



*Jahrzehntelang behaupteten viele „Fachautoren“, die Fi 156 D-IKVN sei der erste Prototyp des „Storch“ gewesen. Tatsächlich handelte es sich bei der Maschine aber um eine Fi 156 B-0 (W.Nr. 625), die vom Hersteller als Vorführflugzeug benutzt wurde.*

## Der Fieseler „Storch“ – wie er wirklich entstanden ist

Von Dipl.Ing. Karl Kössler (ADL)

11.2014 durchgesehene und ergänzte Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 3 / 1992

**Es ist schon viel (darunter leider sehr viel Falsches!) über das Flugzeug Fi 156 geschrieben worden, das unter seinem Namen „Storch“ buchstäblich weltberühmt geworden ist, genau so wie vorher schon Gerhard Fieseler selbst, der Kunstflugweltmeister von 1934, in dessen Betrieb in Kassel-Bettenhausen dieses wohl einmalige Flugzeug von 1935 an entstanden ist.**

**Es soll hier versucht werden, die wirkliche Entstehungsgeschichte dieser so ganz auf Zweckmäßigkeit abgestellten Konstruktion wiederzugeben, die eigentlich alles andere als schön ist, die aber gleichzeitig in seltsamer Weise fasziniert.**

Ich kann mich noch sehr gut an den tiefen Eindruck erinnern, den seinerzeit die Dreiseitenansicht und das danebenstehende Bild des Flugzeugs in steiler Steigfluglage auf mich machten, als ich beides als Vierzehnjähriger im damaligen „Wörterbuch des Flugwesens“ [1] zum erstenmal zu sehen bekam. Es war, auf den ersten Blick erkennbar, ein in jeder Beziehung aus dem Rahmen des Üblichen fallendes Flugzeug. Diese Faszination ist geblieben, bis heute. Nicht nur, daß ich das Flugzeug schon -zigmal in allen möglichen Maßstäben als Modell gebaut habe, zuerst aus Lindenholz, später aus dem inzwischen das Feld völlig beherrschenden Kunststoff, sondern es kam (seit 1960) auch noch das gelegentliche Fliegen mit dem Original hinzu, das die Begeisterung für dieses Flugzeug nur noch verstärkte.

So nimmt es nicht wunder, daß bald der Wunsch entstand, sich auch ein bißchen mit seiner Entstehungsgeschichte zu beschäftigen. Dabei kamen – wie hätte es auch anders sein können – schnell immer mehr Fehler, Irrtümer und freie Erfindungen in den unzähligen Veröffentlichungen über das Flugzeug Fi 156 zu Tage. Wie beim Beschreiben der meisten anderen deutschen Flugzeuge haben auch im Falle des „Storch“ die einzelnen Autoren von den jeweiligen Vorgängern stets unbedenklich abgeschrieben, ohne auch nur eine der Aussagen auf ihren Wahrheitsgehalt hin zu überprüfen.

Die Absicht, mit all diesen früheren Märchenerzählungen gründlich aufzuräumen, bestand schon lange, aber der endgültige Anstoß dazu ergab sich erst durch einen seltenen Glücksfall. Schon vor Jahren hatte ich beim Studium der Flugbücher ehemaliger Werkspiloten von Fieseler einiges über die wirklichen Zusammenhänge herausgefunden und veröffentlicht (modell magazin 3 + 4/77 sowie 1/80). Eine der ersten Erkenntnisse war damals, daß der „Storch“ mit dem Kennzeichen D- IKVN, den uns die Literatur seit eh und je als „V-1“, also als Prototyp verkauft hatte, dies niemals war. Es wäre auch zu seltsam gewesen, wenn ein Entwurf auf An-

hieb so gut gelungen wäre, daß die nachfolgenden Serienflugzeuge dem Erstling wie ein Ei dem anderen hätten gleichen können. Das bringt auch der allerbeste Konstrukteur nicht fertig. Jede Erprobung führt stets zu einer ganzen Reihe von Änderungen, die sich auch vom Äußeren her erkennen lassen müssen.

Daß diese D-IKVN außerdem noch die Werknummer 625 trug und daß es davor schon andere Störche gab, mit Werknummern, die bereits bei 601 anfangen, war die nächste Feststellung. Auch das Kennzeichen des Flugzeugs, das diese niedrigste Werknummer 601 hatte, ergab sich sehr schnell mit D-IBXY, ebenso wie die der beiden darauffolgenden W.Nr. 602 (D-IGLI) und 603 (D-IGQE). Die vierte fertiggestellte Zelle, die W.Nr. 604, wurde für statische Belastungsversuche verwendet und taucht daher als Flugzeug nicht auf. Das war also die wirkliche Reihenfolge der drei ersten Flugzeuge Fi 156, die - wie allgemein üblich - als V-1, V-2 und V-3 bezeichnet wurden.

Während sich Bilder der V-2 in ihrem ursprünglichen Zustand sehr schnell fanden, habe ich weiter jahrelang mit großem Aufwand, aber leider vergeblich, nach Bildern des allerersten „Storches“ gesucht. Dann plötzlich fielen sie mir eines Tages praktisch in den Schoß. Zu verdanken hatte ich sie Herrn Dr. Dr. Holger Steinle, dem seinerzeitigen Leiter der Abteilung Luftfahrt im Berliner Museum für Verkehr und Technik (heute: Deutsches Technikmuseum). Er zeigte mir bei einem Besuch einen Bericht der Firma Fieseler mit dem Titel „Zusammenfassender Bericht über Weiterentwicklungsstudien am Flugzeugmuster Fi 156 ‚Storch‘“ und dem Datum 14.7.1938 [2].

Was ich aber in diesem Bericht entdeckte, ließ mir die Augen übergehen. Es waren geradezu unglaubliche Bilder des für dieses Programm verwendeten Flugzeugs, das kein anderes war als die so lange vergeblich gesuchte V-1, W.Nr. 601, der allererste „Storch“, mit seinem Kennzeichen D-IBXY!!! Ich glaube, daß mir jeder Leser, der diese Bilder hier auch zum ersten Mal sieht, nachfühlen wird, was dieser Anblick nach all dem ergebnislosen Suchen für mich bedeutete.

Doch wenden wir uns nach dieser Vorrede nun der Entstehungsgeschichte der Fi 156 zu, wie sie wirklich abgelaufen ist.



*Die Fi 156 V-2 bei der Erprobung in Rechlin. Das leichtere Fahrwerk mit der Spurweite von nur 2,4 m, die stärkere V-Stellung der Flügel, das in Form und Größe noch nicht dem späteren Serienstand entsprechende Seitenruder sowie der vorne sitzende Ölkühler zeigen den Zustand des Flugzeugs im Herbst 1936.*



*Die V-2 beim Landeanflug. Zu beachten sind bei diesem Flugzeug auch die nur über 2/3 der Spannweite reichenden feststehenden Vorflügel.*

Ausgangspunkt war der Europa-Rundflug 1934. Für diesen Wettbewerb hatten die Veranstalter die Ausschreibung so abgefaßt, daß nur Flugzeuge Aussicht auf vordere Plätze hatten, die nicht nur auf einem bestimmten Leistungsgebiet, sondern auf mehreren Gebieten gleichzeitig Höchstleistungen vollbrachten. Die Konstrukteure der Wettbewerbsflugzeuge waren daher von vornherein gezwungen, ihre Entwürfe weitestgehend auf eine Art Idealflugzeug auszurichten, wobei ihnen die Beschränkung auf ein Rüstgewicht von höchstens 560 kg zusätzlich enge Grenzen zog [3].

Die Bewertung erfolgte in folgenden Einzelprüfungen:

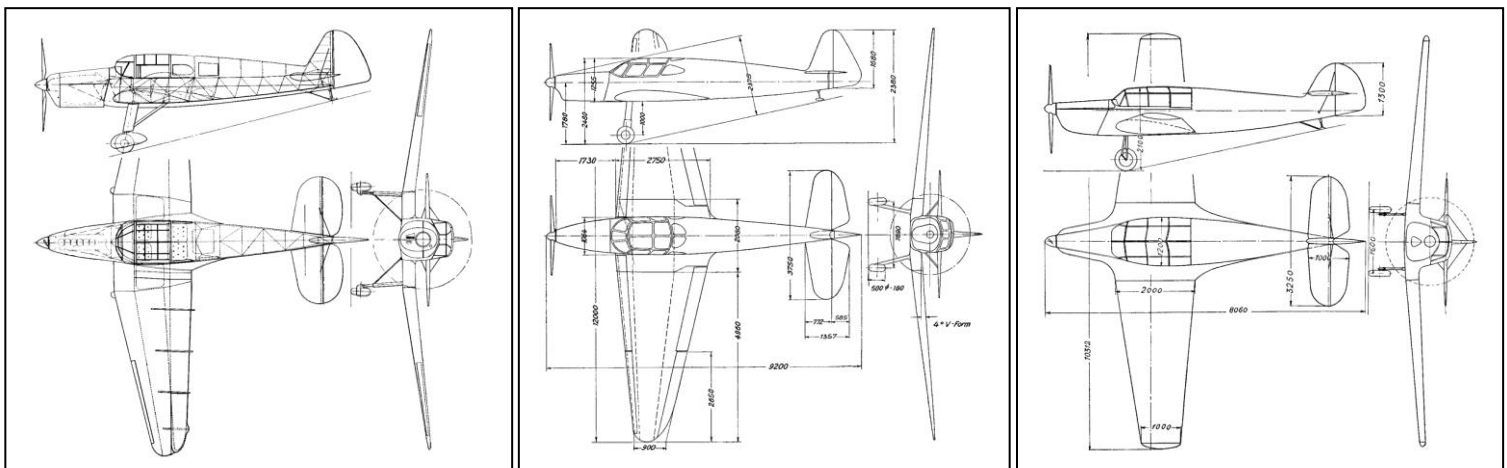
1. Prüfung der Geringstgeschwindigkeit
2. Bestimmung der Start- und Landestrecke über ein 8 m Hindernis
3. Prüfung des Kraftstoffverbrauchs
4. Prüfung des Ab- und Aufrüstens
5. Prüfung der Art und Dauer des Anlassens
6. Bewertung der technischen Eigenschaften
7. Prüfung der Höchstgeschwindigkeit.

