

Verkaufsstelle
HENSEL & SOHN G.M.B.H.
KASSEL



Teil einer Lieferung von
Lastwagen-Fahrgestellen
Typ 25 T 10 nach dem
Ausladen im Hafen von
Porto Alegre (Brasilien)

DER HENSELSTERN

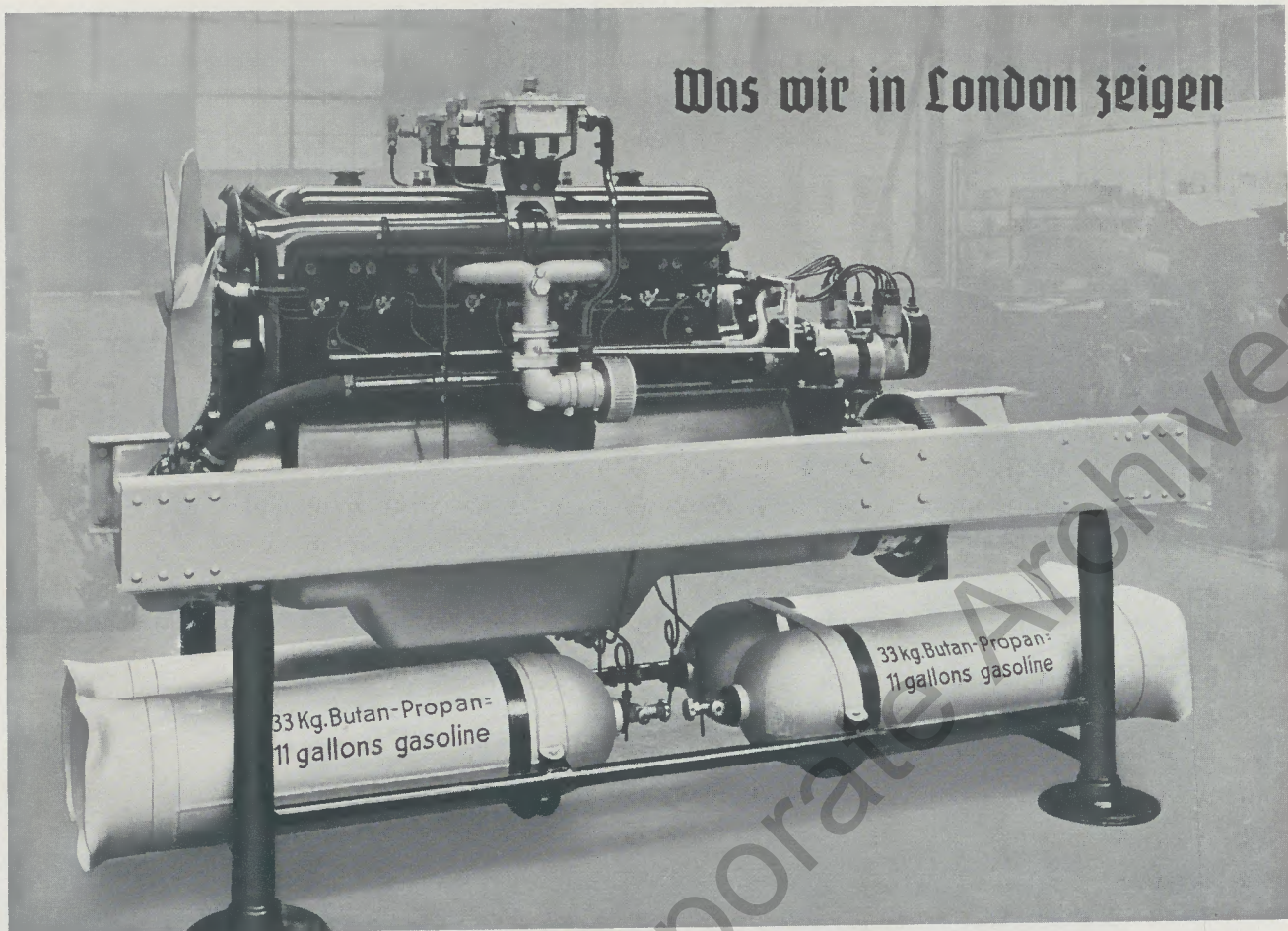
Der Mensch ist das Ergebnis einer jahrhundert-,
jahrtausendelangen Erziehung und muß heute
neu geformt werden. Wir selbst erziehen uns
noch fortgesetzt. Wenn jede Generation mit dem
gleichen Ernst an die Aufgaben herangeht, die
ihr gestellt sind, wie wir es tun, dann muß es ge-
lingen, und dann wird es auch gelingen.

Adolf Hitler

Die Einheit un-
seres Volkes ist
das höchste Gut,
das es für uns
geben kann.



Was wir in London zeigen



HENSCHEL-Vergasermotor Typ H, mit Flaschengasanlage, 250 PS, 12 Zylinder

Verkaufn. H. & S.

Auch in diesem Jahre sind wir wieder auf der Internationalen Londoner Nutzkraftwagen-Schau vertreten.

Auf dem HENSCHEL-Stand ist, wie vor einigen Jahren, das Gestell eines neuen Groß-Fahrzeuges zu sehen, das für Personenbeförderung auf den Reichsautobahnen bestimmt ist. Der Antrieb erfolgt durch einen 12-Zyl.-330-PS-Dieselmotor. Er ist als Unterflurmotor („BOXERMOTOR“) ausgebildet. Seine Abmessungen sind: 135 mm Bohrung, 180 mm Hub, Drehzahl 1500/Min. Beachtlich ist an dem Motor der leichte Aus- und Einbau, die Zugänglichkeit aller Zubehöerteile und die tiefe Lage bei großer Bodenfreiheit. Die Windflügel für die Kühlluft sind direkt auf der Kurbelwelle angeordnet.

Das Fahrgestell hat drei Achsen, bei denen die beiden hinteren, als Antriebsachsen ausgebildet, nahe beieinander liegen, während die Vorderachse hinter dem Motor angeordnet ist. Die Fahrgestell-Länge ist etwa 13 m, und es können mit diesem Fahrgestell je nach Ausführung des Aufbaues 60 bis 70 Personen mit einer Stundengeschwindigkeit von 140 km befördert werden. Das Fahrgestell läßt erkennen, daß auf eine niedrige Schwerpunktlage der größte Wert gelegt worden ist. Das kommt nicht nur in der Bau-

art des Motors zum Ausdruck, sondern auch in dem Brillenrahmen und der Achskonstruktion, die an einem Schnittmodell besonders gezeigt ist.

Es handelt sich dabei um eine kombinierte Schneckenstirnrachse, die eine besonders tiefe Fußbodenlage gestattet, weil der Oberteil des Gehäuses nur wenig über das Achsmittel zu liegen kommt. Gleichzeitig sind die Gewichtsmassen nach unten verlegt, ohne daß die Bodenfreiheit unzulässig beeinträchtigt wird.

Für das Lenken des Fahrgestells ist eine Servoeinrichtung vorgesehen, mittels welcher der Einschlag der Räder durch Druckluft erfolgt. Die Steuerung der Druckluft wird durch das Lenkrad auf elektrischem Wege bewirkt. Es ist aber trotzdem möglich, mit diesem Lenkrad den Wagen zu steuern für den Fall, daß einmal die Druckluft nicht vorhanden sein sollte.

Weitere interessante Einzelheiten dieses Fahrgestells zu beschreiben würde zu weit führen. Wir wollen deshalb kurz auf die wichtigsten anderen Ausstellungsgegenstände eingehen, die noch auf dem HENSCHEL-Stand zu sehen sind und die von großer Wichtigkeit für die zukünftige Entwicklung in bezug auf den Brennstoff sein werden.

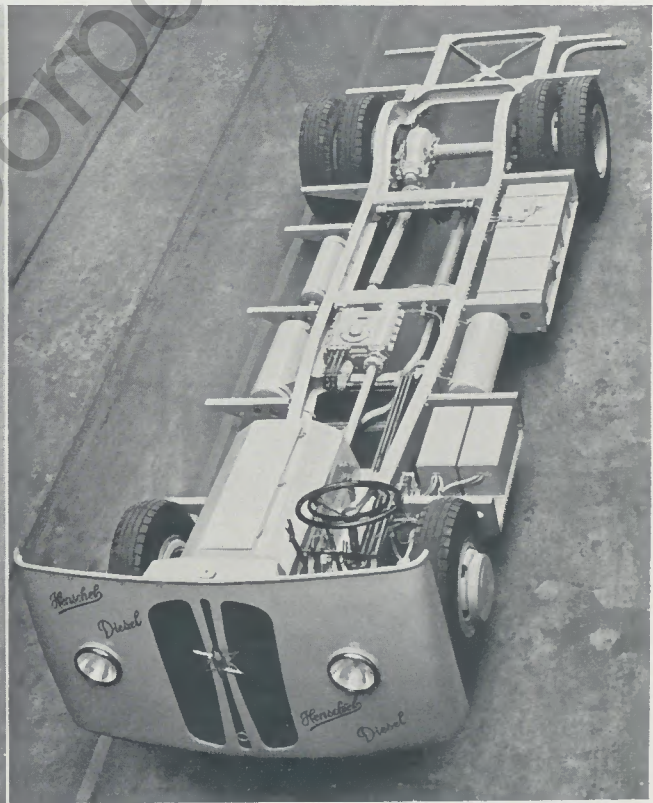
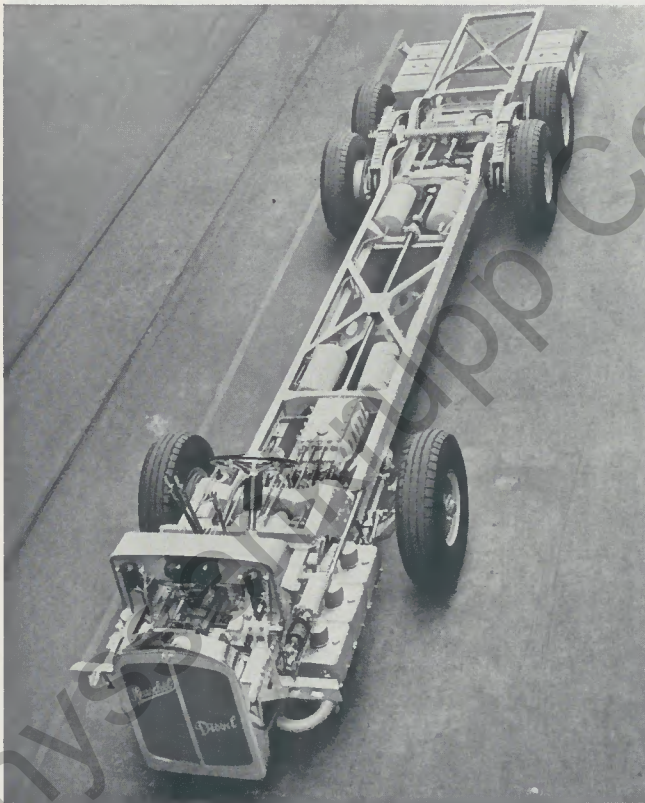
Es ist dies zunächst ein 5-t-Fahrgestell mit einem 120-PS-Vergasermotor, zu dessen Betrieb Generatorgas auf dem Wagen selbst erzeugt wird. Der Generator ist so im Führerhaus eingebaut, daß der Wagen ein gefälliges Aussehen erhält, die Ladelänge nicht verkürzt und der Platz für die mitfahrenden Personen nicht beschränkt wird. Auch für eine gute Unterbringung des Brennstoffvorrates ist Sorge getragen. Zur bequemen Beschickung des Generators ist eine Leiter vorgesehen, so daß gesagt werden kann: es handelt sich hier um eine wohldurchdachte und ausgereifte Konstruktion!

