



Die Henschel-Stromlinien-Lokomotive Reihe 61002 der Deutschen Reichsbahn verläßt das Werk

Aufn. H. & S.

DER HENSCHELSTERN

MARCYAN

Kein Volk hat besseren Grund als wir, das Andenken
seiner hart kämpfenden Väter in Ehren zu halten,
und kein Volk, leider, erinnert sich so selten, durch
wieviel Blut und Tränen, durch wieviel Schweiß des
Fiebers und der Hände ihm der Segen seiner Einigung
geschaffen wurde.

Heinrich v. Treitschke



Generalmajor Freiherr von Richthofen, der letzte Befehlshaber der Legion Condor, im Gespräch mit einem deutschen Aufklärer. Im Hintergrund die Henschel Hs 126



Bild links:

Der Befehlshaber der Legion Condor, Generalmajor Freiherr von Richthofen, vor dem Start zum Erkundungsflug am Steuer des Henschel-Aufklärers Hs 126

Bild im Kreis:

Unser Gefolgschaftsmitglied, Flugzeugführer Katzberg, wurde vom Führer mit dem Spanienkreuz in Silber und vom Caudillo mit dem spanischen Verdienstorden ausgezeichnet



Ein stolzer Rückblick

Das dreijährige Ringen des nationalen Spaniens gegen den Weltfeind Bolschewismus ist beendet, die Fahnen der Falange wehen über dem befreiten Spanien. Heimgekehrt sind die Männer der Legion Condor, die im selbstlosen Einsatz für die Unabhängigkeit eines uns befreundeten Volkes kämpften. Über diese Träger der hohen Idee des Führers brachten alle deutschen Zeitungen stolze Berichte und Bilder, auf denen

Bild unten:

Henschelwagen im befreiten Teruel



Bild rechts:

In der Werkstatt der spanischen Luftwaffe in Zaragoza hatte man einen 33 G 1-Wagen mit einem Kran ausgerüstet, der als Abschleppwagen Dienst tat. Mit seinem Spill, das an den Henschelwagen sehr beliebt war, mußte er überall eingreifen. Selbst in der Werkstatt kannte der Motor keine Ruhe. Diese Zeit wurde benutzt, andere Wagen zu lackieren, indem die Spritzpistole an den Luftkompressor angeschlossen wurde



wir Henschelaner Gerät abgebildet fanden, das in unseren Werkstätten entstand. Wir veröffentlichen einige dieser Bilder, die uns eine bleibende Erinnerung sein mögen.

Bild unten:

Motorisierte Abteilungen der deutschen Freiwilligen während der Parade der Luftwaffe auf dem Flugplatz von Barajas bei Madrid. Auf dem Balkon (mit erhobener Hand) General Franco



Aufn. [2] Helmut Kurth [3] Lindemann [1] Scherl

Aus den Geburtsstunden des Henschel-Kraftwagens

A. Sack

Mein Bericht im „Henschelstern“ Nr. 8 vom August 1937 schilderte das Zustandekommen des Entschlusses und die ersten vorbereitenden Maßnahmen zur Aufnahme des Henschel-Kraftwagenbaues und stand unter dem Zeichen der Erwartung, wann wohl das neue Kind das Licht der Welt erblicken und wie diese Welt es aufnehmen würde. Wenn ich heute durch das weitverzweigte Areal der Henschel-Kraftwagen-Erzeugungsstätten wandere, mit meinen Gedanken 14 Jahre zurückschweife und die Brücke zwischen einst und jetzt schlage, dann hätte ich vor 14 Jahren vorausahnend mit Schiller ausrufen können: „Glücklicher Säugling! Dir ist ein unendlicher Raum noch die Wiege. Werde Mann und dir wird eng die unendliche Welt.“ Aber noch war der Säugling nicht da. Wir steckten zu Beginn des Jahres 1925 noch in den vorbereitenden Arbeiten, für das zu erwartende Kind die Wiege zu bauen und auszustatten. Uns wenigen, die wir an den Uranfängen des Henschel-Kraftwagenbaues beim Spinnen der Fäden halfen, war es eine Zeit besonderer Spannung. Einmal freudige Erregung, daß bei uns nach langer Sorgenzeit Grund-

legendes geschah, ein Fertigungsgebiet einzurichten, das aussichtsreiche Zukunft hatte und vielen Henschelanern wieder Arbeit und Brot schenken sollte; zum anderen bange Ungewißheit, ob es dem kommenden Geschlecht der Henschel-Kraftwagen glücken würde, gegenüber von zwölf altbekannten und eingeführten deutschen Nutzkraftwagengeschlechtern sich die Daseinsberechtigung zu erobern. Wenn jene Zeit der Spannungen, Hindernisse und Ungewißheiten unbeirrt gemeistert wurde, so lag das an der freudigen Kampfesstimmung, von der die wenigen an der Geburt des Henschel-Kraftwagens Beteiligten beseelt waren. Ob diese wenigen die Belange der Konstruktion, des Betriebes oder Vertriebes vertraten, wir standen zusammen wie eine Familie, Augen und Arbeit auf das eine Ziel ausgerichtet: Einmal den Henschel-Wagen in die Welt gesetzt, darf er sie nie wieder verlassen! Und wenn die Hindernisse und Sorgen sich manches Mal wie Gewitterwolken anhäuften, dann holten wir zu unserer Arbeit oft den Humor hinzu, jenen Humor, von dem, ich glaube,



Kurz vor der Abfahrt des Modell-Omnibus-Fahrgestelles in Wetzikon am 28. Mai 1925
Von links nach rechts: Paul, Sack, Brozincevic, Kirchensteiner

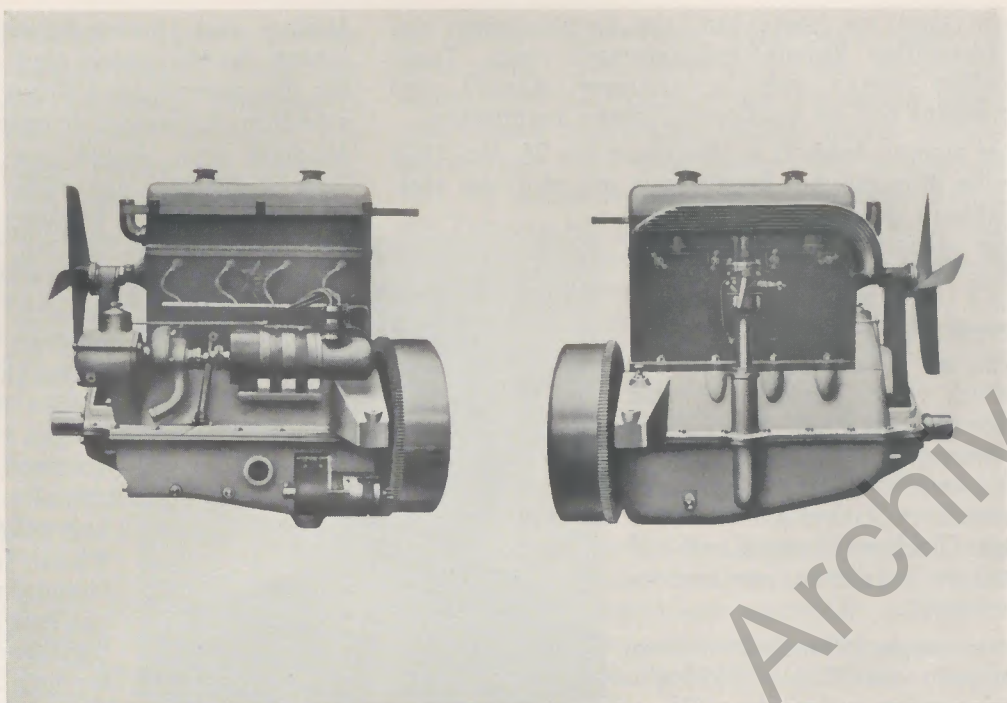
Aufn. [4] Archiv Sack

Bild nebenstehend:

Der 50-PS-4-Zylinder-Vergasermotor des Himbeer-Omnibusses

es war Wilhelm Busch, der gesagt hat: „Das Lachen, dieser Satz steht fest, ist Mißmut, der uns rasch verläßt.“ Aus dieser Einstellung haben wir immer wieder neue Kraft gewonnen. Schneller als wir alle dachten, ja, ehe wir noch mit den Vorbereitungen zum Eigenbau fertig waren, sollte uns der erste Kraftwagenauftrag in den Schoß fallen. Glück und Wunder

zugleich. Das aber kam so: Der Deutschen Reichspost war für die nächsten Jahre die Erschließung der ländlichen Gebiete durch Personenkraftomnibusse in großem Umfange zur Aufgabe gestellt. Das bedeutete einen erheblichen Neubedarf an Kraftomnibussen. Zugunsten unseres plötzlich erwachten Interesses an dieser Aufgabe der Reichspost revidierten wir unseren ursprünglichen Plan, zunächst nur 5-t-Lastkraftwagen zu bauen. Wir stellten uns selbst eine sehr kühne Forderung, mit größter Dringlichkeit den Bau von Omnibusfahrgestellten aufzunehmen und uns dem Reichspostministerium als jüngster Kraftwagenhersteller zwecks Aufnahme in die Lieferantenliste der Reichspost zu präsentieren. Fieberhaft, sprunghaft, dem Glück vertrauend, arbeiteten alle Beteiligten auf dieses neue Ziel hin. Bei dieser Gelegenheit muß dankbar der verständnisvollen Unterstützung der Oberpostdirektion Kassel gedacht werden. Die Oberpostdirektion Kassel entsandte auf unsere Bitte hin ihren Kraftwagenreferenten, Oberpostrat Bittlinski, am 5. März 1925 zu uns. Über das Kraftwagenprogramm der Deutschen Reichspost hielt Oberpostrat Bittlinski unserer Direktion einen umfassenden Vortrag, der aussichtsreiche Zukunftsmöglichkeiten für die Lieferung von Reichspost-Omnibusfahrgestellten auch für unsere Firma andeutete. Wir bestellten anschließend sofort bei unserer Schweizer Lizenzfirma Franz Brozincevic & Co., Wetzikon, die im Bau von Postomnibussen für die Eidgenössische Postverwaltung große Erfahrungen besaß, ein 3-t-Omnibus-Probefahrgestell, studierten die Ausführungsbestimmungen der Reichspost für die Omnibusaufbauten, nahmen Fühlung zur Eisenbahnwagenfabrik Gebrüder Credé & Co., Kassel-Niederzwehren, die sich bis dahin noch nicht mit der Herstellung von Kraftwagenauf-



bauten befaßt hatte, und kamen schon im April 1925 dazu, dieser Firma die zehn ersten Reichspost-Omnibusaufbauten auf unser eigenes Risiko hin in Auftrag zu geben. Der erste Aufbau dieser Serie sollte für das Schweizer Probefahrgestell Verwendung finden.

In der zweiten Maihälfte ging das Probefahrgestell bei Brozincevic in Wetzikon bei Zürich seiner Fertigstellung entgegen. Von Seiten unserer Firma wurde ich zur Teilnahme an der Überführung bestimmt, von Seiten Brozincevic nahm der Sohn des Besitzers, Paul Brozincevic, den wir später kurz „Herr Paul“ nannten, teil. Bei meiner Abfahrt von Kassel wurden mir die besten Wünsche, aber auch die Warnung mit auf den Weg gegeben, bei der Überführung recht vorsichtig zu sein, damit das Fahrgestell, das der Ausgangspunkt großer Hoffnungen für uns sein sollte, unversehrt Kassel erreiche. Die Überführungsstrecke betrug 730 km, und es waren, je nach Wetterlage, ein bis zwei Übernachtungen vorgesehen. Heute wird man über solche Mahnungen zur Vorsicht lächeln und die Überführung eines Fahrgestelles auf einer 730 km langen Strecke zwar als etwas Anstrengendes aber Alltägliches betrachten. Meine lieben Henschelaner, vor 14 Jahren war die Überführung eines größeren Lastwagen- oder Omnibusfahrgestelltes auf deutschen Straßen eine fast abenteuerliche Begebenheit. Die technische Ausführung der Nutzfahrzeuge und die sich daraus ergebenden Fahreigenschaften standen damals naturgemäß auf einer noch nicht so entwickelten Grundlage wie heute. Der Zustand der Landstraßen, auch der großen Chausseen, war vielfach sehr schlecht, ja teilweise katastrophal, eine immer noch nicht behobene Folgeerscheinung des Weltkrieges. Die bequem lesbaren vielen Wegweiserschilder,

wie man sie heute hat, die Kursnummern der Fernstraßen kannte man damals nicht. Tankstellen waren nur in geringer Anzahl und meistens nur an größeren Plätzen vorhanden.

Bei meiner Ankunft in Wetzikon am 26. Mai 1925 teilte man mir bei Brozincevic mit, daß die Herichtung des Fahrgestelles für die Überführungsfahrt noch drei Tage in Anspruch nähme, und die Abfahrt etwa am 29. Mai gegen Mittag erfolgen könne. Was schadete es? Nach der Anweisung von Kassel sollte ja die Überführung aus Vorsichtsgründen in keiner Weise überstürzt werden. So hatte ich Muße, mir Zürich anzusehen und auf seinem herrlichen See umherzufahren.

In diese genießende Stimmung hagelte am 27. Mai 1925 ein dringendes Kasseler Telegramm mit der Weisung, unter allen Umständen mit dem Probefahrgestell am 29. Mai mittags in Kassel zur Stelle zu sein, da von gelungener Überführungsfahrt und rechtzeitigem Eintreffen der erste Omnibusauftrag für uns abhinge. Die Erfüllung des Kasseler Wunsches erschien unmöglich. 730 km in einem Stück ohne Übernachtung auf den damals so schlechten Straßen abzufahren, dazu umständliche Zollkontrolle in Singen, mehrere Brennstoffauffüllungen, das waren der Hindernisse genug, um das Eintreffen des Fahrzeuges in Kassel für den 29. Mai anscheinend undurchführbar zu machen. Man stelle sich meine Stimmung vor. Auf der einen Seite winkte der erste Kraftwagenauftrag, fast als ein Wunder erscheinend, wo wir doch noch gar nicht mit dem Kraftwagenbau im eigentlichen Sinne begonnen hatten, auf der anderen Seite lag mir die Gefahr wie ein Alp auf der Brust, daß dieses Wunder wieder zerflattern würde, falls ich nicht die von Kassel bestellte Bedingung, unbedingt mittags am 29. Mai einzutreffen, erfüllte. Ich entsinne mich noch heute der Unterredung mit Herrn Paul, die zum Ziele hatte: Es muß geschafft werden und wenn wir ohne Schlaf, Ruhepause und ohne ausreichende warme Verpflegung, abgesehen von den Aufenthalten an der Grenze und beim Tanken, die weite Strecke in einem Stück durchfahren mußten. Herr Paul gab mir die Hand mit den kurzen Worten: „Wir wollen es versuchen.“

Das Fahrzeug wurde mit einem notdürftig gepolsterten Holzsitz für uns versehen. Über der Hinterachse verstaute wir für Kassel bestimmte

Motor- und Hinterachsteile. Ein Paket mit belegten Broten nebst einer Flasche Kognak, die für die damaligen soliden Kraftfahrer selbstverständlich nur reine, tropfenweise zu nehmende Medizin war, wurde uns in die Arme gelegt. Zum Aufstellen der Füße stand uns nur eine

schmale Holzlatte zur Verfügung, die uns den Blick auf den Kreislauf der Schwungscheibe frei ließ. Ansonsten mußten wegen der Eile alle weiteren in Aussicht genommenen Bequemlichkeitseinrichtungen für uns in Wegfall kommen. Vor der Abfahrt schnelle Bildaufnahme des Fahrzeuges, ein kurzer Abschied, feierliche Öffnung der Himmelsschleusen zu einem uns fast auf der ganzen Fahrt begleitenden Landregen, der für uns besonders erquickend war, weil wir weder Schutzscheiben noch Verdeck hatten. Herr Paul und ich kletterten in unseren Fahrermänteln auf den Bock mit dem stillen Gelöbnis, diese Kleidung nicht eher abzulegen, als bis Kassel erreicht wäre. Ein nochmaliges Winken und der Tanz begann.



Paul Brozincevic — „Herr Paul“

In der Schweiz waren die Straßen gut, und mit einem für damalige Begriffe bei einem Nutzkraftwagen sehr hohen Tempo von 50 Stundenkilometern, in strömendem Regen, führte der Weg zunächst drei Stunden lang über Zürich, Winterthur, Schaffhausen zur deutschen Grenze, die wir in Singen erreichten. Hier erfolgte beim deutschen Straßenzollamt der erste Zwangsaufenthalt; das Fahrzeug und wir selbst wurden sehr kritisch unter die Lupe genommen. Wir mußten sogar die Kisten mit den Einzelteilen öffnen und die Teile zur Untersuchung herausheben. Regen- und Schweißtropfen waren bei dieser mir unvergeßlichen körperlichen Anstrengung in unseren tiefenden Gesichtern nicht mehr voneinander zu unterscheiden. So sehr aufgeweicht wir waren, so wenig ließen sich die deutschen Zollbeamten erweichen. Nach dieser einstündigen Prozedur nahmen wir einen tüchtigen Anlauf, um in guter Durchschnittsgeschwindigkeit die Höhen des Schwarzwaldes zu erklimmen. Die Fahrstraße wurde enger und schlechter, der Regen hüllte alles in graves Einerlei. Nicht nur von oben wurden wir mit Nässe gesegnet, sondern auch aus den Pfützen, in die das wenig beschwerte Fahrzeug hineinsprang, schossen die Spritzer auf uns. Herr Paul fuhr meisterlich, und ich, der ich die Gegend gut kannte, war für die

Orientierung verantwortlich. Jeder kleinste Aufenthalt durch Falschorientierung hätte das Weiterkommen und das rechtzeitige Eintreffen in Kassel, von dem so viel abhing, verzögert. Die nach Norden abfallenden Höhen des Schwarzwaldes durchsausten wir, trotz Serpentinaen, teilweise mit 70 km Stundengeschwindigkeit, die Herr Paul durch Auskuppeln des Motors, also nur mit dem Eigengewicht des Fahrzeuges, erreichte. Unaufhörlich floß der Regen, unaufhörlich fuhr das Fahrgestell dahin, und lange lagen Villingen, Triberg und der Schwarzwald hinter uns. Schon brach der Abend herein, als wir die Hauptstraße Basel—Freiburg—Karlsruhe—Frankfurt erreichten. Sie war in leidlichem Zustand und bot unseren durchschüttelten Körpern ein wenig Erleichterung.

