



Auf dem Henschel-Betriebsfest. Oscar R. Henschel begrüßt einen alten Veteranen

Aufn. H. & S.

W o r t e v o n O s c a r R. H e n s c h e l

Wir wollen uns keiner Täuschung darüber hingeben, daß uns die weitere Zukunft noch vor große und schwierige Aufgaben stellen wird. Wir leben nun einmal nicht in einer Zeit, die in Ruhe verwalten und verteilen kann, sondern in einer Zeit, die immer wieder neue Aufgaben dem Volk und der Wirtschaft stellt. Die Leistungen und Erfolge der letzten Jahre aber geben uns das stolze und unerschütterliche Bewußtsein, daß wir auch fernerhin alle Schwierigkeiten meistern und alle Aufgaben lösen werden. Der Führer soll uns dabei Vorbild und Beispiel sein.

Aus der Ansprache des Betriebsführers am Nationalfeiertag des deutschen Volkes. 1. Mai 1939



Aufn. H. & S.

Oscar R. Henschel 40 Jahre

Oscar R. Henschel zum 40. Geburtstag!

Am 1. September 1939 vollendet Oscar R. Henschel sein 40. Lebensjahr. Die Gefolgschaften von Kassel, Berlin, Altenbauna, Wien und Wiener Neustadt und ebenso die Angehörigen aller sonstigen dem Henschel-Konzern angeschlossenen oder ihm nahestehenden Werke nehmen an diesem Ereignis frohen Anteil. In ihrer aller Namen übermitteln wir ihm als dem Führer dieser gesamten Unternehmungen die herzlichsten Geburtstagsgrüße.

Fast 15 Jahre sind seit dem Tage vergangen, an dem Oscar R. Henschel die Geschicke der kurhessischen Henschel-Werke in der sechsten Generation seiner Familie in die Hände nahm. Vier Meilensteine zeichnen den Weg seines bisherigen Schaffens:

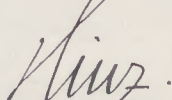
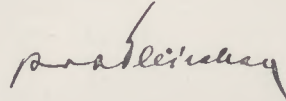
- 1925 Aufnahme des Lastkraftwagenbaues,
- 1933 Gründung der Henschel Flugzeug-Werke A.G.,
- 1936 Gründung der Henschel Flugmotorenbau G. m. b. H.,
- 1938 Übernahme der ostmärkischen Lokomotivfabriken.

Es ist allen Henschelanern ein Herzensbedürfnis, Oscar R. Henschel an seinem 40. Geburtstage für das kommende Jahrzehnt seines Lebens weiterhin einen vollen Erfolg seiner verantwortungsvollen Arbeit als Betriebsführer und Wirtschaftsführer zu wünschen. Damit verbinden sich die besten Wünsche für sein persönliches Wohlergehen und das seiner Familie.

Das Geburtstagsgeschenk aller Henschelaner sei die Erneuerung des festen Gelöbnisses, auch weiterhin die volle Kraft und das ganze Können in den Dienst des Werkes zu stellen. So dankt jeder an seinem Platze dem Betriebsführer durch treue Pflichterfüllung dafür, daß er, unser erster Arbeitskamerad, in der Fürsorge für das Wohl seiner Gefolgschaft stets eine seiner vornehmsten Aufgaben erblickt.

Kassel, den 31. August 1939.


Hauptbetriebsobmann

DIE GEFOLGSCHAFT DER FIRMA
HENSCHEL & SOHN G · M · B · H

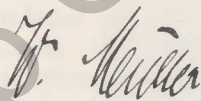
widmet dieses Buch ihrem Betriebsführer

OSCAR R. HENSCHEL

und wünscht, daß der schaffensfrohe Geist,
welcher aus den Urkunden dieses Buches
spricht, immer im Hause Henschel lebendig
bleiben möge zur Ehre Deutschen Gestaltungs-
willens und zum Segen Deutscher Arbeit

KASSEL, AM 1. SEPTEMBER 1939

DER HAUPTBETRIEBSOBMAN



Die Widmung zu der Dokumentensammlung „Die Firma Henschel und das Kurfürstl. Ministerium
des Innern in den Jahren 1816—1838“, welche dem Betriebsführer von der Gefolgschaft am
1. September 1939 überreicht wird

Zum 14. Oktober 1939 — eine Vorschau

Es gibt keine Gemeinschaftsleistung, die sich nicht aufbaut auf eine allgemeine friedliche Achtung.
Adolf Hitler

Wenn am 14. Oktober d. J. die Arbeit der Henschelaner ruht, wenn an diesem Tage die Werkstätten nicht widerhallen von dröhnenden Hämmern und vom ehernen Gesang der Maschinen, wenn die Werke dann ihr festliches Kleid angelegt haben, dann ist wieder ein Abschnitt unserer Arbeit erreicht, der mit stolzen Lettern in das Buch der Geschichte des Unternehmens eingetragen wird.

An diesem Jubeltage, am Tage der Fertigstellung der Lokomotive Nr. 25 000 und des Kraftwagens Nr. 16 000 feiert die Gefolgschaft der Henschel & Sohn G. m. b. H. mit ihrer Betriebsführung das Fest ihrer Gemeinschaftsarbeit.

Im Mittelpunkt des festlichen Aktes in der neuen Lokomotivhalle wird die 25 000. Henschel-Lokomotive stehen, die den Anlaß zu diesem stolzen Freudentag des Werkes gibt. Neben der für die Deutsche Reichsbahn bestimmten Jubiläumslokomotive legen die den Henschelschen Auslandslokomotivbau repräsentierende Lokomotive aus der Serie der Fabrik-Nr. 24 000 und eine Lokomotive aus der Reichsbahnreihe E 19 als der Vertreterin der neuzeitlichen elektrischen Zugförderung Zeugnis ab von der Leistungsfähigkeit der Henschelwerke — der größten Lokomotivbauanstalt Europas!

Die Lokomotive Nr. 25 000 wird unsere besondere Aufmerksamkeit erregen. Wir haben eine Schnelllokomotive vor uns, die in der Stunde 175 Kilometer zurücklegen soll! Darum die stromlinienartige, windschlüpfige Verkleidung, die es ermöglicht, den mit der Fahrgeschwindigkeit außerordentlich stark wachsenden Luftwiderstand unter verhältnismäßig geringem Energieaufwand zu überwinden und somit einer entsprechenden unverkleideten Lokomotive gegenüber einige Hundert Pferdestärken zu ersparen. Darum aber auch die neuartige Anordnung des Triebwerkes, die man allerdings nur durch die geöffneten Ausschnitte in der Verkleidung erkennen kann: Jeder Radsatz hat zwei eigene kleine Dampfmaschinen, wird also unabhängig von den anderen Achsen angetrieben. Die Lokomotive Nr. 25 000 kommt in der Ruhe ihres Laufes einer neuzeitlichen elektrischen Lokomotive sehr nahe.

Die Lokomotive der Fabrik-Nr.-Reihe 24 000 ist eine schwere Güterzuglokomotive für die türkischen Staatsbahnen. Diese Lokomotivgattung wurde im Rahmen einer großzügigen Typisierungsarbeit von Henschel & Sohn konstruktiv so durchgebildet, daß sie mit einer gleichzeitig entwickelten Schnellzuglokomotive möglichst viele gemeinsame Einzelteile aufweist. Sie vereinigt in sich nicht nur die Merkmale besten werk-

männischen Könnens, sondern trägt auch alle Kennzeichen reifer konstruktiver Entwicklung. Gleich ihren beiden zur Schau gestellten Schwestern ist sie eine Spitzenleistung des modernen Lokomotivbaues und als solche würdig, auf der Jubelfeier als Exponent des so bedeutenden Henschelschen Lokomotivexportes herausgestellt zu werden.

Die elektrische Reichsbahnlokomotive der Reihe E 19 ist das Gegenstück zur Dampflokomotive Nr. 25 000, sie ist für Schnelfahrten von 180 Stundenkilometern entwickelt. Mit einer kurzzeitigen Höchstleistung von über 6000 und einer Stundenleistung von 5500 Pferdestärken ist sie die leistungsfähigste Lokomotive der Deutschen Reichsbahn; sie vermag, ohne der Hilfe einer Schiebelokomotive zu bedürfen, einen Wagenzug von 360 Tonnen Gewicht die Steilrampen des Thüringer Waldes mit einer Geschwindigkeit von 60 Kilometern in der Stunde hinaufzubefördern. Die Lokomotive legt Zeugnis dafür ab, daß die Henschelwerke auch auf dem Gebiete der jüngeren Gefährten der Dampflokomotive an der Spitze marschieren.

Überall da, wo das schienengebundene Verkehrsnetz nicht hinreicht, werden Omnibusse zur Beförderung von Personen eingesetzt.

Die rasche Entwicklung des Omnibusbaues wurde maßgeblich von der Deutschen Reichspost beeinflusst. Die Normung setzte hier schon frühzeitig ein, es wurde das sogenannte Postfahrgestell mit dem Einheitsaufbau entwickelt. Das Jubiläumsfahrgestell mit der Nr. 16 000 entstammt einem größeren Auftrag der Reichspost. Es handelt sich um ein $4\frac{1}{2}$ -t-Omnibusfahrgestell mit einem 95-PS-Dieselmotor. Das Fassungsvermögen des Omnibusses beträgt unter Berücksichtigung der Reichspostvorschriften 29 Personen. Zweckmäßige Innenausstattung, bequeme Sitze bei guter Raumausnutzung sind einige von den Vorzügen dieser Aufbauten. Überall in deutschen Gauen sind Henschel-Erzeugnisse im Verkehr eingesetzt und zeugen von der über ein Jahrhundert gepflegten Werkmannsarbeit.

Wir treten an unserem Festtage zusammen, um an unserem geistigen Auge vorüberziehen zu lassen, was wir — Betriebsführung und Gefolgschaft — gemeinsam schufen, wir blicken zurück auf die Ahnenfolge eines deutschen Unternehmergeschlechtes und die Generationen deutscher Arbeiter, auf deren Werk wir aufbauen durften. In einer der größten Zeit deutscher Geschichte, in der unser Führer Adolf Hitler uns Ehre, Frieden, Freiheit und Arbeit wiedergab, wird diese Rückschau uns Ansporn sein, unsere stolze Tradition der Henschelarbeit und Werkgemeinschaft zu übertragen auf fernere Geschlechter.

Henschel-Betriebsfest – Das Fest der großen Gemeinschaft



Als Betriebsführer Oscar R. Henschel zu Beginn des Betriebsfestes der Henschel-Werke in Park Schönfeld am 30. Juli zu den Gefolgschaftsmitgliedern sprach, stellte er an den Anfang seiner Ausführungen den Satz: „Arbeit und Freude sind die festen Grundlagen unserer Betriebsgemeinschaft.“ Jedes Gefolgschaftsmitglied kennt die Wahrheit dieser Worte, ist sie doch oft schon zur Tat geworden. In den Betriebsfesten und anderen Veranstaltungen unserer Firma, bei denen Betriebsführer und Gefolgschaftsmitglieder zu fröhlicher Geselligkeit nach schwerem Schaffen sich zusammenfanden, haben sie ihren klarsten Niederschlag gefunden und sich als treffendste Ausdrucksform eines wirklich praktischen und lebendigen Sozialismus im Gemeinschaftsleben einen sicheren und festen Platz geschaffen. So konnte Oscar R. Henschel, als er die Weiterentwicklung des Unternehmens und den Fortschritt der sozialen Arbeit in der Betriebsgemeinschaft schilderte, auch mit Stolz und Freude sagen, daß die Firma in

Bild oben:

Auf der Festwiese. In der Mitte Dr. Fleischer, Hauptbetriebsobmann Müller und Dr. Albrecht

Bild Mitte:

Am Bratwurststand herrscht reges Leben

Bild unten:

Beim Rundgang. Von links: Herr von Radowitz, Oscar R. Henschel, Gauobmann Köhler, Frau Irene Henschel, Dr. Hinz, Hauptbetriebsobmann Müller





diesem Jahre vom Gauleiter das Gau-diplom für hervorragende Leistungen erhalten habe. Weiter wies der Betriebsführer auf die bevorstehende Unfallverhütungsaktion hin und betonte dabei, daß Unfallverhütung Dienst an der Betriebs- und Volksgemeinschaft sei. Mit der NSG. „Kraft durch Freude“ konnten in diesem Jahre 3000 Werkangehörige und 100 Arbeitsveteranen fröhliche Urlaubsreisen unternehmen. Seinen Dank sprach er auch den im Ruhestande lebenden Henschelanern für ihre bewiesene treue Pflichterfüllung aus. Diesem Fest aber werde in Kürze ein anderes folgen, wenn die 25000. Lokomotive und der 16000. Kraftwagen das Werk verlassen. Gleichzeitig werde auch eine großartige Leistungsschau der Henschel-Werke damit verbunden sein. Der Wunsch des Betriebsführers Oscar R. Henschel, daß es ein fröhliches Fest werden solle, ging in Erfüllung. Waren die Vorbedingungen doch dafür gegeben: Ein warmer, schöner und sonniger Sommertag; dazu die Erwartung aller, was das Fest bringen würde, und daß an dem Tage, an dem die Henschelaner ihr Betriebsfest feierten, das stolze deutsche Luftschiff „Graf Zeppelin“ nach Kassel kommen würde. Schnell waren alle Tische und Stühle besetzt, und die Späterkommenen mußten sich mit Mühe und Not ein Plätzchen suchen. An 40000 waren gekommen, ungefähr soviel wie die Einwohnerschaft von Kassel vor 100 Jahren ausmachte. Frohsinn und Lebensfreude

Bild nebenstehend:

Der Zeppelin über Park Schönfeld löst große Freude aus

Bild im Kreis:

Dr. Hinz findet bei der Überreichung der Preise anerkennende Worte für die Sieger

Bild unten rechts:

Darbietungen verschönen das Fest

herrschte überall, sie drückten auch dem Fest den Stempel auf, so daß es ein „Volksfest“ im wahrsten Sinne des Wortes wurde.

Die Festleitung hatte tüchtig vorgearbeitet. Waren doch nicht weniger als fünf große Festplätze vorhanden; vier Musikkapellen, deren Weisen durch Lautsprecher überallhin übertragen wurden, sorgten für Stimmung und Unterhaltung. Das mußte ja Leben



und Bewegung bringen. Da blieben die Massen in Fluß und zogen hin und her, um möglichst viel zu sehen und zu hören. Alles? Nein. Das war bei der Fülle des Gebotenen unmöglich. Sollte man erst an einer der vielen Zapfstellen seinen bei der großen Hitze verständlichen Durst stillen oder sich mit einer leckeren Rostbratwurst stärken, deren Duft weithin über den Platz zog? Wirklich „anstehen“ mußte man hier, und der Glückliche, der schnell eine Wurst erobert hatte, machte den andern den Mund wässrig. Wer Lust hatte, konnte sich auf dem Luftkarussell durch die Luft wirbeln lassen oder auf der Weltraumbahn herum-sausen. Das war ein Jubel ohne Ende!

Der Kleinen und Kleinsten war besonders gedacht. Auf dem Tura-Sportplatz konnten sie alles finden, was ihr kleines Herz erfreuen konnte. Freundliche Frauen und Mädchen verteilten bunte Fahnen und Mützchen, dann gab es für jedes Kind noch Kuchen und Brezeln, die später bei der „Brezelpolnaise“ im Magen verschwinden soll-

ten, was aber meist schon früher geschehen war. Spaßmacher brachten auf einem Podium viele lustige Dinge, ein drolliger „Bär“ und ein großer „Elefant“ wurden mit Freuden begrüßt, wenn auch zuerst manches Kleine zur Mutter flüchtete, bis es sah, daß der „Bär“ oder der „Elefant“ lustige junge Henschelaner waren. Der Kasperle fehlte natürlich auch nicht. Im Gedränge kam es vor, daß irgendein kleiner Junge oder ein kleines Mädchen seine Mutter verlor und weinend umherirrte. Der gute Rundfunkonkel hatte am laufenden Band zu tun, um alle wieder zu vereinen. Das passierte allerdings auch bei den Großen, als Vater seine teure Gattin ausrufen ließ, die Gutscheine und Geld bei sich hatte oder umgekehrt die Frau den Mann, der an der Zapfstelle vergessen hatte, daß er nicht allein gekommen war. Alle fanden sich dank der Mühe des Rundfunkonkels wieder zusammen.

Die Großen hatten Gelegenheit, sei es am See oder auf der Wiese, hervorragende Darbietungen zu sehen. Wer soll sie alle aufzählen ohne eine zu vergessen!

Auf den Schießständen war der Kampf um den Siegespreis ausgekämpft worden. Mannschaftssieger wurde die Werkgruppe Mittelfeld mit 754 Ringen, die den Wanderpreis des Betriebsführers, einen silbernen Pokal, errang. Es folgte die Werkgruppe Rothenditmold mit 674 Ringen. Einzelsieger waren: 1. Ernst Wetzel mit 89 Ringen, 2. Gundlach mit 88 Ringen, 3. Erich Wetzel mit 83 Ringen und 4. Heinrich Sprenger mit 82 Ringen. Alle Einzelsieger gehören dem Werk Mittelfeld

an. Ernst Wetzel erhielt den Preis des Direktors in Gestalt eines silbernen Tellers mit Kristallschale, außerdem wurden an alle anderen Sieger Preise vergeben, die in praktischen Wertgegenständen bestanden. Die Preisverteilung nahm Dr. Hinz vor, der die Sieger durch anerkennende Worte ehrte.