Hinzu kam natürlich die Wertung der fliegerischen Leistung auf einer Rundstrecke über etwa 9500 km, die von Warschau durch Ost- und Südeuropa nach Nordafrika und über Westeuropa zurück nach Warschau führte [4].

Es war klar, daß diese Möglichkeit, die Leistungsfähigkeit der noch im raschen und weitestgehend geheimgehaltenen Aufbau befindlichen deutschen Luftfahrtindustrie zu zeigen, von den Maßgebenden im RLM gerne genutzt wurde. So erhielten die drei durch die Erfolge ihrer Produkte bei vorangegangenen Wettbewerben bereits international bekannten deutschen Hersteller von Sportflugzeugen vom RLM Entwicklungsaufträge für Flugzeuge, die aussichtsreich in diesen Internationalen Rundflug geschickt werden konnten. Gefordert waren neben den Konstrukteuren (schnelles Auf- und Abrüsten!) vor allem die Aerodynamiker mit Ideen für möglichst wirksame Hochauftriebshilfen.

Das Ergebnis waren die Flugzeuge Fi 97 von Fieseler, Ki 36 von Klemm und Me/Bf 108 von dem damals noch Bayerische Flugzeugwerke heißenden Betrieb von Willy Messerschmitt. Von jedem dieser drei Muster wurden vier Stück zum Wettbewerb gemeldet, von der Fi 97 sogar fünf, die alle von namhaften Piloten geflogen wurden. Ausgerüstet waren die Flugzeuge jeweils etwa zur Hälfte mit Motoren Hirth HM 8U, dem Vorläufer des späteren HM 508, oder mit Argus As 17. Beides waren luftgekühlte Motoren in hängender Anordnung, der erste ein 8-Zylinder V-Motor, der zweite ein 6-Zylinder Reihenmotor.

Jedem der Flugzeuge wurden aufgrund der Ausschreibung besondere Einrichtungen zur Erzielung möglichst niedriger Geringstgeschwindigkeit und möglichst kurzer Start- und Landestrecken eingebaut, wie die hier wiedergegebenen Dreiseitenansichten erkennen lassen. Die fünf Fieseler-Flugzeuge waren im Aufbau nicht einmal alle gleich. Bei ihnen wurden zwei verschiedene Arten von Hochauftriebshilfen verwendet, galt es doch, bei Start und Landung über das 8 m hohe Hindernis mit Gesamtstrecken von unter 250 m auszukommen, wobei es umso mehr Wertungspunkte gab, je weniger von dieser zugestandenen Höchststrecke gebraucht wurde.



*Fieseler Fi 97 mit Argus As 17*

*Klemm Ki 36*

*BFW Me 108*

Gesamtsieger wurden zwar zwei Polen auf Flugzeugen des Musters R.W.D.9, an dritter Stelle aber lag bereits Hptm. Hans Seidemann mit einem der fünf teilnehmenden Fieseler-Flugzeuge. Auch die anderen vier, geflogen von Wolf Hirth, Dr. Georg Pasewaldt, Gerhard Hubrich und Walter Bayer, kamen ebenfalls alle am Ziel an und schnitten hervorragend ab, so daß die damals noch sehr kleine Firma Fieseler die erfolgreichste unter den drei deutschen Konkurrenten war. Diesen Hintergrund muß man kennen, wenn man die Umstände der Entstehung des "Storches" begreifen will.

Durch die Teilnahme an dem Wettbewerb hatten alle drei genannten Firmen eine Menge Erfahrungen auf den Gebieten Kurzstart und -landung sowie Langsamflug sammeln können. Es war deshalb kein Zufall, daß es wiederum diese drei waren, welche nur ein

Jahr später vom RLM erneut für eine Entwicklungsaufgabe herangezogen wurden, bei der es galt, auf genau diesen Erfahrungen aufzubauen.

Der Generalstab der zu dieser Zeit bereits „enttarnten“ Luftwaffe verlangte vom Technischen Amt (LC) des RLM im Herbst 1935 die Schaffung eines militärisch verwendbaren Verbindungsflugzeugs, das auf kleinstem Raum starten und landen sollte, um die Verbindung zwischen schnell vorrückenden Panzerverbänden und deren meist weit zurückhängenden Stäben aufrecht zu erhalten. Beim LC gab es dafür ein Referat „Sonderflugzeuge“, das unter der Leitung von Fliegerstabsingenieur Dipl.-Ing. Alpers stand. Dieses Referat arbeitete nun die Forderungen für das neue Flugzeug aus und leitete sie im September 1935 an die drei Firmen Fieseler, Klemm und Bayerische Flugzeugwerke weiter. Dazu ist zu bemerken, daß man damals beim RLM noch ziemlich überzeugt war von der Verwendbarkeit einer anderen Flugzeuggattung für den gedachten Zweck, nämlich dem Drehflügler, vor allem in Gestalt des Tragschraubers, aber auch schon in der noch völlig Neuland darstellenden Form des Hubschraubers. Dies drückt sich aus in den gleichzeitig laufenden Entwicklungsaufträgen für nicht weniger als drei Tragschraubermuster, zwei davon bei Focke-Wulf (Lizenz der Cierva C 30 und Eigenentwicklung Fw 186) und eines bei der Firma Flettner (FI 184).

Die parallel dazu laufenden Aufträge für die neue Gattung „Verbindungsflugzeuge“ tauchen in den Entwicklungsprogrammen von LC II (Flugzeugentwicklung) erstmals in der Ausgabe vom 1.11.1935 auf [5], wo allerdings nur die beiden Projekte von BFW und Klemm aufgeführt sind, deren Musterbezeichnungen aber noch fehlen. Andererseits finden sich in der nächsten Ausgabe (1.1.1936) wiederum nur die Entwürfe von BFW und Fieseler, nicht aber der von Klemm [6]. Hierzu ist zu sagen, daß diese Firma zur Erweiterung ihrer Kapazität ein Zweigwerk in Halle errichtet hatte, das zunächst als "Flugzeugwerk Halle" (FWH) firmierte und später, nach der Loslösung von Klemm und nach Übernahme der Anteile durch Fritz Siebel, in „Siebel Flugzeugwerke“ umgetauft wurde. Zu den von Klemm an das neue Werk abgegebenen Mitarbeitern gehörte auch der Konstrukteur Dipl.-Ing. Friedrich Fecher, der sowohl den von ihm stammenden Entwurf eines kleinen zweimotorigen Reiseflugzeugs (KI 104, jetzt in Fh 104 umbenannt) an seinen neuen Arbeitsplatz mitnahm, als auch den Entwicklungsauftrag für das neue Verbindungsflugzeug. Es erhielt dann die Musterbezeichnung Si 201 und taucht erstmals im Entwicklungsprogramm vom 1.4.1936 auf [7].

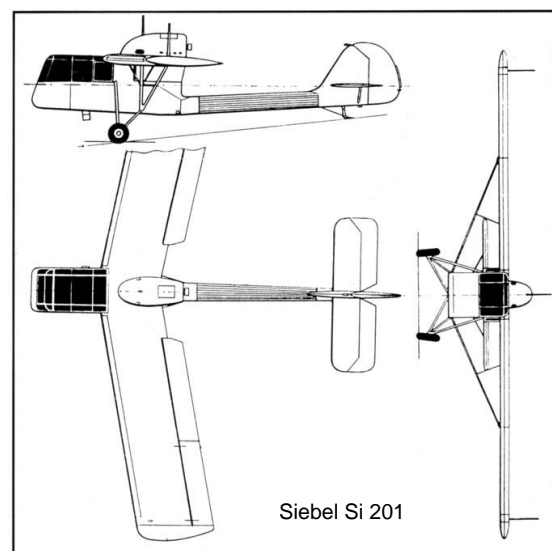
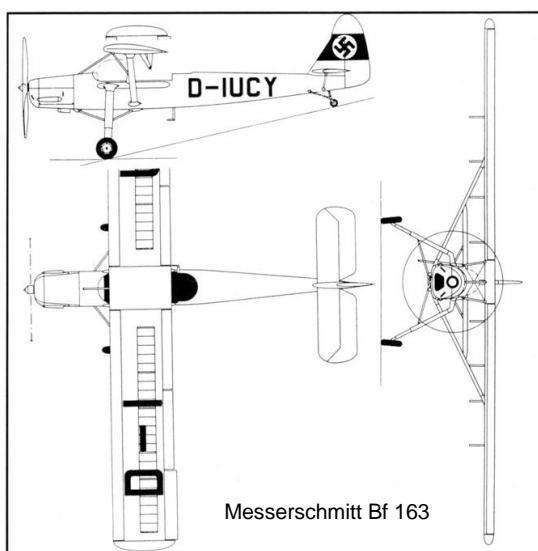
In diesem Programm erscheinen ebenfalls zum ersten Mal die Musterbezeichnungen Bf 163 für den Messerschmitt-Entwurf sowie Fi 156 für das Fieseler-Flugzeug. Von jedem sind drei V-Flugzeuge aufgeführt, von denen jeweils die ersten beiden mit dem Motor Argus As 10 C ausgerüstet werden sollten, während für das dritte ein Hirth HM 508 vorgesehen war. Bei allen ist als Zeitpunkt der Auftragserteilung sowohl bei LC II als auch bei den Entwicklungsfirmen der September 1935 angegeben, lediglich beim FWH-Projekt der Februar 1936.

Gerhard Fieseler ist in diesem Punkt in seinem Buch „Meine Bahn am Himmel“ [8] einem zeitlichen Irrtum erlegen. Wenn die Firma, wie von ihm dargestellt, den Entwicklungsauftrag für den „Storch“ erst nach dem Absturz des Versuchspiloten Theo Schröder erhalten hätte (er verunglückte tödlich am 23.4.1936, aber bereits mit der Fi 98 V-2, nicht mit der V-1!), so wäre der Prototyp der Fi 156 kaum vor Herbst 1936 in die Luft gekommen. In Wirklichkeit aber fand der Erstflug, mit Gerhard Fieseler selbst am Steuer [9], schon am 10. Mai statt, also nur zwei Wochen nach Schröders Tod.