In Offenburg, abends 9 Uhr, war kurzer Zwangsaufenthalt. Wie ein Reiter zunächst an sein Pferd, so dachten wir an unser Fahrzeug; es erhielt Brennstoff und Kühlwasser. Dann kamen auch wir an die Reihe zum Tanken. Die Flasche Kognak an den Mund gesetzt, schnell

ein Butterbrot verzehrt, Kühlwasser hatten wir nicht nötig, denn dafür sorgte der Regen, und weiter ging die Fahrt in die inzwischen herein gebrochene regnerische Nacht. Immer noch regierte Herr Paul das Steuer. Die ursprünglich von mir geplante Ablösung unterblieb, weil ich die Fahrstrecke genau kannte, und, wie schon gesagt, von diesem Lotsendienst sehr viel für das rechtzeitige Eintreffen in Kassel abhing. Hier und da tauchten im Scheinwerferlicht Wegweiserschilder auf als Bestätigung, daß wir uns auf der richtigen Straße befanden. Mitternacht war lange vorüber. Der uns seit der Schweiz verfolgende starke Landregen war in Sprühregen übergegangen. Mit Höchstgeschwindigkeit hopste das Fahrzeug auf der Straße zwischen Durlach und Bruchsal durch die Pfützen. Schon lange waren unsere Fahrmäntel und unsere Gesichter in eine steife Dreckkruste eingehüllt, aber diese Kruste schützte uns nicht genügend gegen das Frieren unserer stundenlang durchnäßten Körper, und, wie bei allen Parforce-Touren einmal ein toter Punkt kommt, so auch hier. Wir waren zum Umfallen matt. Es mochte gegen 2 Uhr morgens



Das erste unter dem Namen „Henschel“ gefahrene Omnibusfahrzeug:

- a) FBW.-3-t-Fahrgestell, Hersteller: Franz Brozincevic & Co., Wetzikon b. Zürich,
- b) Aufbau von Gebrüder Credé & Co., Niederzwehren b. Kassel, kurz „Himbeer-Omnibus“ genannt, da der Anstrich himbeerfarbig war

sein, als wir im Bannkreis einer des Nachts arbeitenden kleinen Fabrik, deren Lampen uns das Gefühl aufkommender Wärme vortäuschten, zu einer Imbißrast Halt machten. Nun mußte der gesamte Rest der Kognakflasche daran glauben, und es blieb kein einziges Butterbrot übrig. Nach einhalbstündiger Pause ging es weiter. Und nun konnte ich es nicht mehr verantworten, Herrn Paul, der fast ununterbrochen 14 Fahrstunden hinter sich hatte, länger am Steuer zu lassen. Wir wechselten die Plätze und zehn Minuten später war Herr Paul in wohlverdienten Schlaf gesunken. Nichts machte ihm das Stoßen des auf der schlechten Straße herumtanzenden Fahrzeuges aus, noch der Regen, noch der primitive Sitz. Ich selbst hatte nun auf das Steuer und die Orientierung zu achten, aber auch auf Herrn Paul, der, im Schlaf zusammengesunken, von seinem Sitz herunterzurutschen und auf die Schwungscheibe zu fallen drohte. Bei Darmstadt brach ein regengrauer Tag an, es mochte zwischen 4 und 5 Uhr morgens sein. Um diese Zeit — es ist mir noch genau erinnerlich — trat wieder eine Krisis für uns ein, vor allem auch für mich, der ich seit der Schweiz, d. h. seit über 20 Stunden, noch kein Auge zugetan hatte. Mit Aufbietung aller Energie kamen wir morgens um 6 Uhr in Frankfurt an. Hier wurden auf einem Hof, nachdem wir den Tankstellenbesitzer erst aus dem Bett holen mußten, Brennstoff und Kühlwasser nachgefüllt. Dann schnell zu Fuß zum Wartesaal des Hauptbahnhofes, um eine Tasse heißen Kaffee einzuverleiben, und schon ging es im Höchsttempo weiter. Herr Paul übernahm das Steuer von Frankfurt bis Marburg. Fast krampfhaft suchten wir auf der Strecke nach Anhaltspunkten, die uns von unserer verregneten und übernachtigten Stimmung wieder zum Leben erwecken sollten. Unsere Sehnsucht wurde belohnt, denn bei Gießen hörte der Regen auf, und in der Umgegend von Marburg tauchte in der anmutigen Marburger Tracht die erste hübsche Hessin auf und, wie Herr Paul und ich gemeinsam feststellten, überhaupt das erste hübsche Mädchen auf der ganzen von uns befahrenen Strecke. Und als nun noch die Sonne aufbrach, hielten wir zehn Minuten, um unsere von Regen und Schmutz steifen Figuren in den Sonnenstrahlen zu beleben und ein wenig zu trocknen. Jetzt stand die letzte Etappe Marburg—Kassel in Aussicht und damit, wenn nichts Unvorhergesehenes eintrat, auch der Erfolg, noch am 29. Mai mittags in Kassel einzutreffen. Für diese Schlußetappe übernahm ich das Steuer, und nun gings unter den Strahlen der Maisonnette und in freudiger Erwartung bergauf, bergab durchs schöne Hessenland. Es war zwischen 13 und 14 Uhr, als wir nach 28 Stunden Dauerfahrt die Kasseler Stadtgrenze überquerten. Noch heute mache ich mir den Vorwurf, daß wir uns, auf dem Fahrgestell

sitzend, nach der Ankunft nicht haben fotografieren lassen. Das Fahrgestell und seine Besatzung waren eine einzige dicke Schmutzkruste. Die Straßenpassanten blieben stehen und sahen uns staunend nach. Wir aber hatten keine Zeit, jede Minute war kostbar und etwa um 13.30 Uhr steuerte ich über den Holländischen Platz, um wenige Sekunden später vor dem Haupteingang des Verwaltungsgebäudes zu halten, wo wir gerade unserem Direktor, Justizrat Dr. Bartels, ferner Dr. Mangold und Direktor Gerhardt „in die Arme“ fuhren. Alle Müdigkeit war über der Freude, am Ziele zu sein, vergessen. Meine erste Frage galt Direktor Gerhardt: „Wie steht es mit dem ersten Auftrag?“ Und da erfuhren wir, daß diesen ersten Auftrag die Barmer Bergbahn von unserer Überführungsfahrt und von einer noch in Kassel vorzunehmenden kurzen Probefahrt abhängig machen wolle. Dieser Auftrag sollte drei Omnibusse, also schon eine kleine Serie, umfassen. Schnell ließ ich vom Hauptpförtner einen Kragen für mich besorgen, den ich in der Pförtnerstube auswechselte, vertauschte den Fahrermantel gegen einen anderen und schon eine halbe Stunde später befanden wir uns mit Direktor Sattler von der Barmer Bergbahn auf einer Probefahrt hinauf zum Herkules. Nach der Rückkehr zeigte sich Direktor Sattler äußerst befriedigt. Der erste Henschel-Omnibusauftrag und damit der erste Henschel-Kraftwagenauftrag überhaupt war uns gesichert. Das übergeführte Fahrgestell aber wurde zur Firma Gebrüder Credé & Co. nach Niederrhein gebracht und dort im Laufe der folgenden Wochen mit einem Omnibusaufbau ausgestattet, der ob seiner undefinierbaren, aber von uns absichtlich gewünschten rötlichen Fruchtfarbe den Scherznamen „Himbeer-Omnibus“ erhielt. In großen goldenen Blocklettern stand auf seiner Rückfront:

HENSCHEL, CASSEL.

Ihm, dem eingewanderten Urvater des kommenden Henschel-Omnibusgeschlechtes, war noch eine große und ereignisreiche Zukunftsaufgabe gestellt. Darüber zu berichten sei mir in späteren Aufsätzen vorbehalten.

Nun sind schon Generationen eines starken Henschel-Kraftwagengeschlechtes herangewachsen, und gerade die heutige Zeit verlangt von ihnen große Aufgaben und reiht sie ein in den Aufschwung, den die deutsche Kraftwagenwirtschaft zum Wohl unseres deutschen Vaterlandes nimmt. Ich aber, der Chronist, schließe den heutigen Bericht mit dem alten Spruch:

Ein Kluger muß den Sinn
auf das Vergangene lenken,
das Gegenwärt'ge tun,
das Künftige bedenken.

Tradition und Fortschritt

W. Bartels



Man zählt das Jahr 1868. An einem nebeligen Dezembertage zwischen Weihnachten und Neujahr erhält der ehrbare Kaufmann in der Londoner City, Mr. Gossell, einen Brief aus Cassel. Freigemacht mit fünf Zwei-Groschen-Marken des Norddeutschen Postbezirks ist das Schreiben der „Maschinenfabrik Henschel & Sohn, Cassel“ gut acht Tage unterwegs gewesen. Teils mit der Postkutsche, eine Strecke auch schon mit der neuen Dampfbahn und schließlich mit dem Dampfschiff hatte der Kasseler Geschäftsbrief seinen Bestimmungsort glücklich erreicht.

Eine Gaslampe — welch ungeheurer Fortschritt in damaliger Zeit! — wirft ihren Lichtschein über das entfaltete Blatt. Aufmerksam liest Mr. Gossell, was ihm Henschel neben den besten Wünschen zum Jahreswechsel Neues anzubieten haben mag. Denn schon manches Jahr steht die aufstrebende Kasseler Maschinenfabrik mit ihrem Londoner Geschäftsfreund in Verbindung. Im klassischen Lande des Maschinenbaues hat die Firma Henschel mit ihren mannigfachen Erzeugnissen Fuß gefaßt. Sehr wohl besteht sie den Wettbewerb mit englischen Maschinen- und Werkzeugfabriken. Auf der von Carl Anton Henschel geschaffenen Grundlage aufbauend pflegte Oscar Henschel, der Großvater des heutigen Betriebsführers, die geschäftlichen Beziehungen zu England.

Über 70 Jahre sind seitdem verflossen. Der damals begründete Weltruf der Firma Henschel ist dank des traditionellen Fortschritts immer stärker geworden. Auch heute noch korrespondiert man von Cassel aus mit London, und noch immer gehen — nunmehr schon in der dritten Genera-

tion — die Briefe an die Firma Gossell, die die Verbindung mit Henschel nie hat abreißen lassen. Das Tempo der Beförderung hat sich allerdings dem modernen Geschäftsverkehr angepaßt. Nicht mehr wird dem Schwager Postillon ein Brieflein anvertraut, das nach vielen Tagen jenseits des Kanals anlangt. Heutzutage geht es schneller. In wenigen Stunden jagt ein stolzes Flugzeug der Deutschen Lufthansa mit prallem Postsack über Land und Meer. In weiter Ferne sind Norddeutscher Postbezirk und deutsche Kleinstaaterei verschwunden — Großdeutschland, sein Führer und bedeutende Männer und Bauten der Zeitgeschichte geben dem heutigen Briefumschlag das Gesicht.

Vieles ist in unserer schnellebigen Zeit anders geworden, jedoch geblieben ist in der Firma Henschel die Pflege der traditionellen Beziehungen zu den Häusern und Kaufleuten, deren Vorfahren schon als kaufmännische Pioniere für die Henschelerzeugnisse wirkten. Aus dieser Tradition entsteht immer wieder aufs neue jener Fortschritt, der das Kennzeichen unserer Weltfirma ist.





Unsere Arbeitsveteranen während der Besichtigung mit Betriebsobmann Müller

So leuchtete es am 11. Juli von grünumrankten Schildern an den Eingangstoren der Kasseler Werke am Holländischen Platz, in Rothenditmold und in Mittelfeld. Zum ersten Male hatte die Firma ihre alten getreuen, schon lange im Ruhestand lebenden Arbeiter zu einer Betriebsbesichtigung eingeladen. Rund 50 waren gekommen. Zu ihnen gesellten sich als Ehrengäste Gauleiter Staatsrat Weinrich, Gauobmann der DAF, Köhler, Gausozialwalter Dr. Kolb. Von der Firma waren u. a. Betriebsführer Oscar R. Henschel, Direktor Dr. Fleischer, Verwaltungsdirektor Dr. Albrecht, Betriebsobmann Müller und Ausbildungsleiter Schamp zugegen.

Henschels älteste Garde war fast restlos zusammen, als der Betriebsführer und der Betriebsobmann im würdig geschmückten Stammhaus herzliche Begrüßungsworte an die Versammelten richteten. Oscar R. Henschel, der weitere Einladungen alter Henschelaner ankündigte, vergaß nicht, der durch Krankheit oder Altersbeschwerden verhinderten Arbeitsveteranen zu gedenken. Von den Eingeladenen sei ein jeder mindestens 35 Jahre im Betriebe tätig gewesen. Der älteste Henschelarbeiter sei 87 Jahre alt. Über 44 Jahre habe er treu dem Hause Henschel gedient. An Dienstalter würde er durch einen Arbeitskameraden übertroffen, der sogar 50 Jahre im Dienste der Firma stand. Es sei keine Seltenheit, daß Henschelarbeiter drei Generationen lang an unseren Arbeitsplätzen werken.

Gauobmann Köhler sprach von einer Feierstunde, zu der das Wiedersehen im alten Betriebe geworden sei. Der Redner ehrte die Pflichttreue und Werkverbundenheit und beglückwünschte die Firma zu ihrem Arbeiterstamm, der mit dazu beitrug, aus Deutschland das Land der besten Arbeiter zu machen.

Gauleiter Weinrich unterstrich die Tatsache, daß im Hause Henschel eine Betriebstreue vorhanden sei, wie man sie selten finde. Der Name Henschelaner sei ein

Ehrenname geworden. Die Einladung an die alten Henschelarbeiter, die vielfach ein Menschenalter für die Größe und den Ruf der Firma ihr Bestes eingesetzt hätten, sei eine vorbildliche soziale Tat, die Nachahmung verdiene. Er, der Gauleiter, freue sich von ganzem Herzen, an diesem Ehrentage der alten Henschelaner unter ihnen weilen zu können.

Allen Rednern dankte in bewegten Worten der 84jährige ehemalige Modellschreiner Böhme, der selbst 44 Jahre lang bei Henschel tätig war.

In der anschließenden Betriebsbesichtigung gab es zahlreiche freudige und herzliche Bewillkommungen durch die jetzigen Arbeitskameraden, die es sich nicht nehmen ließen, für einige Minuten die Arbeit ruhen zu lassen und die Arbeitsveteranen zu begrüßen. Fröhliches Wiedersehen wurde gefeiert. Manche Erinnerung an gemeinsame Arbeitsfreuden und Arbeitsmühen wurde wach. Überall, wo die ältesten Henschelaner auftauchten, ob im Stammwerk, ob im Werk Rothenditmold oder Mittelfeld, strömte ihnen Verehrung und Anerkennung entgegen. Zwei große Omnibusse waren schließlich in Mittelfeld eingetroffen. In der Lehrlingswerkstätte harrte ein Frühstück der Gäste. Verwaltungsdirektor Dr. Albrecht und Oberingenieur Schneider nahmen hier Gelegenheit, den Besuchern die gewaltige Entwicklung des Hauses Henschel darzulegen. Der alte Kameradschaftsgeist jedoch sei derselbe geblieben.

Die Henschel-Lehrlinge ehrten die Arbeitsveteranen durch Gesang. In dem prächtigen Werkstattraum konnten sich die alten Henschelaner nicht genug über die heutige Lehrlingsertüchtigung wundern. Die eingehende Betriebsbesichtigung fand ihren Abschluß mit einer Mittagstafel im Speiseraum Mittelfeld. Bei kräftigem Werkessen pflegte man Kameradschaft und Geselligkeit. Mit dem Wunsche, sich nächstes Jahr wieder gesund und rüstig anzutreffen, schied man von einander.



① Alt und jung begegnet sich in der Lehr-
lingswerkstatt ② Im
Kreise der Veteranen
Gauleiter Staatsrat
Weinrich und Gauob-
mann der DAF., Köhler,
stehend Oscar R. Hen-
schel und Betriebsob-
mann Müller ③ Der
Betriebsführer mit sei-
nen alten Henschela-
nern in einer der riesi-



gen Hallen. Erinnerun-
gen werden ausge-
tauscht und alle Neue-
rungen eingehend ge-
prüft ④ In einer
zündenden Ansprache
übermittelt der 84-
jährige ehemalige Mo-
dellschreiner Böhme
den Dank seiner Ka-
meraden ⑤ Alte Be-
kannte treffen sich
wieder



Aufn. [6] H. & S.

Fertigungsmethoden im Metallflugzeugbau (2. Teil)

Dipl.-Ing. K. Seydag

Aufn. [10] HFW.

Der Weg, der von HFW. zur Herstellung großer Konstruktionseinheiten beschritten wurde, war die Entwicklung der mechanischen Blechverformung.

Die nachstehenden Abbildungen und besonders Abb. 3 geben ein Beispiel, wie der Betrieb durch eine Fertigungsmethode dem Konstrukteur ungeahnte Möglichkeiten an Hand gibt. Im allgemeinen erfordern Preßteile, welche die Vereinigung vieler Einzelteile darstellen, auch weniger Zeichenarbeit, da man Einzelteile, die es nicht gibt, auch nicht herauszeichnen kann. Diese Einsparung an Zeichenarbeit entlastet den Konstrukteur und läßt für die ferne Zukunft den Idealzustand ahnen, in dem der Betrieb die Zeichnungen auch dann bekommt, wenn er sie gebraucht und wenn sie ihm vom Technischen Büro oder Lizenzgeber versprochen sind.

