

Liebe Siedlerfrauen, liebe Siedlerkameraden,

so wären Sie vor 80 Jahren hier in dieser Gaststätte begrüßt worden. Man duzte sich und hielt durch oder mit dem Deutschen Siedlerbund zusammen. Dieser Bund war bereits 1919 als Vorgängerorganisation des „Verband Wohneigentum“ gegründet worden und wurde seither des öfteren umbenannt, u. a. 1933 in Deutscher Siedlerbund, und schließlich 2006 in Verband Wohneigentum. Unsere Siedlung wurde im Wesentlichen vom Deutschen Siedlerbund unterstützt u. a. mit Garten- und Tierhaltungskursen.

Unsere Siedlung, die damalige Fieselersiedlung, gäbe es ohne die Gerhard-Fieseler-Werke GmbH nicht, und die nur, weil das Rheinland entspr. des Vertrags von Versailles von Franzosen besetzt worden war. Rolf Nagel hat in den letzten Jahren diese Zusammenhänge akribisch in seinem Buch über die Entwicklung der Kasseler Flugzeugindustrie zusammengetragen. Ich möchte diese Entwicklung kurz schildern, um die Zusammenhänge mit den Fieseler-Werken und unserer Siedlung aufzuzeigen.

Der Mannheimer Industrielle Richard Dietrich befürchtete, dass sein Flugzeugbau von den Franzosen, die das Rheinland zusammen mit anderen Mächten besetzt hatten, verstaatlicht werden würde. Durch einen zufälligen Kontakt mit einem Kasseler flugbegeisterten Politiker erreichte er, dass er 1926 seinen Betrieb aus Mannheim in eine leerstehende Bettenhäuser Färberei umsiedeln konnte und die Stadt Kassel ein 5 ha. großes Areal auf dem ehemaligen Manövergelände in Waldau als Flugplatz zur Verfügung stellte und 1927 noch eine Wellblechhalle als Hangar baute.

Dietrich produzierte jetzt in Bettenhausen Flugzeuge, es fehlte ihm aber bald das Kapital, um das Werk zu vergrößern. Da sprang der Kasseler flugbegeisterte Industrielle Anatole Gobiet als Finanzier ein und gründete das „Dietrich-Gobiet Flugzeugwerk“. Anatole Gobiet produzierte in der „Verlängerten Körnerstr. 1“, der heutigen Lilienthalstr. 1, zusammen mit seinem Bruder Egon, Elektromotoren, Teile dieses Werkes stellte er den unter Platzmangel leidenden Flugzeugbauern zur Verfügung.

Die produzierten Flugzeuge wurden für Werbeflüge eingesetzt, bei denen u. a. Kurt Katzenstein als Pilot flog, der erfolgreiche deutsche Pilot Raab wurde

ebenfalls für das Unternehmen gewonnen und als Prokurist eingestellt. Diese Piloten überwarfen sich mit Dietrich, kündigten und schufen mit Unterstützung Gobiets auf dem Gelände der Munitionsfabrik an der Lilienthalstr. ein erfolgreiches neues Flugzeugwerk: die „Raab-Katzenstein Flugzeugwerk GmbH Kassel“ .

Und jetzt kommt Gerhard Fieseler ins Spiel. Er machte bei seinem Vater im Rheinland eine Buchdruckerlehre und meldete sich danach mit 18 Jahren freiwillig bei der Luftwaffe, hier schoss er nach seiner Ausbildung 19 feindliche Kampfflieger im Balkan ab, ohne selbst einen einzigen Schuss abzubekommen. Das schaffte er mit einer neuen besonderen Flugtechnik, indem er nicht frontal, wie die anderen in den Kampf ging, sondern sich in Schlangenbewegungen an den Feind heranpirschte und ihn von hinten und unten beschoss. Diese Kampfart wurde später von allen Armeen übernommen. Er legte mit diesen Erfahrungen bereits die Grundlagen für sein kunstfliegerisches Können. Man nannte ihn den „Tiger von Mazedonien“, so nannte er später sein Flugzeug „Tigerschwalbe“.

Nach dem Krieg schuf er sich eine eigene Druckerei, das Fliegen aber konnte er nicht lassen. Vom Weltkrieg her kannte er Kurt Katzenstein, der ihn dann in Kassel in seinem Werk einstellte. Seine Druckerei im Rheinland verpachtete Fieseler.

