



*Flugaufnahme der Si 201 V1 beim Langsamflug bzw. im Landeanflug, mit ausgefahrenen Vorflügeln und Klappen.  
Das Flugzeug hat noch das hohe Fahrwerk. (Slg. Mohr)*

## Das Verbindungsflugzeug Siebel Si 201, ein zu radikaler Entwurf?

Von Karl Kössler (ADL)

11.2019 durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 2/1994

### Vorgeschichte

Als die Firma Klemm 1934 auf Wunsch des RLM aus strategischen Gründen von Böblingen nach Mittel-deutschland verlegt werden sollte, fanden Hans Klemm und sein Gesellschafter Fritz Siebel einen Ausweg. Sie gründeten auf dem noch aus dem ersten Weltkrieg stammenden Gelände der Fliegerersatzabteilung 14 in Halle ein Zweigwerk. Es erhielt zunächst den Namen Klemm-Flugzeugwerk Halle GmbH, wurde dann in Flugzeugwerk Halle umbenannt und schließlich, als Siebel die Anteile Klemms übernommen hatte, als Siebel-Flugzeugwerke Halle in das Handelsregister eingetragen.

Zu den aus Böblingen ins neue Werk abgestellten leitenden Kräften gehörten vor allem der tüchtige Chefkonstrukteur Friedrich Fecher und der Betriebsleiter Franz Walter. Was diese beim Umzug mitnahmen, war aber auch ein bereits in Arbeit befindliches Projekt für ein fünfsitziges, zweimotoriges Reiseflugzeug, das im Entwicklungsprogramm des Technischen Amtes vom 1.11.1935 folgerichtig noch als Kl 104 bezeichnet wurde. Nach der Umbenennung der Firma in Flugzeugwerk Halle änderte sich diese Musterbezeichnung dann in Fh 104, die das Flugzeug auch beibehielt, als es anschließend bei der nun Siebel-Flugzeugwerke heißenden Firma in Serie gebaut wurde.

Einen weiteren Entwicklungsauftrag, diesmal für ein Verbindungsflugzeug, hatte Klemm, gemeinsam mit den Bayerischen Flugzeugwerken (Messerschmitt), nach demselben Entwicklungsprogramm bereits im September 1935 erhalten. Eine Attrappe davon sollte schon im Januar 1936 fertig sein.

Vermutlich aufgrund der Umstellungen bei Klemm scheint dieser Auftrag vom RLM aber zurückgezogen worden zu sein, denn im darauffolgenden E-Programm (vom 1.1.1936) ist anstelle von Klemm neben BFW jetzt erstmals Fieseler als zweite beauftragte Firma genannt.

## Die Entwicklung beginnt

Das Flugzeugwerk Halle erscheint erneut, jetzt als dritter Mitbewerber, in der nächsten Ausgabe des E-Programms vom 1.4.1936 mit der Eintragung „Projekt FWH mit As 10 C“, wofür aber, im Gegensatz zu den beiden anderen Projekten, als Datum der Aufgabenstellung nicht mehr der September 1935, sondern der Februar 1936 genannt wird. Bei den Konkurrenzfirmen Fieseler und BFW sind in dieser Programmausgabe jedoch bereits die uns geläufigen Musterbezeichnungen Fi 156 bzw. Bf 163 mit jeweils V1 und V2 (mit As 10 C) und V3 (mit HM 508 B) aufgeführt.

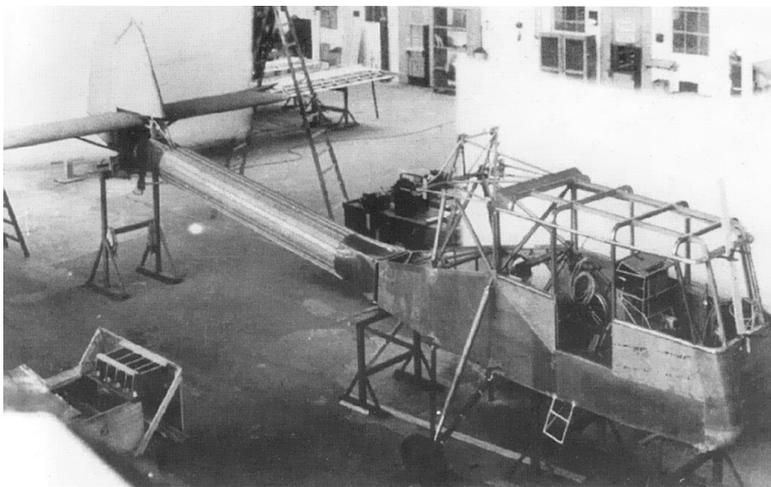
Von der anschließenden Ausgabe (1.7.1936) an, bis hin zur letzten (1.10.1937), wird für den Entwurf dann stets Fh 201 als Musterbezeichnung angegeben. Eine Attrappe davon hätte bis Juni 1936 und das erste Flugzeug bis Februar 1937 fertig sein sollen.

