



Karl Kössler (ADL)

## Der Super-Storch Fieseler Fi 256

**Der Bericht enthält erstmals authentisches Material zur Geschichte der Fi 256, die als Weiterentwicklung der Fi 156 »Storch« im Juli 1941 in die Flugerprobung ging. Entgegen bisherigen Annahmen wurden mindestens zwölf Fi 256 gebaut. Von diesem Flugzeug waren bisher nur zwei Fotos bekannt. Wir können erstmals Fotos der Fi 256 V1 veröffentlichen.**

12.2011 durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in  
LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 8 / 1980

Seltsamerweise sind es gerade die zu Beginn oder während des Krieges bei der Firma Fieseler in Kassel durchgeführten Flugzeug-Entwicklungen, die schon damals und erst recht heute so gut wie unbekannt geblieben sind. Wenn überhaupt, werden sie in der Literatur nur mit ein paar allgemeinen und wenig aussagekräftigen Bemerkungen abgetan. Bilder sind meist spärlich, oft überhaupt nicht vorhanden.

Die Fi 256 macht da keine Ausnahme. Bisher sind von diesem Flugzeug, das durch die Ungunst der Verhältnisse niemals aus dem Schatten des buchstäblich weltberühmt gewordenen »älteren Bruders«, des »Storchs« Fi 156, her austreten konnte, nur zwei Aufnahmen bekanntgeworden (siehe Bild 6 und 7). Dazu lauten die Aussagen in der Literatur einstimmig etwa so: »Von diesem als Nachfolger des Storchs geplanten 5-sitzigen Flugzeug sind nur zwei Exemplare (manchmal auch: nur eines) bei der französischen Nachbafirma Morane gebaut worden.« Gelegentlich ist auch noch zu lesen, es hätte sich bei der Fi 256 um eine für rein zivile Zwecke bestimmte Entwicklung gehandelt. Was ist nun an diesen Aussagen wahr, was nicht?

Offen bleiben muß vorerst die Frage, ob das Projekt wirklich in die zivile Richtung zielte. Es ist nicht ausgeschlossen, daß Überlegungen in dieser Richtung einen Einfluß gehabt haben. Schließlich gaben die Sitzanordnungen (zwei Sitzbänke für je zwei Fluggäste nebeneinander, hinter dem vorne allein sitzenden Flugzeugführer) und die im Gegensatz zum Storch nicht mehr abgesetzte Seitenwand-Verglasung einen Hauptvorteil wieder preis, nämlich dessen ausgezeichnete Sichtverhältnisse, auch direkt nach unten. Gerade diese Möglichkeit war seinerzeit vom Technischen Amt des RLM bei der Aufstellung der Forderungen für das zu schaffende Verbindungsflugzeug als eine der wichtigsten angesehen worden. Der Wunsch aber, mehr Fluggäste befördern zu können, auch unter Inkaufnahme verschlechterter Sicht- und Beobachtungsmöglichkeiten, deutet schon in Richtung auf mehr Wirtschaftlichkeit, die im militärischen Bereich meist hinter den technischtaktischen Forderungen zurücktreten muß, im zivilen Bereich aber eine ausschlaggebende Rolle spielt.

Die Überlegungen zur Schaffung eines Nachfolgers und Ergänzungsmusters für den Storch müssen wenigstens bereits im Jahre 1937 begonnen worden sein. Denn schon am 11. März 1938

findet sich im Flugbuch von Dipl.-Ing. Helmut Czolbe, damals Sachbearbeiter in der Abteilung E 10 der Erprobungsstelle Rechlin, eine Eintragung [1] eines Fluges mit dem Flugzeug **Fi 156 V1 D-IBXY** in Kassel mit der Bemerkung: »Weiterentwicklung Fi 156«. An dieser Maschine waren danach, so erinnert sich Herr Czolbe, verschiedene für die Verwendung am Nachfolgemuster Fi 256 vorgesehene Änderungen eingebaut.

