüppel sind aus Duralrohr.

Die Leitwerke sind aus dünnwandigem Stahlrohr hergestellt, autogen verschweißt und mit imprägniertem Stoff bespannt. Querruder und Höhenruder sind nicht ausgeglichen, Seitenruder mit Ausgleich versehen. Höhenflosse zum Rumpf abgestrebt. Sämtliche Lager mit Preßnippelschmierung.

Das Fahrwerk hat zwei Halbachsen, die seitlichen Fahrwerkschenkel sind scharnierartig am Rumpf befestigt und aus profiliertem Stahlrohr hergestellt. Die Achsen sind mit ihren unteren Enden wiederum gelenkig mit den Schenkeln verbunden, mit ihren oberen Enden über Führungsrohre geschoben, welche an dem Rumpfbock kardanisch angeschlossen sind. Zwischen Rumpfbock und Achsenden ist dann beiderseitig je eine Federungsatterie eingeschaltet, welche aus Gummwicklung besteht. Die Räder sind mit Bremsen versehen. Der Sporn besteht aus Profilstahlrohr und ist gelenkig unter dem Rumpfbock befestigt. Zur Abfederung dient Gummikabel.

Der freitragende Flügel ist dreiteilig und ganz in Sperrholz ausgeführt. Das Mittelstück, in welches der Hauptbenzinbehälter aus Elektron eingelassen ist, ist direkt mit den Stahlrohr-Rumpfpfützen und Abstützstreben durch kardanische Beschläge verbunden. Die beiderseitigen Flügelenden sind dann durch Beschläge an dem Mittelstück befestigt und im Bedarfsfalle abnehmbar. Die Holme sind als Kastenholme ausgebildet, die Rippen in Stäbchenkonstruktion hergestellt. Der Flügel ist von Oberseite-Hinterholm über die Nase hinweg bis zur Unterseite-Hinterholm mit Sperrholz beplankt. Die Flügelenden können in abgenommenem Zustande für den Transport seitlich am Mittelstück befestigt werden.

Der Motor ist in eine Duralmotorplatte eingebaut, welche mit Schrauben am Rumpferüst befestigt ist und leicht ausgewechselt werden kann. Als Motortyp wird bei dem Muster der Siemens SH 13a verwendet, welcher eine Normalleistung von 80 PS (47 kW) entwickelt. Außer dem Hauptbenzinbehälter sind noch ein Benzin-Neben- und ein Oeltank aus Aluminium vorhanden, welche im Rumpf untergebracht sind. Der Passagiersitz ist vom Motorraum durch eine Duralbrandplatte getrennt.“

Werknummern-Übersicht Hüffer

Hüflug / Hüffer-Werke in Münster bzw. Paderborn (1922 – 1926)

