



Die DLFW D VIII, Werknummer 508, trug den Firmenschriftzug „Westfalenwerk“ am Rumpf, besaß aber noch keine Zulassung. Am Seitenruder ist das Emblem der Deutscher Lloyd-Flugzeugwerke GmbH zu erkennen.

Die Westfalenwerk GmbH in Münster

Von Günter Frost (ADL)

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

Die Firma Westfalenwerk sucht man in den gängigen Nachschlagewerken über die deutsche Luftfahrtgeschichte vergebens. Ein Grund ist sicherlich, daß das Unternehmen eher als Handelshaus denn als Flugzeughersteller agierte. Ein viel bedeutsamerer Grund dürfte aber im Fehlen von ausreichenden Informationen und verfügbaren Fakten zu suchen sein.

Mit der vorliegenden Arbeit wird der Versuch unternommen, alle bei der ADL vorhandenen Daten zu einem möglichst aussagefähigen Bild zusammenfügen. Allerdings bleiben diverse „weiße Flecken“ übrig und in manchen Fällen läßt sich nur vermuten, wie der tatsächliche Ablauf war.

Das Unternehmen Westfalenwerk

Entstanden aus den Elektro-Werken Adolf Dahlmann in Münster, begann das Automobil- und Elektromotorenwerk „Westfalen“ GmbH sich im Laufe des Jahres 1923 auch auf dem Geschäftsfeld Luftfahrt zu betätigen. Der Fabrikations- und Lagerbetrieb befand sich in einem Industriegebiet im Albersloher Weg 43, eine Ausstellungshalle lag näher zum Stadtzentrum Münster in der Windhorststraße 10. Es gab ab 1923 folgende Geschäftsbereiche: Automobile (Personen- und Lastwagen), Flugzeuge, Elektromotoren und Rundfunkgeräte sowie eine Vulkanisieranstalt. Auf dem Luftfahrtsektor beschäftigte sich die Firma zunächst mit dem Handel von neuen und gebrauchten Flugzeugen und übernahm zu diesem Zweck auch die Vertretung der Stahlwerk Mark AG, Abt. Flugzeugbau, in Breslau.

Im Januar 1924 änderte sich der Name in „Westfalenwerk GmbH“. Wenige Monate später erhielt die Firma vom Reichsverkehrsministerium ihre offizielle Zulassung zum gewerblichen Luftverkehr und eröffnete auch eine Fliegerschule. Zugleich begann man mit der Überholung und dem Umbau von Flugzeugen, außerdem wurden auch einige Maschinen komplett wiederaufgebaut.

Anzeige der Elektro-Werke Dahlmann im Einwohnerbuch der Stadt Münster, Jahrgang 1921.

Telephon 2293 Albersloherweg 43



FABRIKMARKE

ELEKTRO-WERKE
A. DAHLMANN * MÜNSTER i. W.

Drehstrom - Motoren - Fabrik
und Reparatur-Werkstätten
Prüffeld - Ankerwicklei
Großes Dynamodraht-Lager
SPEZIALITÄT:
Neuanfertigung von 7,5 10, u. 12,5 PS.
Drehstrom - Motoren

Abt. Kraft-Fahrzeuge
Reparaturen an allen Last- und Personenwagen

Dampf-Vulkanisier-Anlage
Reparaturen und Neuproctieren von Decken
Schlauch-Reparaturen

WESTFALENWERK

G. m. b. H.

WERK: ALBERSLOHER WEG 43
AUSSTELLUNGSHALLE: WINDHORSTSTR. 10
FLIEGERSCHULE U. WERFT:
FLUGHAFEN LODDENHEIDE

REICHSBANK-GIROKONTO
POSTSCHECKKONTO: HANNOVER 77066
GLEISANSCHLUSS: „WESTFALENWERK“
WESTF. LANDESEISENBAHN
TELEGRAMM-ADR.: „WESTFALENWERK“
RUF: STADTGESPRÄCHE 3318/19
FERNGESPRÄCHE 3281

Zentrale verbindet mit folgenden Abteilungen:
FLUGZEUGE / KRAFTFAHRZEUGE
ELEKTROMOTOREN
VULKANISIERANSTALT / GARAGEN

Allerdings war die Betätigung des Westfalenwerks im Geschäftsfeld Luftfahrt nur von kurzer Dauer: Bereits im Oktober 1924 beschloß die Firma, künftig keinen kommerziellen Flugbetrieb mehr durchzuführen und nicht länger Flugzeuge für diesen Zweck vorzuhalten. Etwa zur Jahresmitte 1925 stellte man auch den Umbau bzw. Wiederaufbau von ehemaligen Militärdoppeldeckern zu Westfalenwerk-Flugzeugmustern ein. Lediglich der Reparaturbetrieb lief offenbar noch ein Jahr weiter. Ende 1925 reichte die Westfalenwerk GmbH ihre Zulassungsurkunde zum Luftverkehr an das RVM zurück und schied damit per 1.1.1926 aus dem Kreis der Luftfahrtunternehmen aus. Mit Datum vom 25.4.1927 zog das RVM auch die Genehmigung zur Ausbildung von Piloten ein, weil der Schulbetrieb inzwischen ruhte.

Erstaunlicherweise war im Einwohnerbuch der Stadt Münster, Jahrgang 1930, die Westfalenwerk GmbH immer noch unter der Rubrik „Flugzeuge“ aufgeführt.

Briefkopf der Westfalenwerk GmbH im Herbst 1924



(oben): Gebäude der Westfalenwerk GmbH in Münster, Straßenseite zum Albersloher Weg, etwa um 1924/25.

(unten): Halle und Werkstätten der Westfalenwerk GmbH, vom Flugplatz her gesehen. Im Vordergrund stehen der Doppeldecker LVG C VI, Zulassung D-113, sowie je zwei Mark-Eindecker der Muster R III a 22 und R IV 23.

(beide Fotos: Slg. Lange)



Flugzeugführer beim Westfalenwerk

In der folgenden Aufzählung sind in alphabetischer Reihenfolge diejenigen Piloten erwähnt, die bei der Westfalenwerk GmbH Flugzeuge geflogen haben und nicht nachweislich einem Käufer (Firma oder Privateigentümer) zuzuordnen waren. Wegen der lückenhaften Quellenlage ist unsicher, ob alle vier genannten Flugzeugführer beim Westfalenwerk regelrecht beschäftigt waren.

Aue, Paul,

geboren 1891, war im ersten Weltkrieg Pilot bei der Fliegertruppe gewesen und ist ab mindestens Februar 1924 beim Westfalenwerk als Flugzeugführer aktenkundig. Etwa Mitte 1924 wechselte er zur Westflug GmbH nach Bad Oeynhausen und kam 1926 über den Junkers-Luftverkehr zur frischgegründeten Luft Hansa.

Erler, Leopold,

war ab mindestens Juli 1924 als Pilot beim Westfalenwerk tätig. Im Herbst 1924 ging er als Fluglehrer zur ebenfalls in Münster ansässigen Fliegerschule Auffahrt.

Laumann, Rudolf,

in leitender Position bei der Westfalenwerk GmbH, erneuerte im Frühjahr 1924 seinen alten Militär-Pilotenschein in der Fliegerschule des Stahlwerk Mark und flog dann gelegentlich einsitzige Sportflugzeuge des Westfalenwerks.

Stein, Eugen,

geboren 1895, stand mindestens von Januar bis Juli 1924 in den Diensten des Westfalenwerks.

Handel mit Flugzeugen

Stahlwerk Mark R III a und R IV

Als frischgebackener Vertreter der Breslauer Stahlwerk Mark AG, Abt. Flugzeugbau, startete die Automobil- und Elektromotorenwerk „Westfalen“ GmbH in ihr neues Geschäftsfeld mit einer besonderen, damals sehr öffentlichkeitswirksamen Aktion: In den Monaten September und Oktober 1923 war im Schaufenster ihrer Ausstellungsräume in der Windhorststraße 10 ein kompletter, flugfertiger Eindecker vom Typ Mark R III a 22 ausgestellt. Das hatte es bisher in Deutschland noch nicht gegeben. Man kannte zwar die Präsentation von frischpolierten Personenautos in den Verkaufsräumen der Automobilhändler, aber jetzt ein echtes Flugzeug – das war neu!

