

Die Luftfahrtindustrie im Kasseler Osten

„Ohne Gobiet hätte es in Kassel keine Luftfahrtindustrie gegeben“ meint der Autor Rolf Nagel, der sich in seinem Buch (Kassel und die Luftfahrtindustrie seit 1923), welches 2015 veröffentlicht wurde, intensiv mit der Geschichte dieser Industrie befasst. Ich stütze mich auf dieses Werk und verwende auch Fotoaufnahmen daraus. Nagel war der erste Autor, der sich mit einer besonderen Leidenschaft mit dieser Entwicklung befasste. Er selbst ist leidenschaftlicher Segelflieger und hat dabei mehrere Meistertitel errungen.

Ich verwende aber auch die Materialien, die ich in vielen Jahren zusammengetragen und auch bereits veröffentlicht habe.

Der Unternehmer Richard Dietrich betrieb in Mannheim ein kleines Unternehmen, welches Flugzeuge baute. Er befürchtete nicht ganz ohne Grund, dass auch diese Stadt von den Franzosen besetzt wird, wie die deutschen linksrheinischen Gebiete und die rechtsrheinischen vier Brückenköpfe. Das war geschehen, als Deutschland die ihm im Versailler Vertrag auferlegten Reparationen von 20 Milliarden Goldmark nicht bezahlen konnte, das entsprach 7000 Tonnen Gold. Er befürchtete, dass sein Betrieb dann verstaatlicht und nach Frankreich ausgelagert würde. Diese Besatzung dauerte von 1923 bis 1930.

Durch einen zufälligen Kontakt mit einem flugbegeisterten Politiker aus Kassel erreichte Dietrich, dass er 1923 seinen Betrieb aus Mannheim in eine leer stehende Bettenhäuser Färberei umsiedeln konnte und die Stadt Kassel ihm ein 5 ha. großes Areal auf dem ehemaligen Manövergelände in Waldau als Flugplatz zur Verfügung stellte und ihm 1924 sogar noch eine Wellblechhalle als Hangar baute. Das besagt, dass Kassel in hohem Maße am Aufbau einer zukunftsorientierten Industrie interessiert war; obwohl Cassel Residenzstadt war, deren vornehmeren Bürgerinnen und Bürger mit Industrie eigentlich weniger zu tun haben wollten.

In Bettenhausen, einem Vorort im Kasseler Osten, hatte sich aufgrund der verlässlichen Wasserkraft der Losse, bereits seit dem Mittelalter durch die Mühlen eine beachtliche Industrie entwickelt. Es hieß, dass hier das Geld für Kassel verdient wurde. Im Osten der Städte wurde schon immer gern Industrie angesiedelt, weil bei den häufigen Westwinden die schlechte Luft nicht in die Städte gedrückt wurde.

Der Forst, der sich zwischen Bettenhausen und Waldau befand, gehörte zu Kassel, war z. T. Hutewald und im Wesentlichen seit langer Zeit Militärübungsgebiet, 1906 fielen

alle Nutzungsrechte an die Stadt Kassel, es fanden Ausstellungen und bereits Flugveranstaltungen statt.

Im ersten Weltkrieg, 1916, war eine Munitionsfabrik auf diesem Gelände gebaut worden, diese produzierte Gewehrmunition. Nach dem Krieg wurden das Gelände mit den Gebäuden nicht mehr benötigt und verkauft. Was bis heute geblieben ist, sind die Gebäude in der vorderen Steinighstr., vormals General-Emmich-Straße, die der Anfang einer Gartenstadt zwischen der Ochshäuser Str. und dem Forstbachweg gewesen sein sollte. Produktionshallen, die zuvor von der Munitionsfabrik gebaut und benutzt worden waren, waren vorhanden, die z. T. von Obdachlosen, fahrendem Volk und Kleinstunternehmen in Besitz genommen worden waren.

Dietrich produzierte jetzt in Bettenhausen erfolgreich Flugzeuge, er litt aber zunächst an Platz- und Kapitalnot. Da trat der Kasseler Industrielle Anatole Gobiet auf Vermittlung durch die Stadt in die Kasseler Luftfahrtgeschichte ein. Er produzierte ab 1921 in der „Verlängerten Körnerstr. 1“, der heutigen Lilienthalstr. 1, in einer Halle der Muni zusammen mit seinem Bruder Egon, Elektromotoren.

Anatole Gobiet, geboren 1875 in Schlesien, Sohn eines Stahlbauunternehmers, der seinen Betrieb von Belgien nach Schlesien verlegt hatte.