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Informationen
18	H.S.D. III	Mercedes D I, Wnr. 20125, dann 21921.	ohne	Ende 1925	Fertigstellung.
				01.1926	Bei der Zwangsversteigerung erworben von Ing. Richard Teigeler aus Wilhelmshaven. 05.06.1926 per Bahn verladen nach Wilhelmshaven.
		Mercedes D II	ohne	>08.1930	Eigentümer: Luftfahrtverein Gelsenkirchen e.V.
				06.08.1930	Bruchlandung in Gelsenkirchen.
101	H.S.D. II	Mercedes D III, Wnr. 25039	ohne	29.11.1924 20.03.1925	Erstflug. DVL-Abnahme.
				D-428	04.01.1926
			11.01.1926		Totalschaden an der Deister Pforte bei Springe.
?	H.E. I „Gras- mücke“	Haacke 2 Zyl.- Motor 30/35 PS, Wnr. 577	ohne	<1923	Dezember 1922 noch im Bau, Fertigstellung ~ Frühjahr 1923.
				01.1926	Bei der Zwangsversteigerung erworben von Hans Dechert aus Berlin. 05.06.1926 per Bahn verladen nach Staaken.
?	H.S.E. I „Bajadere“	Anzani Typ 6 B	ohne	08.1922	Fertigstellung.
		Gnome Omega		>1925	im Eigentum der Fa. Hüffer-Werke bis >Januar 1926.
?	H.S.E. I „Bajadere“	Anzani Typ 6A2	ohne	01.1926	Im fortgeschrittenen Bauzustand. Bei der Zwangsversteigerung erworben vom Flugsportverein Greifswald (Pommern). 26.07.1926 per Bahn verladen nach Greifswald.
?	H.S.E. I „Bajadere“	ohne	ohne	01.1926	Im fortgeschrittenen Bauzustand. Bei der Zwangsversteigerung erworben von Herrn Sturhorn aus Mettmann. 09.07.1926 per Bahn verladen nach Mettmann.
?	H.S.E. I „Bajadere“	ohne	ohne	01.1926	Im fortgeschrittenen Bauzustand. Bei der Zwangsversteigerung erworben von Firma Sommer aus Solingen-Landwehr. 09.07.1926 per Bahn verladen nach Solingen-Landwehr.
?	H.S.E. I „Bajadere“	ohne	ohne	01.1926	Rumpf im Rohbauzustand. Bei der Zwangsversteigerung erworben von Firma Sommer aus Solingen-Landwehr. 09.07.1926 per Bahn verladen nach Solingen-Landwehr.
?	H.S.E. I „Bajadere“	ohne	ohne	01.1926	Rumpf im Rohbauzustand. Bei der Zwangsversteigerung nicht verkauft. Verbleib unbekannt.
?	H.S.E. I „Bajadere“	ohne	ohne	01.1926	Rumpf im Rohbauzustand. Bei der Zwangsversteigerung nicht verkauft. Verbleib unbekannt.
?	H.L. 26	Mercedes D II (?)	ohne	01.1926	Im fortgeschrittenen Bauzustand. Bei der Zwangsversteigerung erworben von Firma Sommer aus Solingen-Landwehr. 09.07.1926 per Bahn verladen nach Solingen-Landwehr.

Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer in Münster bzw. Krefeld (1927 – 1929)

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Informationen
1	D VIII	Mercedes D IIIa, Wnr. 43564	ohne	13.04.1927 20.05.1927	Rohbauabnahme durch DVL. Totalschaden beim Einfliegen in Münster-Loddenheide.
2	D VIII	Mercedes D IIIa	ohne	25.08.1927 27.08.1927	Erstflug in Münster-Loddenheide. DVL-Abnahmeflug in Münster-Loddenheide.
			D-1239	>09.1927	Zulassung für Mitteldeutsche Luftdienst GmbH, Weimar.
				05.1928	Neuer Eigentümer: Kurt Brueggemann, Breslau.
				08.1929	Neuer Eigentümer: Karl Klein, Bad Salzellen.
				07.1930	Neuer Eigentümer: Gewerbebank Barby eGmbH, Barby/Elbe.
				08.1931	Neuer Eigentümer: Karl Klein, Bad Salzellen.
11.1936	als „zerstört“ in der Luftfahrzeugrolle gestrichen.				
3	D VIII	Mercedes D III	D-1440	07.1928	Zulassung für Karl Schlicker, Dülmen/Westfalen.
				08.1929	Neuer Eigentümer: Richard Teigeler, Münster.
			D-IHOT	>01.1935	DLV Fl.Üb.Stelle Düsseldorf.
				06.1937	als „Abgang“ in der Luftfahrzeugrolle gestrichen.
4	D VIII	Mercedes D IIIa	D-1527	>19.10.1928	Erstflug in Münster-Loddenheide.
				11.1928	Zulassung für Flugzeugbau Hüffer, Münster.
				11.1930	Neuer Eigentümer: Deutscher Arbeiter-Luftsport-Verband e.V., Gelsenkirchen.
				03.1931	Neuer Eigentümer: Detmar Hüffer, Paderborn.
				02.1933	als „verbrannt“ in der Luftfahrzeugrolle gestrichen.
5	D VIII	Mercedes D III	D-1586	04.1929	Zulassung für Bayerische Sportflug GmbH, Halter: Deutsche Luftfahrt GmbH, Würzburg.
		BMW III a		07.1931	Wechsel des Motortyps.
				12.1933	Gemeldet als „Zulassung zurückgezogen“.
6?	D-VIII	~Mercedes D III	ohne	09.1929	Fertigstellung
				11.1930	versteigert durch Stadt Krefeld, neuer Eigentümer ?
7?	D-VIII	~Mercedes D III	ohne	>12.1929	Fertigstellung
				>10.1930	Eigentümer: Deutscher Arbeiter-Luftsportverband e.V.
6? oder 7?	D VIII	~Mercedes D III	D-2253	>10.1932	Zulassung für ?
				04.10.1932	Totalschaden beim Flugplatz Mannheim.