Dieses abgeänderte Flugzeug ist mit größter Wahrscheinlichkeit auf Bildern zu sehen, die bereits in der englischsprachigen Literatur veröffentlicht worden sind (z. B. in Green, Warplanes of the Third Reich, S. 166 links Mitte, und in Gunston, Hitler's Luftwaffe, S. 156, wobei von letzterem Buch auch eine deutsche Ausgabe mit dem Titel Die Luftwaffe erschienen ist, sowie in der Zeitschrift Air International, Vol. 11, Heft 6, S. 282). Auf diesen Bildern, die anscheinend aus einem Film oder zumindest aus einer Bildfolge stammen, trägt die Fi 156 V1 bereits das Rechliner Stammkennzeichen GM+AL, woraus sich ebenso wie aus den bereits breiten weißen Winkeln des Balkenkreuzes der Zeitpunkt der Aufnahme auf Ende 1939 oder Anfang 1940 festlegen läßt. Aus den Aufnahmen läßt sich erkennen, daß an diesem Flugzeug zumindest folgende, nachher bei der Fi 256 V1 wiederzufindende Änderungen vorgenommen worden sind:

1. größere V-Stellung der Tragflächen,
2. schräg nach oben abgeschnittene Flügelrandkappen,
3. anscheinend automatisch ausfahrende, bewegliche Vorflügel,



Vor dem Erstflug der Fi 256 V1. Auf dem Bild sind die an der Entwicklung wesentlichen Beteiligten zu sehen. Von links: Ing. Reinhold Mewes, Dipl.-Ing. Erich Bachem, Gerhard Fieseler und im Flugzeug Dipl.-Ing. Willy Fiedler.

4. ein nicht ausgeglichenes, verkleinertes Seitenleitwerk.

Vergleicht man diese Einzelheiten mit den entsprechenden an der hier erstmalig gezeigten Fi 256 V1, so liegt die Übereinstimmung auf der Hand (siehe Bilder 1 und 3).

Das Flugzeug **Fi 256 V1** flog am **9. Juli 1941** in Kassel-Waldau zum erstenmal. Flugzeugführer war der damalige Leiter der Mustererprobung und Serienfliegerei, Flugbaumeister Dipl.-Ing. Willy Fiedler (siehe Bild 2).

Auch an der Fi 256 ergab sich offensichtlich im Laufe der Erprobung die Notwendigkeit, Änderungen vorzunehmen. Wie die Bilder 4 und 5 zeigen, sind z. B. Anbringungsart und Form des Höhenleitwerks geändert worden. Während das Höhenruder in seiner ursprünglichen Form, bei einer sehr kleinen Höhenflosse, praktisch als Pendelruder mit großen, außen angebrachten Ausgleichsgewichten anzusprechen war (Bild 3), wurde später wieder zu einem üblichen

gedämpften Leitwerk übergegangen, das außerdem tiefer gesetzt worden ist.

Auffallend ist auch, daß gegenüber dem Storch erhebliche Anstrengungen unternommen worden sind, durch bessere aerodynamische Gestaltung die Spanne zwischen Mindest- und Höchstgeschwindigkeit zu vergrößern. Dazu gehören z. B. der bewegliche, anscheinend automatisch ein- und ausfahrende Vorflügel, die verkleideten Fahrwerkbeine und die einstelligen, ebenfalls verkleideten Flügelstreben.

Offensichtlich ist das Flugzeug dann später noch weiterentwickelt worden, wie die Bilder 6 und 7 zeigen. Dabei hat man vermutlich zugunsten einer einfacheren Fertigung, vielleicht auch aus Gewichtsgründen, einige der aerodynamischen Verfeinerungen wieder fallengelassen. So wurde z. B. das Fahrwerk wieder mehr konventionell, und anstelle der I-Streben verwendete man wieder V-Streben.

