



Auch die Haushaltungsschule
der Henschel & Sohn AG
nahm am Reichsberufswett-
kampf 1937 teil

Kursteilnehmerinnen beim Diktat

DER HENSCHELSTERN

Arbeit ist das Tempo der Faust, der Gedanken, des
Herzens, das Leben bei Tage und Nacht, die Wissen-
schaft, die Liebe, die Kunst, der Glaube, der Kultus,
der Krieg; Arbeit ist die Schwingung des Atoms und
die Kraft, die Sterne und Sonnensysteme bewegt.

Ernst Jünger



Karl Anton Theodor Ferdinand Henschel

1873 – 1924

*Nach einem Gemälde
von Prof. Hubert v. Herkomer (1903)*

(Original im Besitz von Oscar R. Henschel)

Rudolf Kreuzer

Karl Henschel wurde am 3. Oktober 1873 als einziger Sohn des Geheimen Kommerzienrats Oscar Henschel zu Kassel geboren, wo er seine Schulzeit am Friedrichs-Gymnasium verbrachte. Schon als Kind kränklich, ließ sein Gesundheitszustand einen geregelten Schulbesuch nicht zu, so daß er später häuslichen Privatunterricht nehmen mußte.

Mit jungen Jahren arbeitete er erstmalig praktisch in der väterlichen Fabrik, um sich mit den Arbeiten der Fertigung vertraut zu machen. Die Hochschulferien füllte er gleichfalls mit praktischen Arbeiten in der Werkstatt aus. Neben dieser praktischen Tätigkeit erwarb er sich umfassende Kenntnisse in der Verwaltung des großen Unternehmens, um mit diesen Grundlagen seine spätere Berufung als Betriebsführer zu unterbauen. Im folgenden Jahre — 1893 — studierte er auf der Technischen Hochschule in Karlsruhe und zwei Jahre später auf der Technischen Hochschule in Darmstadt. In der Zwischenzeit, 1894/95, trat er als Einjährig-Freiwilliger in das Magdeburgische 6. Dragoner-Regiment in Diedenhofen ein, um seiner Militärpflicht zu genügen.

In erster Ehe war Karl Henschel mit Minnie Martin verheiratet, der Tochter des Londoner Ban-

kiers Robert Martin. Aus dieser Ehe sind zwei Söhne entsprossen, Oscar R. Henschel, unser heutiger Betriebsführer, und Robert Henschel. Aus seiner zweiten Ehe mit Hildegard von Scheffer-Boyadel, der Tochter des damaligen Kommandierenden Generals des XI. Armee-korps, General der Infanterie Freiherr von Scheffer-Boyadel, gingen zwei Söhne und zwei Töchter hervor.

Nachdem Karl Henschel schon einige Zeit in der Fabrik gearbeitet hatte, nahm ihn seine Mutter am 1. Juli 1900 als Teilhaber auf. Die Zeit seines Eintritts war denkbar günstig. Die deutsche Wirtschaft war im besten Aufblühen, und schon damals war Henschel die führende Firma im deutschen Lokomotivbau. Die Weltausstellung in Paris, 1900, erschloß auch Henschel neue Absatzmärkte. Auch in technischer Hinsicht brachte dieses Jahr Fortschritte durch die umwälzende Einführung des Heißdampfes im Lokomotivbau. Die günstige Wirtschaftslage in Deutschland ermöglichte den Preußischen Staatsbahnen größere Lokomotivanschaffungen. Um die Jahrhundertwende betrug die Leistungsfähigkeit der Henschel-Werke etwa 300 bis 350 Lokomotiven jährlich. In der richtigen Erkenntnis wirtschaft-

licher Aufwärtsentwicklung ließ Karl Henschel die Kasseler Werke umbauen und erweitern, um neue und größere Produktionsstätten mit erheblich gesteigerter Leistungsfähigkeit arbeiten zu lassen. Das neue Verwaltungsgebäude in Kassel entstand, eine Montagehalle wurde errichtet, die Kesselschmiede wurde erbaut und die Hammer-schmiede erneuert. Dieser Umbau wurde bei vollem Betrieb in den Jahren 1901 bis 1904 durchgeführt. Die gesteigerte Produktion verlangte jedoch rechtzeitige Sicherstellung der Rohstoffe und Halbfabrikate. Deshalb erwarb Karl Henschel im Jahre 1904 die Henrichshütte in Hattingen/Ruhr. Diese großzügigen Maßnahmen stellten an die Firma für die damaligen Verhältnisse sehr große Ansprüche, jedoch hat sich dieser Wagemut sehr bewährt.

Von 1900 bis kurz vor dem Weltkriege beteiligte sich die Henschel & Sohn an den zahlreichen großen Weltausstellungen, so in Paris 1900, in St. Louis 1904, wo die erste Stromlinienlokomotive gezeigt wurde, in Mailand 1906, in Brüssel und in Buenos Aires 1910, in Turin 1911.

Karl Henschel trat besonders für den Export seiner Firma ein, es konnten große Absatzmärkte erobert werden. Um das Jahr 1905 verstärkte sich das Auslandsgeschäft, in dem Henschel die führende Stelle in der Lokomotivausfuhr errang. Diese Aufwärtsbewegung hielt bis zum Ausbruch des Weltkrieges unvermindert an; in verschiedenen Jahren machten die Auslandsbelieferungen mehr als die Hälfte des Gesamtumsatzes aus.

Die nachstehenden Zahlen zeigen am besten die Entwicklung des Henschelschen Unternehmens für die Zeit von 1900 bis 1914. Bis zum Jahre 1900 verließen etwa 5200 Lokomotiven die Werkstätten, bis 1905 etwa 7000, jahresdurchschnittlich etwa 360, bis 1910 etwa 10 200, jahresdurchschnittlich etwa 640, bis 1914 etwa 13 500, jahresdurchschnittlich 825 Lokomotiven. Von den Ländern, die vor dem Kriege ihre Lokomotivaufträge vorwiegend und in größerem Umfang an die Firma Henschel & Sohn vergaben, müssen besonders Italien, Frankreich und Spanien genannt werden. Allein an die Italienische Staatsbahn wurden 46 1 C-P. L. und 140 1 D-G. L.-Lokomotiven geliefert, an die spanische Madrid-Zaragossa-Alicante-Bahn 70 2 C-S. L. und 95 2 D-H. G. L., weiter an verschiedene Bahnen, so nach Frankreich, insgesamt 340 große Lokomotiven.

Der Beginn des Weltkrieges im August 1914 setzte dieser Aufwärtsbewegung zunächst ein jähes Ende. Das Werk mußte eine Umstellung erfahren, bei der jedoch der Lokomotivbau auch weiterhin die erste Stelle in der Fertigung einnahm. In die Zeit des Weltkrieges fiel die Höchstleistung der Henschel-Werke mit 1000 Lokomotiven jährlich. Im Jahre 1918 wurde in Mittelfeld das neue Werk in Betrieb genommen. Nach dem Kriege setzte nochmals eine Zeit der Hochkonjunktur ein, in der im Kasseler Werk über 10 500 Gefolgschaftsmitglieder beschäftigt wur-

den. Damals konnten in den Hauptabsatzländern Rußland, Spanien, Rumänien und Holland größere Lieferungen untergebracht werden. Die Ausfuhr nach Süd-Amerika und Asien hatte nach dem Weltkrieg keine nennenswerte Schwächung erfahren, so daß dieser Absatzmarkt der Henschel & Sohn AG erhalten blieb.

In der Zeit nach der Inflation und der erfolgten Stabilisierung setzte Ende 1923 mit der sich immer mehr auswachsenden Weltkrise ein Rückschlag ein, der auch das Henschelsche Unternehmen stark erschütterte. Die Bestellungen aus dem In- und Ausland blieben fast gänzlich aus. Im Jahre 1923, am 3. Oktober, dem 50. Geburtstage Karl Henschels, wurde die 20 000. Lokomotive zur Ablieferung gebracht. Jedoch von nun ab gingen die Bestellungen stetig zurück. So blieben Karl Henschel die Sorgen in der Weiterführung des großen Unternehmens nicht erspart. In klarer Voraussicht erkannte Karl Henschel, daß ein Ersatz für die ausfallenden Lokomotivaufträge geschaffen werden mußte. Die Aufnahme der Lokomobil- und Kippwagenfertigung konnte jedoch keinen Ausgleich in der Beschäftigung bringen.