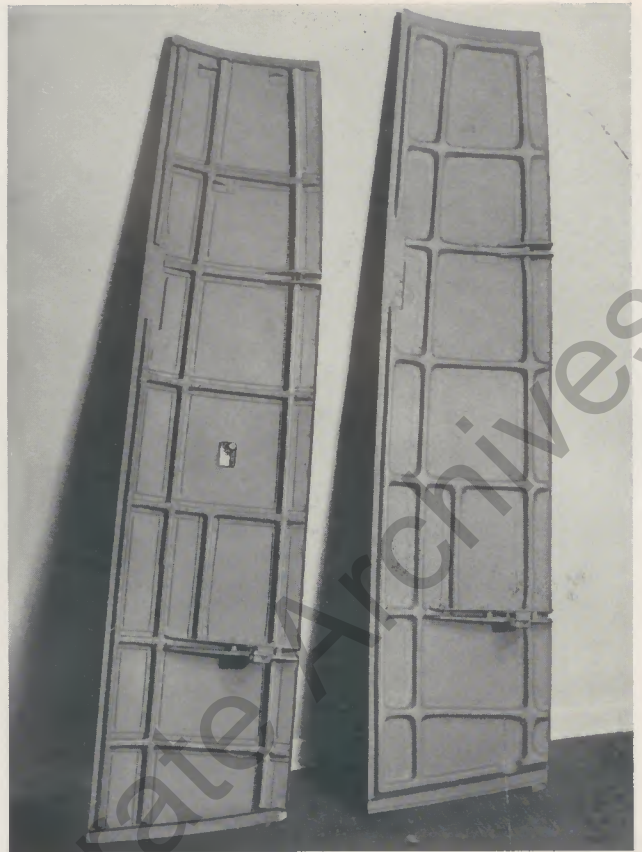
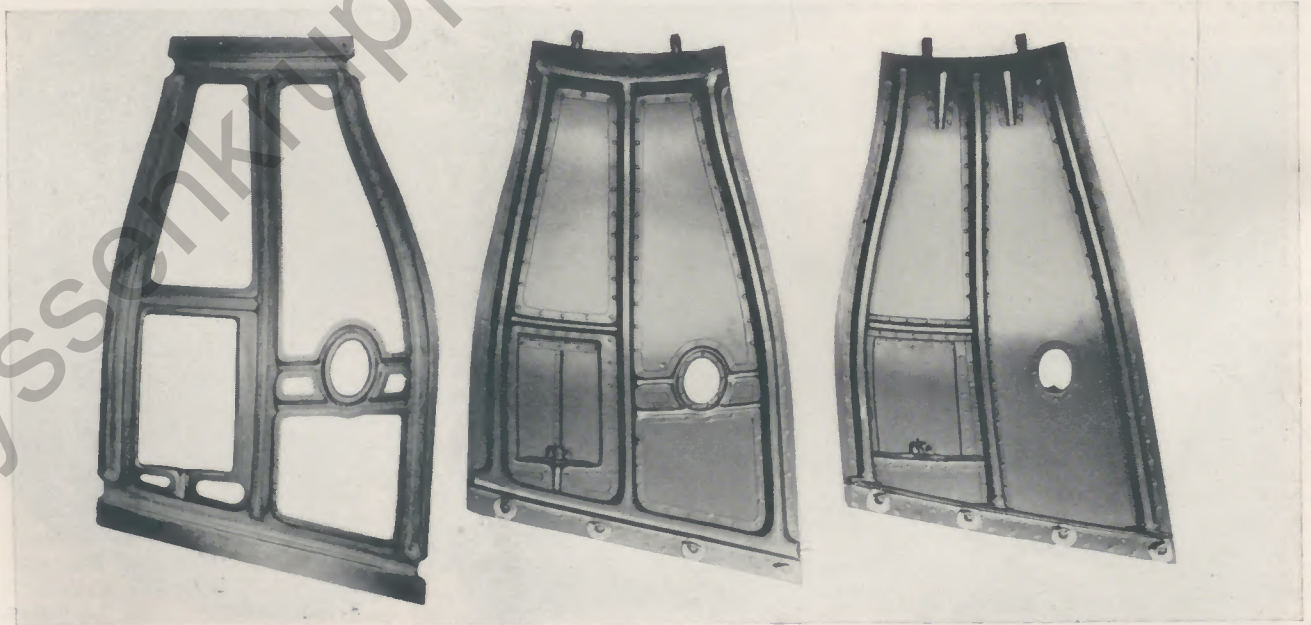


Bild oben:

Abb. 1 stellt eine Fahrwerksklappe dar. Links ist die Versteifung aus einzelnen Teilen zusammengesetzt, rechts gepreßt. Die linke Ausführung hat, abgesehen von den Scharnieren, die bei beiden Ausführungen gleich sind, **36 Positionen**. Die gepreßte Ausführung hat entsprechend **2 Positionen**

Bild unten:

Abb. 2 zeigt eine innere Triebwerksverkleidung (Flaschenhals), links und Mitte gepreßt, abgesehen von der Klappe und den Verschlüssen, **2 Positionen**, rechts in alter Ausführung **16 Positionen**



Die Blechverformung kann auf verschiedene Weise erfolgen. Wir halten das vom Autobau überkommene Faltenhalter-Tiefziehverfahren nur beschränkt für anwendbar. Die Gründe sind folgende:

1. Das Faltenhaltergesenk liefert zwar ein sauberes Preßteil, ist aber teuer. Und der Gesenkpreis lohnt sich meist nicht bei der im Flugzeugbau vorkommenden Stückzahl.
2. Die Beschaffungszeiten der Gesenke sind zu lang, denn das betreffende Bauteil muß schon in der Mustermaschine als Preßteil zur Verwendung kommen. Die Umstellung auf Pressen bei Anlauf einer Serie bedarf erst

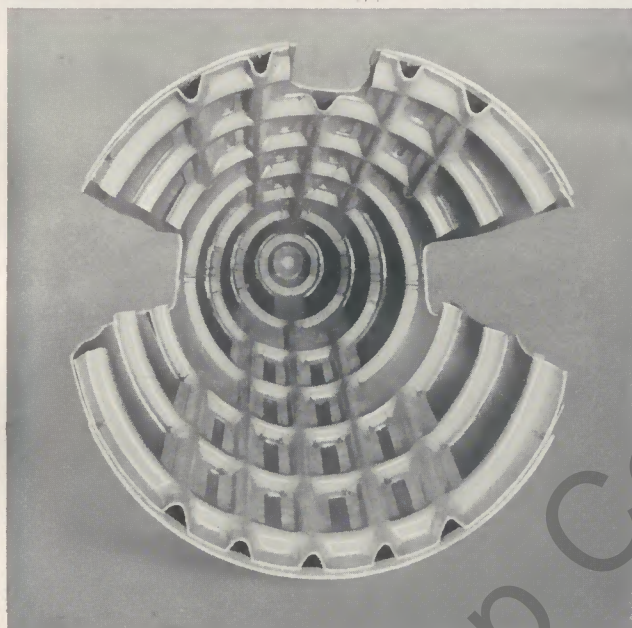


Abb. 3. Rumpfstück mit eingepreßten Spanten und Versteifungen

einer Umkonstruktion, und dafür ist meistens keine Zeit vorhanden, oder es gibt eine Zwangskonstruktion.

3. Leider sind im Flugzeugbau Änderungen sehr beliebt. Sie gehören zu den gangbarsten Produkten. Vermeiden lassen sie sich nicht, also muß die gesuchte Methode auch die Möglichkeit einer Gesenkänderung geben.

Bei HFW. wurden Verfahren und Werkzeugmaschinen entwickelt, welche den obigen Forderungen Rechnung tragen. Die nachfolgenden Ausführungen geben einen Überblick über die verschiedenen Verfahren der Blechverformung, wie wir sie zur Anwendung bringen.



Abb. 4. Ein Rumpfspant

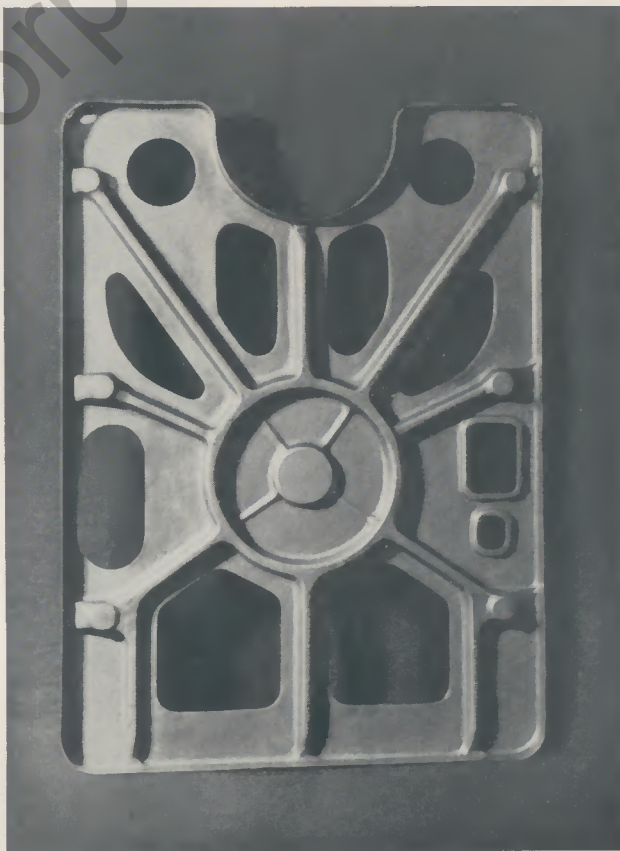


Abb. 5. Ein Fußboden Hs 126

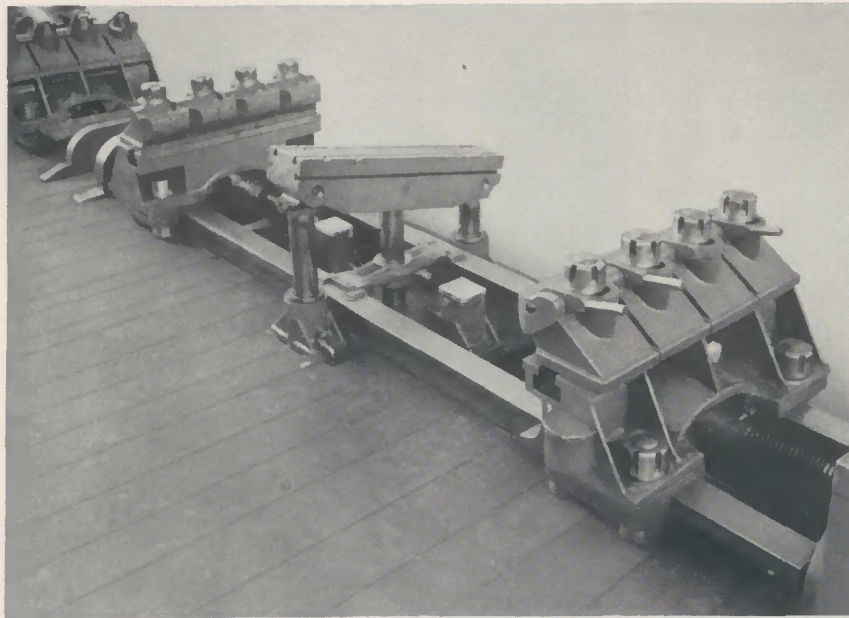


Bild oben:

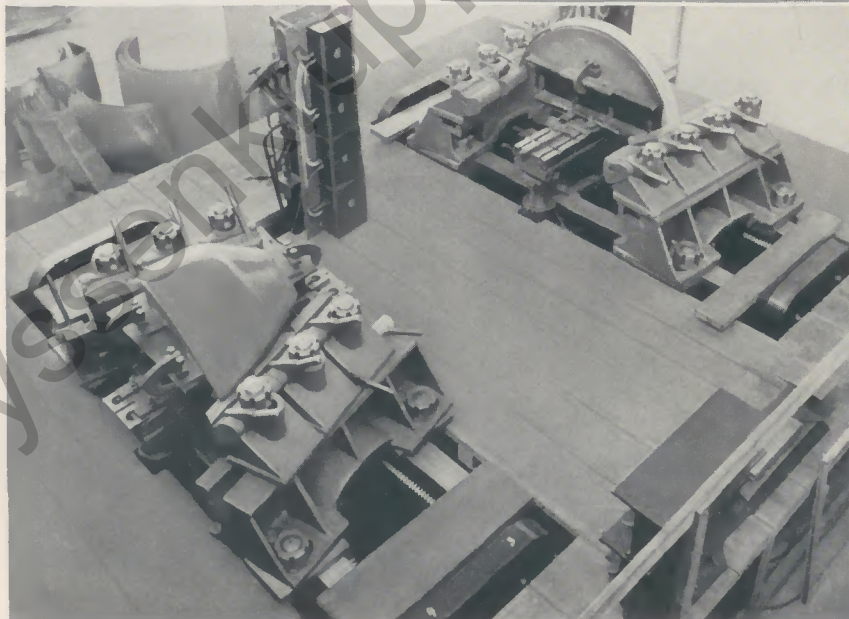
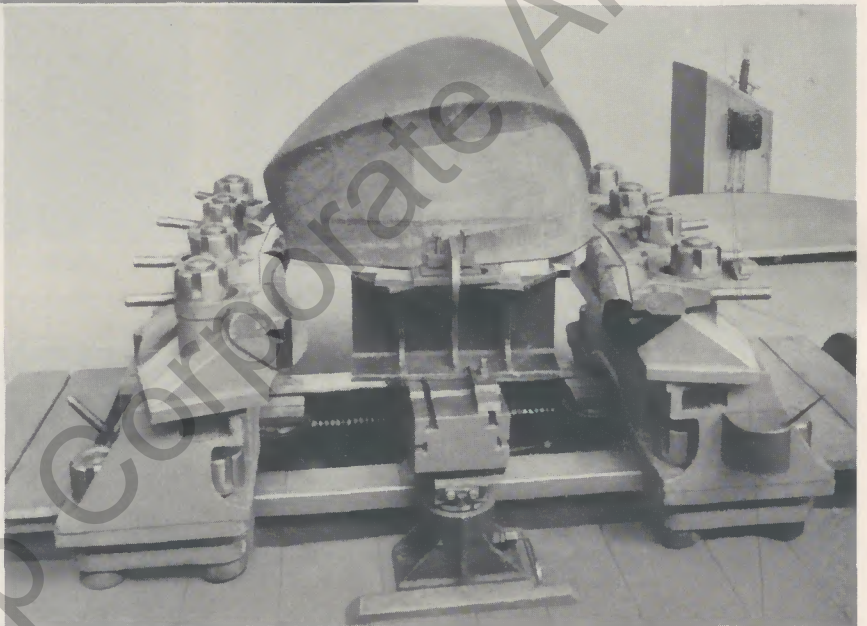
Abb. 6. Die von HFW. entwickelte Streckziehpresse

Bild Mitte:

Abb. 7. Das Bild zeigt die Zangen und das Modell, das aus Hartholz besteht, also sehr billig ist

Bild unten:

Abb. 8. Die Verstellmöglichkeiten der Presse



Das Streckziehen

Die Streckpresse hat ihren Ursprung in Amerika, ist aber in der dortigen Form der Arzpresse für unsere Zwecke nicht brauchbar. Wir bauten deshalb eine Maschine, bei der das Blech in geteilten Zangen gehalten ist.

Zwischen den Zangen wird von zwei hydraulischen Kolben das Modell nach oben gedrückt. Hierbei legt sich das Blech dem Modell an. Schwierigere Formen erfordern geringeres Nach-

helfen durch Schlagen. Je nach der Tiefe der Verformung ist mehrfaches Zwischenglühen des Bleches in einem Salzbad nötig. Aus den Bildern ist ersichtlich, daß das Streckziehverfahren für die Herstellung großer, in konvexer Richtung gekrümmter Teile unentbehrlich ist. Hersteller dieser Maschinen sind die Firmen „Zahnräder- und Maschinenfabrik Bußmann“, München, und „Schuler“, Göppingen, die von uns Lizenz bzw. Mitbenutzung erhielten.

(Fortsetzung folgt.)