Für dieses Fahrgestell können verschiedene Generatoren benutzt werden, so z. B. für die Vergasung von Holz, Holzkohle, Braunkohle und Anthrazit. Daß je nach Art des Betriebsstoffes zweckmäßige Reiniger vorgesehen sind und eine besondere Gaskühlung, bedarf wohl kaum der Erwähnung, aber die Ausführung und Unterbringung dieser Gruppen ist durchaus beachtenswert, weil auch sie erkennen lassen, daß man in Deutschland sehr an der Entwicklung der Generator-Fahrzeuge gearbeitet hat, um einen weiteren heimischen Treibstoff zu schaffen. Aber man hat sich in den letzten Jahren nicht nur mit der Entwicklung von Diesel- und Generator-Fahrzeugen befaßt, sondern man treibt sie auch mit sogenannten Flüssiggasen an. So wird auf

dem HENSCHEL-Stand auch der von früher her bekannte 12-Zyl.-250-PS-Doppelmotor gezeigt mit einer Flaschengasanlage für den Betrieb mit Propan oder Butan, wozu besondere Reduzier- und Mischventile notwendig sind. Solche Ventile werden auch für Leucht- und andere Gase, wie Methan, Sumpf- oder Grubengas, verwendet. Auch diese haben in den letzten Jahren einen hohen Stand der Vervollkommenung erreicht. Über den Motor selbst ist im Jahre 1931 schon in der Fachpresse berichtet worden. Er hat sich im Aufbau nur wenig geändert, ein Zeichen, daß er schon damals eine gelungene Konstruktion darstellte.

Weiter ist interessant ein Omnibus-Fahrgestell mit seitlich verlegtem Hinterachsantrieb, das einen Mittelgang gestattet, der bei tiefer Fußbodenhöhe keine Erhöhungen über der Achse benötigt. Die Art der Verlegung der Triebwerkswellen ist neu insofern, als auch das Getriebe durch eine besondere Zahnradübertragung seitlich verlegt worden ist, und die Gelenke nicht im Winkel arbeiten.

Die Hinterachse erweckt den Anschein einer Schneckenachse. Es ist jedoch eine Doppelübersetzung eingebaut mit Stirn- und nachfolgendem Kegeltrieb. Bei dieser Bauart wird ein äußerst ruhiger Lauf des Achstriebwerks erreicht, da die schnelllaufenden Stirnräder geschliffen sind, und die Kegelräder, die nicht geschliffen werden



Werkaufr., (2) H. & S.

Bild links: HENSCHEL-Omnibus-Fahrgestell Typ 68 BX 2 mit HENSCHEL-Dieselmotor (Boxermotor), 330 PS, 12 Zylinder, Tragfähigkeit des Fahrgestells 12 t, Fassungsvermögen: 70 Personen und bei Doppeldeck-Aufbau 90–100 Personen. **Bild rechts:** HENSCHEL-Omnibus Fahrgestell Typ 4 G 7 mit HENSCHEL-Dieselmotor, 100 PS, 6 Zylinder, Tragfähigkeit des Fahrgestells 6,5–7 t, Fassungsvermögen 50–55 Personen



können, mit geringer Geschwindigkeit laufen. Zum Antrieb dient ein 100-PS-Dieselmotor. Der Fahrer sitzt neben dem Motor und vor der Vorderachse. Beachtung verdient die einfache und übersichtliche Anordnung des Bedienungsgestänges für Bremse, Kupplung und Getriebe. Auch ein leichteres Fahrgestell mit 70-PS-4-Zyl.-Dieselmotor ist zu sehen, das sich durch seine einfache Bauweise auszeichnet.

An einem Schnittmodell wird ferner die Bauart der HENSCHEL-Dieselmotoren dargestellt, insbesondere sind das LANOVA-Verfahren und die HENSCHEL-Mitteldruckregelung von Bedeutung und dürften neben anderen Konstruktionseigentümlichkeiten von den Ausstellungsbesuchern nicht übersehen werden.

Verladen der Fahrgestelle in Bremerhaven

Aufn. Max Schröder



Unser Stand auf der Londoner Nutzkraftwagenschau 1937

Von links nach rechts: Mister Gossel, Geschäftsführer der Tochtergesellschaft von H. & S. „SAMFS“, London, Direktor Lenk (H. & S.), Oscar R. Henschel, Direktor Sack (H. & S.)



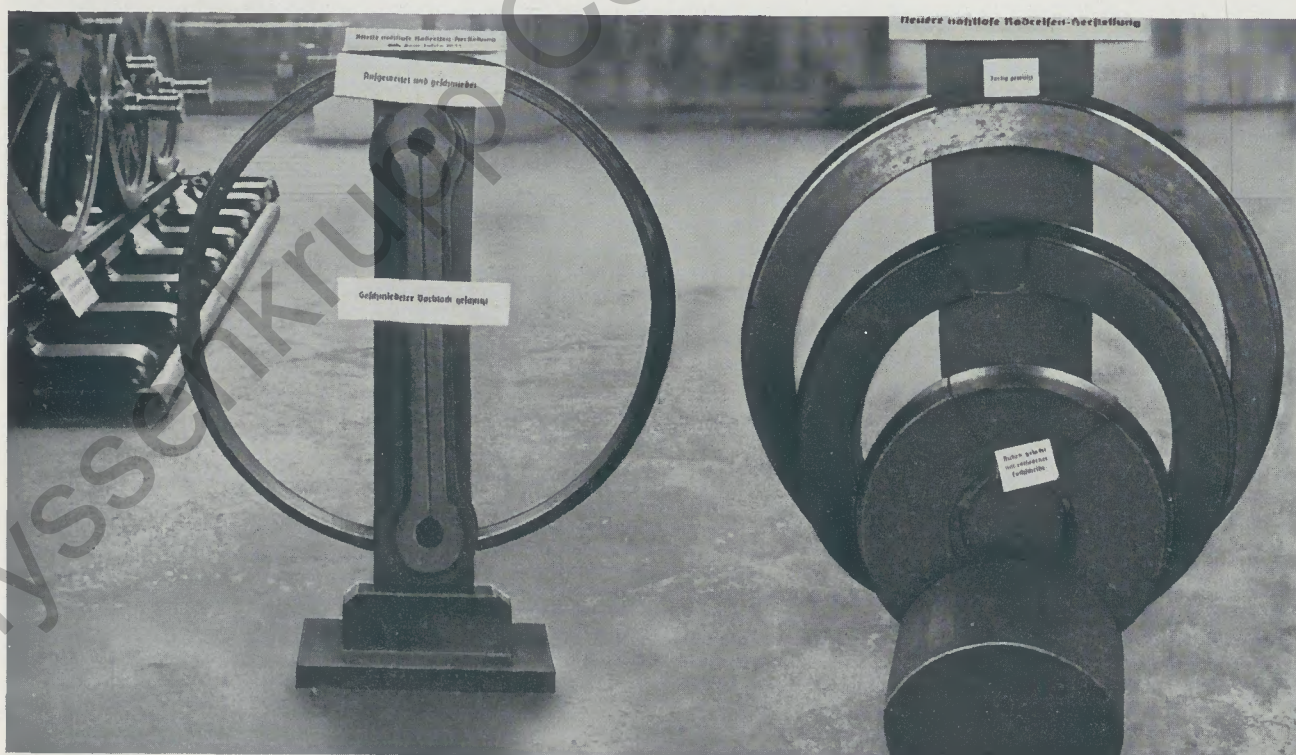


Interessierte Zuschauer in der Halle Stahl und Eisen

Aufn. (10) Bengelstorf

Am 17. Oktober wurde die Ausstellung „Schaffen des Volk“ in Düsseldorf geschlossen. Unzweifelhaft war sie ein großer Erfolg. Innerhalb eines halben Jahres passierten 7 Millionen Besucher die Pforten der Ausstellung und haben Belehrung und Freude empfangen. 180 000 Besucher zählte man oftmals zum Wochenende. Eine beredte

Sprache der Zahlen. Es ist dies ein Drittel der Einwohnerzahl der jungen Weltstadt Düsseldorf. In wohl rund 70 Ausstellungshallen und Pavillons zeigte diese lebendige Ausstellung vier Gruppen: die Vierjahresplan-Werkstoffschau, die Leistungsschau von Industrie und Wirtschaft, Raumwirtschaft und Städtebau sowie Gartenkultur und Kunst.



Links: Älteste nahtlose Radreifen-Herstellung aus dem Jahre 1853. Rechts: Neuere nahtlose Radreifen-Herstellung

Wer diese gewaltige Schau sah, wird verstehen, weshalb der Führer anlässlich seines Besuches in Düsseldorf die Worte sprach: „Dies ist alles in allem eine wunderbare Schau.“

Meckerer und Pessimisten behaupten ja, daß Ausstellungen den Charakter verderben. Wir aber meinen, daß Ausstellungen einen belehrenden und somit erzieherischen Wert haben.

Nur durch einen Besuch der vielen Hallen, die von deutschem Schaffen sprachen, war es überhaupt möglich, sich ein Bild zu machen, über welche Werkstoffe das deutsche Volk heute schon verfügt. Ungeheuer viel Literatur müßte man lesen, um sich das Wissen zu verschaffen, welches man auf dieser Schau in Stunden vermittelt bekam.

„Schaffendes Volk“ hat gezeigt, daß sich auch die letzten frei machen müssen von dem Gedanken, daß die neuen Werkstoffe, die deutscher Erfindergeist bisher schuf und noch schaffen wird, zu vergleichen wären mit den Ersatzstoffen, wie wir sie von der Kriegszeit her kennen.

Diese neuen Werkstoffe sind Wertstoffe, die aus der nicht großen Auswahl von Urstoffen, wie Kohle, Holz, Erze und Erden, die deutscher Boden hergibt, gewonnen werden. Mit Bewunderung sehen wir auf unsere deutschen Forscher, Chemiker und Ingenieure. Groß sind die Bemühungen dieser Männer, uns vom Ausland unabhängig zu machen. Reichlich ist die Ausbeute schon nach Ablauf des ersten Jahres des Vierjahresplanes. Keine Zweifel bestehen, daß ihm ein voller Erfolg beschieden sein wird: die grandiose Schau in Düsseldorf hat den Beweis dafür erbracht.

Beim Besuch der Hallen enthüllten sich selbst dem Laien die Geheimnisse um die Entstehung, Verarbeitung und Anwendung der heimischen Werkstoffe, wie Zellwolle, Kunstspinnfaser und die synthetischen Treibstoffe. In lebendiger und umfassender Weise wurde das alles gezeigt. Man sah den berühmten deutschen Buna-Kautschuk,

der den ausländischen Naturprodukten nicht nur gleichwertig, sondern unbedingt überlegen ist. Buna widersteht Benzin und Öl. Der Besucher konnte hier Einblick in die Stahlerzeugung nehmen. Wie in den Fabriken, so wurde auch in den Hallen gearbeitet, und viele industrielle Arbeitsgänge wurden vorgeführt. Praktisch sah man die Herstellung von Wolle aus Glas. Man konnte einen mit neuen Textilien, Leichtmetallen und Kunststoffen ausgestatteten D-Zug-Wagen besichtigen und hatte das Gefühl, mit dem ließe es sich schon gut reisen. Als technische Wunder offenbarten sich die vielseitigen Möglichkeiten der verschiedenen neuen Wertstoffe.

