

Juli
1937

7

Hausballungsschule
HENSCHTEL & SOHN A.G.
KASSEL



Gauleiter Staatsrat Weinrich
eröffnet die Reichsautobahn Kassel-Göttingen



DER HENSCHTELSTERN

MARCYAN

Ehret die Arbeit



Wir wollen, daß alle
Kräfte der Nation
nutzbringend in
Erscheinung treten

ADOLF HITLER



DER HENSCHELSTERN



Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe
und deren Tochtergesellschaften

Nummer 7

Kassel – Berlin

Juli 1937

Wieder Henschel & Sohn G. m. b. H.!

Dr. Auth

In der Generalversammlung der Henschel & Sohn AG am 19. Juli 1937 ist beschlossen worden, diese in die „Henschel & Sohn G. m. b. H.“ umzuwandeln. Nachdem dieser Beschluß am 24. Juli 1937 in das Handelsregister eingetragen wurde, ist die Henschel & Sohn AG erloschen. Demgemäß sind mit sofortiger Wirkung sämtliche Geschäfte unter dem neuen Namen abzuwickeln.

Am 19. Juli haben Generalversammlung der Henschel & Sohn AG und Gesellschafterversammlung der Henschel Verwaltung G. m. b. H. beschlossen, die Henschel & Sohn AG in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umzuwandeln. Die Änderung der Gesellschaftsform vollzieht sich in der Weise, daß die Henschel & Sohn AG ihr Vermögen auf ihren Hauptgesellschafter, die Henschel Verwaltung G. m. b. H., überträgt. Diese, bisher eine reine Vermögensverwaltungsgesellschaft, ändert ihre Satzungen sowie ihre Firma, die künftig „Henschel & Sohn G. m. b. H.“ lautet.

Mit der Eintragung der am 19. Juli gefaßten Beschlüsse in das Handelsregister erlischt die Aktiengesellschaft, und an Stelle der bisherigen Henschel & Sohn AG und Henschel Verwaltung G. m. b. H. besteht nur eine Henschel & Sohn G. m. b. H. Es werden damit die Verhältnisse wieder hergestellt, die vor 1929 bestanden haben. Gleichzeitig führt die in dieser Form vorgenommene Umwandlung im Henschel-Konzern zu einer Entschachtelung, wie sie von der heutigen Wirtschaftspolitik angestrebt und durch handelsrechtliche und steuerliche Erleichterungen begünstigt wird.

Daß man sich entschlossen hat, die Aktiengesellschaft nach 8½jährigem Bestehen zu liquidieren, ist in erster Linie in dem Wunsch begründet, dem Unternehmen wieder eine Gesellschaftsform zu geben, die dem Charakter eines reinen Familienunternehmens entspricht.

Die Rechtsform der A. G., die die Firma Henschel Anfang 1929 angenommen hatte, ist einem Familienunternehmen ihrem Wesen nach fremd. Sie erfüllt da ihren Zweck, wo sich ein Unternehmen zur Beschaffung der erforderlichen Mittel an den Kapitalmarkt wenden muß und dazu der unpersönlichen und jederzeit leicht veräußerbaren Aktie bedarf.

In den Fällen aber, in denen das benötigte Kapital von wenigen dem Unternehmen nahestehenden Personen, insbesondere — wie es bei der Firma Henschel der Fall ist — von den Mitgliedern einer Familie aufgebracht wird, bedarf es nicht der Rechtsform der A. G. Die enge Verbundenheit von Kapitalgeber und Unternehmen und das dadurch bedingte unmittelbare, häufig in persönlicher Mitarbeit zum Ausdruck kommende Interesse an dem Unternehmen machen leicht übertragbare Gesellschaftsrechte, wie sie die Aktien verkörpern, überflüssig. Das Bestreben geht im Gegenteil dahin, die Beteiligungen möglichst fest innerhalb der Familie zu verankern.

Wenn trotzdem die Firma Henschel am 1. Januar 1929 die Rechtsform einer A. G. angenommen hatte, so lag das nicht nur in dem damaligen Zug der Zeit, sondern es waren dafür besondere Gründe gegeben:

Voraussetzung für den Anfang 1929 vorgenommenen Aktienaustausch Henschel-Maffei, der den Konzentrationsprozeß in der deutschen Lokomotivindustrie fördern sollte, war eine Henschel & Sohn AG. Ferner drängten die Verluste, die die Firma seit 1924 infolge der Minderbeschäftigung erlitten hatte, auf Zuführung neuer Mittel. Unter den damaligen wirtschaftlichen Verhältnissen war aber eine größere Obligationsanleihe, an die man zunächst gedacht hatte, nur für ein in Form einer Aktiengesellschaft geführtes Unternehmen zu erhalten.

Durch den Entschluß des Herrn Oscar R. Henschel, die Henrichshütte und die Mehrheitsbeteiligung an den Essener Steinkohlenbergwerken zu veräußern, ist es gelungen, die Firma Henschel aus ihren Krediten zu lösen. Sie ist heute nicht nur rechtlich, sondern auch tatsächlich eine von fremden Einflüssen freie Familiengesellschaft.

Angesichts dieser Tatsache tauchte, angeregt durch die zurzeit gewährten Erleichterungen für die Umwandlung und Auflösung von Kapitalgesellschaften, der Plan auf, die Gesellschaftsform der A. G. aufzugeben.

Die heute vielfach sehr stark befürwortete Personalgesellschaft kommt für ein Unternehmen von dem Umfang der Firma Henschel nicht in Betracht. Gesetzgebung und Rechtsprechung bieten nicht die Möglichkeit, den Bestand einer Personalgesellschaft mit mehreren Beteiligten auf lange Dauer unabhängig von den jeweiligen Gesellschaftern zu sichern. Eine solche Sicherung muß aber für ein Unternehmen, das die Existenzgrundlage von Tausenden von Gefolgschaftsmitgliedern bildet, verlangt werden. Sie ist nur dann gegeben, wenn das Unternehmen, anders als es bei der Personalgesellschaft der Fall ist, selbständige Rechtspersönlichkeit besitzt.

Bei Ablehnung der einer Familiengesellschaft wesensfremden A. G. einerseits, und der nicht den Erfordernissen eines großen Unternehmens gerecht werdenden Personalgesellschaft andererseits schien die Rückkehr zur Gesellschaftsform der G. m. b. H., in der das Unternehmen schon in den Jahren 1920 bis 1929 geführt worden war, die geeignete Lösung.

Diese Gesellschaftsform gewährt dem Unternehmen selbständige Rechtspersönlichkeit, ohne die persönliche Verbundenheit von Gesellschafter und Unternehmen zu gefährden. Die Gesellschaftsanteile sind nicht in Urkunden verkörpert und nur durch notariellen Akt übertragbar. Durch Gesellschaftsvertrag kann die Veräußerung von Anteilen auf das schärfste beschnitten, ja unmöglich gemacht werden. Damit wird die G. m. b. H. zur typischen Gesellschaftsform für ein Unternehmen gestempelt, das im Besitz der Mitglieder einer Familie bleiben soll, aber wegen seines großen Umfangs einer selbständigen Rechtspersönlichkeit bedarf.

Um die Aktien der bestehenden Henschel & Sohn AG an die Familie zu binden, bedurfte es einer besonderen Vermögensverwaltungsgesellschaft in Gestalt der Henschel Verwaltung G. m. b. H., die die Henschel-Aktien in Besitz hatte. Mit der Umwandlung der Henschel & Sohn AG in eine G. m. b. H. erübrigt sich diese Funktion, so daß auf das Nebeneinanderbestehen der beiden Gesellschaften, dessen Auswirkungen auf lange Sicht nicht zu überblicken sind, verzichtet werden kann. Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung als solche ist heute einer Überprüfung durch einen Ausschuß der Akademie für deutsches Recht unterworfen. Die Frage nach der Notwendigkeit der G. m. b. H. hat der Ausschuß von vornherein bejaht. Möglich ist, daß das G. m. b. H.-Gesetz auf Grund der Überprüfung Änderungen erfährt. Das Entscheidende bleibt aber auf jeden Fall, daß die G. m. b. H. bei eigener Rechtspersönlichkeit die feste Bindung der Anteile an die Familie ermöglicht, und deshalb dürfte in ihr die rechte Gesellschaftsform für das im Besitz der Familie Henschel befindliche Unternehmen gefunden sein.

Mitteldeutschland erhielt seine erste Reichsautobahn

Ernst K. Reyer

Am 20. Juni 1937 wurde als erste Reichsautobahn Mitteldeutschlands im Bezirk der Obersten Bauleitung für Kraftfahrbahnen in Kassel der 38,4 km lange Abschnitt Göttingen—Hedemünden—Kassel nach fast dreijähriger Bauzeit durch den Gauleiter von Kurhessen, Staatsrat Weinrich, feierlich dem Verkehr übergeben. Fertiggestellt ist damit ein wichtiges Stück im Zuge der großen Nord-Süd-Verbindung, welche die Seehäfen Hamburg—Bremen über Niedersachsens Hauptstadt Hannover und weiter über Göttingen—Kassel mit Süddeutschland verbinden wird. Vollendet ist darüber hinaus ein weiterer markanter Punkt im großen Werden der Straßen Adolf Hitlers, der etwas ganz Besonderes für dieses gewaltige Straßenbauprojekt bedeutet: Göttingen und Kassel, im Herzen Deutschlands gelegen, bisher getrennt durch eine fast 50 km lange mittelmäßige Straße, sind eins geworden durch das alles belebende breite Band — Autobahn.

Sprühender Regen aus tiefziehendem Gewölk schien die Feier der Eröffnung der Reichsautobahn Göttingen—Kassel schwer beeinträchtigen zu wollen. Die Vorstellung, im Regenschauer stundenlang unter freiem Himmel stehen zu müssen, war daher für viele Volksgenossen wenig verlockend. Einen um so freundlicheren Anblick bot aber der Festplatz Kassel-Bettenhausen-Ost. Hohe Fahnenmasten umsäumten die Autobahn mit ihren Zubringerstraßen, Tannengrün und Blumen schmückten die Gebäude. Als es im Westen lichter wurde, und der Regen nachließ, stellten sich auch die Zuschauer zahlreicher ein, die dem geschichtlichen Augenblick, der Eröffnung der ersten Reichsautobahn Kurhessens beiwohnen wollten. Kurz nach 11 Uhr verkündete der Präsentiermarsch das Eintreffen des Gauleiters Staatsrat Weinrich, der Mitglieder der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen und der Ehrengäste. Sie schritten durch das Spalier der Abordnungen der Parteigliederungen, die mit ihren Fahnen einen dichten Wall um die Tribüne bildeten. Dann betrat als erster der Leiter der Obersten Bauleitung für Kraftfahrbahnen in Kassel,

Direktor bei der Reichsbahn
Liebetrau

die Rednertribüne und begrüßte zunächst Gauleiter Staatsrat Weinrich, den Oberpräsidenten Prinz Philipp von Hessen, den Vertreter des Reichsministers Rust, ferner die Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, der Wehrmacht, der Staatsbehörden, der Partei und ihrer Gliederungen, der Industrie und der Wirtschaft. Direktor Liebetrau fuhr dann fort:

„Als am 2. Mai 1934 die Oberste Bauleitung Kassel gegründet wurde, war die erste Aufgabe, die ihr vom Generalinspektor gestellt

wurde, die Planung und der Bau der Linie Göttingen—Kassel. Nach dreijähriger Bauzeit können wir diese heute als erste im Bereich der Obersten Bauleitung Kassel eröffnen. Dankbar dem Führer, dessen Weitblick und Tatkraft unser Vaterland das großzügige Netz der Reichsautobahnen verdankt, habe jeder, der an diesem seinem Werk mitschaffen durfte, mit Begeisterung und Hingabe von Anfang an bis zur Vollendung des Werkes gearbeitet. Es ist mir ein Herzensbedürfnis, denen zu danken, die das große Werk entstehen ließen und die an seiner Herstellung mitgeholfen haben.

Mein Dank gilt weiter nicht nur meinen Mitarbeitern der Stirn und der Faust, er gilt darüber hinaus allen Behörden, die unser Werk verständnisvoll gefördert und unterstützt haben.

In Dankbarkeit und Trauer gedenken wir derer, die im Dienste des großen Werkes ihr Leben lassen mußten. Acht brave Arbeitskameraden — derer noch einmal namentlich gedacht wurde — sind bei der Arbeit oder auf dem Weg zur Arbeitsstätte tödlich verunglückt.“

Das Lied vom guten Kameraden klang feierlich auf, die Fahnen und Banner senkten sich, die Zuschauermenge verharrte reglos mit erhobener Hand und entblößten Haupten.

Anschließend betrat der Gauleiter von Kurhessen,
Staatsrat Weinrich,

die Rednertribüne, um nunmehr die Weihe der Bahn vorzunehmen:

„Von all den großen Aufbauwerken der vergangenen vier Jahre ist das Werk der Reichsautobahnen — neben der Wiedererlangung der Wehrfreiheit — wohl das gewaltigste und eindrucksvollste, zugleich ein Werk, das als eines der ersten nach der Machtübernahme in Angriff genommen und wie kaum ein anderes volkstümlich wurde. Es war die ureigenste Idee des Führers, die Motorisierung des Verkehrswesens großzügig und schnell in die Wege zu leiten und durch das vollkommenste Straßennetz der Welt zu ermöglichen.

Die überaus unregelmäßigen Geländeformen haben auf der Eröffnungsstrecke Göttingen—Kassel die Errichtung von 79 Bauwerken erforderlich gemacht, nämlich 18 Unterführungen, 18 Überführungen, 34 Durchlässe, 6 Brücken unter 10 m lichte Weite und 3 Brücken über 10 m lichte Weite: die Niestetal-, die Rinderstall- und die Werratalbrücke.

