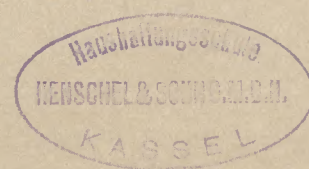


August
1937

8



Die Luftwaffe besuchte Schönefeld
am 24. August 1937 mit Hs 123



DER HENSCHELSTERN

MARCYAN

Wir wollen der ganzen Welt und unserem Volk zeigen, daß wir Deutschen das Wort Gemeinschaft nicht als eine leere Phrase auffassen, sondern daß es für uns wirklich eine innere Verpflichtung enthält.

Adolf Hitler

Wir besuchen Paris zur Weltausstellung 1937

M. Adolf Bengelstorff

Langsam setzt sich an einem schönen Julitage der Zug in Bewegung, der auch uns Schriftleiter und Schriftwalter nach Paris bringen soll. Auf Veranlassung des Presseamtes der DAF-Berlin machen wir diese Gemeinschaftsfahrt. Paris schläft noch bei unserer Ankunft. Ruhig ist es auf den Straßen. Wir gewinnen den ersten Eindruck — unwillkürlich werden Vergleiche mit unserer Reichshauptstadt gezogen.

Wie aus dem Boden gestampft setzt der Verkehr ein. Zeitunglesend streben die Menschen ihren Arbeitsstätten zu; Autobusse und die schmucken, eleganten Pariser Autotaxen jagen schöne Alleen entlang. Was wir vermissen, ist — die Straßenbahn. Man fährt vornehm in Paris und sitzt nur in 1. und 2. Klasse, wovon die letztere genau so holzhaltig ist und drückt wie unsere dritte Wagenklasse. Dieses „Klassensystem“ findet man nicht nur auf den sehr schnellen, aber für unseren Geschmack nicht gerade schönen Autobussen, sondern auch auf der „Metro“, der Untergrundbahn. Die Metro, auf der zum anderen Teil der Verkehr ruht, hat ihre Sonderheit. Fährt der Zug in den Bahnhof ein, schließt sich automatisch eine Tür, die es keinem Fahrgast mehr gestattet, vielleicht die Schlußlichter des Zuges zu greifen. Aufspringen während der Fahrt ist daher unmöglich, und Unfälle

sind somit ausgeschlossen; erst wenn der Zug den Bahnhof verlassen hat, öffnet sich die Tür wieder.

Mit der „Metro“ fahren wir bis zur Ausstellung zum „Trocadero“, wo noch tüchtig gebaut wird. Hier steht der Friedenstag, eine hohe Säule, auf der in allen Sprachen der Welt das Bekenntnis zum Frieden steht.

Der Haupteingang vom neuen „Trocadero“ wird, wenn er erst einmal fertiggestellt ist, einen imposanten Eindruck machen. Den Blicken bietet sich von den Freitreppen her eine herrliche Ausstellungsstraße, die unter dem Eiffelturm hindurch bis zur Militärschule führt. Zwei Gebäude beherrschen hier das ungeheuer weite Ausstellungsgelände, das sich zu beiden Seiten der Seine, in etwa 8 km Länge, erstreckt. Zwei Welten stehen sich gegenüber — zur Linken erhebt sich mit seinem 54 m hohen Turm das Deutsche Haus. In seiner klaren Linienführung und seinem wundervollen Stil bietet der Bau für den Beschauer ein herrliches Bild und einen geschlossenen Eindruck; er ist Zeuge eines machtvollen neuen Deutschlands! Zur Rechten versucht der russische Pavillon mit seinen „stürmenden Gestalten“ für die USSR zu werben.

Beim Betreten des Deutschen Hauses glauben wir „alte Bekannte“ zu sehen — ja, richtig, es sind die





Das Deutsche Haus



Überall wird noch gebaut



Starker Andrang im Deutschen Haus



Die Kolonialausstellung auf der Schwaneninsel

netten Kerle der Berliner Olympiade in ihren schmunken Uniformen. Jetzt regeln sie im Deutschen Haus den Verkehr. Es ist nötig, denn hier herrscht eine beängstigende Fülle; bis 180000 Besucher zählte man an einzelnen Tagen, und oft mußte das Haus wegen Überfüllung geschlossen werden. Bewundernd stehen die Menschen vor den großen Vitrinen, die Gegenstände deutscher Handwerkskunst bergen. Großer Andrang herrscht bei dem Thüringer Glasbläser, der den Zuschauern seine Kunst zeigt. Bestaunt werden der neueste Rennwagen von Mercedes-Benz, der blitzende Zeppelinmotor. Herrliches Porzellan der Staatlichen Porzellan-Manufaktur, Gold- und Silberarbeiten sind zu sehen. Starkes Interesse finden Zellwolle und Vistrafaser, immer wieder werden sie befragt, und so manche „Probe“ verschwindet als Andenken in den Taschen der Bewunderer.

Wie anders ist es doch, wenn wir den russischen Pavillon betreten. Sahen wir im Deutschen Haus nichts als Leistungen, so dringt uns hier in Form von Zitaten, Photos und Tabellen ein Schwall von Worten und Zahlen entgegen, wie man ihn nirgend in der ganzen Ausstellung wiederfindet. Außer einem Automobil — amerikanischer Herkunft — wird auch das Modell einer Lokomotive gezeigt, und vergleichsweise ermessen wir so recht, was deutsche Wertarbeit ist. Man empfindet das Gefühl einer großen Leere und verläßt den Pavillon der Sowjetunion mit dem Bewußtsein, nichts weiter als eine groß aufgeblasene und hemmungslose Propaganda vernommen zu haben. — Aus eigener Anschauung können sich alle Besucher der Ausstellung ein Urteil bilden, und immer wieder hören wir, auch von Franzosen, daß das Deutsche Haus der schönste Pavillon sei.

Mit leise dahinhuschenden Elektromobilen machen wir eine Rundfahrt durch die Ausstellung und bewundern die Geschicklichkeit, mit der die Fahrer sich einen Weg durch die manchmal drangvoll zusammengeballten Zuschauermassen bahnen.

Nach dem Besuch verschiedener Pavillons bringt uns ein Seinedampfer zur Kolonial-Ausstellung. Schade, daß auch diese interessante Schau erst zur Hälfte fertig ist. Hier ein kurzes Erlebnis. Begegnen wir da einem Kamerun-neger, der uns fragt, ob wir Deutsche sind. Wir bejahen; er schüttelt uns darauf die Hand, und mit überzeugenden Gesten, die seinen ganzen Freudenausbruch wider-



Hier wird gestreikt

spiegeln, hören wir von ihm die Worte: „Deutschland, Deutschland über alles!“ — Ob es nur der einzige Neger unserer früheren Kolonien ist, der so denkt?

Eine Fahrt auf den Eiffelturm vermittelt uns aus 300 m Höhe ein wunderschönes, gewaltiges Bild über das Ausstellungsgelände und Paris.

Verlassen wir einmal die Ausstellung am Place de la Concorde. Fast 45 000 Automobile passieren täglich diesen Platz. Durch den Fortfall der Straßenbahn wickelt sich der außerordentlich starke Verkehr besonders lebhaft ab. Bewundernswert ist die leichte und gefällige Art, mit der die Polizisten diesen Verkehr beherrschen. Von hier führt eine der schönsten Straßen, die Avenue des Champs-Élysées, zum Triumphbogen (Arc de Triomphe), unter dem sich das Grab des unbekannten Soldaten befindet.

Eine Stadtrundfahrt bringt uns noch an sehenswerte Stätten; herrliche Kirchenbauten, wie die Madeleine, Notre Dame und Sacre Coeur. Weiter sehen wir den Invalidendom und Palais du Louvre, das Museum, in dem auch das bekannte Gemälde der „Mona Lisa“ gezeigt wird.

Vom 12. bis 15. Juli erleben wir die Nationalfeiertage. Der Höhepunkt ist der 14. Juli, der Tag der Truppenparade. Bejubelt von den Zuschauern sehen wir alle Truppenteile; Kavallerie, leichte und schwere Geschütze und Tanks folgen den Fußtruppen. Über uns hinweg braust die Luftwaffe mit Hunderten von Flugzeugen. Ein eindrucksvolles Bild von der gewaltigen Aufrüstung Frankreichs.

Daß auch an den Nationalfeiertagen gestreikt wird, ist eine Selbstverständlichkeit. Überall ist Polizei und Mobilgarde in hohem Maße eingesetzt. Da es sich zurzeit um den „Generalstreik“ des Gastwirtsgewerbes handelt, kann man seinen Kaffee nur unter Bewachung einnehmen. Glücklicherweise sind wir, daß diese Zeiten bei uns längst der Vergangenheit angehören, und Stolz und Freude empfinden wir, Deutsche zu sein, die in Frieden leben und in Ruhe ihrer Arbeit nachgehen können.

Wir fahren nach Paris und können sagen, es war eine kleine Weltreise; man frühstückte in Paris, aß zu Mittag in Italien Spaghetti, nahm den Fünfuhr-Tee in England — aber am schönsten ist es in Deutschland zu leben!



Der Triumphbogen (Arc de Triomphe)



Grab des unbekannten Soldaten



Blick vom Eiffelturm zum Trocadero

Aufn. (9) Bengelstorf



Werk-Ehrendienst

Aufn. Eberth, Kassel

Werkkamerad Bürmann begrüßt freudig den Kreis-Schulungswalter Pg. Löser, der ihn 8 Tage an der Werkbank ablöst

Der Vertiefung und inneren Wahrhaftigkeit des neuen deutschen Sozialismus wurde mit dem durch unseren Gauleiter Ende 1936 verkündeten „Werkehrendienst“ ein Ehrenmal gesetzt, das als liches Zeichen ernstesten Verantwortungsbewußtseins die begeisterte Zustimmung aller in der Partei und ihren Gliederungen hauptamtlich tätigen Mitglieder gefunden hat. Der Gedanke dieser Einrichtung gipfelt in der Forderung, daß hier durch die Tat bekundet werden soll: Die Idee der Volks- und Schicksalsgemeinschaft ist nirgend in der Welt erreicht und nur bei uns in Deutschland verwirklicht.

Das Erlebnis eines achttägigen werktätigen Einsatzes unter schaffenden deutschen Volksgenossen gibt den hauptamtlich tätigen Männern der Partei das unauslöschliche Gefühl, als gleichwertige Arbeiter angestellt und behandelt zu werden. Durch ihr ernstes Bemühen zur gleichwertigen Ableistung des Arbeitspensums an der Werkbank aber bringen sie die Achtung vor der Leistung der anderen Volksgenossen durch die Tat zum Ausdruck. In dieser Tat können sie das herrliche Bewußtsein haben, daß sie an Stelle derer werken, die durch diesen Einsatz als Werkehrendiensturlauber zur Erholung hinausfahren können.

Wenige Monate sind vergangen, seit die ersten kurhessischen Arbeitskameraden als Werkehren-

diensturlauber hinausfahren, um im schönen Battenberg, umhegt von der verständnisvollen und fürsorglichen Gastfreundschaft einer ganzen Stadtgemeinschaft, acht herrliche Erholungstage zu verleben. Von der gleichen Kameradschaft und selbstverständlichen Gastfreundschaft wissen auch alle anderen etwa 400 schaffenden Männer und Frauen unseres Heimatgaves zu berichten, die inzwischen außer in Battenberg, in Veckerhagen, Bad Sooden-Allendorf und nunmehr in Willingen ihren zusätzlichen achttägigen Urlaub durch den Werkehrendienst verleben durften. Sie sind alle mit Recht stolz darauf, einmal im Mittelpunkt des Geschehens in unserem Gau gestanden zu haben, indem sie sich als beste Vertreter ihrer Betriebsgemeinschaft fühlen durften, die es vor aller Welt zu ehren und auszuzeichnen galt. Jetzt, nach wenigen Monaten „Werkehrendienst“ in unserem Gau können wir mit Recht sagen, daß diese im ganzen Reich erstmalige Aktion der NSDAP. gerade von den schaffenden Volksgenossen vor allem wegen seines ideellen Wertes so sehr bejaht wird, wie kaum eine andere ähnliche Art zuvor. Wir sind stolz darauf, daß auch in dieser Hinsicht wieder einmal der Gau Kurhessen dank der weitsichtigen Initiative unseres Gauleiters, Staatsrat Weinrich, und dank des tatkräftigen Einsatzes des von ihm mit der Durchführung dieser Aktion beauftragten

Gauobmannes der DAF., Herbert Köhler, dem übrigen Reich ein Beispiel gegeben hat, das im Reich sowohl wie auch in anderen Gauen seine Nachahmung gefunden hat.