Wenn man aber weiß, daß der erste „Storch“, die Fi 156 V1 D-IBXY, bereits am 10. Mai 1936 flog (vgl. den Bericht „Fieseler Fi 156 „Storch“ – wie er wirklich entstanden ist“ im ADL-Internetportal), läßt schon allein dieses Datum erkennen, daß zu der Zeit das Rennen für den Storch und gegen die beiden anderen Entwürfe weitestgehend gelaufen gewesen sein muß.

Im September 1936, als die Fi 156 V2 bereits zur Erprobung zur E-Stelle Rechlin ging und das nur sehr langsam vorankommende Projekt Bf 163 von BFW wegen Überlastung des Konstruktionsbüros schon an Dr. Ing. Adolf Rohrbach, Berlin, zur Weiterführung abgegeben worden war, verschob sich auch die Fertigstellung der Fh 201 V1 immer mehr, zunächst auf Februar und schließlich auf April 1937.

Im E-Programm vom 1.4.1937, in dem für die ersten beiden Fh 201 (von drei insgesamt bestellten) auch schon die W.Nr. mit 748 und 749 angegeben waren, wurde die Flugklarstellung des ersten Flugzeugs als noch im April zu erwarten genannt. Auch hier ist wichtig zu wissen, daß da sogar schon die Fi 156 V3 seit Februar in Rechlin zur Erprobung war!

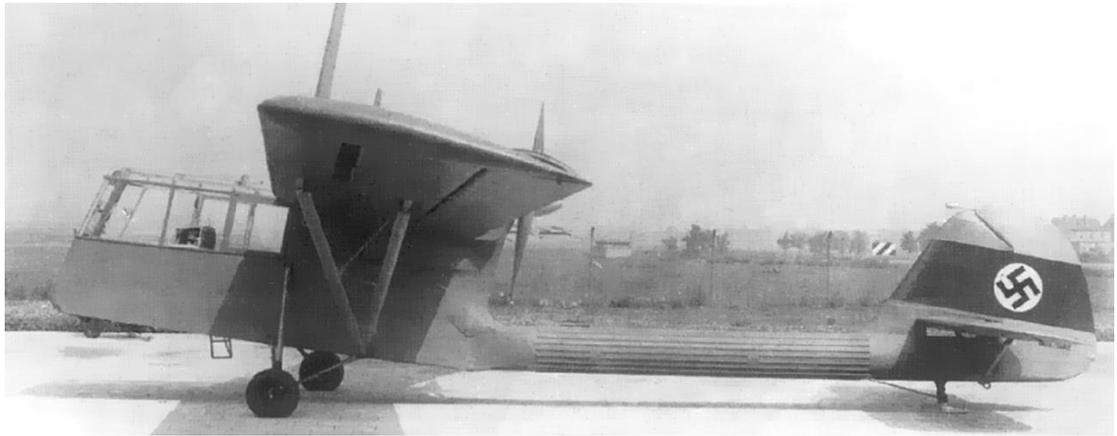
Im letzten noch aufgefundenen E-Programm vom 1.10.1937 ist schließlich die Bf 163 bereits auf nur noch zwei Stück zurückgesetzt, während für den Storch die Nullserie mit 10 Flugzeugen als schon im Dezember 1936 (!) in Auftrag gegeben bezeichnet wird. Von der Fh 201 sind zwar weiterhin 3 Stück aufgeführt, von denen das erste Stück aber erst vom Oktober 1937 an bei der E-Stelle erprobt werden sollte, also mit einem ganzen Jahr Verspätung gegenüber dem Storch.



*(links): Der Rumpf der Fh 201 in der Fertigung. Das Mittelteil mit Motorträger und den Fahrwerkanschlüssen ist aus Stahlrohren zusammenschweißt, der Rest ist eine Leichtmetallkonstruktion.*

