

THYSSENKRUPP
KUNSTSTOFF- & SONNEN-
GLAS- & KUNSTGLAS-
FABRIK

Dezember
1936

4



DER MENSCHENSTERN

MARCYAN

Mit dem Blick in die vielen Wirrnisse und Unruhen
der anderen Welt ermessen wir erst den Segen
des klaren und stabilen Regimes in unserem Staate
sowohl als den Segen und Nutzen des dadurch
garantierten Friedens.

Adolf Hitler



Presse-Illustr. Hoffmann

Weihnachten

HENSCHEL-WERKE
Aktiengesellschaft
Fachbücherei

Weihnachten 1936

Wenn die Weihnachtsglocken die Botschaft des Friedens und der Liebe durch das Land tragen, sollte für jeden von uns der rechte Augenblick gekommen sein, besinnliche Einkehr zu halten.

Nicht überall auf der Welt bekennen die Menschen, wie das deutsche Volk, freudigen Herzens und mit dankbaren Lippen den Weihnachtswunsch

„Friede auf Erden“.

Wir aber können ihn mit dem stolzesten Gefühl zum Ausdruck bringen.

In unserem deutschen Vaterland wird jedem der Weihnachtsbaum brennen und das gewaltige Winterhilfswerk jeden bedürftigen Volksgenossen betreuen.

Das deutsche Volk hat in den letzten Jahren einen Aufbruch erlebt, wie er wohl einzig in der Geschichte dasteht.

Das vierte Jahr rüstiger Arbeit für unser junges nationalsozialistisches Deutschland geht zu Ende. Jeder deutsche Volksgenosse muß mit ehrlicher Bewunderung feststellen, daß auch in diesem Jahre Gewaltiges geleistet worden ist.

Meine Henschelaner, laßt uns auch für die Zukunft voll Vertrauen auf die ständig fortschreitende Gesundung und Weiterentwicklung in Staat und Wirtschaft schauen. Immer mehr müssen wir erkennen, daß unsere Arbeit jetzt wieder Sinn und Zweck hat, gilt sie doch im besonderen der Sicherung der Zukunft unseres Volkes.

Opferbereit und voller Freude wollen wir, jeder an seinem Platz, in den Henschel-Betrieben unsere Pflicht tun.

Dankbar und zufrieden sind wir, wieder in einem freien und glücklichen Deutschland, dem Reiche unseres Führers Adolf Hitler, zu leben und zu schaffen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen, meine Henschelaner in Kassel und Berlin, ein fröhliches Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Neues Jahr.

H. M. Henschel.

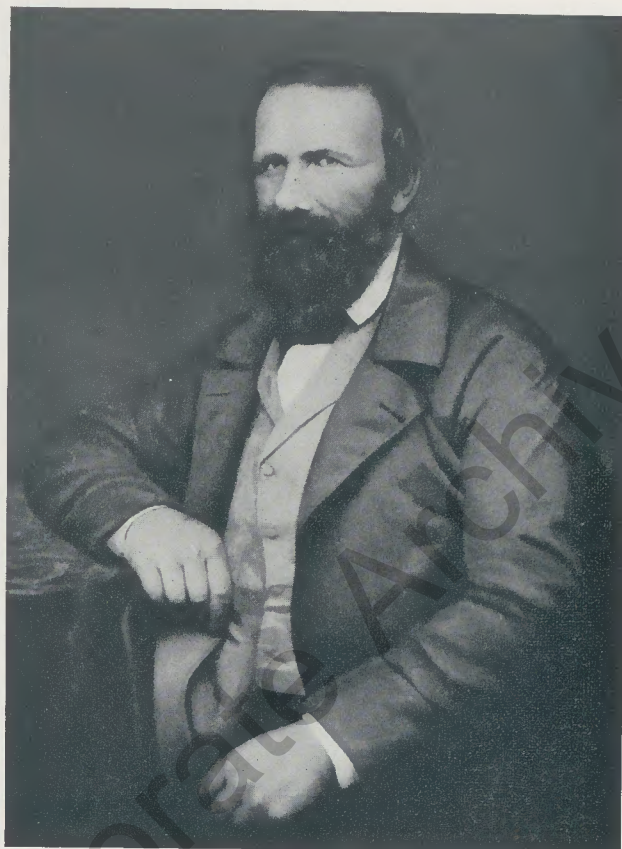
Georg Alexander Carl Henschel

Der erste Lokomotivbauer Kassels wurde am 7. Mai 1810 als ältester Sohn des Oberbergrats Carl Anton Henschel geboren und übernahm als dritter Inhaber und Leiter die Henschelsche Maschinenfabrik. Er ist der Urgroßvater unseres heutigen Betriebsführers Oscar R. Henschel.

Seine Geburtsstätte war Bad Kösen, wo sein Vater damals als Salineninspektor wirkte. Carl Henschel war sieben Jahre alt, als seine Eltern nach Kassel übersiedelten. Mit 16 Jahren trat er in die Fabrik seines Vaters ein, um sich zunächst praktisch auszubilden, und studierte nach Beendigung seiner praktischen Lehrzeit zu Berlin und Göttingen das Maschinenbaufach. Im Alter von 25 Jahren hatte er seine Universitätsstudien abgeschlossen und trat als Teilhaber in die väterliche Fabrik ein. Noch im selben Jahre — 1835 — vermählte er sich mit Ernestine Schmidt, einer Tochter des Kasseler Mühlenbesitzers Schmidt, mit der er fast 25 Jahre in glücklicher, harmonischer Ehe verbunden war.

Der junge Carl Henschel trat zu einer Zeit des wirtschaftlichen Aufstiegs in die Fabrik seiner Väter ein. Damals zählte die alte Maschinenfabrik am Westertor 40 bis 50 Arbeiter. Die Pläne zu einer neuen Fabrik waren schon in Vorbereitung, da wurde das alte Gießhaus durch Feuer zerstört. Dieser Schicksalsschlag konnte den Aufbau der Henschelschen Fabrik nicht hemmen, und schon wenige Zeit später — im Jahre 1837 — wurde die neue Fabrik am Möncheberg errichtet und im gleichen Jahr mit etwa 200 Arbeitern in Betrieb genommen. Das damals errichtete Büro- und Wohnhaus mit der Gießerei ist uns heute noch in unveränderter Form erhalten geblieben. Im Jahre 1937 kann die Henschel & Sohn AG auf das 100jährige Bestehen dieser Bauten zurückblicken.

Carl Henschel verfolgte mit großer Anteilnahme die Entwicklung der Eisenbahnen, die in Deutschland im Jahre 1835 eröffnet wurden. In England hatte man schon einige Jahre vorher die Eisenbahn als zukünftiges Verkehrsmittel erkannt. Der Gedanke, selbst einmal „Dampfwagen“ zu bauen, ließ seinen Vater, Carl Anton Henschel, nach England reisen, um das Eisenbahnwesen zu studieren. Carl Henschel knüpfte an die Vorarbeiten seines Vaters an und fand in dem späteren Maschinendirektor Kirchweger einen tüchtigen Mitarbeiter. Kirchweger wurde in seinem Wirken, zuerst bei der Leipzig-Dresdener-Eisen-



bahn, später bei der Hannoverschen Eisenbahn, durch die Erfindung und Einführung der Kondensation bei Lokomotiven berühmt. Als er noch in den Diensten Henschels stand — 1831–1838 —, bearbeitete er die Entwürfe für Dampfwagen, die auf dem ersten deutschen Eisenbahnnetz eingesetzt werden sollten, welches der große Nationalökonom Friedrich List geplant hatte. Da die Vorschläge von List nicht durchgeführt werden konnten, blieb der Maschinenfabrik Henschel die Weiterverfolgung des Lokomotivbaues zunächst versagt. Es steht jedoch fest, daß Carl Henschel sich schon lange vor der Zeit, zu der in Deutschland die ersten Lokomotiven gebaut wurden, mit dem Dampfwagenbau befaßte. Im Jahre 1838 unternahm Carl Henschel eine Reise nach Leipzig, wo er an einer Eisenbahnfahrt teilnahm, deren Strecke damals jedoch nur bis nach Wurzen ging. Hier in Leipzig lernte er die ersten Lokomotiven aus England und Amerika kennen. Damals gab es in ganz Deutschland nur 11 Lokomotiven, nämlich 2 in Nürnberg und 9 in Leipzig. In den Briefen an seinen Vater und seine Frau spricht er begeistert von dem gewaltigen Eindruck, den das neue Verkehrsmittel auf ihn gemacht hat. Doch es gingen noch volle 10 Jahre ins Land, ehe die erste Henschel-Lokomotive die Werkstatt verließ. In diesen 10 Jahren wurden die ersten Maschinen und Kessel für die Dampfschiffahrt auf der Weser und Elbe von Henschel geliefert.