Die Grundforderungen für das Verbindungsflugzeug, das auch für Aufklärungsaufgaben brauchbar sein sollte [10], lauteten:

1. Hochdecker mit freier Sicht nach unten und nach allen Seiten
2. Mindest- und Landegeschwindigkeit unter 50 km/h sowie Landemöglichkeit in schwierigem Gelände
3. Besatzung drei Mann, bestehend aus Flugzeugführer, Beobachter und Funker
4. Photographiermöglichkeit mit Handkamera senkrecht nach unten.

Wie die zwei Entwürfe der Konkurrenten für denselben Zweck ausgesehen haben, zeigen die hier zum Vergleich wiedergegebenen, z.T. bereits anderswo veröffentlichten Dreiseitenansichten. Wen die technischen Einzelheiten näher interessieren, sei auf die Flugzeug-Monografie Nr. 3 von VFW-Fokker hingewiesen, der auch die hier wiedergegebene Zeichnung der Bf 163 von Theodor Mohr entstammt.



Laut Plan hätten die Attrappen bei Fieseler und Messerschmitt erst im März 1936 fertig sein sollen, diejenige für die Fi 156 V-3, d.h. in der Ausführung mit HM 508, allerdings schon im Januar. In Wirklichkeit aber wurde das Amt von der Firma Fieseler bereits im Dezember 1935 zu einer Attrappenbesichtigung eingeladen. Was dort vorgestellt wurde [11], war ein viersitziges Flugzeug, das die Kommission des RLM, der neben Herrn Alpers auch der Fachreferent der E-Stelle Rechlin, Dipl.-Ing. Hans Ballerstedt angehörte, wegen Nichterfüllung der beiden Forderungen nach guter Sicht und Photomöglichkeit nach unten jedoch strikt ablehnte.

Am 1. Januar 1936 trat in die Firma Fieseler ein neuer Mann ein, den der Leiter der Entwicklungsdirektion, Prof. Dr. Ing. Karl Thaulau, dem Firmeninhaber vorgeschlagen hatte. Es war Dr. Ing. Hermann Winter, der sich während einiger Jahre in Bulgarien beim Aufbau der dortigen Luftfahrtindustrie verdient gemacht und während dieser Zeit durch die Konstruktion einer Reihe von erfolgreichen Flugzeugmustern einen Namen geschaffen hatte. Er übernahm die Konstruktionsabteilung, der u.a. die Aufgabe der Serienreife des neuen Flugzeugs zufiel.

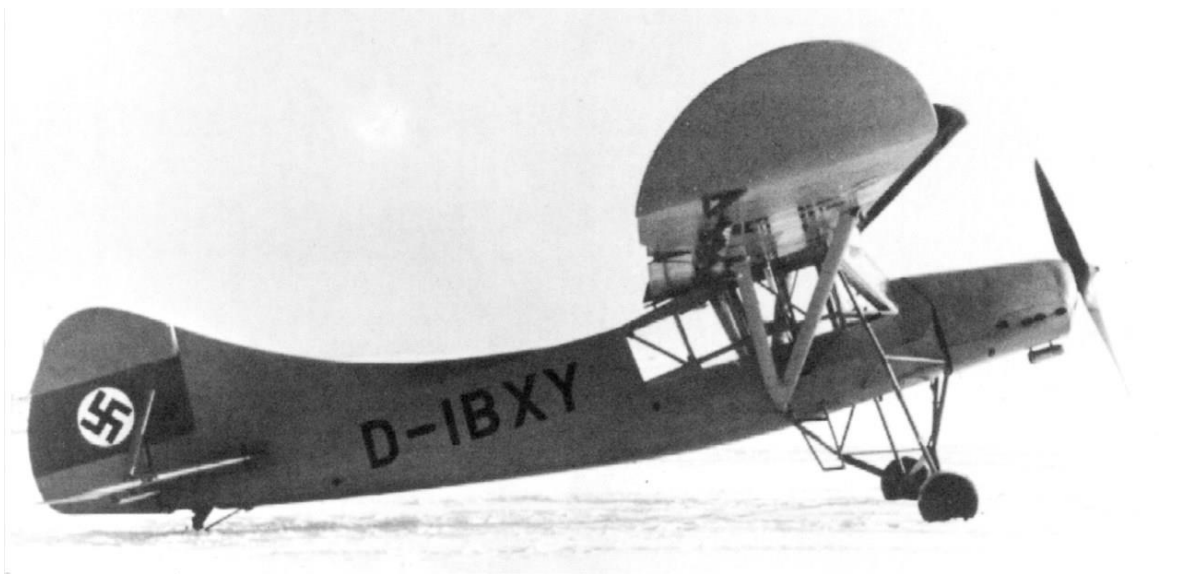
Es spricht viel dafür, daß Dr. Ing. Winter bereits einiges an Ideen zum Verbessern des abgelehnten Entwurfs beigesteuert hat. Was von den Neuerungen an der Attrappe nun auf Konto des bisherigen Chefkonstruktors und Leiters der Entwurfsabteilung, Ing. Reinhold Mewes, sowie seiner rechten Hand, Dipl.-Ing. Viktor Maugsch, gegangen ist und was von Dr. Winter stammte, ist heute nicht mehr festzustellen. Daß aber ganz sicher alle dazu beigetragen haben werden, dürfte feststehen.

Es bedarf keiner großen Phantasie sich vorzustellen, daß die wegen des Eintritts von Dr. Winter notwendig gewordene Neuverteilung der Aufgaben zwischen dem jetzt Entwurfsabteilung heißenden bisherigen Konstruktionsbüro und der neugeschaffenen Konstruktionsabteilung Dr. Winters sicher nicht ohne Reibungen vor sich gegangen sein wird. Und genau an dieser Stelle hat auch der große Streit um die Urhebererschaft am Flugzeug „Storch“ seinen Ursprung, der lange Jahre nach dem Krieg die damals – 1936 – noch an einem Strang Ziehenden dann heftig entzweite.

Die Arbeiten gingen jedenfalls schnell voran, so daß schon gegen Ende Januar 1936 der RLM-Kommission die vor allem im Rumpfbereich stark veränderte Attrappe erneut vorgestellt werden konnte. Für diese Besichtigung, an der übrigens die Herren Mewes und Maugsch nicht mehr teilnahmen, dafür aber bereits Dr. Winter, hatte Stabsing. Alpers auch den bereits erwähnten Hauptmann Seidemann als Vertreter des Generalstabs hinzugezogen. Diesmal entsprach das, was den Herren gezeigt wurde, voll den Wünschen des Auftraggebers, so daß mit Hochdruck an den Bau der ersten Musterflugzeuge herangegangen werden konnte. Die Erstellung der dafür benötigten Fertigungsunterlagen war nun Angelegenheit von Dr. Winter mit seinem Konstruktionsbüro, während das Team Mewes-Maugsch sich anderen Aufgaben zuwenden konnte.



*Die so lange vergeblich gesuchte V-1 während der Versuche zur Weiterentwicklung im Winter 1937/38 in Kassel Waldau. Das Flugzeug hat immer noch das ursprüngliche, zu schwache Fahrwerk, den Vorflügel aber bereits über die ganze Spannweite. Auch der Vorflügel unter dem Höhenruder ist schon vorhanden. Zu Versuchszwecken (Verbesserung der Stabilität) sind die extrem stark hochgezogenen Flügelen und die weit nach vorn gezogene Rumpfrückenflosse angebaut.*



Wie der erste „Storch“, die V-1 D-IBXY (aber auch die gleichzeitig gefertigte V-2 D-IGLI), ursprünglich aussah, zeigt die am Ende des Berichts zum ersten Mal veröffentlichte Dreiseitenansicht der beiden Prototypen. Auffallend ist vor allem das gegenüber der späteren Ausführung noch ganz anders gestaltete Fahrwerk. Dazu sagt Gerhard Fieseler in seinem Buch, daß Dr. Winter das von Mewes und Mausch entworfene Fahrwerk als um 20 kg zu schwer betrachtete und es durch ein leichteres seiner eigenen Konstruktion ersetzen wollte.

Nach langem Hin und Her willigte der Firmenchef ein, daß Dr. Winters Fahrwerk zur Probe in die zweite Maschine eingebaut werden könne. Dr. Winter hätte sich aber über diese Anordnung hinweggesetzt und sein Fahrwerk nicht nur bei der V-2, sondern auch schon bei der V-1 einbauen lassen. Es ist anzunehmen, daß es dasjenige ist, das sowohl die Dreiseitenansicht als auch die Bilder der beiden Flugzeuge zeigen. Vorweg genommen sei, daß diese Ausführung bei der Erprobung der V-2 (W.Nr. 602) in Rechlin als nicht gut bezeichnet wurde, weil die durchgehende, in der Mitte geteilte Achse im hohen Gras zuviel Rollwiderstand lieferte.

Die V-2 war als erste zur Erprobung nach Rechlin geschickt worden, weil der Leiter der Flugerprobung und Einfliegerei, Flugbau-meister Willi Fiedler, mit der V-1 kurz vor der geplanten Ablieferung beim Rollen bei starkem Seitenwind umgeworfen worden war, wobei das Flugzeug erhebliche Beschädigungen erlitten hatte. Der Unfall wurde auf zu kleine Spurweite des Fahrwerks zurückgeführt. Als dann auch noch an der V-2 in Rechlin am 14.11.1936 ein Fahrwerksbruch auftrat, war das Wintersche Fahrwerk erledigt. Es wurde durch das ursprünglich vorgesehene ersetzt, das mit 3,4 m eine um einen ganzen Meter verbreiterte Spur hatte und das dann auch in Serie ging. Nur die V-3 (W.Nr. 603, D-IGQE), erhielt ein noch anderes, freitragendes Fahrwerk, wie die hier gezeigten Bilder erkennen lassen. Auch dieses Flugzeug hatte – entgegen der ursprünglichen Planung – wie die anderen einen Motor As 10 C eingebaut bekommen.

Nur drei Monate nach dem Erstflug, in der Woche vom 10.-15. August, wurde die V-1 in Kassel von zwei Piloten der E-Stelle Rechlin, Dipl.-Ing. Ballerstedt und Flugkapitän Wolfgang Blume, erstmals nachgefliegen. Der entsprechende Bericht mit Datum vom 17. August 1936 konnte leider bisher nicht aufgefunden werden.