Noch wenige Monate vor seinem Tode plante Karl Henschel die Aufnahme des Lastkraftwagenbaus und damit die Umstellung des Betriebes auf diese neue Produktion. Seinem Sohne Oscar blieb es vorbehalten, diesen neuen Produktionszweig in das Bauprogramm der alten Lokomotivfirma aufzunehmen. Im Jahre 1925 verließ der erste Kraftwagen das Werk.

Karl Henschel hat das Werk seiner Väter zu größter Blüte gebracht. Ihm standen als Mitarbeiter Generaldirektor Beyer, Direktor von Gontard, jetziges Aufsichtsratsmitglied, und der jetzige stellvertretende Betriebsführer Direktor Dr. Fichtner zur Seite, die unter seiner Leitung die Henschel & Sohn AG zum größten Lokomotiv- und Exportunternehmen Europas werden ließen.

Seine erfolgreiche Tätigkeit erfuhr mannigfaltige Ehrungen. Im Jahre 1905 wurde er zum Kgl. Preußischen Kommerzienrat und im Jahre 1910 zum Geheimen Kommerzienrat ernannt. Anlässlich der Hundertjahrfeier der Firma Henschel & Sohn im Jahre 1910, am 15. August, bei der die 10 000. Lokomotive die Werkhalle verließ, verlieh die Technische Hochschule in Darmstadt die Doktorwürde e. h.

Seine letzte Ruhestätte fand Karl Henschel in dem Familienbegräbnis in Kassel, wo er mit seinen Vätern gemeinsam zur ewigen Ruhe gebettet ist.

„Karl Henschel war ein Mann mit großem Weitblick, der die Zeichen der Zeit, die auf raschen Fortschritt drängten, erkannte und mit zähem Willen die Entwicklung des väterlichen Unternehmens zu ungeahnter Blüte förderte. Seine einfache und stets opferbereite Wesensart hat ihm die Herzen seiner Gefolgschaft und der Mitwelt erobert.“

In der Mitte des Bildes:
Bannführer Jugendleiter Gründler der RBG. 6 „Eisen und Metall“



Ein Teil unserer Gefolgschaftsmitglieder wird erstaunt gewesen sein, daß Ein- und Aufgang zur Werkstatt LC im Werk Mittelfeld am 23. und 24. Februar mit frischem Girlandengrün geschmückt war. Hätten sie Gelegenheit gehabt, hierüber einen dort schaffenden Lehrling zu befragen, so wäre die prompte Antwort gewesen: Heute und morgen ist bei uns die praktische Arbeit im Reichsberufswettkampf (RBWK.) und deshalb haben wir unsere Arbeitsstätte geschmückt!

Reichsberufswettkampf! Für viele Arbeitskameraden aus Werkstatt und Büro, welche nicht durch heranwachsende, in der Berufsausbildung stehende Kinder davon hörten, ein wenig bekannter Begriff. So mancher unserer älteren Facharbeiter wird zurückdenken an seine Lehrzeit und feststellen, daß es so etwas zu seiner Zeit nicht gegeben hat, und er deshalb auch gern etwas davon erfahren möchte.

In diesem Jahre wurden zum vierten Male von unseren Lehrlingen im friedlichen Wettkampf die Klingel gekreuzt. Aus kleinen Anfängen heraus hat dieser Kampf begonnen. Bei der Bedeutung aber, welche dem RBWK. als Teil der Berufsausbildung zukommt, ist es keinesfalls abwegig, die Entwicklung, Formgebung und Auswertung dieses Wettstreites zu verfolgen.

Im Jahre 1934 von der DAF. in enger Zusammenarbeit mit der Reichsjugendführung zum ersten-

mal organisiert, hatte der RBWK. in der Berufsausbildung keinen Vorgang und mußte ohne Erfahrung, ohne einen nur annähernd bekannten Ausbildungsstand sowohl in den einzelnen Berufen wie auch in den einzelnen Gauen durchgeführt werden. Es fehlte nicht an Stimmen, die dieser Angelegenheit einen Mißerfolg in Aussicht stellten, da mancher Lehrherr und Meister dieser Neuerung kein Vertrauen entgegenbrachte, und der Jugend, dem Lehrling, die Zielrichtung, welche ihm heute zu eigen ist, noch fehlte.

Doch auch hier kann man feststellen, daß die nationalsozialistische Idee alle Widerstände meisterte und einen einmal beschrittenen Weg ausbauend erfolgreich gestaltete.

Die Anerkennung, die dieser Kampf gefunden hat, kommt am besten in den Teilnehmerzahlen zum Ausdruck. Zugleich geben diese Zahlen auch Aufschluß über die Größe der organisatorischen Leistung. In der Gruppe Eisen und Metall ist die Teilnehmerzahl im Reich von 1934 mit 93 525 aus 19 Berufen auf 310 160 aus 53 Berufen im Jahre 1937 gestiegen. Ein gleiches Emporschnellen der Teilnehmerzahl können wir auch bei unserer Berufsausbildungswerkstätte verfolgen und damit ersehen, daß unsere Lehrlinge alles daransetzen, in diesem Kampfe die Lorbeeren zu erringen.



Bei den Formerlehrlingen

Es nahmen am RBWK. teil:

1934	von 114	Lehrlingen	87	= 76,3 %
1935	" 138	"	107	= 77,5 %
1936	" 270	"	225	= 83,3 %
und 1937	" 370	"	340	= 92,0 %

Mancher Lehrling hat in den vergangenen Jahren sein Können unter Beweis gestellt und ist als Reichs-, Gau- oder Ortsgruppensieger aus dem Kampfe hervorgegangen. Die Auswertung der diesjährigen Ortskampfergebnisse ist bei Drucklegung dieses Heftes noch nicht so weit gediehen, daß Sieger genannt werden können. Doch der hohe Stand unserer Berufserziehungsstätte und der sachliche und ideelle Eifer unserer Lehrlinge lassen erwarten, daß auch diesmal wieder beachtliche Leistungen vollbracht wurden.

Der diesjährige RBWK. stand im Zeichen des Vierjahresplanes, der auf dem Reichsparteitag in Nürnberg vom Führer mit den Worten „unabhängig und frei durch gemeinsame Arbeit“ verkündet wurde. In langer Vorarbeit wurden die Aufgaben wieder von guten Fachkräften aus dem ganzen Reich aus den verschiedensten Berufen, Industrie- und Handwerkszweigen, zusammengestellt, um einheitlich gestaltet an unsere Jugend herangetragen zu werden. Was muß nun der Lehrling hierbei beherrschen?

In vier Leistungsklassen bei dem Lehrling und zwei Altersklassen bei dem jugendlichen Arbeiter gegliedert, liegt ihm eine praktische Arbeit, auf Zeichnung dargestellt, mit allen Maßen und Toleranzen versehen, vor. Zur Anfertigung dieses Arbeitsstückes hat er 4 Stunden Zeit. Die im Text eingefügten Bilder geben anschaulich einen Begriff, mit welcher Freude und welchem Eifer ausnahmslos jeder Lehrling sich dieser Arbeit unterzieht, um möglichst bald und einwandfrei die Arbeit dem bestellten Prüfer abzuliefern. Da wird geschraubt, geschlichtet, gebohrt, gedreht, genietet, Flacheisen gebogen, Gewinde geschnitten, Modelle eingeformt und anderes mehr.

Bei der Bedeutung, welche dem RBWK. zukommt, ist es erklärlich, daß hohe und höchste Vertreter der Partei, der Wehrmacht, des Staates, der Industrie und des Handwerks diese Arbeiten mit Interesse verfolgten und sich an dem sachlichen Eifer und fachlichen Können der Wettkampfteilnehmer erfreuten.

