



Oscar R. Henschel spricht am 1. Mai
zur Gefolgschaft der Kasseler Werke

Verkaufn. H. & S.

DER HENSCHELSTERN

**Es gibt nur mehr Volksgenossen
und sie werden nur gewertet nach
ihrer Leistung**

Adolf Hitler
Am 1. Mai 1937



Mitten aus nie rastendem Schaffen und völlig unerwartet ist der stellvertretende Betriebsführer der Firma Henschel & Sohn in Kassel,

Direktor
Dr.-Ing. Richard Fichtner

abberufen worden.

Betriebsführer und Gefolgschaft betrauern in dem viel zu früh Heimgegangenen nicht nur den kaum zu ersetzenden Leiter der Henschel-Betriebe, sondern auch den mit vorbildlicher Gerechtigkeit und Lauterkeit der Gesinnung wirkenden väterlichen Freund aller bei uns Schaffenden.

So wird uns Dr.-Ing. Richard Fichtner unvergessen bleiben. Der Verlust ist groß. Es ist unser Gelöbnis in dieser Stunde, unter Zusammenfassung aller Kräfte unsere Arbeit im Geiste des Verstorbenen fortzuführen.

Hm H. Henschel.

Auf die Lebensarbeit des hervorragenden Mannes werden wir in der nächsten Ausgabe unserer Werkzeitschrift ausführlich zurückkommen.



fi. Roehlike

1933

15. 2. 1933

Oscar R. Henschel bestimmt, daß alle bisherigen Verhandlungen betreffend Aufnahme des Flugzeugbaues mit anderen Firmen abzuschließen sind. Mit dem alten Leitsatz des Stammhauses: „Henschel marschiert allein“ erhält Direktor Hormel den Auftrag, nunmehr aktiv vorzugehen und die Gründung der Henschel Flugzeug-Werke zu veranlassen.

30. 3. 1933

Gründungsakt der Henschel Flugzeug-Werke in Kassel.

15. 7. 1933

Beginn des Umzuges von HFW. aus der Kurfürstenstraße — Berliner Büro der Henschel & Sohn, Kassel — in provisorische Räume von Ambi.

17. 7. 1933

Beginn des Bürobetriebes und des Attrappenbaues Hs 121 in Johannisthal.

28. 7. 1933

Erste Attrappenbesichtigung Hs 121.

30. 1. 1933

Reichspräsident von Hindenburg ernennt Adolf Hitler nach dem gewaltigen Wahlsieg der NSDAP. in Lippe zum Reichskanzler. Damit wurde der Grundstein zum Dritten Reich gelegt.

21. 3. 1933

Der Reichstag nimmt nach dem Staatsakt in Potsdam das Ermächtigungsgesetz an, das der nationalsozialistischen Regierung außerordentliche Vollmachten für die Dauer von 4 Jahren in die Hände gibt.

5. 5. 1933

Das Reichsluftfahrtministerium wird eröffnet.

14. 10. 1933

Deutschland erklärt seinen Austritt aus dem Völkerbund, da seine Gleichberechtigung nicht zugestanden wird.

„Als Kanzler des deutschen Volkes und Führer der nationalsozialistischen Bewegung bin ich überzeugt, daß die ganze Nation geschlossen wie ein Mann hinter ein Bekenntnis und einen Entschluß treten wird, die ebenföhrer der Liebe zu unserem Volk und der Achtung seiner Ehre entgegen, wie auch der Überzeugung, daß die für alle so notwendige endgültige Weltbefriedung nur erreicht werden kann, wenn die Begriffe Sieger und Besiegte abgelöst werden von der tragbaren Anwendung der gleichen Lebensrechte aller.“

1934

4. 1. 1934

Erster Flug der Hs 121 unter Prof. Scheubel.

24. 4. 1934

Die Entwicklung HFW. führt zu der Notwendigkeit, ein weiteres großes Werk in der Nähe von Berlin zu errichten.

25. 7. 1934

Nach Untersuchung von 19 Geländen in der Umgebung Berlins auf Eignung zur Anlage eines Flugzeugwerkes mit eigenem Flugplatz wird festgelegt, daß HFW. in Schönefeld die neuen Anlagen errichtet.

20. 2. 1934

Ministerpräsident Hermann Göring fordert in einem Interview mit einem Vertreter der „Daily Mail“ eine Verteidigungsluftflotte in einer Stärke von 30 bis 40 v. H. des Luftflottenbestandes der deutschen Nachbarländer.

2. 8. 1934

Generalfeldmarschall von Hindenburg ist verschieden. Es wird das „Gesetz zur Sicherung der Einheit von Partei und Staat“ erlassen:

„Das Amt des Reichspräsidenten wird mit dem des Reichskanzlers vereinigt. Infolgedessen gehen die bisherigen Befugnisse des Reichspräsidenten auf den Führer und Reichskanzler über.“



2. 9. 1933. Eröffnung der Werkstätten von HFW.
mit einer Feier in Johannisthal und einer Gesamt-
belegschaft von 34 Arbeitern u. 35 Angestellten

Äußerer Ring von links × nach rechts ○:

Bordhert, Kraft, Schefzyk, Lehmann, Regelin, Hübner, Oekl, Eschke, Dr. Rühl, Dr. Maurer, Spalding, Wohlfahrt, Betz, Frl. Moslehner, Dr. Jacob-H. & S., C. H. Schmidt-H. & S., Oscar R. Henschel, Hormel, Koch, Dr. Rob. Henschel, Wenzel, Dir. Imfeld-H. & S., Betriebsdir. Frydag, Gossen (Gast), Haller, Zanke, Tornow, Rehbein, Pazurek, Schwindt, Niewitz, Lange, Schertz I, Gerecke, Neumann, Mahlitz, Bubeck, Rathke, Kahl, Kade.

Innerer Ring von links nach rechts:

Berger, Kleine, Wuttkowski, Wüst, Wider, Koch, Chefkonstrukteur Nicolaus, Rappe (Gast), Brandt, Schugardt, Frl. Bernstein, Frl. Treuholz, Prokurist Heitmann, Malkowski, Ludwig, Hartmann, Lehmann, Bergmann, Schertz II, Krone, Kloth, Komoß, Körner, Nagelschmidt, Kiebler.



Das Konstruktionsbüro am 31. 8. 1933



31. 8. 1933 Die Teilschlosserei
in Johannisthal 3 Tage vor der Eröffnung

10. 8. 1934

Baubüro-HFW. wird errichtet.

15. 10. 1934

Erster Spatenstich in Schönefeld zum Erdaushub einer Montagehalle.

1935

5. 5. 1935

Die erste Montagehalle ist fertiggestellt und wird in Betrieb genommen. Die Fertigstellung gelang in 90 Tagen Bauzeit.



17. 1. 1935. Oscar R. Henschel legt den Grundstein zum Verwaltungsgebäude in Schönefeld



25. 5. 1935. Richtfest des Verwaltungsgebäudes, an dem 1100 Personen teilnahmen. Nach Abzug von 88 Regen- und Frosttagen, sowie 21 Sonn- und Feiertagen verblieben bis zum Richtfest 53 Arbeitstage

8. 5. 1935

Udet fliegt den Henschel-Kampfeinsitzer in Johannisthal.

7. 7. 1935

2 Monate später schon wird die zweite Halle dem Betrieb übergeben.

13. 9. 1935

Und einen Monat später erfolgt der Einzug in das Verwaltungsgebäude, das nach einer Bauzeit von 5 Monaten fertiggestellt wurde. Am selben Tage wird der Betrieb in der dritten Halle aufgenommen. Seit dem ersten Spatenstich in Schönefeld ist noch kein Jahr vergangen.



24. 9. 1934. Es wurde mit den Gleisarbeiten zur Herstellung eines Gleisanschlusses für den Abtransport der Bauarbeiter und der ungeheuren Mengen Baumaterial begonnen. Wenige Wochen später rollen täglich bis zu 140 Waggons über die Gleise

13. 1. 1935

Das Saargebiet wird ungeteilt mit Deutschland wieder vereinigt:

„Möchten doch alle Staatsmänner aus diesem Ergebnis das eine erfassen, daß es zwecklos ist, mit solchen Methoden Völker und Staaten zerreißen zu wollen! Am Ende ist das Blut stärker als alle papiernen Dokumente! Was Tinte schrieb, wird eines Tages sonst durch Blut wieder ausgelöscht. Diese tiefste Stimme wird am Ende alle anderen hell und klar übertönen.“

Adolf Hitler 1. 3. 1935

1. 3. 1935

Die deutsche Luftwaffe wird als dritter Wehrmachtsteil aufgestellt.

10. 3. 1935

General der Flieger Hermann Göring gibt in einem Interview mit einem englischen Journalisten bekannt, daß im deutschen Flugwesen eine klare Trennung zwischen der zivilen und deutschen Luftfahrt durchgeführt wird.

16. 3. 1935

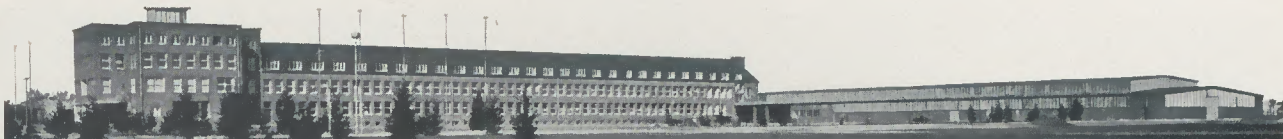
Die Reichsregierung führt die allgemeine Wehrpflicht wieder ein.

4. 4. 1935

Der Führer erklärt die Parität der deutschen Luftstreitkräfte mit den englischen.



29. 5. 1935. Die Zufahrtsstraße zum Verwaltungsgebäude kurz vor ihrer Fertigstellung nach 23 Tagen Bauzeit



Blick von Osten auf das Verwaltungsgebäude mit der Lagerhalle

SCHÖNHEIT

28. 9. 1935

Im gleichen Monat feiert die Henschel & Sohn in Kassel ihr 125 jähriges Bestehen.

22. 12. 1935

Letzter Umzug aus Johannisthal nach Schönefeld.

1936

12. 5. 1936

1000. Start in Schönefeld.

Eine neue Lagerhalle wird errichtet.

12. 6. 1936

Das Kantinegebäude wird erbaut.

22. 6. 1936

Weiter geht der Aufbau des Werkes. Eine neue Montagehalle wird begonnen.



Durch die Unterfahrt sieht man im Hintergrund das Gut und die Kirche Schönefeld

DER



Der Spruch des Führers ist Wahlspruch der Henschel Flugzeug-Werke

Der wahre Sozialismus aber in die Lehre von der höchsten Pflichterfüllung.

ARBEIT

7. 3. 1936

Deutschlands Gleichberechtigung ist wieder hergestellt. Die deutschen Truppen ziehen in das Rheinland ein.

8. 9. 1936

Verkündung des Vierjahresplanes auf dem Reichsparteitag in Nürnberg.

19. 10. 1936

Der Führer beauftragt Ministerpräsident Generaloberst Hermann Göring mit der Durchführung des Vierjahresplanes.

1937

4. 1. 1937

Im Monat der Machtübernahme vor vier Jahren durch den Nationalsozialismus wird die letzte Halle, die Dreherei in Betrieb genommen.