Bei der ausgestellten Mark-Maschine handelte es sich um die Werknummer 92 mit der Zulassung D-281, welche gerade im August 1923 von den Flugwettbewerben der Internationalen Luftfahrtausstellung ILUG in Göteborg zurückgekommen war. Leider gibt es keine Informationen, ob sich die Zurschaustellung auch in handfesten Aufträgen niederschlug.



Stahlwerk Mark-Eindecker R III a 22, D-281, im Schaufenster der Ausstellungsräume des Westfalenwerks in der Windhorststraße.

(Slg. Lange)

Im Laufe des Monats Januar 1924 bekam das Westfalenwerk einen weiteren Mark-Eindecker R III a 22 aus Breslau geliefert. Er besaß die Fabriknummer 103 und war schon zugelassen – allerdings trug diese Maschine (wohl versehentlich) die gleiche Kennung D-281 wie das vorhandene Schaufensterexemplar. Das fiel jedoch erst auf, als man sie am 27.1.1924 in Hamm während eines Flugtages zur Schau stellen wollte! Außer den beiden Mark-Flugzeugen war in Hamm auch die LVG C VI D-113 anwesend (siehe weiter unten auf Seite 7).



(links): Die Mark R III a, D-281, publikumswirksam aufgenommen 1924 in Münster in der Achtermannstraße. Gleich um die Ecke, mit der Anschrift Windhorststraße 10, befanden sich die Ausstellungenräume des Westfalenwerks.

(unten): Die D-281 wird am Rand des Flugfeldes gerade aufgerüstet, um an einem Flugtag teilzunehmen. Die Maschine trägt auf den Flügeln noch die Westfalenwerk-Beschriftung von der Ausstellung im Schau-fenster. (Slg. Lange)



Ein Nachbau der Mark R III a 22 D-281 steht heute im Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten. Leider ließ sich für die Maschine kein Originalmotor vom Typ Haacke HFM 2 a aufreiben.

Am 17.2.1924 beteiligte sich das Westfalenwerk an einer Flugveranstaltung auf der Rennbahn Brackwede bei Bielefeld, und zwar mit demselben Maschinenpark wie im Vormonat in Hamm. Allerdings konnten die beiden Mark R III a dieses Mal aktiv am Geschehen teilnehmen, die Piloten Aue und Stein führten attraktive Kunstflüge mit ihnen aus. Dabei mußte Aue wegen eines Zündkerzenbruchs in der Nähe des Veranstaltungsortes notlanden. Beim Ausrollen geriet die Maschine in einen flachen Graben, wobei ihr Propeller in Splitter ging. Die anwesenden Flugzeugwarte schleppten den kleinen Einsitzer mit vereinten Kräften zurück zum Startplatz. Da das Flugzeug weiter keine Beschädigungen davongetragen hatte, war es nach Aufziehen einer neuen Luftschraube wieder einsatzbereit.

Zu den Besitzverhältnissen an den Mark-Einsitzern ist noch eine Anmerkung erforderlich: Eine der beiden R III a/22 gehörte zum Zeitpunkt des Flugtages nicht mehr dem Westfalenwerk, sondern befand sich bereits im Eigentum der „Likrag“ Lippische Kleinflugzeug- und Radio-Gesellschaft Schroeter & v. Hornhardt in Detmold. Allerdings stand die Likrag mit der Westfalenwerk GmbH in Verbindung, offenbar fungierten die Münsteraner noch so lange als Halter, bis die Detmolder Firma eine eigene Zulassung zum Luftverkehr erhalten hatte.

Zum 1. März 1924 listete die Flugwache Münster für das Westfalenwerk folgenden Bestand an Mark-Flugzeugen auf:

- 1 Mark R III a 22 (**D-281**) mit 2-Zylinder-Haacke-Motor 30 PS (22 kW), Zulassung neu beantragt.
- 1 Mark R IV 23, Fabriknummer 204 mit Dreizylinder-Haacke-Motor 45 PS (33 kW), Zulassung beantragt.
- 1 Mark R IV 23, Fabriknummer 205 mit Dreizylinder-Haacke-Motor 45 PS (33 kW), Zulassung beantragt.

In dieser Liste befindet sich nur noch eine Mark R III a 22, weil die zweite Maschine inzwischen ja der Likrag gehörte. Leider liegt der Verbleib beider Mark-Einsitzer im Dunkel: Über die Likrag-Maschine gibt es keine weiteren Informationen, und auch das in der obigen Bestandsliste genannte Westfalenwerk-Flugzeug (D-281) taucht später nirgendwo mehr auf. Ebenso verschwinden die aufgeführten beiden Mark-Zweisitzer R IV 23 nach dem 1. März vollkommen aus dem Blickfeld. Informationen über eine spätere Zulassung der zwei Flugzeuge ließen sich nicht finden – trotz der bekannten Fabriknummern.



Die Mark R IV 23 glich in ihrer äußeren Erscheinung sehr stark der R III, hatte aber zwei hintereinander liegende Sitzplätze und eignete sich dadurch auch als Schulflugzeug. Das Bild oben zeigt die Werknummer 204, die sich zumindest zeitweilig beim Westfalenwerk aufhielt. Die genaue Identität der Maschine auf dem unteren Foto ist ungeklärt, sie war in Hamburg im Einsatz und trug keine Zulassung, sondern nur den Namen „Max“ am Bug unterhalb der Propellerwelle.

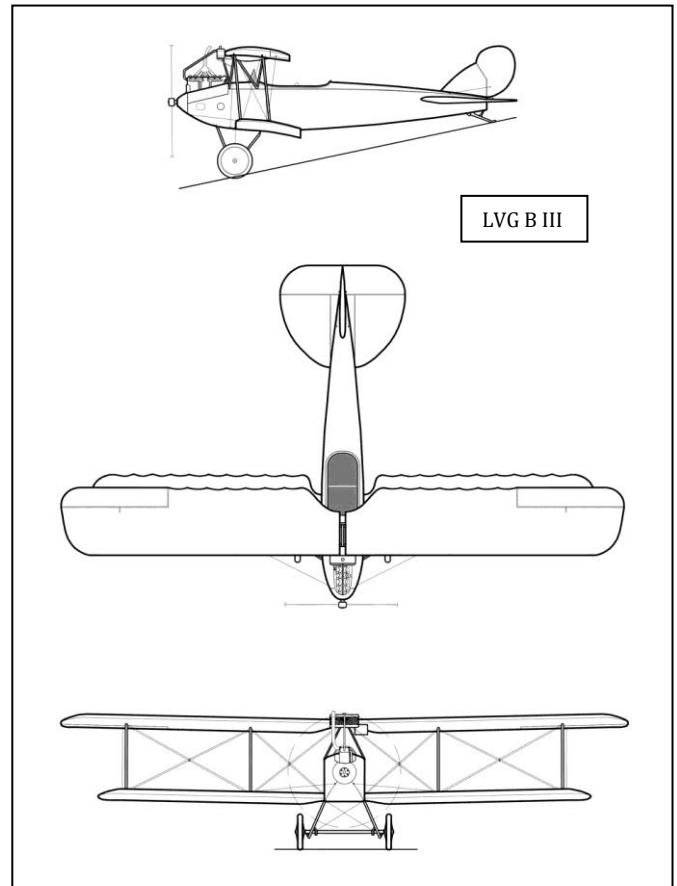


LVG B III

Unter dem Datum 27.10.1923 berichtete die Flugwache Münster von einem Schuldoppeldecker LVG B III mit der Zulassung **D-279**, welcher sich im Eigentum der Firma Laumann, Münster, befände. Dazu muß man wissen, daß besagter Herr Laumann zu dieser Zeit in der Leitungsebene des Automobil- und Elektromotorenwerks „Westfalen“ tätig war. Mit dem 27.12.1923 wurde der Eigentumswechsel der LVG B III, D-279, an das Westfalenwerk offiziell bekundet.