Die große Teilnehmerzahl im RBWK. 1937 machte es nötig, die praktischen Arbeiten auf zwei Tage zu verteilen, um dann am dritten Tag an die Lösung der theoretischen Aufgaben heranzugehen. Dieser Teil des Kampfes wurde in den



Unser Bild zeigt von links nach rechts den Regierungspräsidenten v. Monbart, Werkschulleiter Ing. Schamp, Gau sozialwalter der DAF Giessen, Landeshauptmann Traupel, General d. Art. Dollmann, Pg. Methner, Adjutant des Gauleiters und Staatsrats Weinrich.

Lehrzimmern der Werkschule am 25. Februar 1937 durchgeführt. Hierbei ist anzufertigen ein Diktat oder für die höheren Leistungsklassen ein Aufsatz, aus der Berufsunfallverhütung oder anderen notwendigen Themen entnommen. Eine Skizze, nach der gestellten Aufgabe normgerecht und zeichnerisch richtig ausgeführt, stellt das räumliche Anschauungsvermögen unter Beweis. Berufskundliche Fragen über Werkzeuge, Meßwerkzeuge, Eigenschaften der verarbeiteten Werkstoffe sind zu beantworten. Der theoretische Teil des Kampfes findet seinen Abschluß mit allgemeinem Rechnen, wie Bruch-, Zins- und Flächenberechnungen sowie mit Fachrechnen, wie Übersetzungs- und Gewichtsberechnungen.

So werden alle Wissensgebiete, die mit der Berufsausbildung irgendwie in Verbindung stehen und deren Beherrschung für die späteren Leistungen ausschlaggebend sind, einer Prüfung unterzogen. Sie soll Ansporn sein, die Kräfte in kameradschaftlicher Form zu messen, wobei die etwa vorhandenen Schwächen von dem einzelnen gut erkannt und im weiteren Ausbildungsgang leicht behoben werden können.

Die Beantwortung der weltanschaulichen Fragen soll darüber Aufschluß geben, wie weit der Lehrling in das Gedankengut des Nationalsozialismus eingedrungen ist und an den Geschehnissen des täglichen Lebens in den engeren und weiteren Grenzen unseres Vaterlandes Anteil nimmt.

Die Tage des Wettkampfes sind vorüber. Die Jugend hat wieder bewiesen, daß sie dem Willen des Führers gerecht werden will. Ohne die ideelle Leistung der Wettkampfteilnehmer zu schmälern, wollen wir uns darüber einig sein, daß durch den RBWK. auf dem Gebiete der Berufsausbildung Vorbildliches geleistet wird. Wenn früher die Ausbildung dem einzelnen Lehrer überlassen war, so sehen wir jetzt die große einheitliche Linie in der Berufserziehung, die an den Lehrling alles das heranträgt, was für sein fachliches, theoretisches Wissen, für seinen Beruf von Wichtigkeit ist. Dadurch wird sich der Lehrling zu dem Facharbeiter entwickeln, der nötig ist, um das Schicksal unseres deutschen Vaterlandes zu gestalten.



4. Reichsbewerks-Wettkampf der Henschel Flugzeug-Werke A.G.

Arthur Dienst

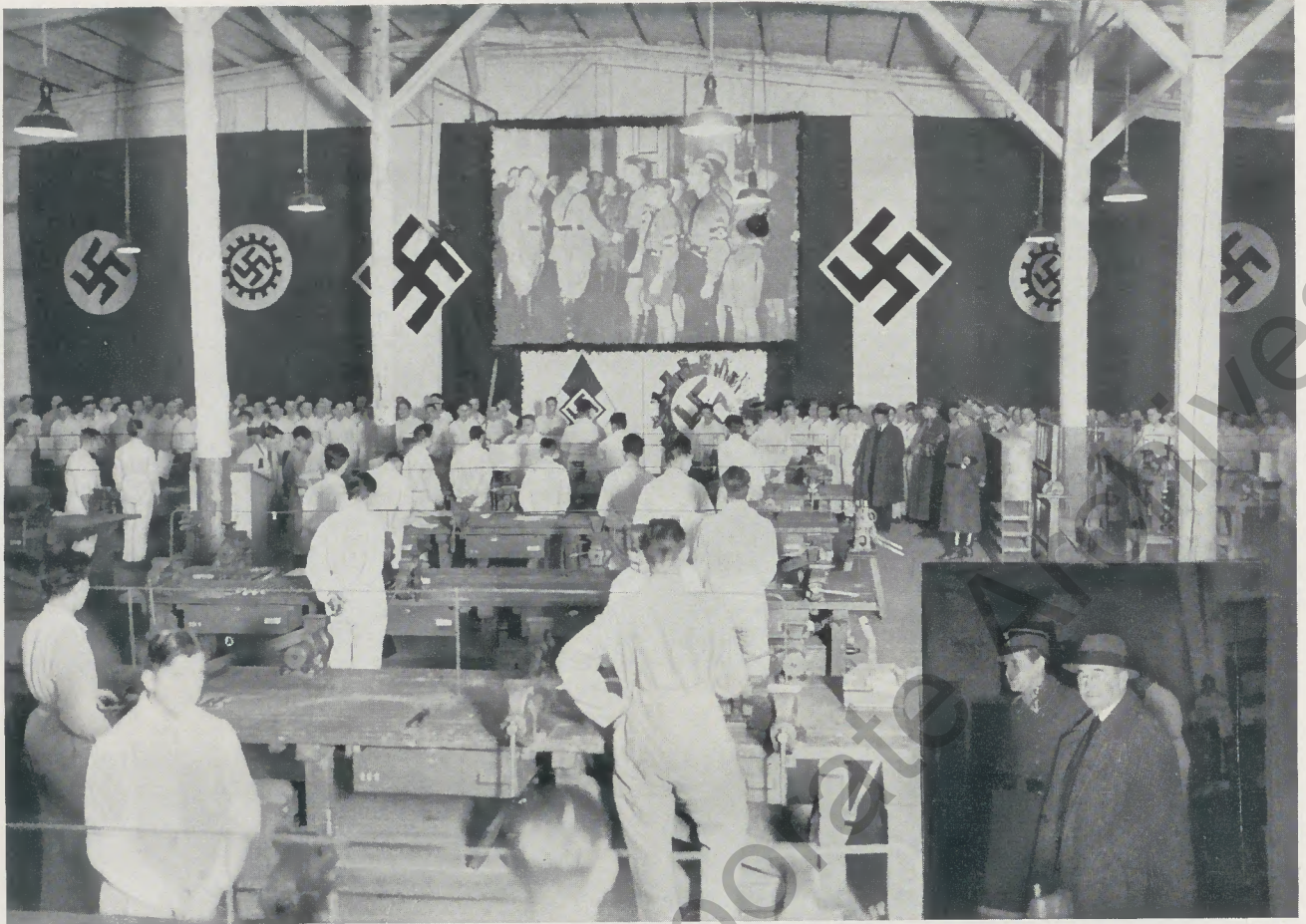
Am 26. Februar dieses Jahres stellten sich 188 Lehrlinge in den Räumen der Lehrwerkstatt der Henschel Flugzeug-Werke A.G. zum diesjährigen Leistungswettkampf der deutschen Jugend, um unter Beweis zu stellen, daß diese Jugend gewillt ist, das Werk des Führers mit gleicher Schaffensfreude und Hingabe fortzusetzen, wie es der Führer uns allen vorlebt.

Am 25. Februar wurden bereits die theoretischen Wettkämpfe der drei Lehrjahrgänge in den Unterrichtsräumen ausgetragen; am Freitag

sollten nun die jungen Metallflugzeugbauer ihr praktisches Können zeigen.

Morgens 7 Uhr waren die ersten Wettkampfgruppen in ihrer schmucken, sauberen Arbeitskleidung angetreten. Die anderen Gruppen standen unter dem großen Bilde versammelt, das den Jungen das Ziel aufzeigt: Der Führer begrüßt die Sieger des Reichsbewerks-Wettkampfes 1936.

Ein Lied aus frischen Jungenkehlen: „Ein junges Volk steht auf“ klingt zur Hallendecke empor.



