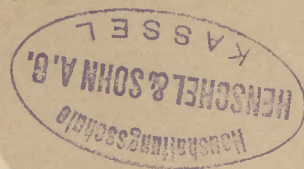


November
1936

3



Henschel Dreiachs-Omnibus
vor der Landesbibliothek
in Kassel

DER HENSCHELSTERN

Ich habe demgegenüber die heilige Überzeugung
verfochten, daß die Kraft eines Volkes in der Zu-
sammenfassung seines Willens in einem Interesse
liegen muß, in seiner Entschlossenheit zu einem Ent-
schluß und in der Zusammenfassung seines Handelns
zu einer Tat!

Adolf Hitler

auf der Großkundgebung in Karlsruhe



DER MENSCHENSTERN

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe
und deren Tochtergesellschaften



Nummer 3

Kassel – Berlin

November 1936



Die erste Sammlung für das diesjährige Winterhilfswerk, die von den Amtswaltern der Deutschen Arbeitsfront am 17. Oktober 1936 durchgeführt wurde, erbrachte in unserem Kasseler Betriebe einen Gesamtbetrag von RM 7 279,26, wofür allen herzlicher Dank ausgesprochen wird.

Leider gibt es auch in unserer Betriebsgemeinschaft noch Arbeitskameraden, deren Spenden — gemessen an ihrem Arbeitseinkommen — den ehrlichen Willen zum Mit-helfen vermissen lassen. Oder glauben diese Volksgenossen, mit einer Spende von 20 Pfg. ihre Schuldigkeit getan zu haben? — Zum größten Teil handelt es sich hier um Volksgenossen, die über den Problemen zu stehen glauben und mit ihrer Kritik und ihren weisen Ratschlägen ihren Arbeitskameraden gegenüber wenig zurückhaltend sind, jedoch wegen beruflicher Überlastung „zu ihrem eigenen Bedauern“ keine Zeit haben, in irgendeiner NS.-Gliederung praktisch mitzuarbeiten. Gerade die Sammlungen für das Winterhilfswerk, die den Volksgenossen zugute kommen, die ihre wirtschaftlichen Verhältnisse noch nicht aus eigener Kraft meistern können, bieten jedem Gelegenheit, sein soziales Herz zu bekunden und seinen ehrlichen Willen zur Mitarbeit an dem großen Werk unseres Führers unter Beweis zu stellen.

Ein Wort des Führers sei an dieser Stelle wiederholt:

„Und wenn einer sagt: Es ist da und dort aber noch Hunger vorhanden im deutschen Volk, dann ist es gut, lieber Volksgenosse! Du machst uns richtig aufmerksam. Wir laden Dich ein, gleich als erster ein etwas größeres Opfer zu bringen, denn durch Deine Feststellung vergeht der Hunger ja nicht, sondern nur dadurch, daß wir mehr leisten.“

BZO. G. Huppach

Carl Anton Henschel

Rudolf Kreutzer

Carl Anton Henschel wurde am 23. April 1780 als erstes Kind des Stückgießers G. C. C. Henschel und seiner Gemahlin Christine Wilhelmine Friedericke Storck in Kassel geboren. In seiner Vaterstadt besuchte er das Lyzeum und die Akademie der bildenden Künste. Hier widmete er sich besonders den technischen Fächern des Bau- und Maschinenwesens.

In seiner Freizeit arbeitete er fleißig in der väterlichen Fabrik an den Dreh- und Hobelbänken. So ergänzte der junge Maschinenbauer seine theoretischen, und hier vorwiegend mathematischen, Kenntnisse durch praktische Arbeiten, in denen er es zu einer außerordentlichen Fertigkeit brachte. Schon frühzeitig vertiefte er sich in neue Theorien und ging an die Lösung von Problemen auf den verschiedensten Gebieten der Technik. Diese Arbeiten begründeten später seinen Ruf als hervorragenden Wissenschaftler und bahnbrechenden Techniker. Im Alter von 19 Jahren — im Jahre 1799 — trat er erstmalig an die Öffentlichkeit mit dem Projekt, die Werra bei Vacha durch einen Kanal zu regulieren, um den Schiffs- und Mühlenbetrieb zu verbessern.

Zwei Jahre später, im Jahre 1801, entwarf und baute er ein bronzenes Druck- und Saugwerk für die Gradierhäuser in Sooden an der Werra, das den großen Techniker weit überlebte und nahezu hundert Jahre in Betrieb gewesen ist. Als Dreiundzwanzigjähriger schlägt er erstmalig in Deutschland die Anwendung der Dampfkraft für Straßenfuhrwerke vor, eine Idee von weittragender Bedeutung, für die man jedoch damals kein Verständnis aufbrachte. Als 13 Jahre später — im Jahre 1816 — derselbe Vorschlag in England auftaucht, nahm Carl Anton Henschel seine Idee wieder auf und ließ ein Modell bauen, das er seinem Kurfürsten vorführte. Der Kurfürst zeigte jedoch wenig Interesse für diese Neuerung, so daß die Verwirklichung dieser genialen Idee keine Förderung erfuhr. Die Vorschläge aus dem Jahre 1803 sind heute noch erhalten und beweiskräftig.

In den Jahren 1803 bis 1808 wirkte C. A. Henschel als Kurhessischer Baumeister an der Saline in Schmalkalden und nachmalig bis 1813 als Sächsischer Baumeister an der Saline in Kösen. Im Jahre 1813 übernahm er die Leitung der Saline in Allendorf-Sooden an der Werra. Während dieser Zeit sind von ihm bedeutende Anlagen entworfen und errichtet worden.

Das Jahr 1817 bringt seine Rückkehr nach Kassel. Er tritt in die Fabrik seines Vaters ein, der er auch in seinen Staatsstellungen stets zur Seite gestanden hat. Mit dem Eintritt C. A. Henschels in das Werk seines Vaters entwickelte sich die Henschelsche Fabrik zu einer Maschinenbauanstalt größten Ausmaßes.

In diesem Zusammenhang dürfen die Verdienste seines Bruders Werner Henschel, des späteren Bildhauers und Professors, nicht unerwähnt bleiben. Werner Henschel brachte in den schwersten Zeiten große Opfer an Zeit und Geld auf, um das Fortbestehen der väterlichen Fabrik zu gewährleisten. War Carl Anton Henschel der Pionier auf technischem Gebiet, so war Werner Henschel

der geniale Künstler des Hauses Henschel. Beide haben jahrelang gemeinsam Schulter an Schulter gearbeitet und den Namen Henschel zu Ehren gebracht.

Zu den ersten Anlagen, die Carl Anton Henschel nach seinem Eintritt in die Fabrik zur Ausführung brachte, gehörte die Herstellung eines vollständigen Druckwerkes für das Bad Gesundbrunnen bei Hofgeismar im Jahre 1818, das bis auf den heutigen Tag unverändert erhalten ist. Mit dem Bau einer vierpferdigen Dampfmaschine für die Möncheberger Gewerkschaft in Kassel wurde der Dampfmaschinenbau im Jahre 1829 aufgenommen. Es war die erste Dampfmaschine, die damals im Kurfürstentum Hessen hergestellt wurde.

Im Jahre 1833 unternahm C. A. Henschel eine Studienreise nach England, um die dortigen Eisenbahnen zu besichtigen. Damals schlug Henschel



Carl Anton Henschel

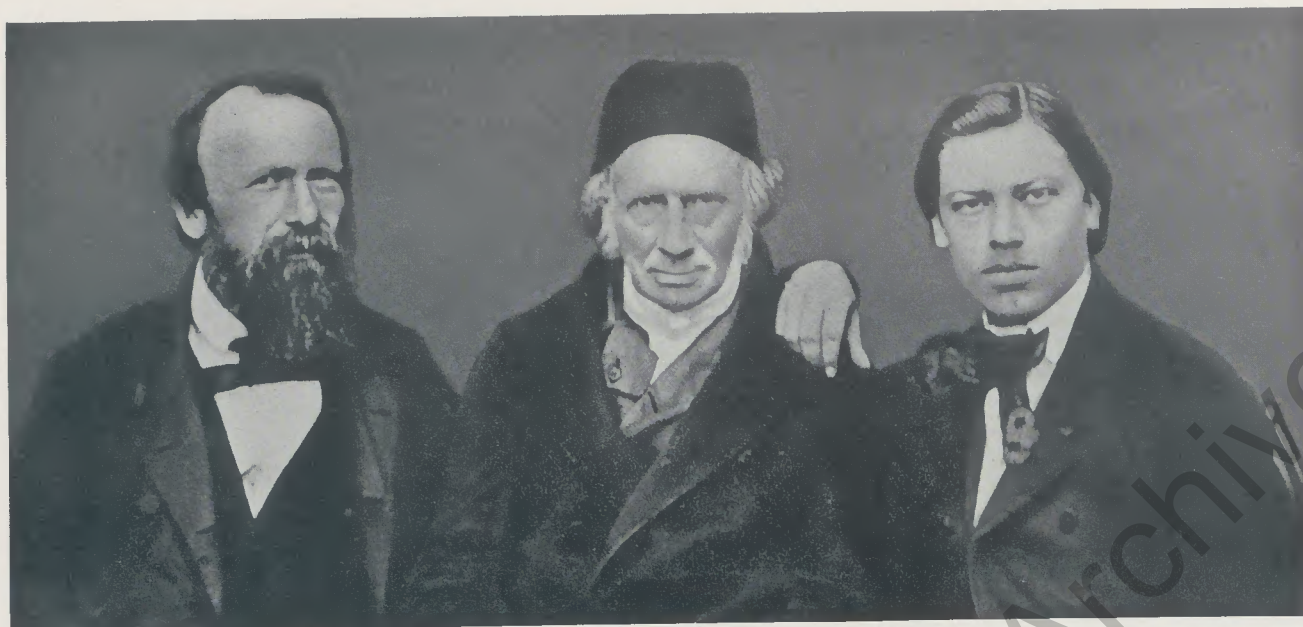


Carl Anton Henschel mit seiner Gemahlin Maria Catharina geb. Kröschel

für die Eisenbahnen den Antrieb mittels Druckluft vor. Seine Denkschrift über den Druckluftantrieb wurde von maßgebenden Fachleuten der Technik und Wissenschaft geprüft und zustimmend gutgeheißen.