Hüffer-Flugzeugbau GmbH in Münster (1930 – 1936)

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Informationen
1	HB 28	Anzani 6 B	ohne	>08.1929	Fertigstellung.
			D-1733	>12.1929	~ nur vorläufige Zulassung.
		Siemens Sh 13		06.1930	Zulassung für Hüffer-Flugzeugbau, Münster. Halter: Luftfahrtvereinigung für Münster und das Münsterland e.V.
		Siemens Sh 13a		05.1932	Neuer Eigentümer: Akademische Fliegergruppe Leipzig.
			13.08.1932	in Kiel-Holtenau mit einer Focke-Wulf S I a kollidiert und abgestürzt.	
2	HB 28 a	Siemens Sh 13a	ohne	>06.1930	geliefert an Luftfahrtvereinigung für Münster und das Münsterland e.V., 15.6.30 Taufe auf den Namen „Drossel“.
			D-1879	>08.1930	~ vorläufige Zulassung für Luftfahrtvereinigung für Münster und das Münsterland e.V.
		Siemens Sh 13		05.1931	endgültige Zulassung für Luftfahrtvereinigung für Münster und das Münsterland e.V.
		11.08.1931		Absturz südöstlich des Flugplatzes Münster, Schadenshöhe ca. 50%, nicht wieder aufgebaut.	

Zeichenerklärung:

- > mindestens seit
- < nicht vor, frühestens
- ~ wahrscheinlich

Technische Daten

	H.E. I Grasmücke	H.S.E. I Ba- jadere	H.S.E. I Ba- jadere	H.S.D. II	
Spannweite	7,00	8,25	8,25	10,60	m
Länge	5,40	6,00	6,00	7,20	m
Aerodynamische Fläche		13,00	13,00	27,00	m ²
Leergewicht (Leermasse)		300	300	800	kg
Fluggewicht (Flugmasse)		510	520	1150	kg
Höchstgeschwindigkeit	120	125 - 130	135 - 140	180	km/h
Reisegeschwindigkeit					km/h
Landegeschwindigkeit	60	70 - 80	60 - 70		km/h
Steigzeit auf 1.000 m		8			min
Gipfelhöhe		3500	3800 - 4000		m
Reichweite		350	350		km
Flugdauer	1,5	2,5	2,5		h
Triebwerk	Haacke 2-Zyl., 30/35 PS (22/26 kW)	6-Zyl. Anzani, 50/60 PS (37/44 kW)	4-Zyl. Hüflüg, 50/52 PS (37/38 kW)	Mercedes D III, 160 PS (118 kW)	

	DLFW D VIII	HB 28	HB 28 a	HK 39	
Spannweite	8,90	9,00	9,70	10,00	m
Länge	7,10	6,00	6,20	7,00	m
Aerodynamische Fläche	20,9	13,40	14,50	13,50	m ²
Leergewicht (Leermasse)	760	350			kg
Rüstgewicht			370	310	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	1120	570	600	550	kg
Höchstgeschwindigkeit	170 - 180	135	160	185	km/h
Reisegeschwindigkeit		124	145	165	km/h
Landegeschwindigkeit	85 - 90	60	70	65	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	4,5	13,0	7,0	7,8	min
Gipfelhöhe	5500	3500	4000	4000 *)	m
Reichweite	595	420	550	700	km
Flugdauer	3,5	3,5	3,8	4,1	h
Triebwerk	Mercedes D III, 160 PS (118 kW)	Anzani 6-Zyl., 50/60 PS (37/44 kW)	Siemens Sh 13a, 75/88 PS (55/65 kW)	Hirth HM 515, 62 PS (46 kW)	

*) Dienstgipfelhöhe

Hinweis: Die technischen Daten basieren auf den Angaben im Taschenbuch der Luftflotten von Werner v. Langsdorff, Ausgaben 1923 – 1931, im Flugzeug-Typenbuch von Helmut Schneider, Jg. 1944, sowie in den Fachzeitschriften Flugsport, Illustrierte Flug-Woche, Luftweg, Luftwacht und Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiff-fahrt der Jahrgänge 1920 bis 1931.