2. 3. 1937

Der Erweiterungsbau des Verwaltungsgebäudes wird begonnen und 10 Tage später wird die neue Lehrwerkstatt abgesteckt.



Eine der Montagehallen in Schönefeld

1937. HFW. stehen als vollendetes Glied in der Reihe der gewaltigen Aufbauschöpfungen des Dritten Reiches



*In dankbarer Anerkennung
E. Weill 24.12.36*

Der Staatssekretär
der Luftfahrt

Berlin W.B., den 15. Jan. 1937
Rechnungs-Nr. 68/70
Zustell-Nr. 12.12.36/37

Herrn
Direktor H o r m e l
Henschel Flugzeugwerke A.G.
Schönefeld /Krs. Teltow
Post Grünau über Berlin.

Lieber Herr H o r m e l !

Beifolgend erlaube ich mir, Ihnen mein Bild
zu übersenden in Anerkennung für Ihre langjährige Tätig-
keit in der deutschen Luftfahrt-Industrie .

Mit freundlichen Grüßen
Heil Hitler !

I h r

E. Weill

Die Henschel-Lehrlinge im 4. Reichsberufswettkampf 1937

Berlin



1. Reichssieger Rudolf Hoffmann
2. Reichssiegerin Gerda Semrau

3. Ortschaftsieger Ernst Posemann
4. Ortschaftsieger Reinhard Wenkel
5. Ortschaftsieger Werner Wirsig
(nicht im Bilde, z. Zt. Kurzus Segelfliegerlager)

Aufn. Direktor Hormel



Kassel

1 Dreherlehrling Paul Gerke 2 Hilfsarbeiter Helmut Henze 3 Formerlehrling Rudolf Wager (Gau-
sieger) 4 Formerlehrling Artur Beinhauer Maschinenschlosserlehrlinge: 5 Franz Böhm 6 Heinz Große
(Weischede) 7 Georg Nägel 8 August Schmagold 9 Paul Schultz 10 Paul Vetter (Ortschaftsieger)
Weitere Ortschaftsieger sind der Maschinenschlosserlehrling Hans Förster und der Dreherlehrling Willi Knopp,
die beide zur Zeit der Aufnahme nicht anwesend waren

Ansprache bei der Freisprechung der Lehrlinge

Direktor Dr. Fichtner

Der Vorsitzende des Prüfungsamtes, Direktor Dr. Fichtner, brachte anlässlich der Freisprechung der Lehrlinge am 24. März 1937 in seinen Ausführungen Gedanken von grundlegender Bedeutung, die uns veranlassen, seine Rede hier wörtlich wiederzugeben.

Die Schriftwaltung.

Heute wurde gesetzmäßig die Industrie- und Handelskammer eingeschaltet, um der Lehrlingsausbildung in der Industrie eine feste Grundlage zu geben, namentlich für die Lehrlinge eine Lehrlingsrolle zu führen und ein Prüfungsamt für die Organisation, Ausgestaltung und Überwachung der Industriefacharbeiter-Prüfungen ins Leben zu rufen. Mit Beendigung der Lehre haben die Lehrlinge sich der Industriefacharbeiter-Prüfung zu unterziehen. Unter Beobachtung der vom Prüfungsamt erlassenen Richtlinien für diese Facharbeiterprüfung hat der Lehrling ein Arbeitsstück anzufertigen, das von den vom Prüfungsamt ernannten Prüfungsausschüssen geprüft wird, und des weiteren hat der Lehrling sich vor dem Prüfungsausschuß einer mündlichen und schriftlichen Prüfung zu unterziehen. Der Prüfungsausschuß hat die praktische Arbeit am Arbeitsstück, die Ergebnisse der schriftlichen und mündlichen Prüfungen zu zensieren. Die Lehrlinge erhalten nach bestandener Prüfung vom Prüfungsamt der Industrie- und Handelskammer ein Zeugnis und einen Facharbeiterbrief. Die Ausbildung der Lehrlinge in der Industrie selbst hat nach besonders für die einzelnen Berufe aufgestellten Richtlinien und Vorschriften zu erfolgen. Gestatten Sie mir, als dem Vorsitzenden des Prüfungsamtes für praktische Lehrlinge an der Industrie- und Handelskammer, einige Worte:

In der Industrie wurden von verschiedenen Firmen schon immer Lehrlinge ausgebildet. Auch hatten einige Werke eigene Werkschulen ins Leben gerufen, um der praktischen Ausbildung der Lehrlinge auch eine theoretische Unterlage zu geben. Aber diese Ausbildung in der Industrie war nicht allgemein. Heute, in der Hochkonjunktur, fehlt es uns an tüchtigen Facharbeitern ganz allgemein und im besonderen in der Gruppe „Eisen und Metall“. Darum hat gerade der nationalsozialistische Staat die Frage der Heranbildung von Industriefacharbeitern energisch aufgegriffen und sich vorgenommen, durch die Industrie- und Handelskammern alles zu tun, die Industrielehrlinge zu tüchtigen Facharbeitern auszubilden und eine Vermehrung der Facharbeiter in der Industrie sicherzustellen. Es kommt noch hinzu, daß

die industriellen Erzeugnisse in der Maschinenindustrie immer mehr eine hohe Genauigkeit, große Präzision und sehr sorgfältige Ausführung verlangen. Man denke nur an die Anfertigung eines Autos, eines Flugzeuges, eines Flugmotors. Tatsächlich erfordert die Herstellung eines guten Flugmotors oder eines guten Flugzeuges sehr geschickte, erstklassige Facharbeiter; Arbeitsstücke mit Toleranzen in den Maßen von nur $\frac{1}{2}$ hundertstel Millimeter müssen hergestellt werden. Es ist unmöglich, mit unzulänglichen, mittelmäßigen Kräften solche Präzisionsfabrikate herzustellen. Wir können den hohen Stand unserer Industrie nur behaupten, wenn uns tüchtige Facharbeiter mit großem Können und sicherer Hand zur Verfügung stehen. Deshalb macht auch die Deutsche Arbeitsfront mit uns durch die Reichsberufswettkämpfe, durch den Bau von mustergültigen Lehrlingswerkstätten, durch die Verleihung des Leistungsschildes alle Anstrengungen, die Ausbildung von Lehrlingen zu künftigen Facharbeitern sach- und fachgerecht durchzusetzen und mit allen Kräften zu fördern.

Wie schon erwähnt, wird die Lehrlingsausbildung abgeschlossen durch die Anfertigung eines Arbeitsstückes sowie durch eine mündliche und schriftliche Prüfung. Der Hauptwert muß natürlich auf die Anfertigung und auf den Ausfall des Arbeitsstückes gelegt werden, soll es doch dem Prüfungsausschuß den Beweis liefern, daß der Lehrling seine Lehrzeit gut angewandt, fleißig gelernt und in der Anfertigung der verlangten Arbeit die in seinem Gewerbe gebräuchlichen Handgriffe mit der nötigen Gewandtheit und Sicherheit ausführen kann. In der mündlichen und schriftlichen Prüfung soll der Lehrling beweisen, daß er die Hauptgrundsätze seines Fachgebietes, die Kenntnis der Haupteigenschaften des Materials, das er dauernd verarbeitet, beherrscht, daß er unterrichtet ist über die Werkzeuge und Maschinen, mit denen er zu arbeiten hat, daß er im Charakter gestählt ist und im nationalsozialistischen Geist denkt und fühlt. Das Prüfungsamt und die Prüfungsausschüsse dürfen sich selbst das Ziel nicht zu niedrig stecken. Wir müssen bei der Prüfung Hohes von den Lehrlingen verlangen und wir müssen uns klar sein, daß die Industrie- und Handelskammer und das Prüfungsamt mit der Vornahme der Industriefacharbeiter-Prüfungen es mit in der Hand hat, bei der Ausbildung der Lehrlinge durch gründliche Vornahme der Prüfungen auf die jungen Leute erzieherisch einzuwirken und Lehrlinge und Lehrherren anzuspornen, alle Kräfte für eine gute fachliche Ausbildung einzusetzen und damit im Laufe der Jahre Großes zu erreichen.

Die Arbeitsstücke wurden von uns während der Anfertigung und nach der Vollendung eingehend geprüft. Dabei haben wir allerdings feststellen müssen, daß wir mit den Ergebnissen nicht allenthalben voll zufrieden sein durften. Es muß jedenfalls in den nächsten Jahren mehr erreicht werden, und alle Firmen müssen unerbittlich darauf bedacht sein, die Lehrlingsausbildung und -Schulung auf einen hohen Stand zu treiben.

Auch die fachliche und theoretische Ausbildung in der Schule ist noch nicht weitgehend genug. Ein Lehrling, der ausgelernt hat, müßte mindestens den Umfang eines Kreises, den Inhalt eines Kreises berechnen können, wissen, was Schnittgeschwindigkeiten und Vorschub sind, was Schnittleistung ist, und wie eine Übersetzung zu berechnen ist. Mit diesen und ähnlichen Begriffen sollte der Lehrling vollkommen vertraut sein. Das ist bis jetzt aber noch nicht bei allen der Fall! Deshalb müssen wir von der Schule fordern, daß diese einfachsten Begriffe und Berechnungen dem Lehrling unbedingt als kostbares Gut mitgegeben werden. Aus meiner praktischen Tätigkeit her erinnere ich mich, daß die Arbeiter, wenn sie auf ihren Meister zu sprechen kamen, sich erzählten: „Oh, der kann die Gewichte von Gußstücken berechnen, er hat noch niemals daneben gehauen, sondern immer die Gewichte eines Gußstückes richtig berechnet.“ Man sieht aus diesem einen Beispiel, wie notwendig es ist, daß die einfachsten stereometrischen Rechnungen geübt und als sicheres Wissen dem jungen Menschen geläufig sind. Bedenken wir auch, daß wir beispielsweise Schlosser zu Monteuren heranbilden müssen. Manche von ihnen müssen hinaus, Maschinen aufstellen, Fahrzeuge übergeben usw. Für diese Monteure ist es wichtig, daß sie sich entsprechend benehmen können, daß sie halbwegs Berichte und Briefe schreiben können, kurzum, daß sie dem Besteller gegenüber ein nettes und anständiges Benehmen aufweisen und zeigen, daß sie ihr Feld vollkommen beherrschen. Das alles müssen wir heute von den jungen Leuten verlangen! Und wenn sie ins Ausland kommen, müssen sie sich als Deutsche fühlen und Zeugnis ablegen für gute deutsche Arbeit.

Wenn ich auch erwarten muß, daß die Ausbildung forthin noch intensiver und vertiefter vor sich geht, so konnte ich doch feststellen, daß unter den Arbeiten auch sehr gute vorhanden waren, und viele Lehrlinge sich in ihrem Fach gut beschlagen zeigten. Insgesamt haben 193 Lehrlinge die Prüfung abgelegt und bestanden, und zwar 91 mit gut, 69 mit genügend und 18 mit sehr gut. Ich freue mich deshalb, daß heute den auslernenden 209 Lehrlingen aller Berufe das Zeugnis über

die bestandene Facharbeiterprüfung überreicht wird, und sie einem alten Brauche gemäß, den wir wieder aufleben lassen, hiermit von der Lehre „freispreche“!