Zum Stichtag 1. März 1924 befand sich die D-279 als einzige LVG B III immer noch im Bestand des Westfalenwerks, ausgerüstet mit einem Mercedes D I-Motor (100 PS/ 74 kW). Allerdings ging die Maschine knapp zwei Wochen später, nämlich am 12. März 1924, in Schlesien durch restlosen Bruch verloren. Die Westfalenwerk GmbH überlegte zwar, das Flugzeug durch die Stahlwerk Mark AG in Breslau wieder aufbauen zu lassen, aber offenbar kam es nicht dazu, denn die Maschine wurde später nie wieder erwähnt.

Außer dieser einen LVG B III müssen sich im Bestand des Westfalenwerks aber noch weitere Maschinen des gleichen Typs befunden haben, wenigstens kurzzeitig zu Handelszwecken. Dies belegt eine zeitgenössische Annonce, welche sich auf der nächsten Seite findet.



Der Doppeldecker LVG B III mit dem Kennzeichen D-279 befand sich seit mindestens Oktober 1923 in Münster und ging am 27.12.1923 in das Eigentum des Westfalenwerks über. Beide Bilder sind im Winterhalbjahr 1923/24 in Münster aufgenommen.

Die Maschine trug am Leitwerk das Firmensymbol der Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH und auch eine entsprechende Rumpfbeschriftung. Sie ist demnach nicht in den LVG-Werkhallen entstanden sondern als Nachbau bei DLFW. Ihre korrekte Bezeichnung hätte also eigentlich DLFW B I lauten müssen.

Das Flugzeug ging am 12. März 1924 in Schlesien durch restlosen Bruch verloren.

(Fotos Slg. Lange)



Unentbehrlich für Fliegerschulen!

Wir liefern kurzfristig:

12 L. V. G. BIII mit 100 PS Mercedes, Schulsteuerung, fabrikneu

4 Albatros BII mit 100 resp. 120 PS Mercedes, Schulsteuerung, neuwertig

4 D. L. F. W. DVIII mit 160 PS Mercedes, Expressmaschine 200 km pro Stunde, zweisitzig, absoluteste Luxusausführung

3 L. V. G. CVI Halbkabine mit 200 PS Benz, viersitzig, Überlandmaschine

2 A. E. G. mit 200 PS Benz, Ganzkabine, viersitzig

Sämtliche Maschinen entsprechen den behördlichen Bedingungen.

Westfalenwerk G. m. b. H. / Münster i. W.

das führende Spezialgeschäft im Flugzeughandel

Passagierflüge / Fliegerschule

Reklameflüge

Vertreterin führender Häuser.

Anzeige der Westfalenwerk GmbH in der Zeitschrift „Illustrierte Flug-Woche“, Nr. 14/1924 vom 14. Juli 1924.

LVG C VI

Am 18.11.1923 erwarb die Westfalenwerk GmbH einen Verkehrs-Doppeldecker vom Typ LVG C VI. Das Flugzeug trug die Zulassung **D-113**, besaß einen Benz Bz IV-Motor (200/220 PS, 147/162 kW), war mit einer Halbkabine für die Passagiere ausgerüstet und schon mehrere Jahre beim Deutschen Luft-Lloyd im Verkehrseinsatz gewesen. Am 20.12.1923 erfolgte die Eintragung des Eigentumswechsels in die Luftfahrzeugrolle.



Ab Frühjahr 1923 flog die LVG C VI, Zulassung D-113, im Luftverkehr bei der Westfalenwerk GmbH. Das Foto entstand auf dem Flugplatz Münster etwa Februar 1924.

(Slg. Lange)

Am 27.1.1924 nahm die D-113 an einem Flugtag in Hamm teil, Flugzeugführer Stein führte mit ihr diverse Rundflüge durch. Außer der LVG stellte das Westfalenwerk auch ihre beiden Mark R III a zur Schau (siehe oben). Auf dem Rückweg von Hamm nach Münster am 28. Januar mußte die D-113 wegen Motordefekts und anschließenden Vergaserbrands in Hövel (bei Hamm) auf einer Weide notlanden. Unmittelbar vor dem Aufsetzen streifte die Maschine mit dem Fahrwerk die Weideumzäunung, dabei wurde das Fahrgestell abgerissen. Die Schäden an der Zelle waren so umfangreich, daß die LVG abmontiert und per Lkw nach Münster zurücktransportiert werden mußte.

Am 17.2.1924 beteiligte sich das Westfalenwerk, wie schon berichtet, an einer Flugveranstaltung auf der Rennbahn Brackwede bei Bielefeld, und zwar mit demselben Maschinenpark wie im Januar in Hamm. Flugzeugführer Stein führte mit der D-113 insgesamt 40 Passagierflüge durch.

Im Zeitraum März-Mai 1924 lieferte sich die Firma einen verbissenen Streit mit der Luftüberwachung Rheinland-Westfalen über die Verlängerung der Zulassung für diese Maschine. Dabei ging es um einen preussischen Ministerialerlaß vom 8.3.1924, der besagte, daß sämtliche im öffentlichen Luftverkehr Verwendung findenden Flugzeuge während der Wintermonate 1923/24 einer gründlichen Überholung zu unterziehen waren und ihre Zulassungsbescheinigungen erst wieder Gültigkeit erlangten, wenn ein entsprechender Nachweis vom RVM vorlag. Das Westfalenwerk argumentierte, daß dieser Erlaß auf die D-113 nicht zuträfe, weil man die Maschine erst im November 1923 erworben habe und bis zum Jahresende keine Flüge im öffentlichen Luftverkehr ausgeführt worden seien. In diesem Sinne setzte sich das Westfalenwerk über ein Startverbot der Flugwache Münster hinweg und ließ die D-113 unter Flugzeugführer Stein am 9.4.1924 mit einem Passagier nach Berlin fliegen, indem man einfach angab, nur einen Platzflug durchführen zu wollen.

Am 29. Mai besaß das Flugzeug immer noch keinen Verlängerungsvermerk in seiner Zulassungsbescheinigung, trotzdem genehmigte die Luftüberwachung Rheinland-Westfalen einen Überlandflug von Münster nach Bad Pyrmont, Pilot war wieder Eugen Stein. Am 31.5.1924 kehrte die D-113 nochmals kurz nach Münster zurück, um dann am nächsten Tag endgültig an die Luft-Reederei Pyrmont als neuem Eigentümer übergeben zu werden.

Eine andere LVG C VI, Werknummer 5072, mit der Zulassung **D-112** und ebenfalls einem Benz Bz IV als Antrieb, wurde am 30.4.1924 von Berlin nach Münster zur Westfalenwerk GmbH überführt. Anfang Juni 1924 ging das Flugzeug in den Besitz der Luftreederei Bückeburg W.E. Ranninger über.



Auf diesem Bild der LVG C VI, D-113, ist die offene Halbkabine für die Passagiere gut zu erkennen. Der Pilot saß dahinter in einem separaten, komplett offenen Cockpit. (Slg. Lange)



Die LVG C VI mit der Zulassung D-112 befand sich im Mai 1924 im Flugzeugpark der Westfalenwerk GmbH. Das Passagierabteil befand sich unmittelbar hinter der Motorsektion und war in seiner hinteren Hälfte offen. Anschließend folgte das Cockpit des Piloten, der komplett im freien Luftstrom saß.

Die Bilder entstanden vor der allgemeinen Flughalle des Platzes Münster-Loddenheide. Auf dem oberen Foto ist das Kennzeichen am Rumpf wegretuschiert – vermutlich weil es zur Veröffentlichung im offiziellen Programm des Flugtags in Münster am 09.11.1924 vorgesehen war.

(Slg. Lange)



Als dritte Maschine tauchte am 7.6.1924 in Hannover die LVG C V **D-117** auf, Werknummer 591, Triebwerk ebenfalls Benz Bz IV. Als Eigentümer wurde das Westfalenwerk angegeben. Am 9. Juni 1924 erschien dieselbe Maschine in Bad Pyrmont, wiederum mit der Westfalenwerk GmbH als Besitzer. Anschließend ging die D-117 offenbar in den Seebäderverkehr, denn sie wurde im Juni 1924 in Fotos auf der Insel Borkum abgelichtet.