Quellen

Bücher und Broschüren

Adreßbuch der Stadt Krefeld-Uerdingen, Jg. 1931

DVL (Hrsg.), Jahresbericht 1923/24, S.8

Einwohnerbuch der Stadt Münster (Westfalen), Jahrgänge 1921, 1926, 1928-30, 1932, 1934/35, 1950 und 1953

Heinz Gräf/Otto Weber, Luftfahrt in Würzburg, Würzburg 1990

Harm Hazewinkel, The Fokker D-VII as Two-Seat Sportsplane: The Hüffer/DLFW D-VIII, in: Air-Britain Digest Sept-Oct. 1985.

Hüflug-Werke Münster, Bajadere – die neue rassige Sport-Kurier-Zweisitzer-Parasol-Maschine, Firmenprospekt o.J.

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

Bruno Lange, Das Buch der deutschen Luftfahrttechnik, Mainz 1970, Textband S.269f.

Bruno Lange, Typenhandbuch der deutschen Luftfahrttechnik, Band 9 der Reihe Die deutsche Luftfahrt, Koblenz 1986, S.35 und 175 f

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

Ministère des Travaux Publics, Sous-Secrétariat d'État de Aéronautique et des Transports Aériens, Les Aéronautiques Étrangères – Allemagne, 1 Janvier 1924, ohne Erscheinungsort (vermutlich Paris) und ohne Jg. (vermutlich 1923/24), S.54 + 62 (Hüffer Bajadere + 50 PS Hüflug-Motor)

Heinz Nowarra, Deutsche Luftrüstung 1933-1945, Band 3, Koblenz 1987, S.49

Prospekt über den Flugtag in Münster am 9.11.1924 (Hüffer Bajadere + H.S.D. II)

Helmut Schneider, Flugzeug-Typenbuch Jahrgang 1944, Leipzig (Hüffer HB 28a und HK 39).

Peter Supf, Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Band 2, Stuttgart 1958, S.162

Hans Vogt, Seidene Kugel und fliegende Kiste – eine Geschichte der Luftfahrt in Krefeld und am Niederrhein, Krefeld 1993

Zentrale für wissenschaftliches Berichtswesen über Luftfahrtforschung, Forschungsbericht FB 35, Untersuchung des Unfalls des Flugzeugs D 2253, Hüffer DLFW D VIII, am 4.10.32 in Mannheim, datiert 21.12.1933.

Zeitschriften

Flugsport, Jg. 1922, Nr. 18/19 Anzeigenseiten (Bajadere und Grasmücke), Nr. 20 S.300f (Bajadere und Grasmücke)

Jg. 1926, Nr. 2 Anzeigenseite (betr. Zwangsversteigerung)

Jg. 1927, Nr.24 S.84 (Anzeige Hüffer DLFW D VIII)

Jg. 1929, Nr. 9 S.174ff (Hüffer DLFW D VIII), Nr. 17 S.334ff (Hüffer HB 28).

Jg. 1930, Nr. 14 Anzeigenseite (Hüffer HB 28a), Nr. 18 S.307ff (Hüffer HB 28a)

Illustrierte Flug-Woche, Jg. 1922, Nr. 17 Anzeigenseiten, Nr. 18 S.225 (Bajadere), Nr. 20 S.249 (Bajadere und Grasmücke),

Jg. 1924, Nr. 12 S.151, Nr. 14 Anzeigenseiten,

Jg. 1926, Nr. 2 S.45 (betr. Zwangsversteigerung),

Jg. 1929, Nr. 4 S.70f (Hüffer H 9)

Luftfahrt, Jg. 1923, S.2 (Bajadere und Grasmücke)

Luftschau, Jg. 1929, Nr. 5 S.4 (Hüffer HB 28).

Jg. 1930, Nr. 20 S.158 (Hüffer HB 28a)

Jg. 1931, Nr. 5 S.220 (Hüffer HB 28a)

Luftwacht, Jg. 1930, Heft 5 S.225 + 232 (Hüffer HB 28)

Jg. 1931, Heft 5 S.217 (Luftfahrtindustrie, Motorflugzeughersteller)

Der Luftweg, Jg. 1920, Heft 12/13 S.12 (Sportflugzeugwerke Hüffer, Flugplatz Madel, Burg bei Magdeburg)

THERMIK, Hefte November 1952 – Januar 1953 (Segelflugzeuge Cumulus und Cirrus, Hüffer baut wieder Fluggerät)

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Jg. 1929, Nr. 20 S.539f (Hüffer HB 28)

Jg. 1932, Nr. 6 S.184 (Hüffer HB 28a Musterprüfung)

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Diverse Tätigkeitsberichte, Anweisungen und Aktennotizen des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Rheinland-Westfalen in Münster aus dem Zeitraum 1922 bis 1930.