Der inzwischen zum Oberbergrat ernannte Carl Anton Henschel bringt auf allen Gebieten der Technik immer neue Ideen und Vorschläge heraus, deren Berechnungen, Zeichnungen und Schriftsätze er von Anfang bis Ende selbst bearbeitete. Schon vor über 100 Jahren war es Carl Anton Henschel, der sich mit der Kohlen-

staubfeuerung befaßte. Damals fuhr auf der Fulda ein für die Stadt Kassel ausgeführtes Feuerlöschboot, zu dem die Maschinenfabrik Henschel die Ausrüstung lieferte. Auf dem Gebiete des Feuerlöschwesens müssen C. A. Henschels Gedanken für Feuerspritzen mit Dampfantrieb und solche mit hohen Leitern genannt werden, deren Bau und Einführung erst viele Jahrzehnte später möglich war. Die Grundideen unserer heutigen Dampffeuerspritzen und mechanischen Rettungsleitern verdanken wir dem genialen Wirken des Oberbergrats Henschel.



*Drei Generationen Henschel: Carl, Carl Anton und Oscar Henschel
(Nach einem Lichtbild aus dem Jahre 1858)*

Sein ideenreiches und bahnbrechendes Schaffen fand schon in der damaligen Zeit großen Widerhall. So wurde Carl Anton Henschel im Jahre 1833 als „Vaterländischer Großmeister der Mechanik“ genannt. Im besten Mannesalter tritt Carl Anton Henschel mit weiteren großen Erfindungen und Neuerungen an die Öffentlichkeit, die den Ruf der Maschinenfabrik Henschel über die Grenzen der deutschen Lande hinaustragen.

Im Jahre 1840 wird der Bau von Werkzeugmaschinen aufgenommen, welcher viele Jahre die Hauptfabrikation der Henschelschen Fabrik bildete und nicht nur für die hessische Industrie, sondern für die gesamte Industrie Deutschlands von größter Bedeutung war. Zur gleichen Zeit nahmen die Henschelschen Werkzeugmaschinen ihren Weg nach St. Petersburg und erschlossen damit dem neuen Zweig der Henschel-Produktion den Auslandsmarkt. Gleichzeitig begannen die Vorarbeiten für den Bau von Dampfschiffen, die für die Weser und Elbe bestimmt waren.

Im Alter von 65 Jahren bereitete Carl Anton Henschel die Fabrikation von Lokomotiven vor und legte mit seinem Sohne Georg Alexander Carl den Grundstein für die größte Lokomotivfabrik Europas.

Im Jahre 1845 schied der alte Oberbergrat aus der Fabrik aus, um im Ruhestand seinen Lebensabend zu beschließen. Jedoch gönnte er sich auch jetzt keine Entspannung und nahm an der weiteren Entwicklung der Eisenbahnen starken Anteil. So war er als Mitarbeiter und Begutachter bei der Anlage des Bahnhofes in Kassel tätig und trat für die Ausgestaltung als Durchgangsbahnhof ein. Nach seinen Vorschlägen sollte der Bahnhof in der Nähe der heutigen Mönchebergstraße und der Ahna angelegt werden. Die Durchführung dieser Planung bedeutete den direkten Anschluß an die Maschinenfabrik Henschel.

Zukunftsweisend war das Eintreten Carl Anton Henschels für die Eisenkonstruktion im Brückenbau. Seine Fabrik lieferte bei dem Bau der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn um die Mitte des 19. Jahrhunderts die ersten eisernen Brücken im Zuge der heutigen Linie Dresden—Görlitz. Schon viele Jahre vorher hatte er sich an einer Ausschreibung zur Errichtung einer eisernen Brücke über die Donau in Wien beteiligt.

Das Wirken Carl Anton Henschels wurde über ein halbes Jahrhundert von großen Erfolgen begleitet. Doch blieb er stets der einfache Mann und bescheidene Mensch, der alle Ehrungen und Auszeichnungen ablehnte. Es gab wenig Männer in der Technik, die ihm an Geist und Wirken gleichkamen. Carl Anton Henschel wurde vor über hundert Jahren der Name „Vaterländischer Großmeister der Mechanik“ verliehen, ein Name, der in der Tradition des Hauses Henschel für alle Zeiten fortleben wird. Der Oberbergrat C. A. Henschel starb am 19. Mai 1861 im Alter von 81 Jahren. Fast 54 Jahre einer glücklichen Ehe mit seiner Gemahlin Maria Catharina geb. Kröschel waren ihm vergönnt. Seine Frau schied 4 Jahre vor ihm aus dem Leben. Aus der Ehe waren zwei Söhne und eine Tochter entsprossen. Der ältere Sohn Georg Alexander Carl trat im Jahre 1835 in die väterliche Fabrik ein. Sein zweiter Sohn Otto Freimund Werner wurde durch einen frühen Tod im Alter von 29 Jahren aus dem Leben gerissen. Oberbergrat C. A. Henschel hat seine Frau und Kinder sämtlich überlebt. Die letzte Ruhestätte fand der Großmeister der deutschen Technik in dem Familienbegräbnis auf dem neuen Friedhof an der Holländischen Straße in Kassel. Hier erinnern ein schlichter Grabstein und ein Obelisk mit seinem Bildnis an einen der genialsten Techniker und Wissenschaftler Deutschlands.



Überall und von jeher mußte der Mensch um seine Existenz ringen. Wie sich im täglichen Leben der einzelne durchsetzen muß, so müssen es im großen die Völker untereinander. Die Träger des wirtschaftlichen Kampfes sind die Industrien aller Länder. Von ihnen wird der erbitterteste und leider auch teilweise mit allen Mitteln der Diplomatie und der Bevölkerungspolitik geführte Kampf um den „Weltmarkt“ ausgefochten. Erschließung und Eroberung der Absatzgebiete sind für viele Länder eine Lebensfrage der eigenen Wirtschaft. Deutschland hat von jeher den Kampf um den Weltmarkt mit fairen Mitteln durchgefochten, seine Waffen waren Preisgestaltung, Güte der Ware und Werbung. Im Preis und der Werbung sind andere Länder, besonders die Vereinigten Staaten von Amerika durch die Möglichkeit der Großserien-Herstellung und durch riesige Geldmittel der amerikanischen Hochfinanz, den Deutschen zuweilen überlegen. Gleichzeitig spielt die Entfernung des Absatzgebietes vom Herstellerland oft eine nicht unwesentliche Rolle, da Frachtkosten nicht zuletzt die Preisgestaltung beeinflussen. So bleibt uns Deutschen nur übrig, unsere Erzeugnisse besser und haltbarer herzustellen, wenn wir in der Welt etwas verkaufen wollen.

Hier haben sich unter anderen Produkten deutsche Diesel-Fahrzeuge und darunter die Henschel-Wagen einen besonderen Platz erworben. Wenn heute schon, nach kaum 12jähriger Produktion, die Wagen mit dem markanten Henschel-Kühler in fast allen Ecken der Welt angetroffen werden, so darf das bei diesem jungen Kind des alten Hauses Henschel als besonderes Verdienst, ja als besonderes Zeichen deutscher Leistungsfähigkeit gelten.

Es darf nicht übersehen werden, daß die Anforderungen, die an Lastfahrzeuge in Deutschland auf unseren guten Straßen gestellt werden, nicht mit denen zu vergleichen sind, die einem Lastwagen oder Omnibus dort draußen so oft zugemutet werden. Überlastung und mangelnde Pflege der Wagen sind schließlich noch das Geringste. Was unsere Fahrzeuge aber zuweilen auf sogenannten „Straßen“ zu überwinden haben, davon können wir uns keine Vorstellung machen.