Bild oben:

Abb. 9. Randbogen auf der Streckziehpresse gezogen

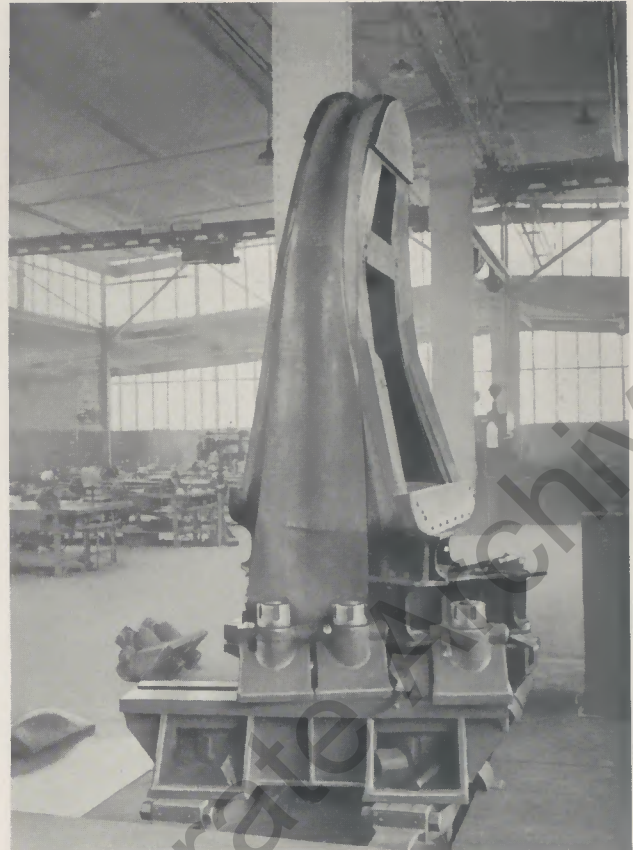
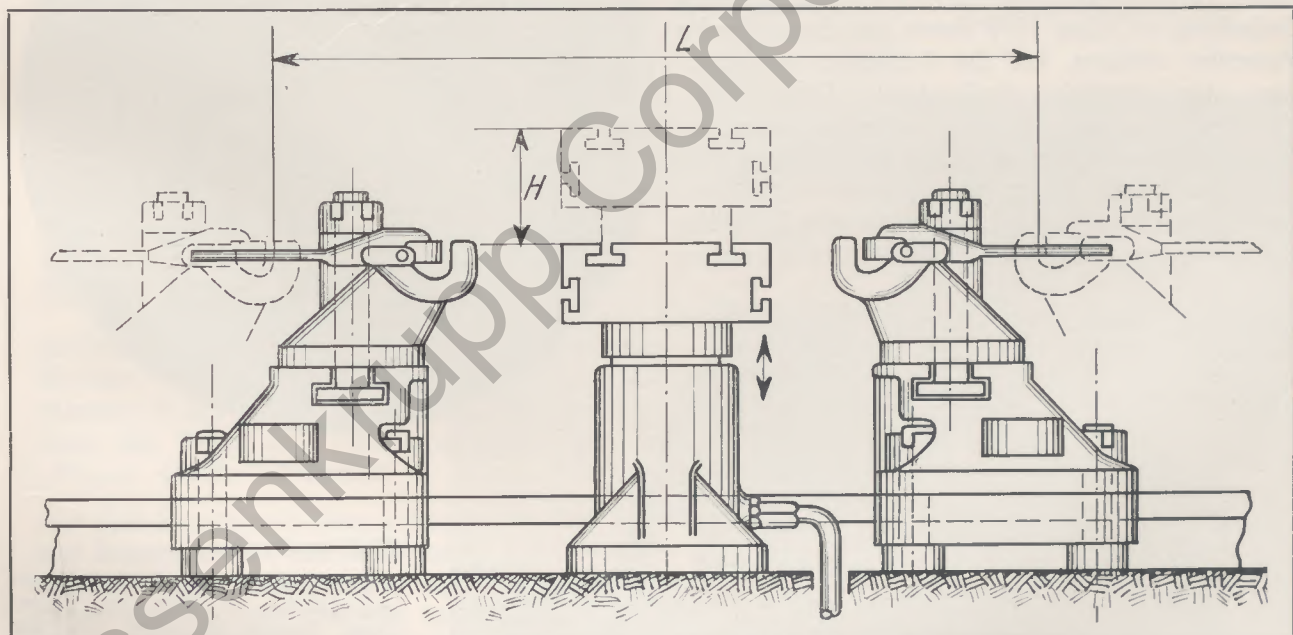


Bild rechts:

Abb. 10. Übergangsverkleidung auf der Streckziehpresse

Typentafel



Hydraulische Blechstreckpresse mit waagrechttem Tisch					
Preßdruck	in Tonnen	15	60	80	150
Hub des Tisches = H	mm	300	400	400	400
Tischgröße	"	100 x 400	250 x 1000	500 x 900	350 x 1200
Größte Spannlänge = L	"	700	2500	2500	1600
Kleinste Spannlänge = L	"	260	1150	800	300
Größte Spannweite	"	300	600	900	1600
Anzahl der Spannstücke	"	2	4	6	10
Kraftbedarf	PS	2	2	2	3
Gewicht, netto	kg	610	2800	4800	6500
Gesamtpreis	RM.	4200,—	8300,—	13000,—	19000,—

Hydraulische Blechstreckpresse mit neigbarem Tisch				
Preßdruck	in Tonnen	100	150	300
Hub des Tisches — H	mm	400	400	400
Tischgröße	"	250 x 1200	270 x 2100	300 x 1400
Größte Spannlänge — L, je nach Wunsch	"	1750/2000/2500	1750	2500
Kleinste Spannlänge, bei quergestelltem Tisch	"	250	250	300
Kleinste Spannweite, bei längsgestelltem Tisch	"	1200	—	1400
Größte Spannweite	"	1200	2100	2100
Anzahl der Spannstücke	"	8	14	14
Zugkraft jeder Spindel	kg	5000	5000	5000
Kraftbedarf für die Pumpen	PS	2 x 2	2 x 3	2 x 5,5
Kraftbedarf für die Zugspindeln	je PS	4,5	4,5	4,5
Gewicht, netto	kg	6300	9000	17000
Gesamtpreis	Rm.	22750,—	27500,—	—

Abb. 11



1. Weltkongreß der Luftfahrtpresse Rom 1939

n. Roehlike

Roma aeterna! Durch den über anderthalbtausendjährigen Triumphbogen des Konstantin blickt man auf die Straße des Triumphes, an deren Seiten mächtige Zeugen des alten Imperiums ihre Wiederauf-
erstehung durch das junge Imperium erleben. Ein Geschwader der italienischen Luftwaffe fliegt Parade-
figuren über dem ewigen Rom

Anläßlich des 20jährigen Bestehens der italienischen Luftfahrtzeitschrift „L'Ala d'Italia“, deren Gründung im Jahre 1919 durch den Duce Benito Mussolini erfolgte, lud die Editoriale Aeronautica, der sämtliche italienischen Luftfahrtzeitschriften angeschlossen sind, alle europäischen und außereuropäischen Luftfahrtschriftleiter zum 1. Weltkongreß der Luftfahrtpresse nach Rom. Dem Kongreß ging der 1. Internationale Sternflug für Fliegerjournalisten mit 42 Teilnehmern voraus,



Aufn. (8) Roehlike



Bild im Kreis:

Die siegreichen Spanienfreiwilligen marschierten in Rom vor ihrem Duce, Benito Mussolini, wie zur gleichen Zeit in Berlin die Legion Condor vor ihrem Führer Adolf Hitler

Bild links:

Die Straße des Imperiums mit dem gigantischen Bauwerk des Altertums, dem Kolosseum

Bild rechts:

Der Park der Villa Aldobrandini, in der der Kongreß tagte, zeigt die reiche Fülle mittelmeerländischer Flora



Bild unten:

Der Herausgeber der englischen Zeitschrift „The Aeroplane“, Grey, und seine Gattin während einer Kongreßpause



Bild Mitte:

Von links nach rechts: Karl Theodor Haanen, „Flugsport“; Ober-Reg.-Rat Dr. Heinz Orlovius, Reichsluftfahrtministerium; Fritz Ehrhardt, Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda; Dr. Federico Valli, Dir. der Editoriale Aeronautica; Kurt A. St. Jentkiewicz, Deutsche Lufthansa; Liebscher, „Fränkische Tageszeitung“

an dem sich neun deutsche Besatzungen beteiligten, die den 1. und 3. Sieger mit zwei Maschinen des Musters Si 202 „Hummel“ stellten und Deutschland den Pokal des Duce und den Pokal des „Popolo d'Italia“ sicherten.

Auf dem Kapitol von Rom eröffnete am 5. 6. 1939 der Staatssekretär des italienischen Luftfahrtministeriums, Luftarmeegeneral Valle, im Auftrage des Duce feierlich den Kongreß im Saal des Julius Caesar. Am nächsten Tage begannen die Kongreßarbeiten in der Villa Aldobrandini, deren Sinn und Zweck der bedeutende italienische Künstler, Prof. Marinetti, in einer begeisternden Rede als völkerverbindendes Mittel unterstrich. Der Pressereferent des Reichsluftfahrtministeriums, Oberregierungsrat Dr. Orlovius, und Hr. -Obersturmführer Fritz Ehrhardt vom Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda über-





brachten die Glückwünsche des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe, Generalfeldmarschall Göring, des Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda, Dr. Goebbels, und des Reichspressechefs Dr. Dietrich. Die Führer der deutschen Delegation nahmen Gelegenheit, den italienischen Gastgebern für die hervorragende Gastfreundschaft zu danken. Großen Widerhall fand in der italienischen Presse die deutsche Einladung zum 2. Weltkongreß der Luftfahrtschriftleiter in Berlin 1940. Mittags wurde das italienische Luftfahrtministerium besucht und zusammen mit den Offizieren, Beamten und Angestellten das Mittagessen eingenommen.

Die nächsten Tage brachten viel Anregungen und Abwechslungen und gaben den Mitgliedern

ministern Alfieri und des Staatssekretärs Luftarmee-general Valle erschien. Nach Flugvorführungen der italienischen Luftwaffe lud der Duce Oberregierungsrat Dr. Orlovius mit einigen anderen Leitern der ausländischen Kongreßabordnungen zu einem Flug in seinem dreimotorigen Militärflugzeug ein, das er selbst steuerte. Ein stolzes Zeugnis der Stärke legte die italienische Luftwaffe ab, als sie mit ihren modernsten Mustern in waghalsigen Kunstflugfiguren geschwaderweise exerzierte.

Am Dienstag, dem 13. Juni 1939, schloß der italienische Propagandaminister Alfieri den Kongreß nach zehntägiger Arbeit und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die so fruchtbaren Arbeiten des 1. Kongresses auf dem 2. Weltkongreß 1940 in Berlin ihre würdige Fortsetzung finden mögen.



Bild oben:

Fast keine Straße, in der der Aufbauwille des Imperiums nicht zum Ausdruck kommt. So entstehen überall neue Gebäude und Wohnhäuser

Bild unten:

Am Denkmal des unbekannten Soldaten ehrten die Kongreßteilnehmer die Gefallenen des Weltkrieges

Viele Gefolgschaftsmitglieder fragen sich sicher, was sollen denn diese Betriebsuntersuchungen schon wieder, weshalb werde ich schon wieder untersucht, ich bin schon so oft untersucht worden, ich bin gesund!

Die Betriebsuntersuchungen bezwecken, gerade die Frühschäden bei den Menschen zu erkennen und sie rechtzeitig einer geeigneten Behandlungsform zuzuführen; die Untersuchungen laufen in unserem Werke schon über ein Jahr und gehen jetzt langsam ihrem Ende entgegen. Aus der langen Zeitdauer allein schon kann man schließen, daß dieselben mit größter Genauigkeit durchgeführt werden. Solche genauen Untersuchungen werden nur in vier Gauen in Deutschland durchgeführt und jedes Gefolgschaftsmitglied sollte froh sein, daß ihm die Möglichkeit gegeben ist, seinen Körper einmal einer genauen Revision unterziehen zu können.

Der nationalsozialistische Umbruch konnte vor dem ärztlichen Denken nicht Halt machen, wir Nationalsozialisten sehen Arzttum als Dienst am Volke an, und daraus ergibt sich das neue Aufgabengebiet, vor das der nationalsozialistische Arzt gestellt ist. Der Arzt war vor der Machtübernahme im allgemeinen nur auf das Heilen eingestellt, der heutige Arzt, der Arzt des deutschen Volkes, will sich nicht mehr nur um Kranke kümmern, ebenso wichtig und vielleicht noch wichtiger ist ihm seine vorbeugende Tätigkeit beim deutschen Menschen, die wir unter dem Begriff Gesundheitsführung zusammenfassen. Wie einwandfrei festgestellt worden ist, liegt der Knick im Arbeitsschicksal des schaffenden Deutschen beim Mann im 40. Lebensjahr, bei der Frau noch früher, von diesem Zeitpunkt an beginnt die Leistungsfähigkeit des Menschen nachzulassen.

An Hand der Betriebsuntersuchungen ist es möglich, die Frühschäden, die die Arbeitskraft beeinträchtigen, rechtzeitig zu erkennen, und es wird erreicht werden, daß der sogenannte Arbeitsknick um Jahre hinaus verschoben wird. Der Werkarzt hat hier einzugreifen und kann an Hand der Betriebsuntersuchungen eine segensreiche Tätigkeit entfalten. Er ist nicht dazu da, als Gesundheitspolizist zu wirken und dafür zu sorgen, daß anbrüchige Volksgenossen rechtzeitig aus dem Betrieb entfernt werden, sondern er hat darauf zu achten, daß Gefolgschaftsmitglieder, bei denen ein Leiden erkannt wird, rechtzeitig in ärztliche Betreuung kommen, damit das Schlimmste verhütet wird und sie der Betriebsgemeinschaft erhalten bleiben. Um dies zu erreichen, bedient er sich unter anderem in besonderem Maße den Ergebnissen der Betriebsuntersuchungen. Aus diesem Grunde ist es die moralische Pflicht eines jeden Gefolgschaftsmitgliedes, zu den Betriebsuntersuchungen zu erscheinen und sich nicht aus irgendwelchen Gründen denselben zu entziehen. Es wird bei den Betriebsuntersuchungen der ganze Mensch von Kopf bis zu Fuß untersucht, es werden Maße und Gewicht festgestellt, Hör- und Sehfähigkeit geprüft, das gesamte Nervensystem einer genauen Kontrolle unterzogen, sowie die Organe des Körpers daraufhin geprüft, ob sie gesund sind und in der richtigen Weise arbeiten usw. Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß alles das, was bei den Betriebsuntersuchungen gefunden wird, streng vertraulich behandelt wird und daß diese Feststellungen der ärztlichen Schweige-

pflicht unterliegen. Der eine oder andere mag vielleicht denken: „Wenn durch die Betriebsuntersuchungen eine Erkrankung bei mir entdeckt wird, so werde ich meinen Arbeitsplatz verlieren.“ Ich möchte aber noch einmal besonders darauf hinweisen, daß das nicht der Fall ist, wir wollen ja gerade durch diese Maßnahmen vorbeugend erreichen, daß das Gefolgschaftsmitglied nicht in einer Weise erkrankt, welche die völlige Erwerbsunfähigkeit zur Folge hat. Wenn irgendeine Krankheit festgestellt wird, so wird dies nur mit dem Betreffenden selbst besprochen, er erfährt die Vorschläge des Arztes, die derselbe ihm zur Heilung macht.

Nach Abschluß der Untersuchungen erhält jeder einen Gesundheitspaß ausgestellt, in welchem seine Schäden, mögen sie nun leichter oder schwerer Art sein, durch Zahlen und Buchstaben aufgeführt sind. Man hat gerade diese Art der Kenntlichmachung von Krankheiten gewählt, damit auch hier die Geheimhaltung der Erkrankung gewahrt bleibt, denn diese Zahlen können nur wieder von Ärzten in der richtigen Weise gedeutet werden. Der Gesundheitspaß stellt eine Urkunde dar, die den Menschen durch sein ganzes Leben begleiten soll und dient ihm als Ausweis über den Gesundheitszustand seines Körpers bei den verschiedensten Gelegenheiten. In ihm sollen auch spätere Erkrankungen ernsterer Art von dem Hausarzt eingetragen werden.

Aus dem Vorstehenden ist zu ersehen, daß die Betriebsuntersuchungen sehr notwendig sind, sie dienen lediglich der Gesunderhaltung des schaffenden Menschen, sie haben nicht etwa den Zweck, irgendwelche Statistiken zu schaffen und entspringen auch nicht dem Grund, möglichst viel Menschen zu untersuchen oder etwa die Ärzte in Untersuchungen zu üben. Die Ärzte, die zur Untersuchung zugelassen sind, stehen alle in der Praxis, sind in besonderem Maße zu einer gewissenhaften Untersuchung geeignet und blicken fast alle auf eine jahrelange ärztliche Erfahrung zurück.

Ich richte deshalb an alle Gefolgschaftsmitglieder, die den Betriebsuntersuchungen bisher ferngeblieben sind, die dringende Aufforderung, sich zu den Untersuchungen noch einzufinden, denn wenn die Untersuchungen in unserem Werk abgeschlossen sind, wird ihnen vorläufig keine Gelegenheit wieder geboten werden, feststellen zu können, ob etwa vorhandene Gesundheitsschädigungen, die sich noch nicht durch irgendwelche Krankheitserscheinungen bemerkbar machen, rechtzeitig beseitigt werden können, ehe sie großen Schaden anrichten.



Bild nebenstehend: Größe und Gewicht geben wichtige Aufschlüsse über den Gesundheitszustand

Aufn. H. & S.

„Helft Unfälle verhüten!“

Im dritten Leistungskampf der deutschen Betriebe wird in den kommenden Wochen und Monaten in unseren Werken eine besondere Unfallverhütungs-Aktion durchgeführt.

Die Anzahl der Unfälle, die sich täglich in den deutschen Betrieben und auf den Wegen von und zu den Arbeitsstätten ereignen, ist erschreckend hoch. Unermeßlich ist der Personen- und Sachschaden, der dadurch entsteht. So kann es nicht weitergehen. Verstärkte Unfallbekämpfung ist auch für uns höchste Pflicht. Vorbeugen ist besser als heilen, Gesundheit wichtiger als Rente. Deshalb arbeitet unfallsicher und vermeidet jede Fahrlässigkeit. Vorsicht ist keine Feigheit, Leichtsinn ist kein Mut. Seid Mitkämpfer gegen die Betriebsgefahren. Wer Unfälle verhütet, schützt sich, seine Familie, den Betrieb und die Allgemeinheit. Unfallbekämpfung ist damit Dienst an der Betriebs- und Volksgemeinschaft.

Der Betriebsführer



Betriebswettbewerb für Unfallverhütung

Dieser Wettbewerb kommt im Rahmen unserer Aktion „Helft Unfälle verhüten!“ zur Durchführung.

Die gesamte Gefolgschaft soll durch praktische Mitarbeit an diesem Wettbewerb beteiligt sein, um mit

dem Gedanken der Unfallverhütung immer mehr vertraut zu werden. Praktische und gute Vorschläge können für alle Lebenslagen, in denen der Unfallteufel sein Spiel treiben kann, eingebracht werden. Insbesondere nachstehende Vorschläge:

1. in Bildform,
2. in einem kurzen Sprichwort, das auf die Unfallgefahren hinweist,
3. in einem kurzen Warnungsartikel (80 bis 100 Zeilen Text),

in Vorschlägen

4. zur Neukonstruktion von Maschinen aller Art oder Schutzvorrichtungen, die Unfälle nicht mehr zulassen,
5. zur Beseitigung von Transportunfällen,

6. zur Beseitigung von Unfällen auf Betriebswegen,
7. zur Beseitigung von Unfällen auf der Straße,
8. zur Beseitigung von Unfällen, verursacht durch den Fabrikationsgang,
9. zur unfallsicheren Aufstellung des Maschinenparks,
10. zur Beseitigung von Berufskrankheiten aller Art und zur Gesunderhaltung.

