

April
1937

4



Der erste Stromlinienzug
der Deutschen Reichsbahn
mit Henschel-Lokomotive in
Dresden

Aufn. Kleber, Dresden

DER HENSCHELSTERN

MARCYAN

Der deutsche Arbeiter wird nicht über den
Umweg schwächlicher Verbrüderungszenen
in den Rahmen der deutschen Volksgemein-
schaft gehoben, sondern durch bewußtes
Heben seiner sozialen und kulturellen Lage
so lange, bis die schwerwiegendsten Unter-
schiede als überbrückt gelten dürfen.

Adolf Hitler



Aufn. Presse Illustr. Hoffmann

Zum Geburtstag des Führers am 20. April



Oscar R. Henschel

Rudolf Kreuzer

Oscar Robert Henschel wurde am 1. September 1899 als erster Sohn des Geheimen Kommerzienrates Karl Henschel und seiner Frau Minnie, Tochter des Bankiers Robert Martin, in Kassel geboren. Nach dem Besuch der Henskelschen Privatschule durchlief er von 1912 bis 1917 das Wilhelms-Gymnasium in seiner Vaterstadt, wo er 1917 das Notabitur ablegte. Der 17jährige Abiturient trat als Fahnenjunker in das 6. Dragoner-Regiment in Mainz ein. An seinem 18. Geburtstage rückte er ins Feld und nahm an dem Feldzug im Westen teil. Er erhielt als Auszeichnung das E. K. II. Klasse. Nach Kriegsende schied Oscar R. Henschel als Leutnant aus dem Heere aus.

Nach seiner Rückkehr aus dem Felde widmete er sich dem väterlichen Unternehmen und arbeitete zunächst praktisch in den Werkstätten. Vom Herbst 1919 bis 1921 besuchte er die Technische Hochschule in Darmstadt und studierte hier vier Semester Maschinenbau. Nach dem technischen Studium ließ er sich an den Universitäten in München und Frankfurt a. M. immatrikulieren und hörte drei Semester Nationalökonomie. Anschließend volontierte er ein Jahr an einem Berliner Bankhaus (1923). Nach dieser vielseitigen

Ausbildung trat Oscar R. Henschel am 1. April 1924 wieder in die väterliche Fabrik ein.

Beim Heimgange seines Vaters Karl Henschel am 11. Dezember 1924 waren die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands stark zerrüttet. Der ständige Parteihader duldet kein Zustandekommen einer geordneten Staatsführung, das Wirtschaftsleben war stark erschüttert und konnte sich unter den damaligen Verhältnissen nicht von den Niederschlägen der Inflation erholen. Größere und kleinere Unternehmen standen vor dem Abgrund, ein Konkurs folgte dem anderen. Wohl kein Zweig der Industrie wurde so schwer getroffen wie die Lokomotivindustrie. Auch die größte Lokomotivfabrik Deutschlands bildete keine Ausnahme, die Henschel & Sohn AG stand vor dem Zusammenbruch.

Oscar R. Henschel war 25 Jahre alt, als er in dieser schweren Zeit die große Verantwortung für das Schicksal der Henschel-Werke übernahm. Sein zäher Wille, seine eiserne Beharrlichkeit und sein unerschütterlicher Glaube, die er als Erbgut seines väterlichen Blutes in sich trug, bewahrten das große Unternehmen in schwerster wirtschaftlicher Zeit vor dem Zusammenbruch.



Auf dem Henschel-Stand der Autoschau Berlin 1937

Von links nach rechts: Frau Irene Henschel, Oscar R. Henschel, Direktor Sack, Fritz Nölle (Büro Berlin), der Leiter des Kraftwagenbüros Berlin Gippert

Aufn. Kreutzer

Als Karl Henschel bei seinem Tode die Leitung des alten Unternehmens in die Hände seines ältesten Sohnes legte, gab er sie einem Manne, der in der 6. Generation des Hauses Henschel alle Eigenschaften in sich vereinigte, die zur Führung der Henschel & Sohn AG in dieser Zeit unerlässlich waren.

Oscar R. Henschel sah seine erste und wichtigste Aufgabe in der Erhaltung und Erschließung der Absatzmärkte; verlorene Absatzgebiete mußten zurückerobert und bestehende Geschäftsverbindungen gestützt werden. Es gelang ihm, neue Kunden, besonders im Ausland, zu gewinnen. Er begab sich mehrfach in das Ausland, um an Ort und Stelle Exportverhandlungen zu führen. So reiste er nach Südamerika, Südafrika und Ostasien, wobei ihn des öfteren das jetzige Aufsichtsratsmitglied Direktor von Gontard begleitete. Bei seinen Auslandsreisen nahm er stets Gelegenheit, die wirtschaftlichen Verhältnisse der Länder und besonders ihrer Eisenbahnen kennenzulernen. Zu diesem Zwecke besuchte er wiederholt die Vereinigten Staaten, um die amerikanische Schwerindustrie zu studieren. Die auf seinen Reisen erworbenen Wirtschaftskennntnisse der Länder und die angebahnten Beziehungen haben sich in späteren Jahren nutzbringend für die Weltgeltung und den Absatz der Henschel & Sohn AG erwiesen. Die lateinamerikanischen Staaten, Südafrika und Ostasien sind heute die besten Absatzländer der Henschel & Sohn AG; in diese Staaten nehmen die meisten Exportlokomotiven ihren Weg. Heute leitet Oscar R. Henschel die Geschicke der Henschel & Sohn AG 12 Jahre; blicken wir nun einmal auf diese Zeitspanne zurück.

Bis zum Jahre 1924 hatte die Henschel & Sohn AG 20 000 Lokomotiven gebaut. Die Jahre nach 1924 waren besonders im Lokomotivbau sehr unruhig und wirtschaftlich schwer zu überwinden. Die Be-

stellungen aus dem In- und Ausland blieben damals fast ganz aus. Die Zahl der gefertigten Lokomotiven ging ständig zurück, und mit der verminderten Produktion sank die Zahl der Gefolgschaftsmitglieder in erschreckender Weise. Nach dieser Erschütterung trat in den Jahren 1927 bis 1929 eine starke Aufwärtsbewegung ein, die besonders durch Auslandslieferungen gestützt wurde. Es war jedoch nur eine Zeit der Scheinblüte. In den nächsten Jahren, 1931/32, erfolgte ein jäher Absturz, der sich geradezu katastrophal auswirkte und zur teilweisen Schließung des Betriebes zwang. Damals mußte die Henrichshütte verkauft werden. Dieser Verkauf brachte der Firma die notwendigen Geldmittel, die zum Ausgleich der Verluste und zur Erhaltung der Betriebe erforderlich waren. Nach einer Umstellung und Vereinfachung der Werkstätten konnte der Betrieb zunächst in beschränktem Umfang wieder aufgenommen werden. Erst das Jahr der Machtübernahme durch die nationalsozialistische Regierung brachte eine merkbare Besserung. Das Jahr 1933 war der Beginn einer Aufwärtsentwicklung, wie sie schneller und großartiger gar nicht zu denken ist.

Nach 1933 konnte Henschel seine frühere führende Stellung im Lokomotivbau wieder zurückerobern. Das gilt vorwiegend für den Export, in den Henschel als führende deutsche Firma wieder eintreten konnte.

Aber auch in den unruhigen Zeiten des Auf- und Niederganges hat Henschel nie gerastet, den Lokomotivbau zu verbessern und die Entwicklung durch Neuerungen voranzutreiben. So verließen folgende Maschinen das Werk, die als Marksteine in der technischen Entwicklung bezeichnet werden müssen:

1925 die erste Hochdruck-Lokomotive der Welt mit 60 atü der D.R.B.,



Während der Probefahrt des Doppeldeck-Dampfzuges der L.B.E. mit Henschel-Stromlinien-Lokomotive. Mitte: Oscar R. Henschel; links: Direktor Dr. Hinz; rechts: Direktor Dr. Rothe

Übernahme des Lokomotivbaues anderer Lokomotivbauanstalten:

1928 wurde die Lokomotivfabrikation der R. Wolf A. G., Werk Erfurt,

1930 die Hälfte der Lokomotivherstellung der Linke-Hofmann-Werke in Breslau und

1931 der gesamte Lokomotivbau der Hanomag in Hannover übernommen.

Durch diese Transaktionen stieg der Anteil der Henschel & Sohn AG auf etwa zwei Fünftel der gesamten deutschen Lokomotivherstellung. Diese Maßnahmen mußten in wirtschaftlich ungünstiger Zeit als Wagnis gelten, doch zeigte die spätere Entwicklung, daß der Weitblick Oscar R. Henschels sich für das Unternehmen richtig und günstig ausgewirkt hat.