Dietrich hatte inzwischen Konkurs angemeldet, die fähigsten Mitarbeiter übernahm die überaus erfolgreiche RAKA (Raab-Katzenstein). Diese Firma bildete neben der Flugzeugproduktion in Waldau auch Piloten aus, mit bis zu 15 Schülern; hier wurde Gerhard Fieseler als Fluglehrer eingesetzt. Bereits 1926 machte sich Fieseler Gedanken, ob ein Segelflugzeug von einem Motorflugzeug in die Höhe gezogen werden konnte. Das erreichte Fieseler 1927 auf einem Flugtag erfolgreich, bei einer anderen Vorführung stürzte er ab, leicht verletzt stieg er aus, nahm ein anderes Flugzeug und führte den nächsten Programmpunkt durch. Aufgrund des Absturzes wurde er bei RAKA entlassen, er gab aber ein nach seinen Wünschen zu bauendes Flugzeug bei RAKA in Auftrag, so z. B. mit einen Vergaser, mit dem man auch auf dem Rücken fliegen konnte. Fieseler beschloss nun, sein weiteres Geld als Kunstflieger und Fluglehrer zu verdienen. Vor 50000 Zuschauern nahm Fieseler an einem Wettbewerb mit Paul Bäumer und Ernst Udet teil und gewann diese sofort mit

Flugfiguren, die man zuvor noch nie gesehen hatte. Fieseler schaffte nun Weltrekorde und Wettbewerbssiege. Jedes Jahr verdiente er um die 100.000 Mark Preisgelder, mit diesem erflungenen Geld kaufte er die Ihringshäuser Kegel Flugzeugbau Kassel, nannte sie in Segel-Flugzeugbau um und baute hier Segelflugzeuge.

Nachdem Raab-Katzenstein 1930 neben anderen Flugzeugherstellern aufgrund der Weltwirtschaftskrise wegen mangelnder Nachfrage in Konkurs gegangen war, war Fieseler der letzte Flugzeugbauer in Kassel. In seinem Werk baute er das weltgrößte Segelflugzeug, die Austria mit 30 m Spannweite, der Auftraggeber konnte aber nur zögerlich bezahlen, so dass Fieseler seine Schauflüge wieder aufnahm, um den Betrieb zu retten, Mitarbeiter wurden wegen der mangelnden Auftragslage entlassen, mit dem Hinweis, dass sie, bei besserer Konjunktur wieder eingestellt würden.

Als 1931 auch die Nachfrage nach Segelflugzeugen zurück ging, entschied sich Fieseler, wieder Motorflugzeuge zu bauen und begann mit einer neuen Konstruktion für sein Kunstflugflugzeug. Von der Zigarettenfabrik Bergmann erhielt er den Auftrag, 5 Werbeflugzeuge zu produzieren. Er musste aber weiter seine Kunstflüge fortführen, um das Werk zu erhalten, dabei wurde er 1932 in Zürich Europameister und 1934 Weltmeister mit 17000 Reichsmark Sieggeld.

Ab 1934 hatte sich die Konjunktur erheblich verbessert, 200 Menschen bauten jetzt für Fieseler, Flugzeuge in Serie.

Bis 1933 hatte Fieseler sein Werk selbst finanziert, 1934 erhielt er einen Entwicklungsauftrag des Reichs-Luftfahrt-Ministeriums und einen für Fieseler wichtigen Vorschuss. Inzwischen war Fieseler mit seinem Betrieb in die Gobiet-Gebäuden in der Lilienthalstr. 1, umgezogen, arbeitete in mehreren Schichten, mietete Hallen der ehemaligen Munitionsfabrik dazu. Die Qualität seiner Erzeugnisse, zwei Jahre nach Beginn der Motorflugzeug-Produktion, hatte das RLM überzeugt, Fieseler erhielt nun Produktionsaufträge für den Lizenzbau von Heinkel-Flugzeugen. Im Oktober 1934 wurden 500 Menschen beschäftigt und weitere gesucht. Es wurde jetzt auch der Fieseler Storch gebaut.

Die Fertigungseinrichtungen wurden vom RLM finanziert, dafür gehörten dann aber auch diese, die mit diesem Geld angeschafft wurden, dem RLM wie auch die damit produzierten Flugzeuge. Insofern wurde Fieseler, der 1933 in die

Nationalsozialistische Partei eingetreten war, in die Abhängigkeit vom Luftfahrtministerium gedrängt. Da jetzt aber die Finanzen gesichert waren, brach er seine Kunstflugvorführungen vollkommen ab, er war der erfolgreichste Kunstflieger Deutschlands und Schöpfer des modernen Kunstflugs überhaupt.

Und jetzt endlich kommen wir zum Bau der Fieseler-Siedlung. Fieseler selbst hatte keine kaufmännische Ausbildung, er war auch kein Ingenieur, er hatte aber die Fähigkeit, den Überblick über alles, was im Werk geschah, zu behalten und eine geschickte Personalpolitik zu betreiben. So stellte er 1935 den kaufmännischen Leiter Dr. Göbel ein, von dem sowohl in unserer Chronik gesprochen und über den in vielen späteren Siedlerversammlungen auch geschimpft wurde, z. B. weil die Siedler ihren Zaun selber abbezahlen mussten, für 2 Mark im Monat.