An allen Aufbauarbeiten hat Carl Henschel tatkräftig mitgewirkt. In Zeiten wirtschaftlicher



*Das Wohnhaus und die Maschinenfabrik von Henschel & Sohn 1837
Der runde Kuppelbau des Gießhauses ist deutlich zu erkennen*

Rückschläge bewies er seine ganze Energie und eiserne Zähigkeit. Entgegen allen Schwierigkeiten gelang es ihm, in wenigen Jahren den von ihm gebauten Lokomotiven den Absatzmarkt zu erschließen. Zehn Jahre nach Aufnahme des Lokomotivbaues fuhren seine Lokomotiven nicht nur in Hessen, sondern auch in Bayern, Preußen, Hannover und Holland über die Gleise. Ein großer Erfolg wurde ihm durch den Auftrag auf eine Lokomotive für die Nürnberg-Fürther-Eisenbahn im Jahre 1851 beschieden, die bis dahin nur zwei Lokomotiven aus England in Betrieb hatte. Im gleichen Jahre konnte Carl Henschel den Maschinendirektor der ersten deutschen Eisenbahn und den „ersten deutschen Lokomotivführer“, den Engländer William Wilson, als Gast durch sein Werk führen. So wurde Carl Henschel zum Pionier des deutschen Lokomotivbaues.

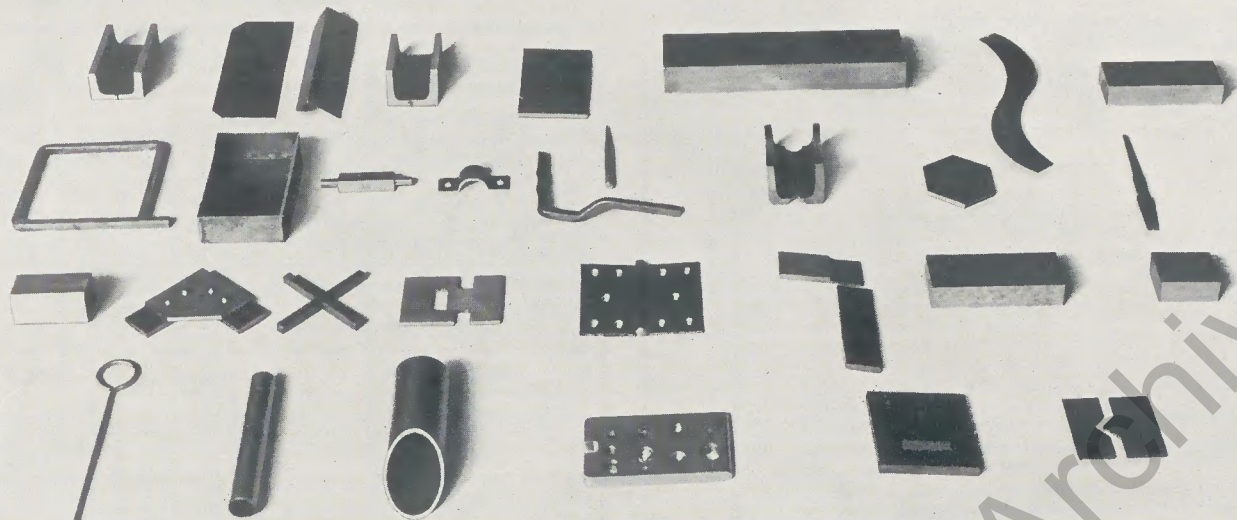
Jedoch ging die Entwicklung nur langsam vorwärts, so daß auch andere Fabrikationszweige erweitert werden mußten. Sein vielfältiges Wirken teilte sich auf in der großen Arbeit seiner Werkstätten und in dem Streben, Arbeit für die Maschinenfabrik heranzuschaffen. So mußte er sich oft auf Reisen begeben, auf denen er Aufträge einholte und jede Auftragsbearbeitung an Ort und Stelle selbst durchführte.

Auf einer Geschäftsreise in Dresden widerfuhr Carl Henschel das Unglück, in einem unbeleuchte-

ten Treppenhaus zu stürzen, wobei er sich ein Kopfleiden zuzog, das ihn bis an sein Lebensende quälte und ihn frühzeitig aus seinem großen Wirkungskreis riß. Am 23. März 1860 starb Georg Alexander Carl Henschel und hinterließ seine Frau und drei Kinder, einen Sohn und zwei Töchter. Sein Vater, der alte Oberbergrat Carl Anton Henschel, geleitete ihn als 81-jähriger zur letzten Ruhe. Die Leitung der Maschinenfabrik übernahm sein Sohn Oskar im Alter von 23 Jahren. Bis zu Carl Henschels Tode waren 45 Lokomotiven aus den Werkstätten herausgegangen. Mit der Aufnahme des Lokomotivbaues hat Carl Henschel den Grundstein zu der größten europäischen Lokomotivfabrik gelegt. Sein Name wird in diesem Zusammenhange für alle Zeiten erhalten bleiben. Der große Lokomotivbauer wurde als erstes Familienmitglied in der Henschel-Begräbnisstätte auf dem neuen Friedhof an der Holländischen Straße in Kassel beigesetzt, wo ein Grabmal und ein Bildnis des Verstorbenen an den Pionier des deutschen Lokomotivbaues erinnern.

„Carl Henschel war ein Mann in des Wortes schönster Bedeutung, reich an Liebe, stets bereit, Gutes zu unterstützen, ein Feind der Gemeinheit, von Heuchelei, Tücke, Trug und Lug. Er war der Freund seiner Freunde und der Vater seiner Arbeiter!“

Werkstücke der Henschel-Lehrlinge



Die Henschel-Lehrlingsausbildung

Schamp

Die großen Aufgaben, die der deutschen Wirtschaft, insbesondere der deutschen Industrie durch den vom Führer und Reichskanzler auf dem Reichsparteitag der Ehre 1936 proklamierten Vierjahresplan gestellt sind, haben den gut ausgebildeten Facharbeiter in den Vordergrund des Wirtschaftslebens gestellt. Der Ruf nach guten Facharbeitern ist schon jetzt, wenige Wochen nach den von Ministerpräsident Hermann Göring erlassenen Durchführungsbestimmungen, so groß, daß der Arbeitsmarkt einer besonderen Regelung unterzogen werden mußte.

Die Frage ausreichenden Nachwuchses kann zu einem guten Teil durch gut eingerichtete Lehrwerkstätten und ausgebaute Werkschulen gelöst werden. Mit der Errichtung einer Lehrwerkstatt wird der Führer des Betriebes zum Erzieher. Das aber verpflichtet ihn, dafür Sorge zu tragen, daß der junge Facharbeiter nach genau festgelegten Grundsätzen gelenkt, erzogen und ausgebildet wird.

Die Henschel & Sohn AG hat schon vor einem Menschenalter, im Jahre 1905, eine Werkschule aufgezo-gen. Schon ein Jahr später, am 7. Mai 1906, wurde die theoretische Ausbildung unserer Werkschule als vollwertiger Ersatz für die sonst allgemein gültigen Fortbildungsschulen von der Regierung anerkannt.

Die praktische Ausbildung erfolgte damals noch in sogenannten Lehrlingsecken, die in den einzelnen Werkstätten eingerichtet waren und von besonders geeigneten Vorarbeitern betreut wurden.

Gleich nach Beendigung des Weltkrieges entschloß sich die Betriebsführung, die Lehrlings-Ausbildung neuzeitlicher zu gestalten. Es wurde eine Ausbildungswerkstatt gebaut, die mit 120 Schraubstöcken, 28 Drehbänken, einem Schmiedefeuer und einer Anzahl von Hilfsmaschinen die Gewähr für eine sorgfältige und durchgreifende Ausbildung der Junghenschelaner bot.

Die großen Fortschritte der Technik und die Erfahrungen auf dem Gebiete der Lehrlingsausbildung erforderten neue Lehrgrundsätze, die zwangsläufig eine eingehende Eignungsprüfung mit sich brachten.

Jeder Lehrlingsanwärter muß sich zunächst einer schriftlichen Prüfung unterziehen, deren Ergebnis zusammen mit dem letzten Schulzeugnis ein umfassendes Urteil ermöglicht. Bei der schriftlichen Prüfung mußte sehr oft festgestellt werden, daß die Prüflinge nach achtjähriger Grundschulzeit nicht in der Lage waren, ein Diktat fehlerfrei



Einige Apparate für die psychotechnische Prüfung

Schulzeugnisse:			Mittelwert
Betragen	Fleiß		
a* 2	2-3		
b* -	-		A 3
Leistungen			
Deutsch Rechnen Raumlehre Zeichnen Turnen			
a* 3	3	2 2-3	
b* -	-	-	B 3
Schule: <i>By. 1. 2. 3.</i>			
Klasse: <i>1. 2. 3.</i>			
* a - letzte Note			
* b - Durchschnittsnote			
Äußerer Eindruck		Körperlich <i>gut</i>	
		Geistig <i>gut</i>	C
Ärztl. Untersuchung		<i>gut</i>	
Ergebnis der Prüfung		Berufli. Fähig. 2-3	
		Geistige Fähig. 3	
Gesamtnote: 3			
Rangreihe: 89			

Psychotechnische Prüfung			
Fähigkeiten		Profil	Lösung
Augenmaß	Tachoskop		2
	Gew.Bolzen		3
	Lochgr.		3
Tastgefühl	Bolzeneinpasser		2-3
	Tastgefühlspr.		2
Geschicklichkeit	Zweihandpr.		3-4
	Impulsmesser		3
	Zielhammer		-
	Tremometer		1/3
Anschauungsvermögen	Energograph		3
	Werkst.aussuch.		3-4
	Winkel einst.		2
Geistige Fähig.	Ryb. Fig.		
	Deutsch		3
	Rechnen		2-3
Prozentwert der Leistung	100% 90% 80% 70% 60% 50% 40% 30% 20% 10% 0%	Erstklassig Durchschnitt Minderwertig	Mittelwert

niederzuschreiben und eine Anzahl leichter Rechenaufgaben zu lösen. Diese Erfahrung wurde leider bei dem jährlich stattfindenden Reichsberufswettkampf bestätigt.