Ihr jungen Freunde und Arbeitskameraden, Ihr seid damit zu Facharbeitern geworden und Ihr tretet als Jungarbeiter in unsere Reihen ein. Aber mit diesem Erreichten sollt Ihr nicht stillstehen, sondern immer noch weiter Eure Ausbildung betreiben. Wir brauchen in der Industrie nicht nur Jungarbeiter und Gehilfen, sondern wir müssen auch Vorarbeiter, Kontrolleure und Meister haben. Diese Art von unseren Mitarbeitern bildet in der Industrie doch immer das Rückgrat für den Betrieb. Als junge Facharbeiter werdet Ihr es noch manchmal als notwendig finden, zuzusehen und von älteren Mitarbeitern zu lernen, wie eine Sache zu machen ist. Aber mit der Zeit soll und wird bei gründlichem Arbeiten ein besinnliches und sicheres, auch auf Fortschritt eingestelltes Arbeiten Eure beste Eigenschaft sein. Und aus solchen Arbeitskräften wachsen dann die Vorgesetzten des Betriebes heraus, Kontrolleure und Meister!

Aber auch an uns ältere Arbeitskameraden ergeht mein Ruf, die jungen Facharbeiter, die Ausgelernten weiter zu unterstützen, nicht mit Auskünften und Belehrung, nicht mit Kniffen zurückzuhalten, sondern wir müssen ohne Rückhalt unsere eigene Erfahrung zum besten geben und alles aufbieten, daß ein wirklich guter und großer, erstklassiger Facharbeiterstamm wieder heranwächst. Wir Älteren müssen immer daran denken, daß einmal unsere Zeit vorbei ist und daß die Jugend an unsere Stelle tritt. Unserem Führer Adolf Hitler sei Dank! Wir leben ja in einer glücklichen Zeit. Allenthalben sind die Betriebe übervoll beschäftigt. Es ist nicht mehr, wie es vor einigen Jahren war, daß wir die Lehrlinge entlassen mußten, weil die Betriebe am Zusammenbrechen waren, und überall nur Arbeitslosigkeit und Elend herrschte. Heute ist Arbeit in Hülle und Fülle vorhanden. Die Ausgelernten können zeigen, was sie gelernt haben, sie können sich weiterbilden und ihre Zeit ausnutzen. Das ist ein Segen, der Segen der Arbeit, der uns gestattet, in den Betrieben einen richtigen Stamm von neuen und guten Facharbeitern heranzubilden. Dies alles danken wir unserem Führer, und wir geloben es an dieser Stelle, alles hinzugeben an Wissen und Können an die Jugend und unsere Nachfolger. So unterstützen wir die hohe Absicht des Führers, unsere Jungen zu tüchtigen Facharbeitern und getreuen Deutschen zu erziehen.



Windhuk, die Hauptstadt von Südwestafrika (Aufn. 1933)

Südwestafrika

Carl F. Ronsdorf

Südwestafrika, zwischen dem Oranje-Fluß im Süden und dem Kunene im Norden am Atlantik gelegen, ist die „deutscheste“ unserer Kolonien. Mit seinem durchaus gesunden, der Heimat in manchem ähnlichen Klima begünstigte Südwest den Zuzug aus dem Reich. Und obwohl es keinen üppigen Boden besitzt, ist uns das Land durch die harte Arbeit, die es verlangt, ans Herz gewachsen. „Wer in Afrika war und Südwest nicht gesehen hat, der soll nicht sagen, er kenne Afrika“, sagte kürzlich Elli Beinhorn, die sich auch dem eigenartigen Zauber dieses Sonnenlandes unter klarblauem Himmel nicht entziehen konnte und gleich jedem anderen Deutschen, der dort lebte, bestätigte, daß diese Erde keinen wieder losließe, der einmal auf ihr gewillt.

Am 24. April 1884 gewährte Bismarck dem Gebiet um die Bucht von Angra Pequena den Schutz des Deutschen Reiches, nachdem Heinrich Vogel-sang, der Vertreter des Bremer Kaufmanns Lüderitz, das Land durch Vertrag mit den Eingeborenen erworben hatte. An der nun „Lüderitz-bucht“ genannten Stelle entstand ein schmuckes Städtchen rein deutschen Charakters, das später nach der Entdeckung der im dortigen Küstenstreifen (der „Namib“) zahlreich vorhandenen

Diamanten überragende Bedeutung für das Reich erlangen sollte. Am 1. Juli 1890 wurden dann im Caprivischen Helgoland-Sansibar-Vertrag die Grenzen des Landes endgültig festgelegt: mit 835 000 qkm Fläche ist es nicht viel weniger als doppelt so groß wie unser jetziges Reichsgebiet.

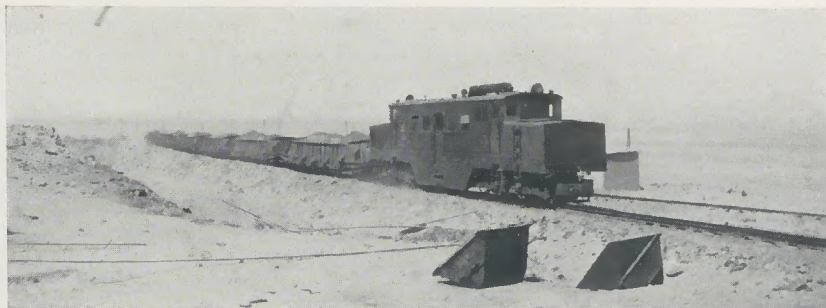
Abgesehen von den Bodenschätzen beruht der Reichtum Südwests auf seiner Eignung für die Viehzucht, wobei das Großvieh in erster Linie Fleisch für die Ausfuhr liefert. Da die einheimischen Rinderrassen nur verhältnismäßig niedrige Schlachtgewichte liefern, ist Hochzüchtung durch geeignete Kreuzungen mit gutem Erfolg durchgeführt worden. In der Südhälfte des Landes hat auch die Ziegen- und Schafzucht große Bedeutung, die ebenfalls Fleisch, hauptsächlich aber Wolle erbrachte.

Geradezu lebenswichtig wurde für die Kolonie das durch Gouverneur von Lindequist eingeführte Karakul-Schaf, das sich auf Südwesten Boden prächtig entwickelte und in der jüngsten Trockenperiode schlechthin das wirtschaftliche Rückgrat der Farmer bildete. Die auf der Leipziger Messe gehandelten Persianer-Felle sind zum großen Teil Erzeugnisse der Südwester Karakul-Zucht.



Henschel-Lokomotive der Südafrikanischen Bahnen auf Bahnhof Usakos (SWA.)

Schwere benzinelektrische Lokomotive (Bauart Hanomag) der Lüderitzbuchter Bahn. Sie befördert allerschwerste Züge mit diamant-haltigem Sand



Wenn auch die höchsten Wirtschaftserträge vor dem Kriege durch die Diamanten erzielt wurden, so hat hinsichtlich der Versorgung unserer Heimat mit Rohstoffen mehr der Norden des Landes — die Gegend um Otawi — Wichtigkeit erlangt, und zwar mit seinen Kupfer-, Blei-, Eisen- und Zinnerzlagern. An der Erschließung des Süd-wester Bergbaus haben wir Henschelaner indirekt Anteil: Henschel & Sohn haben bis 1914 für die Otawibahn 32 große Lokomotiven und 6 Kessel geliefert.

Für das übrige Bahnnetz der Kolonie, das heute an die Südafrikanischen Bahnen bis nach Kapstadt angeschlossen ist, verließen vor dem Kriege 6 E-Lokomotiven unser Kasseler Werk. Für die Lüderitzbuchter Diamantenbahn lieferte die Hanomag 1924 10 schwere, diesel-elektrische BB-Lokomotiven, während Henschel 1921 noch 6, 1930 weitere 3 große Lokomotiven für die Süd-wester Hauptstrecken baute.

Nach Ausbruch des Weltkrieges rückte General Botha mit 60 000 Mann bestgerüsteter Truppen in Südwest ein. Die ihm entgegenstehende, insgesamt, d. h. einschließlich der waffengeübten Reserven, nur 5000 Köpfe starke Schutztruppe mußte trotz heldenhafter Gegenwehr am 9. Juli 1915 bei Korab ehrenvoll die Waffen strecken.

Seit dem Versailler Frieden steht Südwest unter der Mandats-Verwaltung der Südafrikanischen Union. Unsere Deutschen im Lande führen einen schweren Kampf um ihre Existenz und nicht nur um die wirtschaftliche Existenz, sondern auch um die Erhaltung deutscher Kulturwerte, was besonders schwer ist, seit die staatlichen Bande zwischen Südwest und dem Reiche gelöst sind. In diesem Kampfe steht das deutsche Volk, dessen Regierung die besten Beziehungen zur Süd-afrikanischen Union unterhält, mit ganzem Herzen hinter den Volksgenossen in Südwest.



An dieser Stelle mußte die Deutsche Schutztruppe gegen erdrückende Übermacht am 9. Juli 1915 die Waffen strecken



In der Vorhalle während der Pause

Wir gehen ins Theater

Julius Teuschert, Kassel

Vorgetragen und verfaßt Schauspieler Gollong

Lehrling und Meister,
Gefolgschaft und Führung!
Wieder beginnt eine Freizeitstunde!
Und wieder in engverbundener Runde
schlägt der Herzen Gemeinschaft in Flammen:
Männer der Arbeit sitzen zusammen!
Arbeit — ein Wort, so glücklich empfunden
wie nie zuvor in unseren Tagen!
Als viele von uns auf der Straße noch lagen,
da war mit der Arbeit das Glück uns entschwunden.
„Wer die Arbeit kennt und sich nicht drückt,
der ist verrückt, —“

so spöttelte damals der — Galgenhumor,
bis Einer trat aus dem Volke hervor
und die Arbeit wieder zur Tat erweckte —
und diese Tat dem Leben auch Ziele steckte.
Seither hat dies Wort wieder strahlenden Klang!
Ja! Wer der Arbeit mit Lust kann dienen,
dem spricht heiliger Stolz aus seinen Mienen:
„Ich bin geadelt mein Leben lang!“
So spricht es auch hier aus unseren Reihen —
und Teufel nochmal, — ihr müßt verzeihen, —
Wer ist wohl im „Glück seiner Arbeit“ spontaner?
Wer ist stolzer? Und froher als unsre Henschelaner?
Doch Glück verpflichtet, so soll es sein!
Drum, wenn wir uns unserer Freizeit erfreuen,
sammeln wir Kraft, und man sieht uns doch an —
wofür?, — zu meistern den Vierjahresplan!
Das ist es, was uns zunächst bewegt
und jedem Schaffenden Dank auferlegt,
was uns Sporn ist zu Leistung auf jedem Gebiet
und tief verpflichtend zur Jugend zieht.

So sorgen wir auch, daß der jüngste Kam'rad
nicht bleibe ein kleines, dürrtisches Rad, —
nicht werde ein hilfloser, harmloser Sperling. —
Nein, nein! Wir bilden ihn aus, — unsren Lehrling!
Wer etwas will lernen, soll ganz es erlernen!
Daß fort es wirkt in allen Fernen — —,
denn besser doch: fachlich ausgebildet —
als einstmals nur: sachlich ein gebildet!
Ich glaube, wir haben uns schon verstanden.
Und wenn wir, wie jetzt, im Tausch der Gedanken
uns einig sind alle in deutschen Landen,
dann schaffen vereint wir, wie Kinderspiel,
den Vierjahresplan —, und dann sind wir am Ziel!
Dann können wir frei die Schulter bewegen,
dann hat es an deutscher Arbeit gelegen,
zu schaffen mit Stirne und niemüder Hand
ein unabhängiges Vaterland!