Mitten in all dem Trubel hieß es auf einmal, das Luftschiff „Graf Zeppelin“ kommt. War das Luftschiff schon auf der Hinfahrt nach seinem Landungsplatz in Waldau gesichtet worden, so zog es jetzt, von den Henschelanern stürmisch begrüßt, eine Schleife über dem Festplatz. Durch das Mikrophon wurden ihm Grüße übermittelt, dann erklang ihm zu Ehren der Zeppelinmarsch. Als die Nacht hereinbrach, stieg ein großartiges Feuerwerk mit Kanonenschlägen, Raketen, Goldregen, Leuchtfeuern und sich drehenden Rädern. Immer wieder erscholl das jubelnde Ah! ob all des Schönen, bis die letzten Funken erloschen waren. Viele schwangen noch bis spät in die Nacht das Tanzbein, die meisten aber zogen nach Hause, mit sich nehmend die Erinnerung an einen frohen und ungesorgt verlebten Tag, der wieder gezeigt hatte, wie eng Werkführung und Gefolgschaft miteinander verbunden sind, und wie sie neue Kraft und Schaffensfreude durch dieses Fest für den Alltag gewinnen. Und wie wir am Anfang unseres Berichtes die Worte unseres Betriebsführers Oscar R. Henschel stellten, so schließen wir ihn auch mit seinen Worten:

„Arbeit und Freude sind die festen Grundlagen unserer Betriebsgemeinschaft.“



Aufn. (6) H. & S.



Sommerfest

Am 15. Juli 1939 waren unsere Gefolgschaftsmitglieder mit ihren Angehörigen und viele Gäste in die Stadthalle in Kassel gekommen, um unser Sommerfest zu feiern und frohe Stunden in der Betriebsgemeinschaft zu verbringen. Werkschar und Lehrlinge hatten den Stadthallengarten prächtig geschmückt.

Nach zwei flotten Märschen, die unsere Werkkapelle unter der Leitung von Pg. Mothes spielte, und einem Lied der Werkschar begrüßten Direktor Stein und Betriebsobmann Engel die fröhlich-gestimmte Gefolgschaft und die Vertreter von Partei und Wehrmacht. Darauf erfreute uns der Chor unter Leitung des Arbeitskameraden Keim mit einem Lied. Die Werkfrauengruppe führte schöne Volkstänze vor.

Während der Kinderbelustigungen, bei denen die Werkfrauengruppe und die Werkschar die

Bild oben:

Die schönen Volkstänze der Werkfrauengruppe fanden großen Beifall

Bild Mitte:

Der Stadthallengarten bot ein buntbewegtes, festliches Bild



bei IHFM

Kleinen betreuten, sah man strahlende Gesichter; die Kinder erhielten „Flieger“ und andere kleine Geschenke.

Am Abend wurden Hunderte von Lampions angezündet. Der Garten bot ein buntes, bewegtes Bild. Nun begann die Kapelle des Reichsarbeitsdienstes mit ihrer Marsch- und Unterhaltungsmusik. „Kraft durch Freude“ brachte uns ein großartiges Kleinkunstprogramm. Die Künstler gewannen rasch die Herzen der Zuschauer. Es wurde viel gelacht. Ein Schnellraucher und das Radfahrtrio, das wir bereits auf dem vorigen Betriebsfest bewundert haben, gefielen besonders gut.

Fanfarenmärsche beendeten die Vorführungen im Garten. Die Kapelle spielte dann in dem großen und im blauen Saal. Es wurde bei bester Stimmung bis zum nächsten Morgen getanzt.

Salkenhayn

Aufn. [3] H. & S.

Bild oben:

An der Tafel — inmitten der Gefolgschaftsmitglieder und deren Familien — von der rechten Seite aus beginnend: die Direktoren Schulz, Dr. Fleischer, Stein und Heß



Ausmarsch der Truppen am 1. Mobilmachungstag

In diesen Tagen der 25. Wiederkehr des Kriegsausbruches erinnern sich die alten Henschelaner lebhaft der Augustereignisse 1914. Schon lange vorher hatte der Krieg seine Schatten vorausgeworfen. In die Festesfreude der anlässlich des 75jährigen Bestehens des Kurhessischen Sängerbundes in der Kasseler Stadthalle vereinten zahlreichen Henschelaner schrillte der Mißklang der Mordtat von Serajewo. Der Chronist bemerkt in der alten Vereinsgeschichte: „Eine Vorahnung der kommenden Ereignisse überkam alle.“ Diese sollten nicht lange auf sich warten lassen.

Am 2. August 1914 wurde der Krieg erklärt. In nie geahnter Einigkeit fand sich das deutsche Volk zusammen, einer Welt von Feinden zu begegnen. Überall flammte Begeisterung auf. Alt und jung wetteiferten, den zu den Fahnen Eilenden und den abrückenden Soldaten die letzten Tage und Stunden in der Heimat so angenehm wie möglich zu machen. Vom ersten Mobilmachungstage an folgten Tausende gedienter Henschelaner im wehrkräftigen Alter den Gestellungsbefehlen. Da hieß es in der Lohnabteilung, fix rechnen und Geld auszahlen. Tag und Nacht klapperten die Taler und Goldstücke. Die jungen Henschelaner eiferten den zu den Fahnen Gerufenen nach und eilten nach den einzelnen Kasernen, um sich als Kriegsfreiwillige

zu melden. Der Betriebsführer Karl Henschel stellte sich in den Dienst der Landesverteidigung, indem er die Führung der wichtigen Bahnhofskommandantur Kassel übernahm. Frau Sophie Henschel, bekannt durch ihre soziale Gesinnung, betätigte sich trotz hohen Alters ebenfalls und organisierte den Versand von Liebesgaben an Kasseler Soldaten im Felde. Noch mancher Teilnehmer des Weltkrieges erinnert sich dankbar dieser Gaben.

Das Wohlfahrtshaus in der Ysenburgstraße wurde unverzüglich in ein Lazarett umgewandelt, in welchem 50 verwundete Frontsoldaten Platz fanden. Die Einrichtung und Verpflegung übernahm Henschel. Wiederholt erfreute die Henschelsche Sängervereinigung die jeweiligen Insassen des Reservelazaretts durch gesangliche Darbietungen, wobei es sich die Firma und die Sänger nicht nehmen ließen, den Verwundeten besondere Liebesgaben zu überreichen. Dieselben Sänger stellten ihre Gesangesgabe auch in den Dienst der Wohltätigkeit, indem sie den Erlös der Konzerte den Hinterbliebenen zuführten.

Nach und nach stellte sich die Erzeugung bei Henschel auf Kriegsbedarf um. Die Siege der deutschen Truppen in Ost und West fanden ihren Niederschlag in den langen Kriegsgefangenenkolonnen, von denen — hauptsächlich Franzosen — auch im Kasseler Werk viele zur Arbeit

Bild rechts:

Mit Blumen geschmückt rücken die 83er ins Feld

Bild unten:

Auf der Durchfahrt vom Westen nach dem Osten

herangezogen wurden. Die in Baracken in Rothenditmold untergebrachten Gefangenen verrichteten zunächst Hofarbeiten, später, da immer mehr männliche Kräfte für den Heeresdienst freigemacht werden mußten, arbeiteten die Franzosen in den Betrieben. Zum ersten Male in der Werkgeschichte wirkten auch Frauen tapfer an den Drehbänken mit. Geschützbau und Granatzünderherstellung lautete damals die Produktionsparole. Bei Heckershausen unterhielt Henschel einen eigenen Schießplatz zur Erprobung seiner Erzeugnisse für den Krieg. So half die Heimat nach Kräften, den mutig Ausdauernden den schweren Kampf zu erleichtern.

Noch eine Erinnerung verknüpft das Werk Henschel mit dem Weltkriege: 17jährig, just an seinem

Geburtstage, rückte 1917 der heutige Betriebsführer Oscar R. Henschel ins Feld, um gleich den unzähligen Henschelanern seine Pflicht zu erfüllen. Mancher Henschelaner, der 1914 auszog, sah die Heimat nicht wieder. In Frankreich, in Rußland, auf dem Balkan gedenkt ihrer ein schlichtes Kreuz. Die Erinnerung an diese Tapferen jedoch lebt weiter; sie mahnt die Nachlebenden zur Pflichterfüllung und Einsatzbereitschaft.



Aufn. [3] Eberth, Kassel

Die Berufsgenossenschaften haben jährlich ungefähr 300 Millionen Reichsmark für Entschädigungszahlungen aufzubringen. Weit schwerer aber wiegt der Schaden an Volks- und Arbeitskraft, an Wehr- und Mutterkraft, der durch Betriebsunfälle entsteht. Ein wirksamer Schutz der Werkstätigen an ihrer Arbeitsstätte ist Menschenpflicht und eine wirtschaftliche Notwendigkeit.

Bereits seit mehr als 50 Jahren bemühen sich die gewerblichen Berufsgenossenschaften sowie die staatlichen Gewerbeaufsichtsbehörden durch Verordnungen und Aufklärung den betrieblichen Unfallgefahren zu begegnen, während die Polizeibehörden die Straßenunfälle bekämpfen.

Die Durchführung der erlassenen Unfallverhütungsvorschriften wird in den einzelnen Betrieben durch besondere Aufsichtsbeamte der Berufsgenossenschaften und Gewerbeaufsichtsbehörden laufend überwacht. Bei den Betriebskontrollen werden bestehende Mängel abgestellt und praktische Hinweise zur Minderung der Unfallzahlen gegeben.

Die amtliche Arbeitsaufsicht enthebt aber den einzelnen Betrieb keineswegs seiner Sorgfaltpflicht im Kampf gegen die Unfallgefahren. Das Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit hat an der praktischen Durchführung des Betriebsschutzes den Vertrauensrat wesentlich beteiligt. Er hat alle Maßnahmen zu beraten, die der Durchführung und Verbesserung des Betriebsschutzes dienen. Die Vertrauensratsmitglieder werden sich dem Sondergebiet der Unfallbekämpfung im verstärkten Maße widmen.

Eine weitere und wohl die bedeutendste Einrichtung im Dienste der betrieblichen Unfallverhütung sind die hauptamtlichen Sicherheitsingenieure. Ihre Aufgabe besteht in erster Linie darin, jene zusätzlichen technischen, organisatorischen und psychologischen Arbeiten zu verrichten, für die sonst im Betrieb niemand zur Verfügung steht. Dazu gehören die planmäßige Gefahrenanalyse, die Aufstellung von Unfallstatistiken, die genaue Untersuchung auch der Unfälle ohne schwere Folgen und die sogenannte Unfallschutzwerbung. Grundsätzlich dürfen die Sicherheitsingenieure niemanden im Betrieb einen Teil der Verantwortung oder Fürsorgepflicht abnehmen. Ihre Tätigkeit ist von der eines Aufsichtsbeamten wesentlich verschieden. Die Arbeit der Sicherheitsingenieure muß mit Rücksicht auf die große Bedeutung für Leben und Gesundheit der Gefolgschaft von allen Stellen des Betriebes die größte Unterstützung erfahren.

Zur Organisation des Betriebssicherheitsdienstes gehören insbesondere auch die Unfallvertrauensmänner (Arbeitsschutzwalter). Ihre Aufgaben liegen vor allem darin, die Mitarbeit der Gefolgschaft bei der Gestaltung und dem Ausbau der Betriebssicherheit zu gewährleisten und dem Be-

triebsführer die praktischen Erfahrungen der am Arbeitsplatz selbst stehenden Männer zuzuführen. Die Unfallvertrauensmänner sollen ihre Arbeitskameraden auf die Betriebsgefahren aufmerksam machen, sie zu unfallsicherem Arbeiten anhalten und damit zu Kämpfern gegen den Unfall erziehen. Sie müssen sich von dem Vorhandensein und der ordnungsgemäßen Benutzung der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen fortlaufend überzeugen, festgestellte Mängel dem Betriebsführer melden, Vorschläge zur Verbesserung machen und auch die Arbeitskameraden veranlassen, an der Erhöhung der Betriebssicherheit in gleicher Weise mitzuarbeiten. Es ist selbstverständlich, daß die hauptamtlichen Sicherheitsingenieure mit den Unfallvertrauensmännern engstens zusammenarbeiten und beide sich nach besten Kräften in ihren Aufgaben unterstützen müssen.

Für die Fragen des betrieblichen Arbeitsschutzes sind vor allem auch unsere Werkärzte und Sanitäter sowie die Gesundheitstrupps der Werkscharen zur Mitarbeit berufen. Ihre Tätigkeit erstreckt sich neben der Unfallbekämpfung vorwiegend auf die Milderung und Beseitigung von Unfallfolgen.

Es geht nicht an, die Sorge für Schutz und Sicherheit in den Betrieben den amtlichen und innerbetrieblichen Einrichtungen allein zu überlassen. Die Werkstättenleiter, Abteilungsleiter, Werkmeister und Vorarbeiter sind gleichfalls an vorderster Stelle für die Betriebssicherheit verantwortlich. Ihre Kenntnisse und Erfahrungen können in besonderer Weise zur Verhütung von Unfällen beitragen.

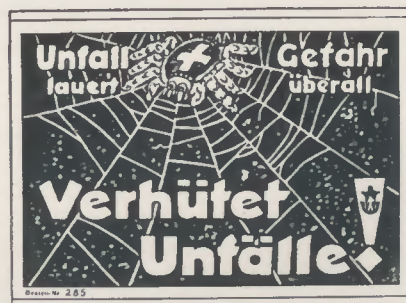
Alle erwähnten Stellen und Personen haben zwar bei der Unfallbekämpfung ganz besondere Aufgaben zu erfüllen, sie nehmen aber keinem Betriebsangehörigen einen Teil der Pflichten oder seiner Selbstverantwortung ab. Die Maßnahmen für den Schutz gegen Betriebsgefahren müssen vielmehr von allen Gefolgschaftsmitgliedern selbst getroffen werden und sind von jedem Arbeitskameraden im Rahmen seines betriebsgegebenen Wirkungskreises durchzuführen. Wenn es in unserer Unfallverhütungsaktion nicht gelingt, die gesamte Gefolgschaft für den Kampf gegen die Unfallgefahren zu gewinnen, dann werden alle Bestrebungen auf Beseitigung und Herabsetzung der Unfälle nur Stückwerk bleiben. Durch Wort und Bild, durch Plakate, Schriftbänder und Werkzeugzeitung, durch Vorträge und Schulungskurse, durch Lichtbilder und Filme sowie durch Preisausschreiben soll die ganze Gefolgschaft für den Gedanken der Unfallbekämpfung gewonnen werden. Jeder muß ein „Helfer im Kampf gegen die Unfallgefahren“ werden, zu seinem eigenen Vorteil, zum Segen seiner Familie, zum Nutzen der Wirtschaft und zum Wohle des Volksganzen.



Allgemeine Unfallschutz-Regeln



1. Von der Unfallsicherheit eines Betriebes hast du den größten Nutzen. Alle Sicherheitsmaßnahmen und Schutzvorrichtungen bleiben aber Stückwerk, wenn nicht auch du Vorsicht übst.
2. Unterrichte dich über die Gefahren deines Berufes. Nur wer die Gefahr kennt, kann sie meiden. Unterlasse Spielereien, Neckereien und Zänkereien, sie bringen dich und andere in Gefahr.
3. Betritt nicht Arbeitsräume, in denen du nichts zu tun hast. Das gilt besonders für abgesperrte oder durch Warnungstafeln bezeichnete Räume und Stellen. Mache dir nicht an Maschinen, Werkzeugen und Geräten zu schaffen, die dich nichts angehen. Alle Betriebseinrichtungen und Arbeitsgeräte sind nur für den Zweck zu benutzen, für den sie bestimmt sind.
4. Halte Ordnung an deinem Arbeitsplatz. Versperre die Verkehrswege nicht durch Abstellen oder Liegenlassen von Gegenständen. Verlaß dich dabei nicht auf die anderen, lege selbst Hand an und gehe mit gutem Beispiel voran.
5. Verweile nicht unter oder auf schwebenden Lasten. Achte auf gute Beschaffenheit der von dir zu benutzenden Leitern. Das Befestigen von Leitersprossen nur durch Aufnageln und das Verlängern von Leitern durch Annageln von Holmen ist unzulässig. Stelle die Leiter so auf, daß sie gegen Abgleiten, Ausrutschen und Umkanten gesichert ist.
6. Sei vorsichtig mit Feuer und Licht. In Räumen, in denen leicht brennbare oder feuergefährliche Stoffe lagern oder anfallen, ist das Rauchen verboten. Solche Räume sind durch Anschläge kenntlich gemacht. Verstelle Ausgangstüren nicht und halte Notausgänge stets frei. Unterrichte dich über die Lage und den Gebrauch der Feuerlöschgeräte.
7. Bei allen Arbeiten, die erfahrungsgemäß Augenschädigungen verursachen können, trage Schutzbrillen.
8. Willst du Behälter mit Speisen oder Getränken warmstellen, so öffne vorher ihre Verschlüsse. Meide das Ausruhen und Schlafen an gefährlichen Orten. Lege Kleidungsstücke nicht in unmittelbarer Nähe von Maschinen, Triebwerken und elektrischen Leitungen ab.
9. Beachte auf dem Wege nach und von der Arbeitsstätte die Verkehrsvorschriften. Halte dein Fahrrad oder Motorrad, mit dem du zur Arbeit fährst, in Ordnung.
10. Melde jede Verletzung unverzüglich dem Betriebe. Bei einem Betriebsunfall begib dich zur Unfallstation und lasse dich verbinden. Verschmutzte Wunden haben leicht Blutvergiftung zur Folge.



Die Unfallverhütungsbilder sind vom Reichsverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften e. V., Berlin W 9, herausgegeben.