Vor der Eröffnung des Leistungskampfes der deutschen Jugend 1937

*Rechts unten und Mitte der Betriebsführer, Direktor Hormel, mit dem Leiter der Lehrwerkstatt J. Roehlike.
Hinten rechts halb verdeckt Major (E) Heintz vom RLM. und Werkschulleiter Dienst*

Der Betriebsführer, Direktor Hormel, eröffnet den Reichsbewerkskampfe, er spricht den Jungen Mut zu und wünscht ihnen ein gutes Gelingen. Die Sirene ertönt, und mit Eifer beginnt die Arbeit. Wer das freudige Werken gesehen hat, wird gleich uns der Meinung sein, daß es um ein Volk, welches seine Jugend in dieser Weise für das Leben erzieht, nicht schlecht bestellt sein kann.

Deutscher Geist und deutsche Tatkraft wird, getragen von unserer Jugend, die im Reichsbewerkskampfe ihre Kräfte zu messen bestrebt ist, auch weiterhin den Sieg davontragen.

Das neue Deutschland zeigt sich hier bei der schaffenden Jugend von seiner schönsten Seite. Der Sieg des Führers sichert Deutschlands Zukunft.



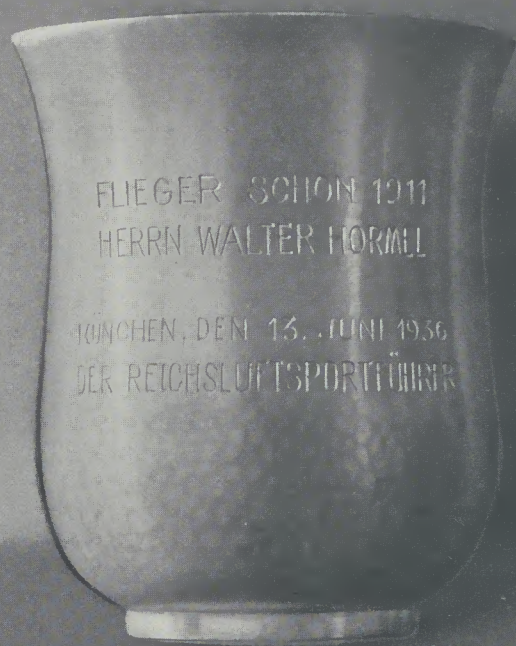
Die Lehrwerkstatt beim theoretischen Wettkampf



Die Lehrwerkstatt bei den praktischen Arbeiten

Werkaufnahmen [4] HFV

Ein alter Adler



Werkaufnahme H. F. W.

Am 13. Juni 1936 trafen sich in München die „alten Adler“, deutsche Pioniere, die in der weitblickenden Erkenntnis der großen Bedeutung der Luftfahrt sich für die Entwicklung und den Aufbau der deutschen Fliegerei einsetzten. Der Gedenktag in München war nicht nur ein Treffen alter Vorkriegsflieger, sondern erhielt seine besondere Prägung durch die Träger dieses Tages als lebende Zeugen von Vergangenheit und Gegenwart.

In München hat der Reichsluftsportführer den Vorkriegsfliegern, die bereits im Jahre 1911 im Besitz des Führerscheins waren, Erinnerungsbecher übergeben mit dem Bemerken, es sei eine Gabe der heutigen Fliegerjugend an die Generation, die durch ihre Pionierarbeit eine Luftwaffe im Weltkrieg möglich gemacht hatte. —

Viele Gefolgschaftsmitglieder der Henschel Flugzeug-Werke A. G. wissen, daß ihr Betriebsführer, Direktor Hormel, zu diesen „alten Adlern“ zählt, die als zähe und unbeirrbare Kämpfer ihren Pionierdienst versahen und mithalfen am Aufbau der neuen deutschen Luftwaffe. Die, die als Gefolgschaftsangehörige inmitten dieses Aufbaues stehen, hatten oft den Wunsch, aus dem Munde ihres Betriebsführers die Geschichte der Vorkriegsflieger zu hören.

Auch der „Henschelstern“ war neugierig und ist dankbar, daß in den folgenden Zeilen ein Pionier der deutschen Luftwaffe, der Betriebsführer der Berliner Henschelaner, den Wunsch der Gefolgschaft erfüllt.

„Ich kehrte im Jahre 1909 nach meinem Kommando als Navigationsoffizier auf S. M. S. ‚Panther‘ und nach Anfertigung der Hafenkarte von Swakopmund nach Deutschland zurück. In Berlin verlebte ich meinen Urlaub. Mit Freunden besuchte ich die Flugvorführungen der Gebrüder Wright, die der Berliner Lokal-Anzeiger damals auf dem Tempelhofer Feld veranstaltete. Diese Vorführungen beeindruckten mich so, daß ich mich entschloß, umzusatteln. Im Juni 1910, also vor 27 Jahren, ging ich zu dem Direktor des Kaiserlichen Aero-Clubs nach dem Roten Haus am Nollendorfsplatz und fragte Herrn von Frankenberg und Ludwigsdorf, wie ich wohl meine Pläne bewerkstelligen könnte. Er erwiderte mir: ‚Gerade war Herr von Kehler, der Direktor der Motorluftschiff-Studien-Gesellschaft bei mir. Er sucht Luftschiffführer und möglichst Seeoffiziere.‘ Das Ergebnis der Unterhaltung mit Herrn von Kehler war, daß ich meinen Abschied nahm und bei der Motorluftschiff-Studien-Gesellschaft eintrat. Diese hatte gegenüber dem Luftschiffer-Bataillon in Tegel am Tegeler Schießplatz eine Luftschiffhalle und baute Parsevalluftschiffe.

Zuerst mußte der Führerschein als Freiballongführer erworben werden. Luftschiff gefahren wurde mit dem Parseval I von Bitterfeld aus. Die Gondel dieses Schiffes steht jetzt im Deutschen Museum in München. (Nicht etwa, weil ich damit gefahren bin!!)

Mein Traum war jedoch nicht ganz erfüllt, denn von der ‚aufgeblasenen Konkurrenz‘, wie die



Links Oberleutnant z. S. Lorenz, heute Oberstleutnant (E), und rechts Marine-Ingenieur Sprenger, heute Oberstleutnant (E), am 4. April 1916

Flieger die Luftschiffer nannten, zog es mich zum Flugzeug hin. Ausgerechnet durch eine Unterhaltung mit einem unserer führenden Luftschiffleute, Prof. Johann Schütte, ergab sich der Entschluß, zum Flugzeug umzusatteln. In Johannisthal war die Luftverkehrs-Gesellschaft, L. V. G. genannt, gegründet worden, die deutsche und ausländische Flugzeugtypen in Lizenz bauen wollte. Es schwebten damals gerade Verhandlungen mit Blériot zwecks Übernahme der Lizenz einer zweisitzigen Type, auf der ich in Etampes fliegen lernen sollte. Nach kurzen Aufenthalt in Etampes zerschlugen sich jedoch die Verhandlungen L. V. G./Blériot und ich wurde zurückgerufen.

Nach Beendigung des deutschen Rundfluges 1911 vollendete ich meine Schulzeit bei der L. V. G.

und erwarb meinen Führerschein für Flugzeug. Mit diesem Schein war ich dann im Besitz aller Führerscheine für Luftfahrzeuge. Geschult habe ich in Johannisthal an der Stelle, wo heute die Henschel Flugzeug-Werke A. G. einen Teil ihres Betriebes hat.

Bei Ausbruch des Weltkrieges befand ich mich zufällig in Warnemünde anlässlich des Seeflugzeug-Wettbewerbes, der von der Marine veranlaßt war. Meine Mobilmachungsdesignierung lautete auf Kommandant eines Luftschiffes. Da jedoch ein Luftschiff bei Kriegsausbruch nicht zu besetzen war, wurde ich als Leiter der Flugstation Warnemünde kommandiert und zugleich Vorsitzender der Seeflugzeug-Abnahmekommission und später Präses des Seeflugzeug-Versuchskommandos."