Vorhanden ist aber ein zusammenfassender Bericht vom 17.12.1936, in dem der in Rechlin dafür zuständige Sachbearbeiter, Dipl.-Ing. Helmut Czolbe, unter dem Titel „Bisheriges Verbindungsflugzeug“ die Feststellungen wiedergibt, die bei der Erprobung der beiden Flugzeuge V-1 (D-IBXY) und V-2 (D-IGLI) gemacht worden waren [12]. Sein Gesamturteil lautet: „Das Flugzeugmuster Fi 156 verspricht grundsätzlich eine Eignung derartiger Flugzeuge für den gedachten Verwendungszweck. Problematische Mängel sind nur in der geringen Wirkung sämtlicher Ruder bei Langsamflug und vor allem in der fehlenden Wirksamkeit des Höhenruders beim Abfangen zur Landung mit voll ausgefahrenen Landeklappen zu sehen. Das Fahrwerk ist zur Zeit dem Aufbau nach und hinsichtlich Festigkeit unzureichend. Die FT-Anlage hat z.Zt. keine genügende Reichweite wegen ungünstiger Antennenanordnung und bei Langsamflug keine Reservequelle, da der Luftstromgenerator stehen bleibt.“

Im Abschnitt V wird gezeigt, daß das Verbindungsflugzeug für die Sonderaufgaben „sicherer Langsamflug“ und „Start und Landung auf sehr kleinen Plätzen“ viel besser geeignet ist als ein Tragschrauber.“



Das Fahrwerk und die Rumpfrückenflosse der Fi 156 V-1 sind hier gut zu sehen. Die FW 58 C im Hintergrund wurde damals bei Fieseler in Lizenz gebaut ebenso wie die ganz hinten stehenden Bf 109.

Die Erprobung der Fi 156 in Rechlin, zunächst nur mit den beiden Flugzeugen V-2 (ab 29.9.) und V-1 (ab 11.11.1936), später auch mit weiteren Flugzeugen aus der anlaufenden Serie, ging weiter bis August 1938. Ihre Ergebnisse sind in einer Reihe von Berichten festgehalten, die alle in einem zusammenfassenden und den Abschluß bildenden Bericht mit dem Titel „Mustererprobung Fi 156“ und dem Datum vom 11.8.1938 aufgeführt sind [13]. Sein Schlußsatz lautet: „Nach Beseitigung der anfänglichen Mängel und Beanstandungen ist die Fi 156 für den Verwendungszweck als Verbindungsflugzeug gut geeignet.“

Welche waren nun diese anfänglichen Mängel? Einer der am meisten kritisierten Punkte war die unzureichende Wirkung von Höhen- und Seitenruder, aber auch der Querruder bei langsamen Geschwindigkeiten, wobei besonders die Unmöglichkeit des Aussteuerns der beim vollen Ausfahren der Landeklappen auftretenden Kopflastigkeit beanstandet wurde. D.h., ein stabiler Sackflug in diesem Zustand war trotz voll gezogenem Höhenruder nicht möglich.

Abhilfe brachte einmal eine erhebliche Vergrößerung beider Ruder, wie man durch Vergleich der Dreiseitenansichten der ersten Versuchsflugzeuge mit derjenigen der anschließenden Serienausführung leicht erkennt (s. Zeichnungen am Ende des Berichts), sowie die Anbringung einer Art von festem Vorflügel an der Nase des Höhenruders auf der Unterseite des Leitwerks. Diesen Vorflügel erhielten dann alle Ausführungen des „Storch“ mit Ausnahme der allerletzten, der C-7, bei der man auf ihn verzichtete. Auch die charakteristische, an den Querrudern nach hinten herausgezogene Hinterkante findet hier ihre Erklärung. Geändert wurde auch die V-Stellung des Flügels. Betrug sie zuerst 2,5°, so wurde sie in der Serie auf nur noch 0,5° zurückgenommen.

Während Bilder von der V-1 in ihrem ursprünglichen Zustand bisher immer noch nicht aufgetaucht waren, gibt es eine ganze Reihe von der V-2, die im bereits erwähnten Rechliner Bericht vom 17.12.1936 [12] enthalten sind und von denen wir hier einige auf Seite 2 wiedergegeben haben. Man erkennt darauf das beanstandete Fahrwerk, das sich außerdem als unzweckmäßig erwiesen hatte.

Beanstandet wurde ferner der Windgenerator an der rechten Rumpfseite, welcher die einzige Kraftquelle für das damals eingebaute Funkgerät FuG XXII war, da am Motor noch keine Lichtmaschine angebaut war. Dieser Windgenerator blieb bei kleinen Flugeschwindigkeiten verständlicherweise einfach stehen. Für die Serie wurde wegen dieser Schwierigkeiten dann das FuG 17 zusammen mit einem motorgetriebenen Generator vorgesehen.



*(links): Auf jeder Seite sind die beiden mittleren Stücke Vorflügel weiter vorne und um eine Querachse beweglich angeordnet, so daß sie sich dem Luftstrom anpassen können. Die viel geringere Krümmung gegenüber den starren Vorflügeln ist gut erkennbar. Auf dem hochgezogenen Flügelende sind Wollfäden zur Strömungsbeobachtung aufgeklebt.*

*(rechts): Erste Versuche mit einer Argus-Verstellungsschraube, aber nicht an der V-1, sondern an der B-0, Wnr. 625 D-IKVN, dem Vorführflugzeug der Firma.*



Im Bericht vom 17.12.1936 steht aber noch ein Satz, der Folgen haben sollte. Er lautet: „Der Versuch der Zusammenarbeit Schiff-Verbindungsflugzeug erscheint erfolversprechend.“

Gerade dieser Satz führte dann zu einem regen Gedankenaustausch zwischen dem Oberkommando der Marine (OKM) und dem Reichsluftfahrtministerium (RLM), aus dem bei beiden das langsame Abwenden vom Tragschrauber und das Umschwenken zum neuen Verbindungsflugzeug erkennbar wird [13]. Als Auswirkung erhielt bekanntlich die E-Stelle Travemünde schließlich den Auftrag, die Möglichkeit der Landung auf Plattformen von in Fahrt befindlichen Schiffen sowie den Abflug von dort zu untersuchen. Diese Versuche fanden dann am 1.11.1937 statt, mit einer geglückten und einer zweiten mit Bruch des Flugzeugs Fi 156 W.Nr. 608 D-IJSN, endenden Start- und Landefolge auf dem hinteren Deck des Flugsicherungsschiffes „Greif“ [14]. Diese Versuche sind dann, nach Durchführung von gewissen Maßnahmen gegen die Verwirbelung des Fahrtwindes hinter den Schiffsaufbauten, am 25. und 26. August 1938 mit 13 erfolgreich verlaufenen Start- und Landefolgen fortgesetzt und abgeschlossen worden. Praktische Nutzenanwendungen gab es aber nicht.

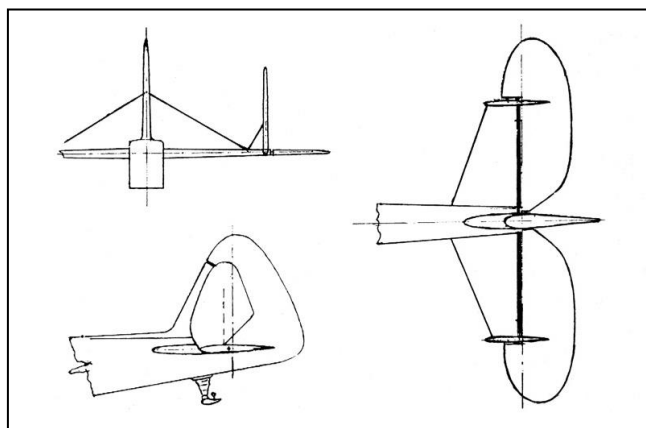
Zur Beseitigung der erkannten Schwächen des Entwurfs, aber auch schon mit Hinblick auf seine Weiterentwicklung, reichte die Firma bereits am 12.5.1937 dem RLM, Abt. LC II, zusammen mit einem Angebot ein technisches Programm über „Vorversuche betr. Weiterentwicklung des Flugzeugmusters Fi 156“ ein. Offensichtlich hat das Technische Amt daraufhin einen entsprechenden Auftrag erteilt.

Innerhalb etwa eines Jahres wurden, größtenteils unter Verwendung des Flugzeugs V-1 D-IBXY, von den insgesamt 15 vorgesehenen Punkten 8 untersucht, während die übrigen teils auf andere Weise, z.B. mit Hilfe von Windkanalversuchen, erledigt wurden. Einige wurden auch ganz fallengelassen, weil sie sich inzwischen durch Erfahrungen an Serienflugzeugen erledigt hatten oder keine weitergehenden Erkenntnisse mehr erwartet wurden. Die durchgeführten Versuche, über die der bereits eingangs erwähnte Bericht [2] Auskunft gibt, bezog sich auf:

- I und II: Einbau eines „Doppel-Seitenleitwerks“
- III: Verwendung schräger Flügelendkappen
- IV und V: Anbau einer „Rumpfverkleidung“
- VI: Verwendung gelenkiger Vorflügel
- X: Verlängerte Landeklappen
- XV: Luftschraubenfrage

Die hier verwendeten Nummernbezeichnungen entsprechen denen des Originalberichts, dessen Feststellungen hier in Kurzform wiedergegeben sind:

Zu I und II: Der zur Verbesserung der Seitenruderwirkung gedachte Anbau von zwei weiteren Seitenflossen jeweils als Endscheiben an den Außenrändern der Höhenflosse (siehe Skizze) erwies sich als wertlos, weil bei hohen Anstellwinkeln der größte Teil ihrer Fläche durch die Höhenflosse abgeschirmt wurde.



Skizze für das Doppel (Dreifach)-Seitenleitwerk

Zu III: Die extrem stark hochgezogenen schrägen Flügelendkappen erwiesen sich als sehr wirksam. Damit konnten Kurven nur mit dem Seitenruder allein geflogen werden, bis herab zur Mindestgeschwindigkeit und sogar bei blockiertem Querruder. Sie wurden schließlich bei immer noch ausreichender Wirkung stark verkleinert zu schrägen Abschnitten der Flügelenden. (Hier sei bemerkt, daß diese Form der Flügelenden später bei der Weiterentwicklung Fi 256 angewendet worden ist und daß das Flugzeug Fi 156 V-1 die schräg abgeschnittenen Flügelenden auch nach der Rückänderung am Ende der Versuche behielt).