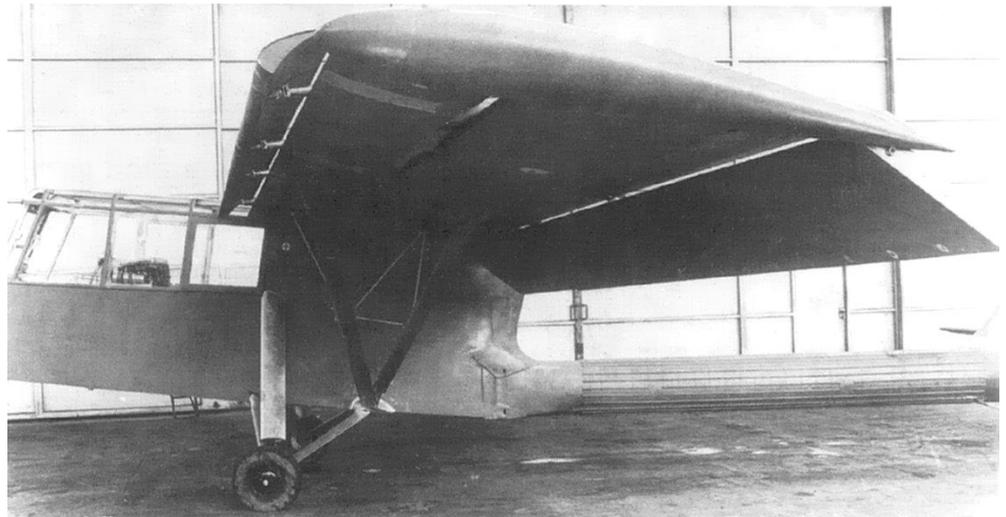
*(unten): Das fertige Flugzeug Fh 201 V1. (Slg. Mohr)*





Die V1 oben mit eingefahrenen Hochauftriebshilfen (Vorflügel und Fowlerklappen), während sie auf dem unteren Bild ausgefahren sind.

Das Fahrwerk ist bereits verkürzt und hat auf dem Foto unten zusätzlich Verkleidungen an Federbein und Streben, auf die aber später doch wieder verzichtet wurde.



## Erstflug und Erprobung der Fh 201 V1

Der weitere Gang der Entwicklung liegt leider im Dunkeln. Fest steht nur, daß der Erstflug der Fh 201 V1 mit großer Wahrscheinlichkeit sogar erst am 30.7.1937 in Halle stattgefunden hat, vermutlich mit dem damaligen Chefpiloten Wolfgang Ziese am Steuer. Dabei scheinen sich bereits gewisse schwerwiegende Mängel herausgestellt zu haben, so daß wohl bald der Entschluß gefaßt worden sein dürfte, für das zweite Flugzeug das ganze Tragwerk umzukonstruieren.

Der Generalluftzeugmeister, Generalmajor Ernst Udet, besuchte das Werk offensichtlich irgendwann im Herbst 1937 und flog bei dieser Gelegenheit die Fh 201 nach. Der Literatur nach soll er danach das Flugzeug als ungeeignet bezeichnet haben, was das Aus bedeutet hätte. Das eine der hier gezeigten Bilder muß bei dieser Gelegenheit entstanden sein.



Generalmajor Ernst Udet wurde bei seinem Werksbesuch auch die V1 vorgestellt. Von links: Konstrukteur Dipl.-Ing. Gans (mit Brille), kaufm. Direktor Dr. Seitz, Chefkonstrukteur Fecher, Udet, Firmenchef Siebel, Bauaufsichtsleiter Brandenburg und techn. Direktor Walter.

Es ist durchaus möglich, daß es so war – nur sicher ist es keinesfalls. Das entscheidende Wort hätte wohl von der E-Stelle Rechlin kommen müssen. Erstaunlich ist aber, daß weder die Bf 163 noch eine der beiden Fh 201 irgendwann zur Erprobung nach Rechlin gekommen zu sein scheinen.

Wohl aber besuchte der zuständige Sachbearbeiter der Gruppe E2 der E-Stelle Rechlin, Flg. Obering. Helmut Czolbe, am 2.3.1938 zunächst die Firma Weserflug in Lemwerder, wo er das erste und möglicherweise auch einzige gebaute Flugzeug Bf 163 D-IUCY (nach der VFW Flugzeug-Monografie Nr. 3 hatte es die W.Nr. 163.001) nachflog. Zwei Monate später, am 3. und 4.5., war dann die inzwischen in Siebel-Flugzeugwerke umbenannte Firma sein Besuchsziel, wobei er diesmal von seinem Kollegen, Flg. Obering Werner Altrogge, begleitet war.

Nach den Eintragungen in ihren Flugbüchern (ohne Kennzeichen) machten beide dort je einen Flug sowohl mit der Fh 201, bei der es sich wahrscheinlich immer noch um die V1 gehandelt haben dürfte, als auch mit einer als Fh 202 eingetragenen „Hummel“. Die letztere ging dann wirklich nach Rechlin, wo sie zwei Monate später aber bereits als Si 202 mit dem Kennzeichen D-ESFH im Flugbuch Czolbe auftaucht.