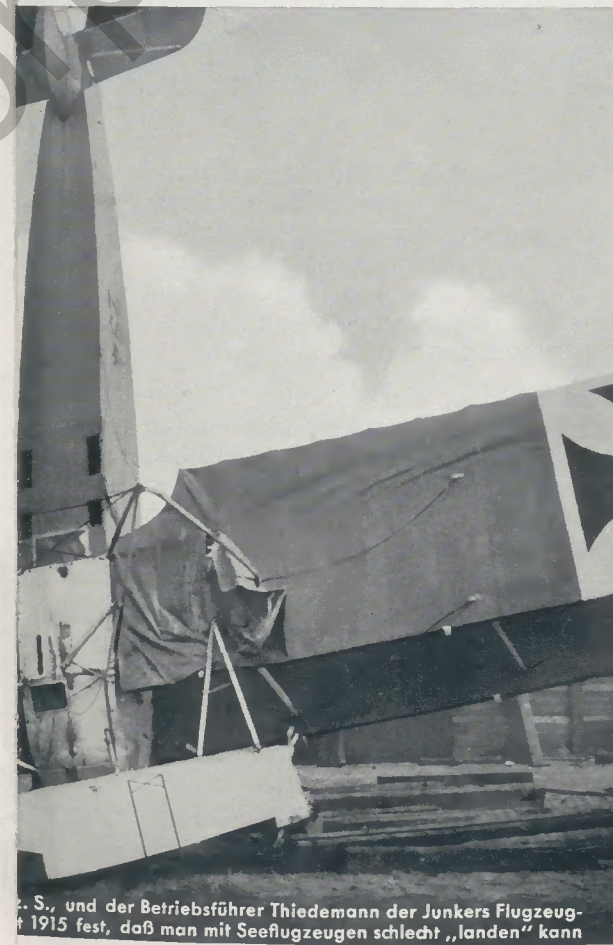
Direktor Robert Thelen von den Albatros Werken, heute Flieger-Haupt-Stabsingenieur bei der Prüfstelle für Luftfahrzeuge



Links: Kapitänleutnant Berthold, heute Inhaber der Fa. Böck & Co. Mitte: Hauptmann Freiherr von Thüna, verstorben im Juni 1936 als Direktor der Daimler Benz, Sindelfingen. Rechts: Kapitänleutnant Bertram, heute Bezirksleiter der Lufthansa für den Bezirk Süd-Atlantic in Las Palmas



Der Inhaber der Bucker Flugzeugwerke, Bucker, als Leutnant und der Betriebsführer Thiedemann der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke A.G., als Obermaat, stellten am 4. August 1915 fest, daß man mit Seeflugzeugen schlecht „landen“ kann



z. S., und der Betriebsführer Thiedemann der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke A.G., als Obermaat, stellten am 4. August 1915 fest, daß man mit Seeflugzeugen schlecht „landen“ kann



Hauptmann Mühlig-Hofmann mit einer erbeuteten französischen Spad-Maschine am 24. Mai 1916, heute Ministerialdirigent im RLM.



Kapitänleutnant Mans, heute Direktor des Flughafens Travemünde, und Leutnant von Loessl, der im Kriege gefallene Bruder des Herrn Direktor von Loessl der Henschel & Sohn AG, Kassel, im Kriegsjahr 1916



Bruch des Kapitänleutnants Berthold am 19. Juli 1916, bei dem es glücklicherweise nur mit Nasenbluten abging



Von links nach rechts: Marine-Baumeister Haas, Dipl.-Ing. von Viebahn, Marine-Baumeister Schmedding, Marine-Stabsarzt Dr. Klöff (Juni 1915). Dipl.-Ing. von Viebahn ist heute Direktor von Daimler Benz in Stuttgart



Major Wagenführ, heute Direktor der Arado-Flugzeug-Werke, im Gespräch mit Direktor Muths



Kapitänleutnant Hormel als Präses des Seeflugzeug-Versuchs-Kommandos

Mit wenigen Worten erzählte Direktor Hormel von seinem erfolg- und arbeitsreichen Leben, in dem jedes Ereignis uns, die junge Generation, aufhorchen läßt und gefangennimmt. Durch dieses ganze Leben zieht sich ein Faden: Kein Geschehen, das nicht mit der deutschen Luftfahrt in engstem Zusammenhange stünde.

Direktor Hormel ist einer der 48 alten Fliegerkameraden, die das Jahrestreffen der „alten Adler“ in München 1936 zusammenführte. Dieses Jubiläumstreffen war die Erinnerung an die ersten Anfänge der deutschen Fliegerei vor 25 Jahren mit ihrem wagemutigen Draufgängertum, mit dem diese Pioniere der Luftfahrt im „fliegenden Drahtverhau“ dem deutschen Flugwesen zum Siege verhalfen. Als damals die ersten Flugplätze sich für einen größeren Kreis von Flugbegeisterten öffneten, da flogen deutsche Pioniere in primitiven, offenen Kisten aus Holz, Leinwand und Drähten, durch die der Wind pfiß, und blickten so gelegentlich durch die Beine nach unten, um die Höhenlage zu kalkulieren. Wenn heute schnelle und geräumige Verkehrsflugzeuge die großen Erdteile über Tausende von Kilometern verbinden, dann mag die deutsche Jugend vielleicht ermessen, daß diese 25 Jahre in der Ent-

wicklung des Flugwesens ein Stück Weltgeschichte bedeuten.

So war es zwangsläufig, daß der „Henschelstern“ nach diesen alten Fliegerkameraden fragte, die uns Jungen nach der Errichtung der neuen deutschen Luftwaffe durch den Reichsminister der Luftfahrt Generaloberst Hermann Göring zu Vorbildern deutscher Wehrhaftigkeit wurden. Herr Direktor Hormel ließ den „Henschelstern“ gern Einblick nehmen in ein Bildarchiv, wie es wohl wenig Menschen ihr eigen nennen können. Nichts lag da näher, als daß der „Henschelstern“ in der Freude über eine solche Entdeckung sich Bilder auslieh, um alle Henschelaner Anteil nehmen zu lassen an dieser schönen Erinnerungstunde, die der Betriebsführer Hormel mit dem „Henschelstern“ teilte. —

Die nebenstehenden Bilder zeigen uns deutsche Männer, die im Kriege als Führer der Nation für Deutschland kämpften und im Dritten Reich als führende Männer der deutschen Wirtschaft, der Industrie und der neuen deutschen Wehrmacht dienen.

M. A. Bengelstorff



Kapitänleutnant Hormel und Leutnant z. S. Siburg bei der Erprobung eines neuen Reihenbildners am 12. Mai 1916. Siburg ist heute Oberstleutnant der Luftwaffe



Der Präsident des Aero-Club von Deutschland, von Gronau, als Leutnant im Mai 1916



Walter Hornel

Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.)
Deutschland, N°

Die unterzeichnete von
der F.A.I. für Deutschland
anerkannte Sportbehörde
erkennt hiermit

Nous soussignés, pouvoirs
sportifs reconnus par la
F.A.I. pour l'Allemagne
certifions, que

Herrn Kapitänleutnant a. D.
Walter Hornel

geb. zu Cassel
nach Erfüllung aller von
der F.A.I. vorgeschriebenen
Prüfungsbestimmungen
zum

den 5. II. 1887
ayant rempli toutes les
conditions imposées
par la F.A.I. a été
breveté

Luftballonführer
Berlin

Pilote d'Aéronat
Berlin

den 8. III. 1888

den 20. Febr. 1887

Kaiserlicher
Aero-Club

Deutscher Luftschiffer
Verband

Der Vorstand

Der Vorsitzende

H. Frickberg

r. Nieber.

Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.)
Deutschland, N° 100

Die unterzeichnete von
der F.A.I. für Deutschland
anerkannte Sportbehörde
erkennt hiermit

Nous soussignés, pouvoirs
sportifs reconnus par la
F.A.I. pour l'Allemagne
certifions, que

Herrn Kapitänleutnant a. D.
Walter Hornel

geb. zu Cassel
nach Erfüllung aller von
der F.A.I. vorgeschriebenen
Prüfungsbestimmungen
zum

den 5. Juli 1887
ayant rempli toutes les
conditions imposées
par la F.A.I. a été
breveté

Flugzeugführer
für Zweidecker

Pilote aviateur
pour biplan

den 24. August 1894

den 24. August 1894

Deutscher Luftschiffer Verband

Der Vorstand

Der Vorsitzende

Der Vorsitzende

r. Nieber.

r. Nieber.

Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.)
Deutschland, N° 113

Die unterzeichnete von
der F.A.I. für Deutschland
anerkannte Sportbehörde
erkennt hiermit

Nous soussignés, pouvoirs
sportifs reconnus par la
F.A.I. pour l'Allemagne
certifions, que

Herrn Kapitänleutnant a. D.
Hornel

geb. zu Cassel
nach Erfüllung aller von
der F.A.I. vorgeschriebenen
Prüfungsbestimmungen
zum

den 5. 7. 1881
ayant rempli toutes les
conditions imposées
par la F.A.I. a été
breveté

Luftschifführer
für Parsonal

Pilote d'Aéronat
pour Parsonal

den 6. Februar 1881

den 6. Februar 1881

Deutscher Luftschiffer Verband

Der Vorstand

Der Vorsitzende

Der Vorsitzende

r. Nieber.

r. Nieber.

Die Haushaltungsschule im Reichsberufswettkampf

Luisa Behne



„Säume ein Dreieckkopftuch. Beachte besonders die Ecken!“

„Die Teilnahme am Reichsberufswettkampf ist Ehrensache der Haushaltungsschule“, lautete die Parole, die die Schülerinnen, trotz mancherlei Krankheiten an den Vortagen, auch vollzählig zur Stelle rief.

Nachdem die jungen Mädchen zum Gruß der Fahnen vor dem Schulhaus Aufstellung genommen hatten, wurde der friedliche Kampf durch eine schlichte Feier eröffnet. Dem flott gesungenen „Auf hebt unsre Fahnen“ folgte eine kurze Ansprache, in der die Schülerinnen noch einmal auf die Bedeutung des Tages hingewiesen wurden. Dann aber ging ein Leuchten über die Gesichter: Die HJ.-Fahne durfte zum ersten Male gehißt werden. Mit: „Vorwärts, vorwärts schmettern die hellen Fanfaren“ wurde die Eröffnungsfeier beendet.

Im theoretischen Teil des Berufswettkampfes wurde zunächst ein Diktat geschrieben; die schriftliche Lösung fachberuflicher und weltanschaulicher Fragen wies auf die große Bedeutung dieser Erziehungsgrundsätze im Dritten Reich. Im Zusammenhang mit dem Vierjahresplan wurden Rechenaufgaben gestellt, die den Schülerinnen das enge Zusammenwirken der häuslichen Wirtschaft mit den großen Fragen der Volkswirtschaft und damit die Forderungen des

Vierjahresplanes veranschaulichen sollten.

In der praktischen Prüfung wurde jeder Schülerin eine Aufgabe im Nähen und Kochen gestellt: 1. Säume ein Dreieckkopftuch. Beachte besonders die Ecken. 2. Bereite gebratenen Fisch und Kartoffelsalat für 2 Personen.

Mit besonderer Freude begrüßten die Schülerinnen im Verlauf des Kampfes auch den Werkschulleiter Schamp der Henschel & Sohn AG, die Frauenschaftsleiterin der Ortsgruppe sowie die Vertreterin des Obergaues.

Als dann die mit viel Liebe hergerichteten Mahlzeiten in den ebenso liebevoll garnierten Schüsseln aufgetragen wurden, war es für die

Prüfenden schwer, eine gerechte Entscheidung zu treffen.

Dieser Wettkampf zeigte die große Bedeutung, die heute dem Wirken der Frau im Haushalt beigemessen wird. Es gilt, die Familie als Grundpfeiler des Staates zu festigen, darüber hinaus aber die Forderung des Gemeinnutzes in den Vordergrund planmäßiger Volkswirtschaft zu stellen. Nach Überreichung der Urkunde über die Teilnahme am Wettkampf wurden feierlich die Fahnen eingeholt, und glückliche deutsche Jugend trat ihren Heimweg an.



„Bereite gebratenen Fisch und Kartoffelsalat für zwei Personen!“



König Boris von Bulgarien besuchte die Henschel-Werke in Kassel

Rudolf Kreutzer

Vor einiger Zeit besuchte S. M. König Boris III. von Bulgarien die gesamten Werke der Henschel & Sohn AG in Kassel. Nach der Begrüßung durch die Direktion, der Herren Dr. Fichtner und Dr. Rothe, wurden zunächst die Anlagen in Mittelfeld besichtigt. Das besondere Interesse des Königs fanden die Werkstätten der Gießerei und des Rahmenbaues sowie die Hallen der Kraftwagenherstellung. Anschließend folgte ein

Rundgang durch das Werk Kassel, der durch die Lokomotiv-Richthalle führte, in der gerade eine größere Anzahl Lokomotiven für das In- und Ausland im Bau und Fertigstellung waren.

König Boris hat als Privatmann eine große Vorliebe für Lokomotiven und ist selbst als Lokomotivführer ausgebildet. Wiederholt hat er seinen Hofzug selbständig gefahren. Bei dem Rundgang stellte König Boris verschiedene technische Fragen über die Lokomotivfertigung, die große Anteilnahme und fachmännisches Wissen verrieten. So besichtigte er sehr eingehend den Führerstand einer zufällig auf dem Werkhof zur Probefahrt stehenden Schnellzug-Lokomotive Reihe 01 der Deutschen Reichsbahn.



Ein neuer Kessel ist angekommen. Von links nach rechts: S. M. König Boris von Bulgarien, Direktor Dr. Rothe, Vizepräsident Dr. Jersche in Vertretung des Oberpräsidenten Prinz Philipp von Hessen, Direktor Dr. Fichtner

Die Firma Henschel & Sohn AG steht schon seit vielen Jahren in enger Geschäftsverbindung mit dem Deutschland im Kriege verbündeten Bulgarien. Die Bulgarische Staatsbahn hat etwa 90 % ihrer Lokomotiven aus Deutschland bezogen. An diesen Lieferungen war Henschel

& Sohn maßgeblich beteiligt. So wurden in den Jahren 1908/09 21 Stück D-Güterzug-Lokomotiven und 10 Stück C-Tender-Lokomotiven an die Bulgarische Staatsbahn abgeliefert, welche außerdem 62 große Henschel-1 D-Vierzylinder - Personenzug-Lokomotiven besitzt, die viele Jahre die Schnell- und Personenzüge im gebirgigen Gelände befördert haben. In der Kriegszeit lieferte Henschel 180 kleine Feldbahn-Lokomotiven für 600 mm Spur nach Bulgarien. Im Jahre 1935 gingen nochmals mehrere große 1 D 1-Schnellzug-Lokomotiven, teils mit Zwei-, teils mit Dreizylinder-Triebwerk von Henschel an die Bulgarische Staatsbahn. Sie gehören zu den größten und leistungsfähigsten Lokomotiven des Balkans. König Boris besichtigte diese Lokomotiven nach ihrem Eintreffen eingehend, ließ sich die wesentlichen Neuerungen erklären und machte sogar eine Probefahrt auf dieser Type mit. Auch eine Henschel-Schneesleuder gelangte an die Bulgarische Staatsbahn zur Ablieferung. Auch auf



Besichtigung in einer der riesigen Lokomotivhallen

anderen Gebieten ist Henschel in diesem schönen Lande vertreten. So sind in den Straßen Sofias 7 Müll- und 2 Sprengwagen in Betrieb, die aus dem Kasseler Werke stammen, in der Stadt Plovdiv verkehren 10 Henschel-Omnibusse. Auf den bulgarischen Landstraßen helfen 24 Henschel-Motorwalzen neue Verkehrswege bauen und alte Straßen in Ordnung bringen.

