

Oktober
1936

2

Haushaltungsschule
HENSCHEL & SCHINDLER
KASSEL



Henschel-Kampfeinsitzer

DER HENSCHELSTERN

MARCON

Deutschland arbeitet wieder für eine völkische
große Zukunft, und wir erleben das nicht nur,
sondern wir alle können an diesem Schaffen
teilnehmen.

Adolf Hitler

vor der deutschen Jugend
Reichsparteitag der Ehre 1936



DER HENSCHELSTERN

Werkzeitschrift für alle Henschel-Werke
und deren Tochtergesellschaften



Nummer 2

Kassel – Berlin

Oktober 1936

Wir und die Werkzeugzeitung!

M. A. Bengelstorff

Mit freudiger Genugtuung kann man sagen: Unsere Werkzeugzeitung „Der Henschelstern“ hat großen Anklang innerhalb der Gefolgschaft gefunden! Nicht nur allein das schöne Kleid, welches unser Blatt trägt, sondern auch die inhaltliche Gestaltung ist es gewesen, welche die begeisterte Anerkennung gefunden hat.

Wir in der Schriftleitung sehen in dieser Aufnahme eine besondere Verpflichtung unserer Betriebsgemeinschaft gegenüber. Wir werden daher bemüht sein, das uns geschenkte Vertrauen der Leserschaft nicht nur zu erhalten, sondern in weitestem Maße zu stärken.

Mit unserer Werkzeugzeitung ist ein neues Bindeglied innerhalb der Henschel-Betriebe geschaffen worden, welches der Betriebsführung und Gefolgschaft in gleicher Weise dienen soll. Unsere Werkzeugzeitung will und wird den Betriebskameraden in den Werken Kassel, Rothenditmold, Mittelfeld und Möncheberg, sowie auch den Arbeitskameraden der Henschel Flugzeug-Werke in allen betrieblichen Dingen Mittler sein. Sie wird nicht ein Gebiet bevorzugen und das andere benachteiligen, sondern sie wird vorurteilslos und unterschiedslos alles bringen, was wissenswert und aktuell ist. Immer mehr Wege werden sich auftun, um Arbeit und Leistungen unserer Werke in würdiger Form zu zeigen.

In echter Kameradschaft wollen wir zusammenstehen, zusammenarbeiten und zusammenwirken. Jeder von uns sei Mitarbeiter am Aufbau unserer Werkzeitschrift. Von diesem Gedanken beseelt, wird „unsere Zeitung“ von jedem Gefolgschaftsmitglied allmonatlich mit großer Spannung erwartet werden und unser aller Wunsch, unsere Werkzeugzeitung möge ein starkes und alle Entfernungen überbrückendes Bindeglied werden, in Erfüllung gehen.

Anlässlich der 125-Jahr-Feier richtete unser verehrter Herr Oscar R. Henschel unter anderen folgende Worte an die Festteilnehmer:

„Mein besonderes Streben wird darauf gerichtet bleiben, daß auch in den Teilen unseres Unternehmens, die fern der hessischen Heimat liegen, das Gefühl der Zugehörigkeit zur Werksfamilie erweckt und aufrechterhalten bleibt.“

Mit der 126sten Wiederkehr des Gründungstages des Hauses Henschel machte uns Herr Oscar R. Henschel die Werkzeugzeitung zum Geschenk. In Dankbarkeit gedenken wir an dieser Stelle seiner wegbereitenden genialen Arbeit.

So ist uns jetzt die Möglichkeit gegeben, über die Grenzen der einzelnen Werke hinweg mit allen unseren Arbeitskameraden in geistiger Verbundenheit zu stehen, was dem Gedanken an eine einzige große Werksfamilie entspricht, und der in der Werkzeitschrift seinen sichtbaren sowie aktiven Ausdruck findet. Möge unser geeinter Wille, unsere schaffende Tat dazu beitragen, das Vertrauen der Welt, welches die Henschel-Werke in so hohem Maße genießen, immer mehr zu festigen.





*Die Stammeltern
des kurhessischen Geschlechtes Henschel
Georg Christian Carl Henschel 1759—1835
Friederike Henschel geb. Stork 1759—1832*