Es wurde deshalb alles darangesetzt, diesen erschwerenden Verhältnissen schon beim Bau weitgehend Rechnung zu tragen, und so entstanden jene Ausführungen des Henschel-Kraftwagens, die den „Export-Typ“ kennzeichnen.



Kaffee-Transport auf Henschel-Lastwagen nach dem südamerikanischen Kaffeehafen Santos. Hier sind die Menschen braun und der Kaffee hell, nachher in Deutschland ist es umgekehrt.



„10 kleine Negerlein, die luden Kaffee auf.“ Jeder hat einen Sack ostafrikanischen Kaffees aufgeladen. Nach dieser Anstrengung werden alle zur Belohnung photographiert. Hier sehen wir sie auf einem Henschel-Wagen im früheren Deutsch-Ostafrika.



Im Hafen Singapore, der Eingangspforte Britisch-Indiens, ist der deutsche Dampfer „Potsdam“ eingelaufen. Ein „Henschel“ ist soeben ausgeladen worden.



Auch im billig lebenden Japan lohnt es sich, einen Henschel-Dieselmwagen zu fahren. Hier grüßt uns aus Tokio ein hochbeladener Lieferwagen.



*Omnibus mit einem Henschel-Fahrgestell in Sao-Paulo
Die Aufbauten werden gewöhnlich im Bestimmungsland hergestellt, um
den Zoll zu sparen. Sie sind für unsere Begriffe daher oft etwas plump
und einfach*

In den weiten sandigen Gebieten Ost- und West-Afrikas stellte sich heraus, daß die Anordnung der Doppelreifen auf den Hinterrädern, wie wir sie allgemein beim Lastwagen und Omnibus kennen, nicht zweckmäßig ist. Diese Doppelräder müssen sich auf den von Kamelkarren tief ausgefurchten „Straßen“ eine neue Spur bahnen, wobei viel Motorkraft vergeudet wird. Werden dagegen die vier Räder nur einfach bereift und wird die Spurweite des Fahrzeuges der eines Kamelkarrens angeglichen, dann läuft der Wagen weit müheloser in der vorgezeichneten Fährte. Man ersieht, welche Fragen in dieser Beziehung beim Bau von Kraftwagen für den Export zu beachten sind. Erfahrung gibt auch hier immer den Ausschlag.

Ungemein wichtig für den Autoexport ist die Frage der Ersatzteilversorgung; ja, sie ist vielleicht die wichtigste überhaupt. Die schweren Betriebsbedingungen und der weite, oft monatelange Weg von der Fabrik zum Kunden machen die Sorge erklärlich. Man kann schwerlich irgendwo im Ausland Wagen verkaufen, wenn nicht gleichzeitig die Versorgung mit Ersatzteilen sichergestellt wird. Ein belangloses, aber nicht vor-

handenes Teil kann ein Fahrzeug oft für Monate unbrauchbar machen, ein Zustand, der bei dem gewöhnlich sehr dringenden Bedarf nicht tragbar ist. Der dadurch bedingte Verlust an Zeit und Geld muß zwangsläufig zur Verärgerung des Besitzers führen, die dem Ruf des Fabrikates ungeheuer schadet. Auch der schnellste Beförderungsweg, die Luftpost, dauert in solchen Fällen noch zu lange bei viel zu hohen Frachtkosten, die sich zuweilen auf den vielfachen Betrag dessen stellen, was das Ersatzteil kostet.

Hieraus ist ersichtlich, wie notwendig es ist, auch scheinbar belanglosen Dingen die nötige Aufmerksamkeit zu widmen.

Eine stolze Reihe von Henschel-Kraftwagen versieht draußen in der Welt ihren Dienst. Zuverlässig und anspruchslos sind auch sie Zeichen deutscher Wertarbeit und der weltbekannten Sorgfalt deutscher Werkleute. Die Henschel-Lastkraftwagen tragen den Namen „Henschel“ in die Welt und fördern hier die deutsche Weltgeltung. Der Erlös für jeden exportierten Lastkraftwagen trägt zum Leben des deutschen Volkes bei, indem Devisen zur Beschaffung der für die deutsche Wirtschaft so unerläßlichen Rohstoffe in unser Land fließen.



Henschel-Müllwagen in Sofia (Bulgarien)



Straßenbaumaschinen-Ausstellung München 1936

Leopold

Ein echter Bayer naht dem Henschel-Ausstellungsstand, mit Gernsbart, Lederhose, kniefrei.

„Woas is d'n dös for a Woizn?“

„Eine Holzgas-Motorwalze!“

„Jo, gibt's denn dös a?“

„Ja, das gibt es auch!“

Wir hatten neben Dampf- und Dieselmotorwalzen auch die erste deutsche Holzgas-Generator-Walze ausgestellt, die berechtigtes Aufsehen erregte.

Überhaupt was Aufsehen anbelangt! Unser Stand war sehr schön. Alles stahlblau angestrichen, die Maschinen gut ausgerichtet, eine glänzende Parade von Henschel-Erzeugnissen. Da waren neben den Dampf- und Dieselmotorwalzen auch noch Dampf- und Dieselmotor-Baulokomotiven, ein Holzgas-5-t-Lastwagen, ein 23¼-Tonner und nicht zuletzt sogar noch eine große Schneeschleudermaschine zu sehen. Auch ist eine Reihe unserer Industrie-Dieselmotoren von 10 bis 80 PS Leistung gezeigt worden.

Manchmal ging's heiß zu. Es ist auch nicht immer einfach, die Spreu vom Weizen zu sondern, d. h. Sehleute von ernsthaften Käufern zu unterscheiden. Auf dem Stand stehen oft viele Leute umher, und der umsatzhungrige Verkäufer leidet Seelenqualen, wenn er denkt, wo ist nun der „spruchreife Bedarfsfall“. Er redet den ganzen Tag, und allmählich hat der Vortrag die gleiche Form angenommen. Für jede Frage ist er gewappnet. Ach, und was wird alles gefragt!

Schon bei der Eröffnung hatten wir hohen Besuch. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr.-Ing. Fritz Todt, und der Gauleiter Staatsrat Wagner, besichtigten den Henschel-Stand. Zunächst wollten die Herren Näheres über die Schneeschleudermaschine wissen, da für die Alpenstraßen und die Reichsautobahnen Schneeräumgeräte gebraucht werden.

Einige Tage später kam dann Herr Dr. Todt nochmals allein. Die Tatsache, daß wir seit Anfang



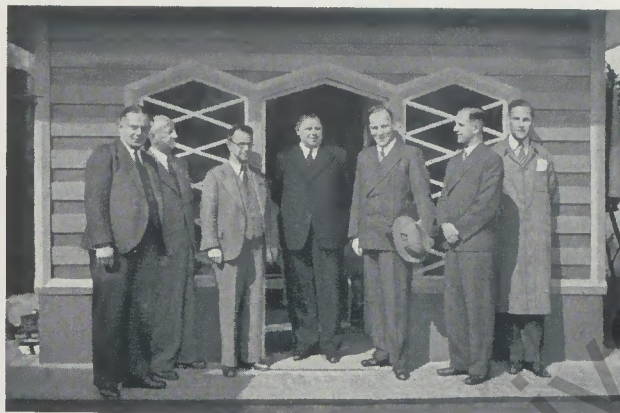
Photo: K. Huhle, München

Auf der Straßenbaumaschinen-Ausstellung in München. Von links nach rechts: Obering. Vogt, Generalinspektor Dr. Todt, Gauleiter Staatsrat Wagner, Handlungsbevollmächtigter Leopold, Dr. Heffter

1934 fast 500 Baulokomotiven geliefert haben, hat ihn doch überrascht. Auf der Reichsautobahn sind insgesamt etwa 2500 Dampfbaulokomotiven, also alte und neue Maschinen, in Betrieb. Wenn berücksichtigt wird, daß hierbei unter den Lokomotiven älterer Jahrgänge auch noch sehr viele Henschel-Lokomotiven sind, dann kann sich jeder unseren Gesamtanteil ungefähr ausrechnen. Es wird kaum eine Baustelle geben, auf der nicht Henschel-Lokomotiven arbeiten, die als die zurzeit besten gelten. In München sind auch eine größere Anzahl verkauft worden.

Der Einsatz von Walzen auf der Reichsautobahn ist nicht so groß, weil der größte Teil der RAB als Betonstraße gebaut wird und hierfür keine Walzen, höchstens zum Festwalzen des Untergrundes, gebraucht werden. Für das Festwalzen von Untergrund werden aber mehr entsprechende Stampfgeräte verwendet. Doch konnten wir auch Walzen in München verkaufen.