Besonders das zuletzt genannte Großbauwerk, das zwischen Hedemünden und Hann.-Münden das tief eingeschnittene Werratal in einer Höhe von 61 m und einer Länge von 416 m zwischen den Widerlagern überbrückt, ist eine

1
Kolonne
von
Henschel-
Dampf-
wagen
der
Deutschen
Reichsbahn

2 und 3
Henschel-
Reichsbahn-
Omnibusse

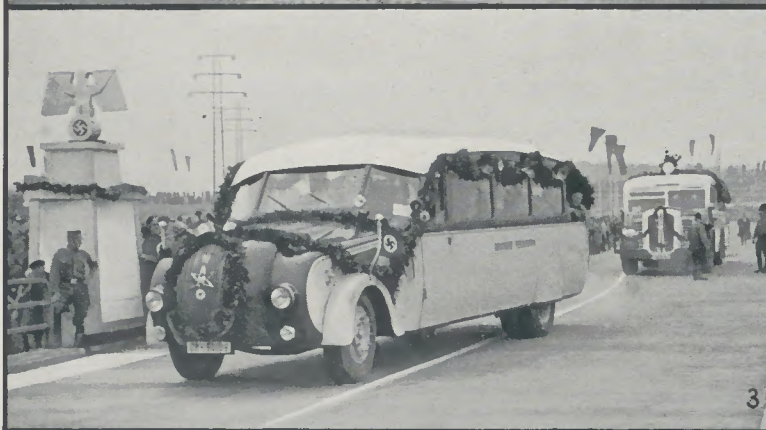


HENSCHEL-WAGEN

bei der Eröffnung
der Reichsautobahn
KASSEL-GÖTTINGEN

der größten Bauten der Reichsautobahnen, ein gewaltiges Werk deutscher Technik. Auf der übrigen Strecke verbinden sich harmonisch gewaltige Leistungen der Technik mit der reizvollen mitteldeutschen Landschaft.

Die Größe der geleisteten Arbeit findet ihren Ausdruck in folgenden Zahlen: Allein auf der Strecke Göttingen—Kassel mußten nicht weniger als 3 185 000 cbm Erdmassen gelöst und bewegt werden. Dazu kommt ein riesiger Materialverbrauch für Bauwerke und Fahrbahndecken. Es wurden verwendet: 5700 t Stahl, 12 700 t sonstiges Eisen, 38 000 t Zement, 4500 t Bitumen, 235 000 t Packlage- und Pflastersteine, 51 000 cbm Beton, 34 000 cbm Eisenbeton, 190 000 cbm Schotter und Splitt, 225 000 cbm Kies und Sand. Insgesamt wurden 160 000 m² Fahrbahndecken aus Beton und 435 000 m² aus Asphalt verlegt. Die Zahl der geleisteten Tagewerke der Unternehmerarbeiter erreicht die gewaltige Höhe von 1 270 000. Dazu kommen noch 23 000 Tagewerke, die von der Organisation des neuen Reiches geleistet wurden, die überall da anzutreffen ist, wo am deutschen Boden gearbeitet wird,



4 oben: Henschel-5-Tonner mit Gefolgschaftsmitgliedern
5 rechts: Henschel-Holzgas-Omnibus der Stadt Göttingen



6
Henschel-Dreiachs-
Omnibus der Kasseler
Omnibus-Gesellschaft



7
Die Henschel-Kolonne
(14 Wagen mit Gefolgschaftsmitgliedern)



9 Die endlose Reihe der Henschel-Wagen, die an der Eröffnungsfahrt teilnehmen



8 Henschel-Holzgas-Lastwagen mit unseren Gefolgschaftsmitgliedern

dem Reichsarbeitsdienst. Von ihm wurden weite Waldstrecken gerodet.

Zwar ist im Augenblick die Reichsautobahn Göttingen—Kassel noch ohne unmittelbare Verbindung mit anderen Strecken. Ihre Bedeutung für Verkehr und Wirtschaft wird sich aber vervielfachen, wenn sie in das Gesamtnetz der Reichsautobahnen Deutschlands eingegliedert ist. Dann werden die Autobahnen die Schlagadern im Kreislauf einer blühenden deutschen Binnenwirtschaft sein. Die Autobahnen sind daher Straßen der Zukunft, und dieser Zukunft gilt unsere Arbeit."

Als das Sieg-Heil auf den Führer und der Gesang der Nationallieder verklungen war, begab sich Gauleiter Staatsrat Weinrich auf die Bahnstrecke und zerriß an der Niestetalbrücke das Band, das sie versperrte. Damit war die Reichsautobahn Göttingen — Kassel eröffnet.

Langsam setzte sich die riesige Kolonne, geführt von dem Wagen des Gauleiters Weinrich, der Obersten Bauleitung, der Vertreter der Partei und der Wehrmacht in Richtung Göttingen in Bewegung. Es folgten unter Führung des „Henschel - Firmenzeichens“ Lastwagen und Omnibusse mit den Arbeiterabordnungen und schließlich in endloser Kette die Fahrzeuge mit den übrigen Gästen.

Unter all diesen Fahrzeugen, es wurden insgesamt 800 gezählt, erregte der „Henschel-Holzgasautobus“ der Stadt Göttingen, deren Name mit großen Lettern am Wagendach verzeichnet war, besondere Aufmerksamkeit.

Überall standen zu beiden Seiten der Bahnlinie Scharen von Volksgenossen, die den Vorüberfahrenden freudig zuwinkten. Die Brücken hielten die Schuljugend, HJ., BDM. und Jungvolk besetzt, deren helles „Heil“ den Gesang der Motoren übertönte. In der Nähe größerer Orte waren geschlossene Formationen aufmarschiert, an der Werratalbrücke empfing eine Kapelle der HJ. die Kolonne mit schmetternden Klängen.

Pünktlich um 13.30 Uhr traf die Spitze der Autokolonne in Göttingen, dem „vorläufigen Endziel“

der Reichsautobahn, ein. Hier ergriff der Kreisleiter der NSDAP. Göttingen, Pg. Dr. Gengler, an der Stelle, an der am 11. September 1934 der erste Spatenstich zum Bau der Reichsautobahn Göttingen—Kassel getan wurde, das Wort zu einer kurzen Ansprache. Anschließend setzte sich die Kraftwagenkolonne in Richtung Kassel wieder in Bewegung. Im Festzelt am Friedrichsplatz fand die Eröffnungsfeier durch ein Gastmahl für die gesamte Arbeiterschaft in Gegenwart der Behörden und aller Ehrengäste einen gemütlichen Abschluß. Die Autobahnen Adolf Hitlers erschließen neue, herrliche Schönheiten deutscher Landschaft. Eine

Fahrt über die landschaftlich besonders schöne Reichsautobahn Göttingen — Kassel mit der kühnen Werratalbrücke ist nicht nur das Erlebnis einer gewaltigen, technischen Meisterleistung, sie zeigt darüber hinaus, wie groß der Zauber des hessisch-hannoverschen Landes ist. Über den Rand ferner Wälder ragen die Berge gegen den leuchtenden Himmel, wechselvolle Bilder rollen am Fahrer vorüber. Weder Berg noch Tal, weder Wald noch Flußlauf haben den Weg dieser Bahn hemmen können, die mit ihren Kurven, ihren kilometerlangen Wälden die mitteldeutsche Gebirgslandschaft von erhabener Schönheit durchzieht, als sei sie ein Teil von ihr. Mit ihren mäch-



Relief von 7,5 m Höhe an einem Pfeiler der großen Werrabrücke: Arbeiter der Stirn und Arbeiter der Faust

tigen Dämmen und Brücken ist sie ein Symbol des gewaltigen Gestaltungswillens im neuen Deutschland.

Henschel-Walzen und -Lokomotiven halfen die Reichsautobahn Göttingen—Kassel bauen, Henschel-Omnibusse und -Lastzüge befahren sie nun. Darüber hinaus werden Henschel-Walzen und -Lokomotiven weiterhin tätig sein, um das gewaltige Werk der deutschen Reichsautobahnen zu vollenden.

Stellen wir uns vor: 7000 Kilometer Reichsautobahnen durch Deutschland. Weitere 5000 Kilometer sind als Ergänzungslinien vorgesehen, so daß das Gesamtnetz (jährliche Bauleistung 1000 Kilometer) im Jahre 1948 rund 12000 Kilometer fertiger Strecken umfassen wird.

Errichtung der Arbeitskammer Kurhessen

W. Müller

Durch den Reichsorganisationsleiter und Leiter der Deutschen Arbeitsfront, Dr. Ley, wurde am 13. Juli 1937 in Kassel die neugebildete Arbeitskammer des Gaues Kurhessen im Blauen Saal der Stadthalle eröffnet. Eine sinngemäße Ausschmückung des Raumes und die musikalische Mitwirkung im verdeckten Hintergrunde gaben der ganzen Veranstaltung einen feierlichen Rahmen.

In der Arbeitskammer sind alle Probleme aufzugreifen und anzufassen, die der Verbesserung der Erzeugungsmöglichkeiten, der Betriebsgemeinschaft und der kameradschaftlichen Zusammenarbeit dienen. Der Staat kann und will auch nicht wie eine Amme das soziale Zusammenleben bis ins kleinste führen und leiten. Er überläßt hier den Schaffenden die soziale Verantwortung selbst. Auf dieser Basis sind die Vertrauensräte, die Arbeitsausschüsse und die Arbeiterkammern der einzelnen Gawe ausgebaut mit ihrer Krönung in der Reichsarbeitskammer. Damit sind die verantwortlichen Träger der Arbeitspolitik vorhanden. Sie umfassen Betriebsführer und Gefolgschaft, Männer der Partei und ihrer Gliederungen einschließlich der DAF. und Leiter der Wirtschaftsgruppen und Behörden.

Nach den Begrüßungsworten des Gauobmannes Köhler überbrachte der Gauwirtschaftsberater Dr. Braun die Grüße des Gauleiters, Staatsrats Weinrich, der außerordentlich bedauerte, in Kassel nicht anwesend zu sein. Besonderen Dank sprach Dr. Braun für die Errichtung der Arbeitskammer in unserem Gau aus.

Sodann ergriff Gauobmann Köhler das Wort und erinnerte an die richtunggebenden Worte des Stellvertreters des Führers, in denen er das wirtschaftliche und soziale Umdenken unserer Zeit erläuterte. Ein alter Traum von vielen Jahrhunderten habe die nationalsozialistische Revolution erfüllt und die alten Glaubensschätze des Volksempfindens gehoben.

Heute gibt es keine Fabrikanten mehr, die nur Ware herstellen, sondern Führer von Betrieben, in denen die Gefolgschaft willig folgt. Die früheren marxistischen Keimzellen in den Betrieben mußten einer durchgebildeten starken und gesunden Betriebsgemeinschaft weichen, welche die Frucht eines großen Erziehungswerkes der Arbeiter unter sich ist. Der Arbeiter weiß heute jedenfalls, daß er nicht mehr allein steht und daß er ein Teil der großen Volksarbeitsgemeinschaft ist. Wir müssen in erster Linie den Willen dazu haben, schaffensfreudig zu sein und den schaffenden Menschen zu einem brüderlichen Denken zu erziehen. So soll die Arbeitskammer, ebenso wie die Vertrauensräte und Arbeitsausschüsse, nicht nur eine Organisationsform sein, sondern man verlangt von ihr Mitarbeit im wahr-

sten Sinne des Wortes. Mit der Eröffnung des Leistungskampfes in den Betrieben des Gaues Kurhessen beendete Gauobmann Köhler seine Ansprache.

Sodann betrat Reichsorganisationsleiter Dr. Ley das Rednerpodium und legte seiner Rede die Worte:

„Wir sind heute keine Privatleute mehr“

zugrunde. Wie stark jedenfalls unsere soldatische Haltung heute sein muß, das hat dem deutschen Volke die Vergangenheit bewiesen. Sodann bewies Dr. Ley die starke Zersetzung unseres Volkes, angefangen bei der Taufe der deutschen Kinder durch die verschiedenen Konfessionen bis zu den mannigfaltigsten Klassengegensätzen und Klubs, die eine künstliche Trennungswand aufrichteten. Sobald es sich hiergegen auflehnte, wurde es in den alten Strudel wieder herabgerissen. Dieser Klassenkampf in allen Schichten und Formen war aber praktisch nichts anderes als eine Vorbereitung zum Bolschewismus und zur Anarchie.

Demgegenüber steht der soldatische Mensch von heute. Zwei Jahre Gemeinschaftsgeist in der Armee hatten damals genügt, um ein Volk gerade noch notdürftig zusammenzuhalten. Die übrigen Jahre lebte man aneinander vorbei. Heute bilden wir den soldatischen Menschen in dauernder Einflußnahme auch außerhalb der kurzen Militärzeit heran und erstreben die ideenmäßige Gleichrichtung aller. Die Sorgen des Soldaten zu seinen eigenen machen, das macht den Offizier aus. Wenn wir das einmal vom Unternehmer sagen können, dann ist die soziale Frage restlos geklärt. Die Betriebsführer müssen begreifen, daß das wertvollste Kapital die Menschen sind. In der Sorge für den schaffenden Menschen dürfen sie sich von niemandem übertreffen lassen. Für uns ist die Sorge des Betriebsführers um seine Gefolgschaft eine Pflicht, die erfüllt wird, weil wir unser Volk gesund, stark und glücklich machen wollen. Es ist wunderbar zu sehen, so fährt Dr. Ley fort, mit welcher Kraft das deutsche Volk jetzt arbeitet. Dabei Führer sein zu dürfen, muß als das höchste Glück angesehen werden, das das Schicksal einem Menschen geben kann.

Nach seiner mit starkem Beifall aufgenommenen Rede nahm Dr. Ley, während die Nationallieder erklangen, durch Handschlag die feierliche Verpflichtung der neuen Mitglieder der Arbeitskammer Kurhessen vor.

Auch unser Betrieb darf sich freuen, die Ehre zu haben, drei Mitglieder zur Arbeitskammer Kurhessen zu stellen, und zwar unseren

Betriebsführer Oscar Henschel,
stellv. Betriebsführer Dir. Dr. Fritz Hinz,
Betriebsobmann Wilhelm Müller.



Eine 135 Ztr. schwere Walze

Erdbearbeiten auf dem Flugfeld

ine Sämaschine

Eine Mähmaschine

Eine Heuwendemaschine

Wie mageres Wiesenland bieten sich dem Auge des Laien die viele hundert Morgen umfassenden Flugplätze, auf denen sich der Flugbetrieb unserer Lufthäfen und Luftfahrtindustrien abspielt. Die Eindrücke der Flugtechnik überschatten fast völlig die umfangreichen, kostspieligen Arbeiten und Einrichtungen, die als sorgfältiges Erfahrungsgut Flugplatzpflege und Technik zu den Voraussetzungen vereinigen, die einen für alle Jahreszeiten störungsfreien Flugbetrieb ermöglichen.