Halbzeuge im Metallflugzeugbau

Jng. E. Kolland

Halbzeugarten

Die im heutigen Metallflugzeugbau verwendeten Halbzeuge kann man in zwei große Gruppen gliedern: in handelsübliche Halbzeuge und Sonderhalbzeuge (vgl. Tafel 1). Von den handelsüblichen Halbzeugen kann man einen Lagerbestand halten, der die zeitliche Abwicklung, besonders im Musterbau, von Unterlieferern unabhängig macht. Demgegenüber sind die Sonderhalbzeuge bereits soweit ihrem Verwendungszweck angepaßt, daß in der Regel nur jeweils ein Fertigteil aus einem Rohteil gemacht werden kann. Außerdem sind neue Werkzeuge, Modelle, Gesenke und dergleichen notwendig, deren Herstellung erst dann beginnen kann, wenn die fertige Konstruktionszeichnung vorliegt.

Tafel 1. Arten von Halbzeugen

Halbzeugart	Beschaffungszeit (Wochen ¹⁾)	Bemerkung
Handelsübliche Halbzeuge		
Normale Bleche und Bänder	4 bis 10	beschränkter Lagervorrat
Maßbleche (Übergrößen)....	5 bis 10	
Vollmaterial (Normgrößen) ..	7 bis 12	
Rohre (Normgrößen)	7 bis 12	
Preßprofile (Leichtmetall)		ohne Zeichnung zu bestellen. Werk- zeug beim Unter- lieferer vorhanden
nach Katalog	5 bis 10	
Konische Bleche und Bänder	5 bis 10	
Sonderhalbzeuge		
Strangpreßprofile	6 bis 12	Werkzeuge oder Modelle können erst nach fertiger Konstruktions- zeichnung ge- macht werden. Die Zeiten gelten ein- schließlich Werk- zeug- od. Modell- anfertigung
Gesenkpreßteile aus Stahl ..	8 bis 21	
Gesenkpreßteile aus Leicht- metall	4 bis 18	
Gußteile aus Stahl	7 bis 14	
Gußteile aus Elektron	2 bis 17	
Gußteile aus sonstigen Leichtmetallen ²⁾	über 3	
Spritz- und Kokillenguß	über 10	
Kunstharz-, Preßstoffteile....	über 10	
¹⁾ Als Beschaffungszeit gilt der Zeitabschnitt von Bestellung bis zur Lieferung des ersten brauchbaren Teiles einschließlich Werkstoffprüfung und Maßkontrolle. Zur Erreichung der unteren Grenze ist besondere Verfolgung des Durchlaufs erforderlich.		
²⁾ Außer Elektron kommen noch KS-Seewasser und TSS 3 Silumin und Silumin Gamma, Hydronalium und andere mehr zur Anwendung. Weil die Teile meistens kleinere Abmessungen aufweisen, sind sie selten terminbestimmend.		



Abb. 1. Fahrwerkachsschenkel aus Stahlguß mit Rechteckhohlquerschnitt

Einführung von Sonderhalbzeugen

In den Anfängen des Metallflugzeugbaues wurden naturgemäß zunächst nur handelsübliche Halbzeuge angewandt. Die Anzahl der zu bauenden Flugzeuge war klein, so daß man die Werkzeug- und Vorrichtungskosten niedrig halten mußte. Die auf diese Weise entstandenen Flugzeugmuster haben eine besonders große Zahl von verschiedenen Einzelteilen. Die wirtschaftliche Fertigung selbst kleiner Stückzahlen im Reihenaufbau erforderte für bestimmte Teile zur Erreichung einer beschränkten Austauschfähigkeit und der damit verbundenen Arbeitsgenauigkeit eine verhältnismäßig große Anzahl von Bauvorrichtungen.

Das Zusammensetzen von vielen Einzelteilen auf genaues Maß ist viel schwieriger als die maßgerechte Bearbeitung von Gußstücken oder Preßteilen. Mit dem weiteren Ausbau der Luftfahrt trat daneben das Ziel, die Wirtschaftlichkeit der Herstellung maßgebend zu verbessern. Es lag nahe, die im Maschinenbau allgemein bewährten Halbzeugarten, Gesenkteile und Gußstücke, in den Flugzeugbau zu übernehmen. Aber die besonderen Anforderungen in bezug auf Gewicht und vor allem Formgebung (dünne Wandstärken usw.), die an die vorhandenen Halbzeuge gestellt wurden, konnten vom Unterlieferer zunächst in den seltensten Fällen erfüllt werden. Vielfach hat auch der Flugzeugbauer zuviel verlangt. Erst eine engere Zusammenarbeit zwischen Kon-



Abb. 2. Flügelanschluß aus Stahlguß (vgl. Abb. 18), entsprechend der Flügelform stark unterschrittene Flansche

strukteur und Halbzeuglieferer hat zur Ausnutzung der bereits bestehenden Möglichkeiten geführt. Wie zahlreiche Ausführungsbeispiele zeigen, werden Baugruppen, die früher aus 20 und mehr Teilen in einer besonderen Bauvorrichtung zusammengesetzt werden mußten, jetzt in einem Stück gegossen oder gepreßt. Der not-

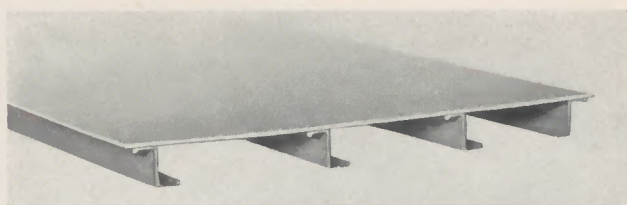


Abb. 4. Mit dünnwandigen Preßprofilen versteifte tragende Haut

wendig werdende Kostenaufwand für Modelle und Gesenke wird durch das Wegfallen einer besonderen Bauvorrichtung oft mehr als ausgeglichen.

Auswirkung auf die Konstruktion

Mit früheren Konstruktionsverfahren, d. h. mit Anwendung handelsüblicher Halbzeuge, war es möglich, auch im Metallbau mit verhältnismäßig kurzen Konstruktionszeiten auszukommen. Die Gestaltung mit richtiger Anwendung von Halbzeugen erfordert wesentlich mehr Zeitaufwand, weil bei nicht genügender Durcharbeitung Rückschläge und Zeitverluste entstehen können, die ein Vielfaches von dem notwendigen Mehraufwand betragen würden.

Infolge der heute sehr raschen Aufeinanderfolge von Musterflugzeug und Serie ist es praktisch kaum mehr möglich, die für das Muster vorhandene Konstruktion, mit Ausnahme kleinerer Verbesserungen, für die Serie neu durchzuarbeiten. Es ist vielmehr notwendig, auch im Hinblick auf die mit den ersten Maschinen durchzuführende Erprobung die Erstkonstruktion weitgehend serienreif vorzubereiten, d. h. in der Mustermaschine sollen bereits alle maßgebenden Teile in derselben Bauweise, mindestens aber in demselben Werkstoff ausgeführt werden, wie es später in der Serie der Fall sein soll. Die ziel-

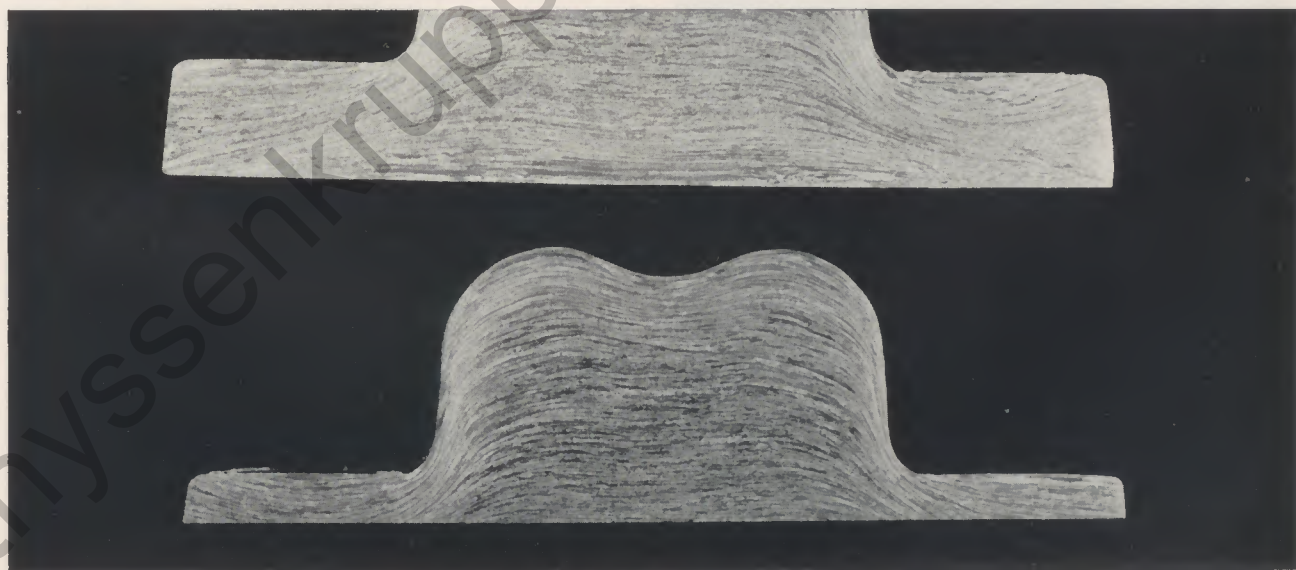


Abb. 3. Faserverlauf in einem Duralpreßteil. Durch zuviel Bearbeitung wurde der günstige Faserverlauf zerstört (unten)

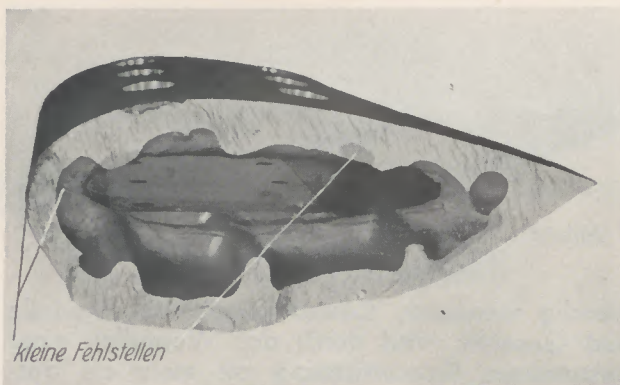


Abb. 5. Fahrgestellbein. Bruch: Schnitt A-B der Abb. 6. Durch kleine Fehlstellen wird die Festigkeit kaum beeinflusst
Abb. 6. Fahrgestellbein aus Elektronguß; Gewicht 47 kg

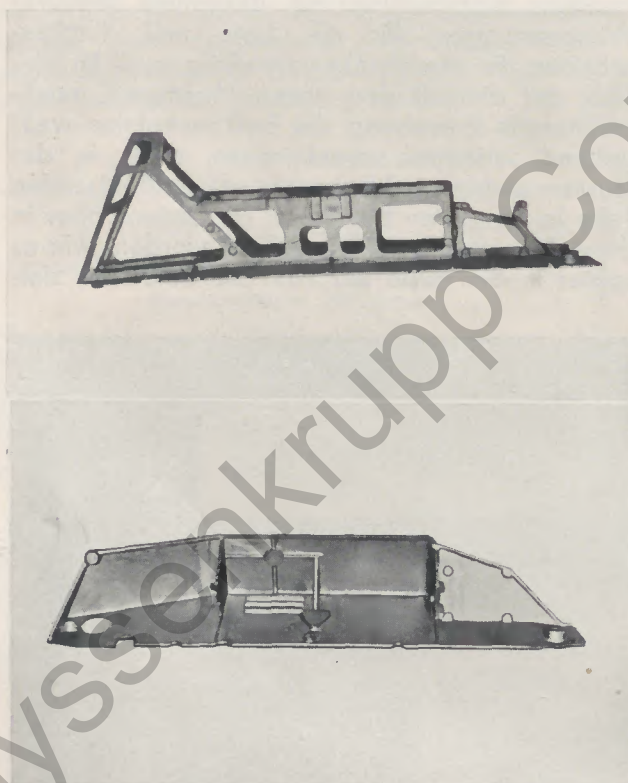


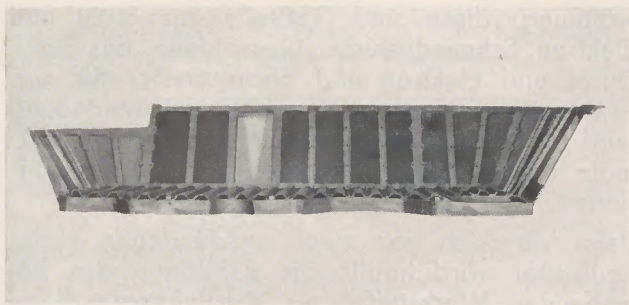
Abb. 7 und 8. Teil Abb. 7 (oben) umschließt große Kerne. Die Gußquerschnitte sind klein (Rißgefahr)
Teil Abb. 8 (unten) erfüllt den gleichen Zweck. Durch einfacheren Aufbau gelingt es, das Teil ohne Kerne (zwei unwesentliche Kerne ausgenommen) zu gießen. Durch diese Umgestaltung wurden die vorher vorhandenen großen Herstellungsschwierigkeiten behoben

sichere Auswahl von Sonderhalbzeugen ist zu einer besonderen Aufgabe des Konstrukteurs geworden. Meistens ist es nicht zweckmäßig, z. B. einen Motorträger in der Mustermaschine als geschweißte Stahlkonstruktion auszuführen und in der Serie dann gepreßte Duralteile zu verwenden. Bei der allgemeinen Erprobung würde wohl festgestellt werden, daß der Stahlträger den Anforderungen genügt, aber trotzdem müßte wegen des neuen Werkstoffes in der vollkommen veränderten Ausführung eine nochmalige nachträgliche Erprobung für den Duralträger durchgeführt werden. In diesem Fall sind die langen Lieferzeiten der Leichtmetall- und Gesenkteile dadurch zu überbrücken, daß die ersten Teile in Form vorgeschmiedeter Rohlinge bezogen und vollkommen bearbeitet werden.

Die Gestaltung eines einwandfreien Guß- oder Preßstückes unter Berücksichtigung aller zur Verfügung stehenden Erfahrungen benötigt im allgemeinen mehr Konstruktionsarbeit als eine aus mehreren Teilen zusammengesetzte Behelfskonstruktion. Diese Tatsache steht in einem gewissen Gegensatz zu dem bei einer Neukonstruktion immer vorhandenen terminlichen Druck. Die vorteilhafteste Konstruktionsrichtung kann keinesfalls einheitlich angegeben werden, sondern richtet sich weitgehend nach der dem jeweiligen Betrieb zur Verfügung stehenden Einrichtung und unterliegt außerdem noch äußeren Einflüssen wie Liefermöglichkeiten, Terminfestlegung usw. Die für den Musterbau bestimmte Konstruktion kann meistens nur eine gute Annäherung an die fertigungsmäßig günstigste Ausführung sein. Die zur Verwendung kommenden Halbzeuge sind vielfach erst nach erheblichen Stückzahlen als fertigungsreif zu betrachten. An fertigungstechnisch hochentwickelten Konstruktionen sind Änderungen nur mit vielen Schwierigkeiten durchzuführen. Während z. B. an einem aus Blechprofilen zusammengesetzten Bauteil durch geringfügige Änderungen ein zusätzlicher Anschluß geschaffen werden kann, ist von einem mittels Gesenk herzustellenden Blechprägeteil der nachträgliche Anbau eines Ausrüstungsanschlusses nur über eine Gesenkländerung möglich, oder es wird auf die gewählte einheitliche Ausbildung verzichtet und damit ein Teil der Vorzüge wieder aufgegeben. Noch schwieriger ist der Fall bei Gußteilen, wenn nachträglich eine Fläche oder ein Auge angebracht werden soll. Der Weg geht über eine Modelländerung und die Beschaffung eines neuen Gußstückes. An Gesenkteilen irgendwelcher Art (Leichtmetall, Stahl oder Preßstoff) können Änderungen überhaupt nur in ganz beschränktem Umfang ausgeführt werden.

Einfluß auf den Termin

Die vom Unterlieferer geforderten Lieferzeiten stehen in einem sehr ungünstigen Verhältnis zu der Gesamtbauzeit eines Musterflugzeuges. Häufig ist der Flugklartermin von einem schwieri-



gen Gußteil oder Gesenckstück abhängig geworden. In der Zeit der Einführung von Elektronenguß war es ohne weiteres möglich, innerhalb von zwei Wochen ein mittelschweres Teil einschließlich Modellanfertigung zu erhalten.

Dieser damals für die Entwicklung und Einführung fördernde Umstand ist im Laufe von drei Jahren weggefallen, und in manchen Fällen ist man gezwungen, von der Anwendung eines Gußteils abzusehen, weil es nicht termingemäß beschafft werden kann. Nach der vorliegenden Erfahrung ist für dasselbe obengenannte Teil heute mit einer Lieferzeit von mindestens acht Wochen zu rechnen.

Für den gewöhnlichen Serienablauf würde man keine besonderen Schwierigkeiten erwarten. Anzunehmen wäre, daß die Teile nach Lieferung für die ersten 50 Einheiten als endgültig herstellungsreif gelten können. Besonders bei Gußteilen ist dies jedoch nicht der Fall, sondern es muß noch nach der Lieferung von 200 und mehr Teilen mit notwendig werdenden Änderungen und damit einer Störung der normalen Lieferung gerechnet werden.

Durch Versagen der Werkeinrichtung beim Unterteiler (z. B. Vergütungsanlage, Pressenausfall) sind ebenfalls Verzögerungen zu erwarten, deren Größenordnung jedoch so verschieden ist, daß sie im voraus nicht berücksichtigt werden können.

Auswahl und Beispiele

Wie bereits erwähnt, ist die richtige Wahl der Halbzeugarten bei der Konstruktion sehr wichtig geworden. Die Beeinflussung dieser Wahl durch andere als rein technische Gesichtspunkte wie Termindruck, vorübergehende Anlieferungsschwierigkeiten usw. lassen sich leider kaum ausschalten.