Denn nicht allein der Arbeiter ist es, den diese Einrichtung zutiefst berührt, sondern auch der ablösende Politische Leiter, der führende Mann in der Partei oder in einer Gliederung und die hauptamtlich in der Bewegung tätigen Frauen und Mädchen, kurz alle bisher zum Einsatz gelangten männlichen und weiblichen 400 Werkerehrendienstler sind um ein sehr schönes Erlebnis reicher geworden, das sie in ihrem Leben nie wieder vergessen werden. Sie haben an einem Werkplatz mit deutschen Arbeitsmenschen eine Kameradschaft der Tat geübt, wie es sie in dieser echten und geraden Selbstverständlichkeit nur selten gibt; sie haben in harter Arbeit versucht, ihr Äußerstes zu leisten, und erleben nun die stolze Freude, als Nationalsozialisten auf entscheidendem Posten im Werden der Deutschen Volksgemeinschaft sich bewährt zu haben. Unzählig sind die Berichte und Erlebnisschilderungen dieser Männer und Frauen des kurhessischen Werkerehrendienstes, die alle eine begeisterte Zustimmung zum Ausdruck bringen, unzählig waren auch die Fälle, in denen es sie wieder hinzog in die Betriebsgemeinschaft, wenn es galt, mit den Werkskameraden zusammen das Fest des 1. Mai zu feiern, als Arbeiter unter Arbeitern, als deutscher Mensch unter deutschen Menschen. Und niemand wird unter diesen Männern und Frauen des Werkerehrendienstes sein, der, in seinen Beruf wieder zurückgekehrt, sich nicht gern dieser alten Kameradschaft erinnerte, der nicht in ehrlicher Freude auch im späteren Leben wieder die Hand seines einstigen Arbeitskameraden am Werkplatz ergriffe, um mit ihm des bei harter Arbeit gemeinsam Erlebten zu gedenken. Darin liegt eben das Soldatische der nationalsozialistischen Weltanschauung, in dem Bewußtsein der Kameradschaft aus dem gemeinsam erlebten Schicksal dort, wo es einmal hart hergegangen ist. Auch wenn das nur acht Tage lang gedauert hat, haben Nationalsozialisten genügend Denkvermögen und Vorstellungskraft, um zu wissen, um was es dabei geht. Darum bejahen die Männer und Frauen der Bewegung des Gaues Kurhessen diesen Werkerehrendienst, nachdem sie ihn erlebt haben, aus tiefstinnerstem Empfinden. Wir wollen einen Werkerehrendienstmann, den Pg. Löser, selbst sprechen lassen, um mit ihm den Weg des Glaubens an den herrlichen Sozialismus unseres Reiches zu gehen.

„In der zweiten Woche des Monat März war ich in der Kesselschmiede, Werk Rothenditmold, der Firma Henschel & Sohn tätig und löste den Arbeitskameraden Bürmann ab, der während dieser Zeit zur Erholung nach Battenberg fuhr. Der Werkerehrendienst gestaltete sich für mich als ehemaliger Henschelaner zu einem Erlebnis. Schon am Sonntag in der Frühe fuhr ich wie ein

Blitz aus dem Bett und glaubte, die Zeit verschlafen zu haben, um pünktlich an die neue Arbeitsstätte kommen zu können. Doch ein paar beruhigende Worte meiner Frau gaben mir zu verstehen, daß auch bei Henschel & Sohn am Sonntag nicht gearbeitet wird. Doch am anderen Tage wurde es ernst. Um $3\frac{1}{6}$ Uhr hat es gegongt, und dann ging es, mit einem blauen Anzug und anderen notwendigen Kleinigkeiten unterm Arm — mit einem Frühstück für Schwerarbeiten versehen — auf nach Rothenditmold. Es war noch reichlich früh, der Morgen dämmerte eben, als ich über den Fabrikhof, vom Pförtner freundlich empfangen, das Büro für Aufnahme der Arbeitskräfte erreichte. Hier wurde ich mit einer Nummer versehen und in die große geräumige Garderobe geschickt, wo ich das blaue Arbeitskleid anzog, und dann ging es in die weite Kesselmontage an die Arbeit. Empfangen von der Musik der Arbeit, die mit allen ihr zur Verfügung stehenden Tonarten und Tonstärken aufwartete, und vielen fragenden Blicken von geschäftigen Menschen, die an, in und auf den Kesseln herumhantierten, erreichte ich mein neues Betätigungsfeld. Frage hin, Frage her — und dann ging es hinauf auf den Kessel. Schrauben anziehen, Muttern aufdrehen, beim Verlegen von Rohrleitungen behilflich sein, waren meine Beschäftigungen, an die ich mit einer freudigen Begeisterung heranging. Manch voreiliges Mißtrauen und Lächeln verschwand, und bald war dicke Freundschaft zwischen der Akkordkolonne Bürmann und mir geschlossen. Ich war in ihr aufgegangen, und wir haben gemeinsam eine Woche in guter Kameradschaft gelebt. Wenn auch das Gehör stark in Mitleidenschaft gezogen war von der unentwegt alles übertönenden Symphonie der Arbeit, wenn die „zarten, weichen“ Hände schwarz, hart und rissig geworden waren, so war doch die Brücke zwischen dem schaffenden deutschen Arbeiter und dem Politischen Leiter geschlagen. Hier war durch die Tat bewiesen, daß durch das gegenseitige Verständnis für die jeweiligen Arbeitsgebiete und die Erfordernisse unserer Zeit ein inniges Verhältnis zwischen politischer Führung und dem Arbeitsleben vorhanden ist. Der ausgleichende Gedanke der Gemeinschaft wird das gegenseitige Vertrauen vertiefen helfen und damit den Weg frei machen für den tatkräftigen Einsatz des gesamten Volkes. Ein Tag nach dem andern verging, schnell war der letzte Tag erreicht. — Der Vorarbeiter Bürmann arbeitet heute wieder an seinen Kesseln, und ich sitze wieder vor meinem Schreibtisch. Die Erinnerung an dieses gemeinsame, schöne Erlebnis wird uns beide und dazu noch manchen Arbeitskameraden des öfteren in Gedanken zusammenführen.“

Der Arbeitskamerad Bürmann hat seine Gedanken, sein Urlaubserlebnis niedergeschrieben, um es der großen Henschelaner-Gemeinschaft zu vermitteln.

„Wie überrascht war ich, als mir am 6. März dieses Jahres von unserem Bürovorsteher mitgeteilt wurde, daß ich zu einem achttägigen Erholungsurlaub, ermöglicht durch den Werkehrendienst, nach Battenberg fahren sollte. Und gleich am anderen Morgen sollte es fortgehen. Nach einer Ansprache im Haus der deutschen Arbeit durch Gaubetriebszellenobmann der NSDAP. und Gauobmann der DAF., Herbert Köhler, fuhren wir mit zwei Omnibussen über Fritzlar, Bad Wildungen, Frankenberg nach Battenberg. Schon etwa 5 km vor unserem Ziel holte uns der Motorsturm von Battenberg ab. Festlich war der Empfang in Battenberg. Fast alle Einwohner des Städtchens waren auf den Beinen. Die Formationen standen Spalier von der Stadtgrenze bis zum Marktplatz, wo eine Begrüßung durch den Bürgermeister, den Ortsgruppenleiter der NSDAP., stattfand. Nach den Begrüßungsansprachen wurden wir von SA. und BDM. zu unseren Quartieren begleitet, wo wir sehr freundlich aufgenommen wurden. Wir Urlauber fühlten uns schon am ersten Tage wie zu Hause, es war, als ob wir uns alle schon lange gekannt hätten. Schon der erste Abend brachte uns ein gemütliches Beisammensein, das die Hauskapelle des Arbeitsdienstes verschönte. Am anderen Tage wurden uns dann die Sehenswürdigkeiten von Battenberg gezeigt. Am Dienstag besichtigten wir das Eisenwerk Auhammer, das ausschließlich mit Wasserkraft arbeitet. Nach einer Begrüßung durch die Werkkapelle und den Betriebsführer



Aufn. Eberth, Kassel

Arbeitskamerad Bürmann verabschiedet sich von Pg. Löser zum Antritt seines Urlaubs



Werkaufn. H. & S.

Gaujugendwalter Christoph bei der Arbeit. Auch er hat einen Arbeitskameraden für 8 Tage abgelöst

wurden wir durch das Werk geführt, das besonders für uns Henschelaner hochinteressant war, da wir doch täglich mit Eisen umgehen. Als Andenken bekamen wir alle ein Schlüsselkettchen mit Hufeisen, das wir noch heute zur Erinnerung an die schönen Battenberger Tage tragen. Am Mittwoch machten wir dann eine Wanderung nach Holzhausen, wo uns die Frauenschaft mit Kaffee und Kuchen, Brot, Butter und Wurst und vor allem mit schönen Eierpfannkuchen auf das freundlichste bewirtete. Wir wanderten dann von dort nach Laisa, wo wir den Abend verbrachten. Als wir den Rückweg antreten wollten, gab es eine Überraschung. Sämtliche Autobesitzer Battenbergs waren zur Stelle und fuhren uns wieder zu unseren Quartieren. Der Donnerstag sollte uns in die nähere Umgebung Battenbergs führen, aber leider regnete es, und wir mußten bald wieder umkehren. Am Freitag machten wir einen Ausflug nach Dodenau, und Sonnabend wurde durch eine fröhliche Feier unser Urlaub in Battenberg beendet. Nach einer Ansprache des Ortsgruppenleiters fuhren wir am Sonntag wieder nach Kassel zurück, und noch heute denken wir voll Freude an unsere Urlaubstage in Battenberg zurück. Ja, dort war wahre Volksgemeinschaft zu verspüren. Wir danken denen, die den Werkehrendienst ins Leben riefen, und denen, die in kameradschaftlicher Verbundenheit ihre Arbeitskraft einsetzten, um uns diesen Urlaub zu schenken.“

Aus den Geburtsstunden des Henschel-Kraftwagens

Direktor A. Sack

Dreifach ist der Schritt der Zeit:
Zögernd kommt die Zukunft hergezogen,
Pfeilschnell ist das Jetzt entfliegen,
Ewig still steht die Vergangenheit.

Schiller.

Noch klingt in uns allen Schreck und Schmerz nach über den plötzlichen Heimgang des allverehrten stellvertretenden Betriebsführers, „unseres Dr. Fichtner“. Als dieser Mann aus unseren Reihen gerissen wurde, stockte uns das Herz, wir fühlten den Schritt der Zeit, den Abschluß einer in sich gerundeten Epoche in der fortschrittlichen Entwicklung des Henschel-Unternehmens. Die sterbliche Hülle dieses treuesten Henschelaners ist uns genommen, behalten aber dürfen und werden wir die Erfolge seiner rastlosen, sich für die Henschel-Betriebe verzehrenden Arbeit, sein leuchtendes Vorbild unerschütterlicher Treue und menschlicher Güte.

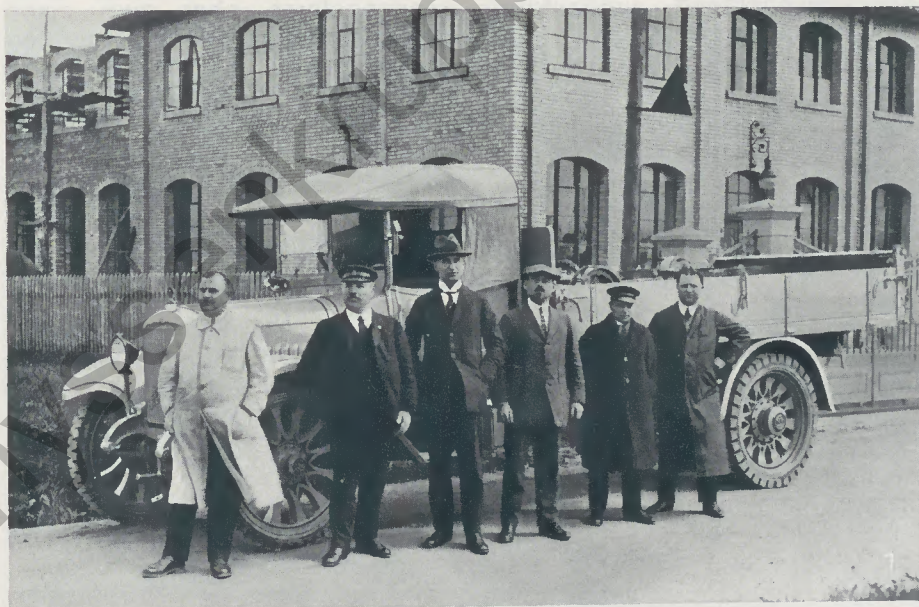
Viele Jahre ist es mir vergönnt gewesen, mit diesem Manne zusammenarbeiten zu dürfen und seine beruflich und menschlich hervorragenden Eigenschaften schätzen zu lernen. Zu der schönsten und stolzesten Erinnerung aber gehört für mich das Gedenken an jene Zeit, als der Henschel-Kraftwagen das Licht der Welt erblicken sollte. Hier durfte ich in enger täglicher Zusammenarbeit mit Herrn Dr. Fichtner Geburtshelfer sein. Daß einem lebensfähigen Kinde, einem kräftigen Henschel-Kraftwagen zum Dasein verholfen wurde, davon zeugt die Fülle der Kinder und Kindeskinde, die im Laufe von nur 12 Jahren aus ihrer Geburtsstadt Kassel ins Leben hinausgefahren sind in das weite Erdenrund.