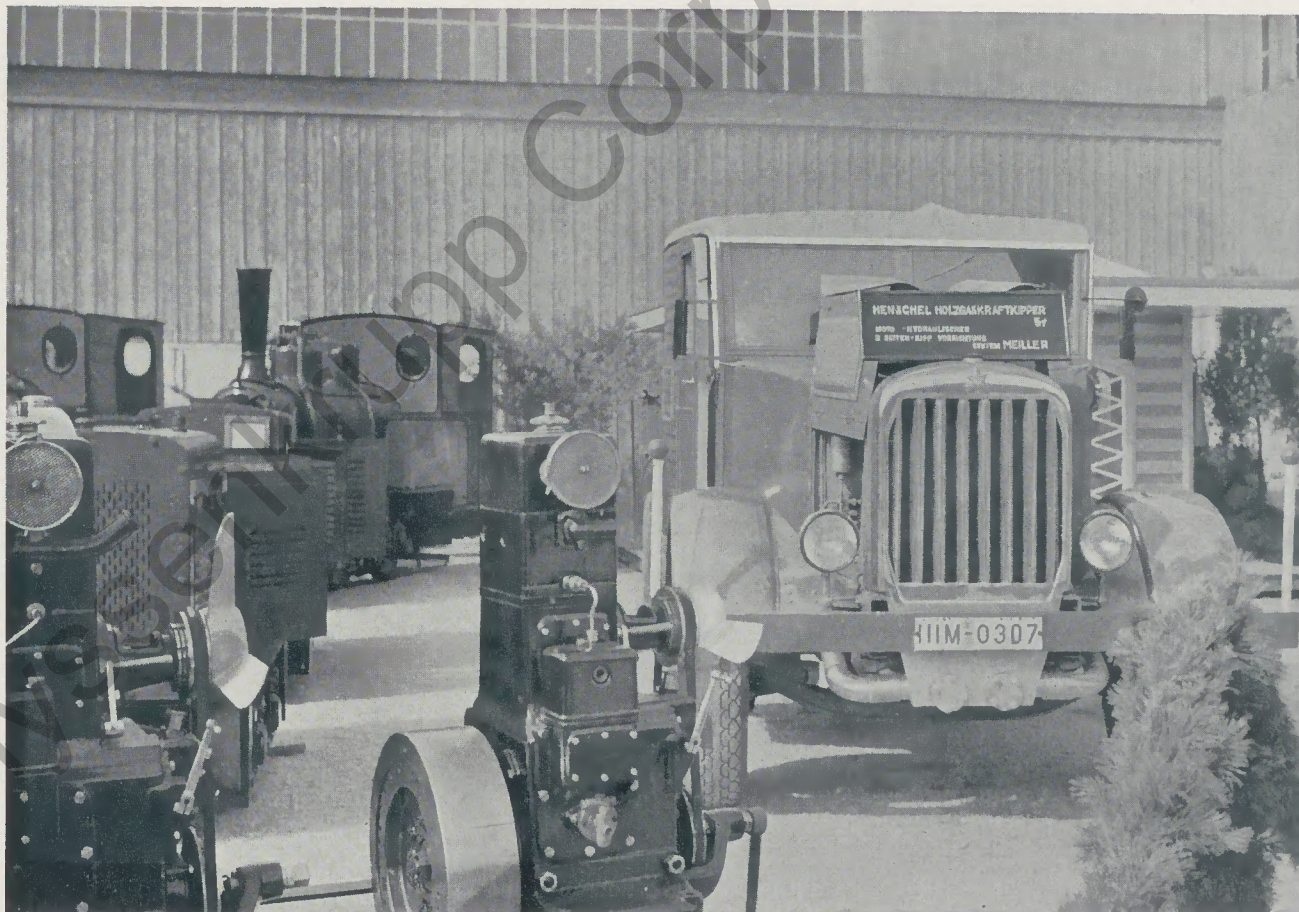
Vom guten Zureden wird man langsam heiser. Zeitweise ist die Hölle auf dem Platz losgelassen, nämlich dann, wenn ringsumher die Maschinen laufen und blaue Dünste gen Himmel steigen. Die Henschel-Dieselmotoren laufen allerdings ja



Von links nach rechts: Kaufmann Heinz, Generalvertreter Dipl.-Ing. Koeberlin, Obering. Vogt, Direktor Dr. Hinz, Dipl.-Ing. Schneider, Schäfer, Büro Berlin, Ing. Pörschke

„fast völlig geräuschlos“, aber ein klein wenig hört man sie auch. — So haben wir unsere Tage im harten Standdienst verbracht und uns gegenseitig bedauert, wenn wir Zeit dazu hatten.

Im übrigen: München ist eine sehr schöne Stadt, und das Glück wollte es, daß acht Tage nach Beginn der Ausstellung das Oktober-Fest anfangt; so konnte man sich wenigstens auf der „Wiesn“ erholen.



Henschel baut für den Straßenbau nicht nur Walzen

3 Photos Kreutzer

Hoher ausländischer Besuch in Schönefeld

A. von Winterfeldt



Exzellenz Valle im Gespräch mit dem Betriebsführer Herrn Dir. Hormel

Bekanntlich wurde im Juni dieses Jahres zwischen Deutschland und Italien eine wichtige Vereinbarung getroffen, welche die Einrichtung und den Betrieb von Luftverkehrslinien betrifft. Das Abkommen ist auf die Dauer von 10 Jahren geschlossen und wurde durch den Staatssekretär im Königl. Italienischen Luftministerium, Luftarmeegeneral Exzellenz Valle, bei seiner Anwesenheit in Deutschland feierlich unterzeichnet. Exzellenz Valle wurde von einer größeren Kommission begleitet, unter der sich auch der Chef der italienischen Zivilluftfahrt, Exzellenz General Pellegrini, sowie Oberst Senza-denari und der bekannte Geschwindigkeits - Rekordflieger Major Tondi befanden.

Am 26. Juni 1936 hatten wir die Freude, Exzellenz Valle mit seinem gesamten Stabe, in dem sich auch leitende Herren des



Gruppenaufnahme der italienischen Offiziere

In der Mitte Exzellenz Valle, links neben ihm der bekannte Weltflieger Wolfgang von Gronau, Präsident des Aero-Clubs von Deutschland, rechts Direktor Hormel

technischen Amtes des Königl. Italienischen Luftministeriums, wie Oberst Bruno, befanden, in Schönefeld zu empfangen. Die Kommission wurde von dem Königl. Italienischen Attaché für Luftfahrt in Berlin, Herrn Oberstleutnant Teucci, begleitet und von Herrn Major von Waldau und Herrn Oberstabsingenieur Heckner, vom Reichsluftfahrtministerium, geführt.

Die Gäste trafen in den Vormittagsstunden ein, und nach einer Begrüßung durch die Betriebsführung, Herrn Direktor Hormel, fand alsbald ein Rundgang durch die wichtigsten Anlagen des Werkes statt. Unsere sachverständigen Besucher bekundeten ihr großes Interesse und hielten mit ihrer Anerkennung für die sowohl in technischer wie sozialer Beziehung hochmodernen Einrichtungen nicht zurück. Die Veranstaltung erreichte ihren Höhepunkt in Flugvorführungen unserer verschiedenen neuesten Typen, welche von den Gästen auch noch eingehend besichtigt wurden. In dem sich daran anschließenden zwanglosen Beisammensein ergab sich die Gelegenheit zu einem vielseitigen Erfahrungsaustausch, der den Beteiligten manche Anregung brachte.



Exzellenz Valle an einer unserer Maschinen

Der Besuch einer so bedeutenden Fachkommission in Schönefeld, trotz ihres nur kurzen Aufenthaltes in Deutschland, kann uns mit berechtigtem Stolz erfüllen und wir sind sicher, daß unsere Gäste gerade von unserem Werk einen guten Eindruck von dem hohen Stand der Entwicklung in der deutschen Luftfahrt mitgenommen haben.



Einer der italienischen Fliegeroffiziere läßt sich die Einrichtungen unseres Flugzeuges erklären

Eine Reise in den „Kohlenpott“

Walter Koch, Kl. 1a, Schul-Nr. 4062

Der große Tag war da, an dem die Werkschule ihre Industrie-Fahrt antreten sollte. Drei Lehrer und vierzig Schüler standen in der Bahnhofshalle mit strahlenden Augen.

Der Wettergott meinte es nicht gut mit uns, denn es regnete in Strömen. Dick und schwer hingen die grauen Wolken über den Bergen und Tälern. In Detmold, dem ersten Ziel unserer Bahnfahrt, hatte der Regen etwas nachgelassen. Von hier wanderten wir auf schönen Waldwegen nach der Grotenburg, wo das gewaltige Hermanns-Denkmal auf uns niederblickte. Auf einem Rundbau von 30 Meter Höhe erhebt sich das übermächtige Standbild des Cheruskers, 28 Meter hoch, ein Sinnbild deutscher Kraft und Einigkeit, die hier im Teutoburger Walde die Legionen des Varus vernichtete. Auf dem 7 Meter langen Schwert Armins mahnen die erzenen Worte: „Deutschlands Einigkeit meine Stärke“ — „Meine Stärke Deutschlands Macht“.