— — — — —
Wenn wir nun heute vergnügt mal sind —,
Musik und Gesang uns umrauscht wie Wind —,
Lachen uns anspringt wie muntere Fohlen,
so sind es nur Stunden, um Atem zu holen,
Atem und Mut und Kraft durch Freude!
Kam'raden sind wir, Henschelaner bleiben wir morgen
wie heute!

Wer ist stolzer? Und froher als wir Henschelaner?
So schließe ich denn meine Begrüßungsworte
und wünsche Euch allen recht viel Vergnügen.
Ich gehe davon, und jetzt begrüßt Euch
der Zigeunerbaron.



*Große Pause:
Stärkung bei Freibier und Musten-
wecke, der Kasseler Spezialität*

Ein frohes Gefühl war in uns, als unser Vorarbeiter uns die Eintrittskarten zur Henschel-Vorstellung im Staatstheater zur Auslosung brachte, deren Organisation die NSG. „Kraft durch Freude“ übernommen hatte. Harte Arbeits-hände bargen das papierne Kleinod wie einen Schlüssel zum Zauberpalast einer anderen Welt. Lange vor Beginn der Vorstellung standen die Arbeitskameraden vor den Eingängen des Theaters. Gespannte Erwartung in den von harter Arbeit zerfurchten Gesichtern, suchte jeder seinen Platz auf. Da saß der Ingenieur neben dem Lehrling, der Direktor neben dem Kesselschmied, alle in dunklem Feiertagsanzug. Hier und da leuchteten die farbigen Kleider der weiblichen Gefolgschaftsmitglieder. Der Schauspieler Gollong begrüßte die Gefolgschaftsmitglieder mit einem Prolog — und dann gab der Vorhang die Bühne frei, die Klänge der Ouvertüre zum „Zigeunerbaron“ durchfluteten die feierliche Stille. „Ungarische Landschaft“ — „feuriges Zigeunerblut“ wechselten in wunderschönen Szenen; die Trauung unter dem Sternenhimmel und das unvergängliche „Wer uns getraut“ waren für uns tiefes Erlebnis.

In der Pause gab es für jedes Gefolgschaftsmitglied einen Imbiß und ein Glas Bier, zwischendurch blitzten die Lichter der Photographen auf. Viel zu früh ging es dem Ende zu, aber jedem leuchtete die Freude aus den Augen, und mit dankbarem Herzen an unseren Betriebsführer, der uns diese Freude bereitete, trat jeder seinen Heimweg an. Besser konnte der Gedanke

und die Schöpfung „Kraft durch Freude“ nicht zur Tat werden.

Mit neuer Kraft gingen wir an unsere Arbeitsplätze, und in uns wurde die Erinnerung an die Worte des Prologs wieder wach, an dem Gelingen des Vierjahresplanes beizutragen, das Ziel zu erstreben, das der Führer dem deutschen Volke gesteckt hat. Und daß wir da nicht zurückstehen wollen, dafür sind wir Henschelaner!



*„Kraft durch Freude“ bei der Henschel & Sohn
Im 2. Rang, zweite Reihe, dritter von links Direktor Dr. Hinz*



Oben von links nach rechts: Direktor Dr. Rothe, Oscar R. Henschel, Direktor Dr. Fichtner, Direktor Dr. Hinz. Unten: Arbeitskamerad Barthel spricht



Tag der Nationalen Arbeit 1937 in Kassel



Einmarsch der Fahnen



Auf dem Marsch zum Friedrichsplatz.
DAF-Spielmanns- und Musikzug der Ortsverwaltung Henschel



Betriebsführung und Vertrauensrat



Staatl. Musikdirektor Hiege mit dem Henschel-Orchester

Zum 1. Mai

Fritz Friedrich, Kassel

Heut ruhet die Arbeit – heut ist keine Schicht,
Nicht tosender Lärm der Maschinen –
Tag der Arbeit, Ehre und Pflicht,
Dem Führer und Volke zu dienen –

Heut ruft nicht der Tag zur Arbeitspflicht –
Still stehen Fabriken und Hallen –
Kameradengeschmückt, mit frohem Gesicht,
Zum Feste der Arbeit wallen –

Die Fahnen wehen im Maienwind,
Auf Plätzen, Wegen und Straßen –
Und alles freut sich – Mutter und Kind,
Die Sorge und Kummer einst aßen –

Und ein Gebet steigt gen Himmel empor,
In deutschen Gauen und Landen –
Daß wieder geöffnet der Arbeit Tor
Und wir unseren Führer fanden –

Arbeit ist Adel, ist schöpfende Glut –
Heilig das Werk voller Schwielen –
Heilig die Stätte – Heilig das Blut,
Wo Menschen im Kampfe fielen –



Oben: Betriebszellen-Obmann
Müller bei seiner Ansprache
Unten: Ortsobmann
Schrader an der Spitze der
Fahngengruppe

1. Mai in Gzeugbau

Der Führer:

Wir Deutsche sind heute in der glücklichen Lage, vor diesem Fest eigentlich nur vor einem einzigen Angst zu haben: nämlich, daß es regnen oder vielleicht sogar schneien könnte. Im übrigen gehen wir diesem Fest entgegen mit der Aufgeschlossenheit eines Volkes, das weiß, warum es diesen Tag feiert.

Dr. Ley:

Und heute nach vier Jahren: Die Sonne lacht, Frühlingstag, der Mai ist gekommen! Ja, unser Volk erlebt den Mai, den Frühling. Und wir dürfen dabei sein, wir dürfen mitarbeiten und mitschaffen, wir dürfen Aufgaben lösen. Ist das nicht etwas Herrliches?

Betriebsführer Hormel:

Es ist unsere Pflicht, die gewaltige Last der Aufgaben dem Führer tragen zu helfen: Jeden Morgen sei unser erster Gedanke: was kannst Du heute für Deinen Führer und Dein Volk tun.

Betriebszellenobmann Schmidt:

Glaubt mir, nicht der Betrieb wird ein Musterbetrieb sein, der allein Gartenanlagen und Sportplätze anlegt, und in dem die Gemeinschaft der Menschen hohl ist, sondern nur der, bei dem der innere Zusammenhang vollkommen ist.



Was die Väter still beschworen,
Was die Söhne heiß erstrebt,
Was wir uns als Ziel erkoren,
Freunde, das ist uns geboren:
Die Gemeinschaft lebt!

Seit einiger Zeit ist das Straßenbild um eine neue Uniform bereichert. Schwarze Stiefel, blaue Stiefelhose, blaue kurze Jacke und blaue Schiffchenmütze. Man bleibt stehen und fragt sich, welche Formation ist das? — Es sind Werkscharmänner, sie sind der Stoßtrupp für den Nationalsozialismus im Betrieb, sie sind die Träger der Freizeit und Feiergusaltung.

Den Hauptkampf des Lebens führt der schaffende Mensch an seinem Arbeitsplatz. Im Umgang mit Arbeit und Arbeitskameraden, mit Vorgesetzten und Untergebenen erhält das Leben des einzelnen seine Prägung. Den einzelnen Arbeitskameraden zur Betriebsgemeinschaft zu erziehen, seine Ausrichtung in die vorgeschriebenen Bahnen zu lenken, das, was der Führer lehrt, selbst vorzuleben, sind die ersten Aufgaben der Werkscharen. Die Männer der Werkschar sind also nicht nur Träger der nationalsozialistischen Idee, sondern vor allem Propagandisten und Kunder des Nationalsozialismus im Betrieb. Der Werkscharmann muß Vorbild sein in jeder Beziehung. Er muß als leuchtendes Vorbild im Betriebe stehen, er ist ein Führer der Betriebsgemeinschaft und der Kameradschaft, von ihm aus wird der Nationalsozialismus in den letzten Winkel des Betriebes getragen. Was der SA.-Mann in der Bewegung war und ist, das soll der Werkscharmann der DAF. in den Betrieben sein. Die Werkschar ist also der Bereitschaftstrupp der DAF. und damit verantwortlich für die nationalsozialistische Gemeinschaft im Betrieb.

Die Werkschar ist der lebendigste Ausdruck schaffender Arbeit und das zur Tat gewordene Werkzeug für Betriebsführer und Betriebszellenobmann, Betriebskameradschaft und -Gemeinschaft zu schaffen und formen. Wie der SA.-Mann stolz auf seinen Sturm ist und sein ganzes kämpferisches Können und Wollen für die Ehre und den Ruf des Sturmes einsetzt, so muß auch der Werkscharmann seine Einheit fördern und sichern und alles fernhalten, was die Widerstandskraft gefährdet. Die Deutsche Arbeitsfront, die zur Gestaltung und Erhaltung des Gemeinschaftslebens berufen ist, hat in der Werkschar den Kampftrupp zur Durchführung des Nationalsozialismus im Betrieb geschaffen. Die Werkschar ist Träger und Soldat des Gedankens „Schönheit der Arbeit“, sie setzt die Aufgaben und Ziele der DAF. in die Tat um und ist das Vorbild wahrer und echter Betriebskameradschaft der Tat.

Die Fahne des Betriebes ist der Werkschar anvertraut, sie übernimmt damit die Verpflichtung, sich der Fahne würdig zu zeigen und Wächter der hohen Ideale zu sein, die im Zeichen dieser Fahne entstanden sind und weiterleben müssen.

Der neue Geist, der Geist der Betriebsgemeinschaft und Kameradschaft, der in die Betriebe eingezogen ist, weist der Werkschar immer neue Aufgaben zu. Die sozialen Einrichtungen des Betriebes, Aufenthaltsräume, Kameradschaftsheime, Badeanlagen und andere, stehen in der Obhut der Werkschar und werden von ihr ständig verbessert und verschönert.

Die Gestaltung des Gemeinschaftslebens führt den Menschen nach des Tages Arbeit und Mühe hinaus in die Freizeit zur gemeinsamen Feierabendgestaltung. So ist die Werkschar die Trägerin der Freizeit und Feiergusaltung ihres Betriebes. Die Werkscharen sind auf Grund der ihr vom Reichsleiter Dr. Ley übertragenen Aufgaben die Pioniere der Betriebsgemeinschaft und die Träger der Feierabendgestaltung des Betriebes.

Auch in unseren Kasseler Werken besteht seit einem Jahr eine Werkschar. Mit Stolz darf sie auf die verflossene Zeit des Aufbaues zurückblicken. Einen vorbildlichen Eindruck machte sie bei ihrem ersten Auftreten am 1. Mai 1936. Die Werkscharführer der einzelnen Betriebe haben im ersten Jahr mit ihren Männern nutzbringende Arbeit geleistet. Das Mundharmonika- und Schrammelorchester konnte zweimal im Reichssender Frankfurt a. M. für die schaffenden Volksgenossen musizieren, Veranstaltungen, die in allen drei Werken übertragen wurden. Im September vorigen Jahres konnte das Henschel-Orchester in Berlin am Reichssender mitwirken. Dieses Wirken spricht eindeutig für den großen Fleiß und die opferbereite Liebe, mit der diese Werkscharmänner ihre Aufgabe erfüllen. Am Reichsparteitag der Freiheit 1936 marschierte diese junge Werkschar der Henschel & Sohn AG auf in der Formation der Werkscharen deutscher Arbeit, die unter den Symbolen des Dritten Reiches zur kraftvollen Einheit geworden ist. Die Soldaten dieser Einheit marschieren und mit ihnen die Werkschar HENSCHEL.