Aus dieses Wunders Geschehen schweifen meine Gedanken zurück zu der Zeit der Urahren des Henschel-Kraftwagen-Geschlechtes.

Ein trüber Herbsttag des Jahres 1924, so recht der passende Rahmen für die gedrückte Stimmung, die auf uns allen lastete. Der Leiter des Henschel-Unternehmens, Herr Karl Henschel, der Vater unseres Herrn Oscar R. Henschel, lag auf den Tod krank. Die deutsche Wirtschaft stand vor dem Abgrund. Die Lokomotivindustrie lag völlig am Boden. Tausenden von Henschelanern drohte das Gespenst der Arbeitslosigkeit. Wir alle wußten von der Sorge der Geschäftsleitung um die Erschließung neuer Fertigungsgebiete, damit den Henschelanern Arbeit und Brot erhalten werde. Aber alle Bemühungen schienen bislang im Sande zu verlaufen.

Ich saß im ersten Stock des Verwaltungsgebäudes als Prokurist der Einkaufs-Abteilung und Leiter des werkeigenen Personen- und Lastkraftwagen-Betriebes in gedrückter Stimmung bei der Arbeit, als mich das Telephon zu Dr. Fichtner rief. Ich erfuhr von Herrn Dr. Fichtner im Beisein des Herrn von Gontard, daß für die Firma Henschel die Möglichkeit vorläge, mit der Firma Franz Brozincevic & Co., Wetzikon bei Zürich, wegen Erhalt einer Lizenz für die Herstellung mittlerer und schwerer Nutzkraftwagen in Verbindung zu kommen. Gleichzeitig händigte Herr Dr. Fichtner mir das Lichtbild eines für deutsche Verhältnisse etwas merkwürdig aussehenden Lastkraftwagens zur Beurteilung aus. Dieser von Brozincevic gebaute und für 5 t Nutzlast bestimmte Wagen sollte nach der Beschreibung einen leistungsfähigen 50-PS-4-Zylinder-Vergasermotor, eine neuartige Motorbremse und eine vom Motor angetriebene Dreiseiten-Kippvorrichtung besitzen. Er hatte an Stelle eines geschlossenen Holzführerhauses nur ein zusammenklappbares Planverdeck und große Speichenräder aus Holz. Instinktiv

fühlte ich bei der Betrachtung des Lichtbildes, daß die Möglichkeit einer für die Firma Henschel lebenswichtigen Entscheidung in greifbare Nähe rückte. Die Wucht der Tatsache, daß die Zeit für die Erweiterung des Fertigungsgebietes überreif war, wenn nicht unabsehbarer Schaden eintreten sollte, lastete auf uns allen und löste in jenen Augenblicken im Arbeitszimmer des Herrn Dr. Fichtner eine gespannte Erwartung aus. Im Banne dieser Stimmung wollte ich an Hand des Lichtbildes keine leichtfertige Stellungnahme geben, sondern erwiderte Herrn

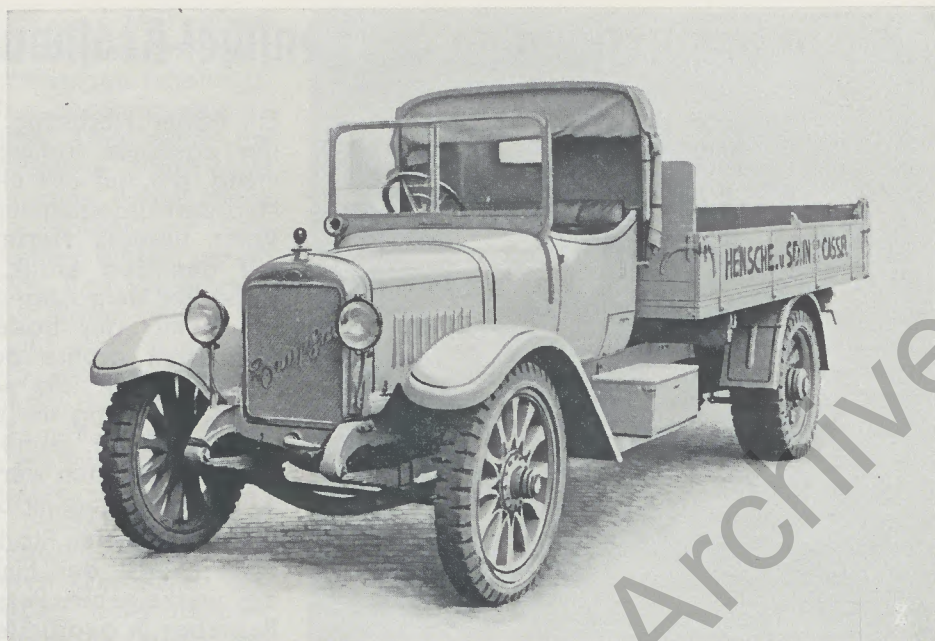


Von links nach rechts:

Kirchensteiner, Franz Brozincevic, Sack, Hanstein, Paul Brozincevic, Gauß

Dr. Fichtner und Herrn v. Gontard kurz: „Nach diesem Bilde ist die Brauchbarkeit des Fahrzeuges nicht zu beurteilen; sie läßt sich nur im Fahrbetrieb praktisch feststellen.“ Das leuchtete ein. Wir begaben uns sofort in das Arbeitszimmer des Herrn Generaldirektors Beyer, der Herrn Dr. Fichtner und mich beauftragte, zu Brozincevic in die Schweiz zu fahren, um die Fahrzeugeigenschaften des 5-t-Kippwagens im Vor gelände der Alpen zu erproben und die fabrikatorischen Einrichtungen in Augenschein zu nehmen.

Unser Besuch mußte jedoch auf den 15. Januar 1925 verschoben werden, weil vorher die Möglichkeit, einen fahrfertigen Wagen bei Brozincevic zu besichtigen, noch nicht gegeben war. Wir fanden eine kleine Kraftwagenfabrik vor, die aber mit etwa 150 Mann Belegschaft über einen hervorragend geschulten Facharbeiterstamm verfügte und in tadelloser Organisation aufge zogen war. Der Betrieb konzentrierte sich in der Hauptsache auf den Zusammenbau der Motoren und Fahrzeuge. Die Zubehöerteile wurden teils fertig von außerhalb bezogen, teils halbfertig oder roh, um dann bei Brozincevic fertig bearbeitet zu werden. Als erstes fand die Probefahrt mit dem 5-t-Dreiseiten-Kipplastwagen statt, der mit Kies beladen worden war. Das Fahrzeug wurde zunächst von Herrn Paul Brozincevic, der dann später längere Zeit in unserem Kasseler Unternehmen mitarbeitete, gesteuert. Der mit Elastic-Bereifung ausgerüstete Wagen erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/Std. und zeigte bei den kurvenreichen Straßen des Vor alpengeländes eine hervorragende Wendigkeit. Auch das gute Anzugsvermögen des Motors war auffallend. Ganz besonders gefiel uns die Motorbremse, durch deren richtige Anwendung die Bremsbeläge der mechanischen Hand- und Fußbremsen geschont wurden. Herr Paul Brozincevic übergab mir dann das Steuer, und ich hatte damit Gelegenheit, durch eigenes Fahren die guten Eigenschaften des Fahrzeuges kennen zu lernen und sie Herrn Dr. Fichtner zu bestätigen. Als wir nach Wetzikon zurückkehrten, war unser Oberingenieur, Herr Hayn, nachträglich ein getroffen und nahm an der weiteren Besichtigung teil, die sich auf die Vorführung der hydraulischen Kippvorrichtung erstreckte. Diese arbeitete sehr zuverlässig und war leicht regulierbar.



Brozincevic-Motorwagen mit motorhydraulischer Dreiseitenkupplung.
Erstes Modell für den Beginn des Henschel-Kraftwagenbaus

Schließlich erfolgte dann eine eingehende Besichtigung der Fabrikanlage und der Fabrikation. Besonderes Interesse zeigten wir für den 4-Zylinder-Benzinmotor, der als Einblockmotor einfach und übersichtlich konstruiert war. Außerdem ergaben von uns angestellte Erhebungen, daß die Firma Brozincevic mit ihren Fahrzeugen bei der Eidgenössischen Postverwaltung sehr gut eingeführt war; ein nicht zu unterschätzender Faktor, wenn man bedenkt, daß der größte Teil der Brozincevic-Fahrzeuge die schwierigen Alpenstraßen mit ihren starken Kurven und Steigungen zu befahren hatte.

Als Herr Dr. Fichtner, Herr Hayn und ich Wetzikon verließen, hatten wir eine zwar kleine Kraftwagenfabrik kennengelernt, aber auch einen Nutzkraftwagen, dessen Vorzüge in bezug auf Motor, Motorbremse und Hinterachsantrieb gegenüber den damaligen deutschen Erzeugnissen nicht geleugnet werden konnten. Über diese Tatsache waren wir drei Abgesandten uns klar. Ob aber diese Tatsache ausreichte, unserer Firma die Aufnahme des Kraftwagenbaues nach diesem Vorbild zu empfehlen, war eine andere Frage angesichts der Bedeutung und Größe des Objektes. Im gegenseitigen Gedankenaustausch über diesen Punkt habe ich die großzügigen, aber verantwortungsbewußten Eigenschaften des Herrn Dr. Fichtner kennengelernt. Nicht Äußerlichkeiten, wie etwa die sehr kleine Fabrik der Firma Brozincevic, beeinflussten ihn, sondern er suchte den Kern herauszuschälen, um festzustellen, ob er gesund sei. Dieser Kern war aber schließlich der von der kleinen Fabrik gebaute hervorragende Wagen. So kamen wir überein, unserer Firma die Aufnahme des Kraftwagenbaues unter Zugrundelegung der Brozincevic-Bauart zu empfehlen. Das war am 17. Januar 1925.

2 Tage später, am 19. Januar 1925, entschloß sich die Firma Henschel & Sohn endgültig zur Aufnahme des Kraftwagenbaues. Diese Entscheidung teilte unsere Firma an Brozincevic mit einem von Herrn Dr. Fichtner und mir unterzeichneten Schreiben vom 19. Januar 1925 mit. Die wesentlichen Sätze dieses Schreibens lauten:

„Unsere Herren sind von ihrer Reise zurückgekehrt. Auf Grund der gemachten Berichte und nach den uns bereits durch Herrn Fey unterbreiteten Bedingungen sind wir grundsätzlich bereit, den Bau der Lastkraftwagen nach Ihren Zeichnungen und gestützt auf Ihre Erfahrungen hier aufzunehmen.“

Bereits am 26. Januar 1925 besuchten uns dann der Seniorchef der Firma Brozincevic, Herr Franz Brozincevic, und Herr Kirchensteiner, und am gleichen Tage wurde der Lizenzvertrag zwischen den Firmen Henschel und Brozincevic abgeschlossen. Eine neue Epoche von grundlegender Bedeutung nahm für die Firma Henschel ihren Anfang. Der Vertrag sah vor, daß Henschel von Brozincevic einen Probewagen kaufte. Dieses Fahrzeug sollte ein Modellwagen sein und praktischen Studiumszwecken dienen. 3 Monate später wurde dieser Modellwagen von mir in Wetzikon zur Überführung auf eigener Achse nach Kassel übernommen. Der Weg führte über die Schweizer Grenze bei Gottmadingen, über Villingen, Schwarzwald, Heidelberg, Frankfurt, Marburg nach Kassel. An der Überführung nahmen außer mir unser Herr Hanstein teil, der Meister unseres werkeigenen Personen- und Lastkraftwagenbetriebes, mit dem ich auf diesem Gebiete schon lange zusammenarbeitete, und der junge Herr Paul Brozincevic. Die Fahrt dauerte bei schönem, trockenem Wetter 3 Tage, und wenn mich noch irgend etwas in meinem im Januar abgegebenen Gutachten für die Aufnahme des Kraftwagenbaues bestärken konnte, so waren es die Fahr-

eigenschaften, die ich auf dieser etwa 700 km langen Strecke mit ihren vielen Kurven, Bergen, Gefällen bei den damals sehr schlechten Straßenverhältnissen kennenlernte. Die Abfahrt dieses Fahrzeuges in Wetzikon morgens um 8 Uhr war eine alle Beteiligten bewegende Angelegenheit. Der Seniorchef der Firma Brozincevic, seine Söhne, Herr Prokurist Kirchensteiner, die Konstrukteure, sie alle waren zugegen und wünschten uns gute Fahrt. Kurz vor der Abfahrt wurde Bild 1 zur Erinnerung aufgenommen. Bild 3 zeigt das Fahrzeug und seine Besatzung kurz nach der Ankunft in Kassel. Im übrigen wurde die Zeit, die zwischen dem Abschluß des Lizenzvertrages mit Brozincevic und dem Eintreffen des Modellfahrzeuges in Kassel lag, ausgenutzt. Die unter der Leitung von Herrn Dr. Fichtner einsetzenden Vorarbeiten erstreckten sich unter dauernder Führungnahme mit Brozincevic vor allem auf die Klärung der Frage, welche Einzelteile sich für die Anfertigung in unseren eigenen Werken eigneten, und welche Werkstätten die Herstellung übernehmen sollten. Bei einem weiteren Besuch, den Herr Dr. Fichtner zusammen mit Herrn Direktor Gerhard bei Brozincevic ausführte, wurde auch beschlossen, einige gute Vorarbeiter der Firma Brozincevic für längere Zeit nach Kassel zur Anlernung unserer Arbeiter zu entsenden. Auch erklärte sich Herr Franz Brozincevic bereit, seinen Sohn Paul unserer Firma für 1 bis 2 Jahre zur Verfügung zu stellen. Mit diesen Maßnahmen und dem Eintreffen des ersten Modellwagens in Kassel wurden die ersten praktischen Voraussetzungen für den Beginn des Henschel-Kraftwagenbaues geschaffen.