Im Anschluß an die schriftlich-theoretische Prüfung wird durch eine Eignungsprüfung am Tachoskop, Optometer, Lotapparat, Tastsinnprüfer, Tremometer, Energograph, Zweihandprüfer und an anderen Apparaten festgestellt, ob der Bewerber sich für die erwählte Berufsart eignet, oder ob er einer anderen Berufssparte zugeleitet werden muß. Besitzt der Bewerber ausreichende Anlagen, so wird er einer ärztlichen Untersuchung unterzogen. Dann erst kann eine Aufnahme in die Lehrwerkstatt erfolgen.

Der Lehrlingsmeister nimmt den jungen Menschen in seine Obhut und erzieht ihn nach der vom Amt für Arbeitsführung und Berufserziehung in der Deutschen Arbeitsfront aufgestellten Grundlehre „Eisen erzieht“. Die Bestrebungen der DAF. gehen dahin, diesen Ausbildungsplan in allen Betrieben für Eisen und Metall einzuführen. Auch die Betriebsführung der Henschel & Sohn AG hat sich diesen Bestrebungen angeschlossen und die neue Lehre an Stelle des alten Ausbildungsplanes gesetzt. Erfreulicherweise stellte sich heraus, daß schon der alte Ausbildungsplan in vielen Punkten der neuen Grundlehre entsprochen hatte.

Nach dem Lehrgang „Eisen erzieht“ wird der Lehrling in der Anfertigung von einfachen Übungsstücken von bewährten Vorarbeitern unterwiesen. Jetzt lernt er die hauptsächlichsten Schwierigkeiten bei der Bearbeitung von Werkstücken kennen und bringt es hier zu einer gewissen Fertigkeit in den Grundarbeiten des Schlosserberufes. Bei allen Arbeiten wird er nicht nur in der Handhabung des Werkzeuges und in der richtigen Bearbeitung des Materials unterwiesen, sondern wird gleichzeitig zur Ordnungsliebe und zum Nachdenken erzogen. Außerdem wird jedes Lernstück grundsätzlich nach einer Zeichnung gefertigt, wozu hin und wieder das Bild als Anschauungsmaterial herangezogen wird. Weiter muß jedes Werkstück in ein Werkbuch einskizziert werden. Diese Einrichtungen lassen den Lehrling das Zeichnungslesen leicht erlernen und sind wesentliche Hilfsmittel für das rechte Verständnis im Zeichenunterricht.

Die Bewertung der Leistungen in dieser Berufsausbildung erfolgt nach Zeit und Güte. Damit wird die Eignung des Lehrlings begutachtet. Gleichzeitig hat der Lehrlingsmeister einen Anhalt für die weitere richtige Berufsausbildung.

Nach Beendigung der Grundlehre wird der Lehrling durch Fertigung von Übungsstücken, die mehr dem Sondergebiet des Lokomotiv- und

Kraftwagenbaues entnommen sind, in sein eigentliches, späteres Arbeitsgebiet eingeführt. Nach dieser 1- bis 1½-jährigen Lehrzeit wird er den einzelnen Werkstätten des Betriebes zur Weiterausbildung zugeteilt.

Neben der praktischen Ausbildung in der Werkstatt läuft der theoretische und anschauliche Unterricht in der Werkschule. Die Schüler werden im Rechnen, Zeichnen, Naturlehre und Elektrotechnik, Staatsbürger- und Berufskunde unterwiesen. Zu dieser Ausbildung treten wöchentlich zwei Stunden Turnen unter Leitung tüchtiger Sportlehrer.

Seit 1925 wird die Arbeitszeit der Lehrlinge durch eine halbe Stunde unterbrochen, in der mit Mundharmonika- und Blockflötenbegleitung Freiübungen gemacht werden. Diese Leibes- und Lockerungsübungen erhalten den jungen Körper frisch und elastisch. Den An- und Abmarsch zu den Übungen begleiten frohe Wanderlieder, die die Stimmen der jungen Menschen kräftigen. Durch weitgehende berufliche Ausbildung, durch Charakterschulung und körperliche Ertüchtigung wächst der Jung-Henschelaner in die Gemeinschaft des Betriebes und Volkes hinein. So trägt die Henschel & Sohn AG auch ihrerseits bei zu einer guten Ausbildung des deutschen Facharbeiternachwuchses.

Die Henschel-Haushaltungsschule

Wenn heute unsere Werkzeugung über das Wohlfahrtshaus der Firma Henschel & Sohn AG berichtet, so wird in unseren alten Henschelanern die Erinnerung an unsere unvergeßliche Mutter Henschel, Frau Sophie Henschel, wieder aufleben und unsere Herzen höher schlagen lassen. Wohl selten ist dieses herzliche Verhältnis, das diese echt deutsche Frau mit der Belegschaft verband. Ihre mütterliche Sorge ließ keinen der Gefolgschaft aus, so kannte sie die sozialen Verhältnisse eines jeden und ging wie eine Mutter auf die Nöte ihrer Werksangehörigen ein. Sie als liebevolle Mutter und kluge Hausfrau fand die richtigen Wege in ihrem Bestreben tatkräftiger Hilfe. Wie oft mußte sie erleben, daß eine Frau nicht zu wirtschaften verstand. Hier konnte nicht Geld die Not einer Familie lindern und beseitigen, nein, hier mußte geholfen werden, indem die bisher ungenützten Kräfte der Frau mobil gemacht wurden. Die Frauen mußten Unterricht erhalten, um sich das Rüstzeug für ihren Beruf als Hausfrau und Mutter zu erwerben. Diese Erkenntnis auf der Grundlage sozialster Einstellung der Familie Henschel ließ dem Wunsch nach Ertüchtigung der weiblichen Belegschaftsangehörigen die Tat folgen. Vor 34 Jahren errichtete das Haus Henschel jenen stolzen Bau, das „Wohlfahrtshaus“ der Firma Henschel & Sohn AG.

Amt für Arbeitsführung und Berufserziehung		Grundlehrgang „Eisen erzieht“				Übungsarbeit 1-18		
Bewertungsblatt 2		Name: <i>Kremer, Wilhelm</i>		Nr.: <i>4931</i>				
Nr.	Übungsarbeit	Zeit / 100 Stk	Urteil	Ebenheit	Genauigkeit	Winkligkeit	Sauberkeit	Urteil
1	Abgeleitetes U.N.P.S.	285	4	3	3	3	3	3
2	Blechbocken für Schraubstock	325	2	3	3	3	3	3
3	Abgeschrägtes U.N.P.S.	165	4	3	3	3	3	3
4	Platte	190	3	3	3	3	3	3
5	Stellplatte aus Gußeisen	4095	4	3	3	4	4	3-4
6	Scharfgehämmertes Bandelisen	235	3	3	4	—	4	4
7	Beilage	735	3	3	3	3	3	3
8	Quadratischer Bügel	280	2	3	3	3	3	3
9	Gewindestück	780	3	4	3	4	4	4
10	Halbrunde Schelle	75	4	3	3	3	3	3
11	Bolzen mit Rundköpfen	385	4	4	3	4	4	4
12	Gekröpfter und gedrehter Winkel	180	3	3	3	3	3	3
13	Gesteiter Körner	315	3	3	4	3	4	4
14	U.N.P.S. Ausschnitte	495	4	3	3	3	3	3
15	Sechseckige Blechschleife	365	4	3	3	3	3	3
16	Schraubenzieher	645	3	3	3	3	3	3
17	Prisma	7475	4	4	3	4	4	4
18	Blechkasten	445	4	3	3	3	3	3

Leistung und Führung innerhalb des Grundlehrgangs. Zeit: ☐ Arbeitsgüte: ☐

Übungsarbeit	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
sehr gut = 4 Punkte																		
gut = 3																		
mittel = 2																		
schlecht = 1																		
sehr schlecht = 0																		

Urteil aus dem Verhalten des Lehrlings bei der Arbeit.
 Bewegungsübung:
 Bescheidwissen:
 Umsicht und Selbständigkeit:

Datum: _____ Unterschrift: _____

Luisa Behne

Der Kindergarten für die Kleinsten, die Kurse im Kochen, Einmachen, Nähen, Ausbessern und Bügeln für die Frauen und Töchter der Werksangehörigen wurden in gleichem Maße eifrig in Anspruch genommen. So formte sich schließlich aus den vielen nebeneinander laufenden Kursen der geschlossene Lehrgang der Haushaltungsschule. Und wieviel Henschel-Frauen, die längst Großmütter sind, erzählen noch heute mit heller Begeisterung von den gemeinsam verlebten Stunden mit Frau Sophie Henschel im Wohlfahrtshaus. —

Bei dem Bau des Hauses wurde grundsätzlich hygienischen Forderungen Rechnung getragen und eine Badeanstalt mit Wannen- und Duschbädern eingebaut. Die Werksangehörigen benutzten diese Einrichtung bei geringem Entgelt sehr fleißig; heute wird sie zur Körperpflege der Kinder und Schülerinnen ausgewertet. Auch die Pflege der Kunst erfuhr aufbauende Unterstützung, und so erhielt die Henschel-Sängervereinigung, die sich von jeher der besonderen Gunst des Hauses Henschel erfreuen durfte, im neuen Wohlfahrtshause einen großen Saal für ihre Übungsabende.