Zu IV und V: Die als „Rumpfverkleidung“ bezeichnete weit nach vorn gezogene, geschwungene Seitenflossenverlängerung (siehe Bilder auf Seite 5) brachte nur sehr wenig, was die erhoffte Verbesserung von Höhen- und Seitenruderwirkung sowie das Vermeiden des „Pumpens“ im Sackflug angeht, das dann durch den bereits erwähnten kleinen Vorflügel unter der Vorderkante des Höhenruders beseitigt wurde. Als Ursachen für das Nichterreichen der Ziele wurde die Störung der Strömung durch die im Leerlauf drehende Luftschraube und durch vom Rumpfrücken ausgehende Verwirbelung erkannt.

Zu VI: Zur Herabsetzung des Schnellflugwiderstands des Vorflügels wurden Teile des Vorflügels gelenkig angeordnet und auf ihre Wirkung hin untersucht (siehe Bilder auf Seite 6 und 7). Da es aber nicht sicher erschien, daß der Gelenkvorflügel auch im Überziehverhalten dem festen, gekrümmten gleichwertig ist, wurde stattdessen versucht, den letzteren durch günstigere Formgebung für den Schnellflug widerstandsärmer zu gestalten.

Zu X: Durch die Verlängerung der Landeklappen nach innen bis dicht an den Rumpf sowie durch teilweise nach unten ausgeschlagene Querruder bei Langsamflug und Landeanflug ergab sich z.B. eine Steigerung des Höchstauftriebsbeiwerts  $C_{a \max}$  von 3,8 – den die Serienflugzeuge erbrachten – auf 4,5. Dem entsprach eine Verringerung der Kleinstgeschwindigkeit von 51 auf 46 km/h.

Zu XV: Zur Verbesserung der Leistungen in allen Geschwindigkeitsbereichen sollte eine der ersten Verstellschrauben der Firma Argus erprobt werden. Die erwarteten Leistungssteigerungen wurden aber nicht erreicht, weil die dazu verwendeten Luftschraubenblätter zwar für die Fw 56, also für ein schnelles Flugzeug, günstig waren, nicht aber für den „Storch“. Die Versuche sollten deshalb mit neuen, für die Fi 156 geschaffenen Blättern wiederholt werden (siehe Bild auf Seite 7). Am Ende blieb es aber bei der festen Holzluftschraube für die Serie, nicht zuletzt auch wegen der noch nicht vorhandenen Serienreife der Argusschraube.

Alle diese Arbeiten wurden betreut und anschließend ausgewertet von der Abteilung Aerodynamik unter Dr.Ing. Sighard Hoerner, der darüber 1938 vor der Lilienthal-Gesellschaft berichtete [15]. Sein Vortrag wurde im Jahrbuch der Gesellschaft und später nochmals in verkürzter Form in der Zeitschrift „Luftwissen“ veröffentlicht.



Das Flugzeug V-1, das offensichtlich während all dieser Versuche noch mit dem Winterschen Fahrwerk geflogen war, wurde nach Beendigung der Versuchsreihe weitestgehend zurückgeändert, bekam das Serienfahrwerk, behielt aber einige sehr gut erkennbare Unterschiede zu den anderen Serienflugzeugen bei. Das waren die abgeschrägten Flügelenden, die beibehaltene V-Stellung der Flügel von 2,5° und das aerodynamisch nicht ausgeglichene und gegenüber der Serie wesentlich kleinere Seitenleitwerk. So wurde die V-1, neben V-2 und V-3, noch bei Kriegsbeginn in Rechlin geflogen. Ihre bisherigen Zivilkennzeichen wurden durch Stammkennzeichen ersetzt.



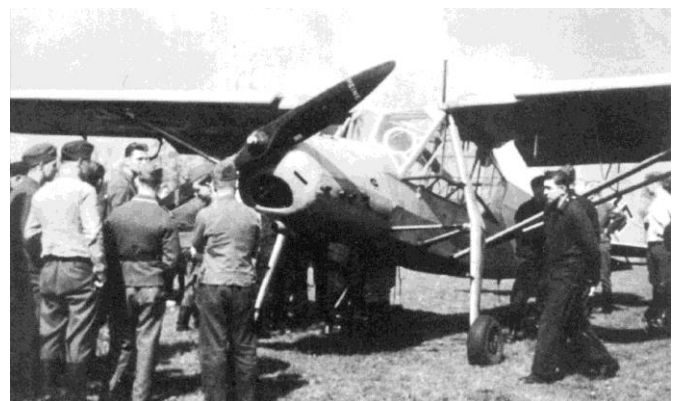
**(oben):** Die zurückgeänderte V-1, wie sie 1940 beim „Tag der Wehrmacht“ in Berlin vorgeführt wurde. Die stärkere V-Stellung der Tragflächen, die abgeschrägten Flügelenden und das gegenüber der Serie wesentlich kleinere Seitenleitwerk ohne Hornausgleich unterscheiden das Flugzeug von allen anderen Fi 156.

**(links):** Die V-1 startet vor der Neuen Wache auf der Straße „Unter den Linden“.

Gesichert ist leider nur GM+AI für die V-3 (siehe Bilder auf dieser Seite). Green nennt in seinem Buch „Warplanes of the Third Reich“ zu zwei Bildern der nunmehr eindeutig als V-1 identifizierten Maschine (S. 166) als Kennzeichen GM+AL, was denkbar wäre, aber in der Druckwiedergabe nicht zu bestätigen ist. Wiederum gesichert ist aber das Stammkennzeichen PO+AL, welches das Flugzeug trug, als es 1940 beim Tag der Wehrmacht in Berlin, vor der Neuen Wache auf der Straße „Unter den Linden“, landete und wieder startete (siehe Fotos oben). Wenn das auch durch Flugbücher bisher nicht bestätigte GM+AL von Green richtig sein sollte, so wäre das einer der ganz seltenen Fälle, in denen ein einmal zugeteiltes Stammkennzeichen geändert worden ist. Für die V-2, die bereits zwei Jahre früher, 1938, in Berlin an derselben Stelle ebenfalls gelandet und gestartet war, kommen leider wenigstens zwei Rechliner Stammkennzeichen in Frage, und zwar GM+AJ oder GM+AK.



Zwei Bilder der Fi 156 V-3 beim Fronteinsatz in den Niederlanden. Die Vorflügel der Maschine erstrecken sich, wie bei mehreren folgenden A-0 Flugzeugen, nur über  $\frac{5}{6}$  der Spannweite. Das freitragende Fahrwerk erforderte eine wesentlich stärkere Abstützung gegen den Rumpf. Der kreisrunde Einsatz in der linken Frontscheibe stammt von einem Versuch „Rotierende Klarscheibe“, welcher an der V-3 durchgeführt wurde.



Wie ging nun die Entwicklung weiter? Mit dem vierten Flugzeug, der W.Nr. 605 (604 war die Bruchzelle!) begann eine Reihe von 10 Flugzeugen als Nullserie, die mit A-0 bezeichnet wurden. Die untenstehende Aufstellung gibt ihre Reihenfolge wieder. Ihre Hauptmerkmale waren einmal die einzeln direkt nach außen geführten Auspuffstutzen und zum anderen der ganz vorne, unter der Kühllufteintrittsöffnung sitzende Windhoff-Ölkühler.

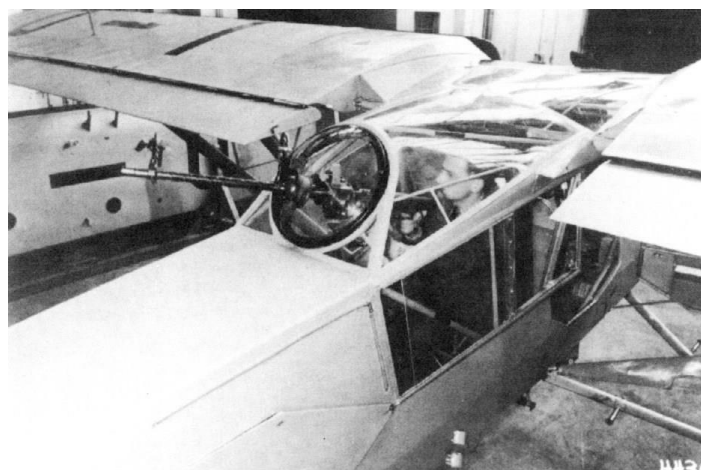


*Als Beispiel für ein Flugzeug der Nullserie (A-0), die W.Nr.611 mit dem noch vornsitzenden Ölkühler. Der Vorflügel unter dem Höhenleitwerk ist aber bereits vorhanden.*

Ihnen folgten dann 14 B-0 Flugzeuge, von denen eines, die W.Nr. 617 mit dem Kennzeichen D-IOID, nach Einbau aller für die Serie vorgesehenen Änderungen, das Musterflugzeug für die sich unmittelbar anschließende Serie C-1 wurde. An derselben Maschine wurde später auch der Mustereinbau der Abwehrbewaffnung (SO 2) für die Serie C-2 durchgeführt (siehe die untenstehenden Bilder). Bei den B-0 Flugzeugen ist bei gleichgebliebener Auspuffausführung wie A-0 lediglich der Ölkühler nach hinten versetzt.



*Drei Bilder von der Fi 156 B-0, W.Nr. 617, D- bzw. WL-IOID. Sie war zunächst das Musterflugzeug für die Serienausführung C-1 (Bild oben) und wurde dann nach dem Mustereinbau der Abwehrbewaffnung (SO 2) auch zum Musterflugzeug für die nachfolgende Serie C-2.*



In der Literatur gelegentlich vorkommende „Serienbezeichnungen“ wie A-1, B-1 oder C-0 sind reine Erfindungen.

Aus der C-1 Serie, die sich äußerlich vor allem durch die in Sammlern zusammengefaßten und nach unten herausgeführten Auspuffrohre von den vorangegangenen Ausführungen unterschied, gingen bereits sehr früh als erste Exporte zwei Flugzeuge nach Schweden, und zwar die W.Nr. 631 und 636.