Keine Grenzen scheint der Geist deutscher Erfinder zu kennen. Und so faßt man den Gesamteindruck dieser großen Ausstellung noch einmal zusammen, den Gleichklang von Wissen, Können und Schönheit, und gewinnt die Überzeugung, daß Werte geschaffen wurden, die sich weit über die Zeitbedingtheit erheben.

Wenn die Türen der Hallen geschlossen wurden, genossen wohl alle Besucher die herrliche Gartenschau und die großzügigen Parkanlagen, die mit ihren Millionen von Blüten, ihren Leuchtfontänen und Wasserspielen einen reizvollen Ausgleich schafften zu den weißleuchtenden Industriehallen und Pavillons. Oder sie machten eine Fahrt mit der Liliputbahn durch das riesenhafte Ausstellungsgelände und die Wilhelm-Gustloff-Siedlung.

Besondere Freude lösten in der letzten Woche die Besuche der Reichsminister Dr. Goebbels und Rudolf Heß aus. Immer wieder wurden sie umjubelt. Aus Kassel brachte ein Sonderzug die letzten KdF.-Fahrer nach Düsseldorf. Sie wollten die beiden glanzvollen Schlußtage „Schaffendes Volk“ erleben. Die Tage wurden zum Erlebnis — durch die große gewaltige Leistungsschau des deutschen Volkes.



Wenn die Wasserspiele ihre Tätigkeit begannen, fanden sich auch die Bewunderer ein

Saat und Erz

Bauernfäuste mühten sich um die deutsche Heimateerde,
Pflugschar riß den Boden auf, daß der Acker tragbar werde.

Und der Landmann streute Korn gläubig auf durchwühlter Scholle,
Daß das Saatgut hundertfach sich dort wachsend mehren solle.

Hegte Keim und junge Saat sorgsam mit bedachten Händen,
Sorgend, daß statt Keim und Saat einstens stolze Halme ständen.

Halme, die in schwerer Tracht auf mit Fleiß betreuten Schollen
Durch des Himmels Gnad' und Macht schwere Ähren tragen sollen.

Doch es schlug des Kumpels Herz tief im dunklen Schoß der Erde,
Daß aus Kohle und aus Erz zäher Stahl und Eisen werde.

Mühte sich der Hüttenmann bei des Feuers Glut und Wallen,
Schmied und Dreher folgten dann, werkend in Maschinenhallen.

Mühten sich bei Hämmerhall, daß aus Welle, Rad und Achse,
Aus geglutetem Metall Werkzeug und Maschine wachse.

Denn dem Werksmann galt der Ruf, hartem Bauernfleiß zu dienen,
Daß er ihm das Rüstzeug schuf: Sense, Pflugschar und Maschinen.

Saat und Erz und Fruchtbarkeit hat uns die Natur gegeben,
Wille, Fleiß und Einigkeit formten daraus neues Leben.

Wenn der Glocken Erzgesang
Festlich Erntedank verkündet,
Stehn geschlossen Stadt und Land,
Stehen einig Hand in Hand
Ackersmann und Werkstattmann
brüderlich verbündet.

Leopold Buschold

Sammelmappe für unsere Werkzeugzeitung „Der Henschelstern“

In den letzten Monaten ist eine große Zahl von Gefolgschaftsmitgliedern an die Schriftwaltung mit dem Wunsch herangetreten, für die Werkzeugzeitung eine Sammelmappe herauszubringen. Nach Prüfung mehrerer Entwürfe hat Herr Oscar R. Henschel entschieden, daß die Mappe in naturhellem Ganzleinen erscheint und als Aufdruck den Namen der Zeitschrift und die Bezeichnung des Jahrganges führt. Die Buchstaben lehnen sich in ihrem Charakter an die Schrift der Beitragstitel an. Die Mappe selbst ist mit Patentheftung versehen, so daß ein gesonderter nachträglicher Einband eines Jahrganges nicht erforderlich ist.

Bei der Preisgestaltung spielte vor allem die Höhe der Auflage eine ausschlaggebende Rolle. Auf Grund der zahlreichen Anfragen kann die Mappe zu dem erfreulichen Preis von 1,25 RM herausgebracht werden.

Der Vertrieb erfolgt durch die Ortsverwaltung der DAF. Es liegt nun im Interesse aller Henschelaner, bei dem zuständigen DAF.-Walter sofort eine solche Mappe zu bestellen, um dadurch eine möglichst 100 %ige Auflage zu erreichen, wodurch sich die Herstellung verbilligen würde. Es dürfte für jeden Henschelaner die moralische Pflicht bestehen, sich seine Werkzeugzeitung ordentlich aufzubewahren. Noch nach Jahren dürfte jedes Heft dem einen oder anderen von uns eine Erinnerung an seine Arbeitszeit und seinen Arbeitsplatz geben. Die Werkzeugzeitung ist nicht nur Bindeglied der gesamten Gefolgschaft, sondern darüber hinaus soll sie für alle Zeiten im Leben des einzelnen ein Erinnerungsblatt sein. In diesem Sinne ist die Mappe herausgebracht worden, um gleichzeitig auch dem Wunsch eines großen Teils der Gefolgschaft gerecht zu werden.

Die Bedeutung der Fliegwerkstoff-Kennzahlen

Dipl.-Ing. W. Reidhel

Alle für den Bau von Flugzeugen und Flugmotoren zugelassenen Baustoffe sind, um die großen Vorteile der Normung auch der Luftfahrtindustrie nutzbar zu machen, unter dem Sammelbegriff „Fliegwerkstoffe“ zusammengefaßt und genormt. Entsprechend ihrer Verwendung für Flugzeuge oder Motore sind sie durch die Buchstaben F oder M gekennzeichnet.

Der Wert der Normung ist jedem, der früher einmal mit den vielen Markenbezeichnungen der Lieferfirmen zu tun hatte, klar. Es sei hier nur auf die Schwierigkeiten, die ohne Werkstoffnormung bei den jetzt üblichen Lizenzbauten auftreten würden, hingewiesen und an die große Anzahl von Aluminiumlegierungen erinnert, die mit allen möglichen Phantasienamen nach Ablauf des Duraluminiumpatentes 1932 auf den Markt kamen und eine förmliche Verwirrung in den Verbaucherkreisen hervorriefen. So wie bei Leichtmetall war es auch bei Stahl und Schwermetall.

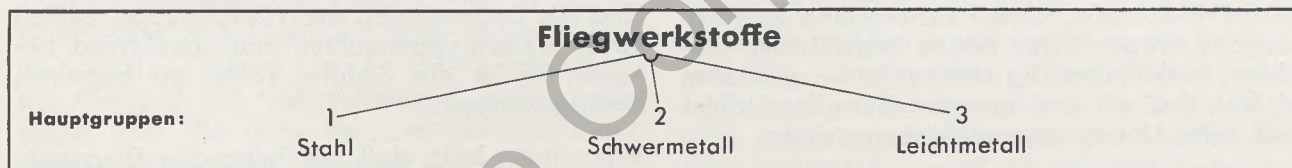
Durch die Normung wurden die vielen zur Verwendung kommenden Werkstoffarten, die sich oft nur wenig voneinander unterschieden, eingeschränkt, eine billigere Herstellung gesichert, übersichtliche Lagerbestände, die Einsparung von totem Kapital, günstigere Lieferfristen, kurz eine sparsamere Wirtschaft erreicht, und nicht zuletzt sollten Verwechslungen des Materials verhütet werden. Dies ist jedoch nur möglich, wenn jeder im Flugzeugbau Schaffende die Bedeutung der

Fliegwerkstoff-Kennzahlen genau kennt. Die Kennzahlen sind Zahlengruppen von vier oder fünf Ziffern.

Diese Fliegwerkstoff-Kennzahlen sind nicht durch Aufzählungen entstanden oder gar wahllos zusammengesetzt, sondern die einzelnen Ziffern haben, je nach ihrer Stellung in der Zahlengruppe, eine ganz bestimmte Bedeutung, so daß die Kennzahlen dem Kundigen heute mehr über den Werkstoff verraten, als es bei der früheren Markenbezeichnung der Fall war. Gleichwertige Erzeugnisse verschiedener Firmen haben jetzt einheitliche Kennzahlen und kennzeichnen damit die chemischen, mechanischen und sonstigen Eigenschaften des Werkstoffes. Da jedoch geringe Unterschiede in der Kennzahl sehr wesentliche Unterschiede im Werkstoff bedingen, ist genaue Beachtung der Kennzahl, der ersten bis zur letzten Ziffer, der letzten sogar besonders, wichtig.

Die vierziffrige Zahl kennzeichnet den Grundwerkstoff, während die nach dem Punkt stehende Zahl den Zustand des aus dem Werkstoff hergestellten Halbzeuges kennzeichnet: 0 000.0.

Zur leichten Unterscheidung sind nun die metallischen Fliegwerkstoffe in drei Hauptgruppen eingeteilt. Diese sind: 1 Stähle, 2 Schwermetalle, 3 Leichtmetalle, und es gibt grundsätzlich die erste Ziffer der Kennzahl (0 000.0) die Zugehörigkeit des Werkstoffes zu einer dieser Hauptgruppen an.



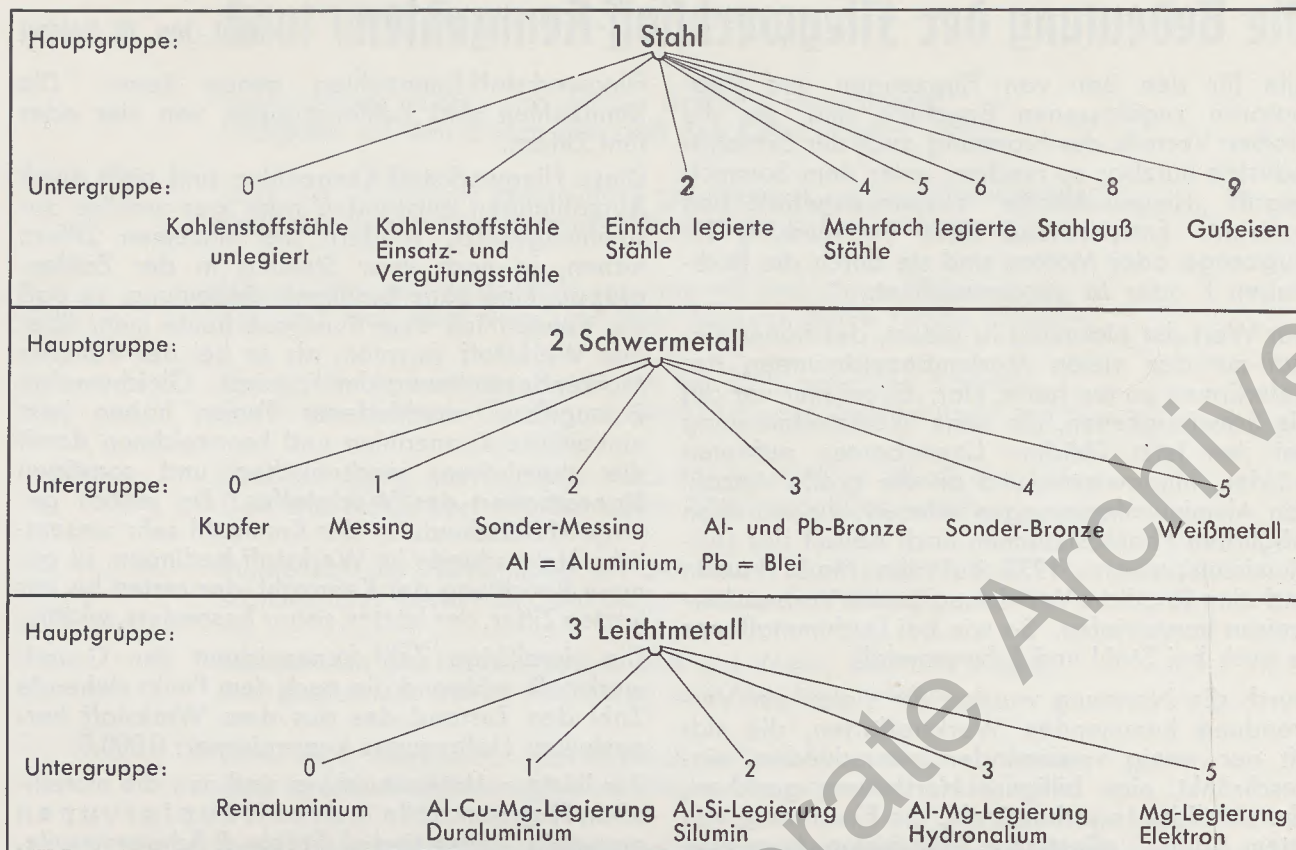
In der Reihenfolge liegt schon die Erklärung für die Bedeutung der Hauptgruppenzahlen. Man muß beachten, daß an erster Stelle der in der Metallindustrie verbreitetste und bekannteste Baustoff Stahl steht. Dann folgt mit der Kennziffer 2 Schwermetall und als der jüngste der erwähnten Baustoffe entsprechend an dritter und letzter Stelle Leichtmetall. So ist die Bedeutung dieser Zahlen wohl leicht zu behalten und nie zu verwechseln. Es deutet also die Fliegwerkstoff-Kennzahl 1 452.9 auf die Zugehörigkeit zur