Der Umfang und die Entwicklung des Henschelschen Lokomotivbaues kommt zahlenmäßig am besten in folgenden Angaben zum Ausdruck:

- 1927 die erste Turbinen-Triebtender-Lokomotive der D.R.B.,
- 1928 die erste Kohlenstaub-Lokomotive, Bauart „Stug“ der D.R.B.,
- 1931 die erste Kondensations-Lokomotive für Argentinien,
- 1932 die erste elektrische Vollbahn-Lokomotive der D.R.B.,
- 1933 die erste Mitteldruck-Lokomotive der D.R.B. mit 25 atü,
- 1934 der erste Schnelltriebwagen mit Dampfmotor der L.B.E.,
- 1935 die erste Stromlinien-Schnellfahr-Lokomotive der D.R.B., für 175 km/h,
- 1936 die ersten Stromlinien-Lokomotiven für die Doppeldeck-Dampfzüge der L.B.E.

Diese Entwicklung wird auch durch die erstmaligen Lieferungen von großen Gelenklokomotiven, Bauart „Mod. Fairlie“ und „Garratt“, beleuchtet, von denen folgende Maschinen zur Ablieferung kamen:

- 1927 die ersten Modified Fairlie für Südafrika,
- 1928 die ersten Garratt für Südafrika,
- 1929 die ersten Garratt für Siam,
- 1931 die erste Garratt für Holland,
- 1931 die ersten Garratt für Brasilien.

Außerdem sind in den letzten Jahren nach 1933 umfangreiche Bestellungen aus dem Ausland eingegangen, so an erster Stelle aus: Argentinien, Brasilien, Britisch-Indien, Bulgarien, Chile, China, Griechenland, Siam, Südafrika und der Türkei. Eine nicht unerhebliche Stärkung erhielten die Henschel-Werke unter Oscar R. Henschel durch

- Es erfolgte die Ablieferung der
- 20000. Lokomotive im Jahre 1923,
- 21000. Lokomotive im Jahre 1928, nach einer Bauzeit von 5 Jahren,
- 22000. Lokomotive im Jahre 1933, nach einer Bauzeit von 5 Jahren,
- 23000. Lokomotive im Jahre 1936, nach einer Bauzeit von 3 Jahren,

die Fertigstellung der

- 24000. Lokomotive dürfte voraussichtlich im Laufe des Jahres 1938 erfolgen.

Von den 24 000 Lokomotiven gelangten über 7000 in die ganze Welt; heute fahren Henschel-Lokomotiven in allen fünf Erdteilen.

Als erste Mitarbeiter stehen Herrn Oscar R. Henschel in Kassel als Mitglieder der Direktion zur Seite die Herren

Dr.-Ing. Richard Fichtner, als stellvertretender Betriebsführer und Betriebsdirektor,

Dr.-Ing. Fritz Hinz, als Leiter sämtlicher Konstruktions- und Verkaufsabteilungen,

Dr. rer. pol. L. S. Rothe, als Leiter aller kaufmännischen Abteilungen,

und ferner in Berlin

Dr. Dr. Emil Jacob, als Syndikus unserer Werke.

Im Jahre 1925 wurde die Fabrikation von Lastkraftwagen aufgenommen. Mit der großen Aufwärtsbewegung des Lokomotivbaues hielt die Entwicklung im Lastkraftwagenbau gleichen Schritt. Wie jede neue Fabrikation erst die Vertrauensschwelle der Absatzmärkte überwinden muß, so mußte sich auch der Henschel-Lastkraftwagen seinen Weg bahnen. Auch hier blieben

bis zum Jahre 1933 starke Rückschläge nicht aus. Seit der Machtübernahme sind Henschel-Kraftwagen in größerer Anzahl aus dem Werk herausgegangen, die nicht nur auf den Straßen Deutschlands, sondern auch auf vielen Verkehrswegen Europas und der überseeischen Länder anzutreffen sind. In der kurzen Zeit der LKW-Fertigung hat auch Henschel an der Entwicklung des Kraftwagens großen Anteil. Auf der Londoner Ausstellung im Jahre 1931 wurde der erstmalig herausgebrachte Henschel - 12 - Zylinder - 250 - PS-Motor gezeigt. Die umfangreichen Arbeiten der Entwicklung des Henschel-Dampf-Kraftwagens und verschiedener Verbesserungen des neuzeitlichen Kraftwagens reihten Henschel unter die führenden Kraftwagenfirmen ein. Besonders die Herstellung von großen, schweren Wagen hat den Ruf der Firma Henschel auf diesem Gebiet der Fertigung gefestigt.

Am 30. März 1933 wurden die Henschel Flugzeug-Werke A. G. Berlin gegründet. Schon ein halbes Jahr später wurde am 2. September das Werk Berlin-Johannisthal eröffnet. Am 15. Oktober 1934 erfolgte der erste Spatenstich in Schönefeld bei Berlin zur Anlage eines eigenen Flugzeugwerkes mit Flugplatz, und drei Monate danach konnte Oscar R. Henschel am 17. Januar 1935 den Grundstein zum Verwaltungsgebäude der Henschel Flugzeug-Werke A. G. legen. Diese Daten zeigen am besten das „Henschel-Tempo“, mit dem die alte Lokomotivfabrik mithalf, den Aufbau der deutschen Wirtschaft voranzutreiben. Bei der Durchführung der gewaltigen Aufgaben, die mit der Errichtung des neuen Unternehmens verbunden waren, stand Direktor Walter Hormel als engster Mitarbeiter an der Seite Oscar R. Henschels und hat als Betriebsführer der Henschel Flugzeug-Werke A. G. das Werk Oscar R. Henschels in einem Zeitraum von vier Jahren zur Vollendung geführt.

In den Dienst der jungen Firma traten als Aufbaupioniere Betriebsdirektor Dipl.-Ing. Frydag, Chefkonstrukteur Dipl.-Ing. Nicolaus, Dr.-Ing. Rühl, Oekl, Prokurist Heitmann und Baudirektor Biskaborn, denen die Durchführung der Betriebsorganisation, des Betriebsanlaufes und des Bauprogramms zu danken ist.

Heute, nach vier Jahren steht ein modernes großes Werk der Luftfahrtindustrie ebenbürtig neben den Mutterbetrieben; die dritte Forderung Oscar R. Henschels „Für die Luft“ ist erfüllt.

Neben der Herstellung von Lokomotiven, Kraftwagen und Flugzeugen läuft die Produktion von Maschinen für den Straßenbau, wie Dampf- und



Die Henschel-Villa in Kassel

Motorwalzen sowie Straßenbearbeitungsmaschinen. Auch diese Henschel-Maschinen haben den Weg ins Ausland gefunden: Henschel-Walzen sind in Bulgarien, Griechenland, Siam und anderen Ländern in großer Anzahl in Tätigkeit. Der kurze Rückblick auf die vergangenen zwölf Jahre zeigt, daß die Henschel & Sohn AG durch die umsichtige und energische Leitung des Betriebsführers Oscar R. Henschel heute zu einer der ersten Firmen der deutschen Industrie geworden ist, deren Name über die Grenzen Deutschlands hinaus in allen Teilen der Erde den besten Ruf genießt. Damit hat die Henschel & Sohn AG auch den Weltruf deutscher Werkmanns- und Wertarbeit gefördert.

Oscar R. Henschel verheiratete sich am 1. September 1936 mit Fräulein Irene von Siemens. Frau Henschel wurde am 18. März 1917 in Berlin geboren. Sie ist die Urenkelin des bekannten deutschen Erfinders und Pioniers Werner von Siemens. Am Tage seiner Hochzeit vollendete unser Betriebsführer sein 37. Lebensjahr und am gleichen Tage verließ die 23 000. Lokomotive das Kasseler Werk. Der vielseitige Sinn dieses Tages verbindet Betriebsführung und Gefolgschaft zu einer geschlossenen Einheit, die den einzelnen früheren Brotgänger zum Glied der Henschel-Gemeinschaft macht. Diesen Gedanken gab Oscar R. Henschel Ausdruck in der Schaffung und in dem Geschenk der Werkzeitung „Der Henschelstern“ an die Gefolgschaft. Über dem materiellen Geschenk steht hier der herrliche Wille und wundervolle Gedanke:

„Ich schenke Euch das Bindeglied aller Henschelaner!“

Gedanken über die dreijährige Lehrzeit

Direktor Dr. Sichter

In meiner früheren Stellung bei der MAN in Nürnberg hatten die Lehrlinge grundsätzlich eine vierjährige Lehrzeit. Hier bei Henschel & Sohn traf ich 1918 auf die dreijährige Lehrzeit. In Bayern machte ich die Beobachtung, daß häufig eine dreijährige Lehrzeit gegolten hat, und nur hier und da eine vierjährige Lehrzeit verlangt wurde. Ich hatte also reichlich Gelegenheit, die Unterschiede zwischen vier- und dreijähriger Lehrzeit kennenzulernen. Warum kam nun die Firma Henschel & Sohn mit einer dreijährigen Lehrzeit zurecht, während die MAN eine vierjährige Lehrzeit beanspruchte?