Diverse Meldungen und Berichte der Polizei-Flugwachen Münster, Paderborn und Bad Oeynhausen aus dem Zeitraum 1924 bis 1932, darunter auch Zusammenstellungen des Flugzeugbestandes der Firma Hüffer Paderborn Stand 14.3.1925, 14.5.1925, 11.11.1925 und 23.1.1926.

Diverse Unfall-Berichte der Polizei-Flugwachen Münster, Paderborn, Bad Oeynhausen, Hannover, Gelsenkirchen, Köln sowie der Flugüberwachung Bayern-Nord aus dem Zeitraum 1924 bis 1931.

Schreiben der Luftfahrtvereinigung für Münster und das Münsterland e.V. vom 24.10.1924 an den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen, betr. Flugtag in Münster im November 1924.

Schreiben der Hüffer-Werke vom 30.11.1924 an den Leiter der luftpolizeilichen Überwachungsstelle Rheinland-Westfalen, betr. Überführungsgenehmigung von Münster nach Paderborn für Albatros B II D-129 und ungewollte Überführung des Musters H.S.D. II von Münster nach Paderborn.

Antrag der Hüffer-Werke Münster vom 1.12.1924 an das Reichsverkehrsministerium in Berlin, betr. nachträgliche Erteilung der Überführungsgenehmigung von Münster nach Paderborn für Albatros B II (D-129) und Hüffer-Schuldoppeldecker H.S.D. II.

Schreiben der Hüffer-Werke Münster, Flughafen Paderborn, vom 26.5.1925 an den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen betr. Flugtag in Paderborn am 1.6.1925.

Schreiben von Pol. Hptm. Knevels (Leiter des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes der Provinz Hessen-Nassau in Cassel) vom 9.7.1925 an Pol.Major von Blomberg in Münster, betr. Unfall des Flugzeugs D-112 auf dem Flugplatz Cassel.

Schreiben des preuss. Ministers für Handel und Gewerbe in Berlin an den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen in Münster vom 11.12.1925 betr. Luftverkehrsunternehmen Hüffer in Paderborn.

Schreiben der TH Hannover, Lehrstuhl für Mechanik und Aeromechanik, vom 22.1.1926 an die Pol.Flugwache Paderborn betr. Anfrage Flugzeug DLFW D VIII a, D-428.

DVL Flugzeug-Prüfbericht vom 13.4.1927 für Dr.jur. Georg Hüffer betr. Fokker D VII (DLFW D 8), Werknummer 1.

Rapport Final du Comité de Garantie Aéronautique en Allemagne, Chapter No.9, lfd.Nr. 12 „Huffer-Werke, Paderborn“, datiert 27.10.1927

Schreiben der Firma Flugzeugbau Dr.Georg Hüffer, Münster, vom 19.10.1928 an den Leiter des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes der Provinz Westfalen in Münster, betr. Montage von Hüffer-Neubauflugzeugen in der Halle des Flugplatzes Münster.

Schreiben der Firma Flugzeugbau Dr.Georg Hüffer, Münster, vom 4.3.1929 an den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen, betr. Reklamebeschriftung des Hüffer-Doppeldeckers DLFW D VIII Werknummer 4.

Danksagung

Der Verfasser dankt den Herren Dr. Benedikt Hüffer und Christian Steinhagen, beide Münster, für ihre freundliche Unterstützung.

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
IDAFLIEG	Interessengemeinschaft deutscher akademischer Fliegergruppen e.V.
LVG	Luft-Verkehrs-Gesellschaft mbH (nach 1918: KG), Berlin und Köslin
RVM	Reichsverkehrsministerium, Berlin
TH	Technische Hochschule
WNF	Wiener Neustädter Flugzeug-Werke GmbH, Wiener Neustadt

Illustrationen

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