Hauptgruppe Stahl, 2 505.7 auf ein Schwermetall, und 3 116.5 kann nur ein Leichtmetall sein.

Innerhalb dieser drei Hauptgruppen wird durch die folgende dreiziffrige Untergruppe die Hauptgruppe oder der Grundstoff nach Werkstoffarten unterschieden und ganz besonders durch die zweite Ziffer der Untergruppenzahl gekennzeichnet: 0 000.0. Die nachstehenden Zusammenstellungen veranschaulichen die Bedeutung der zweiten Ziffer in der Fliegwerkstoff-Kennzahl.

Bedeutung der Untergruppenzahlen		
Für 1 Stähle	Für 2 Schwermetalle	Für 3 Leichtmetalle
0 Kohlenstoffstähle, unlegiert	0 Kupfer ohne Legierungszusatz	0 Reinaluminium
1 Kohlenstoffstähle, Einsatz- und Vergütungsstahl	1 Messing (Hart- und Drückmessing)	1 Al-Cu-Mg-Legierung, Duralumin
2 einfach legierte Stähle	2 Sonder-Messing	2 Al-Si-Legierung, Silumin
3 } mehrfach legierte Stähle	3 Aluminium-, Blei-Bronze	3 Al-Mg-Legierung, Hydronalium
4 }	4 Sonder-Bronze	5 Mg-Legierung, Elektron
5 }	5 Weißmetall	
6 }		
8 Stahlguß		
9 Gußeisen		

Al = Aluminium Cu = Kupfer Mg = Magnesium Si = Silizium



Betrachten wir einmal die Untergruppennzahlen der Hauptgruppe Stahl und vernachlässigen die Zahlen 8 für Stahlguß und 9 für Gußbeisen — beides Werkstoffe, deren Verwendung im Flugzeugbau wegen ihres hohen spezifischen Gewichtes verhältnismäßig seltener ist —, so stellen wir fest, daß mit zunehmender Güte des Stahles auch seine Untergruppennzahlen ansteigen.

Die Hauptgruppe Schwermetall zeigt an oberster Stelle als Ursprung reines Kupfer mit der Untergruppennzahl 0. Dann folgen von 1—4 seine Legierungen. Mit den ungeraden Zahlen sind die allgemeinen, bekannten Legierungen, mit 1 Messing, mit 3 Aluminium- und Blei-Bronze, mit den geraden Zahlen 2 und 4 ihre Sonderlegierungen bezeichnet. Die Zahl 5 kennzeichnet die Zinnlegierung Weißmetall.

Was für die Gruppe Schwermetall das Kupfer ist, ist für die Hauptgruppe Leichtmetall das Aluminium. Sinngemäß ist Reinaluminium mit der Untergruppennzahl 0 bezeichnet und dann folgen mit den Zahlen 1, 2 und 3 seine Legierungen. Die bekanntesten Legierungen sind auch hier wieder die mit den ungeraden Zahlen. An erster Stelle mit der 1 als Untergruppennzahl steht die am häufigsten angewendete Al-Cu-Mg-Legierung Duraluminium. Die 3 bezeichnet die besonders seewasserbeständige Al-Mg-Legierung (Hydronalium), die Zahl 5, die für die Mg-Legierung Elektron gültig ist, verdient durch den jetzt vielfach verwendeten leichten Elektronguß immer

größere Beachtung, und die Zahl 2 kennzeichnet den weniger bedeutenden Silumin-guß.

Sind die Bedeutungen der Hauptgruppennzahlen sowie Untergruppennzahlen nun hinreichend bekannt, so ist die Gefahr, Fehler zu begehen, herabgemindert.

Wir wissen jetzt, daß die folgenden Fliegwerkstoff-Kennzahlen bedeuten:

- 10 30** Stahl, den unlegierten Kohlenstoffstahl
- 11 80** Einsatz- oder Vergütungskohlenstoffstahl
- 14 52** mehrfach legierten Stahl
- 18 11** Stahlguß
- 19 40** Gußbeisen

Ebenso erkennen wir an den Zahlen:

- 2 150** ein Schwermetall, und zwar Messing,
- 24 00** ein Schwermetall, und zwar Sonder-Bronze,
- 25 50** ein Schwermetall, die Zinnlegierung Weißmetall.

Erscheinen am Anfang einer Fliegwerkstoff-Kennzahl die Ziffern **3 1**, so wissen wir, daß es sich um ein Leichtmetall, und hier um das bekannte Duralumin, bei **3 2** um Silumin (Guß) und bei **3 5** um Elektron handelt.

Durch die auf die erste Ziffer der Untergruppe folgende zweite und dritte Ziffer, der sogenannten **Wertungszahl**, werden die Werkstoffarten in einer Untergruppe oder die Legierungen unterschieden. Im allgemeinen ist hier zu sagen, daß die Wertungszahl mit der Güte der einzelnen Legierungsgruppen oder Werkstoffarten steigt, d. h. je hochwertiger der Werkstoff einer Untergruppe ist, desto höher ist auch seine durch die dritte und vierte Ziffer angegebene Wertungszahl **0000.0**. So ist die Festigkeit des durch die Wertungszahlen 40 gekennzeichneten einfachen Kohlenstoffstahles **1040** größer, als die des Stahles **1010** und bei dem mehrfach legierten Stahl **1454** größer als bei dem Stahl **1452**, den gleichen Vergütungszustand natürlich vorausgesetzt.

Reinaluminium, das wegen seiner geringen Festigkeit als tragendes Konstruktionsteil nie verwendet werden kann, hat die Wertungszahl 00, also die Fliegwerkstoff-Kennziffer **3000**. Dagegen hat die im Flugzeugbau so viel verwendete Aluminium-Kupfer-Legierung Dural (früher 681 ZB $\frac{1}{3}$) die Kennziffer **3115**, plattiertes Material **3116**, und die hochwertige Aluminium-Kupfer-Legierung DM 31 hat die Kennzahl **3125**.

Bei der bisher erläuterten Fliegwerkstoff-Kennzahl gibt also die **erste Ziffer** die Zugehörigkeit zu einer der drei Hauptgruppen Stahl, Schwermetall oder Leichtmetall an, die **zweite Ziffer** bestimmt die Untergruppe, d. h. die Werkstoffart oder Legierung in der Hauptgruppe, und die **dritte und vierte Ziffer** geben uns ein Merkmal zur Unterscheidung und verraten etwas über die Güte der zur gleichen Untergruppe gehörenden Legierung.

Die letzte Zahl, die hinter dem Punkt stehende **fünfte Ziffer**, gibt den Zustand des Halbzeuges bei der Anlieferung an: **0000.0**. Die **Zustandszahlen** von 0—9 kennzeichnen die Vorbehandlung des Halbzeuges und geben

Aufschluß, ob der Werkstoff geglüht, gehärtet bzw. vergütet oder kaltverfestigt ist. Da sich durch diese Wärmebehandlung des Materials die Festigkeitseigenschaften wesentlich ändern, ist auf die richtige Angabe der Zustandszahl größter Wert zu legen.

Aus der untenstehenden Zustandszahlen-Tabelle ist ersichtlich, daß auch mit den Zustandszahlen wieder die Güte des Werkstoffes steigt.

Ist zur Formgebung des Werkstückes eine Wärmebehandlung notwendig, so ist zu beachten, daß Werkstoff als geglüht mit der entsprechenden Zustandszahl aufgegeben wird. Werkstücke, die nach der Stückliste aus veredeltem, vergütetem oder kaltverfestigtem Material aufgegeben sind, dürfen später im Betriebe keiner oder nur einer für das betreffende Material vorgeschriebenen Wärmebehandlung unterzogen werden, da sonst Zustandsänderungen und damit andere Materialeigenschaften erzeugt werden.

Ist durch das bisher Gesagte die Fliegwerkstoff-Kennzahl erläutert, so daß nun mit der Zahl wirklich eine Vorstellung verbunden ist, so muß noch einmal darauf hingewiesen werden, daß bei der Auf- und Weitergabe der Kennzahlen größte Sorgfalt anzuwenden ist. Unachtsamkeit und Schreibfehler können hier die schwersten Folgen nach sich ziehen. Wird auch nur die Zustandszahl falsch angegeben und z. B. statt **1452.5** die Kennzahl **1452.4** aufgegeben, so bedeutet das einen Unterschied in der Festigkeit des Materials von 50 %. Da, um leicht zu bauen, der Werkstoff im Flugzeugbau aber oft hoch beansprucht ist, wird jedem verständlich, daß die Angabe einer Fliegwerkstoff-Kennzahl mit entsprechender Aufmerksamkeit zu geschehen hat. Durch mangelhaftes Verständnis oder durch Unachtsamkeit darf der Wert deutscher Arbeit nicht herabgesetzt und das Vertrauen zu deutschen Erzeugnissen nicht erschüttert werden.

1 Stahl		2 Schwermetall		3 Leichtmetall	
Zust.-Zahl	Bedeutung	Zust.-Zahl	Bedeutung	Zust.-Zahl	Bedeutung
0	ohne Nachbehandlung	0	ohne Nachbehandlung	0	ohne Nachbehandlung
1	geglüht	1	geglüht	1	geglüht
2	geglüht	2	—	2	geglüht und nachgerichtet
3	geglüht	3	—	3	—
4	gehärtet bzw. vergütet	4	ausgehärtet	4	ausgehärtet
5	gehärtet bzw. vergütet	5	ausgehärtet und kalt verfestigt	5	ausgehärtet und nachgerichtet
6	gehärtet bzw. vergütet	6	ausgehärtet und kalt verfestigt	6	ausgehärtet und kalt verfestigt
7	kalt verfestigt	7	kalt verfestigt	7	kalt verfestigt
8	kalt verfestigt	8	kalt verfestigt	8	kalt verfestigt
9	behandelt nach besonderen Angaben	9	behandelt nach besonderen Angaben	9	behandelt nach besonderen Angaben

Einweihung des Verwaltungsgebäudes



auf dem Flugplatz Kassel

Das neue Verwaltungsgebäude

Aufn. (4) H. & S., (1) Kasseler Post

Bereits vor zwei Jahren entstanden die ersten Pläne zur Ausgestaltung des Kasseler Flughafens. Am 8. Oktober konnte unser Betriebsführer und Ratsherr, Oscar R. Henschel, in Begleitung der beiden Mitglieder des Direktoriums der Henschel & Sohn, G. M. B. H., Dr. Hinz und Dr. Rothe, und in Anwesenheit des Gauleiters, Staatsrat Wein-

rich, sowie zahlreicher Gäste dem Oberbürgermeister Lahmeyer das neue Verwaltungsgebäude des Flughafens seiner Bestimmung übergeben.