Die LVG C VI mit der Zulassung D-117, im Einsatz beim Seebäderverkehr der Westfalenwerk GmbH auf der Insel Borkum im Juni 1924. (Slg. Lange)

Am 16.6.1924 stürzte das Flugzeug in Borkum ab. Die Borkumer-Zeitung berichtete: *Infolge Motordefekts stürzte ein hier stationiertes Flugzeug ab. Menschenleben sind nicht zu Schaden gekommen. Das verunglückte Flugzeug gehört dem Westfalenwerk in Münster, das wahrscheinlich in wenigen Tagen ein neues Flugzeug nach hier senden wird. Das Flugzeug selbst liegt mit zerbrochenen Gliedern in den Süddünen. Der Propeller ist zur Hälfte gespalten, der Motor hat einen von seinen 6 Zylindern verloren. Der Führer bewies große Geistesgegenwart, indem er den Strand mit den vielen Menschen zur Landung vermied.*



Teile der LVG C VI D-117 in den Süddünen von Borkum. Außer der hinteren Rumpfsektion lassen sich am linken Bildrand weitere Trümmerteile erkennen. Der Absturz geschah am 16. Juni 1924, zum Glück blieben alle Insassen unverletzt.

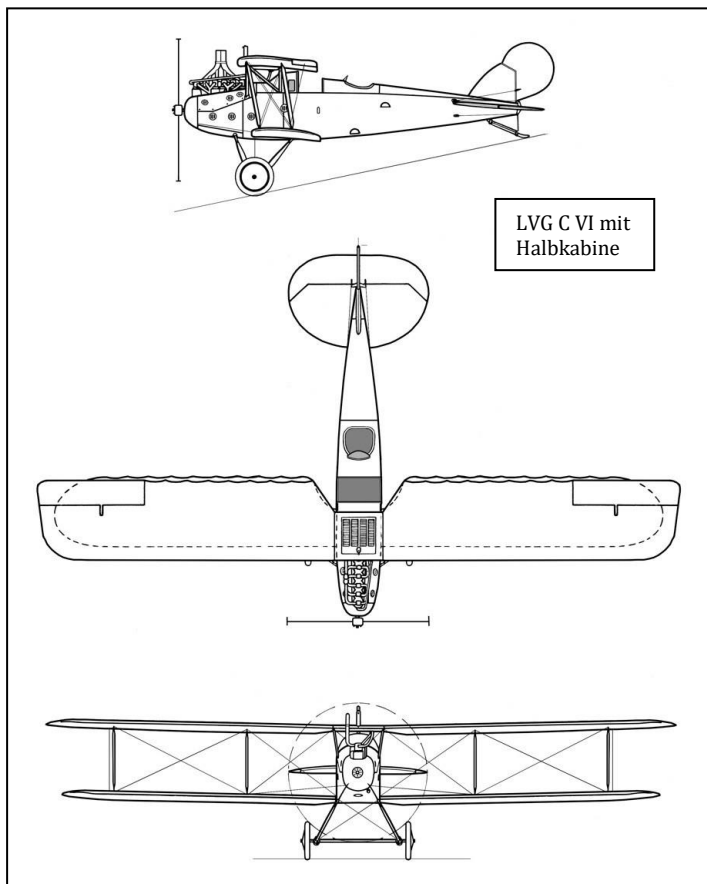
(Slg. Lange)

Als Ersatzflugzeug schickte das Westfalenwerk eine andere LVG C VI, nämlich die **D-115**, die von Berlin kommend direkt nach Borkum. Die Flugwache Bremen meldete in ihrem Monatsbericht Juni 1924: *„Am 24.6.1924 landete das Flugzeug D-115 von Berlin kommend auf dem hiesigen Flugplatz. Führer Herr Stein und Passagier Herr Dr. Gercke vom Westfalenwerk in Münster. Das Flugzeug flog am gleichen Tag in Richtung Borkum weiter und landete infolge Benzinmangels 10 km westlich von Farge bei Wiesenbruch. Infolge sumpfigen Bodens überschlug sich das Flugzeug und erlitt einen Propellerbruch. Voraussichtlich fliegt die Maschine am 2.7.24 nach Borkum weiter.“*

Offenbar fungierte die Westfalenwerk GmbH dabei als Zwischenhändler, denn aus anderen Unterlagen geht hervor, daß Otto Kämpfer aus Borkum (Besitzer des Hotels „Kaiserhof“) die D-115 gekauft hatte und auf der Insel für Rundflüge einsetzen wollte. Leider war der Maschine dort kein langes Dasein beschieden, denn bereits am 5. Juli 1924 ging sie durch Absturz auf Borkum verloren. In den Unfallberichten der Luftüberwachung wurde erwähnt, daß Westfalenwerk-Pilot Eugen Stein *„gleich nach dem Start bei wenig Fahrt die Maschine in die Kurve legte, sodaß er Rückenwind bekam und dadurch abrutschte. Das Flugzeug schlug ins Wasser, wo es zerbrach und absackte. Alle vier Insassen erlitten schwere Verletzungen.“*



Die LVG C VI mit der Zulassung D-115 gelangte über die Westfalenwerk GmbH im Juli 1924 auf die Insel Borkum. Neuer Eigentümer wurde der Hotelbesitzer Otto Kämpfer, der als besondere Attraktion für die Feriengäste Rundflüge über Borkum plante. Leider ging die Maschine bereits nach wenigen Tagen auf der Insel durch Absturz verloren.



Zur Abrundung des Bildes sei noch erwähnt, daß die oben genannten D-112, D-113, D-115 und D-117 in den Jahren 1920 - 1923 alle dem Deutschen Luft-Lloyd (DLL) gehört hatten. Sie waren bis Ende 1922 im Luftverkehrseinsatz gewesen, aber vom Frühjahr 1923 an – mit dem Aufgehen des DLL in der frisch gegründeten Deutsche Aero-Lloyd AG (DAL) – nicht mehr im regulären Streckendienst verwendet worden und hatten seitdem zum Verkauf gestanden.

Neben den eben genannten LVG-Flugzeugen gab es bei der Westfalenwerk GmbH noch mindestens eine weitere LVG C VI-Zelle, deren Herkunft aber unklar ist. Sie wurde 1925 in überholungsbedürftigem Zustand an die Hüfferwerke Paderborn verkauft und diente dort als Basis für die Hüffer-Verkehrslimousine H.L.26.

Der Deutsche Luft-Lloyd hatte seine LVG C VI so umgebaut, daß der Pilot in der hinteren Rumpfhälfte saß und die Passagiere in einem Abteil im Mittelrumpf untergebracht waren, vor dem Luftzug geschützt durch eine halboffene Kabinenhaube. In diesem Bauzustand erwarb das Westfalenwerk die DLL-Flugzeuge.

Albatros B II bzw. DLFW B II

Unter dem Datum 28.4.1924 meldete die Flugwache Münster, daß das Flugzeug DLFW B II (Albatros B II) des Westfalenwerks mit dem 19. April 1924 seine amtliche Zulassung unter der Nummer **D-351** erhalten habe. Woher die Maschine stammte, ließ sich nicht eindeutig herausfinden. Vermutlich handelte es sich um das bei den Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH (DLFW) in Berlin unter der Werknummer 504 gebaute bzw. wiederaufgebaute Flugzeug, welches am 19.3.1924 von Berlin nach Münster überführt worden war. Einige Monate später wurde die obengenannte D-351 vom Westfalenwerk an die Hüffer-Werke in Münster verkauft.