Der Stammvater des Henschel-Hauses

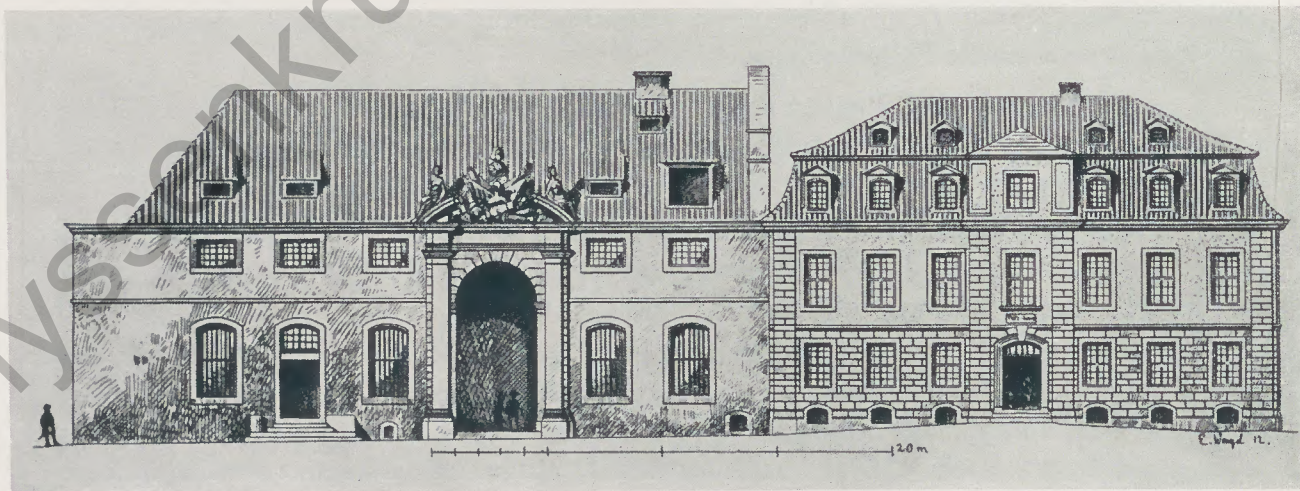
Rudolf Kreutzer

Der Gründer der heutigen Henschel & Sohn AG ist Georg Christian Carl Henschel, der im Jahre 1759 in Gießen als 10. Kind des Gießmeister Johann Philipp Henschel geboren wurde. Nach altem Familienbrauch erlernte er das Handwerk seines Vaters und ging nach beendeter Lehrzeit auf die Wanderschaft, die ihn im Jahre 1777 nach Kassel führte. Hier fand er bei dem Stück- und Rotgießer Johann Friedrich Anton Stork Arbeit, der damals im staatlichen Gießhaus in Kassel tätig war. Daneben stellte er in seiner Werkstätte auf eigene Rechnung Kanonen, Kirchenglocken und Feuerspritzen her.

Im Jahre 1780 heiratete Carl Henschel die Tochter seines Meisters, Christine Wilhelmine Friederike Stork, und trat im gleichen Jahre als Teilhaber in die seinem Schwiegervater gehörende Gießerei ein. Nach dem Tode seines Schwiegervaters Stork im Jahre 1793 übernahm er das Unternehmen in eigene Verwaltung. Bereits im Jahre 1785 wurden Stork und Henschel Privilege für die Herstellung von Kanonen, Glocken und Feuerspritzen übertragen. Zehn Jahre später, im Jahre 1795, wurde er zum Nachfolger des verstorbenen Stork als Stückgießer im staatlichen Gießhaus zu Kassel bestellt. In dieser Zeit sind fast alle Kanonen und Mörser für Hessen aus dem Unternehmen Stork-Henschel hervorgegangen. Die erste Feuerspritze stammt aus dem Jahre 1788.

Der Bau solcher Feuerspritzen ist viele Jahre neben Glocken die hauptsächlichste Fabrikation gewesen. Noch heute stehen viele Henschel-Feuerspritzen, einige bereits über 100 Jahre, im Dienst.

G. C. C. Henschel hatte viele Jahre in seinem Geschäft mit der Ungunst der Zeit zu kämpfen. Von den Auswirkungen der Französischen Revolution und der Napoleonischen Kriege, von der Erniedrigung der deutschen Lande blieb auch Hessen nicht verschont. In dieser schweren Zeit litt auch der Henschelsche Betrieb und konnte sich nur langsam weiterentwickeln. Es gab Jahre, die den Betrieb schwer aufrechterhalten ließen. Besonders leidvoll war für Henschel die Besetzung Kassels durch französische Truppen nach dem Jahre 1806. Als aufrechter deutscher Mann unterwarf sich Carl Henschel nicht den Anordnungen der fremden Befehlshaber. Die Differenzen mit den französischen Eindringlingen wurden immer größer und steigerten sich in das Untragbare. Als Henschel sich weigerte, Kanonen für die Armee Jeromes zu gießen und erst auf Bezahlung restlicher Forderungen bestand, wurde er am 28. Juni 1810 aus dem staatlichen Gießhaus hinausgewiesen und seiner Rechte als privilegierter Gießmeister beraubt. Fast mittellos versuchte Henschel sofort, in seinem eigenen Hause sich ganz auf eigene Füße zu stellen und sich eine



Das kurfürstliche Gießhaus

(abgebrannt am 17. September 1836) rechts daneben das Frey-Haus, in dem die Familie Henschel von 1810 bis 1837 wohnte



*Das Frey-Haus in seiner heutigen Gestalt
(Haus Weserstraße 2)*

neue Existenz zu schaffen. Leicht war dieser neue Schritt nicht, da er von den Behörden unter den fremden Machthabern keine Unterstützung zu erhoffen hatte. Im Gegenteil, es ist bekannt, daß man seine Forderung, sein eigenes, auf seine Kosten für den Betrieb des staatlichen Gießhauses angeschaffte Inventar, wie Maschinen, Walzwerke, Blasebälge usw. herauszugeben, schroff abwies und verlangte, er solle erst die Belege bringen, daß dies wirklich auch sein Eigentum sei. Als Henschel dieses tat und trotzdem sein Recht nicht erhielt, beschränkte er den Klageweg, der sich viele Jahre hinzog.

Nur langsam konnte sich das neue Unternehmen entwickeln. Die Henschel & Sohn AG bezeichnet ihr Gründungsjahr mit 1810, also dem Zeitpunkt, an welchem Henschel sich nach der Vertreibung aus dem Gießhaus selbständig machte. Genau genommen ist das nicht richtig, da Henschel schon vorher auch auf eigene Rechnung Waren anfertigte. Das Haus, in dem Henschel seine Fabrikation im Jahre 1810 begann, ist noch erhalten und trug damals die Nr. 889, heute Weserstraße Nr. 2.