Gemeinsames Ziel von Fieseler und Goebel war es, die Belegschaft auf 1000 Mitarbeiter aufzustocken und ausschließlich Sport- und Reiseflugzeuge zu bauen. Das RLM aber wollte etwas Anderes: Das Werk musste ein leichtes einmotoriges Sturzkampfflugzeug entwickeln (Fi98).

Vom RLM bekam das Werk jetzt weitere Lizenzaufträge, z. B. die Me109, der Auftragsbestand war jetzt 800 Flugzeuge. Fieseler kaufte nun das nördliche Gelände der Munitionsfabrik, so entstand Werk 1. Daneben produzierte die Spinnfaser.

Um qualifizierte Mitarbeiter für neue Produktionstechniken (Ganzmetallflugzeuge) anzuwerben und zu behalten, wurden in ganz Deutschland Facharbeiter geworben, und ein Wohnungsbauprogramm beschlossen, und das war die Fieseler-Siedlung. Es entstanden 286 Zwei- und Mehrfamilienhäuser, Eigenheime und Mietwohnungen mit 484 Wohnungen als modernste Arbeitersiedlung Deutschlands, nämlich mit Toilette im Haus. Arbeiter verdienten ca. 150 Mark im Monat, die Mieten bewegten sich zwischen 26 und 36 Mark. Fieseler schreibt, dass die Gefolgschaftsmitglieder, so hießen die Mitarbeiter damals, gutes Geld erhielten, bei Henschel verdiente man aber mehr. Als Ausgleich sollten sich die Siedler preiswert mit den Produkten aus den bei allen gleich angelegten Gärten preiswert versorgen. Hier gab es Gemüse, Obst, Beeren, Hühner aus dem Hühnerhaus, das in jedem Garten an der gleichen Stelle stand, Enten, Gänse, Schweine und Ziegen. Um

eine solche Siedlerstelle zu erhalten, mussten die Siedler einen sog. „Eignungsschein für Kleinsiedler (gleichzeitig Gesundheitsbescheinigung)“ vorlegen. Vorteilhaft, um diesen zu bekommen, war es, wenn die Ehefrau Erfahrungen aus der Landwirtschaft mitbrachte. Der von Fieseler eingesetzte Gemeinschaftleiter, heute wäre das der Vorsitzende der Gemeinschaft, überprüfte, ob alle Vorschriften eingehalten wurden. Es konnte keine Ausreißer geben, denn die Mitgliedschaft im Siedlerbund war Pflicht. Diese Siedler erhielten die Chance, die Häuser nach 3 Jahren zu erwerben, wenn sie sich korrekt verhielten, Andere konnten die Häuser dann erst nach 1945 erwerben und mussten bis dahin Miete bezahlen. Wer entlassen wurde, verlor damit auch die Wohnung oder das Haus. Die Betroffenen erzählten in unseren Versammlungen voller Gram, dass sie ihre Häuser wohl zwei Mal bezahlen mussten. Damit die Häuser nicht an betriebsfremde Menschen verkauft werden konnten, wurde in die Grundbücher ein Vorkaufsrecht zugunsten der Fieseler Werke eingetragen und steht dort bei einigen noch heute, wenn man als Käufer aber eine Hypothek braucht, kann man diese für viel Geld bei der Fieselerstiftung ablösen.

Als die ersten Siedler einzogen, waren die Straßen ungeschotterter Matsch, die untere Wohnung musste auf eigene Kosten mit Koks getrocknet werden, das Obergeschoss musste selber ausgebaut werden. Am Freitag, wenn es Geld gab, zog man mit dem Leiterwagen zu Steidel, um einen Sack Zement zu holen, der dann das Wochenende reichen musste.

Obwohl die Siedler in ihrem Hauptberuf Militärflugzeuge bauten, waren sie vollkommen überrascht, als der Krieg begann. Viele starben im Bombenhagel in den Werken oder fielen im Feld.

Nach diesem aus unserer Sicht schrecklichen Beginn, für die Menschen damals aber glücklicher Neuanfang mit Zukunftshoffnungen, entwickelte sich dann in den nächsten 80 Jahren unsere schöne Siedlung im Grünen mit ihren großen Grundstücken. Wir haben diesen Erstsiedlern viel zu verdanken und sollten deren Mühe und Plagen nicht vergessen.

Ich habe mich schon seit langem mit unserer Siedlung befasst, die Chronik im Original zusammengetragen, In meinem Buch „Forstfelder Geschichte[n]“

festgehalten, ausführliche Broschüren geschrieben, Einzelinterviews geführt, einen Film zusammen gestellt und im Internet veröffentlicht.

Unter dem folgenden Link können Sie diese herunterladen, lesen oder ausdrucken – natürlich kostenlos.