Die DLFW B II (Nachbau Albatros B II), Werknummer 504, noch ohne Zulassung im Besitz der Westfalenwerk GmbH. Das Foto entstand etwa März/April 1924, am 19.04.1924 erhielt das Flugzeug seine amtliche Zulassung D-351. (Slg. Lange)

Seit 19.4.1924 befand sich im Bestand der Westfalenwerk GmbH eine zweite Albatros B II, mit dem Kennzeichen **D-129**. Das Flugzeug war mit einem Mercedes-Reihenmotor Typ D II (120 PS/ 88 kW) ausgerüstet, trug die Werknummer 501 und kam von der DLFW Berlin. Die Werknummer läßt darauf schließen, daß es sich – wie bei der D-351 – in Wirklichkeit ebenfalls um eine DLFW B II handelte. Die Maschine war bereits seit 1922 für den Deutschen Luft-Lloyd im Verkehrseinsatz gewesen und wurde am 19.4.1924 auf dem Luftweg von Berlin via Hannover nach Münster überführt. Die nächste Meldung über die D-129 betrifft den 20. Juli 1924: An diesem Tag mußte Flugzeugführer Erler mit der Maschine wegen Motorversagens in Gronau eine Notlandung vornehmen, die mit einem schlimmen Bruch endete. Erler und der als Begleiter mitfliegende Werkmeister Hauptmann blieben zum Glück unverletzt. Nach diesem Unfall baute die Westfalenwerk GmbH das Flugzeug nicht wieder auf, sondern verkaufte die Reste im November 1924 an die Hüffer-Werke Münster/Paderborn.



Die DLFW B II (Nachbau Albatros B II) mit der Zulassung D-129 flog 1924 beim Westfalenwerk. Nach einem schweren Unfall im Juli 1924 verkaufte man die beschädigte Zelle im November 1924 an die ebenfalls in Münster ansässigen Hüffer-Werke. Dort wurde die Maschine wiederaufgebaut und erneut als D-129 zugelassen. Das Foto entstand ca. Anfang 1925 in den Hüffer-Werkstätten.

Am 30.4.1924 lieferte DLFW eine weitere Albatros B II (DLFW B II) auf dem Luftweg von Berlin über Hannover nach Münster an das Westfalenwerk ab. Es handelte sich um die Werknummer 507, die noch keine Zulassung hatte, aber mit einer Sondergenehmigung des RVM überführt werden konnte. Als Antrieb diente ein Mercedes-Motor D II (120 PS/ 88 kW). We-

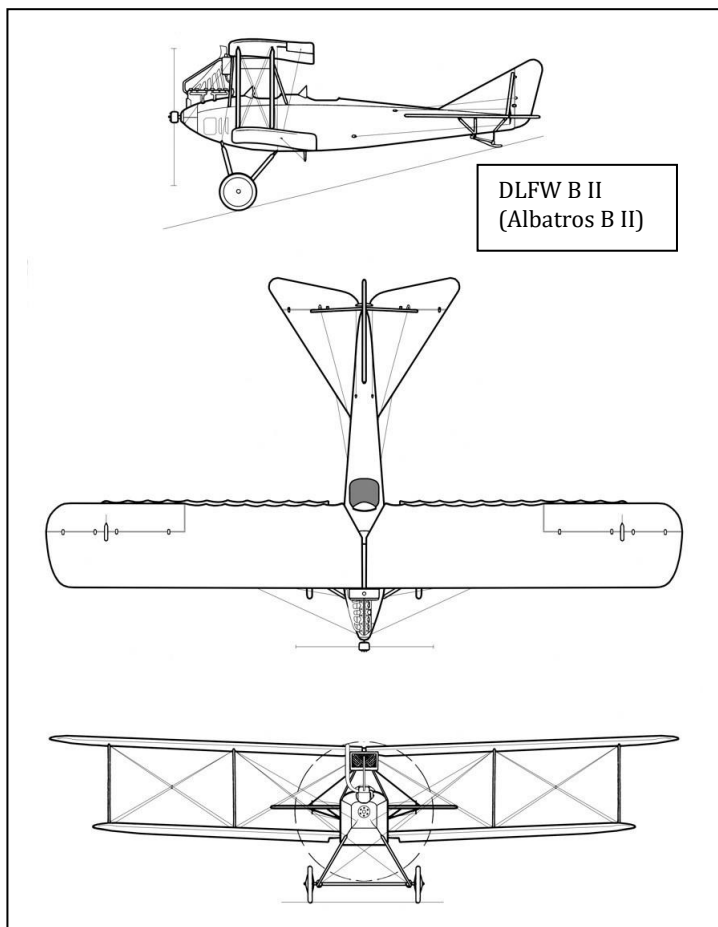
nige Wochen später verkaufte das Westfalenwerk die Maschine weiter an die Luftreederei Bückeburg W.E. Ranninger, zugleich erfolgte ihre offizielle Zulassung als **D-482**.

Die DLFW B II (Nachbau Albatros B II), Werknummer 507, zugelassen etwa Mai/Juni 1924 als D-482 für das Westfalenwerk.

Das Foto entstand Pfingsten 1926, als sich die Maschine im Eigentum der Fa. Siegfried Fuhrken in Bad Oeynhausen befand.



Außer den genannten Albatros B II lassen sich beim Westfalenwerk noch mindestens zwei weitere Flugzeuge dieses Typs nachweisen, die sich zumindest zeitweilig im Bestand der Firma befanden. Bei beiden Maschinen liegt die Herkunft im Dunkel, ihre Werknummern waren unbekannt, sie trugen keine Zulassung und beide waren mit Mercedes-Motoren vom Typ D I ausgerüstet. Diejenige B II mit der Motor-Nr. 20791 verkaufte das Westfalenwerk im April 1925 in unfertigem Zustand an die Hüffer-Werke, Münster/Paderborn. Die andere B II mit der Motornummer 20125 erwarb die Westfalenwerk GmbH 1926 von der Firma Hüffer, sie wurde am 6.4.1926 per Bahn nach Münster verladen. Ihr Verbleib ist unbekannt.



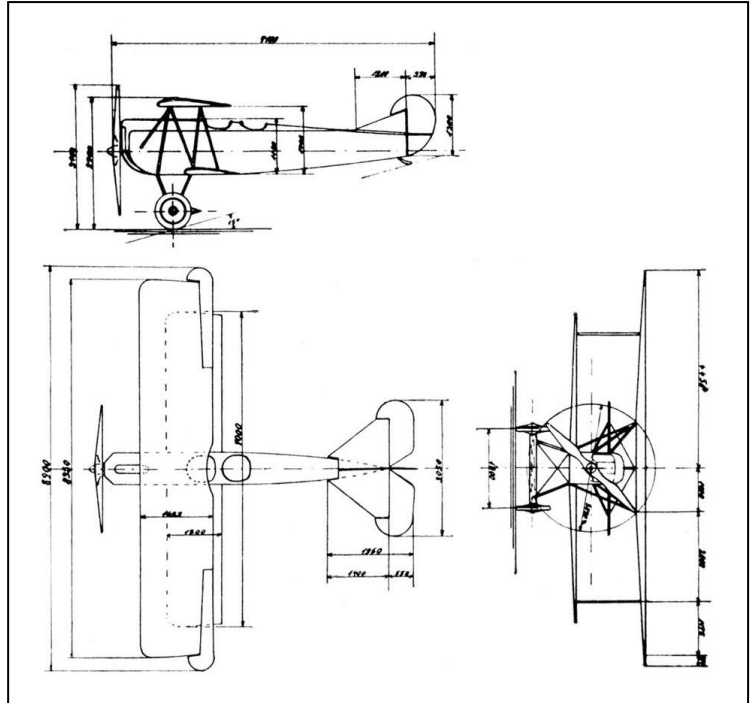
Der 6-Zylinder-Reihenmotor Mercedes D II diente u.a. als Antrieb vieler Albatros B II-Flugzeuge. (Wikimedia)

DLFW D VIII

Im Juni 1924 kaufte die Westfalenwerk GmbH von der Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH (DLFW) in Berlin eine DLFW D VIII, Werknummer 508, ausgerüstet mit einem Sechszylinder-Mercedes Typ D III (160 PS/118 kW). Die Maschine war bereits unter der Eintragungsnummer **D-407** zugelassen gewesen, allerdings war ihre Zulassung abgelaufen, sodaß sie mit einer besonderen Genehmigung des RVM von Berlin nach Münster überflogen werden mußte.

Was die Westfalenwerk GmbH in den nächsten Monaten mit dem Flugzeug anstellte, ließ sich nicht mit Sicherheit ermitteln. Fest steht nur, daß keine erneute Zulassung erfolgte, sondern daß man die Maschine zu Beginn des Winters 1924 an die Hüffer-Werke in Münster verkaufte.