Der Regen versagte uns den herrlichen Fernblick über die hohen Fichten, über die waldigen Höhen des herrlichen Waldes. Während der Wanderung brach ab und zu die Sonne durch die Wolkenbänke und erquickte uns mit ihrer Wärme. Aber nicht lange. Völlig durchnässt trafen wir an den Externsteinen ein. Mächtig erheben sich die vom Windschliff ausgefurchten Sandsteinfelsen auf beiden Seiten der Straße. Hier tat sich uns eine altgermanische Kultstätte auf. In die Felsen sind Bilder eingemeißelt, die aus dem 12. Jahrhundert stammen. Über Paderborn trug uns die Bahn nach Lippstadt, wo wir in der Jugendherberge Quartier bezogen.

Am andern Morgen ging die Fahrt durch das schöne Westfalenland nach Hagen. Hagen, eingebettet in waldreiche Berge, war die erste Industriestadt, die wir besuchten. Der starke Zugverkehr spricht von der regen Industrie, die sich hier entwickelt hat. Hier erlebten wir eine große Überraschung, als wir die Vilosawerke





Die Externsteine

besichtigten, die uns einen Einblick in die Bonbon-Fabrikation vermittelten. Mit einem Beutel voll Süßigkeiten zogen wir ab, Marschrichtung die Jugendherberge Hohensyburg. Auf dem Berge erinnert ein gewaltiges Denkmal an das Triumvirat Wilhelm I., Bismarck und Moltke, die das Zweite Reich gründeten. In die Mauer ist eine Steinplatte eingelassen, auf der geschrieben steht, daß unter dem Gründer des Dritten Reiches Deutschland wieder einig, frei und stark wurde. Vom Denkmal aus hatten wir einen herrlichen Rundblick über die Berge und Täler Westfalens.

Am dritten Tage kamen wir nach Dortmund und betraten hier den „Kohlenpott“. Nun merkten wir erst richtig den Gegensatz zwischen Industriegebiet und unserem Kasseler Heimatlande. Stadt an Stadt, Ortschaft neben Ortschaft, hochragende Schornsteine und Zechen überall. Fabriken in Hülle und Fülle.

Die ganze Gegend ist eingehüllt in einen Nebel- und Dunstschleier. In Dortmund besichtigten wir ein Hochofenwerk des „Dortmund-Hörder Hüttenvereins“. Dieses Werk ist durchpulst von dröhnender Arbeit und jagendem Verkehr. Allein hätten wir uns hier kaum durchgefunden. Mächtig ist die große Zentrale. Wuchtige Gichtgasmotoren treiben Generatoren an, die den elektrischen

Strom für das Werk liefern. Am Hochofen selbst hatten wir das gewaltige Erlebnis, einen Abstich zu sehen. Zischend und brodelnd lief das Eisen wie Wasser heraus und blendete uns die Augen. Von da aus ging es gleich nach der Bessemer- und Thomasbirne. Hier wurden wir von Kalkstaubwolken überschüttet. Alles war in rötlich-weißen Glanz getaucht. Dann sahen wir noch im Walzwerk, wie Eisen zu den kleinsten Profileisen gewalzt wurde. Man staunt vor den gewaltigen Leistungen, die ein solches Werk tagtäglich vollbringt. Den Nachmittag verlebten wir in Dortmund und Hörde.

Am nächsten Tage ging es weiter. In Oberhausen besichtigten wir ein Bergwerk der „Guten Hoffnungshütte“. Wir fuhren auf den Förderturm und sahen uns Oberhausen und Umgebung an. Hunderte von hohen Fabrikschornsteinen schwärzten hier die Luft. Dann ging es im Förderkorb mit 2 m/sec nach unten. Die Bergleute fahren mit 6 m/sec. Wir mußten uns erst an den Luftunterschied gewöhnen. An der 6. Sohle machten wir halt. Wir waren 609 m tief. Die 7. Sohle, die 715 m geteuft ist, stand unter Wasser. Wir lernten bei der „Guten Hoffnungshütte“ die Bergwerkeinrichtungen kennen und sahen einen Film, der uns die Arbeit in der Grube noch verständlicher



Das Schlageter-Denkmal in der Gölzheider Heide

machte. Wie schwarze Kristalle sehen die Steinkohlenflöze aus, die sich durch den Felsen zogen. Einen versteinerten Baum und andere Abdrücke sahen wir. Mächtig war die Pumpstation, die das Grubenwasser in die Höhe befördert. Jeder Stollen ist mit eisernen Türen versehen. Im Falle eines Brandes werden sie geschlossen und unterbinden so das Übergreifen des Feuers auf andere Stollen. Sämtliche Stollen sind mit Stämmen, die man Stempel nennt, gestützt. Neuerdings stützt man sie auch mit Eisenträgern. Über Tage besichtigten wir auch noch eine sehr lehrreiche Ausstellung der „Guten Hoffnungshütte“.

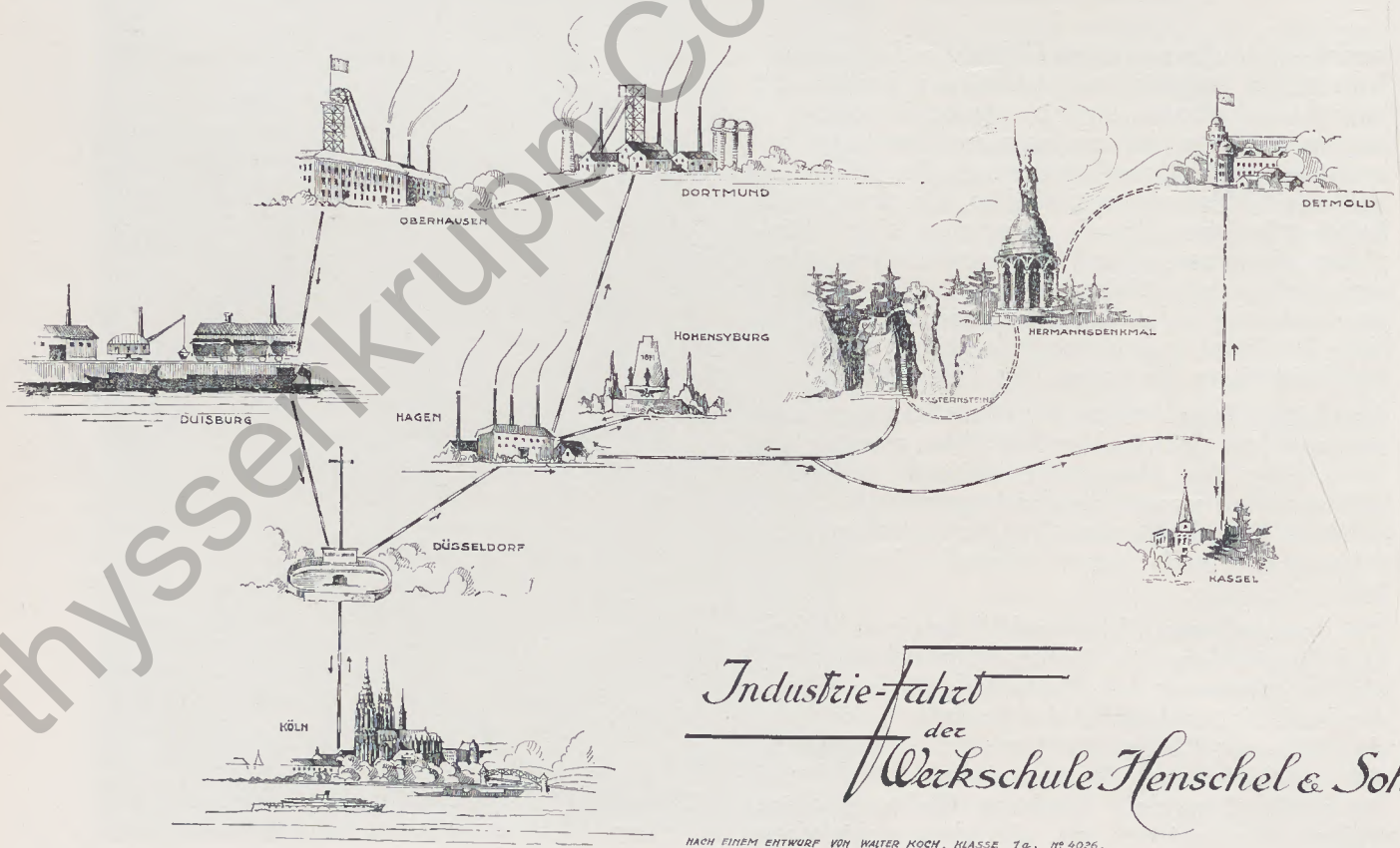
Dann ging es weiter nach Duisburg. Duisburg ist der Haupthafen des rheinisch-westfälischen Industriegebiets und der größte Binnenhafen Europas. Schiffe aus Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich und der Schweiz bedecken den Rheinstrom und die Häfen. Am Nachmittag machten wir eine Hafenrundfahrt. Überall wurde rege gearbeitet, ausgeladen und eingeladen, von den Güterwagen in die Schleppkähne und umgekehrt. Nach der Rundfahrt ging es zur Jugendherberge. Am Abend ging ich mit einem Kameraden über die Admiral-Graf-Spee-Brücke, ein gewaltiges Bauwerk, zur Friedrich-Alfred-Hütte von Krupp. Es dämmerte schon. Der Abendhimmel war überzogen von der Glut der Hochöfen und Eisenwerke — ein wundervoller Anblick.