Der Flugplatz Schönefeld wurde als Privatflughafen im direkten Anschluß an das Werkgelände der Henschel Flugzeug-Werke in einer Größe von 700 Morgen angelegt. Im Frühjahr 1935 wurde mit der Einebnung des ehemaligen Ackerlandes begonnen. Nach dem aufgenommenen Nivellement des eben erscheinenden Geländes mußten große Unebenheiten — Löcher von teilweise 2000 cbm — ausgeglichen werden. In neunwöchiger Arbeit mit zeitweise 240 Mann und unter Zuhilfenahme von 12 Gespannen wurde in ungefähr 96 000 Arbeitsstunden der frühere Rübenacker gepflügt, planiert, geeggt, gewalzt, angesät und mit Kunstdünger bestreut. 285 Ztr. Grassamen und 14 Waggon Kunstdünger wurden zur Ansaat des Flugfeldes verbraucht. Nach Fertigstellung des ebenen Feldes ergaben Rollversuche die gute Beschaffenheit der Oberfläche. Die auch nach der Nivellierung noch bestehenden Höhenunterschiede bis zu 4 m werden durch die Weite des Geländes ausgeglichen, so daß keine Störungen beim Flugbetrieb empfunden werden.

Privatflughafen Schönefeld

Der Schönefelder Flugplatz ist in den Flughafenkern, der 525 Morgen Rollfeldfläche umfaßt, und in 175 Morgen Randfläche eingeteilt, die Einschwebegelande ist und von der Henschelschen Gutsverwaltung landwirtschaftlich genutzt wird. Auf ihnen wird Heu für den Kuhstall mit 120 Kühen gewonnen, der die Werke Schönefeld und Johannisthal mit Trinkmilch versorgt. Die Grasnarbe des Rollfeldes wird von 800 Schafen beweidet und teilweise noch zum Heuen benutzt. Im zeitigen Frühjahr wird der hochgefrorene Boden mit einer 135 Ztr. schweren Walze gewalzt, geeggt und mit den nötigen jährlichen Düngermengen versorgt.

Entgegen den Trockenerscheinungen des regenarmen Sommers bewirkt die beckenartige Einlagerung undurchlässiger, starker Lehmflöze in niederschlagsreichen Jahreszeiten ein rasches Steigen der oberen Grundwasserschichten, die die Oberfläche des Flugfeldes stark vernässen und verschlickten. Die besonders im Spätherbst, Winter und Frühjahr auftretenden Schäden müssen sofort beseitigt werden, um Unfälle und Materialschäden auszuschalten. So ist eine Kolonne von 15 Arbeitern mit 2 Gespannen ständig mit der Pflege des Flugfeldes beschäftigt. Um die Grasnarbe kräftig zu erhalten, wurde eine Beregnungsanlage angelegt, die die Abwässer des Werkes verregnet. Die Kurmark, besonders

Schönefeld, im Regenschatten südöstlich Berlins gelegen, ist im Sommer sehr trocken. Für eine Dauerwiese ist eine jährliche Niederschlagsmenge von 450 mm Höhe sehr wenig. Schon aus diesem Grunde wurde die Beregnungsanlage gebaut, die aus 24 Zapfstellen der unterirdischen Leitung mit 3 Regenkanonen stündlich 150 cbm Abwässer versprengt und in den Sommermonaten Tag und Nacht dauernd in Betrieb ist.

Die Forderung eines im Sommer und Winter ungestörten Flugbetriebes bedingt Maßnahmen gegen klimatische Störungen, um Unfall- und Materialschäden auszuschalten. Vor den Flugmontagehallen wurden betonierte Vorfelder von je 8125 m² angelegt, auf dem Flugplatz befestigte Startplätze. Letztere erwiesen sich nach Aufnahme des Flugbetriebes wegen Verschlickung des Bodens am Übergang zu den Vorfeldern in den nassen Monaten als unerlässlich. — Das Flottmachen einer einzigen eingesunkenen zweimotorigen Maschine erforderte 125 Mann! — Die Praxis forderte eine Startfeldgröße von 5000 m². Zwischen den beiden Montagehallen wurde für die im Freien stehenden Flugzeuge ein befestigter Abstellplatz von 10000 m² mit Verankerungsstellen, und zwar 36 für mehrmotorige und 15 für einmotorige Maschinen geschaffen; es sind 160 Betonklötze von je 0,3 m³ mit Verankerungsringen eingelassen. Die Montagehallen verbindet

eine betonierte Rollbahn von 1500 m². Aus unterirdisch verlegten Leitungen ist auf den Vorfeldern Strom und Preßluft zu entnehmen. Die bombensicher verlegte Benzintankanlage versorgt zwei Zapfstellen, die mit elektrisch angetriebenen Pumpen die Tankwagen in Fernbedienung auftanken und einen Durchfluß bis zu 100 Liter in der Minute haben. Die Öltankanlage wird durch Warmwasserzuführung beheizt, so daß das Öl auch im strengen Winter mit + 50° in die Ölvorwärmwagen drückt. Für die Navigation ist ein kompensierter Kompaß Grundbedingung. Zum Kompensieren der Kompassse ist (möglichst frei von den Eisenteilen der Hallen) eine Betonplatte von 30 m Ø angelegt, auf der die Flugzeuge gedreht werden.

Morgens begibt sich der verantwortliche Versuchsingenieur zuerst zum Wetterhäuschen, um die dort untergebrachten Instrumente abzulesen. Die örtlichen Werte ergänzen die Meldungen der Wetterdienststelle, die den Flugbetrieb im Reich klimatisch überwacht. Bei herannahendem Sturm oder Gewitter wird der Signalball gesetzt (ein Korbgeflecht von 1,5 m Ø): das heißt für alle Maschinen Startverbot. Der am Mast frei drehbare Windsack zeigt die Windrichtung an, gegen die gestartet oder gelandet werden muß. Den gleichen Zwecken dient ein in der Mitte des Platzes unterirdisch angelegter Rauchofen, der weiße Öldampfschwaden ausstößt; diese lassen auch die kleinste Windrichtungsänderung erkennen. Wird der Rauchofen nicht in Betrieb genommen, so wird das Landekreuz ausgelegt.



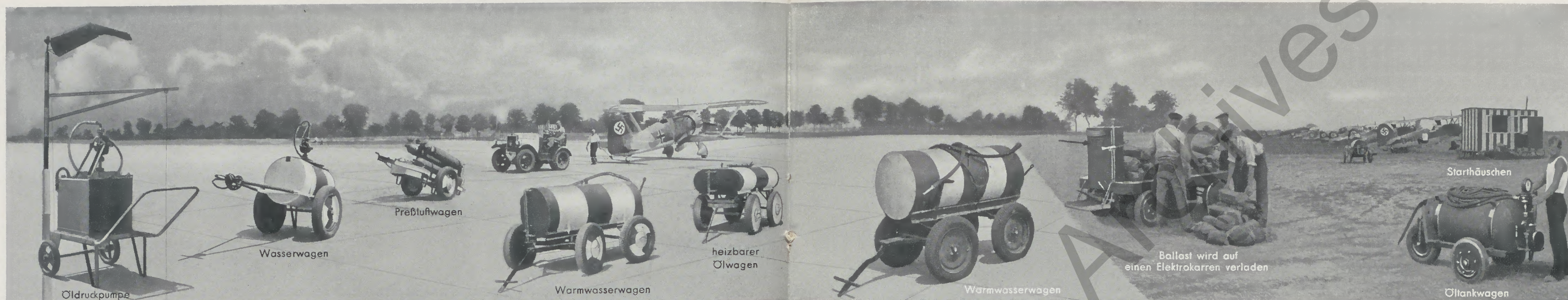
Die Schafherde

Die Beregnungsanlage



Der Startposten

Der Rauchofen



Die Durchführung dieser Start- und Landesicherungen, kurz den gesamten Luftverkehr überwacht die amtliche Luftaufsicht. Sie ordnet Zeit und Ort notwendiger Instandsetzungsarbeiten an und sorgt für ausreichende Markierungen des Flugfeldes. Rund um das Rollfeld sind Reiter zur Abgrenzung des Fluggeländes und zur Kenntlichmachung der Umwehrgrenze, der Ausbesserungsarbeiten und weichen Bodenstellen angebracht. Richtungspfeile längs des Zaunes führen zu den Flugplatztoren, und ein großer senkrechter Pfeil an der Giebelwand der Halle zeigt fremden Flugzeugführern das Abfertigungsbüro an. Der Nachtflugbetrieb erfordert besondere Maßnahmen. Rote Warmlampen auf dem Flugplatzzaun und den Gebäuden machen nachts landenden Flugzeugen diese als Hindernisse kenntlich. Über die je nach der Windrichtung längste Landebahn werden in der Reihenfolge drei grüne, drei weiße und drei rote Lampen aufgestellt. Die grünen Lampen zeigen dem Piloten die Einschwebebahn an, die erste dreifach gezeichnete weiße Lampenstelle das günstigste Aufsetzen und die roten Lampen das Ende des Rollfeldes.



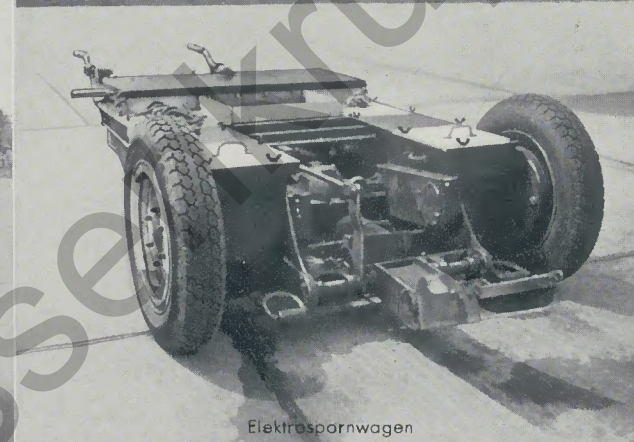
Der Windsack mit dem Signalball



Abrüstwagen mit Schaumfeuerlöschgerät



Sauerstofffüllgerät



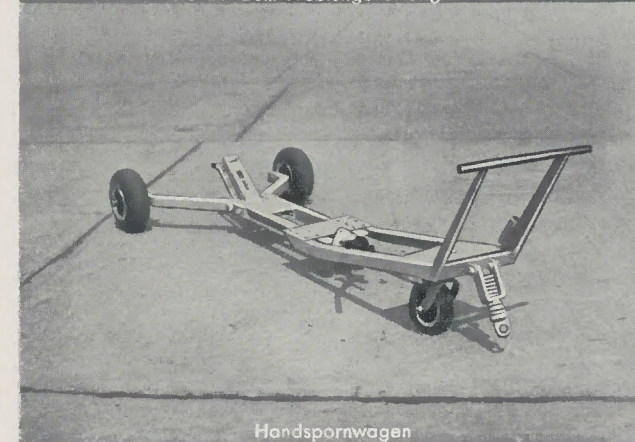
Elektrospornwagen



Elektrotankwagen mit angehängtem Hilfsstankwagen



Der Heinkel-Kadett von Herrn Oscar R. Henschel wird mit dem Preßluftgerät angelassen



Handspornwagen

Vor dem Start muß der Pilot zur schwarz-gestreiften weißen Startfahne, wo der Startposten den Namen des Führers, die Maschine und Startzeit aufnimmt.

Das Befliegen des Luftraumes über dem Flugplatz ist verboten, um einschwebende Maschinen nicht zu gefährden. Bei Kunstflügen müssen die Figuren in 200 Meter Höhe beendet sein. Aus den Landebestimmungen sei herausgegriffen, daß schwere Maschinen vor leichteren das Landeverrecht haben, ebenso tiefer fliegende vor höher fliegenden. Bringen sich mehrere Flugzeuge beim Einschweben gegenseitig in Gefahr, so schießt der Startposten drei rote Leuchtkugeln ab, die unbedingtes Landeverbot bedeuten. Drei grüne Leuchtkugeln werden als Landeaufforderung geschossen. Bei Zwischenlandungen werden Bord- und Pilotenpapiere geprüft, auch die Papiere der Werkpiloten werden durch Stichproben ständig kontrolliert.

Alle Unfälle und Störungen des Flugbetriebes werden von der Luftaufsicht bearbeitet. Die Luftaufsicht verbindet mit der Werkfeuerwehr eine Alarmanlage, die nur bei Unfällen in Tätigkeit



Die Flugplatzumwehrgrenze mit den Markierungsreitern, den Richtungspfeilen, der roten Nachtbeleuchtung und der Warnungstafel

tritt und die Feuerwehr ohne jede weitere Rückfrage sofort zur Unfallstelle alarmiert.

Der technische Flugbetrieb erfordert eine Unzahl von beweglichen Vorrichtungen, von deren Vorhandensein sich der Laie schwer eine Vorstellung macht, und von denen hier die wichtigsten genannt werden sollen. Mit einem Trecker werden die Maschinen auf das Startfeld gerollt und, soweit sie mit einem Bremssporn versehen sind, mit dem Handspornwagen unterstützt, der beim Einbringen der Maschinen als Lenkvorrichtung dient. Die Arbeiten des Treckers und des Handspornwagens vereint der Elektrosbornwagen, der mit einer elektrischen Hubanlage im Vor- und Rückwärtsgang von einem Mann bedient wird.

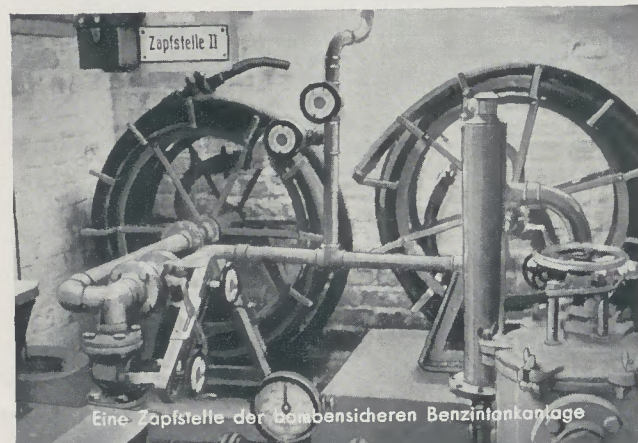
Zwei Elektrowagen von je 2000 Liter Inhalt und zwei Hilfstankwagen von je 800 Liter Inhalt versorgen die Flugzeuge mit Treibstoff, dem „Sprit“ des Piloten. Drei elektrisch heizbare Öltankwagen von 640 Liter Inhalt tanken bis auf $+70^{\circ}$ vorgewärmtes Öl in die Maschinen. Zum Anlassen der Motoren dienen drei Preßluftwagen, die auch das Aufpumpen der Laufräder und



Parade der Henschel-Kampfeinsitzer

ebenso zu den Aufgaben der Flugleitung wie das Zusammenstellen der Motorenprüfberichte, Leistungskarten und Übernahmeurkunden. In den beiden fahrbaren Starthäuschen tragen die Startschreiber die Flugergebnisse und Beanstandungen der Piloten ein. Die heizbaren und mit Telefon ausgerüsteten Häuschen dienen gleichzeitig der Startmannschaft und Startkontrolle bei schlechtem Wetter als Unterstellraum und sind Aufbewahrungsort für die Fallschirme. Diese werden in vierwöchentlichen Abständen an die Herstellerfirma zum Legen geschickt, um durch diese Kontrolle eine größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten.