An die Begrüßung durch den Oberbürgermeister schloß sich zunächst ein Rundgang durch das Gebäude an. Ein Bau von schöner und klarer Linienführung zeigt sich den Beschauern. Alle früheren behelfsmäßigen Lösungen sind überbrückt. Im glücklichen Gegensatz dazu sieht man eine herrliche, geräumige Empfangshalle, Verwaltungsräume für die Flughafen G. m. b. H. und Diensträume für die Luftaufsicht. Weiter sind Unterkunfts- und Umkleideräume im neuen Bau untergebracht. Besonders gemütlich wirkt die luftige und helle Gaststätte, die sicher ein viel und gern besuchter Ausflugsort der Kasseler werden wird.

Der Gaststätte vorgelagert ist eine breite Terrasse, wo es sich gut sitzen läßt. Von hier aus werden die Besucher im Sommer einen wunderbaren Ausblick auf die Weite des Flugplatzes genießen. Ganz zwangsläufig kommen den Bewunderern dieses schönen Gebäudes Gedanken, daß doch hier alle Möglichkeiten für einen geordneten Flugverkehr gegeben sind, und da wird auch schon die Ruhe des Platzes durch das Dröhnen eines Motors unterbrochen. Aber kein



Blick aus der Empfangshalle auf den Flugplatz

Verkehrsflugzeug ist es, sondern durch einen Kunstflieger, Unteroffizier Falderbaum, findet die Besichtigung eine interessante Unterbrechung. Atemberaubend, wie er die Maschine steil in das Grau des Himmels hineinbohrt, um wenige Augenblicke später zum Sturzflug anzusetzen. Einige Sekunden nur, und er donnert mit seiner Maschine nur wenige Meter über die Köpfe der Zuschauer hinweg und dann wieder gen Himmel hinauf in steile Höhen. Alles zeigt er, was zu einem guten Kunstflugprogramm gehört. „Gerissene“ Rollen, Rücken- und Messerflüge — um nur etwas zu nennen — wechseln miteinander ab. Nachdem das Flugprogramm beendet ist, wird die Besichtigung fortgesetzt.

Abschließend finden sich alle Gäste zu einer kurzen Kaffeestunde in der gemütlichen Gaststätte des Flugplatzes zusammen. Hier nahm Oberbürgermeister Lahmeyer Gelegenheit, dem Gauleiter für das rege Interesse zu danken, das er dem Projekt des Kasseler Flughafens geschenkt habe. Dann dankte der Oberbürgermeister unserem Betriebsführer, Herrn Oscar R. Henschel, der dieses schöne Gebäude der Stadt Kassel für die Kasseler Flughafen G. m. b. H. in Verwaltung gegeben habe.

Bei der offiziellen Übergabe drückte unser Betriebsführer, Herr Oscar R. Henschel, seine Freude darüber aus, daß die gestellte Aufgabe eine so günstige Lösung gefunden hat. Er verband damit den Wunsch, daß der Flugplatz Kassel-Waldau einst zum Mittelpunkt eines regen Flugverkehrs werden möge.

Aber schon jetzt dürfte der Flugplatz mit seiner vorbildlich eingerichteten Gaststätte ein oft und gern besuchtes Ausflugsziel sein. Hoffen und wünschen wir, daß die Zeit nicht mehr fern ist, wo wir regelmäßig startende und landende Verkehrsflugzeuge auf dem Flugplatz Kassel-Waldau begrüßen können.



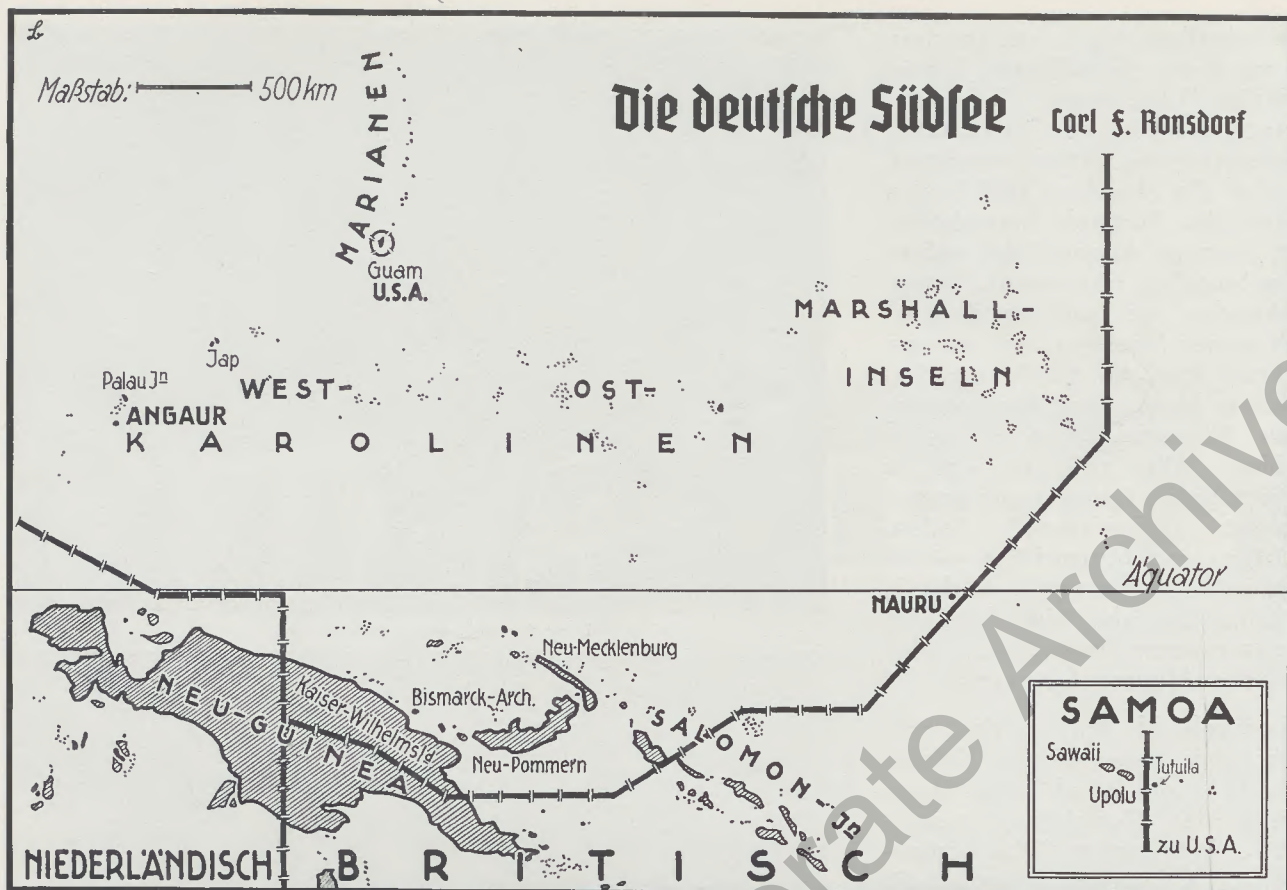
Einer der schönen Aufenthaltsräume



Die saubere, helle und geräumige Gaststätte



Die Terrasse vor dem Verwaltungsgebäude



Dem Hamburger Handelsherrn Johan Cesar Godeffroy verdanken wir einen großen Teil unseres alten Südseebesitzes. Dieser weitblickende Mann hatte nicht nur 45 Niederlassungen auf mehreren Inselgruppen im Stillen Ozean gegründet, sondern auch durch Entsendung von Expeditionen die wissenschaftliche Erforschung jener Gegenden gefördert. Da er damals zusammen mit anderen hanseatischen Firmen den größten Teil des Handels in der gesamten Südsee beherrschte, besaß Deutschland dort praktisch ein Handelsmonopol. Als Godeffroy später in finanzielle Schwierigkeiten geriet, suchte Bismarck dem verdienten Mann sein Haus durch die „Samoa-Vorlage“ zu erhalten, nachdem ihm Adolph v. Hansemann, der damalige Inhaber der Disconto-Gesellschaft, in einer Denkschrift ein Programm deutscher Kolonialpolitik für die Südsee entworfen hatte. Leider scheiterten Bismarcks Bemühungen an der wie immer einsichtslosen Haltung des Reichstages. Doch ließ der große Kanzler im November 1884 in Neuguinea, Neu-Pommern und Neulauenburg die deutsche Flagge hissen. Bis 1899 kamen dann der Bismarck-Archipel, die Marshall-Inseln mit Nauru, die Marianen, die Karolinen und die Palau-Inseln mit Angaur in deutschen Besitz. 1900 wurde unser Südseereich um die beiden größten Inseln der Samoa-Gruppe, Sawaii und Upolu, vergrößert.

Das Ganze war ein zwar verstreuter und menschenarmer, aber sehr wertvoller Besitz von etwa der halben Größe des Vorkriegs-Heimat-

gebietes. Die Inseln sind teils vulkanischen Ursprungs, teils Korallenriffe, teils sind sie, wie Kaiser-Wilhelms-Land und Bismarck-Archipel, Teile einst zusammenhängender Kettengebirge. Das Klima dieses alten deutschen Schutzgebietes ist ausgesprochen tropisch. Die äquatoriale Lage und die Aufteilung von Land und Meer bewirken ein gleichmäßig heiß-feuchtes Klima mit reichlichen Niederschlägen und eine paradiesisch üppige Entfaltung der Flora. Ihr wichtigster Vertreter ist die Kokospalme, die unter allen Bäumen der Erde am weitestgehenden wirtschaftlich auswertbar ist. Die Nuß liefert $\frac{1}{2}$ bis 1 Liter Kokosmilch, der Kern Speiseöle und Fette; aus den Schalen fertigen die Eingeborenen Behälter, Trinkgefäße, Armringe, Löffel, Schaber, ja sogar Geld. Die Fruchthülle liefert die namentlich im Seewasser unverderbliche Kokosfaser, die zu hochbeanspruchten Schiffstauen, zu Stricken, Schnüren, Pinseln und Besen verarbeitet wird. Die Blätter liefern Material zum Bedachen der Häuser, ferner Körbe und Matten. Aus den Blattrippen werden Besen und Fischreusen hergestellt und das Holz ergibt Material für Häuser, Boote und Waffen. Für den Europäer sind Kokosnüsse wertvollstes Ausfuhrgut, das in Gestalt von Kopra, d. i. der zerschnittene und getrocknete, fettreiche Kokosnußkern, in den Handel gebracht wird.