(Sämtliche Aufnahmen Rudolf Kreutzer)



Zufriedene Gesichter vor der Schnellzug-Lokomotive Reihe 01 der Deutschen Reichsbahn



AUTOSCHAU BERLIN 1937

- 1 Der Führer mit dem Betriebsführer Oscar R. Henschel
 2 Reichskriegsminister Generalfeldmarschall v. Blomberg (ganz links Betriebszellenobmann Müller)
 3 Links neben dem Führer Direktor Dr. Hinz
 4 Oberbaurat Maurer und Oberstleutnant Baron v. Heiking im Gespräch über Konstruktionseinzelheiten. Dahinterstehend Fritz Nölle (Büro Berlin), rechts der Leiter des Kraftwagenbüros Berlin Gippert
 5 Ob.-Ing. Filehr gibt Gauleiter Staatsrat Weinrich und Dr. Braun, Gauwirtschaftsberater und Präsident der Industrie- und Handelskammer Kassel, Erklärungen. Links vom Betriebsführer Direktor Dr. Fichtner, rechts Direktor Dr. Rothe
 6 Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn Dr. Dorpmüller
 7 Oscar R. Henschel mit Gefolgschaftsmitgliedern der Henschel & Sohn AG, Kassel
 8 Angeregte Unterhaltungen
 9 Der letzte Rundblick über unseren Stand

MITTEILUNGEN DER DEUTSCHEN ARBEITSFRONT

KASSEL-BERLIN

Nationalsozialist heißt Kämpfer sein

Wilhelm Müller B30.-Kassel

Nur der, der kämpft, kann auf einen Sieg hoffen. Niemals wird ein Sieg demjenigen zuteil, der in seinem Leben den Kampf nicht gekannt hat und kennt, der in seinem Leben zu feige war und ist, sein ganzes Denken und Handeln für eine gute Idee einzusetzen. Wer kämpft, muß allerdings wissen, für was er kämpft. Er muß das gesteckte Ziel stets unverrückbar vor Augen haben, das zu erreichen seines Lebens Inhalt ist und sein Leben erst wertvoll erscheinen läßt. Hierdurch erhalten die Worte:

„Es gibt in dieser Welt weder eine alte noch eine neue Zeit, sondern nur eine Zeit, die Zeit des Kampfes“

ihren vollen Wert.

Dieser Parole des Kampfes über zehn Jahre treu gefolgt zu sein und das vom Führer gesteckte Ziel im heißen Ringen erreicht zu haben, ist ein Verdienst der alten Garde. Ihre Lebensaufgabe, ihr ganzer Kampf galt der Verwirklichung der Idee und des Wollens unseres Führers.

Diese große Forderung verlangt aber immer größere Steigerungen der Leistungen, welche an jeden einzelnen Volksgenossen gestellt werden. Es ist daher dem Führer- und Leistungsprinzip entsprechend eine stetig aufwärts steigende Kurve in dem jahrelang totgelegenen Schaffen und Streben zu verzeichnen. Der Volksgenosse, der Werte für den heutigen Staat erkämpft und erarbeitet, wird auch in den Genuß der Früchte seiner Arbeit kommen und mithin mit Freuden feststellen können, daß er in der Arbeit eine Befriedigung findet. Der Nationalsozialismus hat mit einem neuen Zeitalter der Arbeit begonnen und Schluß gemacht mit dem marxistischen Klassenkampf und dem jüdisch-liberalistischen Schiebertum. An Stelle der Zerrissenheit ist der Gemeinschaftsgedanke getreten. Die Drohen sind aus dem deutschen Volkskörper entfernt worden. Der Schicksalskampf des deutschen Volkes wird heute zum größten Teil auf dem Felde der Arbeit ausgetragen. Aus Dankbarkeit unserem Führer gegenüber haben wir heute mehr denn je die Pflicht, im Geiste des unbekannten SA-Mannes, der im jahrelangen, zähen und verbissenen Kampf in Deutschlands Gauen um die Macht rang, weiterzukämpfen. Diese glühenden Idealisten waren meistens Deutschlands ärmste Söhne. Und wer einmal von der gewaltigen Idee und dem fanatischen Kampfgeist Adolf Hitlers ergriffen war, schaltete sein eigenes Ich aus und kämpfte

in eiserner Disziplin und blindem Gehorsam für die Auferstehung Deutschlands. Für sie galt der Wahlspruch:

„Wer auf die Hakenkreuzfahne schwört, hat nichts, was ihm selber gehört.“

Sie sahen in den zahllosen Gefahren und Opfern, denen sie ausgesetzt waren, auch nicht den geringsten Selbstzweck, um vielleicht eine Verbesserung der eigenen Lage herbeizuführen. Vor der Größe der Idee des Führers verblaßten die eigenen kleinen Unannehmlichkeiten des täglichen Lebens zu einem Nichts. Für die Aussicht einer Lohnerhöhung überließen diese Kämpfer letzten Endes nicht ihre Familien den Schikanen und Verfolgungen der politischen Gegner. Für alltägliche kleine Sorgen ist keiner der nationalsozialistischen Kämpfer auf dem Felde der Ehre geblieben. Sie ließen ihr Leben für ein besseres Deutschland. Sie kämpften für die Anerkennung des deutschen Arbeiters. Ihr Blut floß für die deutsche Volksgemeinschaft, für deutsche Art, für die Wiedergeburt der deutschen Ehre. Diese Kämpfer waren die Vorbilder der Kameradschaft und die Keimzellen des sozialistischen Gemeinschaftslebens. Ihr Leben, ihre Ehre hieß Treue: Treue zum Führer, Treue zur Fahne und Treue zum Volke. Wir, das deutsche Volk, können uns heute das glücklichste Volk der Erde nennen. Ringsum wüten Streiks, Arbeitslosigkeit, Bruder- und Klassenkampf, geschürt von jüdischen Volksverhetzern. Inmitten dieses Bruderkampfes steht ein Volk mit seinem Führer als ein geschlossenes Ganzes, ein Volk des Friedens und der Einigkeit. Wir, alle Schaffenden Deutschlands, haben den Glauben an Deutschlands Ehre und Größe wiedergefunden. Dieses alles verdanken wir dem Führer, der mit einem kleinen Häuflein Getreuer und mit dem unerschütterlichen Glauben an Deutschlands Wiederauferstehung sein großes Werk begann.

Schulter an Schulter mit den alten Vorkämpfern der Bewegung marschieren heute alle deutschen Schaffenden für Deutschlands Größe. Durchdrungen von dem heißen Willen, die letzte Not zu wenden, bis zum letzten Endesieg weiterzukämpfen, marschiert das schaffende Deutschland in den letzten Kampfabschnitt hinein. Auch dieses letzte Ringen wird gelingen. Dafür bürgen die braunen Soldaten Adolf Hitlers und die der Arbeit. An diesem Kampf teilzunehmen ist Pflicht aller Schaffenden Deutschlands.

„Tulpo“ der Henschel & Sohn AG Kassel

Stengel

Am 4. April dieses Jahres konnte der Turn- und Sport-Verein der Henschel & Sohn AG auf sein 25jähriges Bestehen zurückblicken. An diesem Tage fand in dem Festsaal Wolfhager Str. 5 eine Feierstunde statt. Abends veranstaltete der Verein mit den Gefolgschaftsmitgliedern und seinen Gästen einen Kameradschaftsabend, zu dem alle

Arbeitskameraden herzlich eingeladen waren. Besonders richtete sich diese Einladung an die Gefolgschaftsmitglieder, welche dem hohen Ziele: „Jeder Volksgenosse soll Leibesübungen treiben“, noch fernstehen.

Einen ausführlicheren Bericht lassen wir noch folgen.

Etwas Grundfächliches über die Teilnahmeberechtigung an den „KdF.“-Fahrten

Die Antwort auf die Frage: Wer kann grundsätzlich mit „KdF.“ in Urlaub fahren? lautet: Jeder Volksgenosse mit seinen Angehörigen, dem eine Urlaubsfahrt zu normalen Preisen nicht möglich ist, ist teilnahmeberechtigt. Voraussetzung ist allerdings, daß er als Mitglied der DAF, oder einer der NS. Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ angegliederten Organisation angehört. Über das Vorhandensein dieser Voraussetzung zur Teilnahmeberechtigung kann sich jeder Volksgenosse bei der für ihn zuständigen Fachschaft der korporativ angeschlossenen Verbände, insbesondere auch bei den örtlichen Dienststellen der Deutschen Arbeitsfront und der NS. Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ erkundigen. Z. B. gelten der Reichsbund Deutscher Beamten, der NS. Lehrerbund, der Arbeitsdank usw. als der NS. Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ angegliederte Organisationen. Besonders erwähnt werden sollen auch die in der DAF. organisierten Angehörigen der Berufsgruppen Handel und Handwerk. Auch der deutsche Bauer mit seinen Arbeitskameraden fährt mit „KdF.“ Auch Angehörige von Mitgliedern können an den Einrichtungen von „Kraft durch Freude“ teilnehmen.