Ihr Bestreben ist es, innerlich und äußerlich zu erstarken, um den großen Aufgaben gerecht zu werden, die an sie gestellt werden.

Eine Schar aus solchen Männern, die ihre Stärke nicht in einer möglichst großen Zahl, sondern allein in der Kraft des in ihr vereinten Willens erkennt, wird die Gestalterin eines neuen, wahrhaft nationalsozialistischen Gemeinschaftslebens der Gefolgschaft sein. Sie ist berufen, alles, was im täglichen Erleben des gemeinsamen Schaffens im Sinne unserer Weltanschauung vorwärtsdrängt, in Fluß zu bringen, in Bewegung zu halten und einer Lösung zuzuführen, einer Lösung, die der Stärkung des Betriebes, der Festigung der Gemeinschaft dient, um ein gesundes Glied der großen Gemeinschaft, nämlich des ganzen Volkes, zuzuführen und am Aufbau nationalsozialistischer Volksgemeinschaft an erster Stelle mitzuwirken.



Die Henschel-Werkschar auf dem Reichsparteitag 1936

Im Zeltlager Langwasser



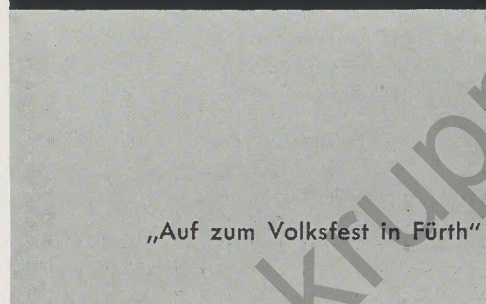
Der Führer schreitet die Front der Henschel-Werkschar ab



Vor dem Hotel



Fahnen-Podium



„Auf zum Volksfest in Fürth“



Bilder unten:
Das Bier schmeckt in Bayern doppelt gut



Don ungelegten Hühnereiern und künstlichem Benzin Curt G. Neumeister

Das ist kein Witz; denn es soll hier von ernsten Dingen die Rede sein. Es ist jedes Deutschen Pflicht, über den deutschen Rohstoff-Vierjahresplan nachzudenken, dessen Ziele der Führer proklamierte: „In vier Jahren muß Deutschland in allen jenen Stoffen vom Auslande unabhängig sein, die irgendwie durch die deutsche Fähigkeit, durch unsere Chemie und Maschinenindustrie, sowie durch unseren Bergbau beschafft werden können.“

Die Durchführung dieses zweiten Vierjahresplans stellt die Lösung eines Problems dar, das von jeher die Existenz des deutschen Volkes bestimmte. Erstmals in der Geschichte ist der mutige deutsche Versuch, dieses Problem in der Schaffung fast völliger Unabhängigkeit von der Einfuhr aus eigener Kraft zu lösen. Bisher war es so, daß die Völker, die keine natürlichen Rohstoffquellen besaßen, sich diese Quellen mit Waffengewalt erschlossen, wenn ihnen die Lösung des Rohstoffbedarfes auf dem Handelswege verschlossen blieb. Selten sind diese Fälle in der Geschichte nicht. Deutschland lehnt diesen Weg ab, weil ihm mit seinen hohen technischen und geistigen Kräften Mittel zur Verfügung stehen, die friedlich, aber neu und einzigartig sind.

Es gibt auch heute noch Menschen inner- und außerhalb Deutschlands, die die großen wirt-

schaftlichen Probleme des ganzen Volkes aus dem Gesichtswinkel des Vorrats an Hühnereiern, um nicht zu sagen aus der Hühnerperspektive ansehen. Sie sind nicht böswillig, keineswegs. (Jedenfalls nicht die innerhalb Deutschlands.) Sie verstehen es nur nicht besser und fürchten für ihr Wohlbefinden, wenn die Eier knapp werden. Es kommt ihnen nicht der Gedanke, daß es ja soviel andere Lebensmittel gibt, an denen man sich satt essen kann, ohne das Gefühl zu haben, sich mit einem minderwertigen Ersatz begnügen zu müssen. Dieses böse Wort „Ersatz“! Da denkt man doch gleich an Schweinebraten mit Rotkohl in Tuben und an strohgeflochtene Anzüge, Marke „Umba, Umba“.

Nein, so wird sich die Durchführung des Vierjahresplans nicht auswirken. Im Gegenteil, später, wenn der grandiose Plan der Selbstversorgung durchgeführt sein wird, wird ein großer Teil von uns gar nicht wissen, in welchem Umfange er selbst dazu beigetragen hat. In der Ernährungswirtschaft werden nur geringfügige Umstellungen eintreten, die eine ganz natürliche Ursache haben. Nicht so ganz einfach liegen die Dinge auf technisch-wirtschaftlichem Gebiet. Hier muß Deutschland für nicht vorhandene Rohstoffe solche mit gleichen Eigenschaften herstellen. Das Beispiel des synthetischen Kautschuks zeigt uns, welchen



Werkaufnahme H. & S.

Henschel-Lastwagen für den Betrieb mit verflüssigtem Gas, das in Stahlflaschen seitlich am Rahmen mitgeführt wird

Weg hier deutscher Erfindergeist ging, und daß das Ziel erreichbar ist.

Die grundsätzlich gelöste Frage der Treibstoffe und des Gummis für unsere Kraftwagen interessiert naturgemäß in diesem Zusammenhange sehr stark. Wie verhält es sich also in Wirklichkeit mit der inländischen Treibstoffversorgung, mit Holzgas und Gastankstellen, von denen man ab und zu erfährt?

Zunächst als Anhaltspunkt einige unvermeidliche Zahlen: Deutschland verbrauchte 1935 rund 3,3 Millionen Tonnen flüssiger Treibstoffe. Davon entfielen auf Benzin 44 %, auf Dieselöl 25 %, auf Heizöl 13,5 %, auf Benzol 12,5 % und auf Spiritus 5 %. Diese Ziffern umfassen den Verbrauch sowohl für Fahrzeuge wie für stationäre Anlagen. Die Hauptverbraucher des ständig wachsenden Anteils an Dieselöl sind Lastwagen und Omnibusse.

Mit dem Ansteigen des Dieselöl-Verbrauchs aber steigt die Einfuhrmenge gerade dieses Treibstoffes, dessen Herstellung innerhalb Deutschlands bisher unbedeutend war. Trotzdem hat die Verbreitung des Dieselmotors, die wir alle Tage selbst beobachten können, ihren guten Grund. Einmal ist Dieselöl wesentlich günstiger im Preis, da es weniger Veredelungsprozesse durchzumachen hat als Benzin. Außerdem aber gestattet das Diesel-Verfahren eine bessere Auswertung der im Treibstoff enthaltenen Energien. Mit anderen Worten ausgedrückt: Man erhält je Kilogramm Treibstoff bei Dieselöl mehr Pferdestärken aus dem Motor als bei Benzin. Durch diese wirtschaftliche Verwertung der Treibstoffenergien ist der Dieselmotor ein wichtiger Helfer in dem Bestreben nach möglichster Sparsamkeit. Dazu kommt, daß auch die Inlandsgewinnung von Dieselöl nur noch eine Frage kurzer Zeit sein dürfte.

Von den oben genannten Treibstoffen werden nur Benzol und Spiritus in ausreichenden Mengen in Deutschland hergestellt. Deutschlands Förderung an Erdöl ist gering im Verhältnis zum Bedarf, obwohl die Förderung in den letzten Jahren infolge der angestrengten Bemühungen um die Ausbeute sehr zugenommen hat. In der gleichen Zeit ist aber auch der Bedarf durch die zunehmende Motorisierung außerordentlich gestiegen. In dem Plan der kommenden Selbstversorgung wird vermutlich die Menge des in Deutschland geförderten Erdöls eingesetzt werden, unseren Bedarf an Schmierölen zu decken. Die eigentlichen Treibstoffe dagegen wird man auf „synthetischem“ Wege, das heißt durch chemische Umwandlung anderer Stoffe, vor allem der Kohle, gewinnen.

Die Bezeichnung dieses Vorganges der Treibstoffgewinnung ist verschieden, je nach dem angewandten Verfahren, und soll hier im einzelnen nicht interessieren. Bei der „Hydrierung“, d. h. Anlagerung von Wasserstoff, entstehen aus der

fein gepulverten Kohle flüssige und gasförmige Produkte, indem man die Kohlenstoffatome durch hohen Druck und Hitze zwingt, ihre bisherigen Verbindungen zu lösen und sich mit dem zugefügten Wasserstoff in bestimmter Ordnung zu vereinigen. Das Ergebnis sind Kohlen-Wasserstoff-Verbindungen, aus denen man durch weitere Bearbeitung als Endprodukt Benzin, Petroleum und auch Dieselöle gewinnen kann.

Erfolgreiche Arbeiten der letzten Jahre haben die angewandten Verfahren der Treibstoffgewinnung aus Kohle immer wirtschaftlicher und vollkommener gemacht. Es gibt heute kaum noch Abfallprodukte, die sich nicht irgendwie verwerten lassen. Neben der Gewinnung von Benzin und Benzol aus der Steinkohle in großen Mengen ist man jetzt auch daran gegangen, die reichlich vorhandene und billigere Braunkohle zu verwerten. Man wendet hier ein Verfahren an, das von der Benzolgewinnung aus Steinkohle bekannt ist, die Verschwelung. Die Wirtschaftlichkeit dieser Verarbeitung hängt allerdings von der Möglichkeit ab, den Koks zu verwerten, der bei der Verschwelung in reichlicher Menge anfällt. Auch diese Möglichkeit ist bei der Braunkohlenverarbeitung durch die Verwendung in Großkraftwerken sichergestellt. Das uns interessierende Treibstoffergebnis aus der Braunkohle ist Dieselöl, das auch bisher nur in geringem Umfange in Deutschland erzeugt wurde.

Neben diesen flüssigen Treibstoffen, die bei der Großgewinnung die gleichen Eigenschaften aufweisen wie die natürlich gewonnenen, ja sogar teilweise noch wertvoller sind, wie das Benzol, stehen eine Anzahl anderer zur Verfügung, die sich gut bewährten und sich vor allem als sehr wirtschaftlich erwiesen. Dazu gehören vor allem die Treibgase, die teils in gasförmigem Zustande (Leuchtgas, Methan), teils verflüssigt (Propan, Butan) in Stahlflaschen mitgeführt werden. Aber auch die Fahrzeuge mit eingebautem Generator, die sich aus Holz, Holzkohle oder Koks ihr Gas selbst erzeugen, müssen hier genannt werden. Die Anwendung dieser hier genannten Treibstoffe beschränkte sich bisher auf Nutzfahrzeuge, bei denen das naturgemäß hohe Gewicht für die Behälter oder den Generator keine große Rolle spielt.