Henschel war es noch vergönnt, 25 Jahre seine Fabrik aufblühen zu sehen. Aus dem kleinen Handwerksbetrieb mit 5 bis 6 Gesellen wurde eine Maschinenfabrik. Noch zu seinen Lebzeiten wurde der Plan zum Bau einer neuen Fabrikanlage erwogen, der jedoch erst nach seinem Tode zur Ausführung kam.

Aus der Ehe Henschels entsprossen 10 Kinder, 2 Söhne und 8 Töchter. Die beiden Söhne waren Carl Anton und Werner. Ersterer ist später als der geniale Oberbergrat und bahnbrechender Techniker, letzterer als Professor und Bildhauer hervorragend bekanntgeworden. Beide haben an der Ausgestaltung des Henschel-Unternehmens tatkräftig mitgewirkt, vor allem Carl Anton, der nach seinem Eintritt in das väterliche Geschäft im Jahre 1817 den wichtigsten Anteil an der großen Entwicklung der heutigen Henschel & Sohn AG hat. Georg Christian Carl Henschel starb im 77. Lebensjahre am 2. Juni 1835, seine Frau ging ihm 3 Jahre im Tode voraus. Die sterblichen Überreste wurden auf dem alten Friedhof an der heutigen Lutherkirche in Kassel beigesetzt. Leider ist der Grabstein bis auf unsere Zeit nicht erhalten geblieben.

Das Winterhilfswerk der deutschen Volksgemeinschaft



Von links nach rechts: BZO. Huppach, Oscar R. Henschel, Gauwalter Köhler von der DAF., Schrader

Am 6. Oktober 1936 übertrugen alle deutschen Sender die Parole des Führers über das gewaltige sozialistische Gemeinschaftswerk der deutschen Nation aus der Deutschlandhalle. Der Führer gemahnte an die unvergleichlichen Opfer der Männer der Bewegung, deren Opfergeist durch alle Kampfjahre der nationalsozialistischen Bewegung zum zwingenden Vorbild aller deutschen Volksgenossen geworden ist. Allein, das Winterhilfswerk wäre kein Gemeinschaftswerk, wollte

gibt uns allen das Gefühl, teilzuhaben an diesem großen Gemeinschaftswerk der deutschen Volksgemeinschaft. Es verpflichtet uns, das Vertrauen des Führers zu seinen Volksgenossen weiter zu stärken und ihm die ganze Kraft des neu-geschaffenen deutschen Menschen in die Hand zu geben.

Wie im vorigen Jahre, so sammelte auch in diesem Jahr die Deutsche Arbeitsfront in der Ersten Reichs-Straßensammlung für das Winterhilfswerk. Der tiefe Sinn, gerade die Volksgenossen zuerst sammeln und geben zu lassen, die dem Dritten Reich Arbeit und Brot verdanken, stand als Motto



Von links nach rechts: Werkstättenvorsteher Neumeyer, BZO. Huppach, Dir. Dr. Fichtner

über der Ersten Reichs-Straßensammlung: „Schaffende sammeln und geben.“

Denken wir Henschelaner daran, wieviele von uns vor der Machtübernahme jahrelang arbeitslos waren und heute dem Führer Arbeit und Brot verdanken. Dieses Gedenken zwingt uns zur dankbaren Vergeltung, und so werden unsere Gaben für uns keine Opfer sein, sondern in uns die Freude des Gebens auslösen.



Oscar R. Henschel sammelt

man den Reichen aufgeben, für die Armen zu sorgen. Der Führer verlangt von jedem deutschen Volksgenossen sein Scherflein zur Linderung der Not der Armen. Ein jeder hat zu geben in dem Bewußtsein, Mitglied der Gemeinschaft zu sein und in der Überzeugung, allein der Gemeinschaft seine Existenz zu verdanken.

„Es ist ein neuer deutscher Mensch geschaffen worden und dieser neue deutsche Mensch hat unerhörte Opfer auf sich genommen.“

Die dankbare Anerkennung, die der Führer mit diesen Worten allen Volksgenossen aussprach,



Der Wagen der Henschel & Sohn AG, Kassel



Durch das Gesetz vom 27. Juni 1933 über die Einrichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ wurde die grundsätzliche Umgestaltung des deutschen Straßenwesens mit dem Endziel einer Schaffung eines großen, über das ganze Reich verbreiteten Netzes von reinen Autostraßen eingeleitet.