Die **Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH (DLFW)** in Berlin-Johannisthal konstruierten den Jagdeinsitzer Fokker D VII 1922 in eine zweiseitige 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. In ähnlicher Weise überarbeitete man die Konstruktion des Schulflugzeugs Albatros B II und ließ auch hier eine komplette DVL-Musterprüfung durchführen, die neue Typenbezeichnung lautete DLFW B II (s.o.).

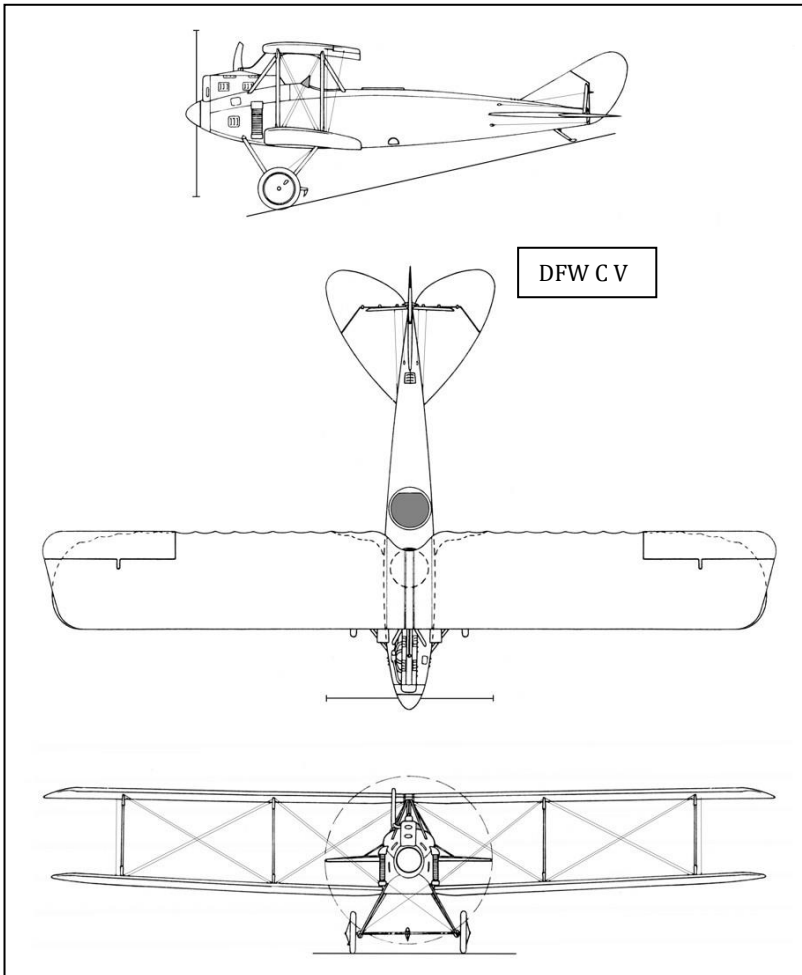


Die DLFW D VIII war eine Umkonstruktion des ehemaligen Jagdeinsitzers Fokker D VII in eine zweiseitige Maschine durch die Deutscher Lloyd Flugzeugwerke und konnte von anderen Herstellern in Lizenz nachgebaut werden. Die Westfalenwerk GmbH kaufte im Juni 1924 ein Exemplar mit der Werknummer 508 von den DLFW und veräußerte es zu Beginn des Winters 1924 weiter an die Hüffer-Werke in Münster.

(Slg. Lange)

DFW C V

Etwa seit Winter 1924/25 befanden sich im Bestand des Westfalenwerks mindestens zwei ehemalige Militärdoppeldecker vom Typ DFW C V. Beide Maschinen trugen keine Zulassung und ihre Werknummern waren unbekannt. Als Antrieb dienten Sechszylinder-Benz Bz IV (200/220 PS, 147/162 kW) mit den Motor-Nummern 30997 und 32304. Es ist denkbar, daß seitens der Westfalenwerk GmbH ursprünglich die Absicht bestanden hatte, diese Maschinen zum Muster Westfalenwerk W I umzubauen und dann zum Kauf anzubieten – in gleicher Weise wie die im nächsten Kapitel genannten beiden DFW C V. Allerdings wurde eine solche Planung, wenn es sie denn gab, nie realisiert.



Fest steht, daß sich beide Flugzeuge im unfertigen Zustand befanden, als sie im April 1925 an die Hüffer-Werke verkauft und in deren Betrieb Paderborn transportiert wurden. Dort stellte man sie in einer Ecke der Werkhalle ab, weiter passierte zunächst einmal nichts.

Lediglich von der Maschine mit Motor-Nr. 32304 ist bekannt, daß sie sich mindestens seit November 1925 wieder in Arbeit befand. 1926 wurde dieses Flugzeug von der Firma Raab-Katzenstein in Cassel erworben und am 6.4.1926 nach dort verladen. Die andere DFW C V mit Motor-Nr. 30997 verblieb in dem Zustand, wie sie vom Westfalenwerk gekommen war. Spätestens im November 1925 baute man den Motor aus. Über den Verbleib dieser Zelle gibt es keine Informationen.



Die Sächsische Luftreederei GmbH in Dresden-Kaditz benutzte 1920 einige Doppeldecker des Typs DFW C V im zivilen Luftverkehr. Das Foto zeigt den Abflug einer Maschine am 09.02.1920 von Zwickau nach Dresden.
(Slg. Koos/ADL)

Fertigung von eigenen Flugzeugmustern

Wie schon eingangs in der Unternehmensbeschreibung erwähnt, weitete die Westfalenwerk GmbH im Laufe des zweiten Halbjahrs 1924 ihre Aktivitäten im Luftfahrtsektor auf den Umbau von Flugzeugen aus – bis hin zum kompletten Wiederaufbau einiger Zellen.

Die konstruktiven Änderungen und baulichen Maßnahmen an den Zellen waren offensichtlich so umfangreich, daß es einer förmlichen Genehmigung der betreffenden Flugzeuge durch das ILGK (Interalliiertes Luftfahrt-Garantie-Komitee) bedurfte. Mit dem Datum 7. Februar 1925 stufte das ILGK zwei von der Westfalenwerk GmbH eingereichte neue Flugzeugmuster als „zivil“ ein, und zwar im Sinne der sogenannten Begriffsbestimmungen für den deutschen Luftfahrzeugbau (gemäß Friedensvertrag von Versailles). So abgesegnete Muster durften ungehindert in Deutschland verkehren und konnten ohne Einschränkung für den Luftverkehr zugelassen werden. Im Falle des Westfalenwerks handelte es sich um folgende Typen:

DLFW D VIII 2	Motor Mercedes 160 PS (118 kW),
W. I Doppeldecker	Motor Benz 200 PS (147 kW).

Was genau unter der Bezeichnung DLFW D VIII 2 zu verstehen war, darüber fehlen leider authentische Informationen. Klar ist nur, daß es sich um eine Abwandlung des von der Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH herausgebrachten Musters DLFW D VIII handelte (vgl. Seite 13). Die genaue Art der Veränderungen gegenüber dem Ausgangstyp kann man nur vermuten, nämlich im wesentlichen wohl eine Vergrößerung der Tragflügel. Übrigens gab es später ein Muster mit vergrößerter Flügelspannweite unter der Typenbezeichnung DLFW D VIII a, allerdings nicht in zweistieliger Ausführung sondern unter Beibehaltung der einstielligen Auslegung des Verstrebungssystems.



*Etwa um die Jahreswende 1924/25 reichte die Westfalenwerk GmbH unter der Bezeichnung DLFW D VIII 2 einen abgewandelten Lizenzbau des DLFW-Musters D VIII beim Interalliierten Luftfahrt-Garantie-Komitee zur Genehmigung ein. Dabei handelte es sich mit großer Wahrscheinlichkeit um eine zweistielige Version mit vergrößerter Spannweite, wie auf dem Foto zu erkennen ist. Der weitere Verbleib des Flugzeugs ist unbekannt.
(Slg. Lange)*

Die Musterbezeichnung Westfalenwerk W. I ist ebenfalls nicht frei von Ungereimtheiten. Wie weiter unten berichtet wird, betraf die Benennung W I sowohl DFW C V als auch LVG C VI – beides ehemalige Militärdoppeldecker.