Die MAN hatte eine eigene Werkschule, ebenso auch die Firma Henschel & Sohn AG. Der grundlegende Unterschied zwischen beiden Werken besteht darin, daß die Lehrlinge bei der MAN während der Arbeitszeit die Schule besuchen, bei Henschel dagegen wird die Arbeitszeit der Lehrlinge voll durchgehalten, wie die Arbeitszeit der übrigen Arbeiter, und nach Schluß der Arbeitszeit besuchen die Lehrlinge die Werkschule. Rein zeitlich genommen stellt sich die Sache so dar, daß bei der vierjährigen Lehrzeit die Lehrlinge — da sie täglich fast 2 Stunden Unterricht haben — pro Jahr etwa $300 \times 2 = 600$ Stunden Arbeitszeit verlieren oder in vier Jahren insgesamt 2400 Stunden. Die gleiche Zeit haben die Lehrlinge bei der dreijährigen Lehrzeit nicht verloren. Rechnet man diese 2400 Stunden, die sie für den Unterricht aufwenden müssen, von der Lehrzeit der Lehrlinge der MAN ab, so verlieren die Lehrlinge tatsächlich ein Jahr praktische Lehre, also arbeiten die Lehrlinge bei der vierjährigen Lehrzeit praktisch nicht länger im Betriebe als die dreijährigen Lehrlinge bei Henschel. Das ist rein zeitlich gesehen der Unterschied!

Bei der vierjährigen Lehrzeit wollte man zunächst die Lehrlinge nicht über die Arbeitszeit hinaus noch geistig beanspruchen, ein Grundsatz, der ja auch vielfach vor dem Umsturz und auch noch nach dem Umsturz hochgehalten wurde. Man sagte, wenn die Lehrlinge einen ganzen Tag gearbeitet hätten, seien sie nicht mehr in der Lage, geistig frisch die Aufgaben in der Schule zu bewältigen, die Schule habe also dann nicht den nötigen Wirkungsgrad. Es sei viel besser, täglich ein paar Unterrichtsstunden zu geben, am besten in der Frühe, wo der Geist des Jungen noch frisch und aufnahmefähig sei, was am Schluß der Arbeitszeit weniger der Fall wäre. In den eigenen Werkschulen kann man die Sache ja so einrichten, wie es bei der MAN war. Dagegen geht es in den Berufsschulen, die in der Stadt ge-

bräuchlich sind, überhaupt nicht, daß man die Lehrlinge täglich aus dem Betriebe zieht und nachher wieder in den Betrieb gehen läßt. Man hilft sich so, einen ganzen Tag Unterricht zu geben, bewältigt also die ganzen Themata an einem Tage, hat dann wieder eine Woche Ruhe, und dann kommt wieder der fürchterliche Tag, der vielfach zum Schwänzen anreizt. Diese Methode ist keineswegs gut. Auch hier ist die Rechnung dieselbe. Im Jahre werden jedenfalls 50 Wochentage Schule gegeben. Bei vierjähriger Lehrzeit sind das 200 Arbeitstage, die auf diese Art und Weise der praktischen Ausbildung verlorengehen, oder eine vierjährige Lehre mit einem derartigen Schulbetrieb läßt für die praktische Arbeit nur etwa drei Jahre übrig, wie es auch bei Henschel & Sohn geübt wird.

Es fragt sich nun, ob die Schüler oder Lehrlinge nach getaner Arbeit noch imstande sind, ihre Aufgaben zu lösen und den Vorträgen der Lehrer zu folgen. Soweit wir feststellen konnten, ist dies der Fall. Die Arbeitszeit ist im allgemeinen durchgehend, so daß der Schluß der Arbeitszeit zwischen 4 und 5 Uhr nachmittags fällt. Die Stunden nachher kann der Lehrling noch gut aushalten, und — wie die Erfahrung zeigt — ist es bei uns wie in jeder anderen Schule. Es gibt sehr gute, gute, faule und sehr träge Schüler. Wir können sagen, daß sowohl im Zeichnen als auch in der Naturlehre und in den übrigen Fächern, wie Staats- und Bürgerlehre, sehr gute Leistungen herauskommen, so daß, wenn unsere Lehrlinge ihre Lehrzeit herumhaben, meistens die guten Lehrlinge auch in der Schule tüchtig gewesen sind und — was Theorie und Schreiben und Rechnen anbelangt — draußen ihren Mann stehen. Wir glauben nicht, daß ein wesentlicher Unterschied sein wird zwischen drei- und vierjährigen Lehrlingen, die ernst ihre Pflicht erfüllen, sowohl praktisch als auch in der Schule, und die eine gute Auffassungsgabe haben und Eifer und Fleiß zeigen. Wir können nur sagen, daß wir gute Erfahrungen gemacht haben, und sozial gedacht schadet es sicherlich nicht, wenn der Lehrling nach 4 Uhr in der Schule sitzt und sich nicht auf den Straßen herumtreibt. Es ist besser und für junge Leute vorteilhafter, wenn sie noch 2 Stunden in der Schule sitzen, als daß sie die Zeit nutzlos auf der Straße vergeuden. Es kann auch nicht so schlimm sein für das Wachstum des Jungen, wenn man bedenkt, daß in früheren Jahren in den sogenannten Abendschulen der Unterricht von 8 bis 10 Uhr abends gedauert hat und noch bei Lampenlicht gelehrt und gezeichnet wurde.

Aus diesen Abendschulen sind sehr tüchtige Leute hervorgegangen. Auch hier gilt der Grundsatz: Der Lehrling ist ein Lernender und noch nicht ein Fertiger!

Besonders vor dem Umbruch, im alten Regime, ist man an die Firma Henschel herangetreten, die Schulzeit der Lehrlinge in die Arbeitszeit zu legen. Wir haben uns stets dagegen gewehrt und sind nicht davon abgegangen, denn wir konnten den Eltern eine dreijährige Lehre bieten mit der Aussicht, daß unsere Lehrlinge gut, reichlich und handwerksmäßig vorgebildet wurden, und die Lehrlinge nach drei Jahren bereits in die Lage kamen, zu verdienen und ihre Eltern zu unterstützen. Die Ausbildung der Lehrlinge spielt sich bei uns wie folgt ab.

Zunächst kommen die Lehrlinge in die Lehrlings-Ausbildungswerkstätte. In dieser Werkstätte bleiben Dreher, Schlosser usw. ein volles Jahr. Die Lehrlingswerkstatt hat die Aufgabe, die jungen Lehrlinge in die Anfänge und Grundzüge ihres Handwerks richtig einzuführen und zu schulen. Nach einjähriger Tätigkeit kommen die Lehrlinge in die großen Werkstätten, damit sie das Arbeiten, wie es in der Praxis und in der Werkstätte üblich ist, genau kennenlernen. Sie arbeiten hier meistens in den Kolonnen. Wie mißlich wäre es in einem solchen Falle, wenn die Lehrlinge ihre Arbeitszeit täglich um 2 Stunden unterbrechen müßten, um zur Schule zu gehen. Dazu kommt aber noch der Anmarsch zur Schule und nach Schulschluß wieder der Abmarsch zur Werkstätte, alles verlorene Zeit. Die Lehrlinge sind auch dann nicht voll und ganz bei der praktischen Arbeit, sondern in Gedanken meistens schon in der Schule, oder umgekehrt. Die Kolonne hat dann auch von der Mitarbeit des Lehrlings nicht viel, weil er wieder wegläuft. Ich mußte oft bei der MAN hören, daß die Lehrlingsarbeit wenig Zweck habe, weil der Lehrling doch wieder halbe Tage nicht bei der Arbeit sei. Wie anders ist das bei uns! Die Lehrlinge arbeiten voll und ganz mit den Kolonnen, beginnen damit, teilen damit die Pausen und beenden mit ihnen die Arbeit. Die ganze Arbeitszeit wird ausgefüllt, und der Lehrling hat reichlich Gelegenheit, während der 2 Jahre, die auf die Ausbildung in der Lehrlingswerkstätte folgen, gründlich im Handwerk unterrichtet zu werden, um so mehr, weil er durch die dauernde Beaufsichtigung durch den Meister und die Arbeiten in der Kolonne alle Handgriffe kennenlernt. Neuerdings (sobald unsere neue Lehrlingswerkstätte errichtet ist) sollen die Lehrlinge das letzte halbe Lehrjahr wieder in der Lehrlingswerkstätte zubringen. Sie sollen sich hier noch einmal in die Grundzüge vertiefen, wiederholen und so den letzten Schliff

erhalten. Wir glauben, daß mit einer solchen Ausbildung, die dann noch getragen ist von einem entsprechenden Unterricht in der Werk-schule, der Lehrling wirklich zu einem richtigen und tüchtigen Facharbeiter herangebildet wird.