Trotz der offensichtlich erfolgten Ablehnung ihres Projekts zugunsten des bereits in Großserie laufenden Storchs, gab die Firma anscheinend die Suche nach einer Verwendungsmöglichkeit für ihr radikal „anderes“ Flugzeug nicht auf.

In den, im Gegensatz zur Luftwaffe, fast vollständig erhalten gebliebenen Akten der Kriegsmarine ist mit Datum vom 23. Feb. 1938 ein Vermerk (Az. LA I-L Br.b.Nr.43/38 geh.) über ein Gespräch zu finden, an dem die Herren Dipl.-Ing. Alpers und Dipl.-Ing. Christensen (beide von LC II) und der Chef der L. In.8 (Inspektion für Seeflieger), Oberst Coeler, teilgenommen hatten. Darin ging es um die Verwendung sowohl der Fh 201 (oder Si 201) als auch der Fi 156 als Bordflugzeug auf Kriegsschiffen.

Bekanntlich hatte die E-Stelle See Travemünde die Möglichkeit des Einsatzes solch extrem kurz startender und landender Landflugzeuge auf kleinen Schiffsdecks durch die erfolgreichen Landeversuche mit einer Fi 156 auf dem Heck des Flugsicherungsschiffs „Greif“ nachgewiesen. Zu dieser Zeit war also das Siebel-Flugzeug immer noch im Gespräch. Daß dann auch aus diesen Plänen nichts wurde, und zwar für beide Flugzeugmuster, ist bekannt.

*Hier noch einmal ein Foto der Si 201 V1, diesmal mit ihrem Kennzeichen D-IYVN. (Foto: Deutsche Aerospace)*



Beim Flugzeug Fh oder Si 201 hatte der Konstrukteur Fecher auf jeden Fall von allen drei Konkurrenzfabrikaten am radikalsten die Forderungen des RLM nach „bester Sicht nach allen Seiten“ erfüllt. Sein kastenförmiger, stark verglasteter Rumpf war zwar alles andere als aerodynamisch günstig, was aber bei den kleinen, angestrebten Geschwindigkeiten nicht viel bedeutete. Dafür aber hatte der Beobachter, der in ganz unüblicher Weise vorne, also vor dem Flugzeugführer saß, einen uneingeschränkten Blick nach fast allen Seiten.

Nachteilig aber war, daß trotz der sehr groß bemessenen Hochauftriebshilfen (bewegliche Vorflügel und Fowlerklappen, die beide über die ganze Spannweite reichten) die geforderten sehr niedrigen Lande- und Startgeschwindigkeiten anscheinend nicht erreicht werden konnten.

Da dieses erste Flugzeug keine Querruder hatte, mußten zur Steuerung um die Längsachse Störklappen zumindest auf der Flügeloberseite verwendet werden. Möglicherweise waren es die damit in der Erprobung gemachten Erfahrungen, welche zur Umkonstruktion des ganzen Tragwerks für die V2 führten.

Einige Bilder der V1 erwecken den Eindruck, als wenn bei diesem Flugzeug, das erst ziemlich spät sein Kennzeichen D-IYVN aufgemalt bekommen hat, das Anklappen der Flächen noch nicht möglich gewesen wäre. Da die Ausschreibung die Möglichkeit dazu aber verlangte, muß die Konstruktion dies auch erlaubt haben. Beim zweiten Flugzeug besteht daran kein Zweifel, wie die Bilder zeigen.

## Das zweite Versuchsmuster Si 201 V2

Betrachtet man die sehr weitgehenden Unterschiede beim Tragwerk der beiden Prototypen, so ergeben sich doch viele Fragen. Wenn Udet die V1 seinerzeit nachgeflogen und schon abgelehnt haben soll, wie die Literatur verkündet, aus welchem Grund hat man dann die viele Arbeit auf sich genommen, das Tragwerk des zweiten Flugzeugs völlig umzukonstruieren? Geschah das, um Udet's Meinung mit Hilfe eines wesentlich verbesserten Entwurfs nochmals zum Positiven zu ändern oder hat man, ohne Kenntnis oder vielleicht sogar gegen den Willen des Technischen Amts, auf eigene Faust die Änderungen durchgeführt? Und – war es nur Udet allein, der gegen das Flugzeug war? Was war z.B. die Meinung der Piloten der E-Stelle Rechlin, welche in die Erprobung doch sicher bereits viel früher eingeschaltet gewesen sein werden, als durch das Datum des Besuchs der Herren Altrogge und Czolbe nachgewiesen ist?

Leider sind von den dafür mit großer Wahrscheinlichkeit in Frage kommenden anderen E-Stellen-Piloten Flugbücher nicht mehr vorhanden. Keine dieser Fragen ist zu beantworten. Vielleicht ist das mit Hilfe der jetzt zur Verfügung stehenden, hinzugekommenen Archive eines Tages möglich.