Am 23. September 1933 tat Adolf Hitler den ersten Spatenstich an der Reichsautobahn Frankfurt am Main—Heidelberg—Mannheim. Heute ist bereits das tausendste Kilometer vom Führer und Reichskanzler dem Verkehr übergeben worden. Mit der Anlage von Straßen, die ausschließlich dem Autoverkehr dienen, wurde dem Kraftfahrzeugwesen die Voraussetzung geschaffen, sich entsprechend der ihm vorbehaltenen technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten ungehemmt auszuwirken. Die künftige Entwicklung wird fraglos eine erhebliche Steigerung der Fahrgeschwindigkeiten und der Förderlast, damit also der Motorleistung erfahren. Mit der Anlage der Reichsautobahnen ist es gelungen, die Gefahrenquellen auf ein Mindestmaß zu beschränken, wie man es bisher nur im Eisenbahnwesen gewohnt war. Die erhöhte Sicherheit ist an sich schon gewährleistet in der selbstverständlichen Bestimmung der Autobahnen, für jeglichen anderen Verkehr gesperrt zu sein. Sie wird aber in erster Linie den Maßnahmen zu verdanken sein, die beim Bau der Straßen und Fahrzeuge wie auch

bei der Errichtung und Überwachung des Betriebes getroffen werden, um Unfälle menschlicher Voraussicht nach auszuschalten. Mit Rücksicht auf die Sicherheit als obersten Leitsatz wird es nicht zu umgehen sein, die Freizügigkeit des Kraftwagenverkehrs durch mehr oder weniger einschneidende „eisenbahnähnliche“ Verkehrsbestimmungen zu begrenzen.

Wie diese kurzen Hinweise erkennen lassen, stellt der Bau der Reichsautostraßen sowohl die Straßenbau-Fachleute wie auch die Fahrzeugtechniker vor große und zukunftsweisende Aufgaben. Die Anforderungen sind groß, und nur die besten Kräfte und eine gediegene Tradition der beteiligten Unternehmen werden ihnen entsprechen können. So war die Henschel & Sohn AG bestens gerüstet und wirkte an allen Phasen des Baues und des Betriebes der Reichsautobahn tatkräftig mit. Ihre Erzeugnisse standen von Anfang an unmittelbar wie mittelbar im Dienst der Reichsautobahnen.

Noch ehe der erste Spatenstich getan ist, bringen Henschel-Lastwagen die Arbeiter und ihre Werkzeuge heran. Für die Anfuhr von Straßenbaustoffen und die Abfuhr des bei der Planierung abgehobenen Erdreiches werden Henschel-Kipper eingesetzt. Dem Kipper werden sowohl beim Fahren auf den vielfach schlechten Zufahrtswegen und auf der Baustelle, wie auch beim Kippen selbst sehr hohe Beanspruchungen zugemutet.



Zwei „Arbeitskameraden“ von H. & S., eine Henschel-Bau-Lokomotive und eine Motor-Straßen-Walze begegnen sich beim Bau der Reichsautostraße

Heute steht fest, daß die Henschel-Kipper sich seit Jahren allen Anforderungen gewachsen gezeigt haben, die an Werkstoff und Ausführung gestellt wurden.

Als die Bauarbeiten immer größeren Umfang annahmen, wurde die Anlage von Förderbahnen erforderlich. Als geeignetes Zugmittel für solche leichten Feldbahnen wurde die Henschel-Diesel-

motor-Lokomotive eingesetzt. Ihre Verwendung ist besonders dann gegeben, wenn Wasser und Brennstoffe nur unter Schwierigkeiten herangebracht werden können. Die Hauptvorteile der Motor-Lokomotiven sind in steter Betriebsbereitschaft, geringem Brennstoffverbrauch, in der Unabhängigkeit von Wasser und Kohlenstellen und in der Einfachheit der Bedienung zu erblicken. Jeder ungelernte Arbeiter kann und darf für die Führung einer Motor-Kleinlokomotive herangezogen werden.

So ging es an die Herstellung des Straßengerüsts und der Straßendecke. Da konnten maschinelle Hilfsmittel nicht entbehrt werden, von denen Henschel insbesondere Walzen- und Bitumen-Maschinen in ihrer bewährten Ausführung zur Verfügung stellt. Die weitere Behandlung der Straßendecken mit Teer oder Bitumen, heiß oder kalt, rein oder als Emulsion,

erforderte Maschinen, die diese Materialien zweckentsprechend und sparsam ihrer Bestimmung zuführen und dazu beitragen, daß die Straßendecke als homogenes Gebilde dem zu erwartenden starken Verkehr gewachsen ist.

Die Autobahn ist fertiggestellt. Es ist die Annahme gerechtfertigt, daß für den Fernverkehr in der Hauptsache schwere Wagen eingesetzt werden.



Eine Henschel-Diesel-Klein-Lokomotive bei der Arbeit

Die Henschel & Sohn AG hat in richtiger Erkenntnis der Entwicklung, die das schienenfreie Kraftfahrzeug einschlagen wird, von vornherein ihren Fertigungsplan auf schwere Fahrzeuge aufgebaut. Die Henschel-Lastkraftwagen beginnen bei 2½ t Nutzlast und steigen bis zum schweren Dreiachser für 9,5 t Nutzlast. Der Zweiachser für 5 t Nutzlast befördert mit einem zweiachsigen Anhänger insgesamt 12 t, mit einem Dreiachs-Anhänger 15 t, während der schwere Dreiachser mit einem dreiachsigen Anhänger sogar ein Ladegewicht bis zu 20 t bietet. Aber auch der schwere Sattelschlepper, mit dem bei zwei Anhängern 16 bis 18 t Nutzlast befördert werden können, und der in der von Henschel gelieferten Ausführung ganz besonderen Anklang für Ferntransporte gefunden hat, wird für den Verkehr auf der Reichsautobahn von Bedeutung sein.