Um das Bild unserer Lehrlingsausbildung zu vervollständigen, mag noch angeführt werden, daß wir alljährlich die besten Lehrlinge, d.h. diejenigen, die am besten abschneiden, sowohl hinsichtlich der Schule als auch hinsichtlich der praktischen Arbeit, die also das Zeug zu den besten Facharbeitern in sich haben, auf das technische Büro geben. Dort machen sie noch ein Jahr Lehre mit. Diese jungen Facharbeiter sollen nämlich dann zu guten Zeichnern, Detail-Konstrukteuren und (wenn sie sich bewähren und weiterbilden) zu Konstrukteuren herangebildet werden. Damit haben diese jungen Techniker eine gute Ausbildung erhalten, weil sie vollkommen praktisch durchgebildet wurden und eine abgeschlossene Lehre hinter sich haben. Es wird diesen jungen Leuten beim Eintritt nicht versprochen, daß wir sie auf das Büro nehmen, sondern eine solche Maßnahme kommt erst in Betracht, wenn die Lehre vollendet ist, und eine Auswahl für das technische Büro zu treffen ist. Wir haben nämlich früher beobachtet, daß bei Zusagen, die Leute später auf das Büro zu nehmen, das Interesse des Lehrlings am Betriebe verlorengelht, und er sich mehr dünkt als andere. Wir haben mit diesen Zeichnerlehrlingen dann später ausgezeichnete Erfahrungen gemacht, und sie sind gute Mitarbeiter auf dem technischen Büro geworden. Bei Krisen, wenn man diese Leute auf dem Büro nicht mehr voll beschäftigen kann, genießen diese dann den Vorteil, daß sie (wenn auf dem Büro keine Arbeit für sie vorhanden ist und sie anderweitig keine Anstellung bekommen können) dann als Facharbeiter gehen und sich so durchbringen können, weil sie eine richtige Lehre durchgemacht haben. Dieses Vorgehen hat sich ausgezeichnet bewährt.

Daß unser Lehrlingssystem Anerkennung findet, geht daraus hervor, daß sich immer sehr viele Eltern um Lehrstellen für ihre Kinder bei uns bewerben, und dann sehr traurig und niedergeschlagen sind, wenn wir nicht alle Gesuche berücksichtigen können.

Wir freuen uns heute, daß wir unsere Ansicht gegen große Widerstände durchgehalten haben und unser System verteidigt haben. Um so mehr freuen wir uns aber, daß heute die Tendenz und die Stimmung dahin gehen, mit einer kürzeren Lehrzeit dem Mangel an Facharbeitern zu steuern.



Friedrich-Ernst von Heynitz

* 20. 5. 1909

† 10. 4. 1937

rechts Pilot Voß

Zum Gedenken

Werkaufnahme H. F. W.

Am Sonnabend, dem 10. April 1937, wurde Friedrich-Ernst von Heynitz in Ausübung seiner Dienstpflicht zur großen Armee der Flieger abberufen. Friedrich-Ernst von Heynitz wurde am 20. Mai 1909 in Döbeln i. Sa. geboren als Sohn des Majors Ernst von Heynitz und der Frau Therese, geb. von Funcke. Er verlor den Vater bereits 1913. Nachdem er die Vorschule und die humanistischen Gymnasien in Meißen und Dresden besucht und die Reifeprüfung bestanden hatte, wandte sich Friedrich-Ernst von Heynitz Ostern 1928 der Fliegerei zu. Nach 1½-jähriger Ausbildung an der Deutschen Verkehrsfliegerschule in Schleißheim trat er 1929 als Offiziersanwärter in das 6. Preußische Artillerie-Regiment ein, in dem er 1932 zum Leutnant befördert wurde. Im März 1933 kam er zur Luftwaffe, und ein Jahr später erfolgte seine Beförderung zum Oberleutnant und die Ernennung zum Fluglehrer bei der Jagdfliegerschule in Schleißheim. Am 1. Januar 1936 nahm er seinen Abschied und folgte einer Berufung als Einflieger bei den Henschel Flugzeug-Werken.

In kurzer Zeit hatte sich Friedrich-Ernst von Heynitz die Herzen der Gefolgschaft erobert. Seine einfache Art, die alles Laute und Aufdringliche ablehnte, die kein Zagen und langes Wägen kannte, machte ihn zum vorbildlichen Arbeitskameraden, der als Vorgesetzter ungeteilte Hochachtung genoß. Er gab sein Leben für die große Sache der deutschen Fliegerei. Zwei Tage noch ruhte er unter seinen Arbeitskameraden, bevor ihm die Gefolgschaft das letzte Geleit gab.

Am Dienstag verließ Friedrich-Ernst von Heynitz seine Arbeitsstätte. Der Betriebsführer, Direktor Hormel, sprach den Abschiedsgruß, den letzten Gruß der Gefolgschaft, aus deren Mitte von Heynitz gerissen wurde:

„Es heißt Abschiednehmen. — Abschiednehmen von einem Kameraden, mit dem uns eben noch die Arbeit für Führer und Vaterland aufs innigste verband. Friedrich-Ernst von Heynitz ist abberufen zur großen Armee der Flieger. Offizier und Flieger vom Scheitel bis zur Sohle, prädestiniert für seinen Beruf, in dem er noch viel geleistet hätte, vornehm und ruhig, gerade und zuverlässig, mutig und besonnen, geschätzt von seinen Mitarbeitern und der Gefolgschaft, als Kamerad uns allen ans Herz gewachsen. Wir danken ihm für seine Arbeit und die Förderung der großen Aufgaben. Wir selbst bleiben zurück, im Geist die Worte des guten Kameraden „Als wär's ein Stück von mir!“ Von Heynitz, Du verläßt jetzt Deine Arbeitsstätte. Alle Kameraden grüßen Dich zum letztenmal!“

Friedrich-Ernst von Heynitz ruht im väterlichen Erbbegräbnis in Heynitz, wo ihn die heimatliche Erde des väterlichen Gutes bettet. Siebenhundert Jahre ist dieser Boden Heynitzsches Land, das Deutschland viele Offiziere, hohe Beamte und Landwirte geschenkt hat. Auch Friedrich-Ernst von Heynitz ging als ganze Persönlichkeit, als Offizier für immer heim.

Die Bestrebungen der deutschen Industrie, die im Jahre 1932 vom damaligen Reichsverband der deutschen Industrie zum Schutze der Produktion im Ernstfall eingeleitet wurden und die Schaffung eines aktiven Werkluftschutzes zum Ziele hatten, waren bei der Einstellung der Systemregierung und der Gewerkschaften zum Scheitern verurteilt. Wie auf allen Gebieten der deutschen Lebensinteressen hat die nationalsozialistische Regierung auch auf dem Gebiete des zivilen Luftschutzes Wandel geschaffen.

Wenn am 10. März 1937 in Schönefeld eine Werkluftschutzübung größten Ausmaßes abgehalten werden konnte — die gewiß im Gesamtgeschehen täglicher Aufbauleistungen gering und einzeln erscheinen mag —, so ist sie einzig das Resultat aller Kräftefaktoren nationalsozialistischen Staatsaufbaus überhaupt. Die Henschel Flugzeug-Werke A. G. haben die Durchführung der luftschutztechnischen Belange bei der Planung ihres Werkes Schönefeld im Jahre 1934 zur grundlegenden Voraussetzung der Bauausführung gemacht. Das Wesentliche dieser Voraussetzung war die Forderung ein in sich geschlossenes Werkbild zu erzielen, in dem alle Einzelheiten in der Klarheit der einheitlichen Linie und in der Anlehnung an die landschaftliche Umgebung aufgelöst erscheinen. Daneben unterblieb bei der Errichtung des Werkes keine bauliche Maßnahme, die für den Ernstfall den Schutz der Gefolgschaft und der Produktion sicherstellt. Damit verdienen die luftschutztechnischen Einrichtungen dieses Werkes besondere Beachtung durch die Tatsache, daß keine Ersatzmaßnahmen getroffen wurden und keine Ersatzmaßnahmen getroffen werden brauchen, sondern daß das Werk gegen Feindmacht aus der Luft jederzeit gerüstet ist. Die zur Durchführung des Werkluftschutzes verhältnismäßig hoch anfallenden Kosten wurden grundsätzlich aufgebracht, um die Ausführung nicht an dieser Frage scheitern zu lassen. Desgleichen erforderte die Ausbildung und Ausrüstung der für den aktiven Luftschutz nötigen Trupps erhebliche Mittel, bei deren Bereitstellung allein der Verteidigungsgedanke ausschlaggebend war. Diese Arbeiten und Ausgaben wurden anlässlich der Übung als vorbildlich von den behördlichen Stellen angesprochen.