Nun konnte mit „Vollgas voraus“ gestartet werden. Wann würde wohl der erste in Kassel hergestellte Henschel-Lastkraftwagen in die Lande hinausfahren? Bis zu diesem Zeitpunkt über die interessante weitere Entwicklung zu berichten, sei späteren Aufsätzen vorbehalten.



Von links nach rechts: Sack, Paul Brozincevic, Hanstein



Kamerun

Carl F. Ronsdorf

Zapfen von Kautschuk-Bäumen. Während im Jahre 1858 noch 400 t den gesamten Weltbedarf an Kautschuk deckten, brauchte Deutschland allein im Jahre 1932 50 170 t. Unsere tropischen Kolonien lieferten 1913 bereits $\frac{1}{10}$ unseres damaligen Bedarfs. Die Ausnutzung aller Anbaumöglichkeiten in den Kolonien in Verbindung mit der Buna-Erzeugung der Heimat würde heute die volle Deckung unseres Gummibedarfs sicherstellen.

Aufn. 131 Reichs-Kolonialbund

Kamerun ist eine sehr wertvolle Kolonie, wenn auch in anderer Hinsicht als Südwest- oder Ostafrika: es versorgte uns in der Hauptsache mit Gummi — einem der sechs entscheidenden Weltrohstoffe! —, mit pflanzlichen Ölen, tropischen Edelhölzern, Bananen und Kakao. Die Franzosen bezeichnen heute ihren Mandatsteil von Kamerun als die „Perle ihrer überseeischen Besitzungen“.

Die Vorgänge bei der Erwerbung der Kameruner Küste sind bemerkenswert. Die eingeborenen Häuptlinge hatten den Leitern der dortigen deutschen Faktoreien die Abtretung ihrer Rechte angeboten. Die Deutschen sicherten sich die Unterstützung ihrer Regierung und erwirkten die Entsendung des Reichskommissars Dr. Nachtigal, der am 10. Juli 1884 in der Dualabucht eintraf. Die Verhandlungen mit den Häuptlingen führten rasch zu günstigen Verträgen, so daß am 14. Juli die deutsche Flagge in Duala gehißt werden konnte. Nur wenige Tage später erschien ein englisches Kanonenboot, um das Land für Großbritannien in Besitz zu nehmen: es blieb den Engländern trotz Protest jedoch nur übrig, unsere Rechte auf die Küste vom Rio del Rey im Norden bis zum Kampofluß im Süden anzuerkennen.

Das von uns in der Folgezeit dem Deutschen Reiche unterstellte Gebiet ist mit seinen 795 000 qkm Bodenfläche nahezu $1\frac{3}{4}$ mal so groß wie das heutige Deutschland bzw. so groß wie Frankreich und England zusammen.

Kamerun umfaßt zwei deutlich unterscheidbare Regionen: den Urwaldgürtel an der Küste — der das Land in den Ruf eines klimatisch ungesunden Gebietes brachte — und das sogenannte „Gras-

land“ im Inneren, eine Landschaft von teils Urwald-, teils Parksavannen-, teils Steppencharakter. Da der Boden von der heißen Küstenniederung terrassenförmig zum kühleren Hochland emporsteigt, sind die Kameruner Flüsse sämtlich nur auf kurze Strecken landeinwärts schiffbar, bieten aber in den Wasserkraften ihrer Katarakte einen wertvollen, in Zukunft zu nutzenden Schatz. Im Südteil des Hochlandes, den, wie die Küste, weithin Urwald bedeckt, ist unsere Kenntnis des Landes auch heute noch sehr lückenhaft, ein Umstand, der noch manche wertvolle Entdeckungen erhoffen läßt.

Der Urwald, die Savanne und die Steppe der Tschadsee-Niederung im Norden weisen verschiedene Bevölkerung auf. Aus den bunt zusammengewürfelten Rassen Kameruns heben sich vier heraus: im Urwald die schwarzen, primitiven Bantuneger, die nur die engste Dorfgemeinschaft kennen, in der Savanne die helleren, ackerbau-treibenden Sudanneger, im Norden die wohl den Berbern Nordafrikas verwandten, islamitischen Fulbe, die größere, staatenartige Zusammenschlüsse organisiert haben und im wesentlichen Viehzüchter sind. Schließlich sind noch die von den Fulbe unterworfenen Haussa zu nennen, die Ackerbau und Gewerbe, ganz besonders aber Handel treiben, und deren Sprache sich bis zum mittleren Sudan hin als Handelssprache durchgesetzt hat.

Für unsere Kolonialverwaltung war die wichtigste Aufgabe zur wirtschaftlichen Erschließung des Landes der Bau von Verkehrswegen. Aber die sattsam bekannte Kurzsichtigkeit des Reichstages, der diese Kolonialfragen aus kümmerlicher Perspektive heraus sah, führte dahin, daß

Kamerun bei Kriegsausbruch diejenige unserer Kolonien war, die die im Verhältnis zur Landesgröße kürzesten Bahnstrecken aufwies (160 km Nordbahn von Bonaberi bei Duala ins Innere, 180 km Mittellandbahn von Duala aus). So wandte unsere Kameruner Verwaltung ihre Aufmerksamkeit dem Straßen- und Brückenbau zu und konnte es hier immerhin auf 358 km ausgebauten Straße bringen.

Eine weitere Vorbedingung für die Erschließung des Landes war die Bekämpfung der Tropenkrankheiten, besonders in den Küstenstrichen. Die unvergänglichen Verdienste, die sich Deutschland nach dem Eingeständnis aller Nationen auf diesem Gebiet erwarb, sind so wichtig, daß ihre Darstellung einem Sonderaufsatz vorbehalten bleiben muß.

Der wirtschaftliche Wert der Kolonie ist außerordentlich groß. Um die Produktion des Landes zu steigern, haben wir schon frühzeitig Viehzuchtstationen, ein Gestüt sowie Versuchsfelder und -gärten, vor allem die Versuchsanstalt für Landeskultur in Victoria (an der Küste) angelegt.

Das wichtigste Ausfuhrgut vor dem Kriege war der uns so dringend nötige Kautschuk, dessen Anbau die Mandatsmächte vernachlässigt haben. 1912 wurde für 11,3 Mill. Mark Kautschuk aus Kamerun ausgeführt. Weitere Ausfuhrziffern für das gleiche Jahr sind: Palmkerne 4,4 Mill., Palmöl 1,6 Mill., Kakao 3,7 Mill. Beträchtliche Höhe erreichte auch die Ausfuhr von Edelhölzern, Bananen und hochwertigem Deckblattabak, so daß die Gesamtausfuhr sich im Jahre 1912 auf 23,3 Millionen Mark belief. Und das alles waren nur die ersten Ansätze zu einer großzügigen Kolonialwirtschaft, die ungeahnte Aussichten bot, aber durch den Krieg und die Fortnahme der Kolonie jäh unterbrochen wurde.

Im Weltkrieg konnte sich unsere kleine Schutztruppe der erdrückenden Übermacht von Engländern, Franzosen und Belgiern gegenüber nicht lange halten und mußte sich auf das neutrale (spanische) Gebiet von Rio Muni zurückziehen. Ihr folgten etwa 50 000 Eingeborene mit ihren Häuptlingen — für das dünn bevölkerte Land eine gewaltige Anzahl! —,



Verladen der Ernte aus den ausgedehnten Bananenkulturen um Tiko, das sich im englischen Mandatteil Kameruns zu einem der Haupthäfen des Landes entwickelt hat

weil sie nicht unter französische oder englische Herrschaft treten wollten: eins der vielen Zeugnisse, wie gut wir es verstanden haben, die Eingeborenen für uns zu gewinnen.

Heute ist Kamerun in ein größeres französisches und ein kleineres englisches Mandatsgebiet (im Nordwesten) aufgeteilt. Im englischen Teil sind seit 1925 wieder weitgehend Deutsche in den Besitz von Pflanzungen gekommen, so daß z. B. die Bananenerzeugung dieses Gebietes nahezu völlig in den Händen deutscher Volksgenossen liegt. Die Kameruner Bananen werden fast ausschließlich nach Deutschland ausgeführt und auf eigens für ihren Transport gebauten Dampfern nach Hamburg gebracht.

Die im Ostafrika-Artikel der letzten Ausgabe des Henschelsterns enthaltenen beiden Bilder wurden von Herrn Direktor S. J. Hardebeck, Hamburg-Lokstedt aufgenommen und zur Verfügung gestellt.



Elfenbein, das weiße Gold Kameruns



Lilienthal und die Luftfahrtforschung

Zur Hauptversammlung der Lilienthal-Gesellschaft im Oktober

Aufn. (3) Archiv Lilienthal-Gesellschaft

Der Flughügel ist heute zu einer Gedächtnisstätte für den großen Flugpionier umgewandelt

„Es gibt zwar technische Schwierigkeiten, technische Unmöglichkeiten aber gibt es nicht“, das sind Worte von Otto Lilienthal, dem „Vater des Menschenfluges“, den ein unglücklicher Zufall unmittelbar vor der Verwirklichung des „freien Fluges“, seinem in jahrzehntelanger systematischer Forschungsarbeit erstrebten Lebensziel, hinwegraffte. Die beiden Lilienthal-Schüler Chanute und Herring vermittelten den Brüdern Wright, denen schließlich 1903 der erste freie Flug gelang, die Lilienthalschen Forschungsergebnisse, deren Anwendung und folgerichtige Weiterentwicklung zum Erfolg führte. Die Brüder Wright* haben das Verdienst Lilienthals, dieses großen Deutschen, jederzeit anerkannt. Trotzdem geriet sein Name eine Zeitlang in Gefahr, vergessen zu werden; denn die „Aviatiker“ mit ihren fast täglich sich überbietenden Leistungen waren zunächst einmal die Helden des Tages. Heute können wir viel besser die wissenschaftliche Leistung Lilienthals, der sich ebenbürtig seine fliegerische Tat an die Seite stellt, ermessen, nachdem die Physik des Fliegens weitgehend geklärt werden konnte.

* Siehe „Der Henschelstern“ März 1937, S. 63 — Ein alter Adler.

Lilienthal fand zu seiner Zeit eine Unmenge Theorien über das Flugproblem vor, die sich vielfach widersprachen, und von denen keine durch den praktischen Flugversuch erprobt worden war. So begann er denn damit, immer den Vogelflug als Vorbild betrachtend, Untersuchungen anzustellen über die zum Fliegen notwendige Kraft und die Größe des auftretenden Luftwiderstandes. Bald erkannte er den Vorteil des leicht gewölbten Flügelprofils. Die Vorteile des gewölbten Tragflügels hatten zwar vor ihm schon andere gefunden, hatten aber nicht wie er, immer systematisch weiterforschend, Erfahrung an Erfahrung gereiht, um die „Rätsel des Fluges“ zu lösen. Erst als er glaubte, den gesetzmäßigen Zusammenhang aller für den Flug notwendigen Faktoren gefunden zu haben, baute er sein erstes Gleitflugzeug. Mit diesem machte er dann von dem in Berlin-Lichterfelde eigens errichteten Flughügel herab die ersten zaghaften „Sprünge“, um die hebende Kraft des Windes zu erproben und um zu lernen, seinen Apparat im Gleichgewicht zu halten. Zuerst hielt er seine Tragflächen nur durch die Gleichgewichtsverlagerung des frei zwischen den beiden Flächen hängenden

Körpers in dem geringen Anstellwinkel zum Wind, der den größten Auftrieb lieferte. Aber schon bei den ersten mit großem Mut und zäher Ausdauer durchgeführten Versuchsflügen kam er auf den Vorteil eines zur Erhöhung des steuernden Momentes weit nach hinten gerückten Leitwerkes und stattete in Zukunft alle seine Apparate mit einem solchen aus.