Am anderen Morgen fuhren wir nach Düsseldorf und wanderten von dort aus zur Golzheimer Heide. Hier erhebt sich das weithin sichtbare Denkmal der gefallenen Ruhrkämpfer, das

Schlageterdenkmal. Auf einem Sockel steht ein schlichtes Kreuz. Nach einer Minute stillen Gedankens verließen wir die Weihestätte. Dann ging es nach Köln. In der Ferne sahen wir schon den Dom. Es war herrlicher Sonnenschein. Nachdem wir in der Jugendherberge unsere Sachen abgelegt hatten, durften wir uns die Stadt ansehen. Wunderschön war hier der Rhein mit seinen Booten und Passagierdampfern. Mächtigen Eindruck machten auf uns die Hindenburg- und die Hohenzollernbrücke. Ganz dicht am Rhein ragt der Dom empor, ein gotischer Wunderbau. Der Grundstein wurde 1248 gelegt, und den Chor weihte man 1312 ein. Der Ausbau wurde 1815 in Angriff genommen und 1880 vollendet. Ein herrliches Portal führt in den inneren Raum. Die beiden Türme sind 156 m hoch.

Der letzte Tag brachte uns zurück nach Düsseldorf. Wir besichtigten hier das Phönix-Werk, ein Röhrenwalzwerk. Wir sahen, wie aus einem glühenden Block Rohre nahtlos bis zu 600 mm lichter Weite gewalzt wurden. Rohre, die stärker sein sollten, wurden aufgeweitet. Jedes einzelne Rohr wurde noch auf seine Dichtigkeit und Festigkeit geprüft. Nach der Besichtigung gingen wir an den Rhein und die Museumsanlagen, welche sehr schön waren. Dann ging es zurück nach Kassel.

Die Fahrt hatte für alle Teilnehmer einen großen Wert. Wir sahen Werke, die wir vielleicht nie wieder zu sehen bekommen. Wir haben sehr viel Neues gelernt und das schon Gelernte durch Ansicht ergänzt.





Gewaltige Brücken überspannen den Rhein — Hohenzollernbrücke in Köln

Soldatentum im Dritten Reich

Helmut Roehlike

Karl Pechmann verließ den Bahnhof der kleinen Garnisonstadt, in der Tasche schwer wie Blei den Gestellungsbefehl. Alles ging ihm so durch den Kopf, das ganze bisherige Leben, die Musterung, und was sollte nun kommen. —

Verständnisvoll wurde er von der Wache in Empfang genommen und trabte dann gemächlich zum Oberfeldwebel — dem Spieß — seiner Kompanie. Heute war Rekrutentag, es wimmelte im Kompanierevier von Zivilisten. „Antreten, ihr Stifte!“ dröhnte das erste Kommando des Spießes den „jungschen Karotten“ entgegen. „Na, vielleicht finden Sie sich bald!“ Das behagliche Phlegma der Neuen verwandelte sich fast augenblicklich in eine ungeahnte Beweglichkeit.

Schon am ersten Tage erkannte der junge Soldat, was ein Mensch alles bewältigen kann. Da wurden an einem einzigen Nachmittag Klammern empfangen, die Spinde ein- und ausgeräumt, nach vielen Versuchen ein zackiger Bettenbau hingelegt, Sachen instandgesetzt und ein stammer Stubendienst gemacht.

Karl lag auf seinem frisch gestopften Strohsack im zweiten „Stockwerk“. Seine Gedanken pendelten zwischen dem Heuteerlebten und der Möglichkeit, von seinem Fliegerhochparterre in die Kohlenwanne abzustürzen, hin und her. Den Bettpfosten

Wieder folgten viele Henschelaner dem Ruf der Wehrmacht und des Arbeitsdienstes. Ihnen sollen die nachfolgenden Zeilen gewidmet sein und denen, die in den kommenden Jahren ihren Arbeitsplatz mit der Kaserne eintauschen.

fest umklammert, schlief Karl nach den Aufregungen und Anstrengungen des ersten Tages ein.

„Aufstehn!“ Wie ein Blitz das tiefe Dunkel schwärzester Nacht erhellte, so wurde Karl jählings aus dem Schlaf gerissen. Noch ganz umfassen von den Dingen seines früheren Lebens, begann er langsam zu begreifen, daß alles so anders als früher war. „Alles in die Betten, marsch, marsch“, fuhr der zweite Blitz in die Stube. „Wenn ich sage ‚Aufstehn!‘ dann fegt ihr wie die geölten Blitze aus den Betten und spritzt wie die wild gewordenen Handfeger an die Spinde. Ich werd’ Euch Feuer untern Frack machen!“ — „Aufstehn!“

„Wir lernen das noch“, beruhigend und doch unheilverkündend klingen die letzten Worte des U. v. D., des Unteroffiziers vom Dienst, Karl in den Ohren. Pechmann hatte sich noch nie so schnell angezogen, gewaschen und sein Bett gebaut. „Kaffeeholer raustreten!“ schon spritzte Karl mit seinen Einheitskannen auf den Kasernenhof. Draußen hatte er das Gefühl, einen schweren Tag hinter sich zu haben, und doch hatte der Tag erst angefangen. —

Um 7 Uhr stand die Kompanie zum Exerzierdienst angetreten. Dann kamen die Stunden, die Karl nie vergessen wird. Stunden, nein Ewigkeiten, in

denen Karl glaubte, wenigstens zehnmal zu sterben oder zumindest ernstlich zu erkranken. Seine ganze mühsam auf Redensarten und neckische Umgangsformen aufgebaute junge „Herrlichkeit“ war dahin. — Wie oft hatte er wohl lang gelegen, wie oft gerobbt, wie oft war er getraßt: „Zurück, marsch, marsch; her, marsch, marsch!“ Die Alten, die immer so grinsten, wenn Pechmann kreiste, nennen das: Druck verpassen. So verging ein Tag nach dem anderen, und Pechmann wurde ein anderer.

Nachdem sich sein „Ehrgefühl“ gegen die rauhe, aber herzliche Tonart der Korporale beruhigt hatte, und manche Dienstverrichtung ihm zur körperlichen Qual geworden war, fing er an zu begreifen, daß hier nicht Schikanen und Launen der Vorgesetzten wüten, sondern daß hier die deutsche Jugend planmäßig zu harten Männern erzogen wird. Auch vom schwersten Dienst wurde er nicht todkrank, wie er erst vermeinte, sondern lernte, daß sein Körper etwas hergeben konnte. So kehrten Selbstvertrauen und Mut in ihn ein. Karl wurde unter harten Männern hart. Im Bewußtsein des eigenen Könnens, der eigenen Leistungsfähigkeit verstand er das Wort: Bei Gott und dem preußischen Kommiß ist nichts unmöglich!

Wo stramme Erziehung die Körper stählt, werden auch Charaktere erzogen. Ordnungssinn und Pünktlichkeit, Pflichterfüllung und männliche Gradheit haben von jeher den deutschen Soldaten ausgezeichnet und wurden von ihm in die Volksgemeinschaft hineingetragen!

Pechmann erfuhr aber auch beim Kommiß, daß so vieles, was man sich vom richtigen Soldaten erzählt, eben nur Erzählungen sind. So wissen Legenden zu berichten, daß ein Soldat, der „etwas auf dem Senkel hat“, stets eine passende Ausrede bei irgendwelchen Vorkommnissen auf Lager haben muß. Wenn solch ein Schlagfertiger vom Spieß dann laut und vernehmlich zu hören bekommt, daß er seine Vorgesetzten nicht mit Redensarten besoffen machen soll, wird er einsehen, daß es richtig ist, für seine Taten und

Unterlassungssünden als Mann einzutreten. So hatte Pechmann gehört, daß der richtige Soldat einen verbummelten Gegenstand durch „Organisieren“ — sprich Klauen — ersetzt; er wußte, daß bei schwerem Dienst Druckposten bezogen wird. Alles erwies sich falsch, „Organisieren“ oder „Besorgen“ heißt heute Diebstahl und „Druckposten beziehen“ Drückebergerei. Wie gruselig war doch die Episode von der „Schwarzen Kuh“, in der ein Kamerad nachts hinterhältig mörderisch vermöbelt wurde. Die grobe Kameradschaftslosigkeit, die hier zum Ausdruck kommt und oft genug den Kameradschaftsgeist einer Stube für immer untergräbt, wird ebenso bestraft wie die Kameradschaftslosigkeit des „Besorgens“, bei der ein unschuldiger Kamerad das büßen muß, was ein anderer verbrockte. —

Heini Öler, der im Zivilleben seinem Chef so gern in den Ohren lag und diesem so ganz ungewollt die Nachteile seiner Arbeitskameraden aufzischte, mußte beim Hauptmann erleben, daß der Beschuldigte zur Rechtfertigung in seiner Gegenwart befohlen wurde. — Da war es aus mit dem so einträglichen Spiel der Intrigen des bürgerlichen Lebens.