In planmäßiger Durchführung eines geregelten Dienstes wurden Luftschutztrupps aufgestellt, ausgebildet und für ihre speziellen passiven Abwehrfragen ausgerüstet. Wer an der Schaffung

dieses Werkluftschutzes mitgearbeitet hat, wird sich noch der vielen „Wenn“ und „Aber“ entsinnen, die von den ganz großen „Könnern“ als hieb- und stichfest eingeworfen wurden und letzten Endes nur von dem restlos zur Durchführung drängenden Aufbaugeist der Betriebsführung und der hierzu berufenen Gefolgschaft beseitigt wurden.

Wie bei allen großen Aufgaben war viel Neuland zu bearbeiten. Theorie stand der praktischen Ausführung so oft gegenüber, daß nur ein Grundsatz sich Bahn brach: „Handeln, auch wenn es falsch ist. Dann weiß man, wie es richtig ist.“ Es wurden keine parlamentarischen Besprechungen abgehalten, nein, allein der unbeirrbare Wille zur Schaffung und die planmäßige Anpassung an die Werkseigenart brachten das zuwege, was heute der Werkluftschutz der Henschel Flugzeug-Werke A. G. ist.

Ob und wie weit dieser Werkluftschutz als ausreichend und ausgebildet zu gelten hat, wurde von der Leitung der Bezirksvertravensstelle der Reichsgruppe Industrie mit demselben Grundsatz „Handeln!“ geklärt: „In Schönefeld wird eine Übung durchgeführt, die neben der Feststellung des Ausbildungsstandes als Lehrübung für das ‚Richtig‘ und für das ‚Falsch‘ in der allgemeinen Werkluftschutzausbildung abzuhalten ist!“ Die Gefolgschaft, die als Einsatzgruppe an dieser Übung teilnahm, sollte zeigen, ob der bisher beschrittene Weg in der Ausbildung den Anforderungen des Luftschutzes eines großen Werkes genügt. Der Abschluß dieses Pionierwerkes der Ausbildung und Organisation sollte den so vorbereiteten Marschweg zur letzten umfassenden Ausbildung der gesamten Gefolgschaft freigeben. Über diese Bedeutung hinaus wurden neue Richtlinien aufgestellt, die auch für andere große Werke gelten, die bei der Übung durch ihre Betriebsführer und Werkluftschutzleiter vertreten waren.

Aus dem Zweck dieser Übung ergaben sich automatisch Handlung und Einlagen für die Übungsleitung. Erreicht werden sollte vor allen Dingen ein möglichst naturgetreues Bild, wie es im Ernstfall zu erwarten ist. Damit erhielt diese Übung den Charakter eines Manövers, dessen Verlauf wiederzugeben nicht Aufgabe dieser Ausführungen ist. Das dürfte zum Zwecke der Übungsauswertung an anderer Stelle erfolgen. Hier verdient die Tatsache Erwähnung, daß alle Aufgaben, die den Trupps gestellt werden, vorbildlich

Flieger über Schönfeld



Nach Werkaufnahmen (4) H. F. W. Montage Roe.

und lehrreich gelöst worden sind. Um jeden Anschein zu vermeiden, daß ein „Türke“ zur Selbstberuhigung oder zum Nachweis der Existenzberechtigung des Luftschutzes bzw. der bisher durchgeführten Arbeiten „gedreht“ werden soll, wurde als erste Voraussetzung eine objektive Beurteilung der Übung sichergestellt. So waren als Leiter und Schiedsrichter Herren bestellt, die beruflich als Spezialisten der ihnen bei der Übung zufallenden Schiedsrichteraufgaben gelten müssen.

Die nebenstehende Großaufnahme soll dem Leser einen Einblick in diese Übung geben. Es wurde bewußt von einer Unterschriftung Abstand genommen, um dieses Bild für sich selbst und das sprechen zu lassen, was alle Schiedsrichter übereinstimmend erklärten: „Es ist alles Erdenkbare geleistet worden, die Trupps haben ihre Aufgaben mustergültig und stramm durchgeführt. Die luftschutztechnischen Anlagen und die Ausbildung der Männer garantieren für den Schutz des Werkes.“



Blick in einen Schutzraum der Einsatzgruppe. Der Raum bietet Schutz vor Splitterwirkung und chemischen Kampfstoffen. An den Wänden wird die Ausrüstung der Männer griffbereit aufbewahrt



Im Schutzraum der Fernsprechzentrale der Befehlsstelle des Werkluftschutzleiters laufen alle Meldungen der Beobachtungsstellen während eines Feindangriffes ein. Von hier erhalten auch die Trupps der Einsatzgruppe die Befehle der Werkluftschutzleitung

Werkluftschutz - Bereichs - Vertrauensstelle der Reichsgruppe Industrie

Bereich: Berlin, Brandenburg und Grenzmark

Fernruf: B 2 Lützow 7951

Berlin W 35, den 24. M ä r z 193 7
Potsdamer Straße 112

Sch/Fr.

In der Antwort anzugeben!

Egb. Nr. 1327/137

Betrifft: Übung.

An die Betriebsführung der Fa.

Henschel Flugzeugwerke G.m.b.H.,

Schönefeld/Kr.Teltow

= = = = =

Wir geben Ihnen Kenntnis von einem hier eingegangenen Schreiben des Herrn Regierungspräsidenten in P o t s d a m vom 22.3.1937:

" Der meiner Regierung zugeteilte Major der Schutzpolizei B e y e r hat mir berichtet, daß die am 10.3.1937 bei den Henschel-Flugzeugwerken in Schönefeld durchgeführte Werkluftschutz-Vollübung einen vorbildlichen Stand der Abwehrbereitschaft des Werkes, der Ausbildung und des Geistes von Führer und Mann erkennen ließ.

Ich schließe mich den Ausführungen des Herrn Majors Beyer in seiner Schlußbesprechung an und bitte, der Betriebsführung, dem Herrn Luftschutzleiter, seinen Unterführern und allen Männern des Werkluftschutzes meine besondere Anerkennung für die bisher geleistete Arbeit übermitteln zu wollen. "

Wir freuen uns über die Anerkennung des Herrn Regierungspräsidenten und dürfen gleichzeitig auch unseren Dank nochmals besonders zum Ausdruck bringen.

Heil Hitler !
Werkluftschutz-Bereichsvertrauensstelle
Berlin, Brandenburg-Grenzmark
der Reichsgruppe Industrie

Nirgends hat der Spruch „Grau ist alle Theorie“ wohl mehr Berechtigung als bei unseren Luftschutzarbeiten. Wohl keiner von uns hat einen „modernen“ Luftkrieg praktisch miterlebt, folglich gibt es auch nur wenige Fachleute, die auf den schwierigen und verzwickten Untergebieten diejenigen „praktischen“ Kenntnisse haben, um in Vorträgen und Abhandlungen einwandfreie Richtlinien geben zu können. Es liegen wohl gewisse Erfahrungen aus Ereignissen in anderen Ländern vor, die von berufener Stelle für uns entsprechend ausgewertet werden.

Vorläufig jedoch haben für den zivilen Luftschutz und damit auch für unseren Werkluftschutz diejenigen einen gewissen Vorsprung, die bestimmte Richtlinien für den Luftschutz herausgaben oder die schon seit Jahren praktische Luftschutzarbeit leisteten.

Ein Haupterfordernis für alle im Werkluftschutz tätigen Mitglieder ist Kameradschaftlichkeit, denn hier gilt ganz besonders das Wort: „Einer für alle und alle für einen“. Außerdem muß jeder Volks- und Werkgenosse von der Notwendigkeit des Werkluftschutzes überzeugt sein.

Es war nicht leicht, diese Gedanken bis in die kleinste Zelle hineinzutragen, zumal Angehörige der Wirtschaft zu leicht alles nur mit kaufmännischen oder technischen Augen betrachten und Zukunftsmöglichkeiten, d. h. Dinge, die vielleicht noch in weiter Ferne liegen, in den rein praktisch ausgerichteten Gedankenkreis nur sehr schwer eingefügt werden konnten.