Wie um das Bild vollends zu verwirren, erschien Ende 1925 in den Nachrichten für Luftfahrer eine Aufstellung über die Klassen-Einteilung der deutschen Flugzeugmuster, in welcher unter der Herstellerangabe „Westfalenwerk (früher D.F.W.)“ die Muster B I und B II genannt wurden. Welche Bewandnis es damit hatte, ist unklar. Zwar gab es tatsächlich die beiden DFW-Typen B I und B II, aber diese entstammten dem Jahr 1914 und spielten 1925/26 sicher keine Rolle mehr. Eine andere Erklärung ist, daß es sich schlicht einen Schreibfehler handelte: Wenn mit der Herstellerangabe DFW in Wirklichkeit DLFW gemeint war, dann hätte es sich um die Muster DLFW B I und B II gehandelt – und diese gab es tatsächlich in den 1920er Jahren. Allerdings bliebe noch zu klären, welche Art des Zusammenhangs zwischen Westfalenwerk und DLFW bestand.

Westfalenwerk W I (DFW C V), Werknummer W I ~Nr.1, Zulassung D-199

Wann und wo das Westfalenwerk diesen ehemaligen Militärdoppeldecker DFW C V, hergestellt etwa 1917 von der Deutsche Flugzeug-Werke GmbH in Leipzig, erwarb und umbaute, darüber gibt es keine Informationen. Die ursprüngliche Werknummer der Maschine war unbekannt. Nach dem Umbau führte sie die neue Typenbezeichnung W I und vermutlich die neue Werknummer 1. Als Antrieb diente ein Sechszylinder-Reihenmotor Benz Bz IV (200/220 PS, 147/162 kW). Seit wann das Flugzeug die Zulassung D-199 trug, konnte nicht ermittelt werden. Sicher läßt sich nur belegen, daß die Maschine sich seit mindestens Juli 1926 im Eigentum des Luftverkehr Coburg befand, dort ist sie auch bis Juli 1927 nachweisbar.

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

Die Herkunft dieses früheren Militärflugzeugs, ebenfalls hergestellt 1917 von der Deutsche Flugzeug-Werke GmbH in Leipzig, liegt im Dunkel. Das Westfalenwerk hatte die Zelle 1924 in nicht flugfähigem Zustand erworben, baute die Maschine wieder auf und für zivile Zwecke um. Zum Antrieb diente ein Sechszylinder-Reihenmotor Benz Bz IV (200/220 PS, 147/162 kW), Motor-Nr. 32304. Nach ihrer Fertigstellung im November 1924 erhielt das Flugzeug die neue Werknummer 2, weil die ursprüngliche Nummer nicht mehr zu ermitteln war.

Die Hüffer-Werke in Paderborn erwarben die Maschine im Mai 1925, erledigten die DVL-Abnahme und veranlaßten im gleichen Monat ihre Zulassung zum Luftverkehr unter der Nummer D-593. Ende Oktober 1925 wurde das Flugzeug an die Firma Fuhrken weiterverkauft, inzwischen mit dem Motor Nr. 34382. Der weitere Lebenslauf der Maschine findet sich im Bericht über den Luftfahrtbetrieb Siegfried Fuhrken (siehe ADL-Homepage).



Ein qualitativ besseres Bild der Westfalenwerk W I (DFW C V) D-593 stand leider nicht zur Verfügung. Die Aufnahme stammt vermutlich aus dem Frühjahr 1926 und zeigt die Maschine im Einsatz beim Luftfahrtbetrieb Siegfried Fuhrken in Bad Oeynhausen. (Luftfahrtarchiv Matthiesen)

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

Auch bei dieser ehemaligen Militärmaschine DFW C V (Baujahr Ende 1918) ist die Herkunft unbekannt. Die Westfalenwerk GmbH hatte das Flugzeug im Oktober/November 1924 wiederaufgebaut und für zivile Zwecke umgerüstet. Zum Antrieb diente der übliche Sechszylinder-Reihenmotor Benz Bz IV (200/220 PS, 147/162 kW). Nach Fertigstellung führte das Flugzeug die neue Typenbezeichnung Westfalenwerk W I und die neue Werknummer 3.

Im Dezember 1924 kaufte der Luftfahrtbetrieb Siegfried Fuhrken die Maschine und ließ sie am 22.12.1924 mit einer Sondergenehmigung des RVM auf dem Luftweg von Münster nach Bad Oeynhausen überführen. Die besondere Genehmigung war erforderlich, weil das Flugzeug vorher noch nie eine offizielle Zulassung besessen hatte. Nach erfolgter DVL-Abnahme wurde die W I Nr.3 am 15. April 1925 als D-249 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen. Der weitere Lebenslauf der Maschine ist im Bericht über den Luftfahrtbetrieb Siegfried Fuhrken zu finden (siehe ADL-Homepage).

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

Wann und von wem die Westfalenwerk GmbH diese überholungsbedürftige LVG C VI-Zelle kaufte, darüber gibt es ebenfalls keine Informationen. Auch hier war die ursprüngliche Werknummer der Maschine unbekannt, in Abstimmung mit DVL und RVM erhielt das Flugzeug die neue Werknummer W I Nr.4. Zum Antrieb diente der Standardmotor Benz Bz IV (200/220 PS, 147/162 kW), mit der Motornummer 34165.

In den letzten Junitagen 1925 kaufte die Firma Siegfried Fuhrken den noch in Überholung befindlichen Doppeldecker, ließ ihn am 1.7.1925 verladen und auf dem Landweg von Münster nach Bad Oeynhausen transportieren. In den Fuhrken-Werkstätten brachte man die Überholung der Maschine zu Ende. Mit dem Datum 14.9.1925 erhielt das Flugzeug unter der Nummer D-789 die amtliche Zulassung zum Luftverkehr. Ende Oktober 1925 wurde das Kennzeichen in D-797 geändert. Der weitere Lebenslauf der Maschine findet sich im Bericht über den Luftfahrtbetrieb Siegfried Fuhrken (siehe ADL-Homepage).



*Die LVG C VI, Kennzeichen D-797, diente bei der Firma Fuhrken sowohl im Rundflugbetrieb als auch zur Bekämpfung von Forstschädlingen. Hier wird gerade der im Passagierabteil eingebaute Streugutkasten von oben mit Calciumarsenat befüllt.
(Luftfahrtarchiv Matthiesen)*

Baubeschreibungen

Albatros B II (DLFW B II)

Zweistieliger verspannter Doppeldecker mit 2 Sitzen hintereinander.

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

Das Rumpferüst war aus vier Holzholmen und Sperrholz-Formspanten aufgebaut, seine Innenauskreuzung bestand aus Stahldrähten. Bis zum Führersitz diente Aluminiumblech zur Verkleidung, der übrige Rumpf besaß Sperrholzbeplankung. Die Leitwerks-Flossen bestanden aus einem Holzgerüst und trugen Sperrholzbeplankung, die Ruder waren in Stahlrohr ausgeführt und mit Stoff bespannt.

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

DFW C V (Westfalenwerk W I Nr. 1 bis 3)

Zweistieliger verspannter Doppeldecker mit 2 Sitzen hintereinander.

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

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

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

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

LVG C VI (Westfalenwerk W I Nr. 4)

Zweistieliger verspannter Doppeldecker mit 1 + 2 Sitzen hintereinander.

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

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

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

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

LVG B III

Zweistieliger verspannter Doppeldecker mit 2 Sitzen hintereinander in einem gemeinsamen Rumpfausschnitt.

In seinem konstruktiven Aufbau entsprach das Flugzeug vollkommen dem Typ LVG C VI, mit Ausnahme des anderen Besatzungsraums und der zur Seitenflosse abgestrebten Höhenflossen.

Mark R III a 22

Einsitziger abgestrebter Hochdecker in Gemischtbauweise.