Um den Auftrieb zu erhöhen, vergrößerte Lilienthal schließlich auch die Tragfläche, indem er Doppeldecker baute, und konnte so, immer weiter in das Flugproblem eindringend, seine Gleitflüge bis auf mehrere hundert Meter Länge ausdehnen. Als er glaubte, soweit zu sein, um ein mit einem Motor ausgerüstetes Schlagflügel-Flugzeug bauen zu können, stürzte er am 9. August 1896 in den Stöllner Bergen bei Berlin bei einem seiner Gleitflüge ab und erlag am nächsten Tage im Krankenhaus in Berlin seinen schweren Verletzungen.

Die Brüder Wright haben dann, seine Spur weiter verfolgend, zunächst im motorlosen Flug und späterhin auch in einem Flugzeug, das einen durch Motorkraft angetriebenen Drehschlag-Propeller besaß, den Dauerflug, diesen uralten Traum der Menschheit, verwirklicht.

Der Name Lilienthal aber ist mehr wie jeder andere geeignet, die Aufgabe der Gesellschaft zu kennzeichnen, die 1936 nach dem Willen des Reichsministers der Luftfahrt als einzige und umfassende Organisation der technisch-wissenschaftlichen Arbeit in der Luftfahrt gegründet wurde. Die „Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung“ übernahm die Ziele und die Arbeitsweise der nach dreijähriger erfolgreicher Arbeit aufgelösten „Vereinigung für Luftfahrtforschung“, ebenso wie die Tradition und die Tätigkeit der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt“, die sich nach fast 25jährigem Bestehen eben-



Otto Lilienthal mit einem „Eindecker“
beim Gleitflug vom Flughügel in Lichterfelde

falls auflöste, um die Zusammenfassung des wissenschaftlichen Lebens in einem einzigen Organ zu ermöglichen.

„Durch Klärung der zweckmäßigsten Richtungen, durch regen Erfahrungsaustausch und durch die Pflege fachlicher wie menschlicher Beziehungen“ fördert die Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung die Forschungstätigkeit, um nach dem Willen ihres Schirmherrn, Generaloberst Göring, „Wege zu finden, die unsere tapferen Flieger zu immer größeren Leistungen bei ihrem schweren Dienst befähigen“.



Ein Doppeldecker im Flug. Bemerkenswert das Leitwerk, das zusammen mit dem frei beweglichen Körper den Apparat im Gleichgewicht hält

Die Werkfeuerwehr der Henschel Flugzeug-Werke



Der Löschzug vor dem Sicherheitsgebäude

Werkaufl. (7) HFW.

Der Gründungstag der Werkfeuerwehr ist der 23. Juni 1934, an dem aus Männern des am gleichen Tage errichteten „Werkschutzes“ die Betriebswehr aufgestellt wurde.

Es stellte sich in den ersten Tagen heraus, daß die Aufgaben des Wachschatzes von denen der Feuerwehr so grundverschieden sind, daß die Vereinigung beider Schutzeinrichtungen sich hemmend auf den Werkschutz auswirkte, den Ausbau einer schlagkräftigen Werkswehr sogar unmöglich machte. Diese Erfahrung führte zur Aufstellung einer gesonderten Truppe. Bei der Auswahl der Männer wurde von dem Gesichtspunkt ausgegangen, daß eine Wehr nicht aus Männern bestehen darf, denen es lediglich auf Versorgung ankommt, sondern nur aus Männern, die jederzeit einsatzbereit und verantwortungsbewußt sind. Eine solche Mannschaft war gesichert, als die Führer der freiwilligen Ortswehren sich bereit erklärten, geeignete Männer namhaft zu machen, die ihren nun zum Beruf gewordenen Dienst als Feuerwehrmann mit wahrer Freude ausübten.

Wie wenige wissen, wie es damals in Johannisthal aussah, wie diese anderthalb Jahrzehnte leerstehenden Hallen Ruinen glichen, die Schritt für Schritt der Produktion zurückerobert werden mußten. Mit den Aufräumarbeiten hielt die junge Wehr gleichen Schritt, die in vier Wochen

unermüdlicher Tag- und Nachtarbeit die Schutzanlagen wieder betriebsfähig machte. Planlos abgerissene Rohrleitungen wurden ergänzt, Frostschäden beseitigt und neue Hydranten aufgestellt. Nach dieser Sicherung des jungen Werkes konnte an die Ausbildung der Mannschaft gegangen werden.

Die Ausbildung der Mannschaft wurde streng nach der Übungsordnung der Berliner Feuerlöschpolizei durchgeführt, da bei größeren Bränden nur von dieser wirksame Löschhilfe zu erwarten ist. Der einheitlichen Durchführung stand zunächst die Verschiedenheit der bisherigen Ausbildungen der Männer entgegen; sie verlangte in erster Linie die Umschulung der Männer auf den Industriefeuerschutz. Dieser aber setzt die Feuerverhütung voraus: nicht die Wehr ist die beste, welche die meisten Brände bekämpft, sondern die, die sie von vornherein verhütet.

Zur durchgreifenden Schadenverhütung muß die Gefolgschaft zur Mitarbeit gewonnen werden. Im allgemeinen glauben die Gefolgschaftsangehörigen, daß ein Feuerwehrmann sie bevormundet, wenn er auf offensichtlich fahrlässig verschuldete Fehler aufmerksam macht. Es ereignen sich immer wieder Vorfälle, die als sträflicher Leichtsinn bezeichnet werden müssen und hier erwähnt werden sollen. Die Brandwache sieht, wie aus dem Werkzeugkasten einer



Ein Sanitätsraum des Unfalldienstes

Feilbank Rauch aufsteigt. Die Untersuchung ergibt, daß ein Lötkolben im verschlossenen Werkzeugkasten glüht. Halb oder schlecht geschlossene Gashähne von Schweißapparaten werden angetroffen, die unentwegt Gas ausströmen und damit eine große Gefahrenquelle bilden. Auf Heizungskörpern findet die Brandstreife mit Öl oder Benzin getränkte Putzlappen. Diese Beispiele lassen sich beliebig vermehren und zeigen, daß die größte Gefahr für Brandkatastrophen während der Betriebsruhe nach Arbeitsschluß besteht. Während dieser Zeit müssen die Streifen der Betriebswehr mit großer Aufmerksamkeit die Hallen kontrollieren, um die Sicherheit der Werkanlagen zu gewährleisten. Die von diesen angetroffenen Brandursachen waren durchweg auf

Fahrlässigkeit einzelner Gefolgschaftsmitglieder zurückzuführen. Fahrlässigkeit heißt Mangel an Vorsicht und Voraussicht und ist mit Recht zum Schutze von Gut und Leben vom Gesetzgeber als fahrlässige Brandstiftung hart unter Strafe gestellt. Hier die Gefolgschaft immer wieder aufzuklären und unermüdlich den Streifendienst zu versehen, ist eine der vielen Aufgaben der Werkfeuerwehr.

Neben fahrlässig verschuldeten Bränden bringt der Betrieb selbst Gefahren mit sich, die sich nicht vermeiden lassen. Es sei hier das Arbeiten in Spritzkabinen und die Elektronverarbeitung herausgegriffen. Der vorbeugende Feuerschutz gegen diese Ge-

fahren besteht in der Aufstellung von ortsfesten Löschgeräten in Gestalt von Feuerlöschern, Schaumgeneratoren und Sandkisten. Diese Geräte müssen täglich auf ihre Betriebssicherheit geprüft werden. Wird ein Löschgerät gebraucht, so muß der Feuerwache unverzüglich Meldung erstattet werden, damit der Apparat wieder aufgefüllt wird.

Handelt es sich oben um ortsfeste und kleine Löschgeräte, die mehr oder weniger von der Gefolgschaft zum Einsatz gebracht werden sollen, so kommt bei Alarmierung der Wehr die große bewegliche Ausrüstung zur Anwendung. Eine automobiler Großkampfspritze mit 1500 Liter



Die Betriebswehr in Johannisthal arbeitete früher mit dem Löschkarren



Angriff über die mechanische Leiter

Wasserleistung pro Minute, ein Mannschaftswagen mit anhängbarer Motorspritze mit 800 Liter Wasserleistung, ein Gerätewagen für Unfälle aller Art mit anhängbarem Kohlen-säureschnee-Gerät, eine mechanische Leiter, ein anhängbares Luftschäumgerät und ein Krankenwagen bilden den ausgedehnten Gerätepark, der viel Fachkenntnisse und aufmerksame Pflege erfordert.

Dem Einsatz der Wehr geht die Alarmierung voraus. Hier muß der Grundsatz gelten, daß die Wehr in jedem Gefahrenfall zu alarmieren ist, auch wenn es zunächst nicht den Anschein hat, daß eine

Katastrophe eintreten könnte. Ein unnötiger Alarm ist immer noch besser als ein zu später Alarm. Das Werk Schönefeld ist mit der neuzeitlichsten, sicher arbeitenden Feuermeldeanlage geschützt, an die sämtliche Werkanlagen angeschlossen sind. In jeder Halle sind durchschnittlich sechs Feuermelder sichtbar angebracht, deren Betätigung denkbar einfach ist: Scheibe einschlagen und auf den Knopf drücken. Sofort löst die Meldeanlage ein Klingelzeichen in der Hauptwache aus, daß die Männer an die Fahrzeuge alarmiert. Ein besonderer Apparat druckt die Meldernummer und Zeit auf einen Papierstreifen, so daß jeglicher Irrtum ausgeschlossen wird, und die Betriebswehr ohne Zeitverlust ausrücken kann. Bei telephonischer Feuermeldung ist klar und deutlich der Ort anzugeben und abzuwarten, ob die Meldung richtig aufgenommen wurde. Nur dann kann die Betriebswehr schnell und an der richtigen Stelle eingreifen. Es ist selbstverständlich, daß die Belegschaft sofort mit Löschversuchen beginnt und diese bis zum Eintreffen der Wehr fortsetzt.

Eine weitere Aufgabe der Feuerwehr ist die „Erste Hilfe bei Unfällen“, die in einem großen Betrieb viel Arbeit und Unkosten verursacht. Für den Unfalldienst stehen ständig sieben vorbildlich eingerichtete Sanitätsstationen bereit. Jeder Feuerwehrmann hat eine abgeschlossene Sanitätsausbildung erhalten, die durch fortlaufenden Unterricht ergänzt wird. Wie notwendig diese Einrichtungen sind, geht daraus hervor, daß täglich auf den einzelnen Stationen durchschnittlich fünfzig bis sechzig Unfälle zur Behandlung kommen.

Aber auch Vorkommnisse anderer Art stellt die Feuerwehr vor immer wieder neue Aufgaben, denen sie in jedem Falle gewachsen sein muß. Flugunfälle, Überschwemmungen, Rohrbrüche, Verkehrshindernisse halten die Wehr in dauernder Tätigkeit, die eine umfassende Ausbildung der einzelnen Männer zu Universal-Feuerwehrmännern nötig machen. Zu dieser Universalität

zählen nicht zuletzt Handwerkerarbeiten, die in der alarmfreien Zeit verrichtet werden. Der große Fahrradpark des Werkes erfordert monatlich 150 bis 200 Reparaturen, die sämtlich von der Betriebswehr ausgeführt werden.

Mag die Ausbildung und die Ausrüstung noch so eingehend sein, so ist für den Feuerschutz des Werkes das Verständnis und die Mitarbeit der Gefolgschaft unerlässlich. Wenn diese letzte Aufgabe erfüllt wird, rechtfertigt die Gefolgschaft an ihrer Stelle die großen Kosten, die die Betriebsführung zur Erhaltung ihrer Arbeitsplätze und zum Schutze ihrer Gesundheit aufwendet.



Vergaste Räume bringen Stichflammengefahr



Arbeiten mit der Kleinmotorspritze vom Feuerlöschbrunnen



Ablöschen eines Ölbrandes mit Kohlen-säureschnee-Gerät

Sommerausflug der Henschel-Feuerwehr



Werkaufn. H. & S.

Der älteste, 1870 gegründete Werkverein der Firma, die „Feuerwehr“, unternahm am Sonntag, dem 15. August, eine Fahrt ins Thüringer Land, die vom schönsten Wetter begünstigt, einen ungemein erfreulichen und befriedigenden Verlauf nahm. Drei mächtige Autobusse führten die Teilnehmer nach dem Heldrastein, wo man sich der herrlichen Fernsicht in den Thüringer Wald bis zur Wartburg, in den Harz bis zum Brocken und in

die hessischen Berglande hinein erfreute. Vom Heldrastein führte die Fahrt zur historischen Wartburg, die eingehend besichtigt wurde, und weiter nach Eisenach. Die Rückfahrt ging durch die herrlichen hessischen Auen mit all ihrer Lieblichkeit über Waldkappel. Ein schöner Tag voller Sonnenschein und bleibender Eindrücke, den die Feuerwehr der Firma dankt!