So wurde Karl in Offenheit und Gradheit zum harten, ehrlichen Kerl erzogen. Er lernte wieder, zu seinem Vorgesetzten Vertrauen zu haben, weil er dessen Gerechtigkeit oft genug am eigenen Ich zu spüren bekommen hatte.

In der neuen deutschen Wehrmacht hat der Führer dem deutschen Volke eine Schule wahren Mannes-tums geschaffen, in der Männer herangezogen werden, die im Krieg das Deutsche Reich verteidigen und im Frieden als Pflichtenmenschen durch das Leben gehen. Das „Weshalb“, „Wieso“, „Warum“ lehnt der Soldat des Dritten Reiches ab: Der Führer befiehlt, und der Soldat gehorcht!

Und ihr Henschelaner, die ihr die Kasernen verlaßt, um wieder mit uns zu wirken im Betriebe, laßt diesen Geist deutschen Soldatentums weiterleben. Seid auch an der Werkbank und am Arbeitstisch Soldaten, die im Geist den grauen Rock weitertragen.

Wie halte ich Ordnung an meinem Arbeitsplatz!

Sonnabendmittag: Feierabend. — Der Vorarbeiter faßte Schorsche beim Arm und führte ihn zum Arbeitsplatz von Fritz. Hier herrschte eine muster-gültige Ordnung. Kein Stäubchen war mehr zu sehen. Der Schraubstock glänzte, als sei er mit einer Speckschwarte abgerieben, in Wirklichkeit hatte ihn Fritz mit einem alten Öllappen behandelt; die Spindel war frisch geölt. Die Backen standen nicht weit auseinander, sondern klafften nur etwas; vor allen Dingen waren sie anständig mit Schrauben befestigt. Die Winkel, die Fritz zuletzt befiehlt hatte, waren wie Soldaten zur

Parade aufgebaut; in der Werkzeugschublade auch alles in Ordnung! Feilen nach Art und Größe geordnet, Hammer und Meißel jederzeit schlagfertig! Sogar die ausrangierten Feilen unter der Bank lagen in Reih und Glied. So lag alles griffbereit für den Montagmorgen, ohne Zeitverlust konnte dann die Arbeit weitergehen. — Dann gingen die beiden in das Betriebsbüro. Der Schreibtisch des Terminverfolgers Lehmann war bedeckt mit Zetteln, Schachteln und Schächtelchen, alles wüst durcheinander, Bleistifte und Schreibzeug dazwischen. Und daneben fein aufgeräumt

der Schreibtisch des Terminverfolgers Müller. Wie schön und freundlich die Ecke mit Müllers Arbeitsplatz aussah. — Auch die Tintenfüßer waren gegen Verstaubung und Austrocknung sorgsam geschlossen, den Fußboden bedeckten keine Blei-

stiftspäne, kein achtlos neben den Papierkorb geworfenes Papier. Der Vorarbeiter zeigte Schorsche diese Ordnung: „Nun merk' Dir nur drei Worte, die alles enthalten, was Du eben bei Fritz und Müller gesehen hast: „Schönheit der Arbeit!“

Das Henschel-Mundharmonika- und Schrammelorchester im Rundfunk

E. Kutscher



Der Ansager Prüssing des Reichssenders Frankfurt a. M. während der Übertragung aus Kassel

Es war keine kleine Überraschung, die uns am 20. Oktober dieses Jahres bereitet wurde, als um 8.30 Uhr vormittags in den Hallen und Büros der Kasseler Werke folgende Rundfunkansage ertönte:

„Hier ist der Reichssender Frankfurt und seine Nebensender! Liebe Hörerinnen und Hörer, aus der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Kassel übertragen wir jetzt ein Konzert des Mundharmonika-Orchesters der Henschelschen Werkschar.“

Für die meisten Arbeitskameraden kam diese Sendung vollkommen unerwartet, löste aber gerade deshalb eine ganz besondere Freude aus. Wie sich unsere Werkschar der ihr gestellten Aufgabe entledigte, war aber auch Grund hierfür

und erweckte sicherlich bei jedem echten Henschelaner einen gewissen Stolz über die gebotene Leistung.

Unter Leitung von Werkmeister Haardt hörten die Gefolgschaftsangehörigen schmissige Weisen des Mundharmonika- und des Schrammelorchesters, die sich in der Darbietung ablösten. Aus dem reichhaltigen Programm, dessen Folge durch den Ansager Prüssing des Reichssenders Frankfurt a. M. bekanntgegeben wurde, ist besonders das vom Arbeitskameraden Speck künstlerisch vorgetragene Akkordionsolo einer Fantasie aus „Dichter und Bauer“ von Suppé hervorzuheben. Die Sendung dauerte bis 9.30 Uhr und hat unserer Werkschar sicherlich die Anerkennung und den Dank aller Hörer eingetragen.

Schon einmal, am 6. September 1936, wirkte das Mundharmonikaorchester im Volkssender 1936 auf der Funkausstellung in Berlin erfolgreich mit.

Auch dieses Auftreten können unsere Arbeitskameraden als Erfolg buchen. Es ist ein Zeichen der Anerkennung und wird dazu beitragen, unsere Werkschärmänner auch weiterhin für ihre Aufgabe zu begeistern. Ein anlässlich des Auftretens im Volkssender angefertigtes Bild folgt in der nächsten Ausgabe des Henschelsterns.



Das Werkscharorchester während der Übertragung von Kassel im Reichssender Frankfurt a. M.

Siedeln und Bauen

B30. G. Huppach

Viele unserer Arbeitskameraden gehen nach Feierabend hinaus, um ihre Schrebergärten zu bewirtschaften. Nicht allein wirtschaftliche Gründe veranlassen hierzu. Meistens ist es der Drang ins Freie, nach Licht, Luft und Sonne, die Liebe zur Natur, die Freude am Wachsen, Blühen und Gedeihen. Schlummernde Urkräfte, die von einer Verbundenheit zwischen Blut und Boden zeugen, werden immer wieder in dem Menschen wach und ziehen ihn zurück zur Natur. Höchstes Ziel und Glück bedeutet es deshalb, draußen in der freien Natur, auf eigenem Grund und Boden in einem eigenen Häuschen ständig wohnen zu können. Die vielfachen Anfragen über die Wege zur Erlangung eines eigenen Heims auf eigenem Grund und Boden sind deshalb durchaus verständlich. Leider ist es kaum möglich, jedem einzelnen hierüber schriftlich Auskunft zu geben; es soll deshalb an dieser Stelle das Wissenswerteste kurz zusammengefaßt werden.

Die geeignetste Siedlungsform für den deutschen Arbeiter und deutschen Angestellten ist die Heimstätten-Siedlung, die den Kleinsiedlungs- und Eigenheimbau umfaßt und vom Reichsheimstättenamt der Deutschen Arbeitsfront besonders gefördert wird.

Unter der reinen Kleinsiedlung versteht man ein Haus mit mindestens 600 bzw. 1000 bis 1500 qm Garten und Kleintierhaltung, bei dem nach ministerieller Vorschrift die reinen Baukosten auf dem flachen Lande RM 3600,—, in den Landstädten RM 4100,— und in den Großstädten RM 4600,— nicht überschreiten. Die Bau- und Bodenkosten dürfen auf keinen Fall RM 6000,— übersteigen. Der Siedler muß mindestens 20 % dieser Gesamtkosten selbst aufbringen. Hat er aber mehr als 4 Kinder, dann benötigt er nur 15 % Eigengeld. Die monatliche Belastung soll in den ländlichen Bezirken RM 25,— bzw. RM 30,— in Kassel nicht überschreiten.

Die vorgenannten ministeriellen Richtsätze können für unser Wirtschaftsgebiet als Norm nicht angenommen werden, weil bei den höheren Löhnen und Baumaterialienpreisen in unserer Gegend Siedlerhäuser nicht so billig zu erstellen sind. Nach Mitteilung des Reichsheimstättenamtes werden 90 % der Kurhessischen Siedlungen als Eigenheime ausgeführt. Es handelt sich hier um Häuser, durch deren Bau nicht allein Wohnbedürfnisse befriedigt werden im Gesamtkostenpreise von RM 6000,— bis RM 10 000,—. Jeder Siedler muß in diesem Falle 25 % des Bau- und Bodenwertes selbst aufbringen, während die fehlenden 75 % von irgendeinem Siedlungsträger auf dem freien Kapitalmarkt beschafft werden. Nach den Reichs-

bürgschaftsbedingungen muß die monatliche Belastung im Einklang zum Einkommen stehen, worüber in der wohnungspolitischen Stellungnahme der Landrat oder der Oberbürgermeister sein Urteil abgibt. Die Heimstättenbauten werden nach 35 Jahren schuldenfrei, da es sich in allen Fällen um langfristige Kredite handelt. Bei der Aufbringung der geforderten eigenen Mittel werden viele Volksgenossen Schwierigkeiten haben und es sehr begrüßen, wenn sie nach dem nationalsozialistischen Grundsatz „Arbeit schafft Kapital“ Selbsthilfe am Bau leisten können (Ausschachten, Lehmschlag usw.). Verwandten- und Freundschaftshilfe gilt nicht als Selbstarbeit. Notfalls kann der Arbeitgeber durch ein nachstellig gesichertes Darlehen zu tragbarem Zins- und Tilgungssatz sich an der Aufbringung der geforderten 20 bzw. 25 % Eigengeld beteiligen.