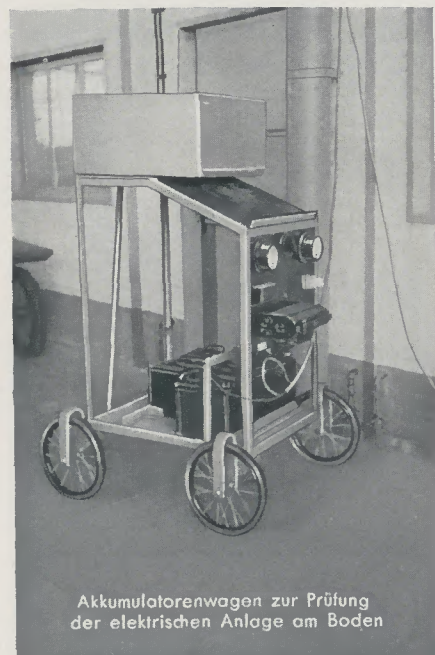
Bruchlandungen bringen oftmals Brand- und Unfallgefahren, die mit der Einrichtung des Abrüstwagens bekämpft werden. Der 1,5-Tonnen-Lastwagen ist ausgerüstet mit einer Werkzeugkiste zum Einsatz bei Unfällen. Angehängt ist ein zweirädriger Schaumfeuerlöscher mit 200 Liter Inhalt. Dieser Abrüstwagen wird durch einen neuen geländegängigen 4,5-Tonnen-Henschel-Bereitschaftswagen mit Spilleinrichtung zur Überwindung von besonders steilen Geländehindernissen bis zu 45° Steigung



Eine Zapfstelle der bombensicheren Benzintankanlage



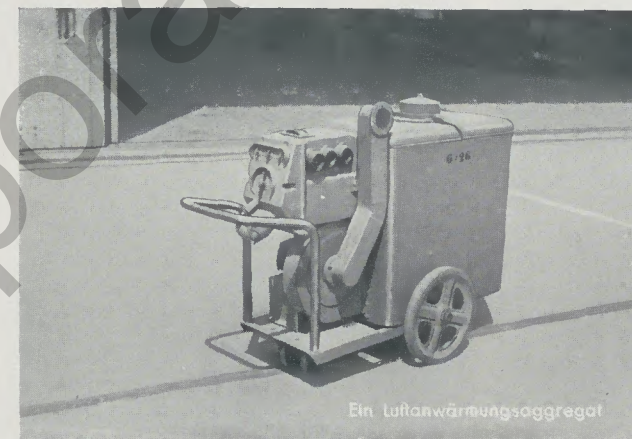
Akkumulatorenwagen



Akkumulatorenwagen zur Prüfung der elektrischen Anlage am Boden

Feuerlöscher besorgen. Die elektrischen Anlagen der Maschinen werden am Boden mit zwei fahrbaren Akkulatorengeräten geprüft. Für Höhenflüge müssen die Höhenatmungsgeräte mit der Sauerstofffüllanlage bis 150 atü gefüllt werden, deren elektrisch angetriebene Pumpe den Sauerstoff aus den Preßluftflaschen saugt. Für Abnahmezüge ist Ballast erforderlich, der in Form von Sandsäcken zu 20 kg und 50 kg in einer Menge von etwa 10 000 kg erforderlich ist. Außerdem werden für Versuchsmaschinen etwa 50 Zentner Blei benötigt, das jeweils in die entsprechende Form gegossen wird.

Das Einfliegen, der letzte Arbeitsprozeß, wird nach sorgfältig festgelegten Plänen zur Prüfung und Kontrolle der Maschinen durchgeführt, es setzt die Regelung des Flugbetriebes und die Einteilung der Piloten durch die Flugleitung voraus. Beim Einfliegen muß das Verhalten der Flugzeuge in allen vorkommenden Fluglagen geprüft werden. Sowohl die Feststellung aller Mängel durch die Werkeinflieger als auch die Behebung dieser Mängel durch die Startmonteure erfordert große Erfahrungen. Weiter sorgt die Flugleitung für die Fertigstellung der zahlreichen Papiere, welche für die Übergabe der Maschinen benötigt werden. Die Prüfung der Bordbücher gehört



Ein Luftanwärmungsaggregat



Ein Henschel-Kompensierer wird auf der Kompensierscheibe vor dem $1/2$ h Flug kompensiert

abgelöst, der mit Werkzeug- und Verbandskisten, Krankentransportgerät, 7 Handfeuerlöschern und einem großen Schaumlöschgerät, weiter 2 Preßluftflaschen zum Anlassen der Maschinen, mit Beilen, Feuerhaken, Spaten und vor allem mit einem Mannschaftsraum zur Unterbringung des Startpostens ausgerüstet ist.

Der Winterbetrieb setzt besondere Vorrichtungen voraus. Vier heizbare Wasserwagen mit Durchflußzähler von je 400 Liter Inhalt stehen im Winterbetrieb und werden auch zum Eisfreimachen der Maschinen verwendet. Die im Winter eisigkalten Motoren werden mit vier Luftanwärmungsaggregaten erwärmt. Aus der Fülle der Arbeiten, Anlagen, Einrichtungen, der Erfordernisse des winterlichen Flugbetriebes, sind hier die wichtigsten herausgegriffen, um dem Außenstehenden einmal einen Einblick in den Betrieb eines Fabrikflugplatzes und eine Vorstellung von den großen Kosten zu vermitteln, die der Flugplatz und der Flugbetrieb mit sich bringen.

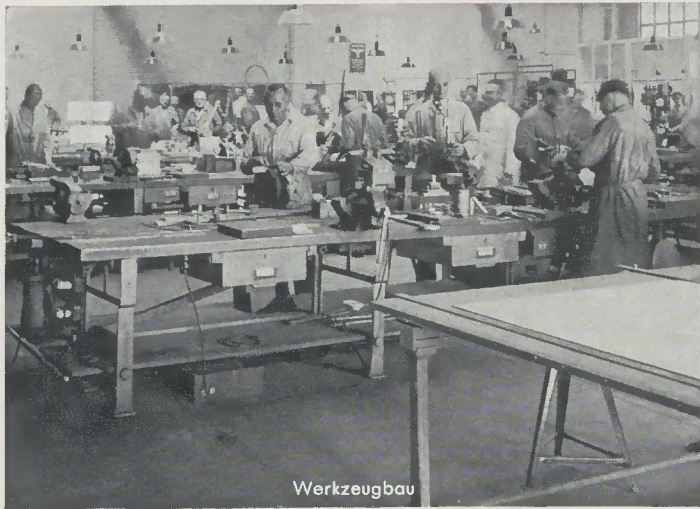
Im Herbst 1935 führten Henschel-Maschinen die ersten Starts aus. Seitdem ist der Flugbetrieb ständig gestiegen: am 12. Mai 1936 war der 1000. Start, und bis heute sind fast 7000 Starts ausgeführt worden.

H. E. Weber — W. Maelzer

Werkaufn. 1351 HFV



Das Wetterhäuschen mit dem Meteoraggregat und dem Feuchtigkeitsthermometeraggregat



Werkzeugbau



Konstruktionsbüro: Tragwerk



Auftragsbüro



Teilwerkstätten



Einkauf Gruppe 2: von links: der Leiter der Abteilung, Will



Einkauf Gruppe 3



Einkauf Gruppe 1



Einkauf Gruppe 4 und Registratur



Zurichterei



Haustischlerei



Vormontage



Vormontage Werk II



Aufn. Dir. Hormel

Wettbewerbsmaschinen und Begleitmaschine vor dem Start in Schönefeld

Hs 123 erringt den 2. Preis im Steig- und Sturzflugwettbewerb

4. internationales Flugmeeting in Dübendorf bei Zürich

Dipl.-Ing. R. König

Das Schweizer Militär schreibt seit 1922 alle fünf Jahre einen Flugwettbewerb für Militärflugzeuge aus, an dem sich Deutschlands Luftwaffe in diesem Jahre zum erstenmal beteiligte. Das 4. Internationale Flugmeeting in Dübendorf bei Zürich sah verschiedene Konkurrenzen vor, von denen die Geschwindigkeitskonkurrenz, der Alpenrundflug für Militärflugzeuge und die Steig- und Sturzflugkonkurrenz von Deutschland besetzt wurden.

Für den Steig- und Sturzflugwettbewerb hatte das Reichsluftfahrtministerium eine Henschel Hs 123 und eine Messerschmitt Bf 109 genannt. Die Ausschreibung für diesen Wettbewerb wertet die Zeit vom Startbeginn des Flugzeuges bis zur Überfliegung einer Ziellinie zwischen 100 und 400 m Höhe über Erdboden. Das Flugzeug muß in dieser Zeit eine Höhe von 3000 m über normal Null erreichen und aus dieser Höhe im Sturzflug niedergehen.

Bevor wir in den Wettbewerb gehen konnten, vergingen Wochen angestrengtester Arbeit sowohl für die Werkstatt wie auch für die Flugversuchsgruppe. Die fleißigen Hände unserer Meister und Arbeiter haben die Zelle in kürzester Zeit entstehen lassen, denn die Termine waren äußerst knapp.

Drei Wochen vor dem Wettbewerb wurden die Versuchsflüge durchgeführt. Um 5 Uhr morgens, ehe noch Sonne und Thermikströmungen die Genauigkeit der Messungen beeinträchtigen, beginnt der Flugbetrieb. Die günstigsten Bahngeschwindigkeiten für das Steigen müssen vermessen werden, um den Weg bis auf 3000 m in kürzester Zeit zurücklegen zu können. Und wenn die Höhe erreicht ist, dann wendet der Pilot die Maschine, und in senkrechtem Sturzflug geht es der Erde zu. Die rasend vorbeistreichende Luft treibt die Luftschraube zu immer höherer Umdrehungszahl an, laut heult sie auf in trotziger Wut. Schnell ist die Abfanghöhe erreicht, langsam zieht die Hand am Höhensteuer; langsam, in eleganter Schleife richtet sich die Maschine auf. Ein ungeheurer Druck, hervorgerufen durch die Beschleunigungskräfte beim Abfangen, lastet auf dem Piloten, preßt ihn mit dem sechsfachen Gewicht seines Körpers in den Sitz. Die Hände werden schwer wie Blei, vor den Augen wird es dunkel. Sechsfache Lasten müssen Rumpf und Flügel aushalten, und sie halten! — Die Ziellinie, Kurve, Gas, noch eine Kurve, Gas weg — leicht und sanft setzt sich der Vogel auf den betauten Rasen des Flugplatzes.



Die Maschine wird zum Start geschoben



Auf dem Weg zum Start. X Pilot O. Schürfeld

Und nach kurzer Pause, während der die Maschine nachgesehen wird, die Instrumente neu eingestellt werden, geht es von neuem los, es ist keine Zeit zu verlieren, denn wenn sich der Himmel zuzieht, und die Wolken tiefer als 3000 m hängen, muß der Flugbetrieb ruhen.

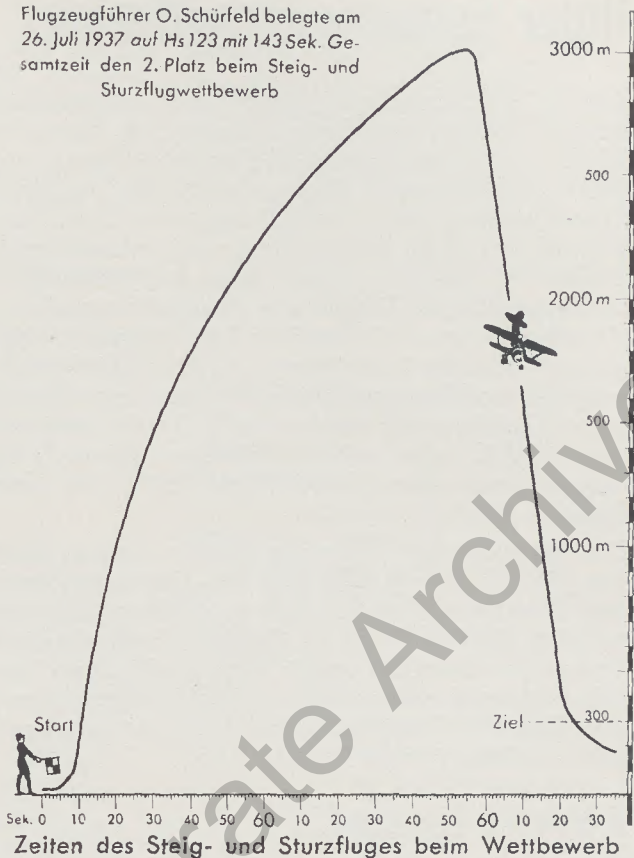
Doch jetzt beginnt für unsere Monteure erst die eigentliche Arbeit. Reicht der Tag nicht aus, so muß die Nacht zum Tage werden, um Beanstandungen zu beheben und die Maschine am nächsten Morgen wieder flugbereit zu halten. Und unverdrossen tun sie alle ihre Pflicht.

Auch die Trainings- und Probeflüge gehen rechtzeitig genug zu Ende, und wir können mit Zuversicht in den Wettkampf gehen. Am 21. Juli, frühmorgens, starten Wettbewerbs- und Ersatzmaschine nach Dübendorf, dem Flughafen Zürichs. Einige Tage Arbeit noch, Zellen und Motoren werden nochmals geprüft, ob ihnen der Überführungsflug nicht geschadet hat, und nun endlich, am 26. Juli, ist der Wettbewerbstag.