*Zwei Bilder der V2 D-IWHL mit dem neu konstruierten Tragwerk. Das Flugzeug hat jetzt normale Spaltquerruder mit Massenausgleich und entsprechend verkürzte Fowlerklappen. Anstelle der vierflügeligen Luftschraube ist eine mit drei Flügeln eingebaut.  
(Slg. Mohr)*

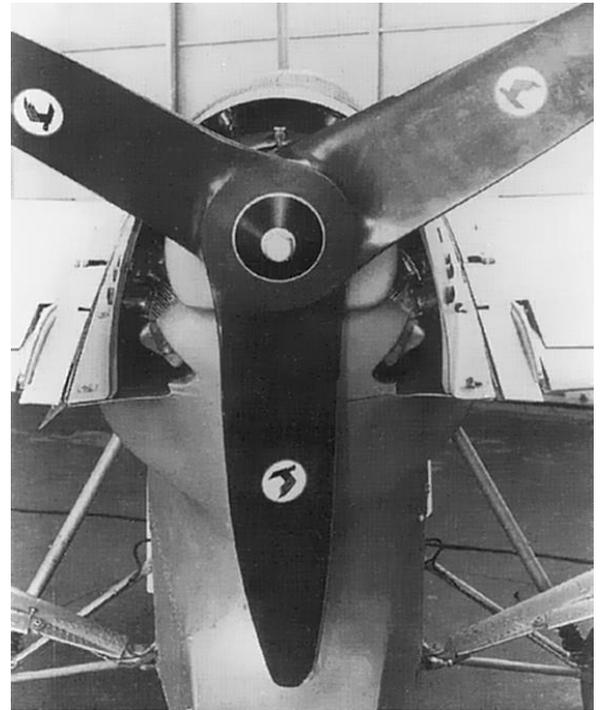
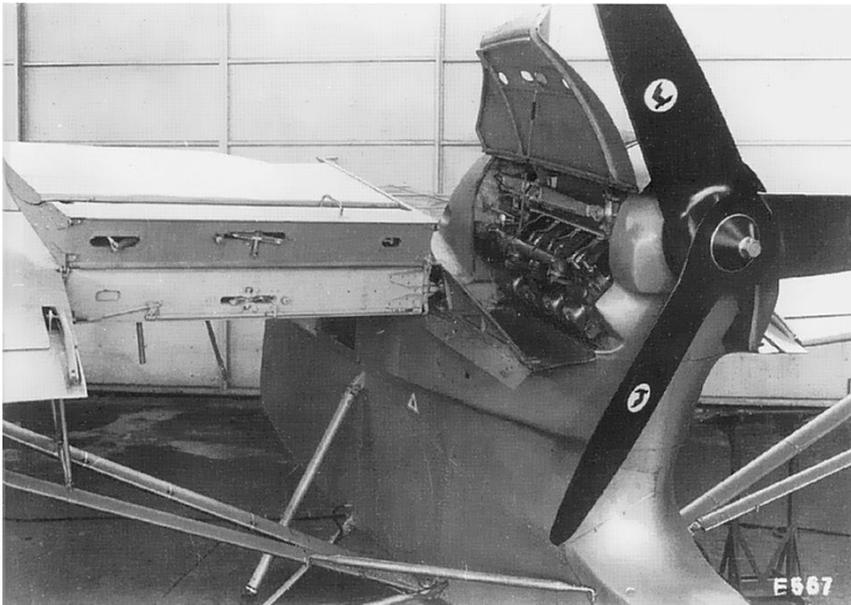


Die Bilder lassen lediglich erkennen, daß beim zweiten Flugzeug, welches das Kennzeichen D-IWHL trägt, die Flächen nun normale, massenausgeglichene Spaltquerruder haben. Zwischen ihnen und dem Rumpf sitzen, wie auch schon bei der V1, in obenliegenden Schienen geführte Fowlerklappen. Ein innerer Teil dieser Landehilfen ist, zusammen mit einem bis zum Hinterholm reichenden Flügelstück, als getrennter, mit Schnellanschlüssen versehener Kasten ausgebildet, der, nach oben geklappt, das Schwenken der Flächen nach hinten ermöglicht. Damit war die Breite des zusammengefalteten Flugzeugs nur noch von etwas mehr als der Spannweite des Höhenleitwerks bestimmt.

Als wesentlicher Unterschied zwischen V1 und V2 fällt auch die Verwendung einer jetzt dreiflügeligen starren Holzluftschraube auf, gegenüber der vierflügeligen der V1. Der Grund dafür dürften Schwingungsprobleme gewesen sein, da ja bei vier Flügeln jeweils zur selben Zeit zwei davon in das verwirbelte Strömungsgebiet hinter dem Flügelprofil eintauchten.