In diesem Betriebswettbewerb kommen für RM. 500,— Preise zur Verteilung

Um eine einwandfreie Überprüfung der einzureichenden Vorschläge durchführen zu können, sind die Vorschläge an den Betriebsprüfungsausschuß zu Händen von Herrn Hornschuh abzugeben. Letzter Einsendungs-tag ist der 31. Dezember 1939. Die Entscheidungen des Betriebsprüfungsausschusses sind endgültig und unanfechtbar.

Restloser Einsatz aller Arbeitskameraden für die Unfallverhütung soll der Leitstern dieses Wettbewerbes sein. Niemand darf denken, daß auch ein einfacher Vorschlag nicht wertvoll genug sei, geprüft zu werden. Ganz einfache Dinge haben — neben schwierigsten und umfangreichsten Konstruktionen — oft schon der Volksgemeinschaft einen großen Dienst erwiesen.

Die Unfallverhütungsbilder sind vom Reichsverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften e. V., Berlin W 9, herausgegeben.

„Der vornehmste Träger der Arbeit ist keine Maschine, sondern der Mensch. Die Pflege und der Schutz des arbeitenden Menschen ist damit in Wirklichkeit die Pflege und der Schutz der Nation, des Volkes.“

Adolf Hitler.

Die Sorge um Leben und Gesundheit der schaffenden Volksgenossen ist eine der wichtigsten Aufgaben neuzzeitlicher sozialpolitischer Bestrebungen. Der Kampf gegen die Gefahren der Betriebsarbeit ist dabei von außerordentlicher Bedeutung. In besonderer Weise bemühen sich die gewerblichen Berufsgenossenschaften und die staatlichen Gewerbeaufsichtsbehörden durch Verordnungen, Aufklärung und Kontrollen den betrieblichen Unfallgefahren zu begegnen. Neben der amtlichen Arbeitsaufsicht stehen die Sicherheitsingenieure und die Unfallvertrauensmänner (Arbeitsschutzwalter) als innerbetriebliche Einrichtungen im Dienste der Unfallbekämpfung. Der Vertrauensrat ist gleichfalls an der praktischen Durchführung des Betriebsschutzes wesentlich beteiligt. Daneben sind vor allem auch unsere Werkärzte und die Gesundheitstrupps der Werksscharen zur Mitarbeit berufen.

Die Unfallentwicklung der letzten Jahre hat gezeigt, daß weitere Maßnahmen zur Beseitigung der Betriebsgefahren ergriffen werden müssen. Die Unfallzahlen sind noch viel zu hoch und drohen noch weiter zu steigen. Die technische Entwicklung bringt immer neue Arbeitsverfahren und Fertigungsarten hervor. Damit verbunden ist oft die Einführung neuer unfallgefährlicher Maschinen, Apparate und sonstiger Betriebseinrichtungen. Die dauernde Leistungssteigerung und die teilweise Ausdehnung der Arbeitszeit stellen an die Arbeitskraft der Gefolgschaftsmitglieder größere Anforderungen. Der Ersatz von Facharbeitern durch angelernte Arbeiter sowie die Einreihung ungeübter und nicht immer geeigneter Hilfskräfte ist in zunehmendem Maße vorgenommen worden. Der erhöhte Arbeitseinsatz von Frauen ist hier gleichfalls zu nennen. Durch zweite und dritte Arbeitsschichten muß der Weg von und zu der Arbeitsstätte teilweise bei Nacht zurückgelegt werden.

Diese Umstände können zwar die Ursachen für die Zunahme der Betriebs- und Wegeunfälle erklären, die weit über die Steigerung der Gefolgschaftsstärke hinausgeht. Es kann aber keine Rede davon sein, daß die erwähnten Gesichtspunkte unabwendbar und zwangsläufig zu einer Erhöhung der Unfälle führen müssen. Die meisten Betriebs- und Wegeunfälle sind vielmehr vermeidbar, weil sie auf ein Verschulden der Betroffenen zurückzuführen sind. Jede Bekämpfung der Unfälle muß daher in erster Linie die Gefolgschaftsmitglieder zur Beachtung der im Betriebe und im Verkehr erforderlichen Sorgfalt aufrufen. Das soll in der besonderen Unfallverhütungsaktion durch Wort und Bild erfolgen.

Gegen Unachtsamkeit, Gleichgültigkeit und Rücksichtslosigkeit, gegen Nachlässigkeit, Leichtsinn und Unverstand geht dieser Kampf.

Neben der Anleitung zu unfallsicherem Verhalten soll das Bemühen um den technischen Unfallschutz nicht in den Hintergrund treten. Darunter ist nicht nur der reine Maschinenschutz zu verstehen, zu ihm gehört vielmehr auch die unfalltechnische Ausgestaltung von Baulichkeiten, Treppen, Fußböden, Verkehrswegen, Türen, Notausgängen, von Arbeitsstätten und Arbeitsplätzen, von Gerätschaften (Werkzeugen, Leitern) und schließlich von Schutzeinrichtungen und Schutzmitteln (Brillen, Masken, Schirmen, Kleidung usw.).

Schutz und Sicherheit der Arbeit kann nur durch einen restlosen Einsatz aller persönlichen und technischen Unfallverhütungsmittel durch die gesamte Gefolgschaft erreicht werden. Voraussetzung für die Beseitigung und Minderung der Unfälle ist, daß jeder Betriebsangehörige seine eigene Arbeitskleidung, seinen Arbeitsplatz, seine Maschine, seine Werkzeuge und Schutzgeräte in Ordnung bringt und hält. Es soll sich dabei niemand zu hoch dünken, aber auch sich keiner zu gering einschätzen. Entscheidend für die Gestaltung der gefahrensicheren Arbeit ist das gegenseitige Vertrauensverhältnis innerhalb der Betriebsgemeinschaft.

Immer wieder muß die Trommel gerührt werden zum Streit gegen die Unfallgefahren. Keiner darf müde, lässig und abgeklärt beiseite stehen. Nur in gemeinsamer Front gelingt es, die uns bei der Arbeit umlauernden Unfallteufel zu vertreiben. Sage niemand, er sei nicht gefährdet. Es geht jeden an! Wer ist sicher, daß er nicht das nächste Opfer des Unfallteufels sein wird? Ist bekannt, daß in Deutschland täglich bis zu 100 Menschen tödlich verunglücken, die frisch und gesund ihr Heim verließen? Man bedenke, daß nach zuverlässigen Schätzungen der deutschen Volkswirtschaft jährlich allein durch Betriebsunfälle über 1,5 Milliarden Reichsmark verlorengehen. Was sagt der letzte technische Jahresbericht der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft von der Zahl der gemeldeten Unfälle:

1935 = 44 682; 1937 = 64 792;
1936 = 55 270; 1938 = 77 792!

Haben die Unfälle gegenüber dem Vorjahr nicht um 20 % und die Versicherten lediglich um 11 % zugenommen! Wer weiß, daß sich in unseren Betrieben in Kassel, Rothenditmold und Mittelfeld im Jahre 1938 insgesamt 2799 meldepflichtige Unfälle ereigneten? Dabei ist zu beachten, daß meldepflichtig nur solche Unfälle sind, bei denen nach Ablauf von drei Tagen seit dem Unfall noch völlige oder teilweise Arbeitsunfähigkeit besteht. Diese Zahlen sollen zu denken geben. Glaube niemand, daß daran nichts zu ändern sei. Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg.

HFM.-Siedlungen in Oberzwehren und Hoof

Haldorn

Von der Kleinbahnstation Altenbauna führt in Richtung Kassel eine Landstraße mit Obstbäumen abwärts durch das Hügelland nach Oberzwehren. Es ist der etwa 2 km lange Weg, der das Lohwerk der Henschel Flugmotorenbau G.m. b. H. mit der Siedlung Oberzwehren verbindet. Der Besucher erblickt in der weiten Landschaft den Habichtswald, die Gartenstadt Brasselsberg mit dem Bismarckturm



ist in Angriff genommen. Der Bau der Straßen und der Bürgersteige wird beschleunigt, und Gartenstücke werden angelegt. Die Wilhelm Gustloff-, die Karl Laforce- und Mattenbergstraße werden bald fertig sein. Die weißgelben zweistöckigen Häuser mit den roten Dächern reihen sich gruppenweise aneinander, und das Straßenbild ist freundlich. In den meisten Häusern sind vier Wohnungen, die aus drei oder zwei Zimmern und Küche bestehen. Über 300 Wohnungen sind bereits vermietet, außerdem werden noch weitere 400 errichtet. Fröhliche Kinder spielen auf den Straßen und in dem umliegenden Wiesengelände. Ihre Dialekte verraten, daß die Siedler von HFM. aus verschiedenen Gauen Deutschlands kommen. Wir freuen uns über die Kameradschaft der Kinder, die eine gute Nach-



und die Nachbarortschaften Nordshausen und Oberzwehren mit dem Schenkelsberg, dem die Siedlung vorgelagert ist. Die Siedler von HFM. wohnen in einer schönen freien Gegend. Der erste und der zweite Bauabschnitt sind schon fertiggestellt, und der dritte Bauabschnitt

Bild oben:

Eine der schönen Siedlungsstraßen in Oberzwehren

Bild Mitte:

Luft und Licht ist in reichem Maße vorhanden, und die Jüngsten können ohne Gefahr im Freien spielen

Bild unten:

Gartenland steht ausreichend zur Verfügung, selbst für den Sport bleibt genügend Raum



barschaft zwischen ihren Eltern sichert. Sie stärkt auch in der Siedlung Oberzwehren den Henschelgeist.

Außer der großen Siedlung in Oberzwehren entstand in Hoof eine Eigenheimsiedlung für Stammarbeiter der Henschel Flugmotorenbau G. m. b. H. In schöner, aufgelockerter Bauweise paßt sich die Siedlung dem allgemeinen Landschaftsbild an. Die kleinen Siedlungshäuser mit etwa 800 qm Gartenland für jede Siedlerstelle können von Werkkameraden und ihrer Familie bei guter Bewirtschaftung nach drei Jahren ohne Eigenkapital erworben werden. 41 Familien mit insgesamt 100 Kindern haben hier eine neue Heimat gefunden. Sie bilden eine Siedlergemeinschaft gemäß den Richtlinien des deutschen Siedlerbundes. Der Anfang war schwer, und die Bauhandwerker sind noch nicht fertig. Die letzten drei Häuser befinden sich im Bau; noch im Laufe dieses Jahres werden die Bauarbeiten beendet. Dann wollen die Siedler zeigen, daß sie würdig sind, die ihnen anvertraute Scholle zu verwalten. Wir danken allen, die es möglich machten, 41 Familien in der herrlichen Landschaft von Hoof ein Eigenheim zu geben, für das diese keinen Pfennig Anzahlung zu leisten brauchten. Möge es ihnen gelingen, weitere Siedlungshäuser zu errichten, damit viele Gefolgschaftsmitglieder ein Eigenheim erwerben.

Bild oben:

Eingebettet in die sanften Höhenzüge der hessischen Heimat liegt die Eigenheimsiedlung Hoof

Bild Mitte:

Die Häuser sind den Bedürfnissen angepaßt und auch für die vierbeinigen Hausgenossen ist Platz vorhanden

Bild unten:

Für die Jugend bietet sich auch hier ein weiter Tummelplatz



Aufn. (6) HFM.



Schloß Nikolsburg

In seinen Mauern fand 1866 eine bedeutungsvolle Auseinandersetzung zwischen Wilhelm I., seinen Generalen und Bismarck statt. Der Volksmund berichtet, daß die Tochter des Schloßkastellans am Abend dieses Tages heimlich einen Strauß mit Rosen in Bismarcks Zimmer gestellt habe, eine Legende, die in gemütvoller Weise symbolisieren soll, wie schon damals die Liebe und Bewunderung des ganzen — also auch des ostmärkischen und sudetenländischen — deutschen Volkes diesem großen Mann gehörte

Ostland. Grenzlande — Kernlande

Carl F. Ronsdorf

(4. Fortsetzung)

11. Bild: Österreich löst sich vom Reich

Nach Beendigung der Türkenkriege trat in dem Kampf der Germanen gegen „Asien“ insofern eine Zeit der Ruhe ein, als die Stoßkraft der Osmanen erschöpft war, so daß der Zerfall ihres Reiches durch Absplitterung slawischer Balkanvölker begann. Europa war also nach dem Frieden von Sistowa (9. Bild) in der „Offensive“.

In diesen Zeiten aber vollzog sich eine andere, geschichtlich sehr folgenschwere Entwicklung: die Loslösung Österreichs vom Reich.

Zunächst führte der habsburgische Machtkampf zur Auseinandersetzung mit Preußen in den friderizianischen Kriegen. Aus ihnen sind uns eine Reihe ostmärkischer, böhmischer und mährischer Namen von Kriegsschauplätzen geläufig: Linz, Preßburg, Chotusitz und Czaslau, Soor, Lobositz, Kolin, Olmütz, schließlich mehrfach Prag, das 1741 von den Franzosen, Bayern und Sachsen erobert wurde, während Friedrich 1757 bei Prag über die Österreicher siegte und die Stadt bis zur Schlacht bei Kolin belagerte.

Die napoleonische Zeit trieb den Prozeß der Trennung weiter vor. Austerlitz und der Preß-

burger Friede (1805) trennten Österreich von Italien und Deutschland, und nach der Stiftung des Rheinbundes blieb dem Habsburger Franz I. 1806 nur noch der Verzicht auf den Titel des römisch-deutschen Kaisers: das „heilige römische Reich deutscher Nation“ hörte auf zu bestehen.

Auf den Sieg bei Aspern im Marchfeld unweit Wien folgte die Niederlage bei Wagram (1809), der Waffenstillstand von Znaim und der Friede von Wien: Napoleon hatte sein Hauptquartier im Schloß Schönbrunn (vgl. Abbildung auf S. 166).

Der Wiener Friede amputierte Österreich gründlich. Das Regime Metternich aber wußte die Lage für Habsburg so geschickt auszunutzen, daß 1815 der Wiener Kongreß einen Großstaat Österreich von 670 000 qkm Ausdehnung erstehen ließ, dessen Schwergewicht sich allerdings nach Südosten verlagert hatte. In Deutschland beanspruchte Österreich nicht wieder die unbestrittene Vorherrschaft; es bestand aber auf den Vorsitz des deutschen Bundestages und machte damit die deutschen Mittel- und Kleinstaaten von sich abhängig. Vor allem aber unterließ es das Österreich der Folgezeit, den Selbständigkeitsgelüsten seiner

verschiedenen Nationalitäten gegenüber die einigenden Elemente zu stärken. Und so brachte das Jahr 1866 schließlich die völlige Trennung der habsburgischen Monarchie vom Deutschen Reich. Noch 1864 stand man im schleswig-holsteinischen Kriege Seite an Seite, veruneinigte sich dann aber über die gemeinsame Verwaltung der Nordprovinzen, so daß der Bruderkrieg ausbrach. Er endete damit, daß Österreich im Prager Frieden aus dem Verband des Deutschen Reiches ausschied.

Noch einmal aber gab es ein östliches Problem: In der Zwischenzeit hatten die Slawen auch die Aufgabe der Türkenabwehr übernommen, und der in Bosnien und Bulgarien besonders stark arbeitende Panslawismus verursachte eine orientalische Krise, die Österreich durch die Annexion der türkischen Lande Bosniens und der Herzegowina löste: seit 1875 war es der Gedanke Franz Josephs, durch Gebietsgewinn im Süden die Verluste an deutschen Landen wettzumachen.

Österreich und Deutschland hatten sich, anstatt zusammenzustehen, auseinanderpolitisiert, und als 1871 unter Bismarck das Reich der Deutschen erstand, da war dieses Reich Kleindeutschland, d. h. ein Deutschland, das wesentliche Lande mit rein deutscher Bevölkerung an einen Staat abgesplittert sah, der ein Monstrum an Bevölkerungsgemisch geworden war.

12. Bild: Nikolsburg 1866

Verweilen wir nun einige Augenblicke an jenem Ort, in dem 1866 der deutsch-österreichische Bruderkrieg beendet wurde und bei dem 70 Jahre später unser Kasseler Infanterie-Regiment 15 (am 8. Oktober 1938) die südmährische Grenze überschritt, um an der Schaffung Großdeutschlands teilzuhaben.

Stadt und Schloß Nikolsburg haben als ein deutscher Kulturmittelpunkt und als eine der ältesten Siedlungen des Landes viel gesehen und erlebt. Hier noch einmal kurz das Wichtigste: Ottokar, der Přemyslide, zog von Südmähren aus gegen Rudolf von Habsburg; im dreißigjährigen Kriege kamen die Schweden, deren Kugeln noch

Bild nebenstehend:

Iglau, an der Grenze Mährens gegen Böhmen auf dem böhmisch-mährischen Landrücken gelegen, ist rings eingeschlossen von einem Landgebiet mit rein deutscher Bauernbevölkerung. Das Bild zeigt einen Teil des Iglauer Marktplatzes, jetzt Adolf-Hitler-Platz genannt. Auch in der Stadt selbst ist der größte Teil der Einwohner rein deutschen Blutes und deutscher Art

in den Resten der alten Stadtmauern stecken, über die Stadt; Bethlen Gabor schloß 1622 zu Nikolsburg Frieden mit Habsburg, und nach der Schlacht von Königgrätz verlegte am 17. Juli 1866 König Wilhelm von Preußen sein Hauptquartier in das Nikolsburger Schloß, das in den Geburtstagen Großdeutschlands unserem Divisions-Kommandeur als Wohnung diente.

An die 50 000 Preußen wurden 1866 in Nikolsburg und Umgebung einquartiert, und mit dem König zogen Bismarck, Roon und Moltke in das Schloß ein. In seinen Mauern fand eine erregte Auseinandersetzung zwischen dem König und seinen Militärs einerseits und Bismarck andererseits statt. Alle wollten damals in Wien einziehen, die deutschen Grenzgebiete Böhmens und Schlesiens Preußen einverleiben und so eine Art Großpreußen schaffen. Bismarck allein widersprach, schließlich unterstützt vom Kronprinzen Friedrich. Er beschwor den König immer wieder, von einer Demütigung des Brudervolkes abzusehen; auch hielt er die Zeit für ein Großdeutschland noch nicht für gekommen, solange nicht einmal ein Kleindeutschland geschaffen war. Der König befolgte schließlich seinen Rat und schloß am 26. Juli mit Österreich den Präliminarfrieden ab, durch den dieses nur Venetien einbüßte, sich aber damit abfinden mußte, daß der deutsche Staat ohne sein Zutun umgestaltet wurde. Diesen Vorfrieden bestätigte der Friede zu Prag.