Dem schweren Wagen wird nicht nur wegen seiner großen Nutzlast, sondern insbesondere auch wegen seiner starken und auf hohe Dauerbeanspruchung zugeschnittenen Motoren die Zukunft gehören. Die Autobahnen lassen nur Dauergeschwindigkeiten zu. Die Motoren werden künftig also langanhaltende Hochleistungen herzugeben haben, während sie bisher in Rücksicht auf den Zustand der Straßen und auf den übrigen

Verkehr selbst während langer Fernfahrten kaum einmal 10 oder 15 Minuten lang dauernd unter Vollgas arbeiten konnten.

Einen Auftakt für diesen zukunftsreichen Abschnitt des Kraftwagenbaues bildet der riesige Henschel-Omnibus mit 250-PS-Zwölfzylindermotor, der sich unter schwierigsten Verhältnissen bewährt und auf der Ostland-Treuefahrt berechtigtes Aufsehen erregt hat. Wie die Henschel & Sohn AG mit diesem ungewöhnlich großen Fahrzeug bahnbrechend vorangegangen ist, wird sie auch in Zukunft am Autostraßenverkehr in vorderster Linie mitarbeiten.

So zeigt sich vom Baubeginn an bis in ferne Zukunft die wechselseitige Verbundenheit der Henschel-Erzeugnisse mit den Reichsautobahnen. Und wenn der Henschel-Hochleistungskraftwagen auf der Überführung der Reichsbahnstrecke der gewaltigen Henschel-Lokomotive begegnet, so liegt darin kein Widerspruch in sich, sondern ein sinnfälliger Ausdruck für das Ziel des Schaffens der Henschel-Werke:

„Für die Straße — Für die Schiene!“

Direktor Otto Krahl



Autostraßen-Kreuzung zwischen Frankfurt a. M. und Wiesbaden

Photo Guhl & Co., Ffm.



Photo Scherls Bilderdienst

*Am 5. Oktober 1936 wurde der Rügendamm feierlich in Betrieb genommen
Der erste fahrplanmäßige D-Zug mit einer Henschel-Lokomotive kommt aus Stockholm mit Volldampf heran*

Der erste fahrplanmäßige D-Zug braust über den Rügendamm

Der Rügendamm, eines der mächtigsten Bauwerke der letzten Jahre, der die Insel Rügen mit dem Festlande verbindet, ist am 5. Oktober 1936 durch den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn dem Verkehr übergeben worden.

Dank des großen Aufbauwillens des Führers ist es endlich gelungen, den schon ein halbes Jahrhundert gefaßten Plan, eine Verbindungsstraße durch die Ostsee zu bauen, zu verwirklichen. So bedeutet der Rügendamm eine wesentliche Verkürzung der Reisezeit auf der Strecke von Berlin nach Stockholm um eine volle Dreiviertelstunde und ist von großer verkehrspolitischer Bedeutung. Er ist ein Garant für den Aufschwung und die Vertiefung der zwischen Deutschland und Schweden bestehenden wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen.

Nachdem Generaldirektor Dr. Dormmüller von den alten Fähren, die 50 Jahre lang dem Verkehr zwischen dem Festlande und Rügen sowie den skandinavischen Ländern dienten, in herzlichen Worten Abschied genommen hatte und unter Trommelwirbel die Flaggen niedergeholt waren, fuhr der Sonderzug mit den Gästen der nor-

dischen Staaten, den Bauingenieuren aus allen Ländern der Erde und den Vertretern der in- und ausländischen Presse über den Rügendamm nach Altefahr. Der Präsident der Reichsbahndirektion Stettin, Lohse, würdigte den stolzen Bau als ein Symbol des deutschen Lebens- und Aufbauwillens. Nach dem Überbringen der Glückwünsche der Partei und des Staates durch den Gauleiter Schwede-Coburg nahm noch einmal Generaldirektor Dr. Dormmüller das Wort und führte aus, daß er voller Stolz auf diese Stunde blicke, in der das jüngste Glied in dem völkerverbindenden Verkehr von Stralsund nach Rügen und nach den nordischen Ländern fertiggestellt sei.

„Rügen hat mit dem heutigen Tage aufgehört, eine Insel zu sein.

In diesem geschichtlichen Augenblick wollen wir dankbar und freudigen Herzens des Führers gedenken und unsere Herzen und Hände zu ihm emporheben.“

Unter den Klängen der Nationalhymnen und dem ungeheuren Jubel der unübersehbaren Menschenmenge brauste dann der erste fahrplanmäßige

Schnellzug D 14 auf der Fahrt von Stockholm und Oslo nach Berlin, der von einer

Henschel-Lokomotive Reihe 62 008 der DRB. gezogen wurde, über den Rügendamm.

So ist wiederum durch den starken Willen des Führers ein Werk geschaffen worden, das bis in alle Ewigkeit ein Denkmal deutschen Schaffens und deutscher Aufbauarbeit bleiben wird.

Die „Micky-Maus“-Lokomotive

Obering. Georg Heise



Der Doppelstockzug in voller Fahrt

Photo Kreutzer

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft hat im Vorjahre zwei Tenderlokomotiven bei Henschel & Sohn AG bestellt, die zur Beförderung schnellfahrender Züge auf der Strecke Hamburg—Lübeck—Travemünde bestimmt sind.

Schon das Äußere dieses Wagenzuges zeigt, daß beim Bau grundsätzlich neue Wege eingeschlagen wurden. Die Lokomotive ist in Stromlinienverkleidung ausgeführt, die beiden dazugehörenden Wagen haben zwei Stockwerke. Durch die Inbetriebnahme des neuen Dampfzuges ist es möglich, die 82,6 km lange Strecke Hamburg—Lübeck—Travemünde in 60 Minuten einschließlich Aufenthalt von 2 Minuten in Lübeck zu durchfahren. Man kann also in einer Stunde von Hamburg an die Ostsee gelangen.