Auch bei der Kühlung des Motors As 10 C waren vermutlich einige Probleme zu lösen. Schließlich bedingte die gegenüber sonst umgedrehte Anordnung des Motors auch den Eintritt der Kühlluft, die durch seitlich am Rumpf unter dem Flächenansatz sitzende Hutzen aufgefangen wurde, von der eigentlich hinteren Seite des Motors her. Am heißesten dürften somit hier die Zylinder 1 und 2 gewesen sein.

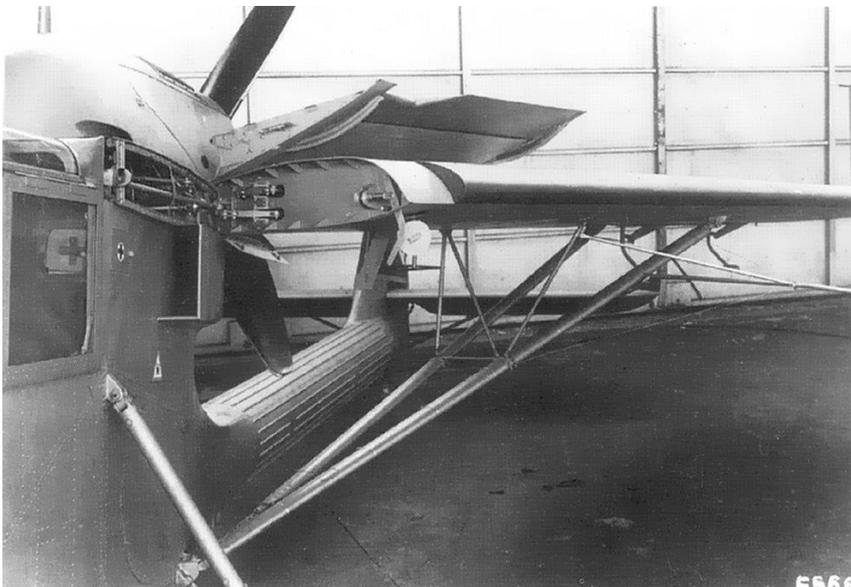
Das Fahrwerk scheint ebenfalls geändert worden zu sein. Das ursprünglich unnötig hochbeinig dastehende Flugzeug V1 muß irgendwann durch Verkürzung der Federstreben tiefgesetzt worden sein, was beim zweiten Flugzeug von vornherein der Fall war. Wohl als sich später als unnötig herausstellende Sicherheitsmaßnahme war zunächst noch eine kleine Kufe unter dem Rumpfbug vorgesehen, die dann aber offensichtlich weggelassen wurde.



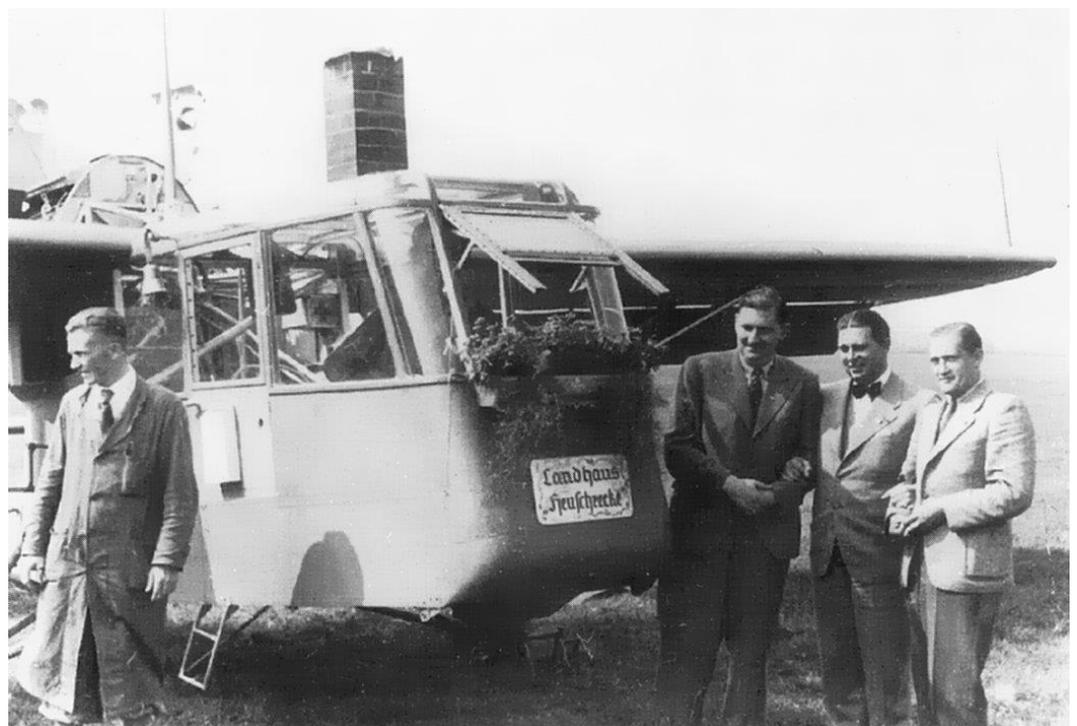
**(oben):** Die dreiflügelige Luftschraube aus Holz, hergestellt von der Firma Schwarz. Die Motorverkleidung ist hinten offen zum Austritt der Kühlluft.