Hier wäre zu erwähnen, daß an einem Flugzeug, der V3, nach Aussagen von Herrn Fiedler [2] ein sogenanntes Kniegelenkfahrwerk der französischen Firma Messier angebaut und erprobt worden ist. Ein Bild davon fehlt leider. Wenn es also demnach eine V3 gegeben hat, womit die von der Literatur genannte Zahl von angeblich nur zwei gebauten Flugzeugen bereits als falsch erwiesen ist, stellt sich natürlich sofort die Frage, wie viele Flugzeuge dieses Modells dann wirklich gebaut worden sind. Sie kann leider bisher nur mittelbar beantwortet werden.

In den noch vorhandenen Flugbüchern der Werkspiloten Gerhard Gleuwitz [3] und Franz-Friedrich Merten [4] sowie des Bauaufsichts-Abnahmepiloten Anton Riediger [5] finden sich die Flugzeugbezeichnungen V1 bis V6 sowie zwei weitere Flugzeuge, die als 01 und 02 eingetragen sind. In Kassel müssen also mindestens acht Flugzeuge Fi 256 vorhanden gewesen sein, von denen auf jeden Fall die sechs V-Flugzeuge auch dort gebaut worden sind. Dies wird sowohl von Herrn Fiedler als auch von Herrn Czolbe bestätigt.

Welche Flugzeuge nun wann zum erstenmal in den genannten Flugbüchern erscheinen, soll folgende Aufstellung zeigen:

Flugzeug	Ersteintragung	Pilot	Weitere Eintragungen
V1	kein Eintrag		(Bild 1 bis 5)
V2	10. 12. 41	Riediger	27. 09. 43 Merten, 7. 12. 43 Gleuwitz
V3	06. 06. 42	Gleuwitz	10. 04. 43 Merten (nach Rechlin)
V4	23. 05. 42	Gleuwitz	03. 11. 42 Riediger (Abnahmeflug)
V5	27. 01. 43	Riediger	02. 06. 43 Riediger (Abnahmeflug)
V6	23. 07. 43	Riediger	26. 07. 43 Riediger (Abnahmeflug)
01	13. 09. 43	Gleuwitz	24. 09. 43 Riediger (Abnahmeflug)
02	15. 06. 44	Riediger	Überlandflug

Die Fi 256 V1 am 9. Juli 1941, dem Tag des Erstfluges.





CJ+VG	26. 06. 44 Riediger
CJ+UC	21. 02. 42 Merten, 24. 02. 42 Braun*, 22. 03. 42 Schneider*, 15. 05. 42 Baist*
CS+LB	22. 01. 45 Gatzemeier**
DN +OD	14. 03. 44 Hirschberg*
DP+NA	21. 10. 43 Böttcher*, 28. 10. 43 Hirschberg*
DP+NC	(siehe Foto unten)
DP+NE	17. 03. 45 Eisermann*
GS+IG	23. 02. 42 Dietrich*
NF+ST	05. 06. 43 Merten, 24. 03. 44 Hirschberg*, 27. 04. 44 Böttcher* (wahrscheinlich V5)
NF+SU	16. 03. 43 Czolbe*, 09. 07. 44 Gatzemeier** (= V6)
RH+DO	29. 04. 43 Hirschberg* (Fahrwerkserprobung) (wahrscheinlich V3)
RH+DP	04. 01. 43 Dietrich*, 07. 01. 43 Baist*, 23. 01. 43 Reck* (= V4)

\* = E-Stelle Rechlin, \*\* = E-Stelle Tarnowitz



Dies sind die beiden einzigen bisher bekanntgewordenen Aufnahmen von Fi 256 Flugzeugen. Bei beiden handelt es sich möglicherweise um die im Text erwähnte Ausführung E. Im Hintergrund eine Fletner FI 282.

Die Ein- und Nachflieger-Mannschaft der Fieseler-Werke. Von links: Biedermann, Schwalbe, Gelhaar, Lüdermann, Riediger, Gleuwitz und Fiedler.



In diesem Fall würde die Zahl der noch in Kassel gefertigten Fi 256 dann auf mindestens acht Flugzeuge steigen.