Die Südseeinseln beherbergen recht verschiedenartige Eingeborene, die überwiegend den Malaien nahestehen. Kaum bekannt ist der

Getreideanbau; in der Hauptsache leben die Eingeborenen von Wurzelfrüchten (Hackbau), von der Fischerei sowie von den Früchten der Kokospalme und des Brotfruchtbaumes. Die politische Organisation der Stämme kann straff genannt werden, und scharf ist auf den großen Inseln auch die soziale Scheidung in drei Klassen: Adel, Freie und Sklaven. Aus den religiösen Vorstellungen der Südseebewohner stammt der auch uns geläufig gewordene „Tabu“-Begriff, der Glaube, daß ein vom König oder Priester berührter Gegenstand unantastbar und unverletzlich sei.

Schönheit des Körpers zeichnet viele Südseemenschen, besonders die Samoaner aus, denen man zugleich viele Tugenden nachsagt. Auf hoher Stufe stehen vielfach der Haus- und Bootsbau und die Töpferei, ganz besonders erstaunlich aber sind die nautischen Kenntnisse dieser Inselmeermenschen und ihre Kühnheit und Meisterschaft in der Seefahrt. Mit Recht ist die Südsee als das Paradies der Erde bezeichnet worden; bietet sie doch ihren Kindern mehr als sie brauchen, und läßt sie ihnen doch den größten Teil ihres Lebens hindurch Muße für Spiel, Tanz und alle angenehmen Seiten des Daseins. Für uns waren seinerzeit der Handel, die Plantagenwirtschaft und der Phosphatabbau die Haupterwerbszweige. Heute könnte das Land für uns noch eine weit größere Quelle des Reichtums sein, nachdem sich Kaiser-Wilhelms-Land als eins der gegenwärtig ergiebigsten Goldländer der Erde erwiesen hat. Es bleibt uns hier nur der äußerst schwache Trost, mit deutschen Junkers-Flugzeugen der Mandatsmacht Australien das Material für die Gruben von der Küste ins Innere und das gewonnene Gold aus dem Innern zur Küste befördern zu dürfen.

Das Phosphat ist, wie der Guano, ein wichtiges Düngemittel für die Landwirtschaft. Es findet sich im wesentlichen auf den Inseln Angaur und Nauru. Guano und Phosphat sind Zersetzungsprodukte von Vogel-Exkrementen. Guano bildet sich jedoch nur in den regenlosen Teilen der Tropen, während die Südsee-Phosphate dadurch entstehen, daß die vom Regen aus den Vogel-Exkrementen ausgewaschene



Phosphat-Gewinnung auf Angaur. Trockenlager im Bau. Im Vordergrund die Förderstrecke, die zur Verladestation führt.

Phosphorsäure aus der Korallenkalk-Unterlage die Kohlensäure verdrängt und ihre Stelle im Kalkstein einnimmt. Das so durch Umwandlung von Korallenkalk entstandene Mineral ist das Phosphat, d. h. kohlensaurer Kalk. Die Phosphate werden in Industrieländern durch Behandlung mit Schwefelsäure zu Superphosphaten verarbeitet. Dadurch wird die im Phosphat enthaltene Phosphorsäure in Wasser löslich gemacht, so daß das Superphosphat dem Acker die ihm entzogene Phosphorsäure wieder zuführen kann.

Der Mann, der seit 1910 Leiter des Phosphat-Grubenbetriebs Angaur war, bis die Insel im Weltkrieg von den Japanern in Besitz genommen und er selbst interniert wurde, Ingenieur G. H. Lippert, ist

gebürtiger Kasseler und lebt heute wieder in seiner Vaterstadt, ist im Reichs-Kolonialbund für die Erhaltung kolonialen Wissens tätig und weiß mit interessanten Lichtbildern über deutsche Pionierarbeit in der Südsee zu berichten.

Wie stark Deutschland gerade an den wertvollen Südseekolonien Interesse nahm, zeigt die Tatsache, daß 1913 mehr als 100 Millionen Mark deutschen Kapitals dort angelegt, und der Handelsumfang bereits auf etwa 35 Millionen Mark gestiegen war.

Der Weltkrieg hat uns auch aus unserem Südseeparadies vertrieben. Japan, Neuseeland, Australien und England teilten unser Eigentum unter sich, um es als „Mandatsmächte“ zu verwalten. England sicherte sich dabei bezeichnenderweise die ergiebigste Phosphatquelle Nauru.



Salamao das Zentrum des Goldabbaues auf Neu-Guinea
Oberes Bild aus der Bildermappe Lippert. Unteres Bild Aufn.: Reichskolonialbund

Wie? ... Getrocknete Tomaten?

Groß ist in jedem Jahr die Freude des Siedlers, wenn es ans Ernten geht. Wieviel Mühe, wieviel tausend Handgriffe waren nötig, um den Garten zu bestellen, und wie oft wanderten die Gedanken sorgend zur Herbstzeit, dessen Erntesegen die aufgewendete Mühe lohnen sollte. Ein Wermutstropfen fiel immer in das Glas der Freude, wenn es für die Hausfrau galt, die reichliche Ernte für die lange Winterzeit zu konservieren. Da muß das Obst frostfrei und unverletzt gelagert werden, die Erdfrucht muß eingemietet werden, und die Arbeit häuft sich mit jeder Reife. So macht auch der Hausfrau das Lagern reichlich anfallender Tomaten große Sorge. Schon während des Spätsommers können die schmackhaften, nährreichen Früchte nicht so schnell verbraucht werden, wie sie heranreifen. Ist uns das Einwecken zu teuer, werden wir die Früchte einfach trocknen.

Die Früchte werden abgerieben, halbiert, mit der Schnittfläche nach oben gerichtet, auf Kuchenbleche oder kleine Drahhorden gelegt und in den mäßig warmen Backofen geschoben. Damit die Fruchtflüssigkeit schnell verdampfen kann, bleibt die Ofentür geöffnet. Später werden die Früchte auf der Herdplatte oder zur Seite des Herdes fertig getrocknet, in einen Beutel gegeben



Die halbierten Tomaten werden in den Backofen geschoben
Auf der Herdplatte bereits getrocknete Früchte

Verkaufn. H. & S.

und luftig verwahrt. Zum Verbrauch müssen diese Früchte, wie alle anderen Dörrfrüchte, erst kalt eingequellt werden.

Wenn die Zeit der ersten Nachtfröste heranrückt, dann ist es Zeit, die gesamte noch unreife Tomatenernte abzunehmen. Die grünen Früchte werden auf Obstdarren kühl und druckfrei gelagert und reifen zum größten Teil nach. Halbreife Früchte können auch in Kisten mit trockenem Torfmull aufbewahrt werden, in denen sie langsam ausreifen und bis in den Januar hinein frische, schnittfeste Früchte abgeben.



Spart Licht!

Licht sparen heißt nicht nur die Lichtrechnung möglichst niedrig zu halten, sondern auch Kohlen-Rohstoffe zu sparen. Mußte die Mutter bisher abends zum Bügeln eine besondere Lichtquelle in Anspruch nehmen, so kann sie jetzt bei einer nur 15-Watt-Lampe bügeln, ohne die Tischlampe zu beanspruchen, zumal der Vater eben Zeitung lesen wollte, und die Kinder noch die Aufgaben für die Schule zu erledigen haben.

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Wohnungsänderungen. Ich mache nochmals darauf aufmerksam, daß sämtliche Wohnungsänderungen aller Gefolgschaftsmitglieder (auch Untermieter) sofort Herrn Cramme, Personalabteilung, bzw. Herrn Schwanke, Arbeiter-Angelegenheiten, zu melden sind.

Kassel, den 25. Oktober 1937. gez. Oscar R. Henschel.

Sonderaufgaben Ob.-Ing. Lesemann. Herr Oberingenieur Lesemann ist im Rahmen der Henschel & Sohn G. M. B. H. von mir mit einem besonderen Aufgabenkreis betraut worden.

Zur restlosen Erfüllung der ihm gestellten Aufgaben ist die Unterstützung sämtlicher Dienststellen erforderlich, soweit Herr Lesemann diese Unterstützung in Anspruch nimmt. Ich ordne daher an, daß Herrn Lesemann oder den von ihm beauftragten Herren jede gewünschte Auskunft unverzüglich zu erteilen ist, und alle von ihm geforderten Unterlagen auszuhändigen bzw. zur Einsichtnahme zu überlassen sind. Fragen nach dem Zweck erübrigen sich, da keine Auskunft erteilt wird.

Kassel, den 25. Oktober 1937. gez. Oscar R. Henschel.

Vierjahresplan. Ich mache allen Gefolgschaftsmitgliedern zur Pflicht, die Anordnungen der Überwachungsstellen und der Wirtschaftsgruppen peinlichst zu befolgen. Eine Übertretung dieser Anordnungen verstößt gegen die Verordnung über den Warenverkehr vom 4. 9. 1934 und gegen die 2. Verordnung zur Durchführung des Vierjahresplans vom 5. 11. 1936.

Als Strafe ist angedroht Gefängnis und Geldstrafe oder eine dieser beiden Strafen.

Durch Nichtbefolgung einer derartigen Vorschrift sind bereits in einem Falle größere Unannehmlichkeiten entstanden.

Kassel, den 27. Oktober 1937. gez. Oscar R. Henschel.

Familiennachrichten

H. & S., Kassel, September 1937

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Hahn, Johannes, Schlosser, Werkstatt M 10 Auto-Montage.

Familienmitglieder:

Ehefrau Martha des Franke, Willi, Konstrukteur, TB 3 — Ehefrau Georgine des Heck, Alfred, Kontrolleur, HFM. — Tochter des Heil, Georg, HFM., am 29. 9. 1937 — Ehefrau Luise des Noll, Konrad, Schlosser, Kesselschmiede — Tochter Anna des Steinbrecher, Heinrich, Kesselwärter, HFM.

Vermählungen:

Bellinger, Heinrich, Normenbüro, mit Hildegard geb. Ott, am 11. 9. 1937 — Hupfeld, Reinhard, Buchhaltung, mit Friedel geb. Stallmann, am 18. 9. 1937 — Kraneis, Franz, TB CS, mit Gertrud geb. Sünderhauf, am 11. 9. 1937 — Thoma, Ernst, Statistik, mit Clementine geb. Meyer, am 11. 9. 1937 — Wille, Friedrich, Betriebsbuchhalter, mit Anna Elisabeth geb. Lippe, am 18. 9. 1937.

Geburten:

Ein Sohn:

Engemann, Karl, Bohrer, HFM. — Günther, Karl, Dreher, HFM. — Hofeditz, Otto, Dreher, Zahn.-Fabrik — Hübenthal, Willi, Schlosser, Auto-Rep.-Werkst. — Leber, Wilhelm, kaufm. Angest., Buchhaltung — Ludolf, Heinrich, Schlosser, Werkstatt M 9 — Maurer, Hieronymus, Dreher, Kesselschmiede — Möller, Karl, Elektr. Fahrer, Transport-

Das Direktorium Kassel

Eigenheimsiedlung Heckershausen. Nachdem der 1. Bauabschnitt der Eigenheimsiedlung in Heckershausen abgeschlossen ist, ist nunmehr beabsichtigt, alsbald mit dem 2. Bauabschnitt, der wiederum eine größere Anzahl von Siedlerstellen umfassen wird, zu beginnen.

Gefolgschaftsmitglieder, die Interesse an der Übernahme einer Siedlerstelle haben und über entsprechende Ersparnisse verfügen, werden gebeten, sich möglichst umgehend in der Sozialabteilung bei Herrn Dr. Grüll (Verwaltungsgebäude am Möncheberg) zu melden.

Kassel, den 18. Oktober 1937.

gez. Dr. Hinz. gez. Dr. Rothe.