Für Lastwagen und Omnibusse, vor allem im Ortsverkehr, für Kommunalfahrzeuge und andere Großfahrzeuge gewinnen diese Treibmittel immer stärkere Bedeutung. Insofern bringen sie auf jeden Fall eine fühlbare Entlastung des Bedarfs an flüssigen Treibstoffen, solange diese nicht aus der Inlandserzeugung ausreichend vorhanden sind. Die geringen Änderungen an bisher üblichen Fahrzeugteilen und die dafür aufgewandten Kosten machen sich meist schon nach kurzer Betriebszeit bezahlt, da die Preise für diese Betriebsstoffe verhältnismäßig niedrig liegen. Andererseits stellen die sogenannten Treibgase meistens Ab-

fallprodukte bei der Erzeugung anderer Stoffe dar, und ihre Menge wird in der kommenden Zeit stark zunehmen, so daß die Wirtschaftlichkeit der damit betriebenen Fahrzeuge auf längere Zeit gesichert ist.

In ähnlich hoffnungsvoller Weise wie beim Treibstoff entwickelt sich die deutsche Selbstversorgung auch beim Gummi. Auch hier liegt, wie bei der Kohle-Verflüssigung, eigentlich keine ganz „neue Erfindung“ mehr vor, sondern ein Problem, mit dem sich die Wissenschaft schon seit langem beschäftigt. Schon im Weltkrieg hat man auf der gleichen Basis versucht, künstlichen Kautschuk herzustellen. Allerdings unterschied sich das damalige Erzeugnis vom heutigen ganz wesentlich. Damals verdiente der künstliche Gummi die Bezeichnung „Ersatz“ leider nur zu sehr.

Das Verfahren besteht auch bei der Gummi- oder vielmehr bei der Kautschukherstellung im Trennen bestehender und in der Bildung neuer Atomverbindungen. Die Ausgangsstoffe sind hauptsächlich Kohle und Kalk. Wie schwierig es aber ist, die Bestandteile der einzelnen Stoffe zu bewegen, sich in der richtigen Reihenfolge zusammenzutun, trotz aller chemischen Zaubermittel, das zeigen die mühevollen, jahrlangen Versuche,

die notwendig waren, bis man an die Auswertung der Versuchsergebnisse gehen konnte.

Der beste Beweis aber, daß „Buna“, der deutsche Gummi, kein minderwertiger Ersatz gegenüber dem Naturgummi sein wird, ist die Tatsache, daß man überall im Auslande beginnt, sich dafür zu interessieren und selbst daran geht, Anlagen zur Herstellung synthetischen Kautschuks zu schaffen.

Wir haben in der deutschen Treibstoffversorgung ein Gebiet unserer Wirtschaft, auf dem die Umstellung auf deutsche Erzeugung schon verhältnismäßig weit gediehen ist. Die Stille, in der sich diese Umstellung vollzieht, mag ängstliche Gemüter beruhigen, die in der ewigen Sorge um ihr leibliches Wohl schon von künstlichen Hühnereiern und Fleischnot träumen. Sie kümmern sich da, im wahrsten Sinne des Wortes, um ungelegte Eier. In den anderen Zweigen unserer Wirtschaft wird sich die Umstellung im vorgesehenen Zeitraum ebenso unmerkbar für den einzelnen vollziehen. Die Zweifelnden wollen wir wieder sprechen an dem Tage, an dem der Führer, und mit ihm Wissenschaft und Technik, vor der ganzen Welt die Vollbringung des zweiten Vierjahresplans verkünden wird, den Sieg seines Willens.



Holzgas-Omnibus mit selbsttragendem Aufbau
Omnibusse dieser Ausführung werden von Henschel an verschiedene Städte geliefert

Aufn. Triebwagen- und Waggonfabrik A. G., Wismar

Sport-Vereinigung Henschel Flugzeug-Werke, Berlin Heinrich Hornung

Übungsplan

Sportabteilung	Übungsplatz	Zeit	Übungsleiter
Fußball	Olymp-Sportplatz, Baumschulenweg, Kiefholzstr. 265	Donnerstag ab 17 Uhr	Sportlehrer Gerbaulet
Fußball – Jugend	Olymp-Sportplatz, Baumschulenweg, Kiefholzstr. 265	Mittwoch ab 17 Uhr	Sportlehrer Gerbaulet
Handball	Platz der „Turngemeinde Schöneeweide“, verlängerte Rudower Str., an der S-Bahn nach Spindlersfeld	Donnerstag ab 17 Uhr	Kam. Finger
Leichtathletik und Turnen	Platz der „Turngemeinde Schöneeweide“, verlängerte Rudower Str., an der S-Bahn nach Spindlersfeld	Donnerstag ab 17 Uhr	Kam. Nienkarn
Gymnastik für Frauen	Platz der „Turngemeinde Schöneeweide“, verlängerte Rudower Str., an der S-Bahn nach Spindlersfeld, bei schlechtem Wetter Turnhalle Hasselwerder Straße, am Bhf. Schöneeweide	Dienstag ab 17 Uhr	Kam. Nienkarn
Schwimmen	Stadtbad „Horst Wessel“, an der Schillingsbrücke, Nähe Schles. Bhf.	Donnerstag ab 20.30 Uhr	Kam. Wuske
Tennis	Tennisplätze des „T. C. Blau-Weiß“, Johannisthal, vor dem Werk II	Täglich ab 17 Uhr	Kam. Nieske
Kegeln	Keglerheim Kempf, Treptow, Am Treptower Park 19	Freitag ab 20 Uhr	Kam. Mahlo

Nach der Losung Dr. Leys „Sport in den Betrieben“ hat HFW. nichts unversucht gelassen, den Henschel-Sport voranzutreiben. Den Gefolgschaftsangehörigen stehen Sportplätze, Turnhalle, Tennisplätze, Kegelbahnen und Schwimmhalle wahlweise zur Verfügung. Weit über 1000 Arbeitskameraden haben den Weg zur Sportvereinigung gefunden; an ihre Spitze stellte sich der Betriebsführer, Direktor Hormel, als Ehrenführer. Auch Du,

der Du noch abseits stehst, bist zur Mitarbeit aufgerufen! Und wenn Du nicht aktiv mitarbeiten kannst, dann unterstütze Deine aktiven Werkkameraden, denen die Sportvereinigung etwas bieten will und muß, mit den Beiträgen Deiner passiven Mitgliedschaft und **reihe Dich ein in die Sport-Vereinigung Henschel der Henschel Flugzeug-Werke.**

1. Kameradschaftsabend der TK der Henschel Flugzeug-Werke

A. Schröder

Am Sonnabend, dem 3. April 1937, versammelten sich die Arbeitskameraden der „Technischen Kontrolle“ der Henschel Flugzeug-Werke mit ihren Angehörigen im Saalbau Friedrichshain, um den 1. Kameradschaftsabend der Abteilung festlich zu begehen. Der ideelle Erfolg war ein großer, und der Abend ganz dazu angetan, das Band der Kameradschaft um die örtlich getrennten, jedoch innerhalb einer Abteilung tätigen Gefolgschaftsmitglieder, noch enger zu schlingen und zu festigen und darüber hinaus eine Brücke zu den Arbeitskameraden der anderen Abteilungen zu schlagen, die ebenfalls zahlreich anwesend waren.

Sofern der eine oder andere noch ein paar Falten auf der Stirn von zu Haus mitgebracht hatte, waren dieselben weggebügelt, als er einen Blick in die Festzeitung warf.

Zum Beginn des Abends spielte die Kapelle des Infanterie-Lehrregiments Olympisches Dorf „Elstal“ unter ihrem Dirigenten, Obermusikmeister Tumförde, den Badenweiler Marsch. Der Prolog des Abends wurde von der Tochter eines Arbeitskameraden gesprochen und bildete den Übergang zur Festrede des Kontroll-Leiters Danneberg, der in eindrucksvollen Worten die Gäste begrüßte und

von der kameradschaftlichen Verbundenheit der TK-Angehörigen mit ihrer Arbeit und ihrem Werk Zeugnis ablegte. Mit einem dreifachen „Sieg Heil!“ auf unseren Führer und der Absingung des Deutschland- und Horst-Wessel-Liedes endete der 1. Teil des Abends.

Im zweiten Teil kam die leichte Muse zu ihrem Recht. Ein sorgfältig zusammengestelltes Kabarett-Programm, eingeleitet von der munteren Ansage Heinz Sängers, löste in kürzester Zeit wahre Lachsalven aus. Die auftretenden Künstler boten gute, deutsche Varietékunst und waren nach besten Kräften bemüht, zur Erheiterung beizutragen.

Und nun ging es zum fröhlichen Tanz. Unter den Klängen der unermüdlichen zwei Kapellen drehte sich bald alles im Rheinländer und Walzertakt, da wurden Tangoschritte und mancher Foxtrott probiert — Jubel und Fröhlichkeit bis in den hellen Morgen.

Das Kameradschaftsfest der TK ergab RM 165,01 Überschuß, der in Höhe von RM 100,30 dem Hilfswerk „Mutter und Kind“ und der Rest in Höhe von RM 64,71 der Unterstützungskasse HFW. überwiesen wurde.



Wenn sich am 17. April 1937 die Amtswalter der Henschel Flugzeug-Werke zu einem Kameradschaftsabend im „Kyffhäuser“, Niederschöne-weide, zusammenfanden, dann stand über dem Zweck kameradschaftlichen Zusammenseins das Ziel, vorbildliche Werkverbundenheit und Zusammengehörigkeit zu pflegen.

Es sind wenige Monate her, daß die Ortsverwaltung HFW. eine Werkschar ins Leben rief, und wenige Wochen nur, daß diese junge Schar ihren Aufgaben nachgehen konnte. Diese Betrachtung gilt den Männern, die nach Tagen härtester Arbeit und restloser Pflichterfüllung an diesem Abend zum ersten Male eine Feierabendstunde der Henschel Flugzeug-Werke gestalteten. Diese jungen, harten Gesichter sind das Antlitz neuer deutscher Arbeit, aus ihnen spricht die Tat der Werdung des neuen deutschen Menschen in den Betrieben. Was kann wohl besser den Geist der Arbeit, der Zusammengehörigkeit und Werkverbundenheit erhärten, als diese lebende Schar, die die letzte Erfüllung nationalsozialistischer Weltanschauung in die Betriebe trägt und vorlebt.

Im Halbdunkel des Raumes von Scheinwerfern angestrahlt, ließ der Sprechchor dieser jungen Mannschaft die Bilder der Vergangenheit vor unserem geistigen Auge wieder erstehen. Erst leise, dann immer stärker dröhnen die Schläge der Kesselpauken, wie ferner Donner der Geschütze.

— *Die Westfront 1918.* — *Worte aus dem Jenseits dringen an unser Ohr.* — *Wir sehen die*

grauen Gestalten zum Sturm vorwärtsspringen. — Dann kommt der Zusammenbruch. — Schande und Schmach überdeckt Deutschland. — Da plötzlich, 1923, bricht deutscher Geist durch. — Im Maschinengewehrfeuer der Reaktion wird das neue Deutschland geboren. — Die braunen Kolonnen marschieren in den nachfolgenden Jahren durch Deutschland. — Wir sehen den Bauer, Studenten, Arbeiter und Soldaten in Reih' und Glied: „Es dämmert schon der Morgen“. — Glocken ertönen und die Soldaten Adolf Hitlers marschieren durch das Brandenburger Tor. — Maschinen rasen, glühender Stahl spritzt, die Soldaten der Arbeit stehen an der Front. — Der ewige deutsche Mensch. —

Betriebsdirektor Frydag sprach in Vertretung des erkrankten Betriebsführers, Direktor Hormel. Er gedachte unseres Arbeitskameraden Friedrich-Ernst von Heynitz, der auf dem Felde der Arbeit blieb. Er sprach weiter von dem großen Verdienst der Bewegung, der es gelungen ist, alle Klassenunterschiede zu beseitigen und aus uns allen eine wahre Gemeinschaft von Arbeitern für Deutschland zu machen. Dieses große Vermächtnis der für Deutschland und die Bewegung Gefallenen haben wir zu hüten und bis zum letzten zu vollenden.