Wirklich gebaut müssen aber erheblich mehr Fi 256 worden sein. Dabei bleibt es allerdings ungeklärt, ob die weiteren auch noch in Kassel oder schon bei Morane gefertigt worden sind. Die Firma Leichtbau Budweis scheidet jedenfalls aus, weil in ihren erhalten gebliebenen Produktionsmeldungen keine Fi 256 auftaucht [9].

Es läßt sich aber der Nachweis führen, daß es **wenigstens zwölf Fi 256** gegeben haben muß, wahrscheinlich aber noch mehr. Abzuleiten ist dies aus Eintragungen von Flügen mit Fi 256 in Flugbüchern vor allem von Angehörigen der Erprobungsstellen Rechlin und Tarnowitz [10]. Die dort gefundenen Stammkennzeichen mit den zugehörigen Daten enthält die nebenstehende Zusammenstellung.

Es ist kaum anzunehmen, und auch eine Wahrscheinlichkeitsüberlegung spricht dagegen, daß diese hier gebrachte Zusammenstellung von mehr oder weniger zufällig gefundenen Maschinen bereits alle gebauten Flugzeuge Fi 256 umfaßt. So ist es besonders die Kennzeichenfolge DP+NA, NC und NE, welche die begründete Annahme gestattet, daß auch die beiden dazwischenliegenden Kennzeichen von Fi 256 getragen worden sind.

Über den Verbleib der Fi 256 Flugzeuge ist praktisch nichts bekannt. Lediglich von der V2, die sowohl Gerhard Fieseler selbst als auch Dipl.-Ing. Fiedler als Reiseflugzeug für ihre häufigen Flüge nach Peenemünde diente (Erprobung der Fi 103!), kennt man ihr Schicksal. Sie fiel in Peenemünde eines Nachts einem Sturm zum Opfer [2, 11].

Wenn auch in diesem Fall nur relativ wenige Tatsachen zur Geschichte eines deutschen Flugzeugmusters zusammengetragen werden konnten, so erlauben sie doch, ein der Wirklichkeit sehr viel näher kommendes Bild dieser Entwicklung zu zeichnen, als es mit den bisherigen, in mehrfacher Hinsicht unzutreffenden Behauptungen in der Literatur möglich war. Vielleicht können nun noch andere Leser etwas zur weiteren Vervollständigung des Bildes beitragen?

#### Quellen

- [1] Flugbuch Dipl.-Ing. Helmut Czolbe, E-Stelle Rechlin
- [2] Schreiben Dipl.-Ing. Willy Fiedler, vom 1. 12. 1976
- [3] Flugbuch Flugkapt. Gerhard Gleuwitz, Fieseler- Werke
- [4] Flugbuch Flugkapt. Franz-Fr. Merten, Fieseler- Werke
- [5] Flugbuch Flugkapt. Anton Riediger, Bauaufsicht der Lw.
- [6] Dokument Bundesarchiv Freiburg, Akte RL 3/ v.492
- [7] Fertigungsübersicht der Fa. Fieseler vom 8. 11.44 (Archiv ADL)
- [8] Aktenvermerk vom 21. Juli 1943, Bundesarchiv Freiburg, Akte RL 3/V.238
- [9] Produktionsmeldungen der Fa. Leichtbau Budweis (Archiv ADL)
- [10] Flugbücher der Flugzeugführer der E-Stelle Rechlin: Baist, Böttcher, Braun, Dietrich, Eisermann, Hirschberg, Reck und Schneide, sowie von der E- Stelle Tarnowitz: Gatzemeier.
- [11] Gerhard Fieseler: *Meine Bahn am Himmel*, München 1979 (Seite 261)

Fotos: Die Bilder stellten freundlicherweise zur Verfügung: die Herren Gerhard Fieseler ((Abb. 1, 3), Fiedler (2, 4, 5), Mohr (6), Schliephake (7); ihnen sei herzlich gedankt.