In der folgenden Betrachtung finden nur die am häufigsten angewandten Sonderhalbzeuge Er-

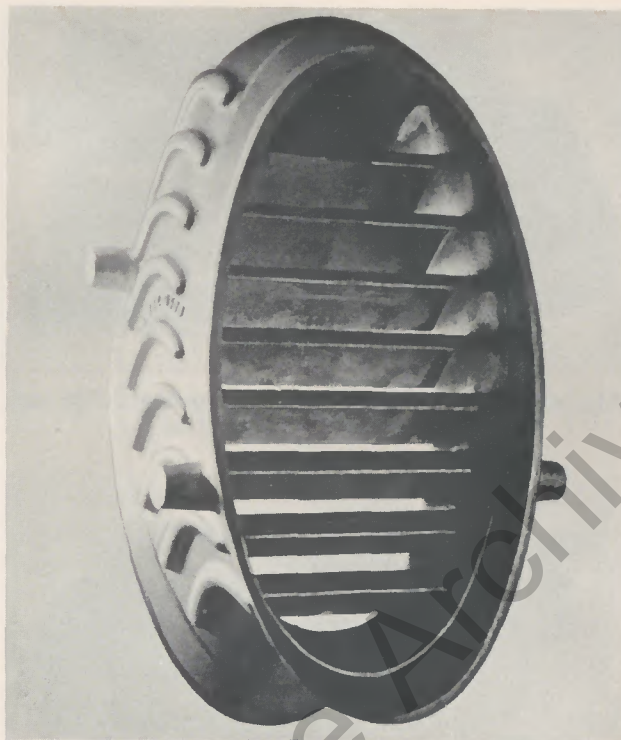
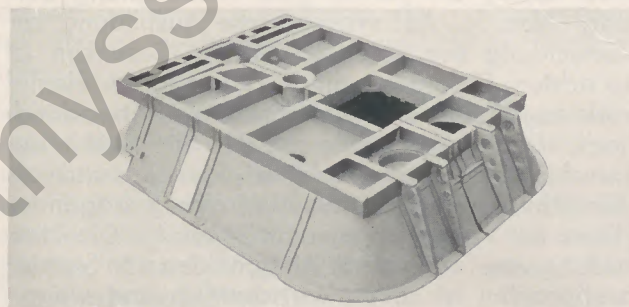
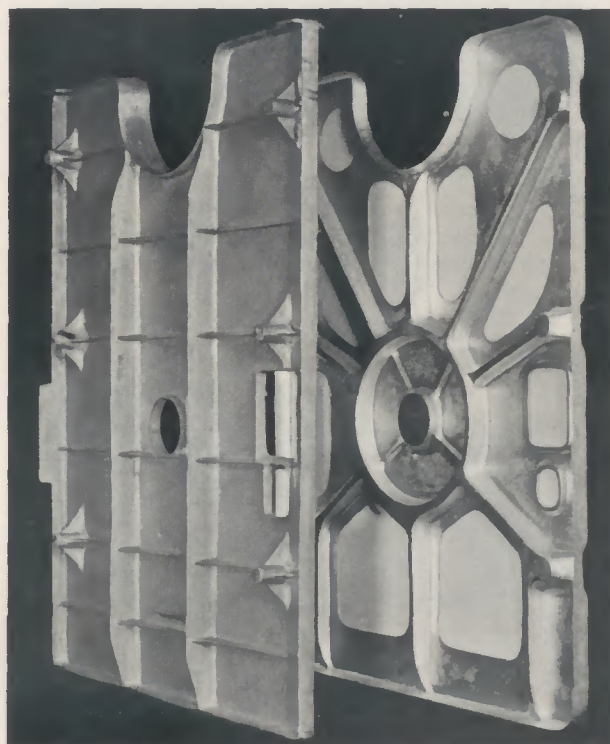


Abb. 9 (oben). Rohrkrümmer aus Elektronenguß mit eingegossenen Leitschaukeln

Abb. 10 (links oben). Fußboden, Baujahr 1937, Gußrahmen mit Blech beplankt

Abb. 11 (links unten). Fußboden, Baujahr 1934, aus Blechprofilen zusammengebaut

Abb. 12 und 13 (unten). Abb. 12. Fußbodenunterteil, Baujahr 1936, vorwiegend gegossen. Abb. 13. Fußbodenunterteil, Baujahr 1938, Blechprägeteile als Versteifungen



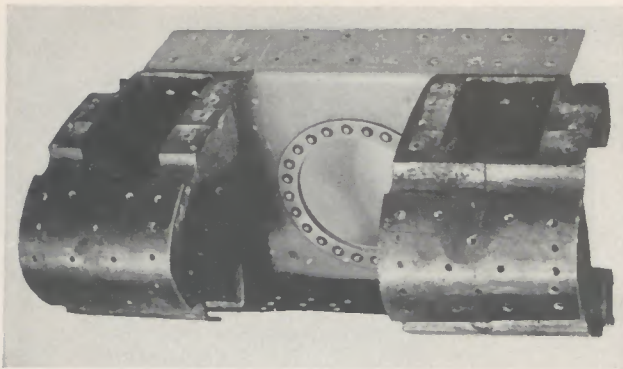


Abb. 14. Fahrgestellanschluß. 2 Stahlgußbeschläge auf einem Duralspannt (Erstaussführung)

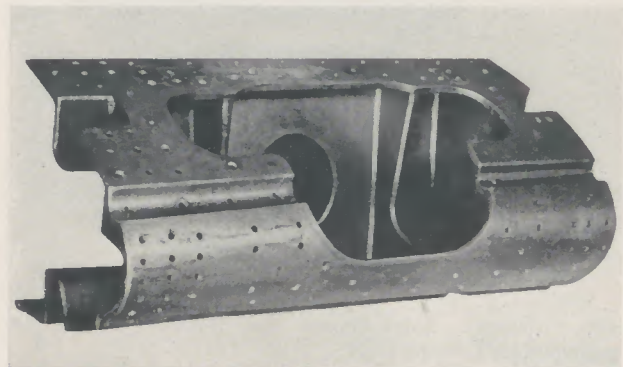


Abb. 15. Fahrgestellanschluß aus einem Stück in Elektron gegossen (spätere Ausführung)

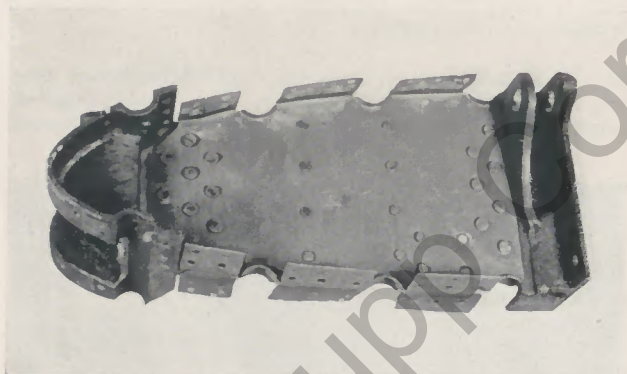


Abb. 16. Stielanschluß. 2 Stahlgußbeschläge durch Duralrippen miteinander verbunden (Erstaussführung)

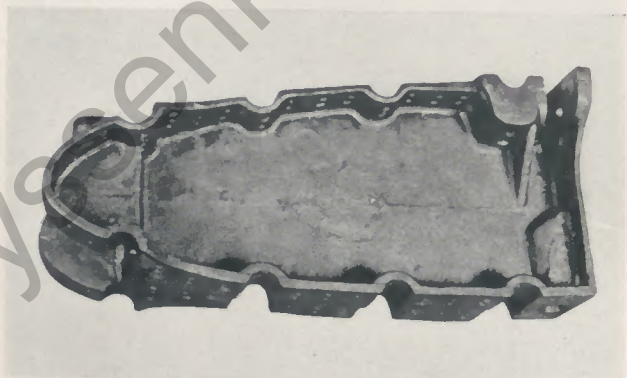


Abb. 17. Stielanschluß aus einem Elektrongußstück (spätere Ausführung)

Aufn. [16] HPW.

währung; diese sind Gußteile aus Stahl und Elektron, Schmiedestücke (Gesenkteile) aus Stahl, Dural und Elektron und Strangpreßprofile aus Leichtmetall. Von einer weiteren Unterteilung wird abgesehen, weil sich die wichtigsten Merkmale an den obengenannten Halbzeugen vorfinden.

Beim Vergleich von zwei verschiedenen Halbzeugarten wird häufig die Reißlänge des betreffenden Werkstoffes als Vergleichsgrundlage angesehen. Für einige Sonderfälle mag dieses Verfahren auch zu brauchbaren Werten führen. Vorwiegend können aber Beschläge, Träger usw. nicht als Körper gleicher Festigkeit, die reinen Zug- bzw. Druckbeanspruchungen unterworfen sind, gestaltet werden. Vielmehr sind räumliche und sonstige konstruktive Gesichtspunkte für die Ausbildung maßgebend. Bei jedem Teil aus Leichtmetall oder Stahl treten wenig beanspruchte Stellen (tote Ecken) auf, in denen die Festigkeitseigenschaften des Werkstoffes nur teilweise ausgenutzt werden können. Günstigste Gestaltung vorausgesetzt, ist der Gewichts Aufwand für diese toten Ecken verhältnismäßig dem spezifischen Gewicht des verwendeten Werkstoffes; daraus ergibt sich, daß die Durchbildung eines leichten Stahlgußbeschlages viel schwieriger ist als z. B. eines Duralpreßteils unter gleichen Verhältnissen.

Aus dieser kurzen Betrachtung folgt, daß Stahl nur für Punkte verwendet werden kann, an denen die Beanspruchung statisch möglichst klar liegt und große Einzelkräfte auf verhältnismäßig kleinem Raum auftreten. Damit ist die Anwendung von Stahlformteilen auf Anschlußbeschläge von Flügel, Rumpf, Streben, Motorvorbau, Leitwerk und Fahrwerk beschränkt. Die Gegenüberstellungen der Gesteungskosten von Stahlformteilen und Stahlgesenkteilen haben ergeben, daß das Stahlgesenkteil günstiger abschneidet. Nur Teile mit Hohlräumen (Kerne, Abb. 1), nicht zu vermeidende Unterscheidungen (Abb. 2) und vollkommen unsymmetrischer Ausbildung ohne Konizität sind dem Stahlguß vorbehalten.

Für alle übrigen hochbeanspruchten Teile sind Gesenkschmiedeteile aus Dural oder Elektron mehr geeignet. Unwirtschaftlich werden Preßteile dann, wenn die schmiedegerechte Ausbildung sehr viel nachträgliche Bearbeitung erfordert. Außer dem damit verbundenen Materialverlust wird häufig die vorher gute Faserrichtung zerstört (Abb. 3). Auf symmetrische Ausbildung zur Vermeidung von spiegelbildlichen Gesenken ist zu achten; für Stücke, die je Flugzeug nur einmal vorkommen, ist der Gesenkkostenanteil beachtlich hoch. Strangpreßprofile werden für hochbeanspruchte Gurte von Holmen, Spanten und als dünnwandige Profile zur Versteifung tragender Häute mit Vorteil angewandt (Abb. 4). Die Herstellung von Teilen durch Abschneiden von Strangpreßprofilen ist selten wirtschaftlich und wegen

des ungünstigen Faserverlaufs für hochbeanspruchte Teile auch kaum zu empfehlen.

Leichtmetallformguß ist besonders vorteilhaft für räumlich ausgedehnte Teile zu verwenden, bei denen der Ausfall eines kleinen Querschnitts infolge schlechten Gefüges statisch nicht von Bedeutung ist (Abb. 5 und 6). Räumlich ungünstige Verhältnisse sind am besten durch Elektrongußteile zu überbrücken; trotzdem ist es meist möglich, auf gußtechnisch einfache Formen zu kommen (Abb. 7 und 8). Für nicht hochbeanspruchte, mehr formgebende Teile hat sich Elektronguß bereits einen bevorzugten Platz gesichert (Abb. 9).

Der Vergleich verschiedener Bauweisen stößt im allgemeinen auf sehr große Schwierigkeiten. Als Vergleichsgrundlage sind vollkommen gleiche Bedingungen bezüglich ihrer Verwendung (Anschlußpunkte, Einbauverhältnisse usw.) an die Vergleichsgegenstände zu stellen. Des weiteren ist der verschiedene Stand der Entwicklung der einzelnen Bauweisen zu berücksichtigen. Die Abb. 11 und 13 stellen Fußböden dar, die beide aus handelsüblichen Halbzeugen hergestellt, aber im Abstand von vier Jahren entwickelt sind. Der nach der in Abb. 11 dargestellten Art konstruierte Fußboden besteht aus 118 verschiedenen Konstruktionsteilen (ohne Schrauben, Nieten usw.). Demgegenüber besteht der nach Abb. 13 hergestellte Boden nur aus 57 Teilen bei gleichem Gewicht. Die aus Gußteilen zusammengesetzte Konstruktion besteht zwar nur aus 38 Teilen, wiegt aber etwa 10 v. H. mehr als die oben genannte.

Ein Beispiel für die verschiedene Anwendung von Stahl und Elektrongußteilen zeigt die Abbildung der Beschläge des in Abb. 18 dargestellten Flügels (Abb. 14 bis 18). Für den mittleren Punkt (Rumpfanschluß, Abb. 2) ist die Verwendung von Stahlguß angebracht, dagegen wurden die übrigen Beschläge, die zunächst aus Stahlguß waren, im Laufe der Entwicklung durch Elektrongußteile ersetzt; dies ergab eine Gewichtsersparnis von insgesamt 12 kg (je Flugzeug). Die zur Befestigung der Flügelbeplankung dienenden Flansche dieser Beschläge können aus Herstellungsgründen in Stahlguß auch nicht dünner als in Elektronguß gemacht werden. Bei den Stahlgußbeschlägen wird nur an einzelnen Stellen der Anschlußaugen die dem hohen spezifischen Gewicht entsprechende Festigkeit ausgenutzt; die Flansche sind selbst beim Elektronteil noch nicht an der Festigkeitsgrenze.

Sehr oft stimmen die aus der Rohstofflage sich ergebenden Forderungen mit den übrigen gegebenen konstruktiven Bedingungen überein. An dem Beispiel des Motortragringes (Abb. 19) ist mit dem fertigungstechnischen Vorteil bei sonst gleichen Einbauverhältnissen eine wesentliche Gewichtsersparnis verbunden.

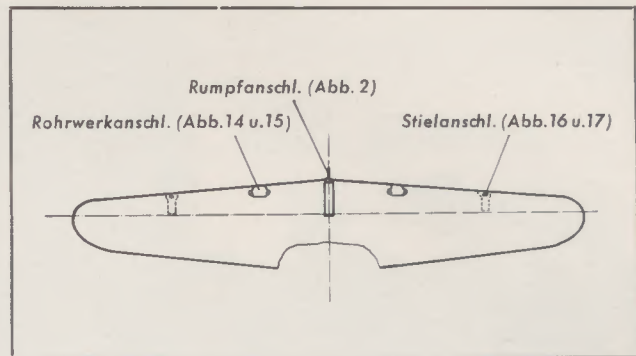


Abb. 18. Lage der in den verschiedenen Abbildungen dargestellten Einzelteile im Flugzeug

Der Vollständigkeit halber sei die neuerdings, wenn auch noch vereinzelt Verwendung von Kunstharzteilen erwähnt. Sie ist zunächst nur an solchen Stellen gerechtfertigt, wo neben der Aufgabe, Kräfte zu übertragen, die jedes Metall ebenso gut erfüllen kann, die besonderen Eigenschaften des Kunstharzpreßstoffes zur Geltung kommen, z. B. Wärme- oder elektrische Isolation, Säurebeständigkeit usw.

Zusammenfassung

Die sich aus der Verwendung von Sonderhalbzeugen ergebenden Einflüsse auf Konstruktion und Termin werden besprochen und die Anwendungsgrenzen der einzelnen Halbzeugarten in großen Zügen festgelegt. Durch Beschaffungs- und Terminfragen werden die rein technische Beurteilung und konstruktiven Möglichkeiten der Verwendung von Sonderhalbzeugen häufig wesentlich beeinflusst. Trotzdem wird sich im Laufe der Weiterentwicklung für jede Halbzeugart ein bestimmtes Anwendungsgebiet herauschälen.

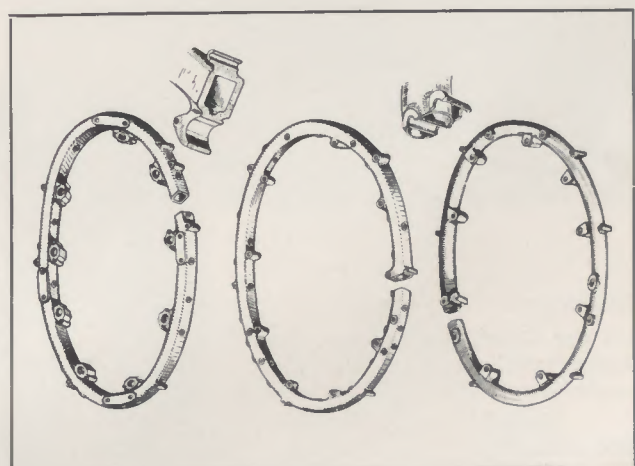


Abb. 19. Motortragring; a) stahlgeschweißte für starre Lagerung des Motors (links), b) Elektronguß, für starre Lagerung des Motors (Mitte), c) Elektronguß, für elastische Lagerung des Motors (rechts)



Schönheit der Ernte

Über die weiten Rasenflächen, die unterbrochen von Baumgruppen, eingebettet zwischen Werkhallen und Verwaltungsgebäude das Schönefelder

Werkgelände mit der anliegenden Landschaft verbinden, legte der Sommer den weißen Schleier blühenden saftigen Klees. An die Stelle des einstigen Bildes der „Fabrik“ mit seinen grauen Gebäuden und Höfen ist in Schönefeld die Schönheit deutscher Fluren und Felder getreten. Wieder brachte der Bauer die Garben des goldwogenden Korns in die Scheuer, und wieder ernteten die Männer und Frauen der Henschelschen Gutverwaltung den blühenden reifen Klee auf dem Werkgelände. Wenige Schritte von den pulsenden Werkhallen klang das Dengeln der Sensen: „Schönheit der Arbeit“ schenkte dem Städter die Schönheit der Ernte.