Die Lokomotive hat 2 Treibräder von 2 m Durchmesser, eine vordere und hintere Laufachse. Sie ist in der Lage, 120 km in der Stunde zu fahren. Die Lokomotive wird nicht umgekuppelt; sie zieht also den Zug nach der einen und drückt ihn nach der anderen Richtung. Beim Drücken des Zuges hat der Führer seinen Stand im Kopfende des Wagens, von wo aus er die Lokomotive durch den auf elektrischem Wege gesteuerten Dampf-

regler in Bewegung setzt. Mit dem Heizer verständigt er sich durch Fernsprecher. Der dunkelgraue Anstrich hat der Lokomotive den Namen „Micky-Maus“ eingebracht.

Die beiden doppelstöckigen Wagen, die einen Fassungsraum von 300 Personen besitzen, sind sehr zweckmäßig ausgerüstet. Sie haben Abteile 2. und 3. Klasse in beiden Stockwerken und werden durch eine Luftheizungsanlage beheizt, die im Sommer als Lüftungseinrichtung arbeitet.

Am 7. April 1936 fand auf der Strecke Hamburg—Lübeck—Travemünde eine Versuchsfahrt vor geladenen Gästen statt, die zeigte, daß das neue Verkehrsmittel allen Vorbedingungen und Leistungen in jeder Beziehung entsprach. Diese neuen Stromliniendampfzüge stehen seit Beginn des Sommerfahrplans auf obiger Strecke in Dienst.

Inzwischen hat die L. B. E. der Firma Henschel eine weitere Stromlinienlokomotive gleicher Bauart in Auftrag gegeben, so daß nach der Lieferung derselben 3 Stromlinien-Doppelstock-Dampfzüge im Verkehr stehen werden. Die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft hat mit der Einführung dieser Verkehrsmittel grundsätzlich neue Wege im Eisenbahnwesen mit Erfolg beschritten.



Photo Kreutzer

Probefahrt am 7. April 1936 mit 120 km in der Stunde
Von links nach rechts: Baurat Mauck (L. B. E.), der Schöpfer des Dampfzuges; Dir. Dr. Hinz (H & S); Dir. Prof. Dr. Nordmann (D. R. B.); Betriebsführer Oscar R. Henschel

Überlieferung und Nachwuchs

Arthur Dienst

Ein Werk mit einer großen, in 126 Jahren gehärteten Tradition hat mit jeder seiner Entwicklungsstufen freiwillig Verpflichtungen auf sich genommen, in deren Erfüllung das Fortleben der Überlieferung gesichert ist. Wer die Geschichte des Hauses Henschel sorgfältig verfolgt, wird immer wieder auf Verknüpfungen mit der Geschichte des deutschen Volkes, insbesondere aber auf die Verknüpfung mit der Geschichte der deutschen Technik stoßen.

Der Ausspruch eines großen Mannes der heutigen Zeit „Männer machen die Geschichte“ könnte auch der Henschel-Geschichte als Titel vorangestellt sein. Von Anfang an waren sich Gründer und Erben darin einig, daß der einzelne ohne Gefolgschaft nichts bedeutet. Erst die Gemeinschaft prägt der Leistung ihren wahren Stempel auf. Diese Erkenntnis ließ im Hause Henschel Vorsorge treffen, daß die Arbeit befähigter Gefolgschaftsmitglieder nicht verloren ging. Man schuf sich den aufnahmebereiten Boden mit der Einrichtung, daß die Gemeinschaft an den Erfolgen der einzelnen teilhatte. Dieses Recht der Teilnahme verpflichtete wiederum den einzelnen der Gemeinschaft, dem Werk für alle Zeiten die Treue zu halten. Diese Treue zum Hause Henschel

dehnt sich nun schon über Geschlechter aus. Treue aber löst weiter die soziale Verpflichtung aus, für die Erhaltung und Pflege des Treuezustandes zu sorgen.

Am besten gewahrt wird die Tradition, wenn sie sich vom Vater auf den Sohn, vom Älteren auf den Jüngeren vererbt und so ein lebendes Erbgut bildet. Wenn nun auch noch mit der Werkgeschichte sich ein Stück Geschichte des Volkes verknüpft, dann darf damit gerechnet werden, daß ein Denkmal von ewiger Dauer geschaffen wurde.

Die Pflege der Überlieferung des Hauses Henschel wird am besten gewährleistet, wenn der Nachwuchs in diesem Geiste erzogen wird. Von dieser Erkenntnis geleitet, hat man schon frühzeitig begonnen, sich der Nachwuchserziehung in ausreichendem Maße zu widmen. Besonderes Augenmerk verdiente daher mit der Übernahme des Flugzeugbaues die Erziehung und Ausbildung der jungen Metallflugzeugbauer.