Dank der aufklärenden Arbeiten der mit der Durchführung des gesamten Luftschutzes beauftragten behördlichen und zivilen Stellen wurde jedoch allmählich der Widerstandswille in unserem Volke so gestärkt, daß mit der Schaffung einer starken militärischen Abwehr gegen die Bedrohung aus der Luft auch die nebenher laufenden, ganz selbstverständlichen Selbstschutzmaßnahmen des passiven Luftschutzes von den meisten Volksgenossen nach den gegebenen Anweisungen mit einem größeren Verständnis durchgeführt werden.

Auf ein neues Angriffsmittel und dessen Wirkungen ist stets ein neues Gegen- oder Abwehrmittel gefolgt und, wenn innerhalb der ganzen Nation der Luftschutz Sache aller Volksgenossen geworden ist, dann erst erhalten die Einrichtungen zum Schutze für Mensch und Sache ihre volle Bedeutung.

In dem Beitrag „Luftschutz und Industrie“ in Nr. 2 „Der Henschelstern“ hat Verfasser die Entwicklung des „Luftschutzes“ und die Entstehung des Reichsluftschutzbundes geschildert. In Ergänzung hierzu muß erwähnt werden, daß der Werkluftschutz seine Arbeiten sowohl in organisatorischer

wie auch in praktischer Hinsicht unter Führung der Reichsgruppe Industrie durchführt, die wiederum alle Anordnungen von dem Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Generaloberst Hermann Göring, erhält.

Im Werkluftschutz sind infolgedessen ganz bestimmte Vorschriften auf allen Gebieten maßgebend. Wenn z. B. heute ein Mitglied der Einsatzgruppe des Werkluftschutzes seine Arbeitsstelle wechselt und im neuen Betrieb wiederum für den Werkluftschutz eingeteilt wird, müssen dort dieselben Kommandos sowie Bezeichnungen für Schutzmaßnahmen und Einrichtungen, für Geräte und für persönliche Ausrüstung eingeführt sein, wie sie dem Mitglied zuvor geläufig waren. Trotzdem kann für den Gesamtausbau keine für alle Betriebe gültige Regel aufgestellt werden, vielmehr muß sich der Werkluftschutz den gegebenen Betriebs- und Lageverhältnissen anpassen. Hier setzen die Schwierigkeiten zuerst ein. Vorwiegend sind es die großen Betriebe, bei denen luftschutztechnische Vorbereitungen und Maßnahmen ungleich schwieriger durchzuführen sind als bei den kleinen Betrieben und Werkstätten.

Zwei Werke, mit angenommen je 1000 Gefolgschaftsmitgliedern, können in der Art ihrer Lage, ihrer Baulichkeiten und Fertigung ganz verschieden aussehen und müssen daher im Werkluftschutz auch ganz verschieden behandelt werden. Das eine Werk fertigt z. B. feinmechanische Instrumente oder Apparate und liegt mitten im dichtbevölkerten Großstadtviertel, das andere Werk mit ebenfalls 1000 Köpfen liegt außerhalb der Stadt und fertigt große Eisenkonstruktionen, wie Brücken usw., oder es handelt sich um einen Betrieb mit großem Werkgelände, mit weit auseinanderliegenden Montagehallen und mit dazwischen liegenden kleineren Büro- und Lagergebäuden.

Für den aktiven Werkluftschutz werden im zweiten Fall ganz andere Maßnahmen notwendig als im ersten Fall, auch wird die Stärke der Einsatzgruppe und die Verteilung der Schutzräume ganz verschieden sein. Oder man denke sich Großbetriebe mit Tausenden von Gefolgschaftsmitgliedern, die in einem einzigen Gebäude beschäftigt sind, im Gegensatz zu einem auf einem Riesengelände liegenden Werk mit Einzelhallen und -werkstätten und derselben Anzahl Beschäftigter.

Man sieht daraus, daß die Richtlinien den Bedürfnissen entsprechend nur sinngemäß angewendet werden können.

Es ist oft sehr schwer, in bestehenden Werken die notwendigen Schutzmaßnahmen durchzuführen. Kellerräume, soweit überhaupt welche vorhanden sind, liegen meist voll Material, oder es sind

Wirtschaftsbetriebe, Garderoben usw. untergebracht, meist mit Verteilungsanlagen für Dampf, Strom, Gas, Luft und Wasser. Der Ausbau zu vorschriftsmäßigen Schutzräumen ist also in solchen Fällen ohne ganz empfindliche Störungen äußerst schwierig, oft geradezu unmöglich. Es müssen daher andere Wege, etwa durch Einbau von Schutzräumen in freies Gelände oder durch Sonderbauten, beschriftet werden. Da sich der Luftschutz in Splitterschutz, Feuerschutz, Gasschutz und Sichtschutz gliedert, ist diesen Gebieten gleiche Aufmerksamkeit zu widmen.

Für die Beseitigung der Schäden an wertvollen, betriebswichtigen Anlagen ist der Wiederherstellungstrupp zuständig (Splitter-schutz).

Für den Feuerschutz, als dem wichtigsten, wird der Feuerwehrtrupp bzw. die Werksfeuerwehr eingesetzt, mit all den Einrichtungen und Ausrüstungen, die zur wirksamen Bekämpfung von zahlreichen Brandherden (Brandbomben) notwendig sind. Als meist stärkster Trupp bildet der Feuerwehrtrupp das Rückgrat der Einsatzgruppe.

Gasspürer- und Entgiftungstrupps sollen die Gefolgschaft vor der Einwirkung chemischer Kampfstoffe bewahren. Der Gasschutz ist sowohl ein persönlicher als auch ein Raumschutz. Auch bei ihm handelt es sich um bautechnische Angelegenheiten, sowie um die Kenntnis der Wirkung von Kampfstoffen und deren Bekämpfung (Gasmasken, Gasanzüge, Entgiftungen von Mensch und Sachen, Raumabdichtung usw.).

Beim Sichtschutz schließlich handelt es sich um alle diejenigen Maßnahmen, die notwendig sind, ein Werk vorschriftsmäßig abzublenden, zu verdunkeln und zu tarnen. Hierbei muß die Verdunkelung so durchgeführt werden, daß die Produktion unbehindert weitergeführt werden kann.

Auf allen Gebieten des Luftschutzes sind bei der bisherigen Arbeit viele Fortschritte erzielt und große Erfahrungen gesammelt worden. Die weiteren Erkenntnisse werden es ermöglichen, bei eifriger Mitarbeit aller im Werkluftschutz aktiv eingeteilten Kräfte unsere für Deutschlands Wirtschaft so notwendigen Werke und das Leben ihrer Angehörigen im Rahmen des Möglichen zu schützen.



Sanitätstrupp des Werkluftschutzes der Henschel & Sohn AG

Neuregelung der Arbeitszeit für Angestellte

Die Arbeitszeit der Angestellten – soweit es sich nicht um Magazin- und Betriebsbeamte handelt – wird von **Montag, den 5. April 1937** an wie folgt festgesetzt:

Für T.B. 1, 2, 3, 4, 10, 11, 12, T.A. (Techn. Auftragsabtlg.) und Pausbüro (Klappert)

Montag – Freitag:

Von 7 bis 16 Uhr; **Pause** von 12 bis 12.30 Uhr.

Sonnabend:

Von 7 bis 12.30 Uhr; **ohne Pause.**

Für die Angestellten der übrigen Büros

Montag – Freitag:

Von 7.30 bis 16.30 Uhr; **Pause** von 13 bis 13.30 Uhr.

Sonnabend:

Von 7.30 bis 13 Uhr; **ohne Pause.**

Für die Magazin- und Betriebsbeamten sowie für Abteilung für Arbeiter-Angelegenheiten bleibt es wie bisher.

gez. Dr. Rothe.

Dr. Hinz.

Darstellungen im Staatstheater für die Gefolgschaft

Herr Henschel hat für die Gefolgschaft wieder eine Reihe Vorstellungen im Staatstheater gestiftet.

Bekanntlich kann nur ein Teil der Gefolgschaft berücksichtigt werden, da der Zuschauerraum nur über 1400 Sitzplätze verfügt. In erster Linie sollen daher – wie bisher – die Eintrittskarten an die dienstältesten Gefolgschaftsmitglieder abgegeben werden.

Wir weisen erneut ausdrücklich darauf hin, daß es den Gefolgschaftsmitgliedern strengstens untersagt ist, die ihnen übergebenen Eintrittskarten an Arbeitskameraden, Familienangehörige (Ehefrau und Kinder) oder gar an werksfremde Personen weiterzugeben.

Jedes Gefolgschaftsmitglied soll zunächst wieder einmal an einer Henschel-Vorstellung teilgenommen haben; erst dann kann es bei weiteren Vorstellungen berücksichtigt werden.

Bei Behinderung ist die Eintrittskarte sofort dem Betriebs- oder Büroleiter zurückzugeben, der dann anderweit darüber verfügt.