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

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

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

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

Mark R IV a 23

Zweisitziger abgestrebter Hochdecker in Gemischtbauweise.

In seinem konstruktiven Aufbau war das Flugzeug genau wie der Einsitzer R III ausgeführt. Der Einstieg in den vornliegenden Schüler-/Fluggast-Sitz erfolgte durch eine Tür in der rechten Rumpfsseitenwand.

DLFW D VIII

Freitragender Doppeldecker mit 2 Sitzen hintereinander.

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

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

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

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

Werknummern-Übersicht Westfalenwerk

Westfalenwerk W I Nr. 1 bis 4

WerkNr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Informationen	
~1	W I (DFW C V)	Benz Bz IV	D-199	>07.1926	Luftreederei Coburg	
				?	Verbleib nach 07.1927 unbekannt	
2	W I (DFW C V)	Benz Bz IV	D-593	ohne	~12.1924	Westfalenwerk GmbH, Münster
					22.05.1925	Hüffer-Werke, Münster/Paderborn
					11.1925	Siegfried Fuhrken, Bad Oeynhausen
					08.05.1926	Totalschaden bei Hödingen (Krs. Gardelegen)
3	W I (DFW C V)	Benz Bz IV	D-249	ohne	>12.1924	Westfalenwerk GmbH, Münster
					15.04.1925	Siegfried Fuhrken, Bad Oeynhausen
					05.10.1925	Totalschaden bei Geisenfeld (Obb.)
4	W I (LVG C VI)	Benz Bz IV	D-797	D-789	14.09.1925	Siegfried Fuhrken, Bad Oeynhausen
					11.1925	Siegfried Fuhrken, Bad Oeynhausen
					11.1926	Georg Jankowiak, Bad Oeynhausen, Halter: Raab-Katzenstein Flugzeugwerk GmbH, Cassel
					06.1927	Georg Jankowiak, Bad Oeynhausen, Halter: Siegfried Fuhrken, Bad Oeynhausen
					~08.1927	Georg Jankowiak, Bad Oeynhausen (auch Halter)
					03.1929	Walter Küenzlen, Halberstadt, Halter: Erich Riehm, Cottbus
					05.1931	Georg Jankowiak, Erfurt
					?	Verbleib unbekannt

Zeichenerklärung:

- > mindestens seit
- ~ wahrscheinlich

Technische Daten

	Stahlwerk Mark R III a 22	Stahlwerk Mark R IV a 23	LVG B III	LVG C VI	
Spannweite	7,30	9,40	12,51	13,00	m
Länge	5,00	6,00	7,89	7,50	m
Aerodynamische Fläche	10,0	15,0	32,2	36,0	m ²
Leergewicht (Leermasse)	220	310	710	940	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	355	560	1020	1420	kg
Höchstgeschwindigkeit	110	120	120	160-170	km/h
Reisegeschwindigkeit	-	-	-	-	km/h
Landegeschwindigkeit	40	50	60	65	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	8	10	28 ¹⁾	4	min
Gipfelhöhe	3000	-	-	6000	m
Reichweite	460	480	300	550	km
Flugdauer	4	4	2,5	3,5	h
Triebwerk	Haacke HFM 2a (30/34 PS, 22/25 kW)	Haacke HFM 3 (45/50 PS, 33/37 kW)	Mercedes D II (120 PS/ 88 kW)	Benz Bz IV (200/220 PS, 147/162 kW)	

	Albatros B II	DLFW D VIII	DFW C V	
Spannweite	12,96	8,90	13,30	m
Länge	7,65	7,10	7,90	m
Aerodynamische Fläche	40,1	20,9	38,0	m ²
Leergewicht (Leermasse)	720	760	970	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	1070	1120	1430	kg
Höchstgeschwindigkeit	120	170 - 180	155	km/h
Reisegeschwindigkeit	-		140	km/h
Landegeschwindigkeit	65	85 - 90	-	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	10	4,5	4	min
Gipfelhöhe	3000	5500	5000	m
Reichweite	-	595	500	km
Flugdauer	4	3,5	-	h
Triebwerk	Mercedes D II (120 PS/ 88 kW)	Mercedes D III, (160 PS/118 kW)	Benz Bz IV (200/220 PS, 147/162 kW)	

1) Steigzeit auf 3.000 m Höhe

Hinweis: Die technischen Daten basieren auf damaligen Werksveröffentlichungen, auf den Angaben im Taschenbuch der Luftflotten von Werner v. Langsdorff, Ausgaben 1923 - 1926 sowie auf Informationen aus den Fachzeitschriften Flugsport, Illustrierte Flug-Woche und Illustrierte Motor-Zeitung der Jahrgänge 1923 bis 1926.

Quellen

Bücher und Broschüren

DVL (Hrsg.), Jahresbericht 1923/24, S.8, und Jahresbericht 1924/25, S.9.

Einwohnerbuch der Stadt Münster (Westfalen), Teil IV, Jahrgänge 1926, 1929 und 1930.

Werner von Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten, Jahrgänge 1923, 1924/25 und 1926, München bzw. Frankfurt/Main.

Prospekt über den Flugtag in Münster am 9.11.1924.

Zeitschriften

Flugsport, Jg. 1924, Nr. 11 Anzeigenseiten,
Jg. 1926, Nr. 1 S.12.

Illustrierte Flug-Woche, Jg. 1923, Nr. 19+20 S.123 + 125,
Jg. 1924, Nr. 14 Anzeigenseiten und Nr. 20 Anzeigenseiten.

Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 1924, Nr. 3 S.20 f,
Jg. 1925, Nr. 48 S.560,
Jg. 1926, Nr. 9 S.99,
Jg. 1927, Nr. 17 S.206.

Borkumer Zeitung vom 17. und 19.6.1924 sowie 1.7., 3.7. und 8.7.1924.

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Diverse Tätigkeitsberichte, Anweisungen und Aktennotizen des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Rheinland-Westfalen in Münster aus dem Zeitraum 1922 bis 1927.

Diverse Meldungen und Berichte der Polizei-Flugwachen Bad Oeynhausen, Bad Pyrmont, Berlin-Staaken, Bremen, Bückeburg, Coburg, Münster und Paderborn, aus dem Zeitraum 1923 bis 1927.

Diverse Unfall-Berichte der Polizei-Flugwachen Hamm, Münster und Paderborn sowie der Flugüberwachung Hannover aus dem Zeitraum 1924 bis 1926.

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 Automobil- und Elektromotorenwerk „Westfalen“ GmbH vom 19.1.1924 betr. Bereitstellung von Flugzeugen für die Abhaltung einer Leuchtpistolenlandung für einen Beamten des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes.

Schreiben der „Likrag“ Lippische Kleinflugzeug- und Radio-Gesellschaft vom 20.3.1924 an Pol. Obtl. Exss, stellv. Leiter der Luftüberwachung Rheinland-Westfalen betr. Zulassung zum Luftverkehr.

Schreiben der Westfalenwerk GmbH vom 28.10.1924 an den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen betr. Einstellung des Flugbetriebs.

Schreiben der DVL vom 31.3.1925 an die Westfalenwerk GmbH betr. Prüfung des Flugzeuges LVG C VI.

Comite de Garantie Aeronautique, 7. Fevrier 1925, Dix-Neuvième Liste des des appareils nouveaux classés come Civils par application des Regles de Discrimination données par le Conseil des Ambassadeurs des Puissances Alliées, No. 100 + 101.

Illustrationen

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

Danksagung

Der Verfasser dankt Dr. Helmer Zühlke (Leiter des Heimatmuseums auf Borkum) für seine freundliche Unterstützung mit Fotos und schriftlichen Belegen sowie Frau Denise Lange für die bereitwillige Zurverfügungstellung einer großen Anzahl von Fotografien aus dem Nachlaß ihrer Großeltern.

Verwendete Abkürzungen

DAL	Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin
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
ILGK	Interalliiertes Luftfahrt-Garantie-Komitee (Comite de Garantie Aeronautique)
LVG	Luft-Verkehrs-Gesellschaft mbH (nach 1918: KG), Berlin und Köslin
RVM	Reichsverkehrsministerium, Berlin