Es handelt sich hier um ein junges, wenig bisher bebautes Gebiet der praktischen Ausbildung. Vorbilder dafür sind kaum, zum mindesten jedoch nur in wenigen Fällen vorhanden. Diese Fälle können jedoch nicht an eine so alte und große



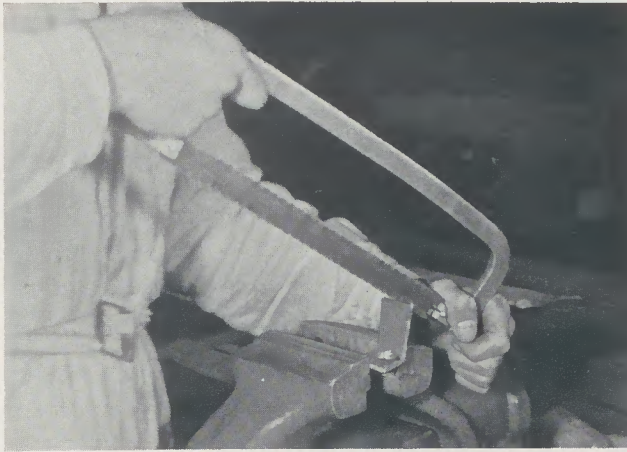
Falsch

Kein Interesse an der Arbeit; Meßgeräte und Werkzeuge wüst durcheinander, dauerndes Suchen. Material-, Zeitverlust und Verletzungen. Blech zu hoch eingespannt.



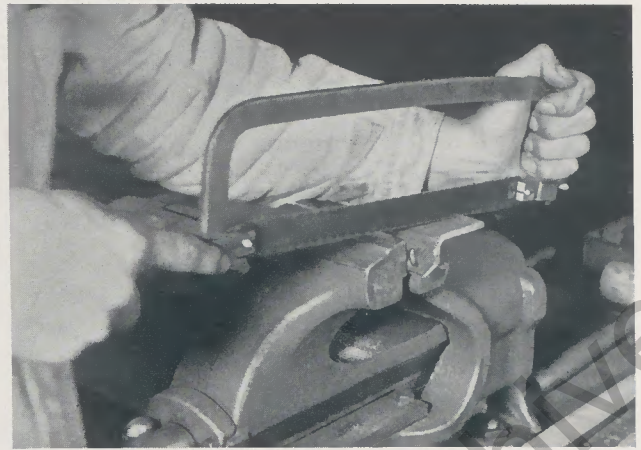
Richtig

Richtige Körperhaltung, Ordnung auf der Werkbank, Meßgeräte und Werkzeuge getrennt und griffbereit. Keine Verletzungen.



Falsch

Werkstück falsch eingespannt, Sägeschnitt zu geil, Säge schneidet nicht, sondern rutscht, Verletzungen der linken und auch evtl. der rechten Hand, Sägezähne brechen aus



Richtig

Werkstück richtig eingespannt, flacher Anschnitt, richtige Haltung und Führung

Überlieferung wie beim Hause Henschel anknüpfen. Daraus ergibt sich eine besonders hohe Verpflichtung.

Handwerksmäßiges Können, technisches Wollen und ingenieure Erkenntnis sollen im Werknachwuchs soweit als möglich herausgearbeitet werden. Die erzieherischen Einflüsse sollen den Charakter des Lehrlings so leiten, daß aus seiner Zugehörigkeit zum Werk gleichzeitig das Gefühl staatsbürgerlicher Verpflichtung für sein ganzes Volk erwächst. Die Bedeutung des Flugzeuges für die Verteidigung unseres Vaterlandes wird vorausgesetzt. Hieraus ergibt sich die Wichtigkeit der Nachwuchserziehung für den Flugzeugbau ohne besondere Betonung. Weniger bekannt sein dürfte, wie vielseitig die Ausbildung der Lehrlinge sein muß, um Einseitigkeiten zu vermeiden. Grundsätzlich muß die

Lehre so aufgebaut sein, daß für den späteren Gesellen die Möglichkeit besteht, in einen anderen metallgewerblichen Beruf nach erfolgter Lehrzeit hinüberzuwechseln. Es ist bei der schnellen und vielfach unübersehbaren Entwicklung des Flugzeugbaues nicht vor auszusehen, welche Einsatzbereitschaft nach einer vierjährigen Lehrzeit gefordert wird. Der Lehrling muß daher eine derartig umfassende und gründliche Ausbildung erhalten, daß er befähigt wird, diese auch an jeder anderen Stelle und nicht nur im Metallflugzeugbau auszuüben. Beherrscht der Lehrling die Metallverarbeitung, wird er auf das eigentliche Erzeugnis, das Flugzeug, umgestellt.

Die vorstehenden Abbildungen sollen zeigen, mit welcher Gründlichkeit der Lehrling in den Henschel-Betrieben zum Facharbeiter und Handwerker ersten Ranges ausgebildet wird.

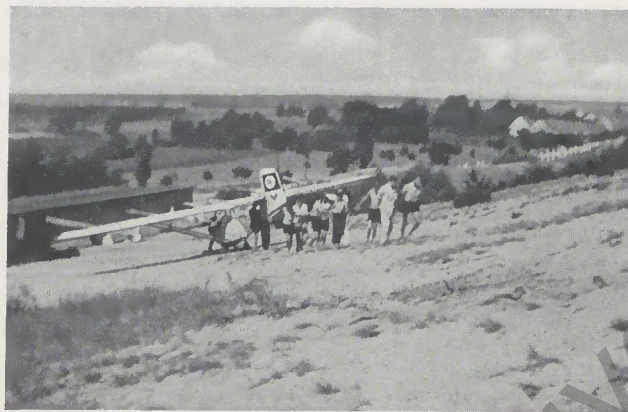
Fluggefolgschaft „Henschel“ der HJ.