Der Betriebszellenobmann Schmidt zeigte noch einmal die großen Aufgaben der politischen Leiter im Betrieb auf und ließ den Sinn des Abends: „Dient der Gemeinschaft“ zu neuer Arbeit ausklingen.

Georg Tix

Werkbücherei H. & S., Kassel

In letzter Zeit sind in die Bücherei eingestellt:

Buch-Nr.	Verfasser	Titel	Erschienen
A. 235	Kreyssig	Berechnung des Eisenbahnwagens	1936
B. 151	Peter	Der Kraftwagen	1937
C. 41	Palm	Elektrische Meßgeräte und Meßeinrichtungen	1937
P. 566	Brenders-Esser	Handbuch für Kraftfahrer	1936
P. 567	Pfohl	Autosprachbuch für Auslandsfahrer	1936
P. 568	D. R. B.	Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten	1937
R. 184	Sellin	Stanztechnik (4. Teil) Werkstattbuch Nr. 60	1937
S. 675	Dr. Müller	Straßenverkehrsrecht mit einem technischen Leitfaden	1937
S. 676	Hoche	Die Gesetzgebung Adolf Hitlers (Heft 22)	1937
S. 677		Richtlinien für den Bau von Heißdampfrohrleitungen	1936
T. 331	M. A. N.	25 Jahre Gartenstadt Werderau (1911-1937)	1937
T. 332	Berdrow	Alfred Krupp und sein Geschlecht (1787-1937)	1937
T. 333	Rickelmann	Die Geschichte des Ibbenbürener Steinkohlenbergwerks	1936
U. 56		Der Soldat im neuen Reich	1936
U. 57	Göpfert	Denkmal deutscher Arbeit. I. Band	1937
U. 58	Göpfert	Denkmal deutscher Arbeit. II. Band	1937

Werkbücherei HSW., Berlin

Die Werkbücherei ist Eigentum der Henschel Flugzeug-Werke.

Die Bücher werden für eine Leihgebühr von RM 0,05 wöchentlich pro Buch ausgegeben. Von der 5. Woche ab beträgt die Gebühr RM 0,10. Jede angefangene Woche gilt als voll.

Ausgabe der Bücher: Werk I täglich außer Sonnabend in der Zeit von 8-9 Uhr im Sicherheitsgebäude, Abtlg. DAF., 1. Stock, bei Frau Augustinski. Werk II täglich von 13.30-14 Uhr außer Sonnabend im Zimmer des Vertrauensrates.

Jedem Buch sind die 10 Gebote für Leihbücher beigegeben. Jeder Werkskamerad wird im Interesse der Gemeinschaft gebeten, sie zu beherzigen:

1. Wenn Du ein Buch in Empfang nimmst, sieh' es Dir gleich an, ob es in gutem Zustand oder beschädigt ist.
2. Beanstande sofort Mängel, später ist dies zwecklos.
3. Mit der Abnahme eines Buches übernimmst Du die Verantwortung über dasselbe.
4. Gib ein Leihbuch nicht an dritte Personen, Du hast das Recht nicht dazu.
5. Behandle jedes Leihbuch so, als ob es Dir gehöre.
6. Beschmutze es nicht.
7. Zerreiße keine Blätter.
8. Trinke nicht Kaffee, Tee u. dgl. auf den Büchern.
9. Behalte ein Leihbuch nicht monatelang, andere Kameraden wollen auch etwas lesen.
10. Bringe Leihbücher zurück in dem Zustand, in dem Du sie erhalten hast. (gez. Hormel)

Es sind in diesem Jahre folgende Werke angeschafft worden:

Buch-Nr.	Verfasser	Titel	Buch-Nr.	Verfasser	Titel
208	Hans Arend	Abenteurer ohne Rast und Ziel	382	Jack London	Siwash
281	Josef Martin Bauer	Das Haus am Fohlenmarkt	383	" "	Michael, der Bruder Jerrys
358	Friedrich Bischoff	Die goldenen Schlösser	384	" "	Der Rote
359	Sigrid Boo	Wer zuletzt lacht	385	" "	Wolfsblut
360	Yeats-Brown	Bengali	386	" "	Die glücklichen Inseln
361	Hans Dominik	König Laurins Mantel	387	" "	Der Sohn des Wolfs
362	" "	Atlantis	388	" "	Kid & Co.
363	" "	Die Spur des Dschingis-Khan	389	" "	Alaska-Kid
364	C. Doyle	Der Hund von Baskerville	390	" "	Ein Sohn der Sonne
365	Paul Eipper	Die gelbe Dogge Senta	391	" "	Der Seewolf
366	Georg Elert	Segel über Haß und Liebe	392	" "	Mondgesicht
367	Josef Maria Frank	Keine Angst vor morgen	393	General Noskoff	Ein Mann erschüttert Afrika
368	" "	Die letzten Vier von St. Paul	394	Hans Richter	Ferrols berühmtester Sohn
369	" "	Per und Petra	395	" "	Der letzte Hafen
370	" "	Paradies mit Vorbehalt	396	Dr. Juri Semjonow	Die Güter der Erde
371	Gustav Fruhmann	Im Frack um die Welt	397	Skowronnek	Muttererde
372	Trygve Gulbrandsen	Und ewig singen die Wälder	398	Liebermann von Sonnenberg und O. Trettin	Kriminalfälle
373	J. C. Heer	Laubgewind		Ilse Schreiber	Die Schwwestern aus Memel
374	A. E. Johann	Mit zwanzig Dollar in den wilden Westen	399	Siegfr. von Vegesack	Frühling
375	H. Chr. Kaergel	Einer unter Millionen	400	H. Westerberger	Jenny
376	Gottfried Keller	Der grüne Heinrich	401	Walter Wienrich	Das fressende Haus
377	Theodor Kröger	Heimat am Don	402	Kurt Wilhelm-Kästner	Ein Herr aus Kapstadt
378	Lienau	Nemo, Ein Mann, das Meer und tausend Abenteuer	403	" "	Luftfahrer voran!
379	Friedrich Lindemann	Der Streit um die „Betty Bonn“	404	" "	Hausgalerie berühmter Gemälde
380	Jack London	Südsee-Geschichten	405	George Soldan	Zeitgeschichte in Wort und Bild, Band I bis III
381	" "	In den Wäldern des Nordens	406-408	" "	" "

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer

KASSEL

Ernennungen

Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. habe ich ernannt:

1. Herrn Oberingenieur und Prokuristen Filehr zum Chefkonstrukteur des Kraftwagenbaues der Firma Henschel.
2. Herrn Regierungsbaumeister Deker zum Oberingenieur.
3. Herrn Dr.-Ing. Roosen zum Oberingenieur und Prokuristen der Firma Henschel.

gez. Oscar R. Henschel.

BERLIN

Werkfluchtsschutz

In Verfolg des von der zuständigen Stelle herausgegebenen Arbeitsplanes für das Jahr 1937 wird im Mai mit der Ausbildung der gesamten Belegschaft im Werkfluchtsschutzdienst begonnen. Die Ausbildung erfolgt in 8-Wochen-Kursen von jeweils 350 Mann mit je 2 Std. Dienst in der Woche. Die Einberufungen zu diesem Dienst erfolgen schriftlich.

Gefolgschaftsangehörige, welche während dieser kurzfristigen Ausbildungszeit ihrem Dienst nicht nachkommen, werden zu weiteren Kursen erneut einberufen und haben mit Anwendung der im Luftschutzgesetz vorgesehenen Bestimmungen zu rechnen.

gez. H o r m e l.

Die Direktion Kassel

Herr Regierungsbaumeister C a m b e i s, unser bisheriger Betriebsoberingenieur des Autobauwes, wurde Ende März d. J. zum Betriebsdirektor des Autobauwes ernannt.

In den verschiedenen Ressortstellen bzw. den Vorgesetztenverhältnissen im Autobau ist damit keine Änderung eingetreten.

gez. Dr. Fichtner. Dr. Hinz.

Familiennachrichten der Kasseler-Werke April 1937

Todesfälle :

Gefolgschaftsmitglieder :

Gabel, Friedrich, Bohrer, M. 1 Allg. Dreherei — Schmitt, Fritz, Klempner, Werkstatt L. — Zülich, Heinrich, Dreher, Werkzeugbau

Familienmitglieder :

Ehefrau des Habermann, Robert, Schmied, Hammerschmiede — Ehefrau des Möller, Adam, Hilfsarbeiter, Modellschreinerei — Ehefrau des Ostheim, Jakob, Hilfsarbeiter, Lager 4 — Sohn des Krauser, Wilhelm, Schlosser, Werkstatt A — Tochter des Friedrich, Otto, Dreher, M. 9 Autobau

Vermählungen:

Appel, Eduard, B. B. 5 — Bliz, Richard, T. B. 12 — Bolte, Otto, B. B. 15 — Krause, Karl, Vorrichtungsbüro — Volmar, Richard, Werkstatt A — Weiß, Alfred, Techn. Auftr.-Abt.

Geburten:

Ein Sohn:

Benning, Walter, Schulungs-Kurs., HFM. — Bier, Fritz, Kraftfahrer, Transportwesen — Cöster, Wilhelm, Dreher, M. 9 Autobau — Graf,

Heinrich, Hilfsarbeiter, Härtereie — Griethe, Heinrich, Schlosser, Kesselschmiede — Hildebrandt, Martin, Schlosser, M. 9 Autobau — Klinge, Wilhelm, Schlosser, Autobau — Krüger, Erich, Techniker, B. B. 6 — Lömker, Friedrich, Schlosser, M. 10 Autobau — Nolte, Friedrich, Stehbolz.-Press., Kesselschmiede — Schäfer, Karl, Former, Eisengießerei — Schäfer, Willi, Schlosser, M. 10 Autobau — Schaub, Jakob, Lagerarbeiter, Lager 8 — Schmidt, Rudolf, Dreher, Werkstatt A — Schönebach, Karl, Kaufm. Angest., Versand-Abteilung — Siebert, Wilhelm, Fräser, Allg. Dreherei M. 1 — Weisheit, Wilhelm, Dreher, M. 9 Autobau — Wiegand, Walter, Nieter, Werkstatt A

Eine Tochter:

Adam, Georg, Schlosser, HFM. — Ahlborn, Wilhelm, Gußputzer, Eisengießerei — Barthel, Wilhelm, Schlosser, Kesselschmiede — Christmann, Bernhard, Dreher, Werkzeugbau — Franke, Erich, Schlosser, M. 32 Autobau — Günther, Jakob, Schlosser, Werkstatt L — Hartung, Georg, Masch.-Arbeiter, HFM. — Kemmler, Valentin, Schlosser, Kesselschmiede — Kettenbeil, Heinrich, Hilfsarbeiter, HFM. — Mogge, August, Bohrer, M. 2 Stang.-Fabrikat. — Petzsche, Georg, Schlosser, M. 10 Autobau — Remm, Wilhelm, Dreher, HFM. — Wetzels, Ernst, Schleifer, M. 6 Autobau — Wilczek, Werner, Techniker, Vorrichtungsbüro — Würden, Adolf, Dreher, M. 9 Autobau

Die große Reichsausstellung

„Gebt mir vier Jahre Zeit!“

(Gauverwaltung der DAF., Berlin)

Die Reichsausstellung: „Gebt mir vier Jahre Zeit“ ist ein großer Rechenschaftsbericht der Reichsregierung über die ersten vier Jahre nationalsozialistischer Staats- und Volksherrschaft; ihr kommt eine Bedeutung zu, die sie weit über alle anderen Veranstaltungen früherer Jahre hinaushebt. Diese ihr vom Führer selbst zugewiesene Aufgabe ergab für die Ausstellungsleitung die zwingende Verpflichtung, Werk und Wille Adolf Hitlers, seiner Regierung und seines Volkes in besonders eindringlicher, klar gegliederter und neuartiger Weise darzustellen. Das ist in einem Maße gelungen, wie es in der Geschichte des deutschen Ausstellungswesens ohne Beispiel ist.