Bild oben:

Auf der Grünfläche vor dem Verwaltungsgebäude wird der Klee geschnitten

Bild Mitte:

Die Sensen werden gedengelt

Bild rechts:

Die Ernte wird eingebracht





Betriebsobmann Kurt Schmidt (links) verfolgt freudig das Wettkampfschießen seiner HFW.-Männer

HFW. gewinnt den Mannschafts- wettkampf der Betriebe

S. Gauert

Am 18. März 1939 traten im Kasino in Schönefeld 17 Mannschaften der Henschel Flugzeug-Werke AG. an, um ihre Bedingungen für den Mannschaftswettkampf der Betriebe um den Preis des Kreisleiters zu schießen und die vorgeschriebene Keulenwurfübung zu erfüllen. An dem Wettkampf beteiligten sich insgesamt 560 Mannschaften aller Betriebe des Kreises Teltow mit rund 2800 Wettkämpfern.

Nachdem die Sieger in den drei Betriebsklassen und die besten 14 Mannschaften ermittelt waren, wurde am Sonnabend, dem 17. Juni 1939, die Entscheidung in Teltow ausgetragen, an der folgende Betriebe teilnahmen:

1. AEG, Wildau;
2. Allgemeine Ortskrankenkasse für den Kreis Teltow, Babelsberg;
3. Arado Flugzeugwerke G.m.b.H., Babelsberg;
4. Bücker-Flugzeugbau G.m.b.H., Rangsdorf;
5. Daimler-Benz Motoren G.m.b.H., Genshagen;
6. Dreilinden Maschinenbau GmbH., Klein-Machnow;
7. Henschel Flugzeug-Werke A. G., Schönefeld;
8. Kreiswerke Teltow;
9. Landeserziehungsheim Struveshof.

Der Kampf, der um 14 Uhr begann, fand erst am Spätnachmittag sein Ende. Gesamtsieger und damit Gewinner des Ehrenpreises des Kreisleiters wurde die Mannschaft der Henschel Flugzeug-Werke A. G.

Am Abend des Wettkampftages fanden sich sämtliche Teilnehmer sowie zahlreiche Betriebsführer und Gäste zur Siegerehrung zusammen. Der Kreiswart der NSG. „Kraft durch Freude“ sprach in einer großangelegten Rede von dem Ziel, das mit den Sportwettkämpfen der Betriebe

verfolgt wird: Die Vertiefung der Betriebsgemeinschaft. — Kreisleiter Borgschulze-Mentges gratulierte den siegreichen Mannschaften und überreichte den Mannschaftsführern mit herzlichen Worten die wertvollen Preise.

Nachstehende Kameraden vertraten die Betriebsgemeinschaft HFW. in der Entscheidung: Völkel; Randzio; Bredow, Kurt; Bredow, Heinz; Groke; Krien; Winkler.

Aufn. [2] HFW.



Der von HFW. gewonnene Ehrenpreis des Kreisleiters

Die Sportplatzfrage bei HFW.

Dr. E. Tibi

Die Sportplatzfrage steht bei HFW. schon lange im Mittelpunkt des Interesses von Betriebsführung und Gefolgschaft. Die Dringlichkeit, einen eigenen Sportplatz zu besitzen, ist mit der Gründung der Betriebssportgemeinschaft immer größer geworden. Die Aufrufe und Hinweise des Reichsorganisationsleiters Dr. Ley und des Reichssportführers von Tschammer und Osten haben zur Genüge gezeigt, daß der Sport nicht eine Angelegenheit einiger weniger sein kann und darf, sondern daß jeder Werktätige Sport treiben soll und muß, um seinen Körper zu stählen und ihn für die kommenden großen Aufgaben leistungsfähig zu erhalten. Die Erfassung aller Schaffenden legt den Betrieben besondere Verpflichtungen auf, denn sie haben am besten die Möglichkeit, die Werktätigen zu erfassen, soweit sie dem Gedanken der Leibesübung noch fernstehen.

Notwendige Voraussetzung für die Lösung der den Betrieben in dieser Beziehung gestellten Aufgaben ist die Schaffung der benötigten Sportanlagen. Diese Sportanlagen sollen keine Luxusstadion sein, sondern zweckbedingte Übungs- und Erholungsstätten.

In letzter Zeit wurde, bedingt durch die ungenügenden und oft ganz fehlenden Übungsmöglichkeiten, in der Gefolgschaft von HFW. viel über die ungelöste Sportplatzfrage gesprochen, so daß es zweckmäßig ist, die Dinge an dieser Stelle einmal klarzulegen.

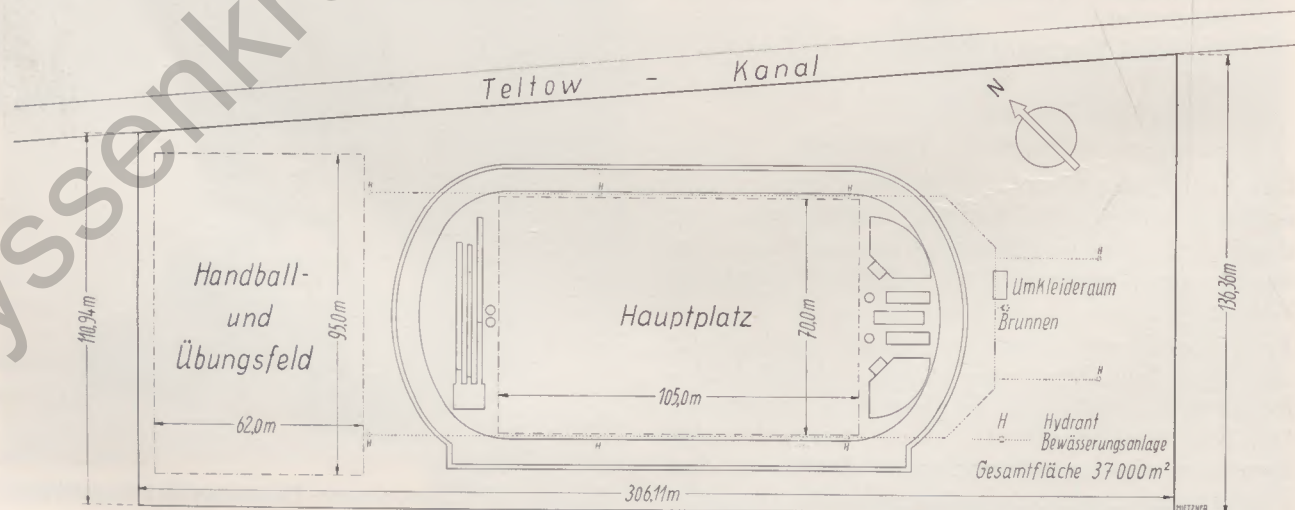
Bisher waren wir gezwungen, unsern Übungs- und Sportbetrieb auf den verschiedensten städtischen und privaten Plätzen durchzuführen. Diese Tatsache erschwerte einen ersprießlichen Sportbetrieb stark. Es kam ferner hinzu, daß ein Teil der Plätze schlechte oder gar keine Umkleemöglichkeiten bot. Und endlich wurden wir bei der Vergebung der städtischen Plätze oft zurückgestellt mit dem Hinweis, daß wir uns als Großbetrieb einen eigenen Sportplatz leisten könnten. Trotz aller Bemühungen ist es uns jedoch bisher nicht gelungen, eine eigene Sportstätte zu bekommen.

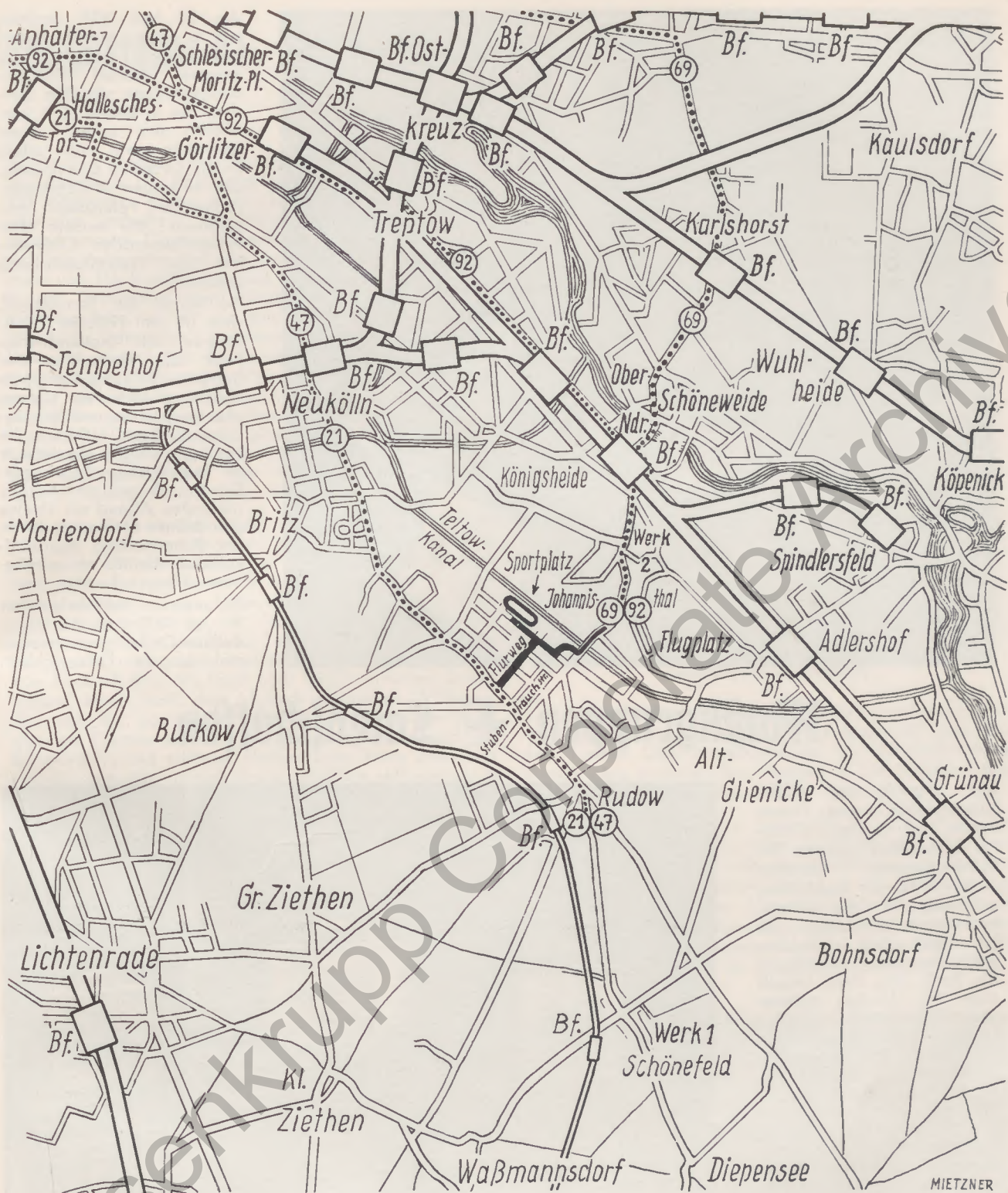
Als wir im letzten Jahr ein günstig gelegenes Gelände erwerben konnten, erteilte uns die Stadt Berlin keine Baugenehmigung, da die Planung des Generalbauinspektors für die Reichshauptstadt den Bau einer zentralen Sportanlage für den Osten Berlins vorsieht. Der Übungsbetrieb auf dieser neu zu schaffenden Anlage kann jedoch voraussichtlich nicht vor dem Jahre 1950 aufgenommen werden.

Als in diesem Jahr ein Sportplatz gekündigt wurde, und eine weitere Übungsstätte uns nur noch in beschränktem Maße zur Verfügung stand, wurde die Lage immer schwieriger. Es setzte ein neues Suchen nach einer geeigneten sportlichen Übungsstätte ein. Der Zufall wollte es, daß wir diesmal einen geeigneten Platz ausfindig machen konnten.

Die Charlottenburger Wasser- und Industriewerke besitzen im Osten Berlins eine etwa 37 000 m² große Sportstätte. Die Anlage wird heute von dem Charlottenburger Werk als Fehlspekulation bezeichnet, da die Entwicklung entgegen den Erwartungen nach Westen ging. Die Anlage im Osten ist, wie der untenstehende Grundriß zeigt, für den gedachten Zweck als ideal zu bezeichnen, bietet Ausbaumöglichkeiten und liegt vor allen Dingen für unsere beiden Werke verkehrstechnisch günstig (siehe nebenstehenden Plan).

Wir haben den Platz vorläufig gepachtet und beabsichtigen, wenn sich keine Schwierigkeiten ergeben sollten (z. B. Planung des Generalbauinspektors für die Reichshauptstadt), diesen zu kaufen. Ein Kauf dieses Platzes würde unsere Betriebsgemeinschaft vieler Sorgen entheben und dem Gedanken der Leibesübungen in unserem Werk gewaltigen Auftrieb verleihen. Viele unserer Arbeitskameraden und Arbeitskameradinnen könnten hier bei Spiel und Sport die für die schwere Alltagsarbeit notwendige Erholung finden. Darum ist es unser aller Wunsch und Ziel, diese Anlage für unsere Gemeinschaft zu sichern.





..... Straßenbahn — Weg zum Sportplatz

Links: Lageplan der neuen Sportanlage. Der Plan veranschaulicht die Gesamtfläche, die Abmessungen und die Aufteilung des Platzes

Oben: Die Karte zeigt die Lage des Platzes zu Werk I und Werk II und gibt Aufschluß über die verkehrstechnisch günstigen Verhältnisse für den Besuch der Sportstätte durch unsere Gefolgschaft



Am 22. Mai 1939 machten wir in einem Aufruf darauf aufmerksam, daß wir in unserem Betrieb Volksbildungsgruppen schaffen werden, die in kurzer Zeit vorbildlich sein sollen. Unser Bestreben geht nicht allein dahin, Gruppen einzurichten, die einzelnen Arbeitskameraden den Feierabend verschönern. Wir wollen allen Arbeitskameraden Gelegenheit zur Freizeitgestaltung geben.

So wurde am Sonnabend, dem 17. Juni 1939, im Musikzimmer am Holländischen Platz die Gründung der Betriebs-Volksmusikgruppen vollzogen. Unter der Leitung von Musiklehrer und Arbeitskamerad Estel, M 9, hat die Musikgruppe die Möglichkeit zu beachtlichen Leistungen. Davon überzeugte bereits am ersten Abend ein kleines Mandolinen-Orchester, das in der Beherrschung des musikalischen Stoffes ein vorzügliches Können bewies.

Zu unserem Betriebsfest am 30. Juli 1939 trat das Mandolinen-Orchester zum erstenmal an die Öffentlichkeit.

Musikgruppen + Laienschaffen

Auf Wunsch der Volksbildungsstätte unseres Gaues haben wir einige schöne Freizeitarbeiten unseres Arbeitskameraden Christian Stahl, TB 12, zur Ausstellung gebracht, die viele Arbeitskameraden besichtigten. Es kann hier schon von einer wohl gelungenen Ausstellung die Rede sein, denn bereits nach 2 1/2 Wochen ordnete unser Gauobmann an, diese schönen Feierabendarbeiten im Haus der Deutschen Arbeitsfront, Spohrstraße, weiterhin zur Ausstellung zu bringen. Wir haben mit großer Freude davon Kenntnis genommen, daß unser Gauleiter, Staatsrat Weinrich, und auch andere führende Persönlichkeiten sich für die Arbeiten unseres Kameraden Stahl lebhaft interessierten.

Der Erfolg blieb nicht aus. Auf Wunsch der Volksbildungsstätte unseres Gaues werden die Stahlschen Arbeiten auf der Ausstellung „Laienschaffen“ im Rahmen der Leistungsschau KdF. anlässlich der Reichstagung in Hamburg 1939 gezeigt.



Aufn. (2) H. & S.

Sängerfahrt des Henschelchores ins Waldecker Land

Rolus

Am frühen Morgen des Sonntags, des 14. Mai, fuhren drei Autobusse der KOG. den Henschelchor in Stärke von 130 Mitgliedern hinaus in das blühende Land. Der Henschelsche Sechssitzer, von Momberg, dem besonderen Freund unseres Chores gesteuert, gab Raum für Mitglieder des Vorstandes und des Vertrauensrates. Nach einer Fahrt von 1½ Stunden, die aus dem schönen Hessenland in das Waldecker Land hinüberführte, kamen wir in Wildungen an, wo wir von dem Führer des Sängerkreises Waldeck, Udersbach, empfangen und herzlich bewillkommen wurden. Im Gasthaus, wo sich Abordnungen verschiedener Wildunger Vereine eingefunden hatten, wurde gefrühstückt und anschließend unter Vorantritt der Wildunger Vereine mit ihren Fahnen zum Marktplatz marschiert. Dort hatte sich eine große Zahl von Volksgenossen eingefunden, die mit freudiger Begeisterung den Gesangsvorträgen des Henschelchores lauschten und mit lautem Beifall dafür dankten.