Die Eintrittskarten und Ausweise werden den Teilnehmern der Veranstaltung jeweils durch die Betriebs- und Büroleiter rechtzeitig zugehen.

gez. Dr. Fichtner.

Dr. Hinz.

Beachtet die Betriebsordnung

Wir weisen erneut ausdrücklich darauf hin, daß laut Betriebsordnung alle unsere Gefolgschaftsmitglieder verpflichtet sind, über alle Werksvorgänge Stillschweigen zu bewahren (siehe § 9, Absatz 4 der Betriebsordnung).

gez. Dr. Fichtner.

Dr. Rothe.

Werksschar

Ängstliches Wägen und zweifelndes Bangen,
grau blieb der Blick in die Zukunft verhangen.
Werken und Schaffen und mutig Beginnen,
hilft uns den Aufbau des Reiches gewinnen.

Grübeln mit lauen, mit zweifelnden Sinnen
brächte nur fruchtloses Stundenverrinnen.
Kämpfen und Wehren und mutiges Wagen
hilft uns den Platz an der Sonne erjagen.

Zweifelndes Wanken und ängstliches Fragen
brächte uns Werkschar nur Klagen und Plagen.
Nicht Sinnen . . . Beginnen!
Wir wirken durch Taten!
Wir sind die Werkschar!
Arbeitssoldaten!

Leopold Buschold, Berlin

Die Unterstützungseinrichtungen der DAF.

Seit Bestehen der DAF. 4 1/2 Millionen Mitglieder unterstützt.

Gerhard Starcke, Stellvertr. Reichspresseamtsleiter der DAF.

Laut einer Veröffentlichung des Schatzmeisters der Deutschen Arbeitsfront, Pg. Paul A. Brinkmann, im Amtlichen Nachrichtenblatt der DAF. sind neue Anordnungen über die Unterstützungseinrichtungen erlassen worden.

Wir geben nachstehend die Grundgedanken und wesentlichsten Punkte dieser sehr umfangreichen Anordnungen bekannt.

Als der Reichsleiter der Deutschen Arbeitsfront in einer Rede auf dem letzten Reichsparteitag darauf verwies, daß die Deutsche Arbeitsfront im Berichtsjahr fast 90 Millionen Reichsmark für Renten und Unterstützung zur Auszahlung gebracht hat, wurde der Öffentlichkeit zum ersten Male klar vor Augen geführt, welch riesiges Ausmaß die Unterstützungseinrichtungen der Deutschen Arbeitsfront angenommen haben. Seit der Übernahme der Gewerkschaften hat die DAF. etwa 4 1/2 Millionen Mitglieder durch ihre Unterstützungseinrichtungen betreut. Monatlich werden etwa 3 1/2 Millionen Reichsmark an etwa 260 000 Mitglieder gezahlt, die Invalidenunterstützung beziehen. So groß diese Summen sind, die hier aufgewendet werden, so gering ist manchmal der Anteil, der auf den einzelnen entfällt, doch sollte dieser vor allen Dingen nicht vergessen, daß die Unterstützungseinrichtungen der DAF. zusätzlich gewährt werden.

Auch darf man die Tatsache nicht außer acht lassen, daß die DAF. diese Unterstützungen gewährt, obgleich sie ihre Beiträge im Vergleich zu denen der früheren Gewerkschaften bis zu 50 v. H. gesenkt hat.

Es wäre unbillig, wenn der eine oder andere Unterstützungsempfänger nur die Summe in Betracht ziehen würde, die er später einmal beispielsweise von den „freien“ Gewerkschaften erhalten hätte. Denn erstens hätte er sie überhaupt nicht bekommen, weil die Gewerkschaften bei der Übernahme im Mai 1933 so gut wie pleite waren, und zweitens muß er bedenken, daß die DAF. heute allen ihren Mitgliedern die Unterstützungseinrichtungen zugutekommen läßt, die einige Gewerkschaftsverbände früher gar nicht oder nur unzureichend kannten.

Alle Probleme, die sich bei der Betrachtung der Beitragshöhe und der Unterstützungseinrichtungen der DAF. ergeben, dürften niemals allein durch die Brille des einzelnen betrachtet werden, sondern immer unter dem Gesichtswinkel der Gemeinschaft.

Die Deutsche Arbeitsfront ist weder mit einem Unterstützungsverein zu vergleichen, noch mit einer Lebensversicherung. Sie hat vielmehr die Aufgabe, die Kräfte der Gemeinschaft zu mobilisieren, die das gesamte deutsche Leben in sozialpolitischer Hinsicht umgestalten sollen. Diese Gemeinschaftskräfte spürt natürlich der einzelne in den Leistungen der Deutschen Arbeitsfront an ihre Mitglieder. Die Einrichtungen von „Kraft durch Freude“ gehören hier ebenso dazu wie die Presse und die Unterstützungseinrichtungen. Wenn die Deutsche Arbeitsfront ihren Mitgliedern unter bestimmten Voraussetzungen auch materielle Unterstützungen gewährt, so tut sie es aus einem Gefühl sozialistischer Verpflichtung heraus. Über dem Unterstützungswesen der Arbeitsfront steht, wie über allen anderen Einrichtungen, die die DAF. geschaffen hat, der Grundsatz: „Die Gemeinschaft hilft dem einzelnen.“ Ein Rechtsanspruch auf die Unterstützungseinrichtungen der DAF. besteht nicht. — Die der Deutschen Arbeitsfront über andere Organisationen — z. B. Reichskulturkammer — korporativ Angehörigen kommen nicht in den Genuß dieser Unterstützungseinrichtungen.

Wann gibt es Unterstützungen?

Die DAF. hat für folgende Fälle Unterstützungseinrichtungen geschaffen: 1. Erwerbslosenunterstützung bei Arbeitslosigkeit und Krankheit, 2. Invalidenunterstützung, 3. Sterbegeld, 4. Notfallunterstützung, 5. Heiratsbeihilfe, 6. Sonderbeihilfe (für selbständige Gewerbetreibende).

Die Höhe des Unterstützungsbetrages im Erwerbslosen- oder Krankheitsfalle richtet sich nach der Höhe der vor dem Unterstützungsfalle geleisteten letzten zwölf Monatsvollbeiträge. In den Richtlinien heißt es ausdrücklich, daß die Unterstützung gewährt wird, „um den hierdurch verursachten Einkommensausfall zu mildern“. Die Unterstützung wird nicht gewährt, solange das Mitglied Gehalt oder Lohn, Abfindungen oder sonstige Entschädigungen irgendwelcher Art aus dem bisherigen Arbeitsverhältnis bezieht. Eine Unterstützung wird auch dann nicht gegeben, wenn das Mitglied wegen ehrlosen Verhaltens gegenüber der Betriebsgemeinschaft fristlos entlassen wurde. Insgesamt gilt für das Unterstützungswesen der DAF. der Grundsatz, daß die Unterstützung zuzüglich der Unterstützungen, die von den öffentlichen Versicherungsträgern gewährt werden, 80 v. H. des für den Unterstützten in Frage kommenden monatlichen Arbeitseinkommens nicht überschreiten darf.

Dauer und Höhe der Unterstützung

Die Unterstützungsdauer beträgt bei mindestens 12 Monatsbeiträgen 7 Wochen und steigert sich auf 16 Wochen, wenn 120 Monatsvollbeiträge gezahlt sind. Die Unterstützung wird wöchentlich nachträglich ausgezahlt und ist entsprechend der Beitragsklasse gestaffelt. Sie beträgt: Vollbeitragsklasse 4 wöchentlich 1,05 RM, 5 wöchentlich 1,40 RM, 6 wöchentlich 2,10 RM, 7 wöchentlich 2,45 RM, 8 wöchentlich 3,15 RM, 9 wöchentlich 3,85 RM, 10 wöchentlich 4,90 RM, 11 wöchentlich 5,95 RM, 12 wöchentlich 6,65 RM, 13 wöchentlich 7,70 RM, 14 wöchentlich 9,45 RM, 15 und darüber wöchentlich 10,50 RM. Weiblichen Mitgliedern der DAF. wird die Unterstützung unter den angeführten Voraussetzungen auch bei Schwangerschaft, Entbindung oder Wochenbett gewährt.

Die Höhe des Sterbegeldes

Die Höhe des Sterbegeldes richtet sich ebenfalls nach der Anzahl und der Höhe der geleisteten Beiträge. Das Sterbegeld beträgt: nach 36 vollen Monatsbeiträgen 30 RM, nach 72 vollen Monatsbeiträgen 60 RM, nach 120 vollen Monatsbeiträgen 100 RM, nach 180 vollen Monatsbeiträgen 125 RM.