Der Betriebsführer Berlin

Treuwerk-Bausteine. Diejenigen zehn Gefolgschaftsmitglieder, die am 30. April 1938 mir die höchste Summe an Treuwerk-Bausteinen vorlegen können, erhalten je eine KdF-Reise als Prämie.

Schönefeld, den 6. Oktober 1937.

gez. Hormel.

Triebwagen. Der seit Anfang dieses Monats auf der Strecke Hermannstraße—Schönefeld verkehrende Triebwagen wird mit Wirkung ab 1. November d. J. bis auf Widerruf von uns übernommen. Für die Benutzung dieses Wagens kommen nur solche Angestellte in Frage, die normal vom Bahnhof Hermannstraße oder Neukölln abfahren müßten, also in der Nähe dieser Bahnhöfe wohnen. Wir bitten die hierfür in Betracht kommenden Angestellten, sich zwecks Abänderung ihres Fahrausweises ab 11. d. M. in der Abteilung APE/I, Sicherheitsgebäude, zu melden.

Schönefeld, den 8. Oktober 1937.

gez. Hormel.

Wesen — Riedel, Reg.-Baumstr., TB 1, Horst Egon, am 8. 9. 1937 — Saueressig, Erich, Schreibhilfe, BB 7 — Schönewolf, Karl, Härter, M 8 Härterei — Semler, August, Dreher, HFM. — Wagner, Kaspar, Bohrer, Werkstatt M 6 — Wenderoth, Johannes, Schweißer, Werkstatt M 31 — Zinke, Johann, Dreher, Werkstatt M 5.

(Nachtrag August 1937)

Siemon, Hans, Dreher, Werkstatt A.

Eine Tochter:

Baumann, Friedrich, Hilfsarbeiter, HFM. — Bode, Otto, Gewinde-Schneider, Werkstatt M 31 — Cebelin, Bruno, BB 9, Ingrid, am 23. 9. 1937 — Czernak, Adolf, Schlosser, Auto-Rep.-Werkst. — Glöckner, Otto, Dreher, Werkstatt A — Gottmann, Heinrich, Dreher, Werkstatt A — Grumbt, Dr., Versuchsamt, Gertrud, Adelheid, Regine, am 23. 9. 1937 — Hähner, Hans, Modellschreiner, Werkstatt G 3 — Haferburg, Hans, Fräser, HFM. — Heinemann, Johannes, Masch.-Arb., Zahn.-Fabrik — John, Wilhelm, Werkzeug-Schlosserei, Werkstatt M 9 — Klitsch, Wilhelm, Kernmacher, G 1 Eisengießerei — Kuhn, Heinrich, kaufm. Angestellter, Einkauf — Lenz, Hermann, Techniker, TB 12 — Mäger, Herbert, KA-Mittelfeld, Irene, am 10. 9. 1937 — Müller, Wilhelm, Schlosser, Motoren-Prüfraum — Neurath, Heinrich, Dreher, Werkstatt M 5 — Quanz, Valentin, Schlosser, Werkstatt L — Riemenschneider, Georg, Dipl.-Ing., Sekretariat — Riemenschneider, Reg.-Baumstr., Karin, am 12. 9. 1937 — Rohde, Heinrich, Fräser, Werkstatt A — Schrader, Karl, Werkzeug-Ausgeber, Werkstatt M 31 — Schwarz, Karl, Schlosser, HFM. — Schwinderlauf, Georg, Werkzeugmacher, HFM. — Zeidler, Kurt, Dreher, Kesselschmiede.

(Nachtrag August 1937)

Broger, Hans, Schlosser, M 10 Auto-Mont. — Grönhagen, Karl, Wächter, Pförtner — Leis, Eduard, Schlosser, Werkstatt G 3 — Tübke, C. Kurt, M 9, Renate, am 27. 8. 1937 — Wagner, Karl, Schlosser, Auto-Rep.-Werkst.

HFW., Berlin, September 1937

Todesfälle:

Gefolgenschaftsmitglieder:

Guttke, Werner, Lehrwerkstatt, am 14. 9. 1937 — **Koch**, Hermann, Flächenbau, am 15. 9. 1937.

Vermählungen:

Behring, Paul, Sattlerei, am 11. 9. 1937 — **Bengsch**, Walter, Flächenbau, am 4. 9. 1937 — **Ehrhardt**, Anton, Schweißerei, am 23. 9. 1937 — **Domnitz**, Heinz, Flächenbau, am 21. 9. 1937 — **Endel**, Fritz, Klempnerei, am 4. 9. 1937 — **Enzmann**, Hans, Instrumenten-Einbau, am 9. 9. 1937 — **Ewert**, Kurt, Statiker, TBC, mit Käthe geb. Seeherr, am 11. 9. 1937 — **Felsner**, Kurt, Serienbau, am 25. 9. 1937 — **Götze**, Erich, Flächenbau, am 18. 9. 1937 — **Haupt**, Richard, Schlosserei, am 21. 8. 1937 — **Jahn**, Walter, Versuchsbau, am 11. 9. 1937 — **Kaldekewitz**, Helmut, Malerei, am 13. 9. 1937 — **Kutz**, Paul, Blechverformung, am 25. 9. 1937 — **Lange**, Hans, Techniker, TWB/MT, mit Margarete geb. Zeidler, am 20. 9. 1937 — **Lange**, Otto, Reparatur-Werkstatt, am 7. 9. 1937 — **Lechner**, Konrad, Malerei, am 29. 9. 1937 — **Lehmann**, Herbert, Montage, am 18. 9. 1937 — **Leistikow**, Herbert, Kontrolle, am 17. 9. 1937 — **Mauverer**, Dr.-Ing., Max, TBQ., mit Margot geb. Ebel, am 29. 9. 1937 — **Meinhardt**, Erich, Kontrolle, am 12. 8. 1937 — **Reichstein**, Georg, Mathematiker, TBP, mit Ida geb. Kinsky, am 27. 9. 1937 — **Reinke**, Bruno, Werkzeugbau, am 18. 9. 1937 — **Riedel**, Wilhelm, Einflieger, am 4. 9. 1937 — **Ringer**, Herbert, Einflieger, am 21. 9. 1937 — **Sasse**, Kurt, Reparatur-Werkstatt, am 18. 9. 1937 — **Schneider**, Helmut, Flächenbau, am 25. 9. 1937 — **Schultze**, Erwin, Sattlerei, am 20. 9. 1937 — **Seifert**, Feodor,

Schweißerei, am 28. 8. 1937 — **Sorge**, Hellmuth, Konstrukteur, TBM, mit Ilse geb. Bäß, am 7. 9. 1937 — **Streich**, Friedrich, Hausschlosserei, am 18. 9. 1937 — **Tottewitz**, Oskar, Versuchsbau, am 7. 9. 1937 — **Voigt**, Heinrich, Klempnerei, am 28. 8. 1937 — **Walle**, Gerhard, Serienbau, am 25. 9. 1937 — **Wendel**, Hugo, Hilfsdrucker, TBU, mit Hildegard geb. Lehmann, am 6. 9. 1937 — **Werner**, Herbert, Einflieger, am 18. 9. 1937.

Geburten:

Ein Sohn:

Eisele, Paul, Konstrukteur, TBH, am 11. 9. 1937 — **Gädicke**, Fritz, Wachmann, AWD/II, am 7. 9. 1937 — **Grüttner**, Walter, Flächenbau, am 4. 9. 1937 — **Hoffmann**, Hermann, Schlosserei, am 27. 8. 1937 — **Kalipke**, Erich, Auftragsbearbeiter, TWB/7, am 26. 9. 1937 — **Köhler**, Karl, Klempnerei, am 16. 9. 1937 — **Löbert**, Franz, Flächenbau, am 23. 9. 1937 — **Schenker**, Willi, Schlosserei, am 7. 9. 1937 — **Schoubye**, Julius, Dreherei, am 17. 9. 1937 — **Sperling**, Walter, Wachmann, AWD/II, am 29. 9. 1937 — **Warzel**, Kurt, Statiker, TBC, am 12. 9. 1937 — **Wyswinski**, Valentin, Instrumentenbau, am 23. 9. 1937.

Eine Tochter:

Falk, Hans, Flächenbau, am 13. 9. 1937, Zwillinge — **Giese**, Hans, Schlosserei, am 6. 9. 1937 — **Gorny**, Otto, Versuchsbau, am 4. 9. 1937 — **Haacke**, Georg, Lager, am 19. 9. 1937, Zwillinge — **Hennig**, Emil, Klempnerei, am 30. 9. 1937 — **Juttner**, Arthur, Flächenbau, am 29. 9. 1937 — **Kabus**, Theodor, Abt. div., am 22. 9. 1937 — **Möller**, Wilhelm, Klempnerei, am 27. 9. 1937 — **Reddig**, Alfred, Klempnerei, am 19. 9. 1937 — **Rother**, Alfred, Instrumentenbau, am 2. 9. 1937 — **Schmidt**, Reinh., Dreherei, am 15. 9. 1937 — **Simonett**, Karl, Rumpfbau, am 14. 9. 1937 — **Strencloch**, Kurt, Techniker, TWB/V, am 9. 9. 1937 — **Vahl**, Erich, Flächenbau, am 18. 9. 1937 — **Vogel**, Erich, Blechbearbeitung, am 16. 9. 1937 — **Wendt**, Paul, Werkstattschreiber, KLA/II, am 4. 9. 1937.

MITTEILUNGEN DER ORTSWALTUNG HFW. DER DAF.

A. Brandt

Werk-Unterstützungskasse. An Unterstützungen wurden im Monat September 1937 RM 1595,— gezahlt. Es wird erneut darauf hingewiesen, daß Unterstützungen nur an Gefolgenschaftsmitglieder gezahlt werden können, die krank waren und dadurch Lohnausfall hatten. Besondere Berücksichtigung müssen natürlich die kinderreichen Arbeitskameraden finden.

Die wenigen Pfennige, die wir zahlen, reichen nicht aus, in allen Fällen zu helfen. Deshalb, Arbeitskameraden, müssen wir mehr tun. Durch verschiedene Maßnahmen, z. B. das Postkartenhilfswerk, Buch „Deutschland“ usw., wird eine weitere Auffüllung der Kasse erstrebt. Jeder sollte diese Maßnahme unterstützen: „Einer für alle, alle für einen.“

Treuwerk. Im Monat September konnten wieder einige Gefolgenschaftsmitglieder durch das Treuwerk zu einer Erholung kommen.

Jetzt hat die große Treuwerkaktion begonnen. Das Treuwerk hat uns Abzeichen und Treuwerkbausteine zum Verkauf gegeben. Von dem Ertrag sollen neue Urlauberheime geschaffen und recht vielen Arbeitskameraden eine gute und billige Erholung ermöglicht werden. Darum für die kommenden Monate der Ruf an alle: „Deine Hilfe Deinem Treuwerk!“

Schließlich wird nochmals auf die Bekanntmachung unseres Betriebsführers aufmerksam gemacht, wonach zehn Gefolgenschaftsmitglieder, die die meisten Bausteine im Frühjahr 1938 vorweisen können, eine KdF-Reise erhalten.

„Kraft durch Freude“. Der „Henschelstern“ Nr. 7 vom Juli d. J. bringt unter den Mitteilungen der DAF. einen Halbjahresbericht der NSG. „Kraft durch Freude“ unserer Betriebe, aus dem der getätigte Umsatz laut Aufstellung mit RM 56703,10 angegeben ist.