Und nun ging es tief hinein in das Waldecker Land, zunächst nach der an historischen Erinnerungen und berühmten Baudenkmälern so reichen Kreisstadt Korbach. An der herrlichen St.-Kilianskirche, die zu den schönsten Domen des Landes gehört, nahm der Chor Aufstellung und sang aus dem großen Vorrat seiner Lieder einige der schönsten und wirkungsvollsten, die dann auch mit großer Freude aufgenommen wurden. Von Korbach ging die Fahrt über Usseln aufwärts in das Upland hinein nach dem idyllisch gelegenen Willingen, das sich als Sommerfrische und als Wintersportplatz gleichen Ruhmes erfreut. Die lange Autofahrt und ein Spaziergang auf schönen Höhenwegen hatte alle recht hungrig gemacht, so daß das vorzügliche Mittagsmahl in dem ersten Hotel des Ortes dankbare Gäste fand. Aber der Sänger kennt bekanntlich weder Ruh noch Rast, für ihn gibt es keinen wahren Genuß ohne Singen. So folgte der Henschelchor gern der Aufforderung des KdF.-Wartes Willingens, der uns freundlich empfingen hatte, an zwei Plätzen des Ortes sowie bei der Jahresfeier der Ortsgruppe der NSDAP. in dem nahen Steinbach einige Lieder zu singen. In schneller Fahrt gelangten wir in das herrliche Diemeltal mit seiner interessanten, landschaftlich ungemein reizvollen Talsperre.



Aufn. (2) H. & S.

Engelskirche in Korbach

sodann nach Nieder- und Obermarsberg und schließlich nach Hofgeismar, wo wir im „Hessischen Hof“ gute Einnahme fanden. Über Grebenstein und die alte Holländische Straße ging es heimwärts. Gegen 10 Uhr landeten wir, um viele schöne Eindrücke reicher, in Kassel.

Es war wieder eine echte und rechte Sängerfahrt wie sie sein soll! Freude am deutschen Land und der herrlichen Natur vereinigten sich auf das glücklichste mit der Begeisterung für die deutsche Kunst — für das deutsche Lied. Der fürsorglichen Unterstützung der Firma und ihrem großzügigen Entgegenkommen einerseits und dem unermüdlichen Einsatz unserer beiden Vereinsführer Heß und Jahn andererseits ist dieser schöne Tag zu danken.



(Schluß)

13. Bild: „Kleindeutschland“ 1871 und Versailles 1918, Vorstufen für Großdeutschland

Bevor wir die große Linie unserer Betrachtungen weiter verfolgen, ist ein kleiner Abstecher nötig, der uns an die hessisch-böhmischen Beziehungen erinnern soll.

Im Park von Horschowitz bei Prag steht ein Marmorstandbild des Kurfürsten Friedrich Wilhelm I. von Hessen¹¹⁾, und in der Waldsteingasse zu Prag sein prächtiges Palais¹²⁾. Von 1867 bis zu seinem Tode nahm der Kurfürst seinen Sommeraufenthalt regelmäßig in Horschowitz, und noch heute ist die Herrschaft im Besitz seines Ur-enkels, des Fürsten Heinrich von Hanau, Grafen von Schaumburg. Zeitweilig wurde der Besitz vergrößert durch die später wieder veräußerte Eisenhütte Komorau und die Herrschaft Jinetz.

Wer die Verknüpfungen Hessens mit Böhmen durch die Jahrhunderte verfolgen will, muß auf die in Kassel zur Verfügung stehenden Archive verwiesen werden. Hier seien nur einige Namen, gewissermaßen als Leitfaden, genannt: Landgraf Hermann (1373), der in Prag von Karl IV. mit Hessen als einem Reichslehen belehnt wurde; Ludwig I., der an den Kämpfen gegen die Hussiten beteiligt war; Wilhelm V., der 1628, allerdings erfolglos, in Prag weilte, um sich mit Kaiser Ferdinand II. zu verständigen; Wilhelm I., dessen Residenz Prag von 1808 bis zum Ende der napoleonischen Fremdherrschaft wurde (Lichtenstein-Palais und Palais de Courlande); endlich Wilhelm II., der die böhmische Herrschaft Lessonitz erwarb.

Kehren wir nun zur großen Geschichte zurück. Auf 1866 folgte 1871. In Versailles wurde das zweite Reich geboren, d. h. ein Deutschland ohne das habsburgische Österreich („Kleindeutschland“). Die „Donaumonarchie“ aber entfernte sich trotz des Dreibundes innerlich immer mehr vom Reich, und so trat Deutschland 1914 im Bunde mit einem völlig morschen, haltlosen Vielvölkerstaat in den Weltkrieg.

Der letzte Habsburger schied mit einem Verrat am deutschen Volk: er schrieb jenen Brief an den Bruder seiner Frau, in dem er seinen Entschluß kundgab, Deutschland entgegen seiner Bündnisverpflichtung allein zu lassen, in dem er um einen Separatfrieden bat und versprach, die „gerechten Ansprüche Frankreichs auf Elsaß-Lothringen“ nachdrücklich unterstützen zu wollen.

So wurden denn im Versailler Frieden die von Österreich jahrhundertlang unterjochten Fremdvölker von dem Zwingherrn frei und gewannen nationale Eigenstaatlichkeit, aber dieses Selbstbestimmungsrecht galt nicht gegenüber Deutschen: dem Willen des in Österreich lebenden deutschen Volksteils nach Vereinigung mit dem Reich stellte sich die Entente entgegen.

Und doch ist dieser Versailler Schandfrieden zur Vorstufe Großdeutschlands geworden. Das isolierte Rest-Österreich und die völkergemischte „Tschechoslowakei“ waren keine lebensfähigen Staaten, eine Tatsache, die selbst rigorose Regierungssysteme nicht verdecken konnten. So ließ sich die natürliche Entwicklung nicht verhindern: die endliche völkische Zusammenfassung der Deutschen der Ostmark und der Sudetenlande mit dem Deutschen Reich zum jetzigen Großdeutschland.

14. Schlußbetrachtung: Deutsche Kultur in den Ostlanden

Zwischen den harten und wechselvollen Kämpfen, die durch die Jahrhunderte hindurch das äußere Bild der Grenzlande Noricum, Pannonia, Bojohaemum und Mara-

hania geformt haben, wurden diese Räume nun, mehr in der Stille und seitab vom Lärm der politischen Geschichte mit deutschem Kulturgut durchdrungen. Mit einem Gedenken an diese entscheidenden Einflüsse sei daher unsere Bilderreihe beschlossen. Wir richten unseren Blick dabei vornehmlich auf Böhmen und Mähren, die ihrer gemischten Bevölkerung wegen in diesem Zusammenhang besonderes Interesse beanspruchen dürfen.

Mit der deutschen Siedlung zog auch das deutsche Recht ins Ostland, das dem Bauer Freiheit und erblichen Besitz sicherte, während der slawische Bauer längst in Hörigkeit versunken war. Mit der Zeit rief dann mancher slawische Großgrundbesitzer in Würdigung der fortschrittlichen deutschen Methoden deutsche Siedler auf seine Lande. Und schließlich erwarb auch manches deutsche Adelsgeschlecht und manches deutsche Kloster großen Landbesitz in Böhmen.

Die erste in Mähren nachweisbare Stadt (1213) ist eine deutsche Gründung: Mährisch-Neustadt. Dem Städtegründer Ottokar II. schufen deutsche Bürger Kirchen, Schulen, Handelshäuser und Gewerbebetriebe und bildeten damit einen gesunden Mittelstand heraus, den eigentlichen Träger deutscher Kultur¹³⁾. Deutsche Gelehrte und Künstler führten schließlich diese Entwicklung zur höchsten Blüte, deren Symbol die deutsche Kaiserkrone war, die damals alljährlich in Prag auf dem Karlsplatz zu öffentlicher Verehrung aufgestellt und von Tausenden von Pilgern aufgesucht wurde.

Deutsche Geistliche waren es, die die Reformation nach Böhmen trugen, und in der Zeit der Aufklärung wurde in Mähren das Deutsche die Sprache der Gebildeten und der Städter.

Unser heutiges Neuhochdeutsch ist in Prag entwickelt worden. Für die Reichskanzlei Karls IV. schuf der Schlesier Johann von Neumarkt (1310—1380), Bischof von Leitomischl, später Domherr zu Olmütz und Breslau, die Amtssprache, die Luther als Grundlage für seine geniale Sprachschöpfung verwertete. Johann von Neumarkt vermittelte seine sprachliche Meisterschaft einer Reihe von begabten Schülern, unter anderem dem Hessen Johann von Gelnhausen, der Beamter der Kanzleien von Brünn, Iglau und Prag war, sowie dem noch bedeutenderen Johann von Saaz, der die erste neuhochdeutsche Prosadichtung schuf, den „Ackermann aus Böhmen“.

Über die vielen deutschen Künstler endlich, die auf böhmischem und mährischem Boden ausdrucksbestimmend wirkten ragt hoch hinaus der Schwabe Peter Parler der Erbauer von St. Veit auf dem Prager Hradschin, der Baumeister auch der großartigen Moldaubrücke mit dem Altstädter Turm und anderer die Zeiten überdauernden Großbauten, u. a. der Chöre der Kapelle auf dem Hradschin und der Stadtkirche zu Kolin. Parler, der als Bildhauer ebenso groß war wie als Architekt, schuf auch die überaus lebensvollen 21 Büsten am Triforium von St. Veit, unter denen eine den Künstler selbst darstellt.

So hat das Deutschtum seinen starken Anteil an der Kulturprägung des tschechischen Raumes für alle Zeiten in die Bücher der Geschichte gezeichnet, vom Grundriß der Städte an bis zu den höchsten Offenbarungen der Kunst und des Geistes. Dieser Anteil ist so gewaltig, daß ohne die deutsche Führung und Mitwirkung ein tschechisches Gemein- und Kulturleben sich nie hätte entfalten können. Die durch den Führer jetzt verwirklichte geschichtliche Lösung ist also historischer Anspruch und naturgegebene Folge zugleich. Über tausend Jahre der Kulturentfaltung beweisen es.

seiner Väter zurück, wo er am 12. Januar 1875 auf dem alten Friedhof an der Lutherkirche zu Kassel neben Mutter und Schwester in die heimische Erde gebettet wurde.

13) Brünn und Iglau sind berühmt als Stätten deutscher Tuchmacherei. Die Bergwerke im Iglauer Bezirk ließen das Iglauer Bergrecht entstehen, das, von Deutschen festgelegt, weit über die Sudetenländer hinaus Geltung erlangt hat.

11) Es wurde von dem Wiener Bildhauer Natter geschaffen und am 20. August 1890 enthüllt. Es trägt die schlichte Inschrift „Patri“ („Dem Vater“). Ein Gipsmodell befindet sich im Kasseler Landgrafen-Museum.

12) Da es für die Hofhaltung nicht genügend Raum bot, wurde es durch die 1825 erbaute Villa Kinsky mit ihrem Park ergänzt. Im Zimmer über dem Portal in der Waldsteingasse entschlief Friedrich Wilhelm in seinem Lehnstuhl, und nur als Toter kehrte er ins Land

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Werkstattleitung. Mit Wirkung vom 1. August 1939 übernimmt die Leitung der Kesselschmiede Herr Dipl.-Ing. Paffenholz, die Leitung der Werkstätten IC, IL und IR Herr Ingenieur Eggert. Die Werkstatt IP verbleibt unter der Leitung des Herrn Ober-Ing. Lünemann.

Kassel, den 31. Juli 1939. gez. Oscar R. Henschel.

Motorenprüfraum (Abteilung Autobau), Werk Mittelfeld. Den Motorenprüfraum (Abteilung Autobau) im Werk Mittelfeld hat am 1. Juli 1939 Herr Dipl.-Ing. Hautmann als verantwortlicher Leiter übernommen.

Kassel, den 11. August 1939. gez. Dr. Hinz. gez. R. A. Fleischer.

Der Betriebsführer Berlin

Pausen. In Abänderung meiner Dauerbekanntmachung für das Werk Schönefeld vom 16. Juli 1939 setze ich die Pausen für die unter II. aufgeführten Büros mit Wirkung ab 1. August 1939 wie folgt fest:

Pause: 12.00 Uhr bis 12.30 Uhr, bzw. 12.45 Uhr bis 13.15 Uhr.

Sonnabends: 9.00 Uhr bis 9.15 Uhr.

Schönefeld, den 26. Juli 1939. gez. Hormel.

Werkarzt. Die Sprechstunden des Werkarztes sind wie folgt festgesetzt:

Werk I: Montag, Mittwoch, Freitag: 14—16 Uhr.

Werk II: Dienstag und Donnerstag: 14—16 Uhr.

Schönefeld, den 31. Juli 1939. gez. Hormel.

Unsere Jubilare im Monat August 1939



40
Jahre

21. Juli 1939

Paul Ziegler

Werkmeister, Werkstatt A
Kassel-Niederzwehren

6. August 1939

Paul Wolf

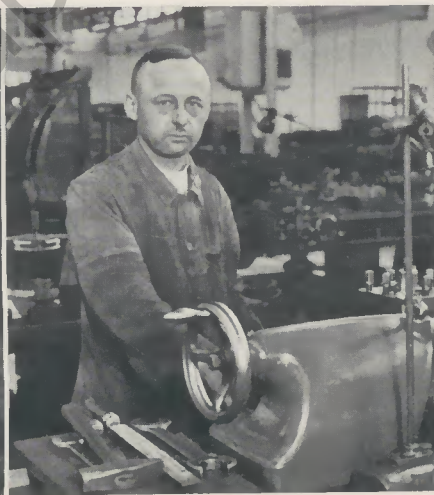
Schlosser, Lokomotivmontage
Kassel



11. Juli 1939

Josef Dietrich

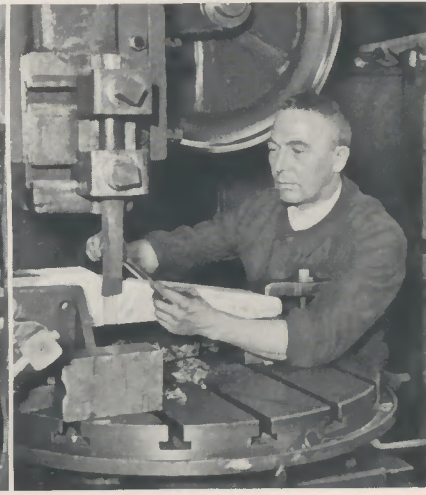
Hauer, Zeche Möncheberg
Ihringshausen



14. Juli 1939

Martin Beyer

Dreher, Werkstatt M1
Kassel-Wolfsanger



27. Juli 1939

Johann Söllner

Stoßer, Werkstatt M2
Kassel



1. August 1939
Josef Seeboth
 Maurerpolier, Bauabteilung
 Kassel



1. August 1939
Erich Strobel
 Ingenieur, Technisches Büro 11
 Kassel-K.



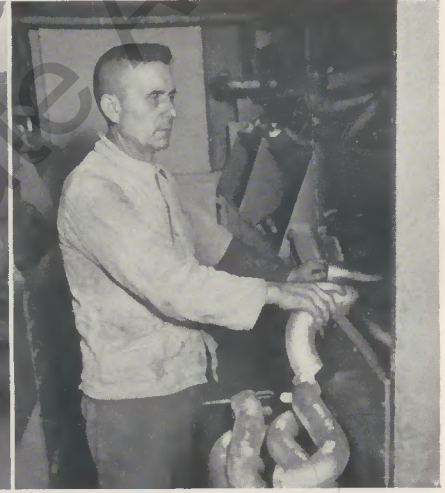
6. August 1939
Heinrich Buchmann
 Hilfsarbeiter, Gießerei
 Kassel



6. August 1939
Johann Lucksch
 Pumpenwärter, Zeche Möncheberg
 Simmershausen



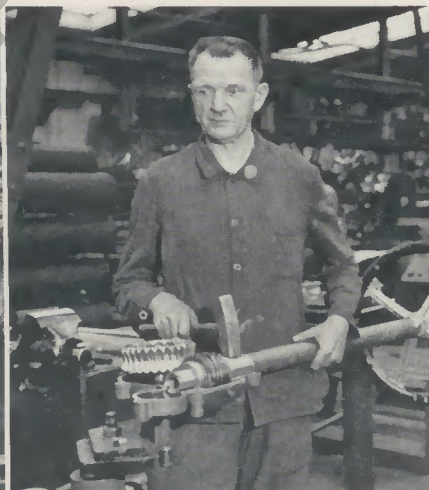
7. August 1939
Heinrich Carl I
 Kipper, Zeche Herkules
 Dörnberg



7. August 1939
Wilhelm Hochhuth
 Fräser, Werkstatt M 10
 Kassel-B.



10. August 1939
Karl Greyn
 Dreher, Werkstatt P
 Kassel



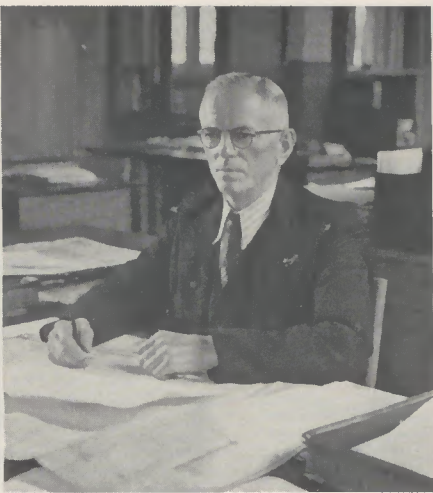
10. August 1939
Georg Orf
 Schlosser, Werkstatt M 10
 Kassel



11. August 1939
Wilhelm Wulff
 Werkmeister, Werkstatt M 10
 Kassel



15. August 1939
Friedrich Hartmann
 Schleifer, Werkstatt M 11
 Kassel



15. August 1939
August Koch
 Ingenieur, Angebots-Abteilung
 Kassel



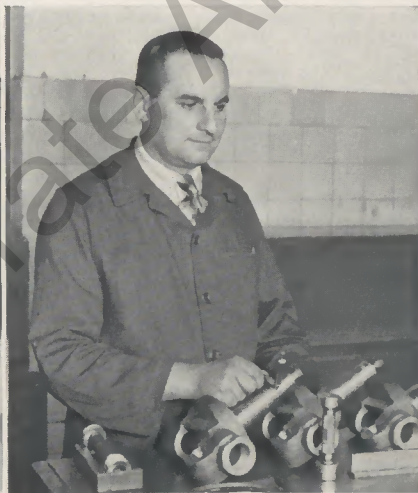
15. August 1939
Karl Waldmann
 Schlosser, Lokomotivmontage
 Dittershausen



21. August 1939
Wilhelm Baumbach
 Schreiner, Werkstatt G 3
 Kassel



21. August 1939
Otto Hücke
 Schlosser, Werkstatt M 32
 Kassel



23. August 1939
Christian Ziegler
 Werkmeister, Werkstatt M 10
 Kassel-Niederzwehren



24. August 1939
Hans Dippel
 Angestellter, Betriebs-Buchhaltung
 Kassel-Wolfsanger



26. August 1939
Georg Waldmann
 Dreher, Werkstatt M 6
 Dittershausen



29. August 1939
Robert Knautz
 Vorzeichner, Werkstatt M 6
 Kassel

Familiennachrichten



Henschel & Sohn, Kassel

Zwillinge:

Burghardt, August, Kesselschmiede, Traute und Grete am 12. 7. 1939 — Degenhardt, Karl, Werkstatt A, Waltraud und Erika am 6. 7. 1939 — Krammacker, Hildegard und Helga am 5. 7. 1939.