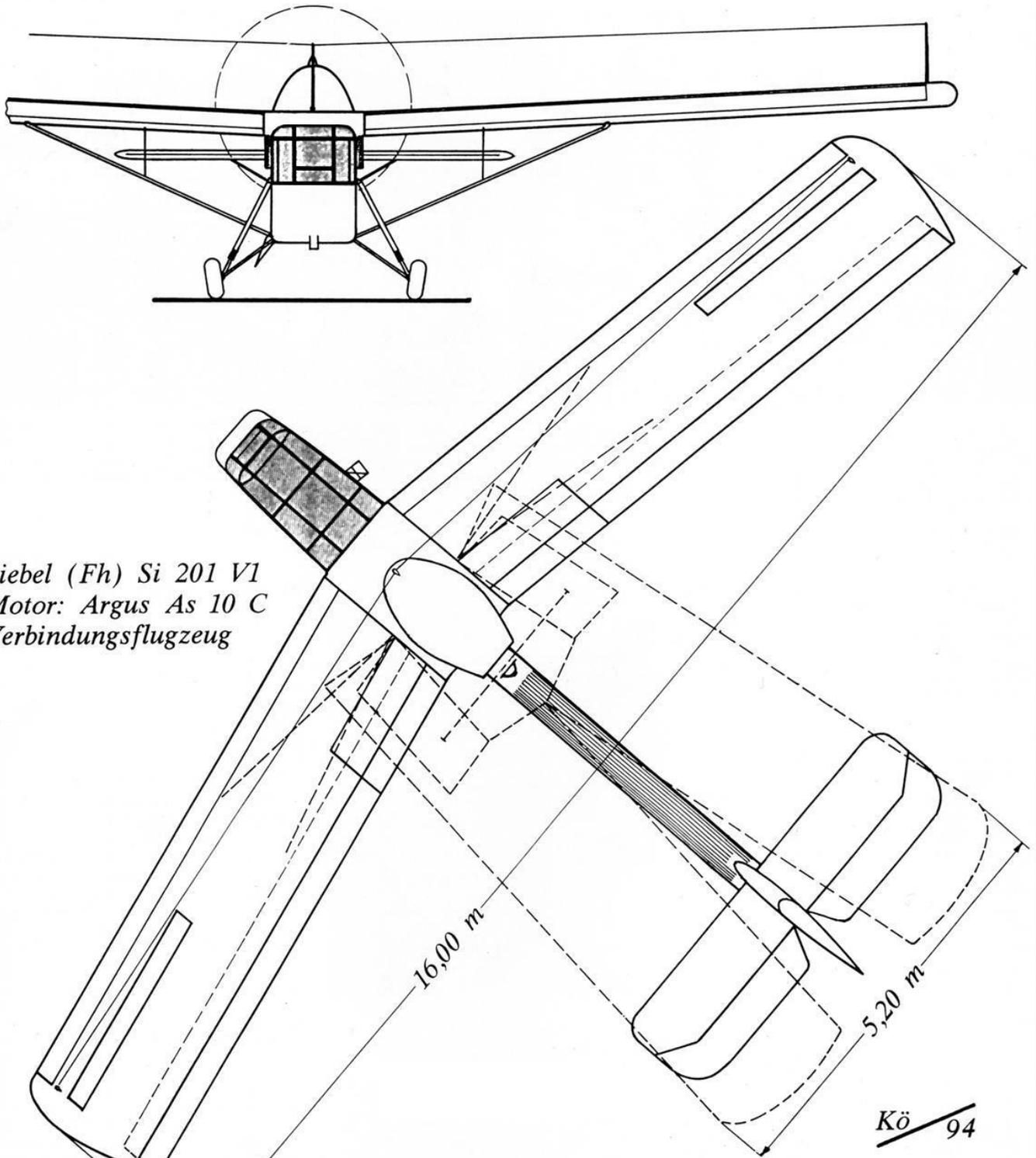
**(links oben):** Um das Zurückschwenken der Flügel zu ermöglichen, wird ein Teil des Innenflügels mit einem Stück Fowlerklappe nach oben geklappt. Die geöffnete Triebwerksverkleidung gibt den Blick auf den Motor frei.