Acht Bewerber stehen neben unserer Maschine am Start. Bei den Trainingsflügen, zwei Tage vorher, haben wir mit der Stoppuhr in der Hand die Zeiten der Konkurrenten kontrolliert. Erstaunlich gut flog die deutsche Messerschmittmaschine Bf 109, glänzende Zeiten holten die tschechischen Aviadoppeldecker heraus. Auch unser Vogel hat sich bei diesen Trainingsflügen bewährt. Die anderen Teilnehmer hatten wir weniger zu fürchten. Aber wer wird jetzt, wo es gilt, der Schnellste sein? Drei haben schon ihren Flug beendet, als sich wieder die Flagge des Startleiters für die Hs 123 senkt.

In raschem Steigen gewinnt die Henschelmaschine Höhe, ist bald nur noch ein Punkt im klarblauen Himmel, wendet, glitzert in der Sonne auf, kommt langsam an das Ziel. Doch sie hat die erforderliche Höhe noch nicht, fliegt über die Ziellinie hinaus! — Was macht sie nun? — Wendet! — Kommt in entgegengesetzter Richtung zurück, — nun stürzt sie! — Aber die Richtung ist falsch, das Ziel liegt ja im Rücken! — Das geht doch nicht gut! Die Ziellinie! — Angstvoll starren die Augen aller Deutschen auf dem Flugplatz zum Himmel: Hat unser Pilot die Richtung verfehlt, sich getäuscht? Sind die Siegeshoffnungen dahin? —

Flugzeugführer O. Schürfeld belegte am 26. Juli 1937 auf Hs 123 mit 143 Sek. Gesamtzeit den 2. Platz beim Steig- und Sturzflugwettbewerb



Aber da dreht sich der Vogel im brausenden Sturz, dreht sich in kurzer Zeit um seine Längsachse, die Henschel hält das aus trotz ihrer rasenden Fahrt! Nun liegt sie richtig! Das Ziel! — In 200 m gleitet das Flugzeug darüber, 2 Minuten 23 Sekunden hat es gedauert, vom Flaggenzeichen bis zu diesem Augenblick. Die Ausländer erreichen diese Zeit nicht mehr, nur einer noch war schneller, zu unserer Freude ein Deutscher! Als Zweitbester geht Otmar Schürfeld auf Henschel Hs 123 mit BMW-Motor 132 aus dem Steig- und Sturzflugwettbewerb hervor! Zwei ehrenvolle Siege Deutschlands vor der Tschechoslowakei, Frankreich, Belgien und der Schweiz. Und Lohn für unsere Mühe: Hs 123 marschiert mit an der Spitze.



Generalmajor Udet beglückwünscht den Sieger



Fröhliche Gesichter bei Henschel und BMW

Unser Facharbeiternachwuchs

Zum 4. Reichsberufswettkampf 1937 traten die Lehrwerkstätten der Firma Henschel & Sohn in Kassel und der Henschel-Flugzeug-Werke in Berlin geschlossen in ihren Werkstätten an. Aus Kassel nahmen am Leistungskampf der deutschen Jugend 330 junge Henschelaner — Schlosser und Dreher — teil, zu denen noch kaufmännische Lehrlinge und die Töchter der Haushaltungsschule Henschel traten. Die Berliner Lehrwerkstatt ging mit 184 Henschel-Lehrlingen in den Wettkampf junger Metallflugzeugbauer. Von der kaufmännischen Gefolgschaft meldete sich Gerda Semrau zum RBWK., die sich in früheren Jahren mit Lederstepparbeiten beschäftigt hatte, in der Gruppe Leder.

Die nachstehende Übersicht unserer jungen Sieger gibt ein klares Bild von den Leistungen und dem Geist der Henschel-Lehrwerkstätten, die sich mit allen Kräften für einen tüchtigen Facharbeiternachwuchs einsetzen und in dem diesjährigen Berufswettkampf erneut unter Beweis stellen konnten, daß die Zusammenarbeit von Lehrpersonal und Lehrlingen beste Früchte trägt.

RBWK. Kassel

Gausieger

Paul Gerke, Dreher; Rudolf Wager, Former; Helmut Henze, Hilfsarbeiter.

Ortssieger Leistungsklasse 1:

Heinz Große-Weischede, Schlosserlehrling; Heinrich Ostheim, Schlosserlehrling; Franz Böhm, Schlosserlehr-

ling; Heinz Sundheim, Schlosserlehrling; Willi Gerke, Schlosserlehrling; August Butterweck, Schlosserlehrling; Jürgen Taubert, Schlosserlehrling; Heinz Henkel, Schlosserlehrling; Ludwig Armbröster, Schlosserlehrling; Hans Dietzel, Schlosserlehrling; Hans Groetzner, Schlosserlehrling; Otto Wunderlich, Schlosserlehrling; Willi Knopp, Dreherlehrling; Georg Sohn, Dreherlehrling; Dieter Reyher, kaufmännischer Lehrling; Hermine Findorf, Haushaltungsschule Henschel.

Leistungsklasse 2:

Hans Förster, Schlosserlehrling; August Gaute, Schlosserlehrling; August Schmagold, Schlosserlehrling; Georg Werner, Schlosserlehrling; Hans Hempel, Schlosserlehrling; Paul Vetter, Schlosserlehrling; Heinrich Vogel, Schlosserlehrling; Arthur Beinhauer, Formerlehrling; Fritz Hempel, Schmiedelehrling.

Leistungsklasse 3:

Heinrich Gertz, Schlosserlehrling; Karl Werner Wilhelm, Schlosserlehrling; Paul Schultz, Schlosserlehrling; Georg Nägel, Schlosserlehrling; Friedrich Hauser, Schlosserlehrling; Hermann Hesse, Schlosserlehrling.

**Von 330 Teilnehmern der Lehrwerkstatt
32 Sieger = ca. 10 %.**

RBWK. Berlin

Reichssiegerin

1. Gerda Semrau, Leder.

Reichssieger

2. Rudolf Hoffmann, Metallflugzeugbau.

Ortssieger:

Werner Wirsig, Metallflugzeugbau; Reinhard Wenkel, Metallflugzeugbau; Ernst Posemann, Metallflugzeugbau.

Wie wir Reichssieger wurden

Als zum Jahresanfang die deutsche Jugend zum Reichsberufswettkampf aufgerufen wurde, war es für mich — wie auch für alle anderen Henschel-Lehrlinge — eine Selbstverständlichkeit, an diesem Kampf teilzunehmen.

Mit wahrer Freude gingen wir in den Ortswettkampf, gab er uns doch Gelegenheit, unsere Kräfte aufs neue zu messen; aufs neue, weil eine innerhalb der Lehrwerkstatt von Zeit zu Zeit herausgegebene Leistungskurve jeden einzelnen über die Güte seiner angefertigten Lehrarbeiten unterrichtet. Besonders die Probearbeiten, die wir anfertigten, gewöhnten uns an schnelle, dabei aber sehr genaue Arbeit. Im Gauentscheid hieß es dann für uns, zum zweiten Male unser Können zu beweisen. Mit zäher Energie und großer Konzentration wurde gearbeitet: die Arbeit auf das genaueste überprüft und verbessert. Und ich glaube, gerade das ist das Ausschlaggebende bei jedem Kampf: Wille und Energie. Der Gauentscheid war für mich der härteste Kampf, hart, weil die Konkurrenz sehr groß war. Und doch, es rangen Henschel-Lehrlinge um den Sieg, und wäre nicht ich Reichssieger geworden, so bestimmt ein anderer meiner Henschel-Kameraden.

Es war für mich eine ganz besondere Freude, als Vertreter der Lehrwerkstatt der Henschel-Flugzeug-Werke nach München fahren zu können. Der Kampf brachte mich mit den Besten der Metallflugzeugbau-Jugend aus jedem Gau zusammen. Erneut ging es an die Arbeit. Die Arbeiten wurden bei jedem Kampf schwerer, wobei allerdings die vorgeschriebene Zeit dieselbe blieb. Daraus kann man ersehen, wie sich bei gleicher Zeit und immer schwerer werdenden Arbeiten die Leistungen steigern lassen.

Meinen Reichssieg habe ich wohl in erster Linie der gründlichen Ausbildung in der Lehrwerkstatt und in der Werkschule zu verdanken, sowie der weltanschaulichen Schulung der Marine-HJ.

Mit der Siegerauszeichnung eines 1000-RM-Preises in Form eines Stipendiums für eine wahlweise Berufsausbildung wird mir später der Besuch der Technischen Hochschule ermöglicht, ein Werdegang, den ich mir früher aus wirtschaftlichen Gründen nie hätte wünschen können. Die von Herrn Reichsminister Dr. Goebbels gestiftete Buchspende wird mir in meinem späteren Beruf manche Unterstützung geben. Und zum Leitfaden

meines Lebens werde ich das Buch des Führers „Mein Kampf“ nehmen, das mir Herr Direktor Hormel im wertvollen Schweinsledereinband persönlich schenkte.

Dieser Sieg war mein schönster Erfolg, den ich je erlebt habe, und ich bin stolz, die in mich gesetzten Hoffnungen erfüllt zu haben.

Rudolf Hoffmann

Hundertmal mindestens bin ich nun schon gefragt worden, wie ich Reichssiegerin geworden bin. Meine Geburtsdaten brauche ich diesmal nicht anzugeben. Wenn mich der „Henschelstern“ über den kurzen Abriß meiner Berufsausbildung befragt, so kann ich mich auf drei Jahre meines Lebens beschränken.

Es war schon während meiner Schulzeit mein sehnlichster Wunsch, die kaufmännische Laufbahn einzuschlagen. Leider mußte ich nach Beendigung meiner Schulzeit wegen der wirtschaftlichen Lage meiner Eltern auf die Erfüllung meines Berufszieles zunächst verzichten. Mit 14 Jahren wurde ich in einer Luxusschäftestepperei als Lederstepperin angelernt und war 2½ Jahre in diesem Berufszweig tätig. Es war oft nicht leicht, über die Enttäuschung meines beruflichen Lebens hinwegzukommen. Jedoch habe ich mich meiner Arbeit ganz gewidmet und damit wurde mir auch ein fremder Beruf lieb. Im Februar dieses Jahres wurde mir endlich mein alter Wunsch erfüllt, als ich bei den Henschel Flugzeug-Werken als kaufmännische Hilfskraft angenommen wurde. Wenige Tage vor meinem Berufswechsel meldete ich mich in der Berufsschule zum 4. RBWK. in der Gruppe Leder, um diesen Lebensabschnitt zu einem positiven Abschluß zu bringen.

Ich habe zum ersten Male den Leistungskampf der deutschen Jugend, den Reichsberufswettkampf 1937, mitgemacht, der für mich in der Berufsschule in der Reichenberger Straße begann. Der theoretische Teil des Wettkampfes umfaßte das Aufsatzthema „Blut und Boden“, Prozentaufgaben, weltanschauliche und politische Fragen: „Warum konnte der marxistische Klassenkampf keine Befreiung geben?“ und Rassenpflege. Zum Schluß hatten wir Aufgaben aus dem Haushalt zu lösen, wie Brotsuppe kochen, Messer und Gabel putzen, Kuchenbleche reinigen und anderes mehr. Zuletzt mußten wir dann in unserem Fach, ich in der Gruppe Leder, unsere praktischen Arbeiten zeigen, wobei ich das Innenfutter einer Damenhandtasche mit Spiegeltasche und Gummizug zu steppen hatte.

Einige Tage darauf wurde ich zum Reichssportfeld beordert, wo wir im 1000-Meter-Lauf, Weitsprung, Hochsprung und Ball-Weitstoß geprüft wurden. Nach dem sportlichen Wettkampf wurden an Hand der errungenen Punktzahlen die Ortssieger festgestellt, die dann zum Gaukampf in der Berufsschule Fischerstraße berufen wurden. Die Einteilung der Wettkampfarbeiten war

dieselbe, nur andere Fragen wurden gestellt. Meine praktische Arbeit bestand im Steppen von Zeltbahnen, Brotbeutelbändern und -klappen. Im sportlichen Leistungskampf kamen Kugelstoßen und Keulenschwingen hinzu. Am selben Abend fand in den Pharussälen die Gausiegerehrung statt, bei der ich jedoch nicht aufgerufen wurde. So ging ich mit dem Gedanken nach Hause, daß ich eben Ortssiegerin war.

An meinem Geburtstag erhielt ich die Mitteilung, daß ich doch Gausiegerin geworden war und mit nach München fahren durfte. Das war für mich eine sehr große Überraschung. Der Ausscheidungskampf der Reichssieger war in dieselben Arbeiten der vorangegangenen Wettkämpfe eingeteilt, nur daß auch hier die Fragen wechselten. Praktisch hatte ich eine Stadtfasche zu steppen, eine Arbeit, die ich noch nie gemacht hatte; aber trotzdem fiel sie mir nicht sonderlich schwer. Wir hatten jedoch in München nicht nur zu arbeiten, sondern konnten auch so manches erleben. Zuerst einmal fuhren sämtliche Teilnehmer nach Garmisch-Partenkirchen: Kreuzeck, klettern —. Am Nachmittag konnten wir — und zwar ganz durch Zufall — mit Baldur von Schirach Kaffee trinken. Nur schwer trennten wir uns von der herrlichen Bergwelt, deren Gipfel noch ganz in Schnee gebettet lagen, und fuhren zurück nach München, das wir am folgenden Tage besichtigten. Die Feldherrnhalle sowie die Bauten des Führers machten einen gewaltigen Eindruck auf uns, insbesondere der königliche Platz mit den 16 Sarkophagen der im November 1923 für die Bewegung Gefallenen. Nachdem wir die Altstadt und die Bauten der Hauptstadt der Bewegung gesehen hatten, waren wir jedoch noch nicht ganz befriedigt, denn die Hauptsache — das Hofbräuhaus — hatten wir noch nicht besichtigt. Da wir Alkoholverbot hatten, durften wir nicht dorthin. Aber man half sich. — Am 30. April fand der feierliche Akt der Siegerehrung im Zirkus Krone in München statt, in dem die Reichssieger vom Reichsjugendführer Baldur von Schirach verlesen wurden. Anschließend wurden die 50 ersten Reichssieger im Fackelzug zum Bahnhof geleitet, von wo sie nach Berlin fuhren, um hier am 1. Mai als Gäste des Führers den deutschen Facharbeiternachwuchs zu vertreten.