Bald nach Ausbruch des Weltkrieges kamen die ersten Verwundeten nach Kassel, und das Wohlfahrtshaus wurde in ein Lazarett umgewandelt.



Das Wohlfahrtshaus von Henschel & Sohn in Kassel

Als nach Kriegsende die letzten Verwundeten das Haus verlassen hatten, wurden die Räume neu hergerichtet. In den Räumen des Kindergartens und der Haushaltungsschule pulsierte bald wieder frohes Leben.

Leider zogen die Jahre der Systemwirtschaft nicht spurlos an dieser sozialen Einrichtung vorüber. Die Vernichtung des deutschen Wirtschaftslebens zwang Ostern 1932 die Betriebsführung, den Betrieb im Wohlfahrtshaus völlig einzustellen, galt

es doch, alle verfügbaren Mittel einzusetzen, um das Werk selbst arbeitsfähig zu erhalten. Wie schwer unserem Betriebsführer, Herrn Oscar R. Henschel, dieser Schritt wurde, konnte vielleicht nur der ermessen, der persönlich in dieser Angelegenheit mit ihm Fühlung hatte. Und es soll hier Herrn Oscar R. Henschel gedankt sein, daß er bei seinem unerschütterlichen Glauben an eine bessere Zukunft des deutschen Vaterlandes sein damals gegebenes Wort, die Haushaltungsschule wieder zu eröffnen, sobald die Verhältnisse sich gebessert hätten, voll eingelöst hat. So blieb das Haus seinem Zwecke erhalten, entgegen allen Schwierigkeiten, von denen auch dieser Bau nicht verschont blieb.



Unsere jüngsten Henschelaner finden täglich im Kindergarten des Wohlfahrtshauses Spiel und Erholung

Am 1. April 1935 zogen die Kleinsten wieder in die neu hergerichteten Räume des Kindergartens ein. Am 18. Mai 1935 konnte auch die Haushaltungsschule wieder eröffnet werden, nachdem nicht nur sämtliche Räume neu hergerichtet worden waren, sondern das Haus auch von außen ein neues, helles Gewand erhalten hatte.

Mit einer schlichten Feier, an der Herren des Werkes und Herr Oberregierungs- und Gewerbeschulrat Röhlich teilnahmen, wurde das Haus wieder seiner alten Bestimmung übergeben. Goldene Frühlingssonne lag über der Natur und breitete ihren Glanz über die farbenprächtigen schweren Blütenstengel der Fliederbüsche, die die jungen Mädchen und Kleinen des Kindergartens zum Willkommen grüßten. Eine neue, frohe und hoffnungsvolle Jugend kam hier zusammen, um sich für den späteren Beruf als Hausfrau und Mutter auszubilden. Als nach der Eröffnungsansprache zum erstenmal die Fahne des Dritten Reiches an dieser Stätte von den Mädels des BDM gehißt wurde, da wußten wir Henschelaner, daß das Vermächtnis der Frau Sophie Henschel im Dritten Reich seine endgültige Erfüllung erfahren hatte.

Die Haushaltungsschule bietet zurzeit 40 Schülerinnen Platz, die in einem einjährigen Lehrgang in allem unterwiesen werden, was eine deutsche Frau für ihren ureigensten Beruf wissen und können muß. Praktische Unterweisung und wissenschaftlicher Unterricht lösen einander ab, so daß die Schülerinnen auch mit Fragen der Volkswirtschaft und des politischen Lebens in enge Berührung kommen.



Auch Bügeln will gelernt sein



Henschelanertöchter bei den ersten Kochversuchen — Ob das wohl schmeckt?

In Frau Irene Henschel wurde uns eine neue Mutter geschenkt, und wir sind glücklich, im Wohlfahrtshaus nicht mehr verwaist zu sein. In fester Verbundenheit wollen wir zum Hause Henschel stehen und damit unseren aufrichtigsten Dank Herrn Oscar R. Henschel und seiner Frau Gemahlin schenken.

An unsere Leser!

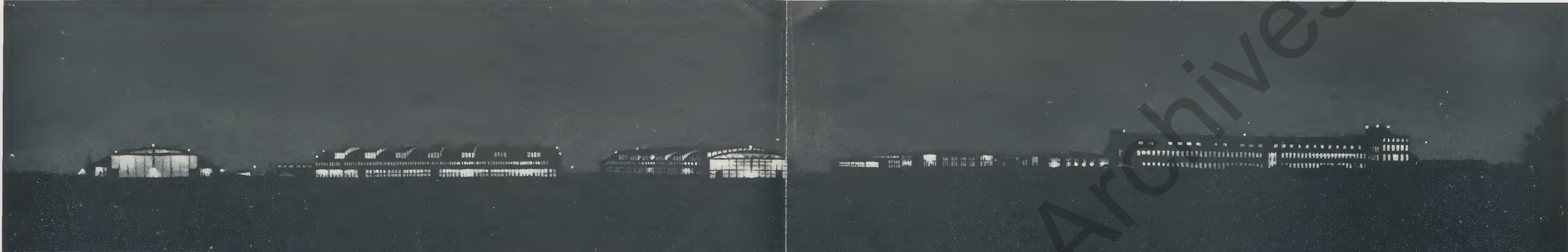
Über die vielen Anerkennungen, die uns in den letzten Wochen über die bisher erschienenen Nummern unseres „Henschelstern“ zuzingen, haben wir uns aufrichtig gefreut und danken dafür an dieser Stelle bestens.

Wir ersehen aus diesen zustimmenden Worten, daß wir auf dem richtigen Wege sind, aus unserer Werkzeitung das zu machen, was sie sein soll: Ein verbindendes Glied für alle Arbeitskameraden. Um eines aber bitten wir besonders: Helft alle mit!

Jedes Gefolgschaftsmitglied sollte im neuen Jahr nicht nur Leser, sondern auch Mitarbeiter des „Henschelstern“ sein.

In dieser Erwartung wünschen wir all unseren Lesern und Mitarbeitern ein recht frohes Weihnachtsfest und ein gutes Neues Jahr!

Die Schriftleitung.



Winternacht in Schönefeld

Die dunklen Tannen neigen ihre schweren, grünen Zweige unter der Last des weißen Winterkleides, das die Keime des neuen Lebens bettet. Die lange Winternacht hüllt das Land in dunkles Schweigen und weckt in uns Menschen die Sehnsucht nach dem Licht, das in der Wintersonnenwende aus ewiger Naturkraft den neuen Frühling gebiert. In dieser Werdung hält der Mensch Einkehr und feiert die Geburt des Herrn, das Fest der Vergebung und Liebe unter den Menschen. — Noch leuchten die Fenster der Werkhallen und Büros, in denen wir unsere Arbeit verrichten, und sprechen zu uns vom vergangenen Jahre. Wir haben mit unserem Schicksal und unseren Kameraden gehadert. Warum trugen wir häßliche Gedanken gegen Kameraden, die auch sorgen und kämpfen mußten, die auch Leid in sich trugen. — Hatten wir nicht selbst die Schuld, als wir nur bittere Kritik übten und nicht Hand anlegten, wo unsere Kameraden unsere Hilfe brauchten? — Das vergangene Jahr zieht noch einmal an uns vorüber. Nun ist ein Jahreswerk vollbracht, von dem wir zu Beginn nicht wußten, wie es endet. In dieser großen geweihten Nacht fühlen wir und erkennen, daß das unendliche, ewige All nur eine einzige Gemeinschaft bildet, ein Ineinanderfließen aller Formen und Äußerungen des Lebens. Und die Erkenntnis ringt sich durch, daß auch wir Menschen zu Gemeinschaften zusammengeschlossen sind, in der der einzelne nichts ist. Wir

alle brauchen im Leben die Stütze der anderen und ohne sie können wir unseren Weg nicht gehen. Auch in uns kann einmal die Nacht einkehren, und dann wissen wir, daß wir unsere Kameraden neben uns haben, und in uns der Glauben an die göttliche Allmacht siegen wird. In der großen Sammlung dieser Nacht wird uns ein neues Jahr geschenkt, ein Jahr der Gemeinschaft und des Glaubens. So wollen wir, daß das Gute in uns einkehrt, und in diesem Ringen wollen wir das Gelöbnis zu wahrer Kameradschaft und Volksgemeinschaft ablegen, ein Gelöbnis, das uns festigen soll. Im neuen Jahre wollen wir im Bewußtsein dieses Gelöbnisses uns die Hand reichen zur gemeinsamen Arbeit, zum Aufbau unseres Gemeinschaftswerkes nach innen und außen. Wo immer unser Arbeitsplatz sein möge, ob in Schönefeld oder Kassel, unser Neujahrsglückwunsch soll neuen Kameradschaftsgeist in das neue Jahr tragen. Und über die Grenzen unserer Werke hinaus wollen wir diesen Geist geläuterter Kameradschaft in die Volkheit hineintragen in dem Wissen, daß wir Glieder unseres Volkes sind und unsere Arbeit dem ganzen deutschen Volke dient. Getragen von diesem festen Bewußtsein werden wir in das neue Jahr gehen und fühlen in uns die Läuterung der Heiligen Nacht, deren Lichterglanz unsere Herzen erhellen wird.