Die untenstehende Liste enthält die bisher ermittelten Daten für die ersten 50 gebauten „Störche“. Man sieht, daß die meisten davon aus dem Flugbuch des Einfliegers Heinrich Schäfer stammen, der nach dem Krieg bei der Firma Dornier und den Flugzeugmustern Do 25, Do 27 und Do 28 mit bestem Erfolg anwenden konnte, was er damals bei Fieseler an Erfahrungen mit dem „Storch“ gesammelt hat.

### Verzeichnis der Flugzeuge Fi 156 von W.Nr. 601 bis 650

Ausf.	WNr.	Kennzeichen	Stammkz./ Verb.kz.	Erstflug	Flugzeugführer	Bemerkungen
V-1	601	D-IBXY	PO+AL	10.5.36	Fieseler	Stammkz. GM+AL fraglich
V-2	602	D-IGLI	?	?	vermutl. Knoetzsch	Fahrwerksbruch 14.11.36
V-3	603	D-IGQE	GM+AI	?	?	E-Stelle Rechlin
	604	-	-	-	-	Bruchzelle für statische Versuche
A-0	605		20+PA3	?	Schäfer	
A-0	606	D-IFPC		22.5.37	Schäfer	
A-0	607	D-IHKT		28.5.37	Schäfer	
A-0	608	D-IJSN		11.6.37	Schäfer	E-Stelle Travemünde
A-0	609	D-IGSF	TI+HR	?	?	
A-0	610	D-IFNF		17.7.37	Schäfer	
A-0	611	D-IDVS		15.7.37	Schäfer	
A-0	612	D-IJFN		25.8.37	Schäfer	Dübendorf, Vorführung durch Udet
A-0	613	D-IKQD		19.7.37	Schäfer	
A-0	614	D-IMBB		?	?	DVL1938
B-0	615	D-IMAN		25.8.37	Schäfer	
B-0	616	?			Riediger	Abnahmeflug
B-0	617	D-IOID		?	?	Musterflugzeug C-1, dann C-2
B-0	618	?		?	?	
B-0	619	?		?	?	
B-0	620	D-IELS		29.9.37	Schäfer	
B-0	621	D-IHKV		1.10.37	Schäfer	
B-0	622	D-IDZQ		12.10.37	Schäfer	Hansa Luftbild 2/1938
B-0	623	D-IGND		15.10.37	Schäfer	
B-0	624	D-IIMD		25.10.37	Schäfer	
B-0	625	D-IKVN		4.11.37	Schäfer	Vorführflugzeug des Werkes
B-0	626	D-IJLB	DK+TV	3.11.37	Schäfer	
B-0	627	D-IHRC		11.12.37	Schäfer	
B-0	628	D-IFMS		22.12.37	Schäfer	

Ausf.	WNr.	Kennzeichen	Stammkz./ Verb.kz.	Erstflug	Flugzeugführer	Bemerkungen
C-1	629	D-INBC	TI+HS	?	?	E-Stelle Travemünde
C-1	630	?		?	?	
C-1	631		„803“	15.6.38	Schäfer	Export nach Schweden
C-1	632	?		?	?	
C-1	633	D-IPGR		15.6.38	Schäfer	
C-1	634	D-IXMC		30.6.38	Schäfer	Hansa Luftbild 8/1938
C-1	635	D-IQKX		4.7.38	Schäfer	
C-1	636		„804“	4.7.38	Schäfer	Export nach Schweden
C-1	637	?		?	?	
C-1	638	?		?	?	
C-1	639	D-ISFC		23.7.38	Schäfer	
C-1	640	?		?	?	
C-1	641	D-IAED	CM+AW	24.7.38	Schäfer	Stab des Führers
C-1	642	?	TI+NK	?	?	
C-1	643	D-IBCW		25.7.38	Schäfer	
C-1	644	D-IOAH		28.7.38	Schäfer	
C-1	645	?		?	?	
C-1	646	D-IPBG		27.7.38	Schäfer	DFS Darmstadt
C-1	647	?		?	?	
C-1	648	?		?	?	
C-1	649	D-IECB		8.8.38	Schäfer	
C-1	650	?		?	?	

Zum Schluß noch ein paar Bemerkungen zur Fertigung des Storchs. Auch dazu gibt es in der Literatur zahlreiche, nur auf Vermutungen und Annahmen beruhende Aussagen, viele davon falsch. Es bleiben bei sorgfältigstem Studium der noch vorhandenen Unterlagen leider immer noch einige ungeklärte Fragen, Die erste ist bereits die nach der Zahl der wirklich gebauten Flugzeuge. Setzt man voraus, dass die Firma alle Nummern in den folgenden, bei ihr verwendeten Werknummernblöcken belegt hat:

601 bis 800 (200 Stück, V-Flugzeuge, A-0, B-0, D-0, sonst überwiegend Ausführung C-1)

4200 bis 5999 (1799 Stück, C-1, C-2, C-3 und C-3 trop, sowie D-1 trop)

8001 bis 8496 (496 Stück, ausschließlich C-3 trop, jedoch vermutlich keine C-7 mehr)

müsste sie bis zur Einstellung der Fertigung im Oktober 1943 mindestens 2279 Flugzeuge Fi 156 gebaut und abgeliefert haben. Dieser logischen Folgerung steht aber ein Brief entgegen, den der damalige Technische Direktor Dr. Walter Banzhaf an das RLM GL/C-B2 am 29.9.1943, also kurz vor der Einstellung der Storch-Fertigung, geschrieben hat [17]. Darin gliedert er die Gesamtfertigung wie folgt auf:

Baureihe A-0	10 Flugzeuge (darin die vier Versuchsflugzeuge V-1 bis V-4)
B-0	14 Flugzeuge (darin Muster C-1 Wnr.617 D-IOID und Vorführflugzeug des Werkes Wnr.625 D-IKVN)
C-1	278 Flugzeuge
C-2	261 Flugzeuge (Muster C-2 wieder Wnr.617 WL-IOID, mit Abwehrbewaffnung MG 15 in Linsenlafette)
C-3	252 Flugzeuge
C-3 trop	990 Flugzeuge
D-1	86 Flugzeuge (dabei einige als D-1 trop)

Das ergibt eine Gesamtzahl von nur 1891 Maschinen. Wie ist diese Differenz zu erklären? Eine einfache Lösung wäre der Hinweis auf den vom RLM herausgegebenen Befehl, wonach sowohl in der Reihenfolge der Werknummern als auch der Stammkennzeichen mehr oder weniger große Lücken zu lassen sind, um dem Gegner die Zahl der wirklich gebauten Flugzeuge zu verschleiern. Auch Verluste bei der Firma vor der Abnahme, z.B. durch Feindeinwirkung, kämen in Frage, aber nicht in dieser großen Zahl. Man wird sich deshalb wohl mit der Firmenaussage zufrieden geben müssen

Zur obigen Aufstellung werden sicher sofort Stimmen laut werden, die nach den doch erwiesenermaßen vorhandenen 110000er Nummern fragen. Die hat es zweifellos gegeben, aber die Flugzeuge, die sie trugen, hatten sie keineswegs von der Entstehung an. Es sind in Wirklichkeit Maschinen aus der zuletzt aufgeführten Gruppe mit den 8000er Nummern, die man erst bei der Ablieferung umbenannt hat. Zu beweisen ist dies mit Hilfe der noch vorhandenen Flugbücher der Einflieger, in denen bis zuletzt keine einzige 110000er Nummer zu finden ist, wohl aber die fortlaufenden der 8000er Reihe. Die einzige Eintragung einer so umgetauften Maschine, nämlich der Wnr.110325 BL+MK findet sich erst am 14. Juni 1944 im Flugbuch Gleuwitz und betrifft lediglich die Benutzung dieses Flugzeugs für einen Überlandflug. Dagegen finden sich mehrfach Eintragungen von 110000er Werknummern im Flugbuch des RLM-Abnahmepiloten Riediger, alles Abnahmeflüge. Diese künstlichen Werknummern wurden offensichtlich auch nicht fortlaufend, sondern mit vielen mehr oder weniger großen Unterbrechungen zugeteilt. Eine Schlüsselliste ist leider bisher nicht aufgefunden worden. Man kann nur feststellen, dass die Umbenennungen etwa im Mai 1943 begonnen haben, denn unter dem 8. Mai 1943 erscheint mit der Wnr 110019 erstmals eine solche Nummer im Ablieferungsbericht Nr.71. Die letzte darin aufgeführte „normale“ Werknummer ist die 8139. Von dieser Zeit an erscheint, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, so gut wie keine darüber hinausgehende 8000er Werknummer mehr in Verlustmeldungen, statt dessen aber fast ausschließlich 110000er Nummern.

Die zweite Fertigung von Fi 156 begann Ende 1941 bei der französischen Firma Morane-Saulnier in Puteaux an der Seine mit dem Einflugbetrieb in Villacoublay. Deren erste beiden Störche wurden im April 1942 ausgeliefert, gefolgt von einer ständig gesteigerten Monatsausbringung. Ihr höchster Wert ergab sich im März 1944 mit 51 Flugzeugen. Bei Morane wurde von Anfang an die Ausführung C-3 trop gebaut, bis diese im Januar 1944 von der vereinfachten Ausführung C-7 abgelöst wurde (etwa von Wnr.1526 an). Die Gesamtzahl der dort bis zur Befreiung abgelieferten Störche liegt bei 784 Stück, wovon 259 C-7 waren. Diese Ausführung wurde dann bekanntlich weiter gebaut, jetzt für die französische Armée de l'Air.

U.a. wegen der zunehmenden Gefährdung der Storchlieferung durch Bombenangriffe wurde eine weitere Fertigung bei der Firma Leichtbau Budweis (LBB) in Böhmisches-Budweis, etwa 200 km südlich von Prag eingerichtet. Der erste Storch aus dieser Fertigung (Fertigungskennzeichen oxz), ebenfalls der Ausführung C-7, wurde im Dezember 1943 ausgeliefert. Ihm folgten im Januar 1944 bereits 7 Stück, deren Zahl im März schon auf 27 angestiegen war. Auf dieser Ausführung beruhend, kam bald die neue Sanitätsversion D-2 dazu, von der weitere 8 geliefert wurden. Chefeinfliegerin bei dieser Firma wurde übrigens die bekannte Fliegerin Liesl Schwab. Doch bald, nach nur 6 Monaten, musste Leichtbau Budweis seine gesamte Fertigung auf Fw 190 umstellen, nach Lieferung von insgesamt 63 Flugzeugen C-7 und 18 D-2. Diese Flugzeuge trugen die Werknummern 475001 bis 475094.