Zur Ausführung kommen nur an- und ausbaufähige Häusertypen, die sich bestens bewährt haben. Von besonderer Wichtigkeit bei der Heimstätten-Siedlung sind Stallungen und Wirtschaftsräume. Mit Sonderwünschen bei der Bauausführung sollte der Siedler zurückhalten. Meistens erweisen sich die gewünschten Änderungen hinterher als unzweckmäßig und verursachen nur unnütze Kosten.

Die Siedlerstelle soll so bemessen sein, daß sie von der Siedlerfamilie selbst bewirtschaftet werden kann, und ist demnach — wie schon gesagt — 1000 bis 1500 qm groß. Der Ertrag aus der Siedlerstelle soll dem Siedler ein zusätzliches Einkommen bieten und ihn krisenfest machen. Bei guter Bearbeitung des Gartens kann eine Siedlerfamilie von fünf bis sechs Köpfen ihren gesamten Bedarf an Gemüse, Obst usw. selbst ziehen. Darüber hinaus kann noch ein Teil des Gartens zur Kleintierhaltung ausgenutzt werden. Für die Beratung, Schulung und Interessenvertretung steht dem Siedler der Deutsche Siedlerbund (DSB.) zur Seite.

Bei dem hohen volkswirtschaftlichen Wert des Siedlungswerks ist es selbstverständlich, daß die Auswahl der Siedler besonders gewissenhaft und nach bestimmten nationalsozialistischen Grundsätzen erfolgen muß.

Berücksichtigt werden können nur die Siedlungswilligen, die auf Grund ihrer Herkunft und Erfahrungen besonders geeignet erscheinen und nicht älter als 50 Jahre sind. Eine weitere wichtige Voraussetzung ist, daß der Siedler und seine Familie erbgesund und charakterlich einwandfrei sind. Ferner muß der Siedler als Stammarbeiter in einem festen Arbeitsverhältnis stehen. Die Auswahl der Siedler und die Bearbeitung des

Siedlungsvorhabens erfolgt durch das Gauheimstättenamt der NSDAP. und DAF., Kassel, Akazienweg 22.

Von seiten der Regierung wird das deutsche Siedlungswerk mit allen Mitteln unterstützt, nicht allein um die unwürdigen Wohnverhältnisse in den Großstädten zu beseitigen, sondern auch um dem deutschen Arbeiter bodenständige Sicherheit und damit seine Heimat, sein Vaterland wiederzugeben, das ihm der Liberalismus und der Marxismus genommen hatten. —

Den Volksgenossen, die auf Kleintierhaltung und Gartenbau weniger Wert legen und deshalb für die Kleinsiedlung nicht in Frage kommen, ist ebenfalls Möglichkeit gegeben, einen Hausbau zu finanzieren. Sie müssen allerdings bei Ver-

wendung von öffentlichen Geldern mit Reichsbürgschaft mindestens 30 % des Bau- und Bodenwertes selbst aufbringen, während die nutzbare Wohnfläche 90 qm nicht überschreiten darf.

Bei Ausführung größerer Bauten sind 60 % Eigenkapital erforderlich. Die restlichen 40 % müssen als 1. Hypothek beschafft werden, die im allgemeinen 5 % Zins und 1 % Abtrag kostet.

Eine weitere Möglichkeit zur Finanzierung eines Hausbaues ist schließlich noch gegeben mit Hilfe eines Sparbriefes einer Bausparkasse.

Weitere Auskünfte über Siedlungs- und Eigenheimbau gibt die DAF.-Ortsverwaltung, und zwar jeden Mittwoch von 5 bis 1/27 Uhr abends. Auch Merkblätter und Fragebogen werden von dieser Stelle ausgehändigt.

BERLIN

Kameradschaft überwindet Not!

E. Frommelt

Unter diesem Leitwort veranstaltet das Werkorchester der Henschel Flugzeug-Werke A. G. sein erstes Konzert zugunsten der „Werkunterstützungskasse“. Das Konzert findet am Sonntag, dem 6. Dezember 1936, um 16 Uhr im Spreepalast „Kyffhäuser“, Berlin-Niederschöneweide, Berliner Str. 91, statt. Der Eintrittspreis beträgt RM 0,60 einschließlich Programm. Karten sind nur bei den Mitgliedern des Orchesters und bei den DAF.-Amtswaltern erhältlich. Jedem Arbeitskameraden wird durch diese Veranstaltung Gelegenheit ge-

geben, seine in Not geratenen Kameraden zu unterstützen.

Die Werkverbundenheit kann in keiner würdigeren Form zum Ausdruck gebracht werden, als daß diese Veranstaltung vor einem ausverkauften Hause ihren Verlauf nimmt.

Helft helfen, Eurem Kameraden, der in Not!
Auch er begehrt, genau wie Du, sein täglich
Hilf nicht nur durch den „guten Rat“, [Brot!
beweis' es hier auch durch die Tat!



Das Werkorchester der Henschel Flugzeug-Werke A.G.

Jubilare der Henschel & Sohn AG

im Monat November 1936

Es vergeht kein Monat, in dem nicht Arbeitskameraden die Vollendung ihrer 25jährigen Werk-tätigkeit bei der Henschel & Sohn AG feiern können. Auch für uns Henschelaner sind die Tage der Jubiläen unserer Werkkameraden Gedenktage, sie gemahnen uns an vorbildliche Treue und festigen in uns das Gefühl enger Werkverbundenheit. Wo Menschen fast ein Menschenalter wirkten, da muß auch eine Heimstätte sein. Dieser glaubensstarke Gedanke wird unser Begleiter auf allen unseren Wegen unserer Arbeit sein. Auch diese acht Werkkameraden, die im Monat No-vember ihr 25jähriges Arbeitsjubiläum begingen, weisen uns den Weg der Treue und Pflichterfüllung. Ihr Jubiläum gibt uns das Gefühl des gegenseitigen Vertrauens und der Gefolgschaftstreue zum Hause Henschel.



7. November 1936
Johann Schedler
Schlosser, Werkstatt M 1
Kassel



8. November 1936
August Paar
Schlosser, Kesselschmiede
Kassel-Harleshausen



9. November 1936
Eduard Arend
Schlosser, Werkstatt M 2
Benterode



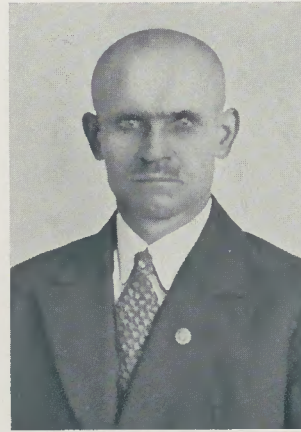
12. November 1936
Ernst Koch
Schleifer, Werkstatt M 1
Kassel



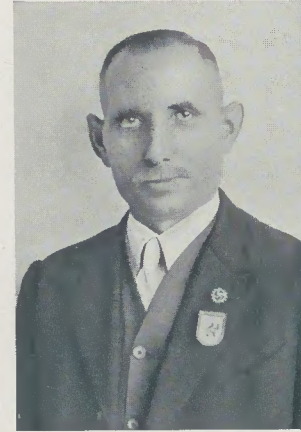
21. November 1936
Andreas Limmeroth
Lagerarbeiter, Lager 4
Kassel



22. November 1936
Johannes Zinn
Dreher, Kesselschmiede
Frommershausen



24. November 1936
Johannes Drieselmann
Hilfsarbeiter, Hammerschmiede
Kassel-R.



26. November 1936
Johannes Busch
Hilfsschlosser, Lokomotiv-Montage
Kassel

Herausgeber: Henschel & Sohn AG, Kassel, in enger Zusammenarbeit mit den Betriebszellenobmännern. — Redaktion. Leitung: M. A. Bengelstorff, Berlin
Druck: Vieweg & Sohn, Braunschweig. — Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung gestattet.

Inhalt

Schaffende sammeln und geben BZO. G. Huppach

Carl Anton Henschel Rudolf Kreutzer

Henschel-Kraftwagen in aller Welt . . Curt G. Neumeister

Straßenbaumaschinen-Ausstellung München 1936
Fritz Leopold

Hoher ausländischer Besuch in Schönefeld . A. v. Winterfeldt

Eine Reise in den „Kohlenpott“ Walter Koch

Soldatentum im Dritten Reich Helmut Roehlike

Wie halte ich Ordnung an meinem Arbeitsplatz

Das Henschel-Mundharmonika- und Schrammelorchester im
Rundfunk E. Kutscher

Siedeln und Bauen BZO. G. Huppach

Kameradschaft überwindet Not! E. Frommelt

Jubilare der Henschel & Sohn AG