Ein Blick aus 60 m Höhe auf das liebe Werratal

Aufn. [6] Reyer

Dem ersten Ausbau der Reichsautobahnen ist ein Netz von insgesamt 7000 km zugrunde gelegt. Von diesem Netz sind nach dem Stand vom 27. September 1936 rund 1000 km dem Verkehr übergeben und weitere 3130 km in Angriff genommen bzw. zum Bau freigegeben. Die hiermit erreichte Leistung, die erste Zusammenfügung größerer Durchgangsstrecken, lassen auch den unentwegten Kritiker verstummen.

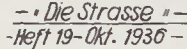
Welche segensreiche Auswirkung die Reichsautobahnen auch für die Henschel & Sohn AG haben, darüber berichtete Direktor Otto Krah in Nr. 2, Oktober 1936, „Straßen entstehen . . . Henschel hilft bauen . . .“ bereits ausführlich. Henschelerzeugnisse helfen mit, das geniale Werk des Führers zu vollenden, sogleich aber auch den Leitspruch Adolf Hitlers wahrzumachen:

„Wir werden nicht nur ein Deutschland der Macht, sondern auch ein Deutschland der Schönheit aufbauen!“

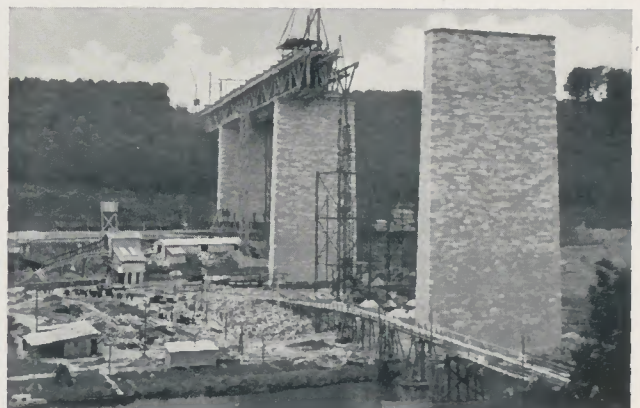
Im großen Netz der deutschen Kraftfahrbahnen ist die Linie Kassel—Göttingen des Nord-Süd-Verkehrszuges Hamburg—Kassel—Frankfurt—Basel zweifellos eine der landschaftlich schönsten. Mag auch sonst im Reich durch die Autobahn landschaftliche Schönheit in einem nicht geahnten Maße erschlossen werden — hier ist von der Natur ein Reichtum angehäuft, der sonst in Deutschland seinesgleichen nur wenig hat. In bewußter Berücksichtigung dieses Vorzuges ist die Reichsautobahnlinie Kassel—Göttingen nicht gebaut als kürzeste Verbindung beider Städte, son-

dern ist nach Möglichkeit über die schönsten Punkte und Höhenzüge des Fulda-, Werra- und Leinetales geführt worden. Trotzdem ist es möglich gewesen, diese Strecke gegenüber der Eisenbahnentfernung, die infolge des großen Umweges über Eichenberg 67 km beträgt, auf 40 km zu kürzen. Während der Schnellzug Kassel—Göttingen durch die Überwindung der Höhenunterschiede noch 55 Minuten benötigt, wird in Zukunft ein Kraftwagen nur noch 25 Minuten brauchen.

Die Arbeiten begannen bereits 1934 bei Göttingen, wurden bald in Hann.-Münden und etwas später in unmittelbarer Nähe von Kassel aufgenommen. Lediglich mit dem Mittelstück im Hedemündener Bezirk wurde mit dem Bau erst im Herbst 1935 begonnen, da die endgültige Linienführung infolge des außerordentlich schwierigen Geländes, insbesondere aber der Werraüberführung genauere Studien erforderte. Es sollen nach dem Willen des Führers keine öden Rennstrecken entstehen. Die Erschließung der deutschen Landschaft durch die Reichsautobahnen sehen wir verwirklicht, wenn wir die Strecke Kassel—Göttingen einmal an Ort und Stelle betrachten. Die Notwendigkeit der Überwindung von Flußläufen, Tälern und Bergrücken erforderte riesenhafte Erdbewegungen und gewaltige Brückenbauten. An welcher Stelle der Strecke man auch stehen mag, stets wird man bewundernd den Anblick der Waldlandschaft genießen und staunend die mächtigen Brückenbauten betrachten, an denen der hessisch-südhanoversche



Der dauernde Wechsel von Berg und Tal ist eine Eigenart der hessischen Landschaft, die dem Bau der Reichsautobahn große Schwierigkeiten sowohl in Planung als auch in der Ausführung entgegenstellt. In starker Steigung führt die Bahn an Landwehrhagen und Lutterberg vorbei hinauf zu den höchsten Erhebungen des Kaufunger Waldes. In das große Waldgebiet einmündend erreichen



Die Stahlüberbauten werden vom linken nach dem rechten Werraufser vorgetrieben. (Im Vordergrund die Werkbrücke über den Fluß)



Henschel-Baulokomotiven bei der Arbeit

wir von der Überführung Lutterberg—Sichelnstein auf bereits fertiger Fahrbahn das Rinderstallbauwerk. Es mußte hier ein tiefes Tal durch eine in ihrer Gedrungenheit besonders gewaltig wirkende Brücke von 30 m lichter Weite zwischen den Pfeilern mit beiderseitiger Auskragung überbrückt werden. Rein technisch hätte hier eine Unterführung von 8 m lichter Weite für den Weg und den Wasserlauf ausgereicht. Aber auch hier wurde wie bei der Niestetalbrücke der herrlichen Umgebung Rechnung getragen, und so wurde ein weitaus größeres Bauwerk errichtet, als es, technisch gesehen, erforderlich war. Nicht weniger als vier Entwürfe wurden ausgearbeitet und hierzu landschaftsgetreue Aquarelle durch namhafte Künstler an Ort und Stelle angelegt. Dann erst entschied sich die Bauleitung für die zur Ausführung gelangte Form. Der Blick durch die Brücke ist von einzigartiger Schönheit.

Von hier führt die Autobahn durch herrlichen Hochwald. Wir erreichen einen Riesendamm von nahezu 400 000 cbm Inhalt und 20 m Höhe. Hier oben wird ein Blick auf Hann.-Münden und das Wesertal neu erschlossen, wie er sich auf der ganzen Strecke nicht schöner bietet. Der Leiter der Bauabteilung Hann.-Münden, Dr.-Ing. Wendt, hat dieses Fleckchen Erde „Humboldtblick“ getauft, da er annahm, daß hier der große Alexander von Humboldt gestanden haben muß, als er seinen berühmten Ausspruch tat, daß Hann.-Münden zu den sieben am schönsten gelegenen Städten der Welt gehöre. Bald stoßen wir hinter einer Überführung auf einen tiefen Felseinschnitt, der seitlich

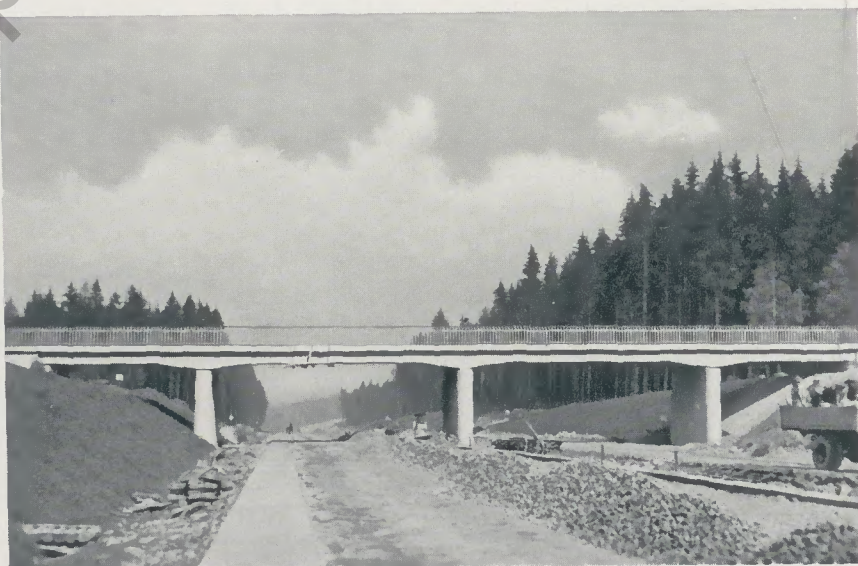
zum Gelände ausgeweitet ist und so eine große Fläche für einen Parkplatz bildet. Weiter geht es mit stärkerem Gefälle hinab zur „Werratalbrücke bei Hedemünden“.