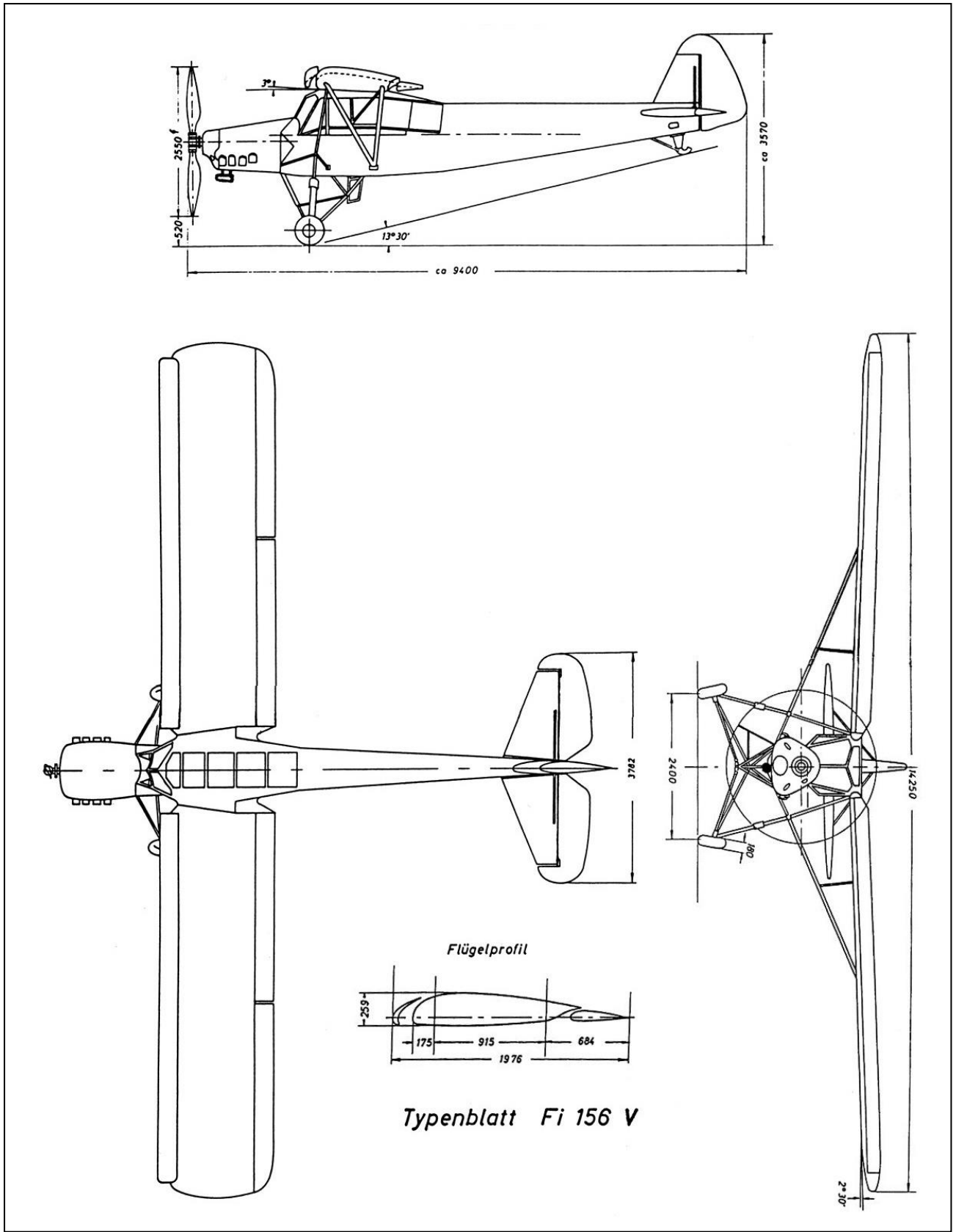
Schon im nächsten Monat, dem Juli 1944, ging die Fertigung auf die Firma Ing. Mráz in Chocen über, einer kleinen Stadt in Ostböhmen. Dieser Hersteller (Kennzeichen meq) war bis dahin hauptsächlich mit dem Bau von Segelflugzeugen des Musters „Kranich“ beschäftigt gewesen, verfügte aber auch über gute Erfahrungen im der Konstruktion und im Bau von Sportflugzeugen. Bis zum Jahresende 1944 lieferte er insgesamt 40 C-7 und 24 D-2 ab. Deren Werknummern führten die von LBB übernommene Form weiter mit 475000, wobei aber die niedrigste, bisher festgestellte Nummer 475149 war. Man kann somit, trotz deren Gleichartigkeit, sofort erkennen ob es sich um ein Flugzeug von LBB oder Mráz handelt. Für das Jahr 1945 liegen leider keine Zahlen vor, doch ist allgemein bekannt, dass die Firma auch nach dem Zusammenbruch und der anschließenden Verstaatlichung den Bau von „Störchen“, nun mit der Bezeichnung C-65 Cap fortgesetzt hat. Einer davon mit dem Kennzeichen D-EMAV und der Wnr. 475303 ist gelegentlich bei Flugtagen, meist in Norddeutschland, zu sehen.

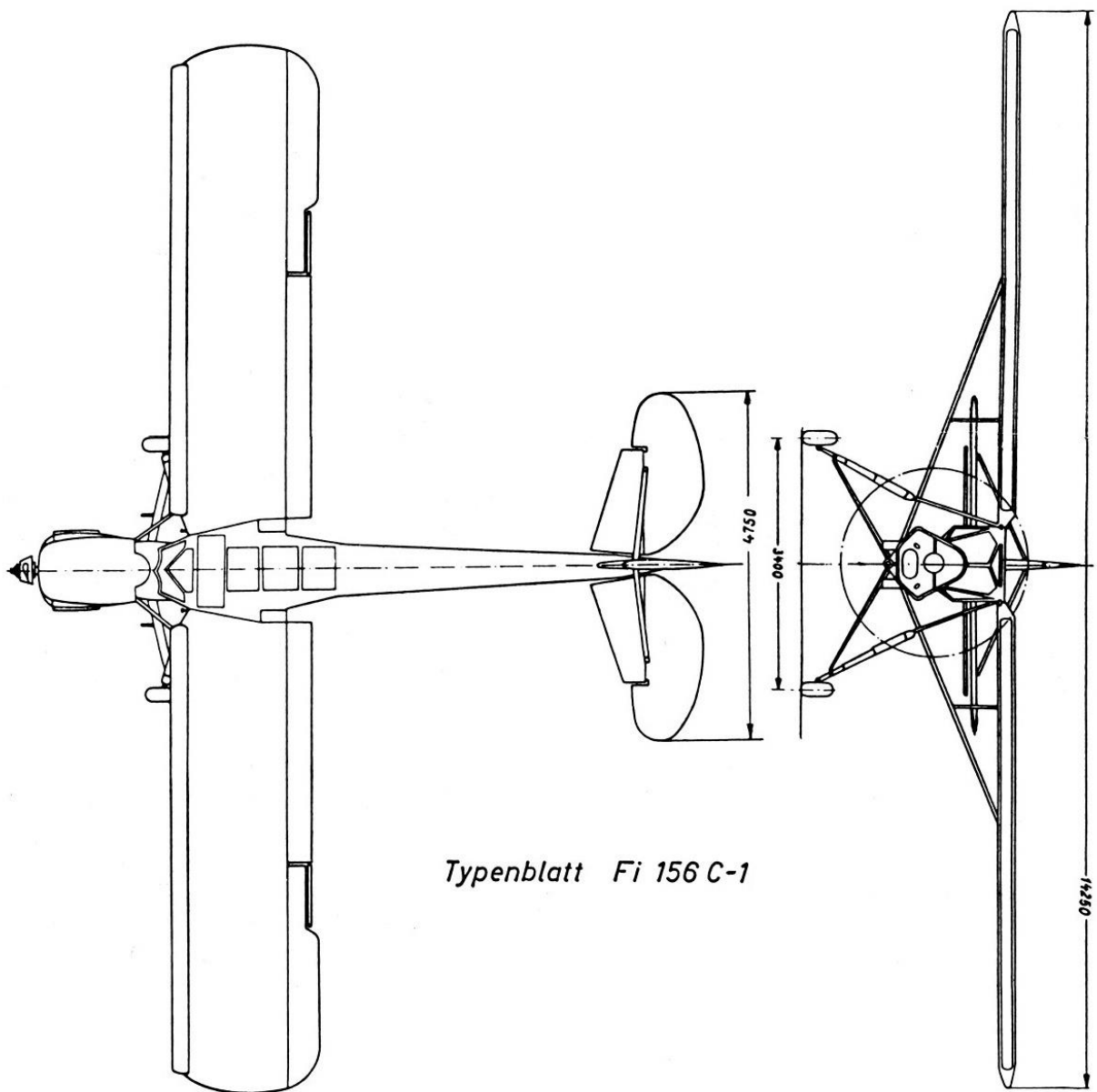
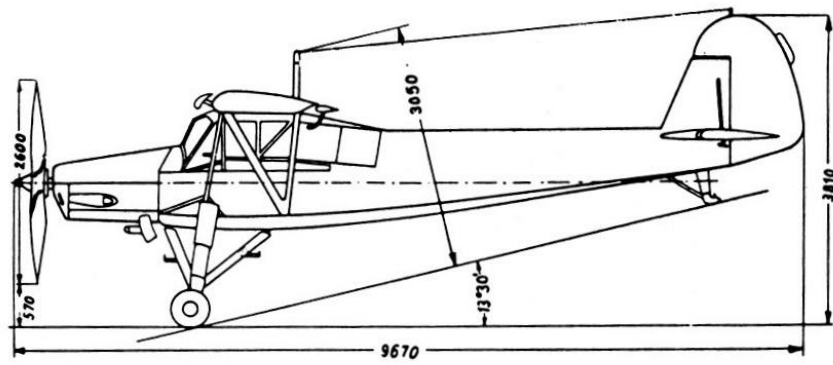
Interessant ist noch zu wissen, dass das RLM, auf lange Sicht planend, Aufträge auf nicht weniger als 3888 Fi 156 erteilt hatte, von denen bis zum 31.3.1943 allerdings erst 1203 geliefert waren [19].