Sieben Jahrzehnte sind vergangen. Und in ihnen haben die Nikolsburger die Preußen nicht vergessen, schon deshalb nicht, weil sie vor den Toren ihrer Stadt ein trauriges Mahnmal an sie haben: den „Preußen-Friedhof“. Wurden doch 1866 nicht weniger als 209 preußische Soldaten von der im Heer wütenden Cholera dahingerafft. Die Nikolsburger haben es, auch in der „Systemzeit“, als ihre Ehrenpflicht betrachtet, diesen Friedhof treu zu pflegen. (Schluß folgt.)



Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Entwicklungsarbeit – Versuchsamt. Als Leiter des Versuchsamtes ist am 15. Juni 1939 Herr Dipl.-Ing. Fritz Mischke in unsere Dienste getreten. Vertreter des Leiters ist Herr Ing. Eckhardt.

Kassel, den 28. Juni 1939. gez. Oscar R. Henschel.

Betriebsordnung. Am 1. Juli 1939 setze ich nach Beratung im Vertrauensrat und mit Zustimmung des Reichstreuhanders der Arbeit auf Grund § 26 des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit eine neue Betriebsordnung in Kraft.

Dieses Betriebsgesetz, das gegenüber der bisherigen Regelung verschiedene Änderungen und Ergänzungen enthält, ist die Grundlage für die künftige Zusammenarbeit zwischen Betriebsführer und Gefolgschaft und der Arbeitskameraden untereinander.

Die neue Betriebsordnung soll ein weiterer Schritt im Aufbau unserer Betriebsgemeinschaft sein. Wir wollen dieses Betriebsgesetz als unseren eigenen Willen achten und ehren, indem wir nach seinen Grundsätzen handeln. Jedes Gefolgschaftsmitglied bekommt eine Betriebsordnung ausgehändigt.

Kassel, den 30. Juni 1939. gez. Oscar R. Henschel.

Büro Berlin. Die Leitung des Büros Berlin hat ab 1. Juli 1939 Herr Legationsrat a. D. Albert Duckwitz übernommen.

Kassel, den 5. Juli 1939. gez. Oscar R. Henschel.

Neueintritt. Mit Wirkung vom 1. Juli 1939 sind in die Firma eingetreten:

1. Herr Dipl.-Ing. Bruno Hammer als Betriebsdirektor für die Abteilungen A, B, CS,
2. Herr Dipl.-Ing. Max Lang als Oberingenieur für den Betrieb Lokomotivbau zur Unterstützung des Herrn Oberingenieurs Berger.

Kassel, den 5. Juli 1939. gez. Oscar R. Henschel.

Mitteilungen der Geschäftsführung.

1. Um eine sachgemäße und zum Teil vom Gesetz vorgeschriebene Benachrichtigung der Werkangehörigen durchzuführen, ergehen je nach Bedarf „Mitteilungen der Geschäftsführung“.

2. Hierbei werden zwei Arten unterschieden:
 - a) Bekanntmachungen,
 - b) Verwaltungsroundschreiben.

3. Bekanntmachungen und Verwaltungsroundschreiben tragen entweder die Unterschrift des Herrn Henschel oder der beiden übrigen Geschäftsführer, oder eines Geschäftsführers und des zeichnungsberechtigten Sachbearbeiters. In Ausnahmefällen bei Verhinderung der Geschäftsführer wird die zweite Unterschrift durch einen Abteilungsdirektor geleistet.

4. Die Bekanntmachungen werden jeweils beginnend mit dem 1. Januar für das betreffende Kalenderjahr laufend numeriert.

Die Verwaltungsroundschreiben werden durchlaufend numeriert.

In Erweiterung des Verwaltungsroundschreibens Nr. 85 vom 20. Februar 1936 wird angeordnet, daß nicht nur die Verwaltungsroundschreiben, sondern auch die Bekanntmachungen von den einzelnen Abteilungen und Werkstätten in getrennten Mappen zu sammeln sind.

Die Mappen sind neueintretenden Angestellten der Büros und des Betriebes alsbald vorzulegen. Auf einem auf der inneren Seite der Mappen aufgeklebten Blatt haben die neueintretenden Angestellten durch Unterschrift zu bescheinigen, daß sie von dem Inhalt der Bekanntmachungen und Verwaltungsroundschreiben der letzten 12 Monate Kenntnis genommen haben.

Die Abteilungs- und Werkstättenleiter sind für die Durchführung der vorstehenden Anordnung verantwortlich.

5. Zuständig für die Herstellung der Bekanntmachungen und Verwaltungsroundschreiben und für die richtige Verteilung ist die Allgemeine Verwaltung.

Kassel, den 28. Juni 1939. gez. Dr. Hinz. gez. R. A. Fleischer.

Dritte Generation. Wir haben Interesse daran, die Zahl derjenigen Gefolgschaftsmitglieder festzustellen, die bereits in der dritten Generation oder länger bei der Firma beschäftigt sind. Alle Henschelaner, bei denen diese Voraussetzungen gegeben sind, wollen sich mit dem Büro für Arbeiterangelegenheiten (Herrn Schwanke) in Verbindung setzen.

Kassel, den 1. Juli 1939.

gez. R. A. Fleischer. gez. Dr. Albrecht.

Typenbezeichnung im Automobilbau. Die technischen Bezeichnungen der auslaufenden Typen und Motoren erfahren keine Veränderung.

Neue Bezeichnungen (Stichtag 1. Juli 1939) sind dagegen einzuführen für diejenigen Typen und Motoren, die nach den Entscheidungen des Generalbevollmächtigten in Zukunft weitergebaut oder neu entwickelt werden.

Hierbei finden folgende Bezeichnungen Verwendung:

- D für Diesel,
- L für Lastwagen,
- K für Kipper (kurzer Radstand),
- W für Wehrmacht,
- O für Omnibus,
- Do für aus dem Diesel entwickelter Ottomotor bzw. Motor für Gasgenerator oder Flüssigkeitsgas.

Zur Kennzeichnung des Motors dient das Hubvolumen. Für die Bezeichnung des Gesamtfahrzeuges ist dazu noch die Gesamttragfähigkeit des Fahrgestells (in Kilogramm, unter Fortfall der beiden letzten Nullen) anzuführen.

Es ergeben sich also für unsere laufenden Bautypen folgende Kennzeichnungen:

- LD 7.8—60 (bisher SA-Motor) = $4\frac{1}{2}$ -t-Grundtyp
- WD 7.8—60 = $4\frac{1}{2}$ -t-Grundtyp (geländegängig)
- KD 7.8—60 = $4\frac{1}{2}$ -t-Grundtyp (kurzer Radstand) Kipper
- OD 7.8—60 = Normal-Omnibus
- OD 15.5—80 (bisher U-Motor) = Großraum-Omnibus
- LD 5.3—55 (bisher N-Motor) = $4\frac{1}{2}$ -t-Auslandstyp.

Kassel, den 1. Juli 1939. gez. Dr. Hinz. gez. R. A. Fleischer.

Berichtigung!

Durch das Auswechseln zweier Bilder im Beitrag von Dipl.-Ing. K. Frydag „Fertigungsmethoden im Metallflugzeugbau“, Heft 6, Juni 1939, wurden die Bildunterschriften versehentlich nicht abgeändert:

Auf Seite 156 muß es heißen:

Eines der ersten Ganzmetallflugboote Rohrbach Ro II.

Auf Seite 157 muß es heißen:

Taktstraße Ju 86 in Schönefeld.

Familiennachrichten

H. & S., Kassel, Juni 1939

Todesfälle:

Familienmitglieder:

Ehefrau Erna des Cramer, Otto, Eisengießerei, am 14. 6. 1939 — Sohn Adolf des Hilgenberg, Adolf, Kontr.-Auto, am 9. 6. 1939 — Ehefrau Katharina des Neusel, Friedrich, Autobau, am 30. 6. 1939 — Tochter Ingrid des Nolte, Hermann, Werkstatt M 6, am 4. 6. 1939 — Ehefrau Erna des Pöhlmann, Robert, Werkstatt M 2, am 19. 6. 1939 — Ehefrau Minna des Porbadnik, Anton, Montage, am 14. 6. 1939.

Vermählungen:

Bachmann, Heinrich, Eisengießerei, mit Elisabeth geb. Pflüger, am 30. 6. 1939 — Bolde, August, TA, mit Paula geb. Werner, am 10. 6. 1939 — Brandeck, Paul, Werkstatt M 1, mit Anna geb. Gerecht, am 3. 6. 1939 — Brauer, Hermann, Werkstatt A, mit Anna geb. Simon, am 10. 6. 1939 — Breuer, Eligius, Gießerei, mit Emilie geb. Schumacher, am 2. 6. 1939 — Büchling, Fritz, Hammerschmiede, mit Anna geb. Pötter, am 17. 6. 1939 — Bürmann, Kurt, Kalk. Rothen-dimold, mit Minna geb. Köster, am 24. 6. 1939 — Deckert, Otto, Bauschreinerei, mit Auguste geb. Ackahaus, am 17. 6. 1939 — Dietz, August, Hammerschmiede, mit Elisabeth geb. Stükrath, am 17. 6. 1939 — Dwistewitz, Eduard, Metallgießerei, mit Magdalene geb. Gelbrich, am 23. 6. 1939 — Heinemann, Konrad, Hammer-schmiede, mit Anna geb. Kersten, am 10. 6. 1939 — Henze, Heinrich, Werkstatt CS, mit Anna geb. Wolff, am 10. 6. 1939 — Jansen, Anton, Rohrschlosserei, mit Henriette geb. Steinbach, am 3. 6. 1939 — Jungkhans, Martin, Werkstatt M 2, mit Annemarie geb. Schneider, am 7. 6. 1939 — Lämmer, Heinrich, El.-Abteilung, mit Auguste geb. Hallepape, am 24. 6. 1939 — Lhotak, Max, TB 4, mit Anni geb. Hose, am 17. 6. 1939 — Mehe, Oskar, Hammerschmiede, mit Elisa-beth geb. Wenigmann, am 10. 6. 1939 — Münch, August, Werkstatt M 1, mit Anna geb. Kraft, am 2. 6. 1939 — Prauß, Alfred, Dampf-wagenabteilung, mit Martha geb. Grund, am 24. 6. 1939 — Römer, Karl, Werkstatt M 1, mit Minna geb. Lenze, am 3. 6. 1939 — Schulz, Ferdinand, Werkschutz, mit Alma geb. Hilpert, am 2. 6. 1939 — Seitz, Johann, Werkzeugbau, mit Margarete geb. Rücker verw. Preis, am 17. 6. 1939 — Siebrecht, Wilhelm, Werkstatt JL, mit Maria geb. Schönewolf, am 23. 6. 1939 — Stützel, Erwin, Hofkolonne, mit Erika geb. Heß, am 10. 6. 1939 — Valler, Peter, Einfahrabteilung, mit Elisabeth geb. Böhmer, am 24. 6. 1939 — Weinmeister, Valentin, Werkstatt M 1, mit Maria geb. Hofmann, am 2. 6. 1939 — Winter, Emil, Lackiererei, mit Mathilde geb. Neth, am 10. 6. 1939 — Wollenhaupt, Bernhard, Werkstatt M 9, mit Elise geb. Nordmeier, am 10. 6. 1939 — Ziegler, Heinrich, Lackiererei, mit Rudolfine geb. Hartmann verw. Gerhold, am 17. 6. 1939 — Zöllmer, Kurt, El.-Rep.-Werkstatt, mit Anna geb. Leber, am 2. 6. 1939.

(Nachtrag Mai 1939)

Brede, Wilhelm, Kesselschmiede, mit Anna geb. Knip, am 27. 5. 1939 — Hoyer, Helmut, Nachkalkulation, mit Mariechen geb. Anke, am 27. 5. 1939 — Jasper, Aloys, FA Berlin, mit Else geb. Becker, am 26. 5. 1939 — Sauer, Wilhelm, Werkstatt M 6, mit Anne geb. Arm-bröster, am 27. 5. 1939 — Schön, Eduard, Werkstatt P, mit Meta geb. Neuenhagen, am 20. 5. 1939.

Geburten:

Zwillinge:

Elges, Otto, Motorenprüfraum, Werner und Roswitha, am 24. 6. 1939.

Ein Sohn:

Balmes, Peter, Hammerschmiede, Manfred, am 17. 6. 1939 — Böhle, Walter, Buchhaltung, Gunnar, am 9. 6. 1939 — Dessel, Wilhelm, Lager 8, Konrad, am 21. 6. 1939 — Fleck, Heinrich, Kesselschmiede, Horst, am 28. 6. 1939 — Fuhs, Karl, Werkstatt M 51, Hans, am 24. 6. 1939 — Gläßner, Kurt, BB 8, Volker, am 22. 6. 1939 — Heise, Karl, Kesselmontage, Hartmut, am 4. 6. 1939 — Herlein, Richard, Werkstatt CS, Harald August, am 8. 6. 1939 — Hilgenberg, Adolf, Werkstatt M 9, Adolf, am 9. 6. 1939 — Knierim, Hans, Lokomotivbau, Helmut, am 19. 6. 1939 — Mangold, Friedrich, Werkstatt M 1, Kurt Günther, am 2. 6. 1939 — Mildner, Gottfried, Kraftzentrale, Horst, am 18. 6. 1939 — Musick, Wilhelm, Werkstatt M 1, Michael Wilhelm, am 14. 6. 1939 — Pfeiffer, Heinrich, Lok.-Kontrolle, Lothar, am 10. 6. 1939 — Reinbold, Josef, Werkstatt M 2, Manfred, am 20. 6. 1939 — Reuting, Ernst, Lackiererei, Ernst Alfred, am 2. 6. 1939 — Sauer, Heinrich, Werkstatt M 31, Manfred Heinrich, am 8. 6. 1939 — Schmidt, Wilhelm, Karl, Werkstatt JC, Karl, am 15. 6. 1939 — Schmidt, Willi, Willi Horst Karl, am 8. 6. 1939 — Schönhagen, Franz, Werkstatt M 31, Franz Bernhard, am 1. 6. 1939 — Storch, Otto, Werkstatt L, Wilfried, am 19. 6. 1939 — Tellenborn, Willi, Werkstatt M 9, Rudolf, am 9. 6. 1939 — Weißnig, Heinrich, Werkstatt M 13, Karl Hermann, am 13. 6. 1939.

(Nachtrag Mai 1939)

Altmann, Karl, Einfahrabteilung, Herbert, am 23. 5. 1939 — Freier, Erich, Werkstoffprüfung, Ekkehard, am 16. 5. 1939.

Eine Tochter:

Brössel, Ernst, Kr.-Rep.-Abteilung, Margot, am 12. 6. 1939 — Ebert, Karl, Hofabteilung, Erika, am 20. 6. 1939 — Fratzler, Albert, Schulungskursus, Ortrud, am 8. 6. 1939 — Geisler, Karl, Lager 7/8, Ilse Marie, am 22. 6. 1939 — Grodzki, Wilhelm, Kesselschmiede, Rosemarie, am 19. 6. 1939 — Günther, Adolf, Werkstatt M 6, Anita, am 12. 6. 1939 — Keppler, Robert, Lager 8, Rita, am 11. 6. 1939 — Kohls, Robert, Autobau, Margret, am 6. 6. 1939 — Kunz, Otto, Kesselschmiede, Helga, am 1. 6. 1939 — Mann, Adam, Kesselschmiede, Waldtraut, am 2. 6. 1939 — Menzel, Ernst, Werk-statt A, Ingeburg, am 25. 6. 1939 — Nischwitz, Ludwig, Kessel-

schmiede, Rosemarie, am 11. 6. 1939 — Pape, Richard, Rechts-abteilung, Ingeborg, am 18. 6. 1939 — Reuse, Friedrich, Werkstatt CS, Hermine, am 10. 6. 1939 — Riebold, August, Modellschreinerei, Waltraud, am 16. 6. 1939 — Röhrig, Wilhelm, Hofabteilung, Helga, am 25. 6. 1939 — Schimanowski, Gustav, Hammerschmiede, Friderun, am 22. 6. 1939 — Schuchardt, Friedrich, Kr. A. V. B., Karla Maria, am 25. 6. 1939 — Siebert, Georg, Kesselschmiede, Anna Irene, am 19. 6. 1939 — Sommer, Felix, Hammerschmiede, Elfi, am 8. 6. 1939 — Thoma, Ernst, Revisionsabteilung, Roswitha, am 24. 6. 1939 — Vaupel, Heinrich, Hammerschmiede, Reinhilde, am 9. 6. 1939 — Weber, Paul, Hammerschmiede, Helga, am 7. 6. 1939.

(Nachtrag Mai 1939)

MacKenroth, Willi, Kesselschmiede, Brigitte, am 13. 5. 1939 — Martin, Adam, Werkstatt CS, Katharina Käthe, am 30. 5. 1939 — Portugall, Ludwig-Wilhelm, Lager 10, Renate, am 18. 5. 1939.

HFW., Berlin, Juni 1939

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Schrauder, Theodor, Mitglied des Vertrauensrats, Abt. 1/55, am 15. 6. 1939.

Familienmitglieder:

Ehefrau Charlotte des Wiedemann, Karl, am 22. 6. 1939.