Knapp 20 km von Kassel entfernt überschreitet die Kraftfahrbahn zwischen dem „Werrahaus“ und „Letzten Heller“, 3 km südwestlich von Hedemünden, in 416 m Länge das tief eingeschnittene Werratal; von Steilufer zu Steilufer erhebt sich die schönheitlich wie baulich hervorragende, kühne Werratalbrücke. In 60,8 m Fahrbahnhöhe über dem Talgrund spannt sich auf vier sandsteinverkleideten, schlanken Eisenbetonpfeilern eine Fachwerkträger-

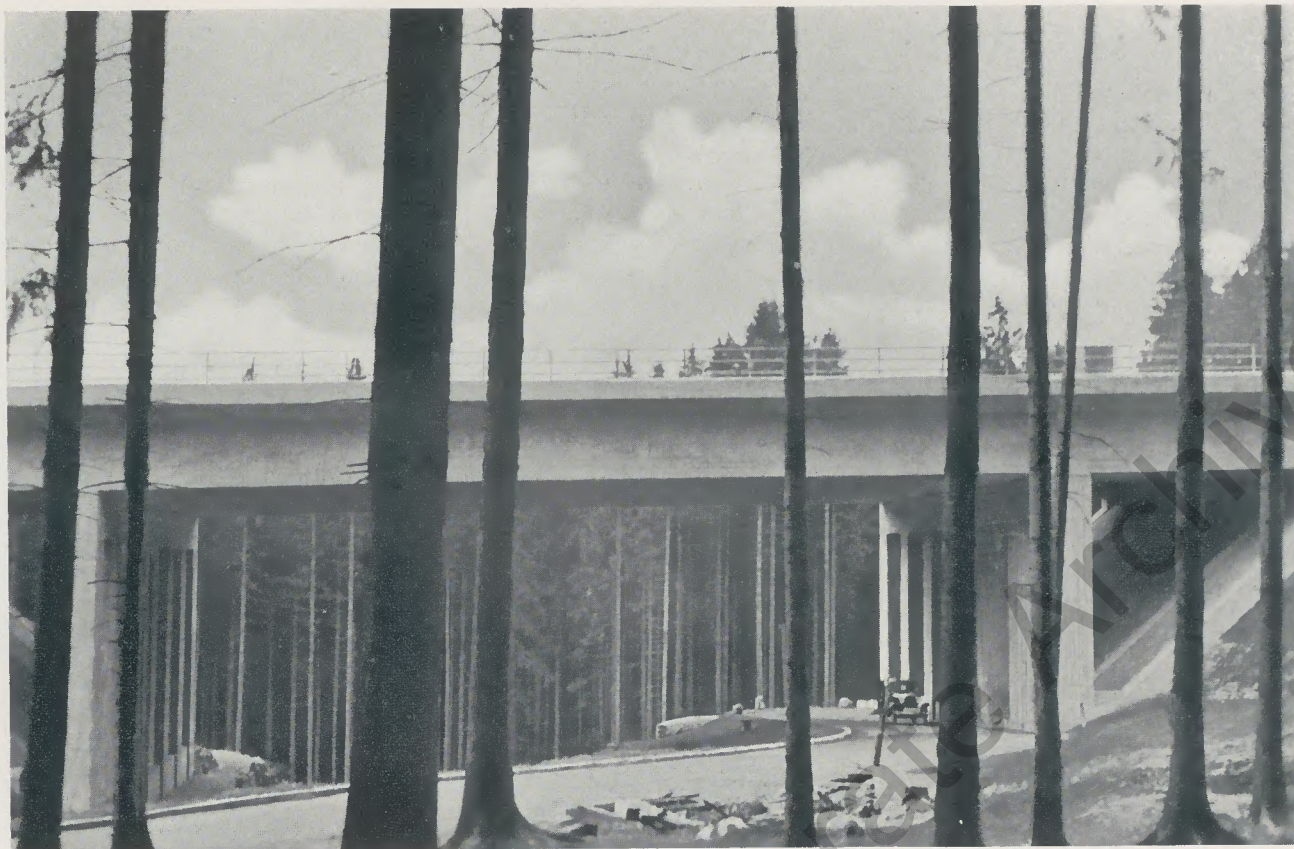
brücke von 8 m Stehträgerhöhe. Die Brücke steht unmittelbar vor der Fertigstellung. Nur noch Restarbeiten, wie Herstellung der Fahrbahndecken, Anbringung der Geländer, die mit dem eigentlichen Brückenbau nicht mehr unmittelbar zusammenhängen, sind noch auszuführen. In nur einem Jahre wurde dieses gewaltige Bauwerk von Männern der Stirn und der Faust in unermüdlicher zäher Arbeit geschaffen.

Die Geländeverhältnisse erschwerten den Zusammenbau der Stahlkonstruktion erheblich. Der freie Vorbau mit nur einer bzw. zwei Hilfsstützen bei der größten Pfeilerentfernung von 96 m erforderte besondere Maßnahmen, um die jeweils durchhängenden, freien Enden der Träger auf ihre Sollhöhe heraufzudrücken.

In der Höhe wird die Werratalbrücke allerdings von der oberbayerischen Mangfallbrücke mit 68 m und Siebenlehner Autobahnbrücke über die



*Eine elegante Überführung beim „Humboldtblick“
im Kaufunger Wald*



*Das „Rinderstallbauwerk“ im Kaufunger Wald
Ein Durchblick von seltener Großartigkeit — Man erkennt die gewaltige Wucht*

Freiberger Mulde bei Nossen in Sachsen mit sogar 71 m Höhe übertroffen. Beide bleiben jedoch an Länge etwa um 100 m zurück. Die Werratalbrücke ist damit die längste und in bezug auf Materialverbrauch (Baukosten fast 4 000 000 RM) die größte Reichskraftfahrbahnbrücke Deutschlands.

Für derartige Bauwerke sind zwangsläufig bedeutende Vorarbeiten notwendig. Wenn berücksichtigt wird, daß eine einzige Pfeilergrundfläche den Druck von annähernd 12 000 t aufzunehmen hat, so wird man verstehen, daß vor Baubeginn durch Schürfgruben und zahlreiche Tiefbohrungen die Art, die Lagerung und die Festigkeit der Untergrundschichten eingehend erforscht werden mußten, und auch das Grundwasser auf etwa vorhandene chemische Bestandteile untersucht werden mußte, die im Laufe der Jahre den Beton zermürben würden. Für den Bau der Werrabrücke waren besondere Schutzmaßnahmen erforderlich, weil im Oberlauf aus Kaliwerken Abwässer eingeleitet werden, die das Gefüge des Betons zerstören. Während für die Hangpfeiler tragfähiger Baugrund in mäßiger Tiefe angetroffen wurde, mußten die Talpfeiler durch ungeeigneten Untergrund und durch Grundwasser hindurch auf in größerer Tiefe liegende Sandsteinfelsen hinabgeführt werden.

Einen Überblick von dem riesigen Ausmaß der Brücke bekommt man, wenn man weiß, daß zur Verblendung der Pfeiler mit rund 12 000 qm Fläche über 40 000 Werksteine benötigt wurden. 21 000 m³

Beton, 5000 m³ Eisenbeton, 1200 t Bandeisens und 3600 t Stahl wurden als übrige Baumaterialien benötigt. Ein besonderer Entladebahnhof der Reichsbahn sorgt für die schnelle und bequeme Beförderung zur Baustelle. — Von der Brücke bietet sich unseren Augen ein Anblick von unendlicher Schönheit. Weit schweift das Auge über Berge und Wälder, über Wiesen und Wasser. Ein Eisenbahnzug donnert 60 m tief unter uns durch das liebliche Werratal. Auf der Höhe der beiden Ufer sind Parkplätze für Kraftwagen vorgesehen, damit ihre Insassen in Ruhe den wunderbaren Blick von der Höhe hinab ins Tal genießen können.

Inzwischen gehen auch die Arbeiten bei Hedemünden ihrer Vollendung entgegen. Wir erreichen die „Werratalauffahrtsrampen“, wo außer bei Kassel und Göttingen Anschluß an das vorhandene Straßennetz hergestellt wird. Auf besonderen Spezialgleisen, die den etwa 600 m entfernt liegenden Bahnhof Hedemünden mit der Reichsautobahn verbinden, rollen ununterbrochen Materialzüge für die Herstellung der Fahrbahndecken an. Weiter führt die Bahn am Hackelberg und Elleroode vorbei hinauf zur „Hohen Schleife“. Wir stoßen hier auf große Erdbewegungsarbeiten und finden hier im Betrieb der Firma Boedicker eine große Anzahl Henschel-Baulokomotiven allerneuester Konstruktion, die die Fabriknummer 23 100 bereits überschreiten. Mit Vorspann- und Drucklokomotive werden die großen Steigungen leicht überwunden. —

Noch einmal bietet sich unseren Augen ein wunderschöner Anblick auf das Werratal und seine Berge. Dann geht es auf der bereits fertigen Fahrbahn dahin. Nach 10 km ist die Universitätsstadt Göttingen, das vorläufige Endziel der Reichsautobahn, erreicht.