Ein Sohn:

Ammann, Friedrich, Lok.-Montage, Jürgen am 17. 7. 1939 — Braun, Ludwig, Schreinerei, Helmut am 21. 7. 1939 — Brübach, Hermann, Kalkulationsbüro, Manfred am 25. 7. 1939 — Butscher, Konrad, Werkstatt M9, Egon am 17. 7. 1939 —

Daub, Ernst, Werkstatt M6, Hans Leo am 25. 7. 1939 — Dittmar, August, Photoabteilung, Werner am 28. 7. 1939 — Fisseler, Friedrich, Werkstatt M10, Friedrich Karl am 13. 7. 1939 — Gauck, Wilhelm, Werkstatt M10, Walter Wilhelm am 30. 7. 1939 — Gemmerich, Karl, Lok.-Montage, Herbert Karl am 7. 7. 1939 — Hellmuth, Justus, Kesselschmiede, Wilhelm am 26. 7. 1939 — Heupel, Heinrich, Werkstatt M1, Horst Wilhelm am 8. 7. 1939 — Klein, Wilhelm, Werkstatt M10, Rolf am 17. 7. 1939 — Koch, Wilhelm, Heinrich am 30. 7. 1939 — Martin, Reinhold, Versuchsamt, Helmut Albert am 8. 7. 1939 — Müller, Walter, Werkstatt M3, Edgar am 13. 7. 1939 — Nolte, Friedrich, Kesselschmiede, Albert Herbert am 25. 7. 1939 — Osterberg, Georg, Autobau, Heinrich am 12. 7. 1939 — Pflüger, Konrad, Werkstatt M32, Dieter am 30. 7. 1939 — Poersche, Karl, Einkauf, Walter am 8. 7. 1939 — Sieling, Georg, Werkstatt M32, Dieter am 20. 7. 1939 — Stöbe, Hugo, Werkstatt M6, Harald am 14. 7. 1939 — Wicke, Heinrich, Wirtschaftsabteilung, Heinrich am 29. 7. 1939 — Wöll, Konrad, Werkstatt G1, Karl Heinz am 10. 7. 1939.

(Nachtrag Juni 1939)

Christ, Ludwig, Lok.-Montage, Jürgen Dieter am 27. 6. 1939 — Moog, Heinrich, Werkstatt M11, Hugo am 30. 6. 1939 — Otto, Karl, TB, I R, Adolf am 29. 6. 1939 — Zinser, Werner, Motorenprüfraum, Klaus am 22. 6. 1939.

Eine Tochter:

Becker, Wilhelm, Kesselschmiede, Giesela am 30. 7. 1939 — Belder, Wilhelm, Werkstatt A, Ingrid am 17. 7. 1939 — Bensy, Hubert, Werkstatt M11, Marga am 9. 7. 1939 — Boßhammer, Heinrich, Lackiererei, Siegrid am 25. 7. 1939 — Butterweck, Fritz, Autobau, Irene am 30. 7. 1939 — Dippel, August, Eisengießerei, Helga am 14. 7. 1939 — Dippel, Christian, Terminbüro, Marion am 10. 7. 1939 — Dippel, Willi, Schreinerei, Waltraut Gertrud am 3. 7. 1939 — Dörbaum, Alfred, Kesselschmiede, Giesela am 11. 7. 1939 — Göbel, Wilhelm, Kesselschmiede, Ingrid am 8. 7. 1939 — Haupt, Hans, Werkstatt A, Karla am 9. 7. 1939 — Hempel, Karl, Schweißerei, Marie am 9. 7. 1939 — Herd, Heinrich, Werkstatt A, Rosemarie am 7. 7. 1939 — Herzog, Heinrich, Lok.-Montage, Ursel am 6. 7. 1939 — Klipp, Erich, Werkstatt CS, Irene Frieda Margarete am 28. 7. 1939 — Kniep, Wilhelm, Hedwig Marie am 25. 7. 1939 — Lugmann, Heinrich, Werkstatt JP, Gertraud am 29. 7. 1939 — Matthes, Heinz, Kraftwagenausbesserungswerk, Marion am 3. 7. 1939 — Paar, Heinrich, Werkstatt M1, Gisela Minna am 14. 7. 1939 — Portmann, Heinrich, Kraftzentrale, Christa am 7. 7. 1939 — Rauch, Günter, Werkstatt M5, Margarete am 15. 7. 1939 — Schier, Konrad, Kesselschmiede, Waltraud am 23. 7. 1939 — Schmidt, Heinrich, Autobau, Helga am 19. 7. 1939 — Schützeberg, Georg, Autoreparaturwerkstatt, Rosemarie am 22. 7. 1939 — Sehr, Justus, Werkstatt M2, Ingrid am 29. 7. 1939 — Stange, Justus, Kesselschmiede, Margot am 5. 7. 1939 — Trapp, Alfred, Werkstatt M2, Elisabeth am 7. 7. 1939 — Weber, Alfred, Lok.-Kontrolle, Linda am 29. 7. 1939.

(Nachtrag Juni 1939)

Becker, August, Werkstatt M1, Marlies am 30. 6. 1939 — Buhle, Otto, Werkstatt G3, Rosemarie am 17. 6. 1939 — Höhne, Adolf, Bau-(Vermessungs-)Abteilung, Ingrid am 29. 6. 1939 — Hünold, August, Werkstatt M32, Helga am 9. 6. 1939.

Henschel Flugzeug-Werke, Berlin

Ein Sohn:

Ehrendreich, Erwin, Abt. 54/13, Bernd am 23. 7. 1939 — Häfner, Franz, Abt. 6/26, Bernd am 24. 7. 1939 — Kuse, Karl, Abt. 2/14, Reinhard am 16. 7. 1939 — Raszkowski, Alex, Abt. 63/34, Klaus am 14. 7. 1939 — Schmidt, Otto, Abt. 2/06, Klaus am 5. 7. 1939 — Schramm, Rudolf, Abt. 2/21, Henri am 21. 7. 1939.

Eine Tochter:

Kott, Franz, Abt. 1/54, Monika am 30. 7. 1939 — Noack, Werner, WBA, Ursula, am 23. 7. 1939 — Saalmann, Karl, Abt. 2/10, Ute am 21. 7. 1939 — Sonnenburg, Hans, Abt. 7/14, Christa am 1. 7. 1939 — Völker, Willi, WVA, Christel am 3. 7. 1939 — Waldt, Gerhard, Abt. 56/37, Helga am 7. 7. 1939.

Henschel Flugmotorenbau, Altenauna

Ein Sohn:

Baumann, Fritz, HFM., Adolf Herbert am 7. 7. 1939 — Brombach, Bruno, HFM., Rudi Rolf am 28. 7. 1939 — Krug, Adam, HFM., Willi Heinrich am 1. 7. 1939 — Kues, Albert, HFM., Heinz am 7. 7. 1939 — Welker, August, HFM., Wolfhard am 5. 7. 1939.

(Nachtrag Juni 1939)

Krieger, Jakob, HFM., Rudolf am 27. 6. 1939 — Ott, Willi, HFM., Albert am 25. 6. 1939.

Eine Tochter:

Bischoff, Johannes, HFM., Melitta am 11. 7. 1939 — Jahn, Paul, HFM., Anneliese am 10. 7. 1939 — Müller, Franz, HFM., Lydia am 7. 7. 1939 — Pfundheller, Erich, HFM., Ingrid am 18. 7. 1939 — Sprenger, Martin, HFM., Inge am 6. 7. 1939.

(Nachtrag Juni 1939)

Kraskowsky, Martin, HFM., Marianne am 24. 6. 1939 — Luckhardt, Hans, HFM., Helga am 25. 6. 1939 — Ott, Willi, HFM., Maria am 25. 6. 1939 — Perschbacher, Fritz, HFM., Roswitha, am 29. 6. 1939.



Henschel & Sohn, Kassel

Ackermann, Friedrich, Werkstatt M10, mit Anna geb. Baum, am 8. 7. 1939 — Anschütz, Albert, Schreinerei, mit Luise geb. Engelbrecht, am 15. 7. 1939 — Bierwirth, Georg, Werkstatt CS, mit Lydia geb. Jung, am 8. 7. 1939 — Biewer, Erich, Motorenprüfraum, mit Erna geb. Rohde, am 19. 7. 1939 — Brede, Friedrich, Schreinerei, mit Elisabeth geb.

Dilcher, am 12. 7. 1939 — Dietz, Heinz, Werkstatt L, mit Johanna geb. Meister, am 8. 7. 1939 — Ebert, Wilhelm, Werkstatt M10, mit Anna geb. Schneider, am 1. 7. 1939 — Engel, Konrad, Werkstatt M2, mit Katharina geb. Krapf, am 15. 7. 1939 — Erler, Kurt, Werkstatt M10, mit Margarete geb. Pretzell, am 29. 7. 1939 — Ettrich, Adalbert, Betriebsbuchhaltung, mit Hildegard geb. Deisner, am 1. 7. 1939 — Fieseler, Hermann, TB 11, mit Helene geb. Nothdurft, am 8. 7. 1939 — Fischer, Heinrich, Gießerei, mit Elisabeth geb. Braun, am 14. 7. 1939 — Goergen, Peter, Terminbüro, mit Charlotte geb. Peiffer, am 19. 7. 1939 — Hildebrandt, Peter, Werkstatt M5, mit Erna geb. Göbel, am 8. 7. 1939 — Holthaus, Helmut, KVB, mit Erika geb. Röhl, am 15. 7. 1939 — Kerst, Ludwig, Werkstatt M1, mit Sophie geb. Pfaff, am 22. 7. 1939 — Koban, Georg, Dampfmaschinenabteilung, mit Marie geb. Becker, am 22. 7. 1939 — Kompenhans, Wilhelm, Werkstatt L, mit Anna geb. Voß, am 22. 7. 1939 — Malsch, Georg, Einkauf, mit Bertel geb. Sauerbrei, am 8. 7. 1939 — Mayer, Alfons, Hammerschmiede, mit Irmgard geb. Strube, am 1. 7. 1939 — Mell, Friedrich, Werkstatt M32, mit Käthe geb. Kösemann am 8. 7. 1939 — Osterberg, Hermann, Werkstatt M10, mit Anna geb. Schäfer verw. Weinmeister, am 26. 7. 1939 — Philipps, Paul, Werkstatt M2, mit Katharina geb. Korwumpf, am 29. 7. 1939 — Schmidt, Georg, Schreinerei, mit Maria geb. Gunkel, am 22. 7. 1939 — von Schmieden, Helmut, BB 6, mit Anneliese geb. Bieler, am 8. 7. 1939 — Schneller, Paul, Werkstatt M10, mit Margarethe geb. Köhler, am 8. 7. 1939 — Scholl, Lorenz, Hammerschmiede, mit Elisabeth geb. Blömeke, am 1. 7. 1939 — Schwink, Heinrich, Hammerschmiede, mit Maria geb. Hagemeier, am 8. 7. 1939 — Uffelmann, Max, Bauabteilung, mit Justine geb. Metge, am 15. 7. 1939 — Umbach, Hans, Lohnbüro, mit Erna geb. Fieberling, am 8. 7. 1939 — Wagner, Konrad, Werkstatt M6, mit Anna geb. Eberhardt, am 29. 7. 1939 — Washausen, Kurt, Werkstatt L, mit Marie geb. Meister, am 29. 7. 1939 — Weiß, Friedrich, Postabteilung, mit Katharina geb. Nuhl, am 26. 7. 1939 — Wettig, Ferdinand, TB 11, mit Elisabeth geb. Bretthauer, am 12. 7. 1939.

(Nachtrag Juni 1939)

Salzmann, Fritz, TB 12, mit Elsa geb. von Gebhardi, am 24. 6. 1939 — Sauer, Jakob, Lagerbuchhaltung, mit Marie geb. Brede, am 17. 6. 1939.

Henschel Flugzeug-Werke, Berlin

Aysche, Gerda, WBT, mit Herbert Peters, am 5. 7. 1939 — Böttcher, Margarete, TE, mit Kurt Götze, am 26. 7. 1939 — Brandes, Otto, Abt. 55/20, mit Anna-Marie geb. Putzer, am 1. 7. 1939 — Deesler, Walter, TVO, mit Erna geb. Müller, am 22. 7. 1939 — Dunkel, Otto, Abt. 59/34, mit Charlotte geb. Frohn, am 6. 7. 1939 — Fuchs, Arno, TKT, mit Charlotte geb. Müsal, am 29. 7. 1939 — Gärtner, Martin, Abt. 3/08, mit Hildegard geb. Frenzel, am 11. 7. 1939 — Gorzelniaski, Günter, Abt. 59/34, mit Lucie geb. Krüger, am 29. 7. 1939 — Hampel, Rudolf, Abt. 7/20, mit Wilhelmine geb. Kintzler, am 8. 7. 1939 — Koch, Oskar, Abt. 55/20, mit Gertrud geb. Plaswid, am 1. 7. 1939 — Kulbe, Alfred, Abt. 57/24, mit Liese Lotte geb. Melz, am 15. 7. 1939 — Kutzner, Kurt, Abt. 55/20, mit Elfriede geb. Schur, am 18. 7. 1939.

(Nachtrag Juni 1939)

Welsch, Richard, Abt. 7/24, mit Louise geb. Krüger, am 17. 6. 1939.



Henschel & Sohn, Kassel

Gefolgschaftsmitglieder:

Becker, Ludwig, Lokomotivbau, am 6. 7. 1939.

Familienmitglieder:

Ehefrau Elise des Ehrich, Emil, am 30. 7. 1939 — Sohn Willi des Frank, Kurt, am 2. 7. 1939 — Tochter Ingeburg des Lotz, Wilhelm, Werkstatt CS, am 10. 7. 1939 — Tochter Marlies des Stuthmann, Ferdinand, Lok.-Montage, am 6. 7. 1939 — Ehefrau Elisabeth des Wilke, Heinrich, Werkstatt M9, am 17. 7. 1939.

(Nachtrag Juni 1939)

Tochter Hannelore des Hofmann, Richard, am 23. 6. 1939.

(Nachtrag Juni 1939)

Tochter Hannelore des Hofmann, Richard, am 23. 6. 1939.

Henschel Flugzeug-Werke, Berlin

Gefolgschaftsmitglieder:

Micksch, Alfred, Abt. 4/24, am 14. 7. 1939 — Sahl, Hermann, Abt. 55/14, am 24. 7. 1939.

(Nachtrag Juni 1939)

Thieme, Kurt, Abt. 10/31, am 8. 6. 1939.

Familienmitglieder:

(Nachtrag Juni 1939)

Ehemann Friedrich der Margarete Hugo, am 23. 6. 1939.

BETRIEBSZELLE H. & S.

Betriebssportfest der Firma Salzmänn & Co. Am Betriebssportfest der Firma Salzmänn & Co. beteiligten wir uns mit guten Erfolgen an den leichtathletischen und an den Schießwettkämpfen. Unserer ersten Schützenmannschaft, bestehend aus zehn Mann, gelang es, den ersten Sieg mit 990 Ringen vor Fieseler mit 978 Ringen zu erringen. Der leichtathletische Hauptkampf war ein Mannschaftsfünfkampf, bestehend aus 10 x 100 m-Staffel, 1000 m-Lauf, Weitsprung, Kugelstoßen und Medizinballstoßen. Wir hatten zwei Mannschaften von je elf Mann gemeldet. Unsere erste Mannschaft errang den dritten Sieg mit 111 Punkten knapp hinter Credé und Fieseler, obwohl infolge Verletzung ein guter Mann ausfiel und dafür der Ersatzmann gewertet wurde. In der 4 x 100 m-Staffel wurden wir vierter Sieger mit 46,4 Sekunden. In der Einzelwertung belegte Zimmermann mit 6,35 m den ersten Platz im Weitsprung. Ferner errangen unsere Frauen in der 6 x 25 m-Medizinballstaffel den ersten Sieg, während sie in der 4 x 100 m-Staffel zweiter Sieger wurden. Da unsere Leichtathletikabteilung noch sehr jung ist und zum erstenmal an die Öffentlichkeit trat, dürfen wir mit dem Erreichten zufrieden sein. Wir hoffen, unsere Leistungen bis zum nächsten Jahr entsprechend verbessern zu können. Habicht, Betriebssportwart.