Deutsche Schwimm-Meisterschaften 1937

In meinen Ferien wollte ich zur Ausstellung „Schaffendes Volk“ nach Düsseldorf. Gleichzeitig habe ich die Meldungen für die Deutschen Schwimm-Meisterschaften, die im Rhein-stadion am 6., 7. und 8. August stattfanden, abgegeben. Ich hatte für 50 m Kraul-, 50 m Brust- und 100 m Kraulschwimmen gemeldet, und zwar für die Altersklasse 40 Jahre. Die Alt-Herren-Wettkämpfe eröffneten die Meisterschaften, für welche von ganz Deutschland sehr zahlreiche Meldungen vorlagen. Im ersten Lauf schwamm ich die 50 m Kraul, es starteten je zehn Mann. Es gelang mir hierbei in der guten Zeit von 34 Sekunden den ersten Preis zu erringen. Nach kurzer Pause mußte ich für 50 m Brust



Fritz Helle Aufn. Eberth, Kassel

Fritz Helle

starten, konnte hier den dritten Platz mit der Zeit von 40,3 Sekunden belegen. Kaum hatte ich mich von diesen beiden Rennen erholt, so wurde zum 100 m Kraul gestartet. Hier konnte ich gegen gute deutsche Schwimmer den ersten Preis erkämpfen. Die Rennen waren sehr dicht hintereinander eingeteilt, aber nur durch unermüdliches Training und vollen Einsatz konnte ich solche Erfolge erzielen. Ich habe seit 22 Jahren schon viele Siege im Schwimmsport erringen können, aber diese schönen erkämpften Plaketten bei den Deutschen Schwimm-Meisterschaften 1937 erfüllen mich mit ganz besonderer Freude und Stolz.



Werkaufl. (2) HFW.

Der Henschelchor 1898 gestaltete durch seine Liedervorträge eine schöne Mittagspause der Berliner Henschelaner

Das große Ereignis, das länger als ein Jahr Deutschlands gesamte Sängerschaft und mit ihr den Henschelchor beschäftigte und in Spannung hielt, das XII. Deutsche Sängerbundesfest in Breslau, liegt hinter uns. In tiefster Seele durfte es der Henschelchor miterleben, dem es durch die Güte seines Ehrenvorsitzenden, Herrn Oscar R. Henschel, vergönnt war, die Fahrt nach Breslau mit allen seinen Mitgliedern zu unternehmen.

Was der Henschelchor in der schlesischen Hauptstadt an Schönerm und Erhebendem erlebte, das kann an dieser Stelle leider nicht aufgezählt und beschrieben werden. Die große, im Hermann-Göring-Stadion abgehaltene und von Robert Laugs geleitete 2. Chorfeier, die Kundgebung auf dem Schießwerder Platz und vor allem der Besuch in den Archimedes-Werken bleiben allen Henschel-Sängern unvergessen. In dem mit unserem Stammhaus in Verbindung stehenden Werk wurde der Chor von der Direktion herzlich begrüßt, die sich in anerkennender Weise über die Leistungen unseres Chores aussprach, die sie als „glänzend“ bezeichnete. Die Krönung des Breslauer Festes war die Teilnahme des Führers am Festzug und an der Kundgebung auf

der Friesenwiese. Hier, inmitten einer halben Million deutscher und auslandsdeutscher Volksgenossen erlebte der Henschelchor Stunden höchster Weihe, tiefster Ergriffenheit, die ihm unvergeßlich sind.

Von Breslau ging die Fahrt nach Berlin, wo die Sänger von Gefolgschaftsmitgliedern der Henschel Flugzeug-Werke empfangen wurden. Der Besuch der Flugzeug-Werke war für Dienstag, den 3. August, vorgesehen. Hatten wir Kasseler Henschelaner auch große Erwartungen gehegt, so wurden diese doch weit übertroffen durch diese ungeheuer großartige Schöpfung, die jeden einzelnen der Sänger mit Staunen und Bewunderung erfüllte. Nach freundlichen Begrüßungsworten des stellv. Betriebsführers, Herrn Betriebsdirektor Frydag, trug der Henschelchor in der Mittagspause

seine Lieder vor, für die er lebhaften Beifall unserer Berliner Henschelaner erntete. Alle Henschelaner des Henschelchores danken an dieser Stelle Herrn Jahn für die Organisation dieser einzigartigen Sängerfahrt. Breslau und Berlin werden unvergeßlich bleiben. Freudiger Wille für das deutsche Lied, hingebungsvolle Treue an unser Haus Henschel sollen unser Dank sein!



Die Berliner lauschen ihren Kasseler Kameraden

Die Luftwaffe spielt auf



Werkaufrn. (2) HFW. Aufn. (1) Dir. Hornel

Es war ein schöner Sommertag, der 14. Juli, an dem das Musikkorps des 1. Flak-Regt. 12 — Lankwitz für die Gefolgschaft der Henschel Flugzeug-Werke ein Mittagskonzert gab. Stabsmusikmeister Barz gestaltete deutsche Marschmusik und Volkslieder so recht zu einer Stunde „Kraft durch Freude“, in der die Berliner Henschelaner sich in den schönen gepflegten Grünanlagen des Werkes bei Luft und Sonne zu neuer Arbeit stärken konnten. Die echte Kameradschaft zwischen Luftwaffe und Luftfahrtindustrie fand ihren schönsten Ausdruck wohl darin, daß die Männer der Luftwaffe Sonderdienst machten, um den werkschaffenden Kameraden eine Freude zu bereiten. Für diesen Kameradschaftsgeist sind unsere Henschelaner den Kameraden der Luftwaffe herzlich dankbar.



Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Direktorium. Im Zusammenhang mit der Gründung der Henschel & Sohn G.m.b.H. habe ich als geschäftsleitendes Organ ein Direktorium eingesetzt, das unter meinem Vorsitz steht. Zu Mitgliedern des Direktoriums der Henschel & Sohn G.m.b.H. habe ich die Herren

Direktor Dr.-Ing. Fritz Hinz und
Direktor Dr. rer. pol. L. S. Rothe

ernannt.

Kassel, den 28. Juli 1937. gez. Oscar R. Henschel.

Ernennung. Mit Wirkung vom 6. August d. J. habe ich Herrn Prokurist Kolbe zum Abteilungsdirektor ernannt.
Kassel, den 25. August 1937. gez. Oscar R. Henschel.

Das Direktorium Kassel

Lagerverwaltung. Im Rahmen des Zuständigkeitsbereiches des Herrn Direktor Kolbe ist die Leitung des gesamten Lagerwesens unserer Firma mit sofortiger Wirkung Herrn Martin Junge übertragen worden.

Herrn Junge werden somit außer der Abteilung Materialverwaltung sämtliche Läger unterstellt.

Kassel, den 25. August 1937. gez. Dr. Hinz. Dr. Rothe.

Schutzbrillen. Die große Zahl der Augenverletzungen gibt Veranlassung, erneut darauf hinzuweisen, daß bei allen die Augen gefährdenden Arbeiten (Schleifen, Putzen, Meißeln, Stemmen, Schweißen usw.) die vorgeschriebenen Schutzbrillen zu tragen sind. Die Befolgung dieser Vorschriften liegt im Interesse eines jeden Gefolgschaftsmitgliedes. Der Werks-Sicherheitsdienst ist beauftragt worden, Verstöße gegen die Unfall-Verhütungsvorschriften unverzüglich dem Direktorium zu melden. Bei Zuwiderhandlungen werden in Zukunft unmissichtlich Geldstrafen verhängt werden.

Kassel, den 3. August 1937. gez. Dr. Hinz ppa. Cambeis.

Der Betriebsführer Berlin

Verleihung des Schildes „Ehret die Arbeit“
Nachdem wir Anfang Juni die ersten Verleihungen des Schildes an Werkstätten und Büros, die in Sauberkeit, Ordnung und Leistung als gut anzusehen sind, vornehmen konnten, geben wir heute die weiteren Verleihungen bekannt.

Für die anderen Werkstätten und Büros werden diese, so hoffen wir, ein Ansporn sein, es den mit der Auszeichnung Bedachten gleichzutun.

Das Schild erhalten:

1. Teilklempnerei, Halle 2, Abteilung 14, Schönefeld;
2. Mech. Werkstatt, Halle 4, Abteilung 12, Schönefeld;

3. Techn. Kontrolle (Danneberg);
4. Flugmontage, Halle 57, Abteilung 38, Johannisthal;
5. Zentrallager, Halle 59, Abteilung 55, Johannisthal;
6. Haupt- u. Betriebsbuchhaltung, Verwaltungsgebäude Schönefeld;
7. Vervielfältigung TBU, Verwaltungsgebäude Schönefeld;
8. Büromaterial KBM, Verwaltungsgebäude Schönefeld.

Die Verleihung der Auszeichnung erfolgt auf die Dauer eines Jahres; sie kann wiederholt werden.

Wenn die Voraussetzungen für die Verleihung nicht mehr vorliegen, wird die Auszeichnung zurückgenommen.

Schönefeld, den 31. Juli 1937. gez. Hormel.

Autobus- und Zugverkehr. Infolge der durch Inbetriebnahme der Bahn Grünau—Schönefeld und Wegfall von Autobuslinien sich ergebenden Verkehrsverschiebung lassen sich gewisse Unbequemlichkeiten für das eine oder andere Gefolgschaftsmitglied leider nicht vermeiden.

In außergewöhnlich ungünstig liegenden Fällen ist für Abhilfe gesorgt worden.

Auch in Zukunft werden ganz besondere Härten im Rahmen des Möglichen gemildert werden. Wenn Gefolgschaftsmitglieder beabsichtigen, durch Zusammenschluß privat einen Omnibus zu mieten oder privat die Bestellung eines Triebwagens der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn zu erreichen, werden wir auf Antrag derartige Bemühungen fördern.

Im allgemeinen jedoch muß der neue Verkehr erst anlaufen, und das Ergebnis der auf Grund unserer Beobachtungen gemachten Erfahrungen vorliegen, bevor weitere Anregungen in Erwägung gezogen werden können.

Schönefeld, den 24. Juli 1937. gez. Hormel.

Auslandsreisen. Wir verweisen noch einmal auf die Bekanntmachung betreffend Auslandsreisen, wonach jede Reise durch dreifach auszufüllende Formulare zu melden ist, und zwar für Angestellte (Monatsgehaltsempfänger) nur im Sekretariat. Lohnempfänger haben ihre Meldungen bei AA zu machen.

Wir bitten, um Unstimmigkeiten zu vermeiden, diese Regelung genau zu beachten.

Schönefeld, den 10. August 1937. gez. Hormel.

Wehrsteuer. Wir machen darauf aufmerksam, daß Wehrsteuerpflichtige, die von der Steuerzahlung befreit sein wollen, sich eine entsprechende Eintragung auf der Steuerkarte beschaffen müssen.

Das Lohn- bzw. Gehaltsbüro behält ab 1. September 1937 bei allen in Frage kommenden Gefolgschaftsangehörigen die Wehrsteuer ein, sofern sie keine bescheinigte Steuerkarte einreichen. Rückerstattung versehentlich abgezogener Wehrsteuer kann nach den steuerlichen Bestimmungen nicht erfolgen.

Schönefeld, den 10. August 1937. gez. Hormel.