Im Zuge der großen Nord-Süd-Linie Hamburg—Frankfurt—Basel sind zurzeit rund 100 km im Bau begriffen und so weit gefördert, daß bis Sommer 1937 der Abschnitt von Kassel bis Göttingen betriebsfertig werden wird. Da auch der Abschnitt Karlsruhe—Heidelberg—Frankfurt—Gießenshon im Betrieb ist, während für das Mittelstück Gießen—Hersfeld—(Kassel) die Vorbereitungsarbeiten im Gange sind, kann damit gerechnet werden, daß im Laufe des Jahres 1938 die Reichs-

autobahn von Göttingen bis Karlsruhe dem Verkehr übergeben werden wird.

Schon einmal in der Vergangenheit tauchte der Plan einer Autostraße auf. Die „Hafraba“ sollte Hamburg mit Frankfurt und Basel verbinden. Das Projekt war gut und wurde vom besten Willen getragen. Der Plan mußte scheitern an der Uneinheitlichkeit der Durchführung und an den Gegensätzen, die sich bildeten zum Eigennutz einiger Interessenten. Erst dem Willen Adolf Hitlers, erst der zutiefst inneren Gemeinschaft des deutschen Volkes konnte es gelingen, ein noch viel größeres, umfassenderes Projekt aufzustellen und zur Durchführung zu bringen, als die kühnsten Pläne jemals erwogen: „Das Riesenwerk der deutschen Reichsautobahnen!“

Der Henschelstern



Unsere Werkzeugzeitung trägt den Namen unseres Firmenzeichens, eines Zeichens, das auf allen Henschel-Erzeugnissen angebracht und auf jeder Anzeige oder Drucksache unserer Werke wiedergegeben ist. Dieses Zeichen wurde als „Marke“ im In- und Ausland bekanntgemacht und birgt ebenso wie der Name „Henschel“ für die Güte unserer Fahrzeuge und Maschinen.

Es ist für jeden Henschelaner interessant und wichtig zu wissen, welche Bedeutung unserem Firmenzeichen zugrunde liegt und woher sein Ursprung abgeleitet wird.

Der sechsstrahlige Stern ist dem Wappen entnommen, das die Familie Henschel seit 1803 führt, in welchem Jahre sich Carl Anton Henschel, der Urgroßvater des jetzigen Firmenleiters Oscar R. Henschel, mit Maria Kröschel vermählte, deren Urgroßvater mütterlicherseits, Christoph Emanuel Waldmann alias Geyger, dasselbe Wappen führte. Dieses „ist geviert, 1 und 4 in Rot ein silberner einwärtsgekehrter Halbmond, 2 und 3 in Silber ein roter sechsstrahliger Stern“.

Nach alten Familienaufzeichnungen, die in Resten von Originalurkunden bestätigt wurden, die sich



Henschel.



im Besitze des Vereins für Hennebergische Geschichte und Landeskunde in Schmalkalden befinden, hatte der Urgroßvater des oben genannten Waldmann, der herrschaftliche Amtmann und Medicus Johannes Waldmann alias Geyger, einen Bruder Caspar, der, wie es in den Urkunden heißt, „unter dem Commando des Kays. General Lazarus a Schwendi (1522 bis 1584) wider die Türken und Siebenbürgern als Cornet ge-

dient, eine Fahne erobert und dadurch das Wappen mit zwei halben Monden und zwei Sterne vom Kayser erhalten“.

Veranlaßt durch das stark ausgeprägte Traditionsgefühl, das von jeher von der Familie Henschel gepflegt wird, wurde das Sternemblem zum Firmenzeichen bestimmt. Auch die Henschel Flugzeug-Werke A. G. hat als Warenzeichen den sechsstrahligen Stern gewählt.

v. K.

Quellen: W. v. Kickebusch: Geschichte des kurhessischen Geschlechtes Henschel. — Verlag Hofbuchhandlung Ernst Kühn, Kassel 1931. Die vorstehenden Angaben sind dieser Familiengeschichte entnommen.

Oberregierungsrat Dr. Bernhard Koerner: Handbuch der Heraldik. — Verlag C. A. Starke, Göttingen. In diesem Werke ist der sechsstrahlige Stern als Emblem zahlreicher deutscher Sippenwappen und Hausmarken belegt.



Am Eingang der Henschel Flugzeug-Werke A. G. in Johannisthal steht links die allen Berliner Henschelanern bekannte „Pförtnerloge“, in dem sich oft lustige und seltsame Dinge zutragen.

Kommt da neulich ein junger Ehemann, seines Zeichens ein Schlosser, zum Pförtner. „Darf ich mal bei Dir hier telefonieren, meene Frau liejt in't Krankenhaus?“ „Selbstverständlich, nur Amt und Nummer ansagen.“ Bereitwillig verbindet der Pförtner und reicht dem jungen Ehemann den Hörer. „Ick will den Dokter sprechen. Wat sag'n Se, ick kann keen Wort vastehn. Momeng ma, hör Du ma for mir.“ Der Pförtner nimmt den Hörer: „Hier ist Herr A. bei mir und will sich nach dem Befinden seiner Frau erkundigen, die dort eingeliefert ist.“ „Teilen Sie dem Herrn mit, seine Frau ist heute nacht von einem gesunden Jungen entbunden worden, Mutter und Kind befinden sich wohl, und seinem baldigen Besuch steht nichts im Wege.“ Der Pförtner wendet sich an den jungen Vater. „Also, Kamerad, zunächst meinen herzlichsten Glückwunsch. Ihre Frau ist von einem Jungen entbunden worden, und Ihr Besuch wird baldigst erwartet.“ „Mensch, Menschenskind, ick wer varrikt, ick wer varrikt. Haste jehört, haste ooch richtig jehört? Een Junge, een Junge?“ — Mit langen Sätzen stürmt er davon, um sich sogleich den nötigen Urlaub zu verschaffen. —

Eines Tages erscheint ein junger Mann, vielleicht 20 Jahre alt.

Besucher: „Ick möcht ma hier um Arbeet bemühn!“

Pförtner: „Was sind Sie von Beruf?“

Besucher: „Unjelernt.“

Pförtner: „Und für welche Arbeit gedachten Sie sich zu bewerben?“

Besucher: „Ick hab jedacht, vallechte als Ballast.“

Pförtner: „Als Ballast? Wie soll ich das verstehen?“

Besucher: „Na, wat denn, wat denn, ick hab jedacht, de Fluchzeuje nehmen wie de Schiffe ooch Ballast mit, wenn nich genuch Fracht mang is.“ —

Elegant aufgemacht kommen zwei Damen, Mutter und Tochter, zur Pförtnerloge.

Ältere: „Wir wollten uns erkundigen, ob die Expedition schon den Flugplatz verlassen hat?“

Pförtner: „Expedition?? — — Flugplatz verlassen hat?? — — Ja, meine Damen, Sie sehen mich sehr erstaunt, ich muß schon um nähere Auskunft bitten!“

Jüngere: „Mein Bräutigam ist hier bei Ihnen als Monteur beschäftigt und sagte uns vorgestern, daß von hier heute eine Maschine startet, mit der er eine Expedition nach Afrika begleitet.“

Pförtner: „Aber, meine Damen, hier vom Flugplatz und gleich nach Afrika?“

Ältere: „Aber warum lachen Sie denn? Sie hören doch, daß es sich um eine sehr ernste Angelegenheit handelt!“

Pförtner: „Ja, meine Damen, ich kann mir nicht helfen, da muß ich einfach lachen, daß Sie sich einen derartigen Bären haben aufbinden lassen. Wie können Sie nur so leichtgläubig sein?“

Jüngere: „Mein Bräutigam hat noch nie gelogen und hat mir noch zum Abschied erklärt, daß er nicht wüßte, wie er die Zeit bis zu seiner Rückkehr in drei Monaten ohne mich verbringen soll.“

Ältere: „Mein zukünftiger Schwiegersohn hat sich mein ganzes Vertrauen erworben, und Sie haben gar keine Veranlassung, wegen des Afrikafluges zu lächeln. Ich werde mich über Sie beschweren!“

Pförtner: „Ihren Glauben in allen Ehren, meine Damen. Ich selbst habe inzwischen schon festgestellt, daß in unseren Werken, weder hier noch in Schönefeld, der von Ihnen angegebene Mann beschäftigt ist. Auch ist hier nichts über einen Flug nach Afrika bekannt. Sie können hieraus schließen, daß man Ihnen doch einen großen Bären aufgebunden hat.“

Ältere: „Komm, mein Kind, wir werden uns anderweitig Nachricht zu verschaffen wissen!“

Robert Bewersdorf.

Dem neuen Jahr!

Wilhelm Humburg, Fräiser

Und weht der Wind durch's Ährenfeld,
Man nimmt es wahr beim Wandern:
Da stützt ein Halm den andern.
So müßt es bei uns Menschen sein,
Bricht Unglück über wen herein,
Helf' einer gern dem andern!

Haben diese Worte nicht auch für uns in den Betrieben eine tiefe Bedeutung? — Auch wir leben in einer Gemeinschaft, in der Gemeinschaft des Betriebes und Volkes. Jeder von uns muß seinen Werkkameraden und Volksgenossen eine Stütze sein. So wollen wir Henschelaner es als unsere oberste Pflicht betrachten, Kameradschaft zu hegen und zu pflegen, um eine echte und wahre Volksgemeinschaft zu bilden.