Der RBWK. ist für mich über den Wettkampf und die Reichssiegerschaft hinaus zum Grundstein meines Lebens geworden. Für Lebensausbildung oder Aussteuer bekam ich RM 1000,—, die ich später zum Aufbau eines eigenen Familienhaushaltes nehmen will. Die Henschel Flugzeug-Werke schenkten mir meine Berufsausbildung an der Abend-Handelsschule und unterstützten mich in Lehrmitteln und mit einem ausreichenden Einkommen. Nun ist endlich mein Wunsch, den ich so viele Jahre unerfüllt in mir getragen habe, Wirklichkeit geworden. Der Reichsberufswettkampf hat mein Leben für immer geebnet.

Gerda Semrau

Der bis zum Versailler Frieden unter deutscher Oberhoheit stehende Teil Ostafrikas, jetzt „Tanganjika-Territory“ genannt, muß nach dem gegenwärtigen Stand der Forschung als die wertvollste unserer früheren Kolonien bezeichnet werden. 997 000 qkm oder mehr als die doppelte Bodenfläche Deutschlands umfaßt dieses landschaftlich ausgesucht schöne und reiche Gebiet. In seiner ganzen Ausdehnung gehört es der tropischen Zone an, weist aber, da es größtenteils Hochland ist, Temperaturen auf, die auch dem Europäer das Leben angenehm machen.

In deutscher Zeit überflügeln Daressalam und Tanga bald die zuvor wichtigsten Häfen Bagamojo und Pangani. Daressalam ist unter deutscher Herrschaft zur unbestritten schönsten Stadt der afrikanischen Ostküste geworden, und den deutschen Seefahrer grüßt schon von fern eine Stadt von ausgesprochen deutschem Charakter.

Um die Größe des alten deutschen Gebietes zu veranschaulichen, mögen die nachfolgenden Vergleiche herangezogen werden. Der Viktoria-See an der Nordgrenze des Landes, der größte Binnensee Afrikas, hat die Ausdehnung Bayerns; der Tanganjika-See im Westen würde, an die Westgrenze Deutschlands verlegt, von Basel bis zur Nordsee reichen, und der im Nordosten der Kolonie gelegene Kilima-Ndjaru, der höchste Berg Afrikas (6010 m), wächst aus einem Bergmassiv heraus, dessen Grundfläche die Größe des Harzes hat. Nicht weit westlich von ihm gähnt der größte Krater der Erde, der Ngoro-

ngoro, in dessen Innerem die gesamte bebaute Fläche Groß-Berlins Platz hätte.

Das größte Werk, das die Deutschen vor dem Kriege zur Erschließung des Landes durchführten, ist die 1250 km lange Mittelland-Bahn von Daressalam über Dodoma und Tabora nach Kigoma am Tanganjika-See, eine Strecke, die der Luftlinie Basel—Labiau (nordöstlich Königsberg i. Pr.) entspricht. Ihr Bau begann nach vielem, unwürdigem Feilschen im Reichstag um 1900 und dauerte bis zum Februar 1914. Nur ein paar Monate also hat die Bahn den deutschen Interessen dienen können, da der Weltkrieg alle auf sie gegründeten Hoffnungen zunichte machte. Heute erntet die Mandatsmacht England die Früchte mühevoller deutscher Arbeit.

In der ersten Zeit nach der Erwerbung war das ertragreichste Ausfuhrgut der Kolonie das Elfenbein, dessen Vorräte jedoch bald stark abnahmen. Im Jahre 1890 wurden noch 204 000 kg weißes Gold ausgeführt, 1900 waren es nur noch 64 000 kg und 1912 gar nur 17 400 kg.

Ostafrika ist in der Hauptsache eine Pflanzungskolonie, während die Stärke Südwests, wie im Maiheft 5/37 „Der Henschelstern“ dargestellt wurde, in seiner Viehzucht liegt. Daher begannen die deutschen Kolonisten schon frühzeitig mit Anbauversuchen, die durch das in Amani unweit Tanga errichtete tropen-landwirtschaftliche Institut in vortrefflicher Weise gefördert wurden. Am Kilima-Ndjaru und am Meru entwickelte sich der Kaffeeanbau zu einem wichtigen Wirtschaftszweig.

— Der jetzt vielerorts in Deutschland erhältliche Deutsch-Ostafrika-Kaffee hält heute den Wettbewerb mit den besten Costa-Rica-Sorten aus. — Auch der systematische Kautschukanbau hätte unsere Rohstoffversorgung erleichtern können. Das zur Zeit wichtigste Erzeugnis der ostafrikanischen Pflanzungen ist aber unstreitig die von dem Deutschen Hindorf aus Mexiko nach Ostafrika gebrachte Sisal-Agave, die eine Faser liefert, die der des Hanfes ähnelt und jedem Seiler als unentbehrlicher Rohstoff bekannt ist. Gegenwärtig führt Ostafrika bereits 200 % des deutschen Sisalbedarfs aus. Sisal würde heute für uns ein devisenschaffendes Ausfuhrgut sein, wenn wir die Kolonie noch besäßen. Die



Aufn. Kolonialbund

Baumwollstaude und die Kokospalme, deren Anpflanzung ebenfalls von Erfolg begleitet war, sind weitere Quellen tropischer Rohstoffe, die unsere Wirtschaft nicht entbehren kann. Wie weit sich die Produktion Ostafrikas unter deutscher Verwaltung mit den wenigen, vom Reichstag stets in völlig ungenügender Menge zur Verfügung gestellten Mitteln immerhin schon entwickelt hatte, verdeutlicht die Ausfuhrsteigerung von 4,3 Mill. Mark im Jahre 1900 auf 35,5 Mill. Mark im Jahre 1912.

An Erzen wurden von uns Salz, Glimmer und Gold gewonnen, doch sind, auf deutschen Vorarbeiten fußend, in der Mandatszeit weitere, zum Teil sehr beachtliche Vorkommen verschiedener wichtiger Erze erschlossen worden, darunter auch Kupfererze.

Die Eingeborenenfürsorge der deutschen Verwaltung erschöpfte sich keineswegs darin, die Segnungen des Christentums zu vermitteln, sondern die Eingeborenen wurden planmäßig in fortschrittlichen Pflanzungsmethoden, in den Künsten handwerklicher Fertigung und nicht zuletzt in der Krankenpflege unterwiesen.

In der Bekämpfung der Tropenkrankheiten haben gerade wir Deutschen Spitzenleistungen aufzuweisen, die auch von den anderen Nationen rückhaltlos anerkannt werden und die nicht wenig dazu beitrugen, daß die Schwarzen sich unter unserer Führung wohl fühlten. Die Treue der ostafrikanischen Schwarzen zu deutschen Kolonisten ist sprichwörtlich, und Lettow-Vorbeck hat sie nicht nur von den Askaris erfahren, die sich unter Einsatz ihres Lebens vier Jahre für die deutsche Sache schlugen, sondern auch von den nicht an der Front kämpfenden Teilen der Bevölkerung, die in unermüdlicher, mühevoller Lastträgerarbeit über Strecken von mehr als 1000 km hin den Verpflegungsnachschub unserer Schutztruppe während des ganzen langen Krieges ohne Murren und Unterbrechung sicherstellten, obwohl wir nicht in der Lage waren, irgendeinen Druck auf sie auszuüben.

Es ist ein schönes Zeugnis für unsere kolonisatorischen Fähigkeiten, wenn diese Eingeborenen uns heute noch die Treue halten und wenn sie nicht begreifen können, weshalb die noch zu Anfang 1919 nicht auf die Knie gezwungene, kleine Schar unserer Verteidiger auf Befehl ihrer Heimat die Waffen strecken mußte, und weshalb das herrliche Land Deutschland entrissen wurde.

Bild 1

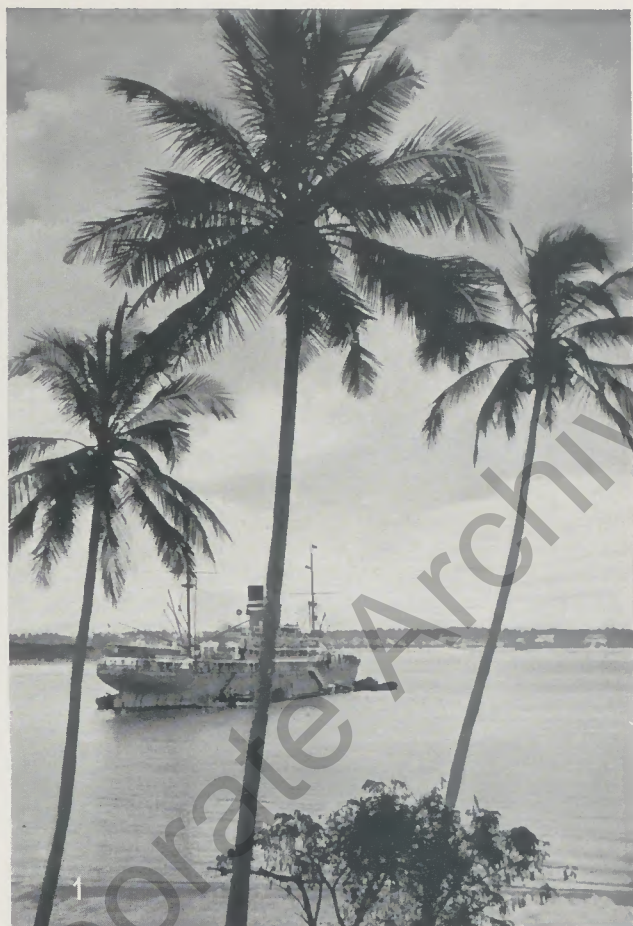
Daresalam (Hafen des Friedens)

die deutsche Stadt unter Palmen. Die Stadt wurde 1862 vom Sultan von Sansibar gegründet und 1871 von Dr. Carl Peters für Deutschland besetzt. Die Bevölkerung ist stark mit Arabern und Asiaten, hauptsächlich Indern, untermischt. — Deutscher Woermann Dampfer im Hafen.

Bild 2

Tanga

ist der Schauplatz unserer ruhmreichsten Kolonialschlacht, in der Lettow-Vorbeck mit ein paar hundert Deutschen und rund 2000 Askaris die in fünffacher Übermacht gelandeten und mit modernen Kampfmitteln ausgerüsteten Engländer vernichtend geschlagen hat (November 1914). Unser Bild zeigt ein Stück des Eingeborenen-Viertels. Alle Kenner Afrikas loben neidlos die Sauberkeit, Weite und Schönheit, mit der wir in unseren Kolonien die Eingeborenen-Städte angelegt haben.



Werkfürsorge

Else Königmann

Wenn man sich einmal überlegt, daß die Gefolgschaft unseres großen Werkes zahlenmäßig der Bevölkerungszahl einer Kleinstadt gleichkommt, so kann man sich vorstellen, von wieviel Geschicken freudiger und trauriger Art täglich diese Tausende von Gefolgschaftsmitgliedern betroffen werden. Wenn man ferner bedenkt, daß die meisten Männer des Betriebes Familienväter sind, hinter denen Frau und Kinder stehen — drei, vier, nicht selten sechs und acht Kinder —, so ergibt das eine Fülle von Ereignissen und Schicksalen, die sich immer irgendwie auf die große Gemeinschaft des Betriebes auswirken.

Daß der Betriebsführer eines Großbetriebes sich im Zuge der sozialen Betreuung seiner Gefolgschaft einer Reihe von Stellen bedienen muß, die mit der sozialen Kleinarbeit betraut sind, ist selbstverständlich. Ein solcher Betrieb kann deshalb eine geschulte und erfahrene Werkfürsorgerin nicht entbehren.

Die Werkfürsorgerin stellt in ihren Sprechstunden und bei ihren Hausbesuchen die unmittelbare Verbindung zwischen dem Werk und den Familien der Werkangehörigen her und bemüht sich in allen Fällen einer unverschuldeten Notlage, diese zu lindern oder, wenn irgend möglich, abzustellen. In ihrer Fürsorge arbeitet sie in engster Verbindung mit der NSV., der Hilfsstelle für Mutter und Kind, dem Wohlfahrts- und Arbeitsamt, der Allgemeinen Wohnungsfürsorge und der Arbeitsfront. So bleibt nichts unberücksichtigt, den Rat- und Hilfesuchenden gerecht zu werden. Im letzten Jahre konnten durch die Werkfürsorge nahezu 2500 Familien, dabei etwa 1500 durch

Hausbesuche, in die Werkbetreuung genommen werden. Außer zum Teil nicht unerheblichen Geldzuwendungen wurde durch Anschaffung von Bekleidungsstücken, Schuhwerk — besonders für die Kinderreichen —, Bettzeug und sogar in einigen Fällen von Bettstellen manche vordringliche Not beseitigt. In einer Vielzahl von Fällen ist es auch gelungen, durch Beschaffung einer Werkwohnung die Familie wieder auf eine gesunde Grundlage zu stellen.

Wenn auch in den meisten Fällen die Not der betroffenen Familien vorwiegend wirtschaftlicher Natur ist — hervorgerufen durch Krankheit oder Betriebsunfall des Mannes und den dadurch bedingten Lohnausfall —, so erschöpft sich die Werkfürsorge doch keineswegs etwa in der Zuwendung von Geldmitteln. Sie ist ihrem Wesen nach vor allem eine Stelle der Beratung und Betreuung auf der Grundlage des Vertrauens. Dabei gilt neben der Fürsorge für die aktiven Gefolgschaftsmitglieder auch ihre Betreuung den alten verdienten Werkinvaliden, denen das Gefühl der Werkzugehörigkeit erhalten bleiben soll.

Wenn die Werkfürsorgerin zum Beispiel durch einen Besuch dem 80jährigen Samuel Korn, der 53 Jahre Gefolgsmann der Firma Henschel & Sohn war, zu seiner goldenen Hochzeit am 10. Juli 1937 einen Gruß der Firma bringen darf, so ist das für beide Teile ein freudig-stolzer Augenblick (siehe Bild).

In ihrer Arbeit ist die Werkfürsorge eine betriebliche Einrichtung, die zu ihrem Teil mit berufen ist, an der Vertiefung der großen Betriebsgemeinschaft tätig mitzuarbeiten.