Familiennachrichten

H. & S., Kassel, Juli 1937

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Brede, Adolf, Schreiner, M 5 Revolver-Dreherei — **Hilpert**, Willi, Dreher, M 6 Mech. Werkstatt — **Hübenthal**, Hans, Schlosser, M 9 Motoren-Montage — **Scherb**, Wilhelm, Schlosser, M 1 Allg. Dreherei — **Seeger**, Georg, Schlosser, HFM. — **Wilke**, Konrad, Dreher, Kesselschmiede

Familienmitglieder:

Ehefrau Marie des **Ebert**, Martin, Schlosser, Werkz.-Masch.-Bau — Ehefrau Agnes des **Rindermann**, Ferdinand, Schmied, Hammerschmiede — Ehefrau Martha des **Rohde**, Karl, Schlosser, Werkstatt A — Ehefrau Helene des **Ullrich**, Johannes, Nieter, Werkstatt A

Vermählungen:

Altfelder, Werner, Betr.-Buchh., mit Angela geb. Römer am 14. Juli 1937 — **Balcke**, Otto, HFM., mit Käthe geb. Klöpp am 3. Juli 1937 — **Daub**, Ernst, Dreher, M 6, mit Erna Dorothea geb. Weitzel — **Ellenberg**, Hermann, Masch.-Arb., K, mit Anna Marie geb. Schläder — **Fischer**, Hans, Schreiner, G 3, mit Katharina Barbara geb. Preis — **Hartung**, Georg, Schlosser, WZ, mit Auguste Martha geb. Schalles — **Humburg**, August Wilhelm, Hilfsarbeiter, Lackiererei, mit Anna Marie Käthe geb. Pfaff — **Kirchner**, Walter, Schreiner, G 3, mit Marie Erna geb. Mallinkrodt — **Klapthor**, Heinz, Architekt, Baubüro, HFM., mit Leni geb. Frings, am 1. Juli 1937 — **Kruppa**, Roman, Schlosser, A, mit Anna Hedwig Dorothea geb. Koch — **Lecke**, Heinrich, Schlosser, M 10, mit Anna Katharina geb. Schröder — **Mildner**, Gottfried, Schlosser, Rohrschlosserei, mit Wilhelmine Elisabeth geb. Trenk — **Mütrath**, Severin, Stoßer, M 6, mit Marie Helena geb. Zehnpfennig — **Muhl**, Adam, TB 12, mit Sabine geb. Zuschlag am 10. Juli 1937 — **Pörschke**, Heinrich, TB 11, mit Gerda, geb. Müller am 10. Juli 1937 — **Post**, Josef, BB 15, mit Toni geb. Müller am 3. Juli 1937 — **Sauvageoll**, Balihasar Karl, M 10, mit Elisabeth Benedikta geb. Lachenicht — **Stute**, Bernhard, Schlosser, M 2, mit Bernhardsine geb. Salmen — **Ullrich**, Christoph, Hammersteurer, H, mit Katharina Erna geb. Krug — **Vöpel**, Karl August, Elektriker, El.-Rep.-Werkst. mit Elisabeth geb. Schmidt

Geburten:

Ein Sohn:

Adler, August, Fräser, Werkstatt A — **Bein**, Heinrich, Schlosser, Kesselschmiede — **Bourdon**, Karl, Schlosser, Kesselschmiede — **Degenhardt**, Karl, Werkstatt A — **Hartmann**, Willi, Werkzeug-Schlosser, M 11 Zahnr.-Fabrik — **Hetzler**, Karl, Schmied, Kesselschmiede — **Holz-kamp**, Edgar, Werkstatt A — **Iffert**, Fritz, Hobler, Werkstatt L — **Kiehlborn**, Georg, Hilfsarbeiter, HFM. — **Knatz**, Konrad, Presser, Kesselschmiede — **Kranz**, Ludwig, El.-Schweißer, M 31 Schweißerei — **Kreuter**, Heinrich, Hammersteurer, Hammerschmiede — **Langenhagen**, Heinrich, Dreher, M 9 Motorenbau — **Levien**, Kurt, Transport-Arb., M 9 Motorenbau — **Mohr**, Konrad, Schmied, Hammerschmiede — **Mücke**, Willi, Dreher, M 6 Mech.-Werkst. — **Pflüger**, Adam, Dreher, M 5 Rev.-Dreherei — **Schäfer**, Ludwig, Bohrer, M 2 Stangen-Fabrik — **Schäfer**, Otto, Bohrer, M 3 Lok.-Rahmenbau — **Schmidt**, Wilhelm, Hilfsarbeiter, Hofabtlg. — **Schützeberg**, Karl, Masch.-Arb., M 11 Zahnr.-Fabrik — **Seeger**, Justus, Bohrer, M 9 Motorenbau — **Speck**, Heinrich, Gewinaescheider, Kesselschmiede — **Vogel**, Christoph, Dreher, M 5 Autom.-Dreherei — **Winter**, Heinrich, Schlosser, M 1 Allg. Dreherei

(Nachtrag Juni 1937)

Dicke, Josef, Dreher, HFM. — **Gunhold**, Kurt, Schlosser, Werkst. L — **Obermann**, Heinrich, Techniker, HFM. — **Oetzel**, Karl-Elias, Schlosser, Werkst. A, Zwillinge

Eine Tochter:

Birkenstock, Fritz, Masch.-Arb., M 11 Zahnr.-Fabrik — **Boßdorf**, Konrad, TB 1 — **Goßmann**, Willi, Dreher, M 9 Motorenbau — **Gunkel**, Karl, Dreher, HFM. — **Hetzler**, Erich, Dreher, M 1 Allg. Dreherei — **Hirdes**, August, Dreher, M 9 Mech. Werkst. — **Iske**, August, El.-Monteur, Elektr. Rep.-Werkst. — **Kesper**, August, Dreher, M 9 Motorenbau — **Kroll**, Karl, El.-Schweißer, M 31 Schweißerei — **Krollpfeiffer**, Viktor, Dreher, M 6 Mech.-Werkst. — **Krug**, Jonas, Former, Metall-Gießerei — **Langlotz**, Walter, Wachmann, Werkschutz Mittelfeld —

Leithäuser, Wilhelm, Elektriker, Elektr. Rep.-Werkst. — **Maurer**, Georg, Schlosser, Werkstatt A — **Müller**, Jakob, kaufm. Angest., Buchhaltung — **Ries**, Hilmar, Dipl.-Ing., TB 12 — **Schäfer**, Walter, Hilfsarbeiter, Hofabtlg. — **Schmidt**, Wilhelm, Registratur — **Schütte**, Fritz, Lackierer, Auto-Lackiererei — **Vahl**, Artur, Ingenieur, BB 15 — **Wilke**, Heinrich, Schlosser, M 9 Motoren-Montage — **Wirtgen**, Peter, Schlosser, M 6 Mech. Werkst.

(Nachtrag Mai 1937):

Förster, Johann, Dreher, M 1 Allg. Dreherei, Zwillinge (Töchter)

(Nachtrag Juni 1937):

Götte, Georg, Hobler, Kesselschmiede

HFW., Berlin, Juli 1937

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Gabel, Richard, 8. 7. 1937, Dreherei — **Neukirch**, Heinz, 2. 7. 1937, Bürogehilfe — **Poser**, Paul, Klempnerei — **Schostag**, Hans, 5. 7. 1937, Lager.

Familienmitglieder:

Ehefrau des **Kugel**, Hans, Lagerbuchhalter, KLB — Ehefrau des **Neumann**, Hermann, Dreherei, am 30. 6. 1937 — Ehemann der **Noack**, Natalie, Hausschlosserei, am 9. 7. 1937 — Kind des **Schufft**, Arthur, Hausschlosserei, am 17. 7. 1937.

Vermählungen:

Adamek, Georg, Schlosserei — **Fischer**, Georg, Kontrolle, am 10. 7. 1937 — **Fischer**, Rudolf, Klempnerei — **Jammrath**, Karl, Malerei — **Jekusch**, Kurt, Serienbau, am 28. 7. 1937 — **Joachim**, Heinz, Flächenbau, am 2. 7. 1937 — **Liebig**, Gerhard, Rippenbau, am 24. 7. 1937 — **Lier**, Hellmut, Flächenbau, am 5. 7. 1937 — **Linde**, Gerhard, Klempnerei, am 17. 7. 1937 — **Meckelburg**, Rudolf, kaufm. Hilfskraft, am 20. 7. 1937 — **Müller**, Erich, Reparatur-Werkstatt — **Palm**, Fritz, Werkzeugbau — **Plättrich**, Arthur, Montage, am 26. 6. 1937 — **Raguse**, Kurt, Klempnerei — **Reinelt**, Werner, Flächenbau — **Rodde**, Bernhard, Konstrukteur, TBM, mit Marianne, geb. Mischka am 31. 7. 1937 — **Ross**, Günter, Montage, am 20. 7. 1937 mit Irmgard, geb. Stenzel, Stenotypistin, TWB/A — **Schubert**, Erich, Dreherei — **Sechshaye**, Kurt, Werkzeugbau, am 3. 7. 1937 — **Solka**, Georg, Vorrichtungskonstrukteur, TWB/10, mit Anni, geb. Kamionka, am 31. 7. 1937 — **Steuer**, Johann, Klempnerei, am 10. 7. 1937 — **Stöcking**, Heinrich, Flächenbau, am 10. 7. 1937 — **Vahl**, Erich, Flächenbau — **Volkman**, Richard, Flächenbau, am 10. 7. 1937 — **Wilke**, Marie, geb. Wiegand, Stenotypistin, KE, mit Friedrich Wilke, am 25. 7. 1937 — **Will**, Paul, Leitwerkbau — **Woldt**, Paul, Flächenbau — **Wollweber**, Herwart, Staliker, TBC, mit Elfriede, geb. Bergmann, am 6. 7. 1937

Geburten:

Ein Sohn:

Bethkenhagen, Paul, Vorrichtungsbau, am 19. 7. 1937 — **Bonziowski**, Willi, Abt. Diverse — **Dlugos**, Waldemar, Klempnerei, am 13. 7. 1937 — **Gennrich**, Paul, Sattlerei, am 21. 7. 1937 — **Hamann**, Karl, Flächenbau, am 4. 7. 1937 — **Kofke**, Karl, Lager, am 8. 7. 1937 — **Krausskopf**, Hans, Hausschlosserei, am 23. 7. 1937 — **Langer**, August, Flächenbau, am 23. 7. 1937 (Zwillinge) — **Malick**, Artur, Malerei, am 27. 7. 1937 — **Nath**, Werner, Instrumentenbau, am 19. 7. 1937 — **Paetsch**, Günter, Instrumentenbau, am 23. 7. 1937 — **Rakow**, Erich, Klempnerei, am 21. 7. 1937 — **Schade**, Erich, Vorkalkulator, TWB/V — **Schlaatz**, Willi, Reparatur-Werkstatt — **Schumacher**, Gerhard, Montage — **Schwieger**, Benno, Sattlerei, am 10. 7. 1937 — **Waniewski**, Otto, Flächenbau, am 10. 7. 1937

Eine Tochter:

Barz, Hans, Flächenbau, am 11. 7. 1937 — **Dibbert**, Karl, Lager — **Gosda**, Arthur, Flächenbau, am 1. 7. 1937 — **Hofmann**, Karl, Sicherheitsdienst — **Jaensch**, Richard, Montage — **Kaempff**, Hans-Wilhelm, Chefpiilot, TE — **Krüger**, Johannes, Werkzeugausgabe, am 7. 7. 1937 — **Mathias**, Alex, Hausschlosserei, am 8. 7. 1937 — **Mau**, Otto, Versuchsbaubau, am 8. 7. 1937 — **Schulze**, Emil, Klempnerei — **Sturz**, Adolf, Reparatur-Werkstatt — **Tscherner**, Alfred, Flächenbau, am 24. 7. 1937 — **Wehder**, Paul, Abt. Diverse

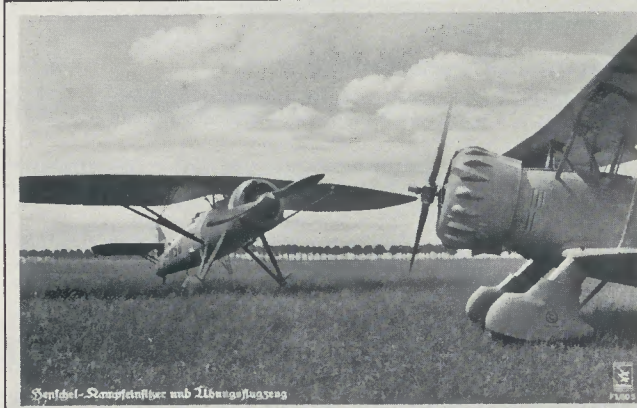
Postkartenhilfswerk HFW.



Henschel-Sturzkampfflugzeug



Henschel-Übungs- und Mehrzweckflugzeug



Henschel-Übungs- und Mehrzweckflugzeug



Henschel-Sturzkampfflugzeug

Es bestand unter den Gefolgschaftsmitgliedern der Henschel Flugzeug-Werke schon lange der Wunsch nach Abbildungen von Henschel-Flugzeugen. Die Ortsverwaltung Henschel der Deutschen Arbeitsfront hat nunmehr ein Postkartenhilfswerk ins Leben gerufen und eine Serie ausgezeichneten Postkarten mit Abbildungen des Henschel-Übungsflugzeugs und des Henschel-Sturz-Kampfeinsitzers herausgebracht. Die Postkarten sind bei allen Amtswaltern der DAF zum Preise von 10 Pf. pro Stück erhältlich. Nicht vorenthalten möchten wir der Gefolgschaft, daß in dem Preis

von 10 Pf. ein Verdienst enthalten ist, der restlos der Werkunterstützungskasse zugeführt wird und somit wieder den Arbeitskameraden zugute kommt. Wir freuen uns, daß wir mit der Einrichtung des Postkartenhilfswerkes zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen konnten: unseren Werkskameraden konnte ein lange gehegter Wunsch erfüllt werden, und unseren unterstützungsbedürftigen Kameraden kann weitgehender geholfen werden. Die Parole unseres Gemeinschaftswerkes heißt: Jeder in jedem Monat eine Postkarte.

Ortsverwaltung HFW. der DAF.

Familienväter vorsorgen!