Der festliche Auftakt

Dem eigentlichen Rechenschaftsbericht sind die beiden riesigen Hallen I und II des Ausstellungsgeländes vorbehalten. In der ersten Halle wird in festlich-repräsentativer Form die Geschichte dieser vier Jahre lebendig gemacht. Mächtige, wie Bücher umblättern Bildtafeln werden dem Besucher die wesentlichen Ergebnisse der vier Jahre in die Erinnerung zurückrufen. Er erlebt an dem Ablauf des Gezeigten noch einmal, wie vom Willen des Führers beseelt die nationalsozialistische Arbeit anfang, wie das Volk sich in gemeinschaftlichen Feiern und Opfern vereint, und wie ein neuer deutscher Mensch entstand.

Lebendige Bilder vom fröhlichen Jungvolk, vom Arbeitsdienst, vom Heere und von der politischen Arbeit der Partei zeigen die Erziehung des deutschen Menschen. Die gewaltige Offenbarung der völkischen Kraft auf dem Parteitag in Nürnberg bildet sinngemäß den Beschluß dieser Darstellung. Diese ganze Schau stellt eine Art weltliches Oratorium von unvergeßlicher Eindrucksstärke dar.

Symbole der Arbeit

Die Halle II ist ganz der Arbeit auf allen Gebieten nationalsozialistischen Aufbaus gewidmet. Sie gibt einen lückenlosen Überblick über das, was auf wirtschaftlichem, sozialem, kulturellem und politischem Gebiete geschaffen und erreicht wurde. „Deutschland arbeitet wieder“: Das ist der erste Eindruck dieser Halle. Der Besucher sieht keine erdrückende Anhäufung von Schauelementen, sondern planvoll ausgewählte und charakteristische Leistungen, die ihm wirklich ein Bild der nationalen Gesamtleistung geben.

Im Vordergrund steht, als Symbol der Arbeit, der 6 Meter hohe stählerne Koloß eines deutschen Schiffsdiesels. Eine ganze Reihe laufender Motoren, kleiner und großer, schließt sich an. Ein Flugzeugmotor arbeitet auf einem Prüfstand. 8 Meter hoch ragt eine Plastik des Bildhauers Thorak in die Halle. Sie stellt dar, wie sich der Arbeiter der Stirn und der Faust zusammenfanden. An den 20 Meter hohen Hallenwänden scharen sich um das Bild des Führers schaffende Menschen, Arbeiter und Bauern. Eine faszinierende Kraft geht von allen diesen Bildern aus; sie reißt die Menschen mitten hinein in das pulsierende Leben der siegreichen Arbeitsschlacht.

Autobahn und Flottenschau

Gezeigt wird alles, was der Stolz unserer deutschen Arbeit ist. Stark herausgehoben wird natürlich das schönste und größte Werk nationalsozialistischer Aufbauarbeit, der Bau der Reichsautobahnen. Ein 60 Meter langes Modell einer Autobahn ist eines der Glanzstücke dieser Schau. Rundherum stehen die Maschinen, die für

den Straßenbau nötig sind. Und steil ragt, die eine Hälfte der Halle beherrschend, bis zum letzten Niet im Baustadium naturgetreu nachgebildet, die schönste aller Autobahnbrücken, die Mangfall-Brücke in Bayern, zum Hallendach empor. Die Schifffahrt ist mit einer Schau vertreten, wie sie so vollständig noch nie gezeigt worden ist. Nicht weniger als 150 naturgetreue Schiffsmodelle zeigen unsere deutsche Handelsflotte. 150 weitere Modelle stellen die neue deutsche Kriegsflotte dar.

Weiter führt die Ausstellung den Besucher zur Darstellung des Deutschen Sozialismus mit seinen in der Menschheitsgeschichte beispiellosen Leistungen der NSD., des WHW., der KdF- und der Freizeit-Gestaltung.

In der Sachgruppe „Deutsche Kultur“ üben die monumentalen Leistungen der bildenden Künste eine wahrhaft erhebende Wirkung aus. Und endlich wird die Deutsche Politik mit ihrem Grundgedanken: Ein Führer, ein Volk, ein Wille — auch ausstellerisch die Krönung dieser tausendfachen und doch aus einer Quelle strömenden Leistungen bilden. Bunt bewegte Bilder vom Jungvolk, von der Partei und ihren großen Aufmärschen, vom Arbeitsdienst, vom Luftschutz, der Wehrmacht wirken auf den Besucher. Unwiderlegbare Dokumente der unerschütterlichen Friedenspolitik und der erfolgreichen Reichspolitik des Führers zeigen das große Erlebnis dieser vier Jahre auf eine nie dagewesene Weise in seinem politischen Zusammenhang.

Die erste Großschau der Wehrmacht

Daß dabei die neue stolze Wehrmacht stark vor die Front der deutschen Gesamtleistung dieser Jahre tritt, ist selbstverständlich. Es ist das erstmal, daß sie sich mit allen ihren Waffengattungen in dieser Form öffentlich zeigt und allen Volksgenossen Gelegenheit gibt, die modernsten Kampfaffen zu sehen. Eines der Hauptschaustücke der ganzen Ausstellung wird ein 40 Meter langes naturgetreu aufgebautes U-Boot sein, dessen Kommandoturm allen Besuchern zugänglich sein wird. Das Reichsheer zeigt seine größten und technisch interessantesten Waffen. Da fahren zwei mächtige Tanks auf, eine Feldhaubitze mit ihrem Zugwagen rückt in die Halle, Langrohrgeschütze ragen gegen das Hallendach, eine ganze Flakbatterie ist zur Stelle. In der Luft schweben drei große Kampfflugzeuge. Das Ganze ist eine unvergleichlich eindrucksvolle Manifestation der wiedergewonnenen Wehrkraft, die die friedliche deutsche Arbeit schützt. Doch auch hier — und gerade hier wird die nationalsozialistische Grundauffassung zur Geltung gebracht, nach der es nicht so sehr auf die Waffen, als auf die Menschen ankommt, die sie tragen. Die Erziehung des deutschen Menschen zur disziplinierten Leistung im Rahmen der Gemeinschaft von der Hitler-Jugend über SA. und Arbeitsdienst bis zur großen Schule der Wehrmacht wird daher hier ihre eindrucksvollste Darstellung finden.

Vorwärts zu neuer Arbeit!

All dies unerschöpfliche und großartige Schaumaterial wird in seinem ganzen Reichtum so aktiv vor Augen geführt, daß es zu einem lebendigen Erlebnis des Besuchers wird. Wer die Ausstellung durchwandert und die gesammelte Kraft deutschen Lebenswillens gespürt hat, der wird so stark wie nie zuvor fühlen, daß unser Volk sich unter der starken Führung Adolf Hitlers wiedergefunden hat, und daß die neue Volksgemeinschaft in den vergangenen vier Jahren Ungeheures geleistet hat.

Jubilare der Henschel & Sohn AG

im Monat Mai 1937

Wir beglückwünschen unsere Maijubilare, zu denen noch ein Märzjubiläum tritt. In ihrer Mitte steht Karl Brede, der 40 Jahre die Geschicke des Hauses Henschel teilte. Mit ihm feierten neun Gefolgschaftsmitglieder ihr 25 jähriges Jubiläum, eine Feier, die uns alle zu Treue und Pflichterfüllung gemahnt.



25. März 1937
Wilhelm Engel
Bandwärter, Braunkohlenwerke
Möncheberg, Rothwesten



2. Mai 1937
Heinrich Neusel
Dreher, Kesselschmiede
Hohenkirchen



5. Mai 1937
Wilhelm Engel
Dreher, Werkstatt M. 1
Kassel



7. Mai 1937
Karl Böning
Schlosser, Werkstatt M. 2
Kassel



14. Mai 1937
Ferdinand Berthel
Heizer, Kraftzentrale Mittelfeld
Kassel



17. Mai 1937
Karl Brede
Lackierer, Lokomotivmontage, Niedervellmar



20. Mai 1937
Wilhelm Reißner
Revolverdreher, Werkstatt M. 5
Kassel



22. Mai 1937
Bernhard Erkelenz
Kranführer, Lager 8
Gebenstein



22. Mai 1937
Daniel Pfeiffer
Ingenieur, T. B. 12
Guxhagen



29. Mai 1937
Heinrich Willius
Heizer, Kraftzentrale Rothen-
ditmold, Kassel-W



31. Mai 1937
Nikolaus Günther
Heizer, Hammerschmiede
Kassel

Der Henschelstern

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe und deren Tochtergesellschaften

Nr. 5 / Mai 1937

Inhalt

Direktor Dr.-Ing. Fichtner †

4 Jahre Henschel Flugzeug-Werke H. Roehlike

Die Henschel-Lehrlinge im 4. Reichsberufswettkampf 1937

Freisprechung der Lehrlinge Direktor Dr. Fichtner

Südwestafrika Carl F. Ronsdorf

Wir gehen ins Theater Julius Teuschert

1. Mai Kassel M. A. Bengelstorff

1. Mai im Flugzeugbau

Die Werkschar Wilhelm Müller, BZO.

Von ungelegten Hühnereiern und
künstlichem Benzin Curt G. Neumeister

Sport-Vereinigung Henschel Flugzeug-Werke, Berlin
Heinrich Hornung

1. Kameradschaftsabend der TK der
Henschel Flugzeug-Werke A. Schröder

Kameradschaftsabend der DAF.-Amtswalter HFW.
Georg Tix

Werkbücherei
H. & S., Kassel
HFW., Berlin

Schwarzes Brett
Ernennungen bei H. & S.
Werkluftschutz-HFW.
Familiennachrichten

Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront
Die große Reichsausstellung „Gebt mir 4 Jahre Zeit“
Gauverwaltung der DAF., Berlin

Jubilare

Kraft durch Freude!



DKR 127

Zeichner: Schröder

„Da fällt mir ein, Willi, -- wir haben
ja unsere Reisesparkarten noch nicht
zur Eintragung für die Norwegen-
fahrt eingereicht!“