Anatole machte eine Lehre als Mechaniker, studierte danach an der Technischen Hochschule und ging dann zu Siemens & Halske, um dort eine Ausbildung für den höheren Dienst zu absolvieren. Als Siemens-Ingenieur wurde er nach Frankfurt versetzt und von hier nach Kassel, wo er die Siemens-Geschäftsstelle bis 1904 leitete. Sein Bruder Egon zog auch nach Kassel und im Jahr 1910 gründete Anatole in der Wilhelmshöher Str. 25 eine elektrotechnische Fabrik. 1912 zusammen mit seinem Bruder in Rotenburg/Fulda eine Fabrik für Großtransformatoren.

1921 hatten die Brüder in der späteren Lilienthalstraße eine Halle der ehemaligen [Munitionsfabrik](#) erstanden, jetzt lautete der Firmenname „A. Gobiet & Co“. Beide Brüder waren flugbegeistert, die Fabriken warfen gute Gewinne ab und so entschloss man sich, die Flugindustrie zu unterstützen. So gründete Anatole zusammen mit Dietrich die „Dietrich-Gobiet-Flugzeugwerke AG“ und die „Dietrich-Gobiet Luftverkehr GmbH“.

Es ging also nicht nur um Flugzeugbau, sondern auch darum, Luftverkehr zu betreiben.

Die Gebäude in Bettenhausen erwiesen sich bald als zu klein, sodass auch in der alten „Train-Kaserne“ in der Wolfsanger Str. 21 gebaut und verwaltet wurde. Dietrich war selbst Pilot, um sich aber zu entlasten, stellte Dietrich den Diplomingenieur Kurt Katzenstein, der ihm empfohlen worden war, als neuen Werkspiloten ein.

Die produzierten Flugzeuge wurden für Werbeflüge eingesetzt, bei denen u. a. Kurt Katzenstein als Pilot flog. Bei einer Flugzeugausstellung in Schweden flog der bekannte Pilot Raab eines der in Kassel produzierten Flugzeuge, er war von den Flugeigenschaften so begeistert, dass er das Kasseler Angebot für den Posten des Chefpiloten annahm. Er entwickelte ein solches Geschick als Flugzeugverkäufer, dass das Werk 1924 100 und später 200 Mitarbeiter beschäftigte. Viele von ihnen hatten früher bei Henschel Lokomotiven gebaut.

Die Piloten machten werbewirksame Gags, Katzenstein unterflog die Fuldaer Brücke, Raab landete in Berlin auf der Straße „Unter den Linden“.

Ab 1925 betrieben sie eine Luftlinie: Breslau – Görlitz – Dresden – Leipzig – Erfurt – Cassel – Dortmund, Gesamtflugzeit mit Zwischenlandungen 9 ½ Stunden.

Die Verkaufszahlen stiegen, man brauchte mehr Raum und auch mehr Nähe zum Flugfeld, so stellte Gobiet sein Elektromotorenwerk in der "Verlängerten Körnerstraße 1" (später: Lilienthalstr. 1) zur Verfügung.

Die Flugverkehrs-GmbH beförderte fast 5000 Passagiere mit fast 7000 Flügen mit einer Flugleistung von ca. 150.000 km.

1925 ging das Unternehmen in die Insolvenz und wurde praktisch von Raab und Katzenstein als die [Raab-Katzenstein-Flugzeugwerke GmbH, auch \(RaKa\), Kassel](#) übernommen. Aber auch diese Firma musste neben anderen Flugzeugherstellern aufgrund der Weltwirtschaftskrise wegen mangelnder Nachfrage 1930 Konkurs anmelden. Das Unternehmen hatte 126 Flugzeuge und ein Luftschiff gebaut.

1926 hatte die RaKa Gerhard Fieseler als Fluglehrer übernommen, nachdem Fieseler Teilhaber geworden war.

Gerhard Fieseler

Gerhard Fieseler war der, der die Kräfte im Kasseler Osten die Kräfte bündelte, großen Erfolg mit seinen Kunstflugvorführungen hatte und Riesenglück, dass Deutschland ab

1933 massiv aufrüstete, er 1933 sofort in die NSDAP eintrat und von nun an mit den Großen des Reiches ein gutes Verhältnis hatte, obwohl er dem Nationalsozialismus zumindest in den 40er Jahren sehr kritisch gegenüberstand.

Er hatte bei seinem Vater im Rheinland eine Buchdruckerlehre absolviert und meldete sich danach mit 18 Jahren freiwillig bei der Luftwaffe, hier schoss er im Balkan nach seiner Ausbildung 19 feindliche Kampfflieger ab, ohne selbst einen einzigen Schuss abbekommen zu haben. Das schaffte er mit einer neuen besonderen Flugtechnik, indem er nicht frontal, wie die anderen in den Kampf ging, sondern sich in Schlangenbewegungen von hinten an den Feind heranpirschte und ihn dann von 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“, später nannte er deshalb sein Flugzeug auch „Tigerschwalbe“.