Die Henschel-Haushaltungsschule erwartet die Reichskrieger



Am 26. Juni 1937 wurde der 7. Deutsche Reichskriegertag in Kassel in Anwesenheit des Reichsführers der **SS** Himmler und vieler Ehrengäste von Partei, Staat und Wehrmacht sowie der Frontkämpfer-Abordnungen aus England, Frankreich, Italien und Ungarn feierlich eröffnet. Den ganzen Tag über brachten Sonderzüge und Kraftwagen die mehr als 150 000 Kyffhäuser-Männer aus allen Teilen des Reiches in die festlich geschmückte Stadt. Nach der „langen Nacht“ folgte am Sonntagmorgen der eindrucksvolle Aufmarsch der alten Frontsoldaten, zu dem der höchste Ehrengast Generalfeldmarschall von Mackensen in Kassel eintraf.

Der Reichskriegertag gab den Schülerinnen der Haushaltungsschule der Firma Henschel & Sohn Gelegenheit, ihre Einsatzbereitschaft im Sinne nationalsozialistischer Volksgemeinschaft unter Beweis zu stellen. Ihnen fiel die Aufgabe zu, 150 Reichskrieger im Wohlfahrtshaus und 500 Reichskrieger im Saale Wolfhagerstraße mit Frühstück zu versorgen, das die Firma den alten Frontsoldaten in den Räumen des Kindergartens sowie in der „Volksküche“ spendete. Die Freude über diese Gastfreundlichkeit der Firma kam in vielen Dankschreiben zum Ausdruck, von denen wir an dieser Stelle zwei zur Kenntnis bringen wollen.

„Wohl und munter in der Heimat angelangt, danken wir der Firma noch für die liebevolle, freundliche Bewirtung in der ‚Volksküche‘. Sie wird uns ein bleibendes, dauerndes Andenken sein, die unser Dortsein verschönern half, wenn wir des Morgens schon mit dem guten Kaffee gestärkt, frohgemut zum Parademarsch antreten konnten. Wir gedenken noch immer der freundlichen, geschäftigen Damen.

Mit vielen Grüßen und Dank von der Kameradschaft der Leibgrenadiere 8.“

„Die Kameradschaft ehem. Artilleristen Aschersleben war am 26./27. Juni 1937 in der Haushaltungsschule Henschel liebevoll untergebracht. Für die Hilfsbereitschaft und herzliche Aufnahme sowie Verpflegung mit Kaffee und frischen Brötchen spreche ich der Firma im Namen meiner Kameraden den herzlichsten Dank aus. Besonderen Dank der Leiterin und den jungen Damen, die uns im Speisesaal bewirten haben. Ihre uns ausgehändigte Karte, daß Sie die Reichskrieger erwarten, hat sich in der Tat voll und ganz bewiesen.

Die Haushaltungsschule Henschel wird uns alten Artilleristen unvergeßlich bleiben.“

I. A. gez. Lemmert, Schriftwart



Fahrt um das blaue Band der Elbe



Barkasse „Herta“, Eigner Jürgens,
Gewinner des 2. Preises

In der Abhandlung „Für das Wasser...“ in der Werkzeugzeitung „Der Henschelstern“ Nr. 2 vom Februar 1937 hatten wir schon angedeutet, daß sich die beiden ersten Besitzer von Henschel-Lanova-Boots-Dieselmotoren in diesem Jahr an der „Fahrt um das blaue Band der Elbe“ beteiligen würden. Der eine Kunde war wegen anderweitiger geschäftlicher Verpflichtungen leider verhindert, dagegen fuhr Herr Claus Jürgens, Hamburg, mit seiner Barkasse „Herta“ mit. Er wäre Sieger geworden, wenn nicht ein kleines Mißgeschick es mit sich gebracht hätte, daß er nur den zweiten Platz in seiner Klasse belegen konnte. Um so bemerkenswerter ist es, daß er mit nur ganz geringem Abstand hinter dem Sieger durchs Ziel ging. Wir freuen uns zusammen mit Herrn Jürgens über diesen Erfolg und haben für das nächste Rennen viel gelernt. Wir werden dann mit einer Reihe von Booten vertreten sein, weil wir auf Grund unseres Erfolges schon verschiedene neue Geschäfte anbahnen konnten.

Übergabe des Hochzeitsgeschenkes der Gefolgschaft an den Betriebsführer

Am 13. Juli fand im Werkmuseum die Übergabe der von der Gefolgschaft als Hochzeitsgeschenk gestifteten nachgebildeten Henschel-Kanone von 1788 statt.

Betriebszellenobmann Müller führte in seiner Ansprache aus, daß die Übergabe der Kanone in einem Raume stattfindet, der Tradition birgt. Aus kleinen Anfängen entstand hier das heutige große Werk, das mehrere Geschlechter kommen und gehen sah. Schon an dieser Kanone, die vor nahezu 150 Jahren ein Henschel schuf, ist Qualitätsarbeit zu erkennen. Diese war jedoch nur möglich durch die väterliche Verbundenheit jedes einzelnen Henschel mit seiner Gefolgschaft. Heute muß diese Verbundenheit mehr denn je gelten. Durch Zusammenfassung aller Kräfte vom Betriebsführer bis zum Lehrling muß die vom Führer gestellte Aufgabe, Kameradschaft aller Schaffenden innerhalb der Betriebsgemeinschaft,

noch mehr gefördert werden. Im Beisein der gesamten Vertrauensratsmitglieder übergab BZO. Müller im Auftrage der Gefolgschaft das Geschenk an Herrn Oscar R. Henschel.

Betriebsführer Oscar R. Henschel dankte in seinem und zugleich im Namen seiner Frau für das sinnreiche Geschenk und drückte seine Freude darüber aus, daß hierdurch auch die Arbeit seiner Vorfahren geehrt würde. Mit freudiger Dankbarkeit werde er an allen Fragen, die die Betriebsgemeinschaft und seine Gefolgschaftsmitglieder betreffen, starken Anteil nehmen und immer bemüht bleiben, seinem Werke und seinen Mitarbeitern zu dienen.

Die Kanone wird einige Zeit in der Ausstellungshalle am Holländischen Platz untergebracht und später vor dem Henschel-Haus in Falkenberg aufgestellt werden.

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer

KASSEL

Deutscher Gruß

Meine Bekanntmachung vom 12. August 1933, nach der jeder Henschelaner verpflichtet ist, innerhalb des Werkes den deutschen Gruß anzuwenden, bringe ich hiermit erneut in Erinnerung.
Kassel, den 23. Juni 1937.

Der Betriebsführer:
gez. Oscar R. Henschel.

Ernennungen und Betriebsumstellungen

Mit Wirkung vom 26. Juli d. J. habe ich Herrn Prokurist **Lenk** zum Abteilungsdirektor ernannt.
Mit Wirkung vom 1. August d. J. habe ich den Leiter des Versuchsamtes, Herrn Dr. **Gumbt**, zum Obergeringenieur ernannt.

Mit sofortiger Wirkung treten folgende Änderungen ein:

Herr Ober.-Ing. **Hassinger** übernimmt die Betriebsleitung der Werkstätten A, B und CS und scheidet aus der Betriebsleitung der Werkstätten M 2, D und M 5 aus. Die Leitung der Werkstätten W, WZ und M 11 verbleibt Herrn Ober.-Ing. **Hassinger**.

Zum Betriebsleiter der Werkstätten M 2 und D habe ich Herrn Betriebsingenieur **Berger**, zur Leitung der Werkstätte M 5 Herrn Dipl.-Ing. **Fahner** bestellt.

Die Leitung der Abnahme der Werkstätten A, B und CS habe ich Herrn **Nemmer** übertragen.

Die Leitung des gesamten Lehrlingswesens wird Herrn Betriebsdirektor **Cambéis** unterstellt.

Kassel, den 31. Juli 1937. gez. Henschel.

BERLIN

Autobus- und Zugverkehr

a) Inbetriebnahme der Bahn Grünau—Schönefeld

Mit Wirkung ab 2. August d. J. wird die Werkbahn Grünau—Schönefeld in Betrieb genommen.

b) Fahrtausweise

Für jeden Werkangehörigen wird zukünftig vorgeschrieben, ob er die Bahnlinie Grünau—Schönefeld oder Hermannstraße—Schönefeld, oder aber Omnibusse ab Bahnhof Schöneeweide oder Schulzendorf zu benutzen hat. Weiter erhält jeder rechtzeitig durch seine Abteilung einen Fahrtausweis, der nur in Verbindung mit dem Werkausweis gültig ist. Beide Ausweise sind beim Betreten der in Betracht kommenden Bahnhöfe bzw. Abfahrtstellen unaufgefordert vorzuzeigen.

Die Ausweise sind auf der Rückseite vom Inhaber zu unterschreiben.

Die Fahrtausweise sind nicht übertragbar und nur für die Strecke gültig, die sich aus dem Aufdruck ergibt.

c) Übersichtskarte und Fahrplan

Mit dem Aushang dieser Bekanntmachung wird durch die Posten des Wachdienstes ein Übersichtsplan ausgegeben, aus dem zu ersehen ist, welche Bahn- bzw. Omnibusstrecke jeder Werkangehörige zu benutzen hat, soweit er im Bezirk Groß-Berlin wohnhaft ist.

Der Fahrplan ist aus der Vorderseite des Übersichtsplanes ersichtlich.

d) Ersatz der Mehrkosten

Diejenigen Gefolgschaftsangehörigen, für die zukünftig die Benutzung der Werkbahn Grünau—Schönefeld vorgeschrieben wird, benötigen ab 2. August d. J. Wochen- bzw. Monatskarten für die S.-Bahn, die bis Bahnhof Grünau gelten. Die dadurch entstehenden Mehrkosten von 0,60 RM pro Woche bzw. 3,50 RM pro Monat werden von uns übernommen und jeweils mit der Lohn- bzw. Gehaltszahlung zur Auszahlung gebracht.

(1. Auszahlung für Stunden- und Wochenlöhner am 13. August 1937, für Angestellte am 31. August 1937.)

Diejenigen Arbeiter und Angestellten, die in Adlershof und näherer Umgebung wohnen, und die bisher die von Adlershof abgehenden Omnibusse benutzten, erhalten den Betrag für die Wochen- bzw. Monatskarte von 1,40 RM bzw. 7,— RM ersetzt.

e) Allgemeines

Änderungen sind in der Abteilung ASD I (Sicherheitsgebäude) zu melden, bei welcher Stelle auch Differenzen zu klären sind. Gefolgschaftsmitglieder, die die oben erwähnten Mehrkosten unberechtigt in Anspruch nehmen, machen sich des Betruges schuldig und haben mit einer entsprechenden Strafverfolgung zu rechnen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die vorstehenden Bestimmungen nur bis auf Widerruf gelten.

Schönefeld, den 15. Juli 1937.

gez. Hormel.

Die Direktion Kassel

Diktatzeichen

Da aus den Durchschlägen unserer Briefe nicht immer klar hervorgeht, von welcher Abteilung diese geschrieben sind, bringen wir unser Verwaltungs-Rundschreiben Nr. 74 nochmals in Erinnerung.

Danach ist auf jedem Schriftstück das Diktatzeichen anzugeben. Dieses muß in abgekürzter Form die Abteilung sowie die Namen des ansagenden Herrn und des Schreibers enthalten.

Kassel, den 15. Juni 1937. gez. Dr. Rothe. Dr. Hinz.

Reiseabrechnungen

1. Es wird erneut darauf hingewiesen, daß Reiseabrechnungen innerhalb 5 Tagen nach Rückkehr vorzulegen sind. Falls diese Frist nicht eingehalten wird, ist die Verzögerung kurz zu begründen.

2. Reiseabrechnungen von Herren, die nach Gruppe b und c abrechnen, sind, bevor sie der Direktion zur Genehmigung unterbreitet werden, den zuständigen Abteilungsleitern zur Prüfung und Abzeichnung vorzulegen.

gez. Dr. Rothe. Dr. Hinz.

Werkaufträge

1. Es wird darauf hingewiesen, daß Werkaufträge auf Werkzeuge, Vorrichtungen, Instandsetzungen, Privateaufträge von Werkangehörigen usw. nur durch die Direktion genehmigt werden.

2. Sämtliche Werkaufträge sind dem Sekretariat Betrieb einzureichen. Das Sekretariat Betrieb leitet die Werkaufträge für den Lok- und Kraftwagenbau an Herrn Direktor Cambeis weiter, der in Vertretung von Herrn Dr. Hinz die Genehmigung erteilt. Werkaufträge für die übrigen Abteilungen sind durch das Sekretariat Betrieb Herrn Dr. Hinz zur Genehmigung vorzulegen.

Kassel, den 29. Juni 1937 gez. Dr. Rothe. Dr. Hinz.

Verkehrsordnung im Werk Mittelfeld

Im Werk Mittelfeld sind die Fahrstraßen nach einem neuen Verkehrsplan mit den amtlichen Verkehrszeichen gekennzeichnet worden.

Es wird bestimmt, daß mit sofortiger Wirkung die Führer aller Straßenfahrzeuge diese Verkehrszeichen strengstens zu beachten haben.

Kassel, den 14. Juli 1937. gez. Dr. Rothe. Dr. Hinz.

Familiennachrichten H. & S., Kassel, Juni 1937

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Brüssing, Julius, Schlosser, Werkstatt A — **Hastenpflug**, Friedrich, Einfahrer, Auto-Reparaturwerkstatt — **Iske**, Johannes, Dreher, Stehbolzen-Abt.

Familienmitglieder:

Tochter des **Ahlborn**, Wilhelm, Gußputzer, Gießerei — Ehefrau des **Becker**, Bartholdus, Stoßer, M 6 Mech. Werkst. — Sohn des **Hucke**, Wilhelm, Schlosser, HFM. — Sohn des **Richter**, Karl, Schlosser, Kesselschmiede — Sohn des **Schawell**, Adolf, Hilfsarb., Bauabteilung — Sohn und Tochter des **Strube**, Walter, Schlosser, M 2 Stangen-Fabrik — Sohn des **Thöne**, Heinrich, Schlosser, Werkstatt CS — Tochter des **Ullrich**, Hans, Dreher HFM. — Tochter des **Waas**, Ludwig, Schleifer, M 1 Allg. Dreherei

Vermählungen:

Bauer, Konrad, Arbeiter, Härtere, mit Magdalena geb. Siebert — **Detrols**, Nikolaus, Bohrer, M 9, mit Anna Marie Elli geb. Brand — **Eberhardt**, Bartholdus, Kontrolleur, M 2, mit Sabina geb. Boller — **Fenstermacher**, Wilhelm, B. B. 6, mit Emma geb. Schmidt, am 5. 6. 1937 — **Grimmer**, Josef, Schlosser, CS, mit Anna Pauline geb. Raible — **Hörauf**, Otto, HFM., mit Else geb. Jakob am 12. 6. 1937 — **Krapf**, Georg, Zimmermann, Bau-Abt., mit Anna Martha geb. Stein — **Krug**, Kilian, Schlosser, M 10, mit Martha Elisabeth geb. Mihr — **Lämmer**, Friedrich, Schlosser, M 9, mit Anna Elisabeth geb. Blackert — **Langer**, Heinrich, Schmied, H, mit Martha Elisabeth geb. Blankenberg — **Larscheid**, Josef, Kontrolleur, K, mit Katharina geb. Rückershäuser — **Marth**, Jakob, Bohrer, CS, mit Frieda Elfriede geb. Marquardt — **Rost**, Otto, Lackierer, M 10, mit Katharina Elisabeth geb. Dick — **Schlüter**, Peter, HFM., mit Hanni geb. Esters, am 11. 6. 1937 — **Schmidt**, Karl, Schlosser, Lok.-Mont., mit Anna Martha geb. Giebbardt — **Schübler**, Heinrich, Schlosser, M 10, mit Sophie Marie geb. Bolte — **Wick**, Otto, Gustav, Schlosser, Lok.-Mont., mit Frieda Erna geb. Scholl.