Vermählungen:

Birkel, Karl, TKE, mit Lieselotte geb. Sandt, am 17. 6. 1939 — Günther, Georg, Abt. 1/10, mit Dorothea geb. Albrecht, am 12. 6. 1939 — Hackbarth, Agathe, Abt. 60/34, mit Hackbarth, Walter, am 1. 6. 1939 — Hagen, Walter, Abt. 7/23, mit Margarete geb. Engelmann, am 12. 6. 1939 — Höpfner, Hermann, Abt. 7/14, mit Hedwig geb. Berger, am 8. 6. 1939 — Krüger, Herbert, Abt. 62/48, mit Kreszenz geb. Draseler, am 6. 6. 1939 — Kulawy, Richard, Abt. 55/20, mit Gertrud geb. Widanski, am 3. 6. 1939 — Lehnert, Georg, Abt. 58/23, mit Ella geb. Purmann, am 17. 6. 1939 — Liebhart, Josef, Abt. 2/20, mit Martha geb. Gryzik, am 3. 6. 1939 — Mehling, Gertrud geb. Kohtz, KRA, mit Mehling, Fritz, am 14. 6. 1939 — Piksa, Robert Franz, Abt. 10/13, mit Margarete geb. Uffenwasser-Röll, am 18. 6. 1939 — Rolfs, Walther, WBM, mit Waltraut geb. Hilpert, am 3. 6. 1939 — Rosenow, Friedrich, Abt. 8/48, mit Emmy geb. Manthey, am 27. 6. 1939 — Söcknick, Anneliese geb. Thomas, TVS, mit Söcknick, Adolf, am 15. 6. 1939 — Voges, Char-lotte geb. Fielisch, KBL, mit Voges, Karl, am 3. 6. 1939.

(Nachtrag Mai 1939)

Geisler, Willi, Abt. 7/20, mit Anna geb. Beeck, am 20. 5. 1939 — Hintze, Kurt, Abt. 7/14, mit Erna geb. Schulz, am 27. 5. 1939 — Klatt, August, Abt. 2/14, mit Gerda geb. Tepper, am 26. 5. 1939 — Reimann, Kurt, Abt. 5/25, mit Emma geb. Klammer, am 27. 5. 1939 — Spott, Ernst, Abt. 5/25, mit Ursula geb. Herold, am 23. 5. 1939.

Geburten:

Zwillinge:

Wegener, Erich, Abt. 48, Erika und Gerda, am 7. 6. 1939.

Ein Sohn:

Blätter, Hans, Abt. 5/17, Horst, am 8. 6. 1939 — Erl, Fredi, Abt. 1/10, Klaus, am 8. 6. 1939 — Geißler, Fritz, Abt. 9/46, Horst, am 18. 6. 1939 — Karp, Hermann, Abt. 50/50, Jürgen, am 4. 6. 1939 — Köhrich, Paul, Abt. 54/15, Siegfried, am 16. 6. 1939 — Kolland, Emil, TKE, Manfred, am 13. 6. 1939 — Linde, Gerhard, Abt. 7/14, Lothar, am 28. 6. 1939 — Sachse, Paul, Abt. 2/14, Wolfgang, am 13. 6. 1939 — Siegert, Karl, Abt. 54/13, Rolf, am 7. 6. 1939 — Tibi, Dr.-Ing., Erich, BD, Volker, am 2. 6. 1939.

(Nachtrag Mai 1939)

Arnold, Emil, WVK, Werner, am 31. 5. 1939 — Elste, Fritz, KBR, Hugo, am 29. 5. 1939 — Lössel, Richard, Abt. 7/14, Dieter, am 11. 5. 1939 — Schulz, Hermann, SF, Werner-Joachim, am 27. 5. 1939.

Eine Tochter:

Anderssen, Hans, Abt. 10/07, Inge, am 4. 6. 1939 — Bengsch, Walter, Abt. 55/20, Ursula, am 5. 6. 1939 — Brettschneider, Hans, WBT/10, Karin, am 10. 6. 1939 — Buck, Karl, Abt. 52/22, Erika, am 25. 6. 1939 — Ketelsut, Albert, Abt. 7/20, Helga, am 19. 6. 1939 — Mauntz, Herbert, Abt. 6/48, Helga, am 23. 6. 1939 — Schreiner, Aloysius, Abt. 30/16, Ingrid, am 24. 6. 1939 — Thiele, Erich, WBV, Eviline, am 24. 6. 1939 — Wendt, Wilhelm, Abt. 4/13, Edda, am 5. 6. 1939 — Zillgith, Herbert, TSW, Roswitha, am 1. 6. 1939.

HFM., Altenbauna, Juni 1939

Geburten:

Ein Sohn:

Beginn, Johannes, HFM., Heinz Werner, am 3. 6. 1939 — Blüse, Georg, HFM., Werner Karl Otto, am 18. 6. 1939 — Gante, Fritz, HFM., Winfried, am 25. 6. 1939 — Rühl, Alwin, HFM., am 18. 6. 1939 — Seitz, Konrad, HFM., Helmut, am 19. 6. 1939.

Eine Tochter:

Gobrecht, Erich, HFM., Lieselotte, am 27. 6. 1939 — Göbel, Wilhelm, HFM., Irmgard, am 22. 6. 1939 — Homburg, Gustav, HFM., Mathilde, am 28. 6. 1939 — Luckhardt, Hans, HFM., Helga, am 25. 6. 1939 — Nikolaus, Hans, HFM., Irmgard, am 6. 6. 1939 — Noll, Karl, HFM., Margaretha, am 12. 6. 1939 — Rademacher, Hein-rich, HFM., Edith, am 22. 6. 1939 — Schmoll, Heinrich, HFM., Wilhelmine, am 2. 6. 1939.

(Nachtrag Mai 1939)

Liedlich, Adam, HFM., Helga, am 26. 5. 1939.

BETRIEBSZELLE H. & S.

Sportappell der Betriebe. Wie im vorigen Jahre, so wird auch in diesem wieder der Sportappell der Betriebe durchgeführt. Jeder Arbeiter und Angestellter soll wenigstens einmal im Jahre mit den Leibesübungen in Berührung gebracht werden. Einerseits besteht das Bestreben, jedes Gefolgschaftsmitglied zur Betätigung in irgendeinem Gebiet des Sportes zu gewinnen, zum anderen will man durch diesen Appell den körperlichen Leistungsstand der werktätigen Bevölkerung feststellen. Betriebsführer, Werkstätten- und Abteilungsleiter, Arbeiter und Angestellte sollen sich in kameradschaftlicher Weise in eine Reihe stellen und zeigen, wie weit der Gedanke der Volks- und Betriebsgemeinschaft verwirklicht ist. In diesem Jahr nehmen zum erstenmal auch die Frauen von 18 bis 30 Jahren daran teil. Frauen über 30 Jahren dürfen nur dann am Wettbewerb teilnehmen, wenn die gesundheitlichen Voraussetzungen vorhanden sind.

Zur Durchführung des Sportappells haben wir 6 Wochen zur Verfügung. Es beginnen am Sonntag, dem 6. August, die Amtswalter und Werkscharen auf den Waldauer Wiesen. Für die übrigen Gefolgschaftsmitglieder wird dann Gelegenheit an den Wochentagen gegeben: Dienstag und Freitag für Werk Mittelfeld auf dem Sportplatz im Werk Mittelfeld, Donnerstag für Kassel und Rothenditold auf dem Sportplatz in Rothenditold an der Brandastraße, außerdem jeden Sonnabendnachmittag und Sonntagvormittag auf den Waldauer Wiesen. Bis zum 17. September muß der Appell durchgeführt sein. Es hat somit jedes Gefolgschaftsmitglied in diesen 6 Wochen genügend Zeit, sich den Tag auszusuchen, der ihm am besten paßt. Die DAF-Amtswalter erhalten genaue Anweisungen, ihre teilnahmefähigen Mitglieder festzustellen und sollen dann möglichst geschlossen mit ihrer Zelle auf dem Sportplatz antreten. Die Beteiligung am Sportappell ist eine Ehrenpflicht für jeden Werkangehörigen, denn wir stehen im Leistungskampf der Betriebe, und jeder einzelne soll auf diese Weise seinen Teil dazu beitragen. Am Teil I „Wettbewerb des guten Willens“ kann jeder teilnehmen, denn es brauchen nicht alle drei Übungen ausgeführt werden. Wer z. B. den 1000-m-Lauf wegen Herz- oder Fußbeschwerden nicht ausführen kann, holt seine Punkte im Weitsprung oder beim Ballwerfen. Die Hauptsache ist, daß überhaupt angetreten wird und dadurch der gute Wille gezeigt wird. Nach Beendigung des Sportappells wird dann festgestellt, welche Werkstätten und Büros sich zahlenmäßig am stärksten beteiligt haben.

Der Sportappell für Männer gliedert sich in drei Teile:
Teil I: „Wettbewerb des guten Willens.“

Die Teilnehmer werden in zwei Altersklassen eingeteilt:
Klasse A über 18 bis zum vollendeten 35. Jahre,
Klasse B über 35 bis zum vollendeten 55. Jahre.

Von den Teilnehmern sind drei sportliche Übungen auszuführen.

Übungen für die Klasse A:

1. Medizinballstoßen 7,50 m mit 3-kg- bzw. 10 m mit 2-kg-Ball;
2. Weitspringen 3,20 m;
3. 1000 m Dauerlaufen in 6 Minuten.

Übungen für die Klasse B:

1. Medizinballstoßen 6,50 m mit 3-kg- bzw. 8,50 m mit 2-kg-Ball;
2. Weitspringen 2,80 m oder Weitspringen 1,40 m aus dem Stand;
3. 800 m Dauerlaufen ohne Zeit.

Teil II: „Wettbewerb der Mannschaft.“

Gefordert wird, daß die Betriebe entsprechend ihrer Größe mit einer in der Sportordnung bestimmten Anzahl von Mannschaften zu je 8 Mann einen Mann-

schafts-Vierkampf durchführen, der sich zusammensetzt aus:

1. Medizinballstoßen und -werfen als Staffel;
2. 8 x 75-m-Pendelstaffel;
3. Keulenzielwerfen (aus 25 m Entfernung in einen Kreis von 4 m Durchmesser);
4. 1000-m-Mannschaftslaufen. Gewertet wird die Leistung der Mannschaft.

Teil III: „Bewertung der Betriebssportgemeinschaft.“

Der Sportappell der Frauen gliedert sich in zwei Teile:

Teil I: „Wettbewerb des guten Willens.“

Von den Teilnehmerinnen sind vier Übungen auszuführen:

1. Körperschule (acht vorgeschriebene Übungen);
2. Medizinballstoßen (6 m mit dem 2-kg-Ball);
3. 400-m-Lauf ohne Zeitbestimmung;
4. 6 x 25-m-Staffellauf mit dem 2-kg-Medizinball (für Mannschaften zu sechs Teilnehmerinnen).

Teil II: „Bewertung der Betriebssportgemeinschaft.“

Feierabendgestaltung. Für die Feierabendgestaltung des schaffenden Deutschen ist die Volksmusik von ausschlaggebender Bedeutung. Kameraden und Kameradinnen, die sich einer unserer Musikgruppen (Handharmonika, Mandoline, Gitarre und Zither) anschließen wollen, besuchen die Unterrichtsstunden

für die Handharmonika-Gruppe jeden Montag ab 20 Uhr,

für die Mandolinen-Gruppe jeden Donnerstag ab 20 Uhr,

im Musikzimmer am Holländischen Platz.

Der Betriebsobmann: W. Müller.

BETRIEBSZELLE HFW.

Unterstützungen. Im Monat Mai 1939 wurden 92 Anträge auf Krankenunterstützung und 2 Anträge auf Sterbeunterstützung gestellt. Durch die Deutsche Arbeitsfront, Gauverwaltung Mark Brandenburg, wurden an Unterstützungen 2136,50 RM. ausgezahlt. Seitens der Firma wurden Werkunterstützungen in 104 Fällen mit 995 RM. gewährt.

„Kraft durch Freude“. Im Monat Mai 1939 wurden 3476 Theater- und Veranstaltungskarten im Betrage von 2970 RM. abgesetzt. Insgesamt betrug der Umsatz in diesem Monat für Urlaubsfahrkarten, Monatsprogramme und Sparmarken 22 916,30 RM. Für den KdF-Wagen wurden 740 Autosparmarken im Gesamtwerte von 3700 RM. ausgegeben. Der Betriebsführer stiftete 17 KdF-Freifahrten im Werte von 855,50 RM.

Heimstätten. Im Monat Mai wurden während der angesetzten Sprechstunden 62 Arbeitskameraden beraten. Das Siedlungswerk der DAF. fand wieder stärkste Beachtung. Die Erhöhung des Eigenkapitals für Kleinsiedlungen von 700 auf 800 RM. hat sich nicht nachteilig ausgewirkt. Neun Anträge konnten dem Kreisheimstättenamt der DAF. (Kreis X) zur weiteren Bearbeitung übergeben werden. Die Firma hat auch im Monat Mai den siedlungswilligen Arbeitskameraden durch zinsfreie Betriebsdarlehen die Möglichkeit gegeben, sich eine Kleinsiedlerstelle zu erwerben. Insgesamt wurden 7100 RM. als Darlehen gewährt. Als neues Bauunternehmen sind Eigenheime in Berlin-Oberspree geplant. Die Eigenheime in Grünau sind bereits vergeben.

Werksschar. Die Gefolgschaftsmitglieder der Henschel Flugzeug-Werke, an ihrer Spitze die gesamte Werkschar, traten zur Maifeier in der Neuen Roßstraße an und marschierten geschlossen nach dem Lustgarten, um die Rede des Führers aus nächster Nähe zu hören. Nach Beendigung der Maifeier trafen sich die Werksschär-männer zu einem Kameradschaftsabend in Oberschöne-

weide. Nach dem Appell des Betriebsobmannes sprachen der Schulungsleiter Dr. Tibi und der Betriebsführer, Direktor Hormel, der betonte, daß der Geist innerhalb der Werkschar auch weiterhin im Sinne des Führers für Reich und Betrieb gefördert werden soll. Einige Stunden fröhlicher Kameradschaft sorgten für einen würdigen Abschluß der Maifeier. Der weitere Werkschardienst war ganz auf die Ableistung der Übungen zur Erringung des SA.-Wehrabzeichens eingestellt. Die ersten Prüfungen wurden in den Gruppen I und II abgenommen. Am Freitag, dem 26. Mai, wurde nach Arbeitsschluß der 25-km-Gepäckmarsch von allen beteiligten SAG.-Männern mit Erfolg durchgeführt.

BSG. Henschel, Abteilung Schwimmen: Winterhalbjahr 1938/39. Am 20. September 1938 wurde mit einem gut besuchten Badeabend die Hallenschwimmzeit im Stadtbad „Horst Wessel“ eröffnet. Erstmals beteiligte sich die Wettkampfgruppe an den Gauvergleichskämpfen. Vom Gausportamt Mark Brandenburg bekam die Schwimmabteilung den Auftrag, ein vom Schwimmwart vorbereitetes und geplantes WHW.-

Schwimmfest in Brandenburg (Havel) durchzuführen (siehe „Henschelstern“ Aprilheft 1939). Für die geleistete Arbeit erhielt der Leiter der Schwimmabteilung das KdF.-Lehrabzeichen und einen achtägigen Erholungsurlaub im Sportheim Belzig. Seinen Höhepunkt erreichte die Winterschwimmzeit mit der Durchführung der Henschel-Schwimmeisterschaften. 172 Kameraden nahmen daran aktiv teil. Als Abschluß der Meisterschaften fand eine Siegerehrung statt, bei der die einzelnen Sieger vom Betriebsführer gestiftete Andenken erhielten. Erstmals fanden in diesem Winter zwei Filmabende statt, an denen Sportschmalfilme gezeigt wurden. Der Kampf um die Wanderpreise der Schwimmabteilung ist wieder in vollem Gange. Bei den Männern belegt zur Zeit der Lehrling Heinz Weine und bei den Frauen Fräulein Ursula Schich den ersten Platz. Den Abschluß der Winterschwimmzeit bildeten zwei KdF.-Badeabende, die ihren Zweck, der Schwimmabteilung neue Anfänger zuzuführen, restlos erfüllten. Am 32 Übungstagen nahmen 1803 Kameradinnen und Kameraden teil.

Der Betriebsobmann: Kurt Schmidt.

Urlauber gebt acht!

Arbeitskamerad! Bei Urlaub außerhalb deines Wohnortes beachte folgendes:

1. Nimm einen Personalausweis mit.
2. Unsere Betriebskrankenkasse gewährt auch Leistungen, wenn du außerhalb deines Wohnortes erkrankst. Nur beim Aufenthalt im Auslande bestehen keine Ansprüche gegen die Kasse.
3. Mußt du außerhalb deines Wohnortes ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen, so gehe nur zum nächstwohnenden erreichbaren Kassenarzt, Kassenzahnarzt oder Kassendentist. Einen nicht zugelassenen Arzt, Zahnarzt oder Dentist darfst du nur in ganz dringenden Fällen und nur zur ersten Hilfeleistung in Anspruch nehmen. Die weitere Behandlung muß auf jeden Fall durch einen Kassenarzt usw. erfolgen.
4. Teile vor Beginn der Behandlung mit, daß du Mitglied unserer Betriebskrankenkasse bist, damit du nicht auf deine Kosten als Privatpatient behandelt wirst.
5. Möglichst noch vor oder wenigstens sofort nach der ersten Inanspruchnahme des Arztes oder Zahnbehandlers mußt du bei uns einen Krankenschein anfordern.
Dabei gib an: Deine Personalien und vor allen Dingen die genaue Bezeichnung deines augenblicklichen Aufenthaltsortes und füge bei: in Briefmarken für den Krankenschein 0,25 RM. und für das Porto 0,12 RM.
6. Den Krankenschein muß der Arzt usw. spätestens innerhalb 7 Tagen nach der ersten Inanspruchnahme erhalten haben. Willst du deine Reise fortsetzen, bevor du deinen Krankenschein hast, so bitte die Krankenkasse, ihn unmittelbar an den Arzt usw. zu senden; den Namen und die genaue Anschrift des Arztes mußt du dabei aber angeben.
7. Wurdest du vom Arzt arbeitsunfähig geschrieben, so mußt du dies der Kasse allerschnellstens, spätestens innerhalb 2 Tagen, mitteilen. Wird die Arbeitsunfähigkeit nicht innerhalb einer Woche gemeldet, so kannst du das Krankengeld erst von dem Tage an erhalten, an dem die Meldung bei der Kasse eingeht.
8. Verordnete Arznei erhältst du in der nächsten Apotheke gegen Bezahlung der vorgeschriebenen Ordnungsgebühr von 0,25 RM. oder bei Familien-

angehörigen gegen Bezahlung des Arzneikostenanteils von 70 v. H. Fordert der Apotheker aber von dir den vollen Arzneikostenbetrag, so laß dir eine Bescheinigung hierüber geben. Die Kasse ersetzt dir dann ihren Kostenanteil.