Ein Zug der Straßenbahnlinie 37 fährt abends müde Menschen nach Neukölln. Plötzlich scharfes Bremsen und Poltern. Der Wagen steht. „Was ist denn nun schon wieder los?“ Ein Arbeitskamerad, der mit seinem Fahrrad nach Haus fahren wollte, hat die Schienen zu spät gekreuzt und ist angefahren worden. Bei der Einlieferung in das Krankenhaus zuckt der Arzt die Schultern: „Tod infolge Schädelbruches.“

So kommen alljährlich Tausende plötzlich und unerwartet ums Leben. Winterliche Grippe, Entzündungen innerer Organe, Verkehrsunfälle greifen oft mit rauher Hand in eine Familie. Frau und Kinder sind nicht nur plötzlich ihres Ernährers beraubt, sie haben auch noch neben den vielleicht schon bestehenden Schulden die Kosten der Bestattung zu tragen. Erst in diesem Augenblick

Ger.-Ass. E. Müller, HFW.

taucht die Frage auf, „warum sind wir nicht wenigstens gegen die finanzielle Not geschützt?“

Um jedem Gefolgschaftsangehörigen diesen Familienschutz zu gewähren, haben es die Henschel Flugzeug-Werke jedem Werksangehörigen ermöglicht, zu besonders billigen Prämien eine Sterbegeldversicherung abzuschließen. Ein 35-jähriger Henschelaner zahlt z. B. für 500 RM Versicherungssumme eine monatliche Prämie von nur 0,79 RM. Im Monat nur drei Glas Bier oder zwei Tassen Kaffee weniger und Frau und Kinder oder auch die alten Eltern erhalten im Todesfall 500 RM ausgezahlt!

Jeder, der seine Familie schützen will — und wer will es nicht —, wende sich an die Abteilung Versicherung, Hausanruf 296.

Gesunde Luft am Arbeitsplatz

Eine Aktion von „Schönheit der Arbeit“

Gauverwaltung Kurhessen

„Es ist für den Betriebsführer nicht nur ein ethisches Gebot, sondern auch ein Gebot der wirtschaftlichen Vernunft, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und den Menscheneinsatz wirtschaftlicher zu gestalten“, so betonte unlängst der Reichsärztführer Dr. Wagner. Das „ethische Gebot“ ergibt sich aus unserer nationalsozialistischen Gesinnung heraus, die von uns verlangt, daß wir unseren schaffenden Volksgenossen nicht Arbeit und Aufenthalt in solchen Räumen oder an solchen Orten zumuten, deren Zustand ihre Gesundheit und ihre Arbeitskraft vorzeitig untergräbt. Das „Gebot der wirtschaftlichen Vernunft“ verlangt von uns die pfleglichste Behandlung des besten und unersetzlichen Teils unseres Volksvermögens, der Arbeitskraft des deutschen Menschen.

Helle und saubere Arbeitsräume, gute Beleuchtung am Arbeitsplatz, gesunde und freundliche Aufenthalts- und Gemeinschaftsräume, schöne Grünflächen sind in erfreulicher Zahl durch die Arbeit des Amtes „Schönheit der Arbeit“ überall geschaffen worden. „Gesunde Luft im Arbeitsraum“ ist die weitere Forderung zur Vollendung der mit dem Begriff „Schönheit der Arbeit“ verkörpert Arbeitsplatzgestaltung.

Nicht immer und überall ist es möglich, an der Arbeitsstätte solche Luftverhältnisse zu schaffen, wie man sie in einer gesunden Wohnung findet. Daß aber an allen Arbeitsplätzen so gute Luftverhältnisse geschaffen

werden, als es der hohe Stand der Lüftungstechnik einerseits und der Betrieb als solcher andererseits zulassen, ist eine Forderung, die als unbedingt gelten muß, die ernstlich und gewissenhaft geprüft und im Rahmen des wirtschaftlich und technisch Möglichen erfüllt werden muß.

Deshalb führte, in der zweiten Augustwoche beginnend, wie im ganzen Reich auch der Gau Kurhessen eine Aktion „Gesunde Luft am Arbeitsplatz“ durch. Im Zuge dieser Aktion wurden eine Reihe Kasseler Betriebe, aber auch solche Stätten, in denen der Arbeiter seinen Feierabend verbringt, besichtigt, wodurch Anregungen über die Notwendigkeit und über die technischen Möglichkeiten zur Schaffung gesunder Luftverhältnisse gewonnen wurden. Die in den einzelnen Gauen gesammelten Erfahrungen werden zentral vom Reichsamt „Schönheit der Arbeit“ in Verbindung mit den zuständigen Stellen von Staat und Partei und unter Beteiligung der Fachwelt ausgewertet. Sie werden alsdann in Form von einheitlichen Richtlinien an den Stätten der Arbeit und der Freizeit des deutschen Arbeiters ihre praktische Anwendung und Verwirklichung finden. Bis dahin ist es jedoch die Sache unserer Arbeitskameraden, im Interesse der Förderung ihrer Gesundheit und ihrer Arbeitskraft mit den vorhandenen Möglichkeiten darum bemüht zu sein, für gesunde und saubere Luft bei der Arbeit und in der Freizeit zu sorgen. Denn schlechte Luft macht arbeitsmüde, gute Luft dagegen arbeitsfreudig.

Warum DAF.-Berufserziehung?

Arbeitstagung der Ausbildungsleiter in Kassel

Gauverwaltung Kurhessen

Die Berufserziehung kann nicht vom grünen Tisch aus betrieben werden. Sie erfordert in erster Linie nationalsozialistisches Verstehen und bedarf des Zusammenwirkens aller an der Berufserziehung unseres Facharbeiternachwuchses beteiligten Menschen. So wurde unter der Leitung des Amtes für Berufserziehung und Betriebsführung der DAF. eine Arbeitsgemeinschaft aller Ausbildungspersonen von Lehrwerkstätten und Lehrreken des Gau Kurhessen geschaffen, deren erste Arbeitstagung vor kurzem in Kassel stattfand.

Zu Beginn der Arbeitstagung wies Gauberufswalter der DAF., Wolf, in eingehendem Vortrag auf den weltanschaulichen Ausgangspunkt aller Berufserziehungsarbeit hin, indem er betonte, daß diese den Erfordernissen des Lebens angepaßt sein müsse, da zur Leistung nicht allein das Können, sondern zugleich auch die lebendige Kraft gehöre. Die Ausbildung eines Nur-Facharbeiters ohne eine entsprechende Charaktererziehung sei daher sinnlos. In den 35 kurhessischen Lehrwerkstätten und Lehrreken seien Leistung, Kameradschaft, Charakter und Disziplin das Symbol nationalsozialistischer Berufserziehung. In diesem Sinne diese Arbeit zu gestalten und zu beeinflussen, sei die Aufgabe der DAF. entsprechend dem ihr vom Führer mit seiner Anordnung vom 24. Oktober 1934 gegebenen Auftrag.

In lebendigen und klaren Ausführungen sprach Oberingenieur Hogrefe vom Amt für Berufserziehung und Betriebsführung, Berlin, über das Thema: „Der Ausbildungsleiter, seine Aufgaben, seine Hilfsmittel und seine Stellung zur Deutschen Arbeitsfront.“ Ausgehend von der Leistungsbewertung des Nationalsozialismus

sprach er vom Beruf als der Harmonie von persönlicher Hingabe und Eignung, charakterlicher Haltung, körperlicher Tüchtigkeit und handwerklicher Fähigkeit. Die Berufserziehung soll eine totale sein. Wir wissen, daß in unserer heutigen Wirtschaft Spezialarbeiter notwendig sind; aber Menschen, die nur Spezialisten sind, sind den Anforderungen des Lebens nicht gewachsen, weil sie immer damit rechnen müssen, daß es sie vor eine neue Aufgabe stellt. So greift auch die heutige Berufserziehung über die lediglich spezialisierte Fachausbildung der vergangenen Zeiten hinaus, indem sie alle Teilgebiete des Berufs erfaßt. Dadurch wird die Voraussetzung dafür geschaffen, daß der Mensch auch innerlich mit ihm verwächst. Das Verlassen der Schule und der Eintritt in die Welt des Berufs erfordert von den Ausbildungsleitern sehr viel Hingabe und Verständnis für die Jugend und große erzieherische Fähigkeiten.

An Hand der ausgestellten Werkzeuge, Werkstücke, von Lehr- und Arbeitsplänen sowie von berufserzieherischen Schriften wurden den Ausbildungsleitern und Betriebsführern die Hilfsmittel gezeigt, mit denen das Amt für Berufserziehung und Betriebsführung der DAF. die Arbeit der Ausbildungsleiter in den Lehrwerkstätten und Lehrreken wesentlich unterstützt. Der zweite Teil der Arbeitstagung beschäftigte sich mit der berufserzieherischen Arbeit im einzelnen, ihrem Aufbau und der Darlegung einzelner Arbeitsvorgänge. In reger Beteiligung aller Anwesenden wurden die Fragen der Eignungsprüfung, Probezeit, des Ausbildungsganges, des Betriebssportes usw. erörtert. Die reichhaltige Arbeitstagung erhielt durch die Besichtigung einer Lehrwerkstatt in Kassel eine wertvolle Ergänzung.

Ap.

Jubilare der Firma Henschel & Sohn

im Monat August 1937

Am 1. August 1937 beging Reg.-Baumeister Karl Ebert sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er wurde am 5. Dezember 1883 geboren und trat im Jahre 1912 bei unserer Firma als Lokomotiv-Konstrukteur ein. Zunächst war er in den Abteilungen Lokomotivmontage, Kesselschmiede, TB 2 und



während des Krieges im damaligen Kanonenbau beschäftigt. Nach Beendigung des Weltkrieges kam er zur Lokomotiv - Angebotsabteilung, der er heute vorsteht. Im Februar 1927 erhielt Herr Ebert Handlungsvollmacht und im Oktober 1933 wurde ihm Prokura erteilt.

In diesem Monat jährt sich wieder für 8 Henschelaner der Tag ihres Eintritts in die Firma Henschel & Sohn zum 25. Male. Wir beglückwünschen diese vorbildlichen und treuen Werkkameraden auf das herzlichste. Im restlosen Einsatz aller werden wir unter Zurückstellung persönlicher Wünsche dahin streben, mit an erster Stelle den großen Aufgaben des wirtschaftlichen und industriellen Aufbaus und den Forderungen des Vierjahresplans gerecht zu werden, um dann als Musterbetrieb denen den Sieg zu bringen, die um ihn 25 Jahre stritten, und deren Namen uns von der Ehrentafel herab immer wieder gemahnen werden.



1. August 1937
Justus Haacke
Maschinist, Elektr. Zentrale
Melsungen



2. August 1937
Andreas Schaub
Pförtner, Kontrollwesen
Crumbach b. Kassel



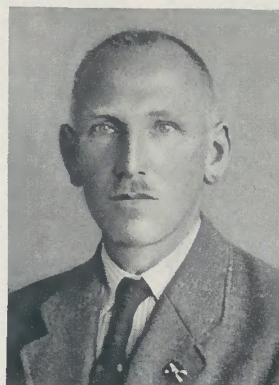
10. August 1937
Karl Gerlach
Schlosser, Werkstatt Dampfprüf-
stand, Kassel-Oberwehren



11. August 1937
Friedrich Pein
Schlosser, Werkstatt M 10
Kassel



12. August 1937
Otto Scherber
Hilfsarbeiter, Werkstatt M 10
Kassel



18. August 1937
Wilhelm Lück
Lackierer-Vorarbeiter, Autobau
Kassel



22. August 1937
Wilhelm Eberhardt
Hauer, Braunkohlenwerke
Möncheberg, Simmershausen

Der Henschelstern

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe und deren Tochtergesellschaften

Nr. 8 / August 1937

Inhalt

Wir besuchen Paris zur Weltausstellung 1937

M. A. Bengelstorff

Werk-Ehrendienst

Aus den Geburtsstunden des Henschel-Kraftwagens . A. Sack

Kamerun Carl F. Ronsdorf

Lilienthal und die Luftfahrtforschung . Lilienthal-Gesellschaft

Die Werkfeuerwehr der Henschel Flugzeug-Werke . Rehling

Sommerausflug der Henschel-Feuerwehr

Deutsche Schwimm-Meisterschaften 1937 Fritz Helle

Sängerfahrt des Henschelchores Karl Hallwachs

Die Luftwaffe spielt auf

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Direktorium
Ernennung

Das Direktorium Kassel

Lagerverwaltung
Schutzbrillen

Der Betriebsführer Berlin

Verleihung des Schildes „Ehret die Arbeit“
Autobus- und Zugverkehr
Auslandsreisen
Wehrsteuer

Familiennachrichten

Postkartenhilfswerk HFW. . . . Ortswaltung HFW. der DAF.

Familienväter vorsorgen Ger.-Ass. E. Müller

Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront

Gesunde Luft am Arbeitsplatz
Warum DAF-Berufserziehung?

Gauwaltung Kurhessen

Jubilare