Gegenüber früher ist das Sterbegeld erhöht. Während bisher 100 RM die höchstmögliche Summe darstellten, ist diese nach der neuen Regelung auf 125 RM erhöht worden. Die Gewährung eines Sterbegeldes durch die DAF. soll das einzelne Mitglied nicht etwa veranlassen, auf andere Sterbegeldversicherungen zu verzichten. Denjenigen Mitgliedern, die bei der Übernahme der Gewerkschaften Anwartschaften auf höhere Sterbegeldunterstützung besaßen, kann zur Vermeidung von auftretenden Härtefällen ein höheres Sterbegeld zugeteilt werden. Über die Höhe entscheidet allein das Schatzamt der DAF. Das einzelne Mitglied, das davon betroffen wird, muß sich vor Augen halten, daß die DAF. natürlich auch denjenigen Mitgliedern Sterbegeld zahlt, die früher einem Verband angehörten, der überhaupt keine Sterbegelder gewährte. Für die letztgenannten Mitglieder ist der 1. September 1934 Stichtag, von dem an die Anwartschaft auf das Sterbegeld rechnet. Für Arbeitsopfermitglieder der Beitragsklassen B oder C wird denjenigen Personen Sterbegeld gewährt, die mit dem Mitglied einen gemeinsamen Haushalt geführt oder die Bestattungskosten durch eigene Mittel bestritten und sich durch Pflege und Betreuung des Mitgliedes verdient gemacht haben. Im Zweifelsfalle entscheidet das Schatzamt der DAF.

Für DAF.-Arbeitsopfer-Mitglieder der Beitragsklassen B oder C, die aus der DAOV kommen, wird Sterbegeld nach folgender Tabelle gewährt:

nach 7 Monatsbeiträgen	20 RM
" 19	28 "
" 31	36 "
" 43	44 "

nach 55 Monatsbeiträgen	52 RM
" 67	60 "
" 79	68 "
" 91	76 "
" 103	84 "
" 115	92 "
" 127	100 "

Notfallunterstützung

Besondere Bedeutung kommt der Notfallunterstützung zu, deren Voraussetzungen zum Beispiel bei anhaltender Krankheit gegeben sind. Schwangerschaften und Geburt, materielle Not infolge Kinderreichtums, langjähriger Arbeitslosigkeit usw. Es handelt sich hier jedoch meistens um einmalige Notfälle. Die Notfallunterstützung wird nicht gewährt, wenn die Voraussetzungen zur Inanspruchnahme der Unterstützungseinrichtungen der DAF. sowieso gegeben sind. Es müssen auch mindestens 12 volle Monatsbeiträge entrichtet sein. Die Höhe der Notfallunterstützung wird im Einzelfalle besonders festgesetzt.

Heiratsbeihilfe

Während bisher für weibliche Mitglieder eine Heiratsbeihilfe in Höhe von 5 RM für jedes Jahr der Zugehörigkeit zur DAF. gewährt wurde, ist diese jetzt auf 30 RM nach mindestens 36 Monatsvollbeiträgen erhöht. Dieser Betrag erhöht sich weiter je 2 Jahre um 10 RM bis zum Höchstbetrag von 150 RM. Voraussetzung zur Gewährung der Heiratsbeihilfe für weibliche Mitglieder ist jedoch, daß das Mitglied innerhalb von drei Monaten nach der Eheschließung aus dem Arbeitsverhältnis ausscheidet.

Unterstützung bei Naturkatastrophen

Den Hinterbliebenen männlicher Opfer der Arbeit kann dann eine besondere Unterstützung gewährt werden, wenn das Unglück durch Naturkatastrophen oder Einwirkung höherer Gewalt gleichzeitig mehrere Volksgenossen auf der gemeinsamen Unglücksstelle trifft. Die DAF. entscheidet in jedem Falle über die Höhe und Dauer der Unterstützung. Den Angehörigen tödlich Verunglückter der Reichsbetriebsgemeinschaft „Bergbau“ und „Stein und Erde“ werden gleichfalls Sonderunterstützungen gewährt.

Die zuständige Verwaltungsstelle

Glaubt das Mitglied der DAF. im Einzelfalle Anspruch auf die Unterstützungseinrichtungen der DAF. zu haben, so muß es einen entsprechenden Antrag bei der zuständigen Verwaltungsstelle der DAF., die im Mitgliedsbuch verzeichnet ist, stellen. Das Vorhandensein einer gewissen Notlage, aus der die Inanspruchnahme der Unterstützungseinrichtung der DAF. begründet wird, muß durch Beibringung der notwendigen Unterlagen bewiesen werden. Es ist zwecklos, sich an andere Stellen zu wenden als an die zuständige DAF.-Verwaltungsstelle.



Im Jahre 1889 wanderte der

20-jähr. Kupferschmiedegeselle Georg Husch durch das kurhessische Land, um nach fahrender Gesellen Art Land und Leute kennenzulernen und bei fremden Meistern sein Können durch neue Arbeitsweisen zu vervollkommen. Sein Weg führte ihn nach Kassel, wo er in der Kupferschmiede der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn Arbeit nahm. Es war das Jahr 1889, in dem



die Invalidengesetzgebung des deutschen Kanzlers, Fürst Bismarck, in Kraft trat. Husch klebte bei Henschel & Sohn seine erste Invalidenmarke; es war eine von denen, die als erste zur Ausgabe gekommen waren. Als der junge Geselle wieder zum Wanderstabe griff, wußte er nicht, daß sein Lebensweg ihn nach Jahrzehnten als Altgesellen wieder in das Haus Henschel zurückführen sollte.

Die Jahre gingen dahin; nach dem Kriege arbeitete Husch bei Rohrbach in Berlin, wo ihn Direktor Frydag kennenlernte, dem er sich 1933 für die Einrichtung und Leitung der Kupferschmiede der im selben Jahre gegründeten Henschel Flugzeug-Werke A. G. zur Verfügung stellte. Er war der 64. Berliner Henschelaner. Im Jahre 1934 klebte Husch seine letzte Invalidenmarke, der Kreislauf im Leben eines alten Henschelanners hat sich geschlossen.

Am 1. April dieses Jahres feierte Husch sein 50jähriges Gesellenjubiläum bei voller Gesundheit und Rüstigkeit. Der Betriebsführer, Direktor Hormel, und Betriebsdirektor Frydag überbrachten dem 68jährigen Jubilar die Glückwünsche des Betriebes und der Gefolgschaft: Ein alter Henschelaner von 1889 fand für immer zurück.

Jubilare der Henschel & Sohn AG

im Monat April 1937

Betriebsführung und Gefolgschaft gedenken der 12 Jubilare, die in diesem Monat auf der Ehrentafel 25 jähriger treuer Mitarbeiter des Hauses Henschel stehen. Diese Tafel ist das Symbol der wahren und echten Verbundenheit der Gefolgschaft zu ihrem Werk.



1. April 1937
Georg Rossi
Schlosser, Lokomotivmontage
Kassel



1. April 1937
Andreas Schulze
Revolverdrehen, Werkstatt M. 5
Niederkaufungen



8. April 1937
Eduard Brückner
Modellschlosser, Werkstatt G. 3
Kassel



12. April 1937
Heinrich Müller
Ingenieur, Pausbüro
Kassel



12. April 1937
Georg Schwarz
Kaufm. Angestellter, Einkauf
Kassel



15. April 1937
Christian Siebert
Revolverdrehen, Werkstatt M. 5
Niedervellmar



15. April 1937
Adolf Weber
Zeichner, Pausbüro
Kassel



18. April 1937
August Hämmerling
Drehen, Werkstatt L. C.
Kassel-Harleshausen



23. April 1937
Oskar Belke
Lagerarbeiter, Lager 9
Kassel



23. April 1937
Rudolf Riese
Schlosser, Lokomotivmontage
Kassel



25. April 1937
Johannes Rode
Nieter, Kesselschmiede
Kassel-Harleshausen



30. April 1937
Karl Siegmann
Lokomotivführer, Verbindungsbahn
Kassel

Der Henschelstern

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe und deren Tochtergesellschaften

Nr. 4 / April 1937

Inhalt

Oscar R. Henschel Rudolf Kreutzer

Gedanken über die dreijährige Lehrzeit Direktor Dr. Fichtner

Zum Gedenken

Fliegeralarm Heinrich Hornung

Aus der Praxis des Werklufschutzes . . . Richard Baumann

Mitteilungen der Betriebsführung Kassel

Neuregelung der Arbeitszeit für Angestellte

Vorstellungen im Staatstheater für die Gefolgschaft

Beachtet die Betriebsordnung

Werksschar Leopold Buschold

Die Unterstützungseinrichtungen der DAF. Gerhard Starcke

Jubiläum Husch

Jubilare