BETRIEBSZELLE HFW.

Unterstützungen. Im Monat Juni 1939 wurden 81 Anträge auf Krankenunterstützung, 4 Anträge auf Sterbegeldunterstützung und 4 sonstige Anträge gestellt, auf die von der Deutschen Arbeitsfront — Gauverwaltung Mark Brandenburg — 2328,15 RM. ausbezahlt wurden. Seitens der Firma wurden Werkunterstützungen in 92 Fällen mit 910 RM. gewährt.

„Kraft durch Freude“. Im Monat Juni 1939 wurden 2621 Theater- und Veranstaltungskarten im Betrage von 1963,20 RM. abgesetzt. Insgesamt betrug der Umsatz in diesem Monat für Urlaubsfahrkarten, Monatsprogramme und Sparmarken 19711 RM. Die Autosparmarken für den KdF-Wagen konnten gegenüber dem Vormonat auf 780 im Gesamtwerte von 3900 RM. erhöht werden. 85 Gefolgschaftsmitglieder konnten an vom Betriebsführer gestifteten Freifahrten im Werte von 3602,60 RM. teilnehmen.

Heimstätten. Während der angesetzten Sprechstunden im Monat Juni wurden 52 Arbeitskameraden beraten. Die Firma gewährte im Monat Juni wiederum siedlungswilligen Arbeitskameraden Betriebsdarlehen für Kleinsiedlungen in Höhe von 5730 RM. Diese Darlehen werden zinsfrei gewährt in für die Darlehnsnehmer erträglichen Monats- bzw. Wochenraten.

Werkschar. Der Dienst wurde im Monat Juni ausgefüllt von den Prüfungen für das SA-Wehrabzeichen. Sämtliche Prüfungen der Gruppen I, II und III wurden von 68 Teilnehmern beendet und bestanden. An jedem Mittwoch trieben die Nichtteilnehmer Sport, und der Spielmannszug hielt an diesem Tage seine Übungsstunde ab. Der Dienst des Musikzuges war auf jeden Dienstag im Monat festgesetzt. Vom 1. Juli bis 15. August 1939 ist die Werkschar im Urlaub.

Schulung. Am 27. Juni wurde im Kasino Werk I die dritte Feierabendstunde mit der Schulung der Amtswalter und leitenden Angestellten abgehalten. Es sprach der Leiter der außenpolitischen Schulung vom Gau Berlin der NSDAP., Pg. Dr. Ost, zu dem Thema: „Deutschlands weltpolitische Lage“. Vor dem Referat ehrte der Betriebsführer den verstorbenen Arbeitskameraden Vertrauensratsmitglied Theodor Schrauder.

Betriebssportgemeinschaft. Nachdem die Schwimmabteilung der BSG. HFW. schon bei den brandenburgischen Meisterschaften Erfolge erzielt hatte, beteiligte sie sich an dem „Gauoffenen Schwimmfest“ des SV. Ostend

mit acht Meldungen. Im Eröffnungskampf, der 400 m-Lagen-Staffel, konnten wir mit der Mannschaft Schnell, Rieck und Weine nach einem schönen abwechslungsreichen Kampf unseren ersten Erfolg verbuchen. Im Brustschwimmen konnte sich Arbeitskamerad Hindenburg in dem recht stark besetzten Wettkampf durch einen schönen Endspurt einen achtbaren 3. Platz sichern. Auch unser Sprinter H. Weine konnte sich über 100 m Kraul auf dem 3. Platz behaupten. Zu einem zweiten Sieg kamen wir durch Kamerad Schnell, der im 100 m-Rückenschwimmen als Erster anschlug. Durch zwei Siege und zwei Plätze stellte HFW. eine der erfolgreichsten Schwimmgemeinschaften.

Unfallschutz. Im Monat Juni 1939 begannen im Auftrage der Berufsgenossenschaft die Versuche von Frischluftgeräten, von denen die Frischluftmaske „van der Grinten“ durch die beiden Arbeitskameraden Beiersdorf und Muschinski, die als Spritzer in Halle 6 tätig sind, eingehend geprüft wurde. Die Versuche waren so angelegt, daß die Geräte beim Spritzen von Flächen und Rümpfen in einer großen Kabine unter ungünstigen Verhältnissen eingesetzt wurden. Nach Abbruch dieser Versuche zum Ende des Monats wurde das Gerät der Firma Draeger eingebaut, dessen Erprobung noch nicht abgeschlossen ist. — Bei Verwendung eines neuen Schmiermittels in der Blechverformung zum Drücken von Blechen, das mit Wasser angerührt wird, traten beim Glühen der Bleche für die Glüher sehr unangenehme Verspritzungen von Glühsalz auf. Als Abhilfe wurden zwei Asbestmasken versuchsweise eingesetzt, die einen wirkungsvollen Schutz abgaben, wenn auch die Glüher nicht gern mit diesen Masken arbeiteten. Die festgestellten Mängel an den Hauben werden nach Angaben der Arbeitskameraden abgeändert. Außer diesen Versuchen wurden einfache Schirme eingesetzt, die den Zweck haben, das Gesicht der Glüher vor Salzspritzern zu schützen. Auch diese Versuche sind noch nicht beendet. — Im Werk Johannisthal wurden die Abwaschtische, auf denen Kästen mit dem Lösungsmittel R 100 stehen, desgleichen Siebe und Pinsel gut geerdet. Die Chemisch-Technische Reichsanstalt legte auf Anforderung von HFW. einen Bericht über die elektrische Erregbarkeit dieses Lösungsmittels vor, auf Grund dessen die Spritzlackiererei überprüft und die im begrenzten Umfange verstellbaren Böcke mit einer sorgfältigen Erdung versehen wurden. — Aus arbeitsschutztechnischen Gründen erfuhr der Betrieb in Johannisthal eine Umstellung, durch die Fluchtwege aus der Lackiererei in entsprechender Anzahl sichergestellt und die Anhäufung von Waschmitteln sowie das Arbeiten mit diesen in der Lackiererei der Halle 53 vermieden wurden. Es werden dort nur noch wenige Teile abgewaschen und konserviert, während jetzt die Hauptlast auf der Lackiererei der Halle 55 liegt. Diese Maßnahme war notwendig, da die baulichen Verhältnisse in Halle 53 die Schaffung von Notausgängen nicht gestatteten. Weiterhin wurde eine Wanne entwickelt, bei der die Lösungsdämpfe am Rande der Wanne abgesaugt werden, so daß die Arbeitskameraden jetzt nicht mehr von den Lösungsmitteldämpfen belästigt werden. Nach Abschluß der Versuche konnte eine Musterwanne im Werk Schönefeld in Betrieb genommen werden. Die sich durch die Arbeitsweise mit der Wanne ergebenden Mängel wurden abgestellt und die Wanne dem Gewerbeassessor von Aswegen vorgeführt, ebenso Herrn Dipl.-Ing. Bertram von der Berufsgenossenschaft, die die Wanne als vorbildlich und zur Zeit einzig dastehend beurteilten. Weitere Wannen nach diesem Muster sind bereits im Bau. — Es wurde die Verlegung der Kohleneinwurfsschächte bei den Hallen 2 und 4 von der Straße auf den Rasen vorbereitet, da beim Bekohlen der Bunker diese Schächte auf der Straße eine Gefahrenquelle für den Verkehr bedeuten: 1. durch das Offenstehen der Klappe, 2. durch das laufende Förderband, 3. durch Einschnürung der Straße. Der Betriebsobmann: gez. Kurt Schmidt.

Wissenswertes in Kürze

H. & S.

Wohnungsbau. Betriebsführer Oscar R. Henschel konnte beim Sommerfest der drei Kasseler Werke der Gefolgschaft die freudige Mitteilung machen, daß im Juli 1939 mit dem Bau von 451 Arbeiterwohnstätten zwischen der Holländischen und der Blumenstraße in Kassel begonnen worden ist, nachdem die Schwierigkeiten des Arbeitseinsatzes, der Baustoffzuteilung und der Finanzierung überwunden worden sind. Dieses Bauvorhaben, das mit Unterstützung der Firma von der „Neuen Heimat“ durchgeführt wird, bringt in etwa einem Jahr eine fühlbare Erleichterung der Wohnungsnot. Es ist das Bestreben der Firma, jedem Arbeitskameraden eine große, gesunde und billige Wohnung zu verschaffen. Dieses Ziel kann aber nur schrittweise unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse auf dem Bau- und Wohnungsmarkt erreicht werden.

Verbesserungsvorschläge. In den letzten Monaten wurden die Verbesserungsvorschläge nachstehend aufgeführter Gefolgschaftsmitglieder mit Geldprämien ausgezeichnet: Kontrolleur Alfred Faulwetter, Werkstatt L, 10 RM.; Oberwachmann Ferdinand Gröber, Werkchutz, 10 RM.; Vorzeichner Wilhelm Huppach, Werkstatt M 9, 10 RM.; Hobler Eckhardt Vitt, Werkstatt IC, 10 RM.; Schlosser Conrad Homburg, Werkstatt II, 5 RM.; Schlosser Richard Leimbach, Werkstatt K, 30 RM.; Werkzeugmacher Lothar Hüther, Werkstatt K, 20 RM.; Schlosser Friedrich Macke, Werkstatt K, 30 RM.; Dreher Georg Siebert, Werkstatt M 9, 5 RM. Die Gefolgschaftsmitglieder werden gebeten, noch mehr als bisher durch geeignete Verbesserungsvorschläge an der technischen und organisatorischen Entwicklung unserer Werke mitzuarbeiten.

Gründung von Betriebs-Volksbühnengruppen.

Am Sonnabend, dem 12. August, wurde unter der Leitung von Betriebsvolksbildungswart Reif in einer Feierstunde im Henschelsaal, Wolfhager Straße, eine Betriebs-Volksbühnengruppe ins Leben gerufen, die sich von vornherein regsten Interesses unter der Gefolgschaft erfreut. Mit der Gründung der Bühnengruppe hat die Ausgestaltung des Freizeitwerkes für unsere Betriebe eine weitere Bereicherung erfahren. Die neugeschaffene Betriebsbühnengruppe reiht sich neben die schon bestehende Sammlergruppe, Betriebsschachgruppe und Betriebsvolksmusikgruppe. Es ist weiter in Aussicht genommen, in Kürze eine Betriebsgruppe für Laienarbeiten (Bastler, Maler usw.) zu bilden. In welchem Maße die Öffentlichkeit an der Feierabendgestaltung gerade innerhalb unserer Gefolgschaft interessiert ist, geht daraus hervor, daß die „Kurhessische Landeszeitung“ in der Sonntagsausgabe vom 6. August einen ganzseitigen illustrierten Bericht darüber brachte.

KdF.-Abteilung Wandern. Am Sonntag, 20. August, fand wieder ein Ausflug unserer Wandergruppe in den Reinhardswald statt. Unter der erprobten Führung unseres Reinhardswald-Beckers führte der Weg diesmal in den nördlichen Teil des hessischen Märchenwaldes über Trendelburg, Wolkenbrüche, Holzapetal, Mordkammer, Helmershausen, Krukenberg nach Kassel zurück. Die Wanderung, die den Teilnehmern ein reizvolles Stück unserer kurhessischen Heimat erschloß, wurde so zu einem weiteren Erfolg des KdF.-Wanderns für unsere Gefolgschaft.

Betreuung deutsch-polnischer Arbeitskameraden. Infolge der Einstellung einer nicht unerheblichen Zahl deutsch-polnischer Flüchtlinge ergab sich die Notwendigkeit, für diese Arbeitskameraden, und soweit sie verheiratet sind, auch für deren Frauen und Kinder ein Unterkommen zu beschaffen. Während die Männer zum großen Teil in den Baracken an der Holländischen Straße untergebracht werden konnten, fanden die Frauen und Kinder in unserem Wohlfahrtsheim in der Ysenburgstraße vorläufige Aufnahme. Darüber hinaus läßt die Firma in

Zusammenarbeit mit der NSV. jetzt auch das Boseheim am Königstor zur Aufnahme vor allem erholungsbedürftiger Kinder bereitstellen.

HJ.-Zeltlager. Am 31. Juli bezogen 100 Lehrlinge mit Unterstützung der Firma das in reizvoller Gegend gelegene Zeltlager der HJ. am Billstein bei Wellerode. Leider mußte der ursprünglich für zehn Tage vorgesehene Lageraufenthalt wegen des am 4. August niedergegangenen Unwetters vorzeitig abgebrochen werden.

Industriefahrt der Lehrlinge. Wie alljährlich traten auch in diesem Sommer 80 Lehrlinge des dritten Lehrjahres unter Führung ihres Ausbildungsleiters Schamp eine mehrtägige Studienfahrt in das rheinisch-westfälische Industriegebiet an. Über Gießen, Wetzlar, Frankfurt, Mainz, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Dortmund und Soest ging die Fahrt, die mit finanzieller Unterstützung der Firma in der Zeit vom 3. bis 8. Juli in zwei Gruppen durchgeführt wurde, wieder nach Kassel zurück. Durch Besichtigung einer Reihe führender Industrierwerke und Zechen wurde den Fahrteilnehmern eine Fülle neuer Eindrücke vermittelt.

Sportappell der Betriebe. Am 27. August begann der Sportappell der Betriebe für unsere Firma zunächst mit einem Appell der Amtswalter. Die Ergebnisse waren durchaus zufriedenstellend. Es hat sich hierbei gezeigt, daß jeder körperlich gesunde Werkangehörige auch ohne besondere Vorbereitung in der Lage ist, die gestellten Bedingungen zu erfüllen. Es wird daher erwartet, daß sich an den jetzt laufend folgenden Terminen des Sportappells alle Arbeitskameraden ohne Ausnahme beteiligen. Über alle Einzelheiten der Durchführung werden die Amtswalter gern Aufschluß geben.

KdF.-Reisekasse. Im Monat August haben wieder rund 900 Gefolgschaftsmitglieder mit unserer KdF.-Reisekasse eine Fahrt antreten können. Die Reisen führten wieder in die verschiedensten Gegenden Großdeutschlands. Nord- und Ostsee, Alpenland, Rhein- und Moselgebiet, Schwarzwald, auch die nähere Umgebung und das Edertalgebiet fanden in gleicher Weise ihre Liebhaber. Besonders zu erwähnen ist ferner eine Norwegenfahrt, an der in der Zeit vom 3. bis 11. August 50 Gefolgschaftsmitglieder unserer Firma teilnahmen. In diesem Zusammenhang sei erneut auf unseren Lichtbilderwettbewerb hingewiesen, der den Teilnehmern eine Reihe beachtenswerter Preise in Aussicht stellt (vgl. Maiheft des „Henschelstern“).

Leistungsabzeichen. Am 26. Juni 1939 fand in Begleitung von Verwaltungsdirektor Dr. Albrecht und Ausbildungsleiter Schamp eine Überprüfung unserer Lehrlingswerkstatt und des Ausbildungswesens statt. Die Überprüfung erfolgte durch einen Prüfungsingenieur der Deutschen Arbeitsfront, um festzustellen, ob auch für das laufende Jahr das Leistungsabzeichen für vorbildliche Berufserziehungsstätten wieder verliehen werden kann. Inzwischen ist die Nachricht eingegangen, daß das Amt für Berufserziehung und Betriebsführung der Wiederverleihung des Leistungsabzeichens zugestimmt hat.

HFM.

Der Volkswagen in unserem Werk. Dank den Bemühungen unseres KdF.-Wartes konnte der Volkswagen in unserem Werk besichtigt werden. Nach Arbeitsschluß sammelte sich eine große Zahl Gefolgschaftsmitglieder um den Wagen, die über seine Konstruktion unterrichtet wurde. Eine Probefahrt fand statt, und dabei wurde festgestellt, daß der geräumige Volkswagen vorzügliche Fahreigenschaften besitzt. Viele Arbeitskameraden werden nun eifrig sparen, damit auch sie einen solchen Wagen erwerben.

DER HENSCHELSTERN

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe und deren Tochtergesellschaften

Nr. 8 / August 1939

Inhalt

Oscar R. Henschel 40 Jahre

Oscar R. Henschel zum 40. Geburtstag!

Die Widmung zu der Dokumentensammlung

„Die Firma Henschel und das Kurfürstliche Ministerium
des Innern in den Jahren 1816—1838“

Zum 14. Oktober 1939 — eine Vorschau

Henschel-Betriebsfest — das Fest der großen

Gemeinschaft G. Peters

Sommerfest bei HFM. Falkenhayn

Vor 25 Jahren!

Helfer im Kampf gegen die Unfallgefahren . Dr. E. Albrecht

Allgemeine Unfallschutz-Regeln

Halbzeuge im Metallflugzeugbau E. Kolland

Schönheit der Ernte

HFW. gewinnt den Mannschaftswettkampf

der Betriebe S. Gauert

Die Sportplatzfrage bei HFW. Dr. E. Tibi

Musikgruppen — Laienschaffen

Sängerfahrt des Henschelchores ins Waldecker Land . Rolus

Ostland. Grenzlande — Kernlande (Schluß)

Carl F. Ronsdorf

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Werkstattleitung

Motorenprüfraum (Abteilung Autobau), Werk Mittelfeld

Der Betriebsführer Berlin

Pausen

Werkarzt

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront

Betriebszelle H. & S.

Betriebszelle HFW.

Wissenswertes in Kürze