**(links unten):** Der noch nicht ganz nach hinten geschwenkte Flügel läßt die automatischen Stoßstangenkupplungen und die Verriegelung im normalen Zustand erkennen. Darunter eine der beiden Hutzen für Ansaug- und Kühlluft des Motors.

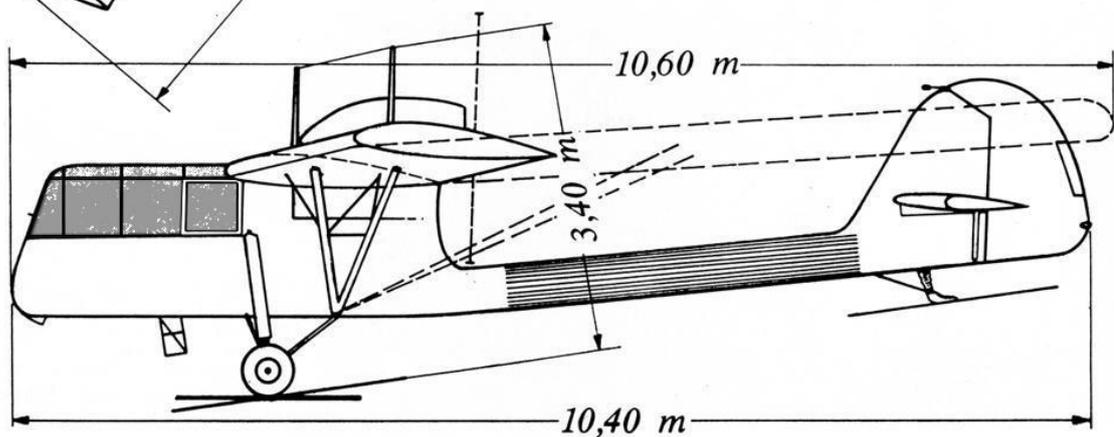


*Vielleicht für ein Betriebsfest wurde die V1 hier mit einem Schornstein, Blumenkästen, einer Türklingel und einem Briefkasten (an der Tür) zum „Landhaus Heuschrecke“ umfunktioniert. Davor (von rechts) die Herren Bartels, Siebel und Fecher. Unter dem Rumpfbug erkennt man noch den Ansatz für die ursprünglich vorgesehene Kufe.*





*Siebel (Fh) Si 201 V1*  
*Motor: Argus As 10 C*  
*Verbindungsflugzeug*



Kö / 94

## Die Entwicklung wird eingestellt

Die in der Literatur veröffentlichten Daten des Flugzeugs lassen (sofern sie richtig sind) erkennen, daß es auch noch andere Gründe für die Ablehnung des Fecher-Entwurfs gegeben haben muß als nur seine Flugeigenschaften. Schon das Leergewicht des Flugzeugs war mit 1120 kg erheblich höher als das des Storchs (damals 860 kg). Dank der größeren Flügelfläche (31,0 gegenüber 26,0 m<sup>2</sup> der Fi 156) war zwar die sich daraus ergebende Flächenbelastung bei der Si 201 etwas niedriger als beim Storch, aber trotzdem soll der Entwurf aus Halle nach den Angaben in der erwähnten Monografie erheblich längere Start- und Landestrecken benötigt haben. Damit unmittelbar zusammenhängend wäre die Kleinstgeschwindigkeit mit 80 km/h gegenüber nur 48 km/h des Storchs wesentlich höher gewesen. Diese Werte waren leider bisher wegen fehlender Originalunterlagen nicht nachzuprüfen.

Vielleicht war der Fecher'sche Entwurf den maßgebenden Herren doch zu weit von ihren Vorstellungen und Gewohnheiten entfernt. So hat mit der Fi 156 das mehr herkömmliche, gleichzeitig aber auch bessere, vor allem sehr viel früher auf die Beine und zur Serienreife gebrachte Flugzeug den Sieg davongetragen.

Was aber aus den beiden auf den Bildern dargestellten Flugzeugen Fh/Si 201 schließlich wurde, war bisher nicht zu ermitteln. Vielleicht finden sich im Raum Halle noch Zeitzeugen, welche darüber etwas wissen und sagen können?

## Illustrationen

Alle Bilder, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Kössler/ADL. Die Übersichtszeichnung unterliegt den Urheberrechten des Autors.