Die Beliebtheit des Flugzeugs lässt sich leicht erkennen an der Vielzahl von noch fliegenden oder in Museen in der ganzen Welt zu findenden Störchen.

## Baureihenzusammenstellung des Flugzeugmusters Fi 156 (Stand 1944)

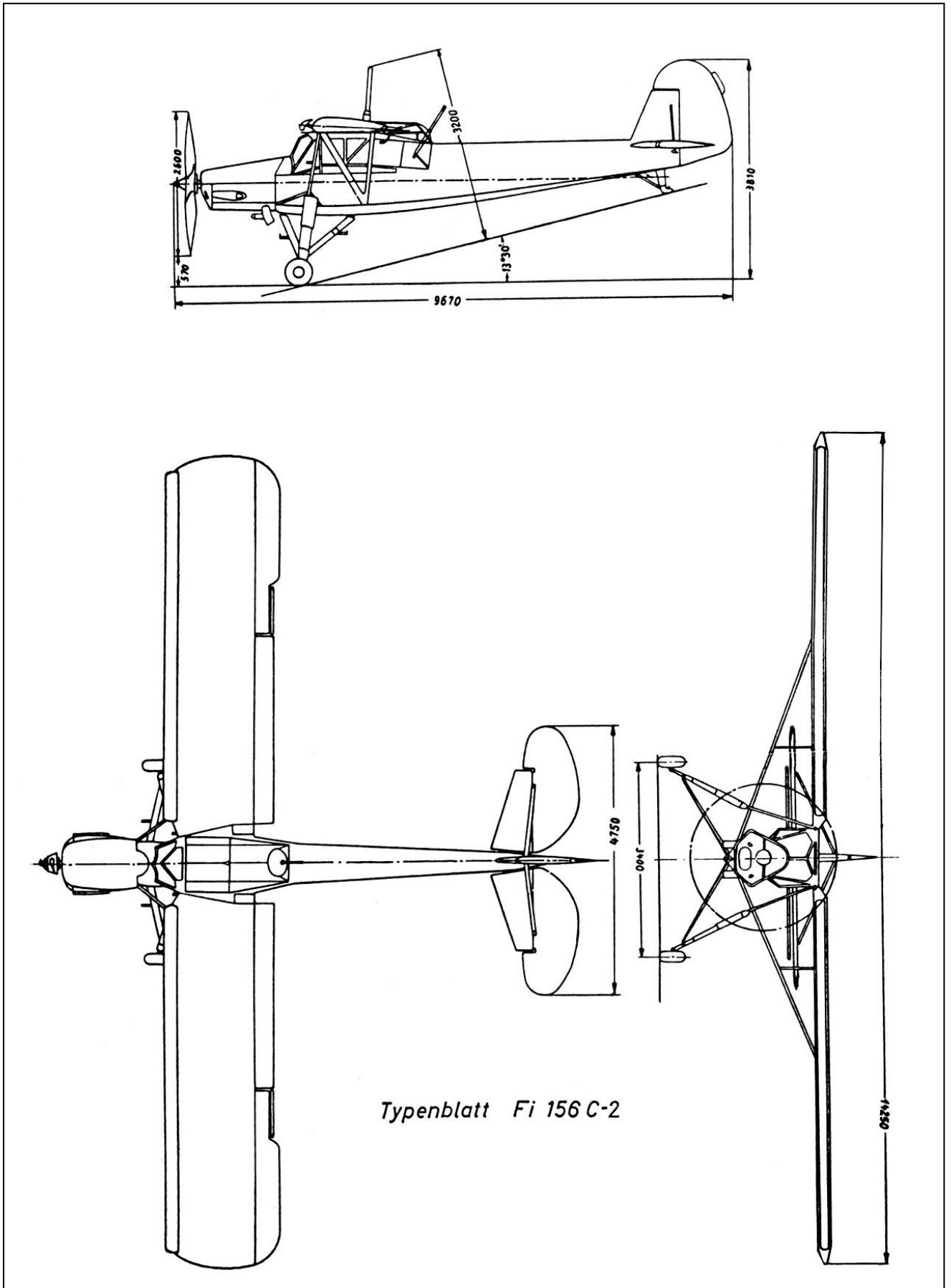
Baureihe	Verwendung	Triebwerk	Bewaffnung	Kraft- u. Schmierstoff	FT-Gerät	Besatzung	Lichtbildanlage	Sonstiges
Fi 156 A-0	Verbindungsflugz.	As 10 C-2	1 Masch.Pist.	2 x 74 l, 11 l Öl	ohne	3 Mann	keine	nur 10 Flugzeuge
Fi 156 B-0	wie A-0	wie A-0	keine	wie A-0	vorgesehen FuG VII oder FuG XVII			Änderg. d. Fahrwerks, Verleg. d. Ölkühlers nach hinten, Verwendung v. Guss- u. Pressteilen, nur 14 Flugzeuge
Fi 156 C-1	wie B-0	As 10 C-3	1 Masch.Pist.	wie A-0	wie B-0	2 Mann und Notsitz	vorgesehen	Änderung der Zelle (Kabine, Strebenverkleidung), Auspuff-sammler, geänd. Motorhaube
Fi 156 C-2	wie C-1	As 10 C-3	1 MG 15 in Lin-senlafette LLK	2 x 74 l + 100 l, 18 l Öl	FuG XVII	2 Mann und Notsitz	keine	Zusatzkraftstoffbehälter 100 l im linken Flügel
Fi 156 C-3	wie C-1	As 10 P-1	wie C-2 und 1 Masch.Pist.	wie C-2	entfällt	2 Mann und Notsitz	keine	Neuer Kompass, kleine Änderungen an Zelle
Fi 156 C-3 trop	wie C-3	As 10 P-1	wie C-3	wie C-3	entfällt	2 Mann und Notsitz	keine	mit Tropenausrüstung (zusätzliche Planen z. Abdecken), Ölzusatzbehälter, Delbag Luftfilter
Fi 156 C-4	wie C-3	As 10 P-1		wie C-3	entfällt		keine	Alle C-4 auf C-2 zurückgebaut
Fi 156 C-5 trop	wie C-3 trop	As 10 P-1	entfällt, Lafette eingebaut	wie C-3	Notlande-Notsender	2 Mann und Notsitz	keine	mit Tropenausrüstung (zusätzliche Planen z. Abdecken), nur 1 Musterflugzeug Wnr. 5012
Fi 156 D-0	Sanitätsflugzeug	As 10 P-1	entfällt, auch Lafette	wie C-3	entfällt	1 bis 2 Mann	keine	Einb. v. 2 Feldtragen 37 o. 1 Feldtrage u. 1 Begleitersitz, Kleine Änderungen an Zelle, Ladeklappen u. Steuerung
Fi 156 E-0	Seenotflugzeug	As 10 P-1		wie C-3		2 Mann		Alle E-0 auf C-2 zurückgebaut
Fi 156 D-1 trop	Sanitätsflugzeug	As 10 P-1	wie D-0	2 x 74 l + 2 x 100 l, 18 l Öl	Notlande-Notsender	wie D-0	keine	vergrößerter Ölkühler, Notlandeausrüstung
Fi 156 F-0	Polizeiflugzeug	As 10 P-1	MG 15 u. Lafette entfallen	2 x 74 + 100 l, 18 l Öl	FuG 21A u. 901 AF Strom- u. Spannungsmesser	wie C-3	keine	1 MG 15 auf jeder Seite in Fensterlagerung.
Fi 156 C-7	wie C-3	As 10 P-1	MG 15 u. Lafette entfallen	2 x 74 l + 2 x 100 l, 18 l Öl	Notlande-Notsender	wie C-3	keine	Vorflügel am Höhenruder entfällt
Fi 156 D-2	Sanitätsflugzeug	As 10 P-1	wie C-7	2 x 74 l + 2 x 100 l, 18 l Öl	Notlande-Notsender	1 bis 2 Mann	keine	Einb. v. 2 Feldtragen 37 o. 1 Feldtrage u. 1 Begleitersitz





Typenblatt Fi 156 C-1





## Quellenhinweise

- [1] Anders/Eichelbaum/Delius „Wörterbuch des Flugwesens“ 1939
- [2] Bericht Fieseler-Flugzeugbau GmbH, Az.4 Hr/My v.14.7.38
- [3] Ausschreibung Europa-Rundflug, Flugsport 1933, Nr.22 u.25
- [4] Bericht über Europa-Rundflug 1934, Flugsport 1934, Nr. 19
- [5] Entwicklungsprogramm v. 1.11.1935, LC Nr. 12591/35 gKdos
- [6] ditto v. 1.1.1936, LC N r. 13616/35111 gKdos
- [7] ditto v.1.4.1936,LC II Nr.250/36 lz.b.V. gKdos
- [8] Fieseler „Meine Bahn am Himmel“, Bertelsmann 1979
- [9] Bericht Dr. Hoerner A.VII.10
- [10] Schreiben Dipl.-Ing. G.B.Alpers v.9.6.1967
- [11] Bericht Attrappenbesichtigung Dipl.-Ing. Ballerstedt
- [12] Bericht E-Stelle Rechlin Nr. 1334, v.17.12.1936
- [13] Bericht E-Stelle Rechlin LC I11 Nr. 153/ 36 v. 11.8.1938
- [14] Buch E-Stelle See Bd.2 S. 117
- [15] Vortrag Dr. Hoerner vor Lilienthal Gesellschaft 14.6.1938
- [16] Beschaffungsmeldungen Fi 156 im Jahr 1941, GL/C-B 2 Nr.4101 bis 4112/41 gKdos
- [17] Schreiben Dr. Banzhaf an GL/C-B 2 I vom 29.9.1943
- [18] C-Amts-Monatsmeldungen für das Jahr 1944 GL/C-B 2 Nr.4401/44 gKdos v.21.12.1944
- [19] Flugzeugprogramm 223/1 v. 15.8.1943