Geburten (Nachtrag Mai 1937):

Ein Sohn:

Kettenbell, Georg, Hammersteurer, Hammerschmiede — **Möller**, Adam, Zeichner, HFM.

Eine Tochter:

Förster, Johann, Dreher, M 1 Allg. Dreherei (Zwillinge: Töchter) — **Gude**, Friedrich, Kontrolleur, M 9 Motorenbau — **Hebel**, Heinrich, Bohrer, M 6 Mech. Werkstatt — **Heine**, Hans-Günther, Ingenieur, B. B. 5 — **Reißner**, Georg, Masch.-Arb., M 11 Zahnrad-Fabrik

Juni 1937:

Ein Sohn:

Burghardt, Johannes, Schlosser, Kesselschmiede — **Drings**, Heinrich, Kontrolleur, Kontrolle M 9 — **Erkelenz**, Fritz, Hilfsarbeiter, M 11 Zahnrad-Fabrik — **Gundlach**, Karl, Fräser, M 9 Motorenbau — **Guthof**, Heinrich, Schlosser, M 6 Mech. Werkstatt — **Hilgenberg**, Adolf, Schlosser, Kontrolle M 9 — **Hühner**, Heinrich, Schmied, Hammerschmiede — **Krüger**, Johannes, Dreher, M 6 Mech. Werkstatt — **Krug**, Friedrich, Schlosser, M 10 Automontage — **Lohmann**, Wilhelm, Feilenhauer, M 5 Rev.-Dreherei — **Metje**, Wilhelm, Masch.-Arb., Kesselschmiede — **Möller**, Adam, HFM. Terminabteilung — **Rech**, Philipp, Angebotsbüro — **Rüppel**, Johannes, Schlosser, M 10 Auto-Reparaturwerkstatt — **Schuchhardt**, Heinrich, Masch.-Arb., Kesselschmiede — **Thielke**, Paul, Masch.-Arb., P Armaturenbau —

Eine Tochter:

Becker, Georg, Hilfsarbeiter, G 3 Modellschlosserei — **Brede**, Ludwig, Dreher, HFM. — **Carstens**, Erich, Schlosser, Lok.-Montage — **Edelmann**, Walter, Dreher, HFM. — **Engelhardt**, Adolf, Werkzeug-Schlosserei, HFM. — **Färber**, Heinrich, Schlosser, Transportwesen — **Galle**, Hermann, Schlosser, Lok.-Montage — **Göbel**, Heinrich, Schmied, Hammerschmiede — **Günther**, Wilhelm, Schmied, Hammerschmiede — **Heine**, Hans, B. B. 5 — **Heinicke**, Heinrich, Dreher, M 11 Zahnrad-Fabrik — **Hucke**, Wilhelm, Schlosser, HFM. (Zwillinge: Sohn u. Tochter) — **Kellermann**, Fritz, Zuleger, G 1 Leichtmetallgießerei — **Löser**, Franz, Schlosser, M 31 Schweißerei — **Kühlborn**, Karl, Schlosser, Hammerschmiede — **Maurer**, Otto, Schlosser, M 31 Aufbauten — **Paul**, Karl, Schlosser, Kesselschmiede — **Rhode**, Alfons, Hilfsarbeiter, Kesselschmiede — **Rothermund**, Theodor, Dipl.-Ing., F Metallgießerei — **Rüger**, Hermann, Dreher, M 5 Revolver-Dreherei — **Rühl**, Georg, Bohrer, M 11 Zahnrad-Fabrik — **Schäfer**, Willi, L. A. Ausland, am 29. 6. 1937 — **Schreiter**, Arthur, Schlosser, M 31 Aufbauten — **Schumacher**, Wilhelm, Dreher, Kesselschmiede — **Sinning**, Willi, Hilfsarb. HFM. — **Stange**, Justus, Kesselschmied, Kesselschmiede — **Stüwe**, Robert, Masch.-Arb., Kontrolle M 9 — **Wagner**, Heinrich, Kontrolleur, Kontrolle M 10 — **Weinreich**, Karl, Dreher, HFM. — **Werner**, Karl, Maurer, Bauabteilung.

Familiennachrichten fFW., Berlin, Juni 1937

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Haseloff, Georg, Klempnerei, am 14. 6. 1937 — Koebel, Heinz, Lagerbuchhalter, KLB, am 4. 6. 1937 — Polzin, Karl, Dreherei, am 14. 6. 1937

Familienmitglieder:

Ehefrau des Fiedler, Walter, Flächenbau — Ehefrau des Schötz, Max, Malerei

Vermählungen:

Beschetznick, Erich, Kontrolle — Foermer, Heinz, Einfliegerei — Handke, Karl, Serienbau — Handtke, Rudi, Werkzeugbau — Holzhausen, Fritz, Serienbau — Kinschert, Herbert, Auftragsbüro — Kropert, Gustav, Flächenbau — Kukielka, Alfred, Klempnerei — Lein, Hellmut, Materialprüfung — Madzgalla, Maximilian, Reparatur-Werkstatt — Mehlberg, Rudolf, Zurichterei — Oldenburg, Gustav, Serienbau — Pohl, Willi, Flächenbau — Radtke, Otto, Flächenbau — Rohweder, Hans, KNK, mit Irmgard geb. Schulze, am 26. 6. 1937 — Scheibe, Adolf, TBH, mit Gertrud geb. Tingenberg, am 14. 6. 1937 — Schmidt, Josef, Satilerei — Schmidt, Wilhelm, Schweißerei — Siegelkow, Günther, TBS, mit Gerda geb. Wenzel, am 29. 6. 1937 — Stamm-

fuß, Paul, Flächenbau — Thiede, Friedrich, TBL, mit Herta geb. Lucks, am 26. 6. 1937 — Zander, Karl, Flächenbau — Ziebuhr, Erwin, Montage

Geburten:

Ein Sohn:

Benk, Fritz, Vorrichtungsbau — Bitterling, Kurt, Zurichterei — Breithaupt, Robert, TWB/K, am 11. 6. 1937, Claus — Demske, Emil, Dreherei — Flügge, Helmut, Flächenbau — Förster, Bernhard, Lehrwerkstatt — Hauke, Alfred, Mech. Blechverarbeitung — Henning, Ernst, KLP, am 1. 6. 1937, Werner — Kasüschke, Otto, TWB/II, am 16. 6. 1937, Otto — Korte, August, TBT, am 4. 6. 1937, Teja — Kulinski, Heinrich, Vorrichtungsbau — Mann, Willi, Montage — Otto, Edgar, DAF., am 13. 6. 1937, Eberhardt — Rautenberg, Kurt, Teilklempnerei — Retke, Max, Montage — Schmidt, Walter, Montage — Schulz, Otto, AWD/II, am 23. 6. 1937, Werner — Serkis, Johann, AFW., am 14. 6. 1937, Paul — Willert, Paul, TBA, am 12. 6. 1937, Eberhard

Eine Tochter:

Euskirchen, Egedius, TBC, am 21. 6. 1937, Gerlinde — Heidmann, Edmund, Elektr. Verabtg. — Irrmischer, Ernst, Flächenbau — Klempin, Günter, KLP, am 6. 6. 1937, Dorothea — Knabe, Max, Flächenbau — König, Oskar, TBS, am 12. 6. 1937, Ingrid — Kottwitz, Franz, Flächenbau — Krüger, Johannes, Werkzeugbau — Oldenburg, Gustav, Serienbau — Stork, Benno, Lager — Voß, Kurt, Serienbau — Zunker, Johannes, Flächenbau

MITTEILUNGEN DER DEUTSCHEN ARBEITSFRONT BERLIN

Betriebszelle fFW. im 1. Halbjahre 1937

DAF.-Unterstützungen

1. Es wurden in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1937 an Unterstützungen durch die DAF. — Abteilung Luftfahrt —

RM 9018,10

ausgezahlt.

Treuewerk

2. Durch das Treuewerk der DAF. — Abteilung Luftfahrt — konnten 22 Volksgenossen in den Urlauberheimen Ahrenshoop und Farchant untergebracht werden, die sich wie folgt verteilen:

- 13 männliche Gefolgschaftsangehörige
- 3 weibliche Gefolgschaftsangehörige
- 4 Ehefrauen
- 2 Kinder.

Zu einer Kurverschickung nach Bad Altheide bzw. Bad Rippoldsau gelangten 5 Arbeitskameraden:

- 4 männliche Gefolgschaftsangehörige
- 1 weibliche Gefolgschaftsangehörige.

„Kraft durch Freude“

3. Die NSG. „Kraft durch Freude“ unserer Betriebszelle konnte einen Umsatz tätigen, den wir in folgenden Zahlen wiedergeben:

746 KdF-Reisen	RM 29 976,—
162 Sonntagfahrten	„ 1 134,—
3 321 Jahresprogramme	„ 332,10
24 870 Programme	„ 1 243,50
21 165 Theater- u. Veranstaltungskarten	„ 13 163,50
21 708 Sparmarken	„ 10 854,—
	<u>RM 56 703,10</u>

Werkunterstützungskasse

4. Unsere Werkunterstützungskasse (Pfennigkasse) zahlte an unsere kranken Gefolgschaftsangehörigen im Laufe des 1. Halbjahres 1937 den Betrag von

RM 13 461,50

aus.

Schmidt, BO.

Jubilare der Firma Henschel & Sohn

im Monat Juli 1937

Im Monat Juli beglückwünschen mir mit besonderer Freude 11 Arbeitskameraden, die auf 25 Jahre vorbildlicher Gefolgschaftstreue und Pflichterfüllung im Hause Henschel zurückblicken können. Unter ihnen ist Martin Wendel, der 100. Henschelaner, der auf die Ehrentafel des „Henschelstern“ geschrieben wurde.



1. Juli 1937
August Herbener
Schmied, Hammerschmiede
Felsberg, Kreis Melsungen



8. Juli 1937
Heinrich May
Vorzeichner, Werkstatt A
Kassel-Waldau



10. Juli 1937
Otto Hinze
Schlosser, Lehrwerkstatt
Hohenkirchen, Krs. Hofgeismar



13. Juli 1937
Paul Heinrich
Bohrer, Kesselschmiede
Kassel



17. Juli 1937
Hans Holzhauser
Kaufm. Angestellter
Kassel



19. Juli 1937
Justus Brill
Lackierer, Lokomotiv-Montage
Kassel



22. Juli 1937
August Mittelsdorf
Fräser, Werkstatt M 1
Sandershausen bei Kassel



22. Juli 1937
Wilhelm Rohpeter
Kernmacher, Werkstatt G
Kassel



30. Juli 1937
Georg Paul
Techniker, Betriebsbüro 8
Kassel-Wolfsanger



31. Juli 1937
Ernst Balzer
Vorzeichner, Werkstatt M 1
Kassel



31. Juli 1937
Martin Wendel
Dreher, Werkstatt P
Heiligenrode bei Kassel

Inhalt

Wieder Henschel & Sohn G. m. b. H. Dr. Auth

Mitteldeutschland erhielt seine erste Reichsautobahn
Ernst K. Reyer

Errichtung der Arbeitskammer Kurhessen W. Müller

Privatflughafen Schönefeld . . H. E. Weber — W. Maelzer

Verleihung des Schildes „Ehret die Arbeit“

Hs 123 erringt den 2. Preis im Steig- und Sturzflugwettbewerb
4. internationales Flugmeeting in Dübendorf bei Zürich
Dipl.-Ing. K. König

Unser Facharbeiternachwuchs

Ostafrika Carl F. Ronsdorf

Werkfürsorge Else Honigmann

Die Henschel-Haushaltungsschule erwartet die Reichskrieger
Luise Behne

Fahrt um das blaue Band der Elbe

Übergabe des Hochzeitsgeschenkes der Gefolgschaft
an den Betriebsführer

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Deutscher Gruß
Ernennungen und Betriebsumstellungen

Der Betriebsführer Berlin

Autobus- und Zugverkehr

Die Direktion Kassel

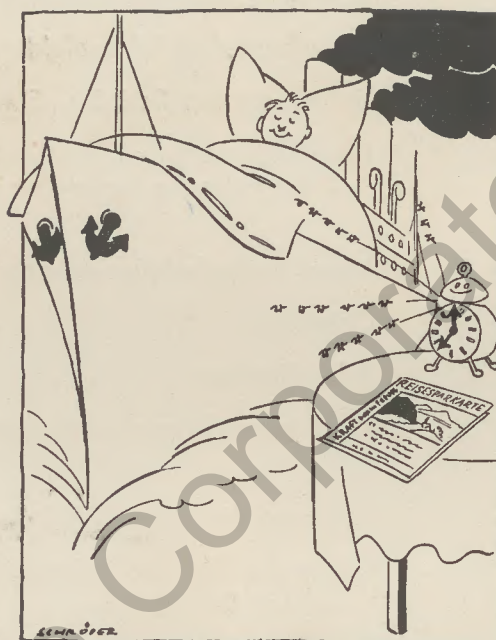
Diktatzeichen
Reiseabrechnungen
Werkaufträge
Verkehrsordnung im Werk Mittelfeld

Familiennachrichten

Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront
Betriebszelle HFW. im 1. Halbjahr 1937

BO. Schmidt

Jubilare



Ein Traum

DAK 82