



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 technis-taktischen Forderungen zurücktreten muß, im zivilen Bereich aber eine ausschlaggebende Rolle spielt.

Die Überlegungen zur Schaffung eines Nachfolger- 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.



Zwei spätere Flugaufnahmen der Fi 256. Sowohl am Höhen- als auch am Seitenleitwerk sind Änderungen vorgenommen worden (vgl. Abb. 1 und 3).

Ein aus dem Bundearchiv stammendes, hier faksimiliert wiedergegebenes Dokument [6] vom 20. März 1942 zeigt die Planung für eine Null-Serie von 20 Flugzeugen, die zwischen Dezember 1942 und Juli 1943 gefertigt und ausgeliefert werden sollten, und zwar bei Fieseler in Kassel. Der 0-Serie sollte dann ab Dezember 1943 die Großserie folgen.

Demgegenüber nennt aber eine bis zum September 1944 reichende Fertigungsübersicht [7] der Firma Fieseler vom 8.11.1944 für das Jahr nur eine einzige abgelieferte Fi 256. Für 1944 ist für keines der dann noch gefertigten Flugzeugmuster, also auch für die Fi 256, eine aufgeschlüsselte Stückzahl genannt. Die Frage nach der Gesamtzahl aller gebauten Fi 256 ist so also nicht zu beantworten.

Auch ein anderes Dokument aus dem BA (siehe Faksimile [8]) hilft in dieser Frage nicht weiter. Aus dem Aktenvermerk über eine Besprechung zum Thema 256 geht aber hervor, daß eine Serienfertigung in einer Ausführung E beschlossen worden ist, wobei von den ersten zehn Flugzeugen zwei in Kassel und die übrigen acht von der Firma Leichtbau Budweis gebaut werden sollten. Da die erste Eintragung des mit 01 bezeichneten Flugzeugs am 13. 9. 1943 erscheint [3], wäre es durchaus denkbar, daß es sich bei den beiden Flugzeugen 01 und 02 um die ersten beiden der Ausführung E gehandelt haben könnte.



C-82 z. Ka.

GL/C-E 2 III C-1 Berlin, den 21. Juli 1943 95
 GL/C-E 2 Nr. 1859/43 (III C-1) App. 1001

Aktenvermerk
 über Fi 256-Besprechung bei GL/C-E Chef am 15. Juli 1943

Anwesend: Oberst Dr. Pasewaldt
 Prof. Thalan (GPW)
 Fl. Stabsing. Friebel
 Major Hoffmann
 Hauptmann Grieshaber

27. JUL 1943
 zur Besichtigung
 an B 2

Nach Vortrag über den derzeitigen Stand Fi 256 hat GL/C-E Chef, gestützt auf den Aktenvermerk von C-E 2 III C-1 vom 14.7., entschieden, daß die entwicklungsähnlichen Arbeiten für den Serienanlauf des Musters Fi 256 schnellstens in Angriff zu nehmen sind. Die noch zu leistenden Konstruktionsarbeiten für Betriebsmittel sollen in Fieseler Kobu Paris durchgeführt werden. C-E 2 erteilt hierfür einen Vorbescheid; Prof. Thalan wurde gebeten, in einem Schreiben die voraussichtliche Auftragshöhe als Unterlage für den Vorbescheid an C-E 2 direkt einszureichen. Der Musterbau der E-Reihe wird von Kassel nach Budweis verlagert. Von den 10 in Auftrag gegebenen E-Reihen-Flugzeugen werden von Kassel aus 2, die restlichen 8 in Budweis fertiggestellt. C-E Chef brachte zum Ausdruck, daß versucht werden müsse, mit der Serienvorbereitung so kurzfristig fertig zu werden, daß der in Budweis vorgesehene Serienanlauf der Fi 156 in Portfall kommen könne und daß statt dessen in Budweis sofort mit Fi 256 begonnen würde. Prof. Thalan äußerte sich dahingehend, daß die in Frankreich vorhandene Kapazität der Firma Korene erheblich ausbaufähig sei unter der Voraussetzung, daß das Werk Osmu zu mindest teilweise mit eingeschaltet würde. Auf diese Weise will GPW versuchen, den Vorschlag von C-E Chef entsprechend, Budweis für Fi 256 vorzubereiten. Diese Fragen müssen jedoch von GPW mit C-E 2 als zuständige Fachdienststelle gesondert geklärt werden.

Verteiler
 1x Firma Fieseler, Prof. Thalan
 1x GL/C-E 2
 1x GL/C-E 2
 1x GL/C-E 1 F, Dr. Burkhardt
 1x GL/C-E 2, Dr. Thiel
 1x GL/C-E 2/A
 1x GL/C-E 2 III S.d.A.

Bezeichnung	Stückzahl	Material	Produktionszeitraum	Produktionsort	Produktionsstatus
Fi 256	20	Asio P	1942-1943	Kassel	0-Serie
Fi 256	8	Asio P	1943-1944	Budweis	Grav-Serie

Vorschlag
 1942-1943
 1944-1945
 1946-1947
 1948-1949
 1950-1951
 1952-1953
 1954-1955
 1956-1957
 1958-1959
 1960-1961
 1962-1963
 1964-1965
 1966-1967
 1968-1969
 1970-1971
 1972-1973
 1974-1975
 1976-1977
 1978-1979
 1980-1981
 1982-1983
 1984-1985
 1986-1987
 1988-1989
 1990-1991
 1992-1993
 1994-1995
 1996-1997
 1998-1999
 2000-2001
 2002-2003
 2004-2005
 2006-2007
 2008-2009
 2010-2011
 2012-2013
 2014-2015
 2016-2017
 2018-2019
 2020-2021
 2022-2023
 2024-2025

KB = Kassel
 AV = Arbeitsgemeinschaft

20/9-42
 Grieshaber

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.