9. Ist Krankenhauspflege erforderlich, so mußt du der Kasse allerschnellstens mitteilen:

Name und Anschrift des Krankenhauses,
Tag des Beginns der Krankenhausbehandlung,
Anschrift des einweisenden Arztes.

Die Kasse kann aber nach den gesetzlichen Bestimmungen nur die Kosten in der niedrigsten Pflegeklasse übernehmen. Läßt sich der Versicherte auf seinen Wunsch in eine höhere Verpflegungsklasse aufnehmen, so ist er Selbstzahler. Es gelten daher für ihn alle Bestimmungen, die für andere Pfleglinge dieser Verpflegungsklasse gelten. Er hat den höheren Verpflegungssatz zu zahlen und von sich aus für die Kosten der ärztlichen Behandlung aufzukommen. Seitens der Krankenkasse werden nur die satzungsmäßigen Krankenhausverpflegungskosten bezahlt, niemals aber weder die höheren Kosten noch die in der höheren Verpflegungsklasse zu bezahlenden besonderen Arztkosten.

10. Liegt ein Unfall vor, den ein anderer verschuldet hat, so muß dies unter Schilderung des Unfallherganges der Kasse mitgeteilt werden. Hierbei darf die Anschrift des Schuldigen und die Benennung von etwaigen Zeugen nicht vergessen werden.
11. Kosten für badeärztliche Behandlung und Kurmittel können im allgemeinen von der Kasse nicht erstattet werden, insbesondere dann nicht, wenn versäumt worden ist, sich vor Antritt der Badekur mit der Kasse in Verbindung zu setzen.

Versicherte werden, auch wenn sie während des vorübergehenden Aufenthaltes in einem Badeort erkranken, von den Kassenärzten in dem Badeort auf Grund eines Krankenscheines behandelt. Reist dagegen ein Versicherter ohne Genehmigung der Kasse in einen Badeort, um dort eine Kur durchzumachen, und nimmt er dabei einen Badearzt in Anspruch, dann handelt es sich nicht um kassenärztliche Behandlung, die auf einen Krankenschein hin gewährt wird. Diese Behandlung muß vielmehr von dem Versicherten selbst bezahlt werden.

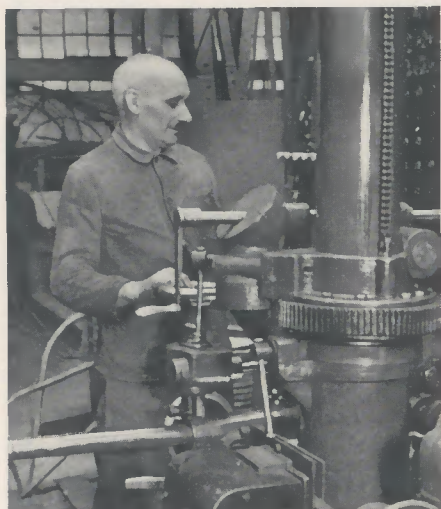
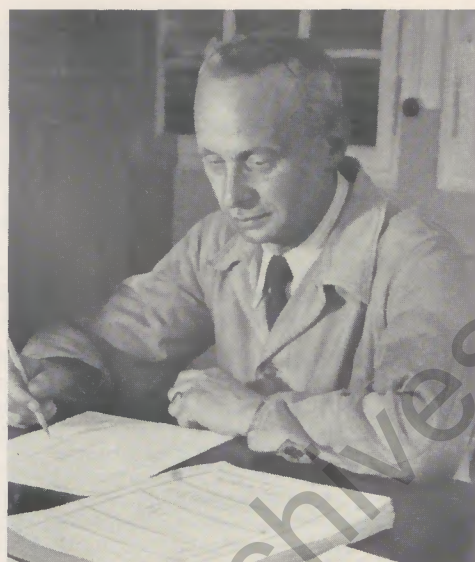
Arbeitskameraden! Beachtet diese 11 Punkte, ihr schützt euch vor Schaden und dient der Betriebsgemeinschaft.



40 Jahre

16. Juli 1939
Heinrich Degenhardt
Lackierer, Lokomotivmontage
Kassel

22. Juli 1939
Georg Desel
Werkmeister, Kesselschmiede
Kassel-Harleshausen



27. Juni 1939
Justus Schwalm
Bohrer, Lokomotivmontage
Kassel

Unsere Jubilare im Monat Juli 1939

Eine der ersten Forderungen nationalsozialistischer Wirtschaftsführung verlangte die Schaffung einer betriebsgebundenen Gefolgschaft. Die Deutsche Arbeitsfront ließ dieser Forderung die Tat der Betriebsgemeinschaft folgen. Grundpfeiler jeder Betriebsgemeinschaft sind Einsatzbereitschaft, Treue und Kameradschaft. Wir sind stolz darauf, daß wir in jedem Monat unsere 40- und 25jährigen Jubilare beglückwünschen können. Sie haben über ein Menschenalter hinaus die Grundpfeiler des Betriebes geschaffen. Ihnen gebührt unser Dank, und ihnen wollen wir nacheifern im Einsatz, in der Treue und in der Kameradschaft im Zeichen der Deutschen Arbeitsfront und des Henschelsterns.



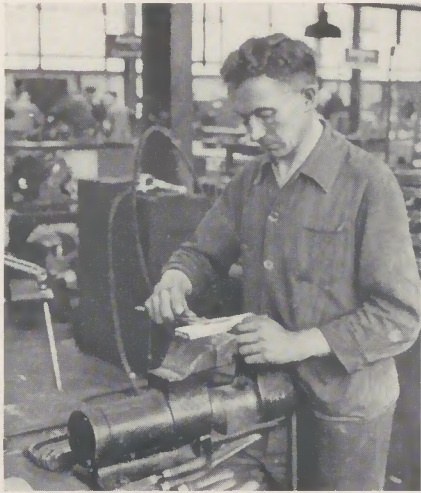
1. Juli 1939
Fritz Vöpel
Lithograph, Druckerei
Kassel-Oberzwehren



1. Juli 1939
Karl Weiland
Ingenieur, Technisches Büro 2
Kassel



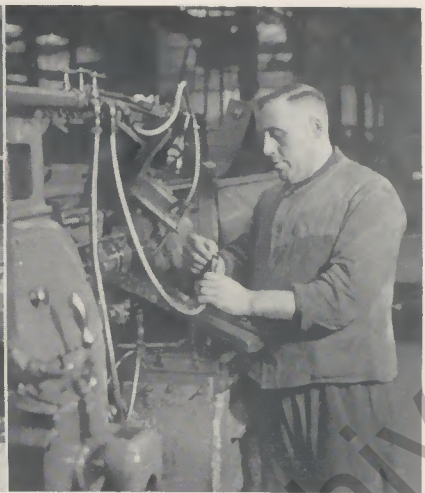
4. Juli 1939
Christoph Küllmer
Hobler, Lokomotivmontage
Kassel



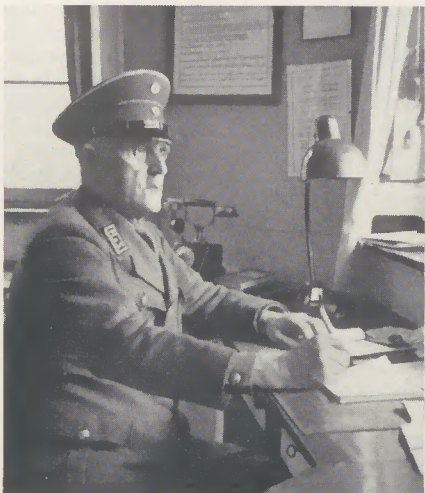
11. Juli 1939
August Albrecht
Schlosser, Werkstatt W
Kassel



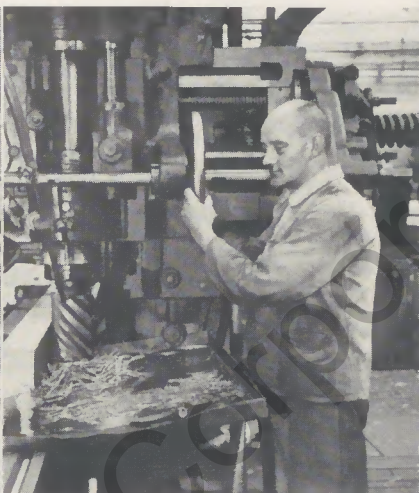
16. Juli 1939
Magnus Klappert
Ingenieur, Technisches Büro 3
Kassel



17. Juli 1939
Wilhelm Saur
Schlosser, Werkstatt M 5
Kassel-Niederzwehren



18. Juli 1939
Heinrich Becker
Pfortner
Kassel-R.



19. Juli 1939
Friedrich Götte
Fräser und Hobler, Kesselschmiede
Kassel



20. Juli 1939
Karl Momberg
Bohrer, Werkstatt II
Kassel



22. Juli 1939
Karl Breitenstein
Werkmeister, Werkstatt M 2
Kassel-Wolfsanger



27. Juli 1939
Karl Hellermann
Heizer, Bauabteilung
Kassel



30. Juli 1939
Karl Nolte
Sattler und Polsterer, Werkstatt M 31
Kassel

Wissenswertes in Kürze

H. & S.

Betriebssport. Im Rahmen der Sportwoche, die die Spinnfaser anlässlich der Eröffnung ihres Sportgeländes in der Zeit vom 19. bis 25. Juni durchführte, haben wir uns an den Schwimmwettkämpfen beteiligt. Es gelang uns, sämtliche Wettbewerbe der Männer gegen die starke Konkurrenz von Fieseler, Spinnfaser, Salzmann und Polizeisportverein zu gewinnen. Unsere Mannschaften wurden in folgenden Staffeln Sieger: 6 x 50 m Brust für Männer über 32 Jahren, 10 x 50 m Brust für Männer unter 32 Jahren und 10 x 50 m beliebig. Von unseren Lehrlingen hatten wir leider nur das erste Lehrjahr zur Verfügung. Dadurch waren sie schon körperlich den anderen Firmen, die mit Jungen aus dem zweiten und dritten Lehrjahr starteten, unterlegen, so daß sie trotz besten Einsatzes in den beiden Staffeln zu keinem Siege kamen. Für die Zukunft wird auch hier vorgesorgt werden.

Theatervorstellungen. Mit der bekannten Operette „Die lustige Witwe“ am 18. Juni fand die Reihe der von unserem Betriebsführer, Oscar R. Henschel, der Gefolgschaft gestifteten Theatervorstellungen für das Anfang Juli zu Ende gehende Spieljahr 1938/39 ihren Abschluß. Durch geschickte Auswahl der insgesamt zehn Henschel-Vorstellungen erhielten die Henschelaner ein nach jeder Richtung hin vielseitiges Programm vermittelt. Neben den Lustspielen „Flitterwochen“, „Der Raub der Sabinerinnen“, „Wenn der Hahn kräht“ und dem Kriminalstück „Parkstraße 13“ wurde auch die Oper zu zwei Vorstellungen („Tiefeland“ und „Die verkaufte Braut“) besucht. Die beliebten Operetten „Die lustige Witwe“ und „Die Fledermaus“ wurden sogar in je zwei Vorstellungen gezeigt, um sie einem möglichst großen Kreis von Henschelanern zugänglich zu machen.

KdF.-Wandern. Am Sonntag, dem 2. Juli 1939, wurde im Rahmen des KdF.-Wanderns ein ganztägiger Ausflug in den Reinhardswald durchgeführt. Die Fahrt ging zunächst mit der Bahn nach Hann.-Münden und von dort weiter mit dem Dampfer nach Veckerhagen. Von hier aus führte dann eine Fußwanderung durch den sommerlichen Reinhardswald zum Gahrenberg und dann weiter nach Wilhelmshausen, wo für die Heimfahrt wieder die Bahn benutzt wurde. Die Wanderung stand unter der Führung unseres „Reinhardswaldbecker“ und versprach den Teilnehmern schon im Hinblick hierauf ein gutes Gelingen.

KdF.-Reisekasse. Der Monat Juni als einer der Hauptreisemonate brachte unserer KdF.-Reisekasse den ersten großen Andrang. Rund 1000 Gefolgschaftsmitglieder, zum großen Teil mit ihren Frauen, traten im Juni eine KdF.-Reise an. Besonders begehrt waren die Reisen an den Bodensee, an den Rhein (Oberlahnstein) sowie ins Schwarzwald (Thüringen). Aber auch die Reisen nach dem Südpessart, an den Edersee, in die Sächsische Schweiz und ins Sudetenland erfreuten sich einer großen Nachfrage. Der Monat Juli brachte neben einer zweiten Rheinreise (Bingen a. Rh.) Fahrten an die Ostsee und in die Bayrischen Berge. Das vielseitige Programm unserer KdF.-Reisekasse bietet somit jedem Gefolgschaftsmitglied die Möglichkeit, sich nach der freien Wahl dasjenige Reiseziel auszusuchen, das seinen Wünschen entspricht.

Lehrlingsausflug. Bei schönem Wetter konnte am 29. Juni 1939 der Ausflug nach dem hohen Dörnberg durchgeführt werden. Bei bester Stimmung verbrachten die Lehrlinge einen Tag, der durch ein vorzügliches Mittagessen, welches unsere Feldküchen lieferten, und durch die anschließende Preisverteilung an die besten Schüler der ein-

zelnen Wettkampfgruppen den Höhepunkt des Tages erreichte. Als Gäste waren erschienen Pg. Rauschenberg von der DAF., Vertreter der HJ., Bannführer August Schmidt, der in einer Ansprache die Jungen für die Zeltlager begeisterte. Es werden 130 unserer Lehrlinge an einem Zeltlager teilnehmen.

Sommerausflug der Henschel-Feuerwehr Kassel. Schon am frühen Morgen des 25. Juni versammelten sich die Angehörigen der Henschel-Feuerwehr mit Frauen und Kindern nach fröhlichem Marsch im Fuldagarten Spickershausen, um in der Gastwirtschaft von Häde ihr alljährliches Sommerfest zu feiern. Der Wettergott zeigte an diesem Sonntage leider kein freundliches Gesicht, so daß man gezwungen war, die Feier in den Saal zu verlegen, anstatt unter den herrlichen alten Bäumen am Ufer der Fulda zu sitzen. Dennoch fehlte es keineswegs an Fröhlichkeit und guter Stimmung, für die namentlich das heute besonders gut aufgelegte Henschelorchester unter Leitung von Kamerad Breimeister sorgte. Aber auch ernste und besinnliche Augenblicke gab es. So gedachte Oberingenieur Baumann, nachdem er die Grüße der Direktion überbracht hatte, in bewegten Worten des vor wenigen Wochen unerwartet aus dem Leben gerufenen Führers der Henschel-Feuerwehr, Treiber. Der Redner ging sodann auf die durch das neue Feuerlöschgesetz erweiterten Pflichten und Aufgaben der Feuerwehr ein. Er betonte, daß es hier — mehr als in allen anderen Berufen auf das feste Band der Kameradschaftlichkeit ankomme. Als man abends mit Lampions im Zuge heimwärts wanderte, und auch der Himmel endlich ein Einsehen hatte, konnten die Teilnehmer auf einen in jeder Beziehung gelungenen, genußreichen Tag zurückschauen.

HFM.

Berufsausbildung. Am 27. Juni 1939 sprach Dr. Zürcher über Art und Ziel der betriebsbedingten Berufsausbildung und Leistungserhöhung. Er wies auf die Anordnungen des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe, Generalfeldmarschall Göring, und des Reichswirtschaftsministers Funk hin, die den Betrieben der Luftfahrtindustrie die Pflicht zur betrieblichen Leistungssteigerung auferlegen. Er verlas ferner einen Bericht des Betriebsführers der HFW., Direktor Hormel, über die dritte Reichstagung des Fachamtes Eisen und Metall der Deutschen Arbeitsfront in Stuttgart. Die Berufserziehung sieht in unserem Betriebe folgende Arbeitsgebiete vor: Werkstoffkunde, Werkzeug- und Maschinenkunde, Zeichnung und Passungen, Berufserziehungsfragen, Arbeitsvorbereitung, Fertigung und Fabrikation, Dampf, Gas, Wasser, Licht.



Aufn. H. & S.

DER HENSCHELSTERN

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe und deren Tochtergesellschaften

Nr. 7 / Juli 1939

Inhalt

Ein stolzer Rückblick

Aus den Geburtsstunden des Henschel-Kraftwagens A. Sack

Tradition und Fortschritt W. Bartels

Wir grüßen die Arbeitsveteranen

Fertigungsmethoden im Metallflugzeugbau (2. Teil)

Dipl.-Ing. K. Frydag

1. Weltkongreß der Luftfahrtpresse Rom 1939 . H. Roehlike

Warum Betriebsuntersuchungen? Dr. Köbrich

„Helft Unfälle verhüten!“

Betriebswettbewerb für Unfallverhütung

Kampf dem Unfall Dr. Fritz Hinz

HFM.-Siedlungen in Oberzwehren und Hoof . . Haldorn

Ostland. Grenzlande — Kernlande (4. Fortsetzung)

Carl F. Ronsdorf

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Entwicklungsarbeit — Versuchsamt

Betriebsordnung

Büro Berlin

Neueintritt

Mitteilungen der Geschäftsführung

Dritte Generation

Typenbezeichnung im Automobilbau

Berichtigung

Familiennachrichten

Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront

Betriebszelle H. & S.

Betriebszelle HFW.

Urlauber gebt acht!

Unsere Jubilare

Wissenswertes in Kürze

4³/₄ Millionen

vertiefen ihr Wissen
und Wollen durch
Wort und Bild im:



Zu beziehen durch alle Ortsgruppen der NSDAP
und deren Blockleiter

Zentralverlag der NSDAP., Franz Eher Nachf., Berlin