Diese Zahlen beweisen unseren Gefolgenschaftsmitgliedern in eindringlicher Weise, wie außerordentlich stark diese Organisation der DAF. von den Arbeitskameraden und ihren Angehörigen in Anspruch genommen wird.

Nehmen im Sommer Reisen und Kurzfahrten einen breiteren Raum ein, so werden jetzt Theater- und Veranstaltungskarten gefragt. So haben wir im Monat

September 2772 Stück dieser Karten im Werte von RM 2490,85 zum Umsatz gebracht. Durch die ständig wachsende Nachfrage nach Karten sah sich das Gauamt gezwungen, eine für alle Berliner Betriebe gültige Regelung zu schaffen.

Nach diesen Bestimmungen erhalten ab 1. September d. J. alle Berliner Betriebe Kartenmengen nur noch im Verhältnis zur Stärke der Belegschaft. Diese Mengen dürfen weder nach oben noch nach unten überschritten werden. Durch diese Neueinteilung war es möglich, auch dem kleinsten Betrieb einen Kartenanteil zu sichern, sowie überhaupt den gesamten Kartenbestand gerecht zur Aufteilung zu bringen.

Da ja die NSG. „Kraft durch Freude“ nur einen bestimmten Teil aller Theater- und Sportereignisse belegen kann, macht sich zur Zeit bei einigen Veranstaltungen ein Mangel an Karten bemerkbar. Es sind daher großzügige eigene Theaterneubauten geplant. Die dann eintretende Lockerung der heute notwendigen Zuteilungsbestimmungen wird es möglich machen, dem Wunsch unseres Führers, alle arbeitenden deutschen Menschen nach Feierabend Theater und Veranstaltungen besuchen zu lassen, mehr denn je gerecht zu werden.

Heimstätten. Um allen Volksgenossen den richtigen Weg zum Erhalt eines eigenen Heimes zu zeigen, hat das Gauheimstättenamt Berlin der DAF. bei sämtlichen Dienststellen und in den Betrieben Heimstättenwalter eingesetzt. Auch in unserem Betrieb hat es sich erwiesen, daß bei vielen Arbeitskameraden der Wille zum eigenen Heim besteht. Durch den kürzlichen Anschlag „Wer will siedeln — wer kann siedeln“ ist der Gefolgenschaft in großen Zügen nahegebracht worden, welche Voraussetzungen für den Erwerb eines eigenen Heimes überhaupt notwendig sind. Die angesetzten Sprechstunden:

Werk I: Montag, Mittwoch, Freitag und Sonnabend von 9 bis 10 Uhr,

Werk II: Donnerstag von 8 bis 1/2 10 Uhr,

werden gut besucht. In der kurzen Zeit seit Herausgabe des Anschlages konnten 49 Arbeitskameraden beraten werden, davon sind acht ernsthafte Bewerber. In drei Fällen wurde Antrag beim Gauheimstättenamt auf Zuteilung einer Heimstätte oder Siedlung gestellt.

Fotowettbewerb im Rahmen der Werbung für das deutsche Gesundheitschrifttum

Gauwaltung Berlin

Im Rahmen der großen, von der Reichsschrifttumskammer durchgeführten Werbung für das deutsche Gesundheitschrifttum wird ein Fotowettbewerb veranstaltet, an dem sich jeder deutsche Volksgenosse beteiligen kann. Teilnahme-scheine und die genauen Teilnahmebedingungen sind in jeder Buchhandlung kostenlos zu haben. Die Teilnehmer sollen sich um die Gewinnung von Bildmotiven aus ihrer täglichen Gesundheitspflege bemühen, also z. B. um Bilder von der Familie, vom gesunden Kind, vom gesunden Wohnen, von sportlicher Betätigung usw. Bei Einsendung der Bilder muß in kurzen Worten erklärt werden,

welche erzieherischen und im Schrifttum enthaltenen Gesichtspunkte damit herausgestellt werden sollen.

In einer zweiten Gruppe sind alle deutschen Betriebe teilnahmeberechtigt, für die es darauf ankommen wird, in Bilddokumenten die Bedeutung gesunder Arbeitsräume, von Erholungs- und Sportstätten im Betrieb usw. für die Volksgesundheit zu zeigen. An der Durchführung des Wettbewerbs sind außer der Reichsschrifttumskammer die Reichsärztführung, die NS.-Volkswohlfahrt, die Deutsche Arbeitsfront und die Reichswirtschaftskammer beteiligt.

Gruppe 1:

Teilnahmeberechtigt in dieser Gruppe ist jeder Volksgenosse.

Er bemüht sich um die Gewinnung entsprechender Bild-motive aus seiner täglichen Gesundheits-pflege. Die Motive können sich demnach befassen mit der Familie, dem Kind, der Körperpflege, der Ernährung, dem Wohnen; der Freizeitgestaltung: sportliche Betätigung, Spiele, Heimgarten, Wandern usw. Insbesondere sollen auch Motive aus der gesundheitsfürsorge-ri-schen Arbeit der NSV. genommen werden, die im einzelnen das Leben in NSV.-Mütterheimen, NSV.-Kinderheimen, NSV.-Kinderhorten und NSV.-Kindergärten schildern. Ebenso sind Motive erwünscht von der Kinderland-verschickung und der Tätigkeit der NS.-Gemeindeschwestern und der motorisierten Zahnstationen.

Das einzusendende Bild muß die Forderung „Gesund leben“ veranschaulichen. Es muß also im einzelnen zeigen, wie man gesund lebt, sich lebensfroh und gesund erhält.

Gruppe 2:

Teilnahmeberechtigt in dieser Gruppe ist jeder deutsche Betrieb.

Die am Fotowettbewerb teilnehmenden Betriebe müssen sich um Bildmotive bemühen, die einen Einblick in die gesundheitspflegerische Betreuung der Gefolgschaft geben. Die Bildmotive können sich demnach befassen mit: gesunden Arbeitsräumen, Erholungsstätten im Betrieb, Wohn- und Ankleideräumen, Unfalldienst, Sporteinrichtungen des Betriebes, sonstigen Einrichtungen der Freizeitgestaltung, Betriebssiedlung usw.

Die Teilnehmer der beiden Gruppen müssen bei Einsendung der Bilder in kurzen Stichworten angeben, welche erzieherischen und im Schrifttum für die Volksgesundheit möglicherweise verwertbaren Gesichtspunkte sie damit herausstellen wollen. Mit anderen Worten, was sie also damit als besonders vorbildlich und daher nachahmenswert bezeichnen wollen.

Die Teilnahmebedingungen für den Fotowettbewerb sind in jeder beliebigen Buchhandlung als Sonderdruck kostenlos erhältlich, ebenso der Teilnahme-schein, der zusammen mit den Bildern an die Reichsschrifttumskammer, Abt. IV, Berlin W 8, Mohrenstraße 65, bis zum 31. Dezember 1937 unter dem Kennwort: „Fotowettbewerb“ einzusenden ist. Die Teilnahme-scheine müssen von der ausgebenden Buchhandlung gestempelt sein.

An Preisen sind ausgesetzt:

Gruppe 1:

1. Preis: RM 500,—
2. Preis: RM 300,—
3. Preis: RM 200,—
4. Preis: KdF.-Reise
5. Preis: KdF.-Reise
6. Preis: KdF.-Reise
7. Preis: Handbibliothek
8. Preis: Handbibliothek
9. Preis: Handbibliothek
10. bis 200. Preis: Bücher

Gruppe 2:

1. Preis: RM 500,—
2. Preis: RM 300,—
3. Preis: RM 200,—
4. Preis: KdF.-Reise
5. Preis: KdF.-Reise
6. Preis: KdF.-Reise
7. Preis: Handbibliothek
8. Preis: Handbibliothek
9. Preis: Handbibliothek
10. bis 200. Preis: Bücher

Preisgericht:

Über die Verteilung der Preise entscheiden folgende dem Preisgericht angehörende Herren: Ministerialrat Dr. Heinz Wismann, Professor Dr. Wirtz, als Beauftragter des Reichsärztführers, Dr. E. Hickmann, Reichswirtschaftskammer, Willi Roddewig, Reichspropagandaamt der Deutschen Arbeitsfront, Althaus, Amtsleiter der NS.-Volkswohlfahrt, Hahn, Amt Werbung und Schulung im Hauptamt für Volkswohlfahrt, v. Kommerstädt, Reichsschrifttumskammer, Alfons Brugger, Werbeberater, Mitglied der Reichsfach-schaft Deutscher Werbefachleute.

Das Preisgericht entscheidet endgültig unter Ausschuß des Rechtsweges bis zum 1. Februar 1938. An diesem Tage erfolgt die Benachrichtigung der Preisträger.

Die prämierten Einsendungen gehen mit allen Rechten in das Eigentum der Reichsschrifttumskammer über. Sind mehrere Einsendungen gleichwertig, so nimmt das Preisgericht die Entscheidung durch das Los vor.

Jubilare der Firma Henschel & Sohn

im Monat Oktober 1937

Vor 25 Jahren traten im Monat Oktober 9 Henschelaner in die Firma ein, die noch heute ihren Dienst verrichten. Wenn wir sie heute auf die Ehrentafel 25jähriger Jubilare setzen, dann soll das nicht der Abschluß für Treue und Mitarbeit sein, sondern ein leuchtendes Mahnmal für Gefolgschaftstreue und Werkskameradschaft im Hause Henschel.



1. Oktober 1937
Artur Kremser
Ingenieur, Kassel



1. Oktober 1937
Karl Reinhold
Hilfsschlosser, Kassel



9. Oktober 1937
Paul Stida
Schmied, Kassel-B.



9. Oktober 1937
Karl Ernst
Bohrer, Simmershausen



13. Oktober 1937
Wilhelm Schäfer
Schlosser, Kassel-Niederzwehren



18. Oktober 1937
August Butte
Schlosser, Kassel



19. Oktober 1937
Christoph Rode
Vorarbeiter
Kassel



22. Oktober 1937
Heinrich Butte
Fräser
Pfieffe, Krs. Melsungen



22. Oktober 1937
Eduard Bütthe
Dreher
Speele, Krs. Hann.-Münden

Der Henschelstern

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe und deren Tochtergesellschaften

Nr. 10 / Oktober 1937

Inhalt

Ein Volk hilft sich selbst

Was wir in London zeigen

Düsseldorf / „Schaffendes Volk“ M. Adolf Bengelstorff

Saat und Erz Leopold Buschold

Sammelmappe für unsere Werkzeitschrift
„DER HENSCHELSTERN“

Die Bedeutung der Fliegwerkstoff-Kennzahlen
Dipl.-Ing. W. Reichel

Einweihung des Verwaltungsgebäudes
auf dem Flugplatz Kassel

Die deutsche Südsee Carl F. Ronsdorf

Für die Frau

Wie? . . . Getrocknete Tomaten?

Spart Licht

Luise Behne

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Wohnungsänderungen

Sonderaufgaben Ob.-Ing. Lesemann

Vierjahresplan

Das Direktorium Kassel

Eigenheimsiedlung Heckershausen

Der Betriebsführer Berlin

Treuewerk-Bausteine

Triebwagen

Familiennachrichten

Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront

Mitteilungen der Ortsverwaltung HFW.

A. Brandt

Fotowettbewerb im Rahmen der Werbung für das
deutsche Gesundheitsschrifttum

Gauverwaltung Berlin

Jubilare

Werkstattheft und Lehrlingsbuch

**Werkstatt;
heft**



Lehrlingsbuch
für den Kaufmannsberuf

DLR 128

Foto: Bilderdienst des
Presseamtes der DAF.