Eine besondere, bisher viel erörterte Frage ist die, ob in allen Fällen und bis zu welchem Grade eine Bedürftigkeit als Voraussetzung zur Teilnahme an einer „KdF.“-Fahrt vorliegen muß. Dazu ist folgendes zu sagen: Grundsätzlich sind solche Volksgenossen teilnahmeberechtigt, die — sofern sie Mitglieder oder Angehörige von Mitgliedern der DAF. oder einer der NS. Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ angegliederten Organisation sind — unter Berücksichtigung ihres Einkommens und der sonstigen wirtschaftlichen Verhältnisse eine Reise gleicher Art sich nicht leisten können. Eine Einkommensgrenze ist da-

her nicht schematisch festgelegt. So besteht z. B. die Möglichkeit, daß Volksgenossen auch mit einem Einkommen über 300 RM teilnahmeberechtigt sind, wenn sie eine Familie bzw. bedürftige Familienmitglieder (Eltern, Geschwister u. dgl.) aus ihrem Einkommen zu versorgen haben.

Darüber hinaus können auch als nichtbedürftig anzusprechende Volksgenossen sich an den „KdF.“-Fahrten beteiligen, wenn sie durch Übernahme einer Patenschaft (d. h. durch Aufbringung eines Zuschusses zu den Reisekosten) für einen bedürftigen Arbeitskameraden kundtun, daß sie diese Einrichtung von „Kraft durch Freude“ nicht so sehr wegen ihrer Billigkeit, sondern um der Pflege der Kameradschaft willen in Anspruch nehmen wollen. So wird z. B. auf die Teilnahme von Betriebsführern an den „KdF.“-Fahrten besonderer Wert gelegt. Auch hierüber geben die Dienststellen der NS. Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ ebenfalls jederzeit Auskunft.

Es geht also nicht allein darum, mit „Kraft durch Freude“ billige Reisemöglichkeiten für bedürftige Volksgenossen zu schaffen, sondern die „KdF.“-Fahrten sollen gleichzeitig auch Pflegestätte und Ausdrucksform der Volksgemeinschaft und der betrieblichen Kameradschaft sein. Es hieße also die Einrichtungen der NS. Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ als eine Angelegenheit der Volksgemeinschaft und als politisches Instrument zur Erziehung deutscher Menschen für ein tieferes Verständnis für Volkstum und Heimat in ihrer wahren Bedeutung verkennen, wollte man sie allzusehr unter dem Gesichtspunkt des materiellen Vorteils sehen, den diese Einrichtungen bieten. Ap.

Direktor Alb. Sack, Hamburg, feierte am 12. März sein 25 jähr. Dienstjubiläum

Albert Sack wurde am 16. April 1889 in Wartenberg (Ostpr.) geboren. Als junger Kaufmann trat er am 12. März 1912 in die Firma Henschel & Sohn AG ein, wo er fast ausschließlich im Einkauf tätig war. Am 2. Februar 1921 wurde seine Handlungsvollmacht eingetragen, und 2½ Jahre später wurde ihm am 1. Okt. 1923 Prokura erteilt. Als



in das Bauprogramm der alten Lokomotivfirma der Lastkraftwagenbau aufgenommen wurde, arbeitete er mit an erster Stelle für diesen neuen Fertigungszweig. Am 1. Juni 1929 wurde er zum Abteilungsdirektor ernannt, und am 1. Jan.

1932 erfolgte seine Berufung als Leiter des Verkaufsbüros in Hamburg, das er weitblickend ausbaute, um allen Forderungen der verantwortungsreichen und immer größer werdenden Arbeiten des Verkaufs gewachsen zu sein.

Direktor Sack erfreut sich wegen seiner fürsorglichen und gerechten Leitung bei seinen An-

gestellten größter Beliebtheit, die ihm zusammen mit der Betriebsführung in Anerkennung seiner Verdienste und liebenswerten Eigenschaften noch viele Jahre aufbauender und glücklicher Gesundheit wünschen.

Jubilare der Henschel & Sohn AG

im Monat März 1937

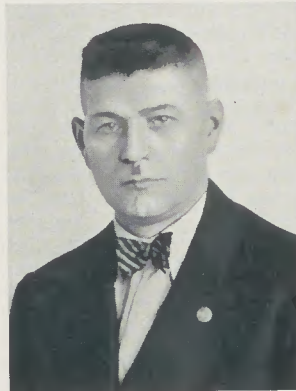
Keine Tatsache kann mehr die Gefolgschaftstreue bei der Henschel & Sohn AG erhellen als die allmonatlichen Jubiläen 25jährigen Schaffens alter Henschelaner, die ihre Arbeitskraft fast ein Menschenleben lang in den Dienst der Firma stellten und in dieser Pflichterfüllung Vorbilder der jungen Generation wurden.



1. März 1937
Robert Münner
Kfm. Angestellter, Lager 8
Kassel



1. März 1937
Paul Thomas
Maschinen- und Brikettmeister
Zeche Möncheberg, Möncheberg



3. März 1937
Georg Günther
Kranführer, Kesselschmiede
Bergshausen b. Kassel



3. März 1937
Wilhelm Walter
Schlosser, Kesselschmiede
Oberkaufungen b. Kassel



4. März 1937
August Engelhardt
Gewindeschneider, Kesselschmiede,
Kassel



11. März 1937
Heinrich Kalbreier
Dreher, Werkzeugbau
Kassel



15. März 1937
Heinrich Henkelmann
Ingenieur, T. B. I
Kassel



16. März 1937
Ernst Ellerkamm
Schlosser, Werkstatt M 9
Kassel



16. März 1937
Wilhelm Kehr
Schlosser, Kesselschmiede
Kassel



25. März 1937
Fritz Müller
Werkmeister, Kesselschmiede
Kassel



29. März 1937
Justus Fromm
Kontrolleur, Werkstatt A
Kassel

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

Der Henschelstern

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe und deren Tochtergesellschaften

Nr. 3 / März 1937

Inhalt

Karl Henschel Rudolf Kreutzer

Henschel-Lehrlinge im Reichsberufswettkampf 1937 A. Meyer

4. Reichsberufswettkampf
der Henschel Flugzeug-Werke A. G. . . . Arthur Dienst

Ein alter Adler M. A. Bengelstorff

Die Haushaltungsschule im Reichsberufswettkampf
Luise Behne

König Boris von Bulgarien besuchte die Henschel-Werke
in Kassel Rudolf Kreutzer

Autoschau Berlin 1937

Nationalsozialist heißt Kämpfer sein . . . Wilhelm Müller
BZO.-Kassel

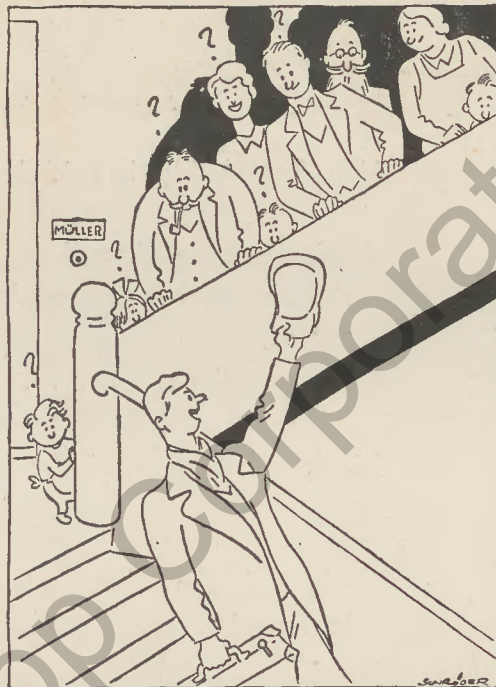
„Tuspo“ der Henschel & Sohn AG Kassel Stengel

Etwas Grundsätzliches über die Teilnahme an den „KdF.“-
Fahrten

Direktor Albert Sack, Hamburg, feierte sein
25jähriges Dienstjubiläum

Jubilare

Kraft durch Freude!



DAK 124

Zeichnung: Schröder

„Kein Geheimnis!!! — Ich fahre mit
KdF.-Reisesparkarte!“