Nach dem Ersten Weltkrieg 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 er.

Bereits 1926 machte sich Fieseler Gedanken, ob ein Segelflugzeug von einem Motorflugzeug in die Höhe gezogen werden konnte. Das erreichte er 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 dieses Absturzes wurde er bei RAKA entlassen, er gab aber noch ein nach seinen Wünschen zu bauendes Flugzeug bei RAKA in Auftrag, so z. B. mit einem Vergaser, mit dem man auch auf dem Rücken fliegen konnte. Fieseler beschloss nun, sein weiteres Geld als Kunstflieger und Fluglehrer zu verdienen. Vor 50 000 Zuschauern nahm er 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, u. a. auch das größte der Welt mit 30 m Spannweite.

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, fünf 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-Gebäude 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. Fieseler hatte die Ausschreibung für ein Flugzeug gewonnen, das nur kurze Start- und Landestrecken benötigte, den Fieseler Storch, der jetzt auch in seinen Werken gebaut wurde.

Die Fertigungseinrichtungen wurden vom RLM finanziert, dafür gehörten dann aber auch die, 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.

Fieseler wollte jetzt die Belegschaft auf 1000 Mitarbeiter aufstocken und ausschließlich Sport- und Reiseflugzeuge 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.

In Lohfelden hatte man inzwischen das Werk 2 gebaut, das aber nicht Fieseler gehörte sondern dem Deutschen Reich, heute der Bundesrepublik Deutschland.

1945 erschien nach dem Interview mit Heinrich Peter ein deutsches Tankfahrzeug, pumpte in die Hallen Benzin und entzündete das mit einer Leuchtgranate, damit der Feind nicht noch davon profitieren konnte. Luftangriffe hatten bereits erheblichen Schaden angerichtet. Im Entnazifizierungsprozess wurde Fieseler als Mitläufer

eingestuft. Sein Werk vermachte er zum Ärger seines Sohnes der Fieseler Stiftung mit der Verpflichtung, gemeinnützige Unternehmungen damit zu unterstützen. In Kassel wurden von 1930 bis 1945 fast 7000 Motorflugzeuge gebaut, zum Großen Teil mit bis zu 6000 Zwangarbeiterinnen und Zwangsarbeitern.

1943 wurde Fieseler als Werkführer abgesetzt, wegen zu geringer Produktionszahlen und wegen zu geringer Linientreue.

Gerhard Fieseler starb 1986 in Kassel

Wim de Vries:

ZUM TODE VON GERHARD FIESELER

Sein Tod hat mich soweit
erschüttert, dass ich nun frage,
weshalb er noch mehr als
vierzig Jahre lebte, während viele
seiner Zwangsarbeiter so viel
gelitten haben und schon so jung
gestorben sind.

Das ist ein Problem. Wieder eines mehr
in meinem Leben.

Wieder ein Problem, das ich
nicht lösen kann.

Fieseler ist tot, und sein Geheimnis
ging mit ihm.

Oder ist es vielleicht doch anders.

Gibt es ein Leben nach dem Tod.

Ist er dann vielleicht der neue Zwangsarbeiter?

Und bin ich dann vielleicht sein Chef?

Dazu kommt ein neues Problem, nämlich,

mache ich es dann besser,

bin ich dann besser als er?

Während die Firma Gerhard Fieseler GmbH bereits vor dem Krieg gegründet worden war, wurden die Junkers Flugmotorenwerke erst im Juli 1940 in der Lilienthalstr. geschaffen. Der Reichsminister für Bewaffnung und Munition, Fritz Todt, entschied, dass das Werk Kassel der Firma Gebr. Thiel, die hier mechanische Uhrwerkzeitzünder für Flakgranaten produzierte, im Rahmen einer „Umsteuerung der Rüstung“ an die Firma Junkers abzutreten sei. Dazu gehörte auch das Wohnlager mit 28 Steinbaracken im Forstbachweg.

Der Bedarf an Flakgranaten ging 1940 zurück, so dass das Gelände dem Reich wieder zur Verfügung gestellt wurde. Bereits im August übernahm die Dessauer Firma Junkers das Werk, um als „Motorenbauwerk Kassel“ Teile für Flugzeuge zu produzieren. Die alte Belegschaft wurde übernommen und die Belegschaft wuchs im ersten Jahr bis auf 4000 Mitarbeitern.

Nach 1945 erwarb die AEG das Gelände und baute hier Kühlschränke.