Der Geist echter Kameradschaft und der unbeirrbar Wille zur Aufbauarbeit soll uns in das neue Jahr geleiten. Dann wird jeder von uns seinen Platz an der Werkbank und im Volke ausfüllen und den Bau vollenden helfen, zu dem der Führer den Grundstein gelegt hat.

So woll'n wir fröhlich schaffen
Bei Tage und bei Nacht,
Mit Feile oder Hammer,
Das Werk, es wird vollbracht.
Ein Werk, was ewig dauert
Und niemals untergeht,
Wenn alle Henschelaner
Recht treu zusammenstehn.

MITTEILUNGEN DER DEUTSCHEN ARBEITSFRONT KASSEL



Kleinsiedlungshaus

Zu dem Beitrag „Siedeln und Bauen“ von BZO. Huppach in Nr. 3 unserer Werkzeugzeitung sehen wir hier ein Kleinsiedlungshaus in Hersfeld, das vom Gauheimstättenamt „Kurhessen“ errichtet worden ist. Diese Siedlerstellen machen unseren deutschen Arbeiter wieder bodenständig, sie geben ihm die Liebe zur Heimat wieder und machen ihn krisenfest. Im Vordergrund sehen wir Gemüseanpflanzungen, deren Erzeugnisse zum Haushalt beitragen. Daneben erfreuen das Auge Blumenanlagen, die das Eigenheim traulich umrahmen. Der deutsche Volksgenosse ist wieder Besitzer geworden und kann auf eigenem Grund und Boden, im eigenen Heim schalten und walten.

Ist die DAF.-Mitgliedschaftsverweigerung ein Entlassungsgrund?

DAF.-Ortsobmann Schreder

Uns liegt ein Urteil des Arbeitsgerichtes Wuppertal-Barmen vom 24. September 1935 — Aktenzeichen 1 Ca. 511/35 — vor, in dem die Widerufsklage eines Gefolgschaftsmitgliedes wegen Kündigung bei gleichzeitig hartnäckiger Ver-

weigerung der DAF.-Mitgliedschaft abgewiesen wurde. Danach ist also der Betriebsführer zu einer Kündigung berechtigt, wenn das Gefolgschaftsmitglied ein ablehnendes Verhalten gegenüber der nationalsozialistischen Regierung und

den Einrichtungen des neuen Deutschlands, insbesondere aber auch gegenüber der Deutschen Arbeitsfront an den Tag legt. Das angeführte Urteil hat folgenden Wortlaut:

Ein Gefolgschaftsmitglied, das sich hartnäckig weigert, der Deutschen Arbeitsfront beizutreten, kann sich im Falle einer Kündigung nicht darauf berufen, daß die Kündigung für ihn unbillig hart im Sinne des § 56 des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit ist.

Wenn heute noch ein Volksgenosse nicht soviel Kameradschaftsgeist und Standesgefühl hat, daß er seinen Beitritt zu der Standesorganisation beharrlich verweigert, so darf er sich über den Verlust seines Arbeitsplatzes nicht beklagen.

Ein solches Urteil muß von jedem anständigen Volksgenossen begrüßt werden, denn wo kämen wir hin, wenn ein einzelnes Gefolgschaftsmitglied ungestraft und in unverantwortlicher Weise die Betriebsgemeinschaft stören kann? In einer Zeit, in der alle Kräfte darauf gerichtet sind, das Leben der Volksgemeinschaft sicherzustellen, muß dem einzelnen verboten sein, durch Bekundung seiner unmaßgeblichen Privatmeinung oder gar durch sein ablehnendes Verhalten Unruhe und Unfrieden zu stiften. Wer nicht mitarbeitet am Aufbauwerk der ganzen deutschen Volksgemeinschaft oder diese zu stören versucht, schließt sich damit aus der Gemeinschaft unseres Volkes aus und hat damit auch keinen Platz in der Betriebsgemeinschaft.

BERLIN



Am Abend des zweiten Adventssonntags trat das Streichorchester der Henschel Flugzeug-Werke A. G. zum ersten Male mit einem Konzert an die Öffentlichkeit, das im Rahmen einer Wohltätigkeitsveranstaltung die Werkunterstützungskasse fördern sollte. Der Gemeinschaftsgedanke dieser Veranstaltung erhielt durch das bevorstehende Weihnachtsfest eine besondere Prägung, galt es doch, den bedürftigen Werkkameraden zu helfen. Der Betriebszellenobmann Pg. Schmidt eröffnete das Konzert und wies auf seinen sozialen Zweck hin und betonte, daß das Orchester nicht den Sinn habe, den Berufsmusikern Konkurrenz zu machen, sondern dazu beitragen solle, das Verständnis für die Musik zu wecken und zu vertiefen. Wenn man bedenkt, daß an diesem Abend ein Orchester spielte, das zum ersten Male dem Rampenlicht ausgesetzt war, muß die Leistung doppelt gewertet werden. Jeder Hörer spürte den restlosen Einsatz jedes einzelnen Musikers

und hatte Anteil an der Hingabe, mit der das Henschelorchester eine schöne und verständnisvoll zusammengestellte Musik vortrug. Reichen Beifall ernteten schmissig gespielte Märsche, und nach der Ouvertüre zur Oper „Der Kalif von Bagdad“ von Boieldieu und der „Kleinen Nachtmusik“ von Mozart zeigte sich das Publikum dankbarer im Applaus, als es der Dirigent, Kamerad Miekus, jemals erwartet hatte. Auch die Gesangsvorträge des Gefolgschaftsmitgliedes Schlickelmann, die sich dem Rahmen des Konzertes würdig einfügten, wurden mit herzlichem Beifall dankbar unterstrichen.

Den Zuhörern wurde ein schöner Abend geschenkt, und unsere Henschelaner waren freudig bewegt bei dem erhebenden Gefühl, daß ihrer Arbeit und ihrem Fleiß der Lohn nicht versagt blieb. Sie waren dankbar für das Glück, das sie den bedürftigen Werkkameraden durch den Erfolg ihres ersten Konzertes bescheren konnten.

Jubilare der Henschel & Sohn AG

im Monat Dezember 1936

In jedem Monat können Henschelaner das Fest ihres 25 jährigen Werkjubiläums begehen. — Vor nunmehr 25 Jahren wurden sie Gefolgschaftsangehörige und haben seitdem treu und vorbildlich in der Gemeinschaftsarbeit unseres Betriebes Hand in Hand mit der Betriebsführung ihre Pflicht getan.



3. Dezember 1936
Ernst Becker
Gießer, Gießerei
Kassel-R.



5. Dezember 1936
Alfred Laudénbach
Schlosser, Werkstatt A
Kassel



8. Dezember 1936
Louis Schäfer
Vorarbeiter, Lager 1
Altenbauna b. Kassel



9. Dezember 1936
Johannes Kanschick
Schweißer, Kesselschmiede
Kassel

Ernst Keßler feiert am „Heiligen Abend“ des Weihnachtsfestes 1936 sein 40 jähriges Dienstjubiläum. Es mag ein besonderes Geschenk seines Schicksales sein, daß er zwei hohe Festtage an einem Tage feiern darf. Sein Wirken hat ihm als Werk-



24. Dezember 1936
Ernst Keßler
Werkmeister

meister in der Lokomotiv-Montage einen erfolg-gekrönten Lebensabend beschieden. Die Betriebsführung und die gesamte Gefolgschaft beglückwünschen den Jubilar auf das herzlichste zu seinem schönen Weihnachtsabend.

Lokomotivmontage
Kassel



15. Dezember 1936
Christian Sippel
Modellschreiner, Gießerei 3
Hess-Lichtenau



22. Dezember 1936
Josef Retterath
Schlosser, Lokomotivmontage
Kassel



23. Dezember 1936
Hermann Detmar
Modellschreiner, Gießerei 3
Kassel



31. Dezember 1936
Johannes Wagner
Former, Gießerei
Kassel-Frommershausen

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. 4 / Dezember 1936

Inhalt

Weihnachten 1936 Oscar R. Henschel

Georg Alexander Carl Henschel Rudolf Kreutzer

Die Henschel-Lehrlingsausbildung Schamp

Die Henschel-Haushaltungsschule Luise Behne

An unsere Leser

Winternacht in Schönefeld

Reichsautobahn Kassel—Göttingen Ernst K. Reyer

Der Henschelstern

Nee, nee, wat es nich all jibt Robert Bewersdorf

Dem neuen Jahr! Wilhelm Humburg

Kleinsiedlungshaus

Ist die DAF.-Mitgliedschaftsverweigerung ein Entlassungs-
grund? Schrader

Konzert des Streichorchesters der Henschel Flugzeug-Werke

Jubilare

Titelbild mit Rollop II, Anticomar 1:2,8 / 7,5 cm, Plaubel Grünfilter, Blende 9, $\frac{1}{50}$ sec.
aus der Hand durch W. Schmitz, Braunschweig

Kraft durch Freude!



DAK 118

Zeichnung: Schröder

„Scheußlich – dieses Schneegestöber!“

„Nicht für mich, mein Lieber, gestern habe ich die letzte Sparmarke eingeklebt, morgen geht's mit ‚KdF.‘ auf Winterurlaub!“