Joachim Roehlike

Die Lehrlinge der Henschel Flugzeug-Werke gehören durchweg der Hitler-Jugend an. Da sie innerhalb der HJ. verschiedenen Formationen angeschlossen sind, war es zwangsläufig, daß die Jungs zu ganz verschiedenen Zeiten auf Kurse gingen oder an HJ.-Lagern teilnahmen. Dieser Zustand machte sich im Sommer 1935 störend bemerkbar und konnte auf die Dauer einen geordneten Lehrlingsbetrieb nicht gewährleisten. Die Leitung der Lehrwerkstatt entschloß sich daher, eine Änderung der Zustände zu treffen. Es mußte versucht werden, alle Lehrlinge in einer Formation zusammenzufassen.

Da unsere Lehrlinge der Segelfliegerei großes Interesse entgegenbringen und in der Berufsschule auch nachmittags Baudienst angesetzt ist, waren richtungsweisende Voraussetzungen für die Schaffung einer Organisation gegeben, die einmal ideenmäßig Anschluß an die Erzeugnisse des Werkes findet, ferner die Durchführung eines geordneten Betriebes sichert und nicht zuletzt der

Betriebsführung bzw. der Leitung der Lehrwerkstatt die Einflußnahme auf die Lehrlinge vorbehält. So wurden im Sommer 1935 mit den maßgeblichen Stellen der HJ. und des deutschen Luftsportverbandes Verbindungen aufgenommen, die im Juli 1935 zu einer Besprechung zwischen HFW. einerseits und der HJ. und dem DLV. andererseits führten. Der Vorschlag der Henschel Flugzeug-Werke, eine Fluggefolgschaft zu gründen, die weltanschaulich von der HJ. und fliegerisch vom DLV. betreut wird, fand großen Anklang. So wurde festgelegt, daß die HJ.-Führung einen Verbindungsmann zum DLV. stellt, der die nötigen Vorarbeiten mit dem DLV. in die Wege leitet und durchführt. Die Vorarbeiten waren Ende August 1935 so weit vorangekommen, daß die Gründung der Fluggefolgschaft „Henschel“ der HJ. erfolgen konnte. In Verbindung mit der Fliegerlandesgruppe IV gelang es, für die zu gründende Ge-folgschaft zwei Maschinen zu erhalten, einen 12-m-Zögling und eine Grunau 9. Anfang September wurde in der letzten Besprechung bei HFW.



Das Segelfliegerlager Arenshop

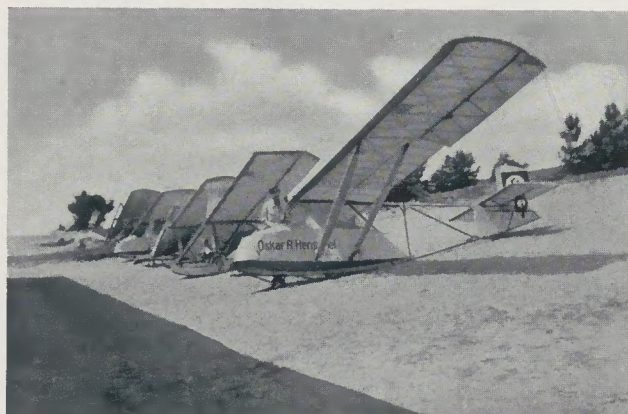
unter Teilnahme der maßgeblichen Leiter der HJ.-Führung und des DLV. beschlossen, Ende September alle Lehrlinge in die neue Fluggefolgschaft zu überführen. Am Gründungstage sollte die Taufe der beiden Maschinen vollzogen werden. An einem schönen Spätsommertag, am Sonntag, den 24. September 1935, fand auf dem Flugfeld in Johannisthal der feierliche Gründungsakt der Fluggefolgschaft „Henschel“ in Gegenwart der Führer der HJ.-Gliederungen und des DLV., unseres Betriebsführers Dir. Hormel und der Leitung der Lehrwerkstatt mit den Lehrlingen statt. Nach der Ernennung der Gefolgschaft, die den Namen Fluggefolgschaft 2 des Bannes 61 bekam, hielt unser Betriebsführer Dir. Hormel die Taufrede und taufte den 12-m-Zögling „Oscar R. Henschel“ und die Grunau 9 „Carl Anton Henschel“. Sinnfälliger konnte die Tradition des Hauses Henschel, die alle Henschel-Betriebe miteinander verbindet, nicht zum Ausdruck gebracht werden. — Dir. Hormel stiftete der jungen Gefolgschaft RM 300,—. Einige Schleppstarts umrahmten die Gründungsfeierlichkeiten.

Im Frühjahr 1936 wurde der Flugbetrieb aktiv aufgenommen und es gelang in Verbindung mit der Berufsschule, Herrn Wüstefeld, im Sommer 1936 regelrechte Fliegerlager von 14tägiger Dauer durchzuführen. Die Lehrlinge wurden kaserniert, und bei Sport, Spiel und Fliegerei verbrachten sie schöne Tage der Gesundheit und des Frohsinns. Die ersten A-Piloten wurden geboren. Das Ergebnis übertraf alle Erwartungen. Es bestanden

37 Lehrlinge die A-, 3 Lehrlinge die B- und 1 Lehrling die C-Prüfung. Aus ihren eigenen Aufzeichnungen soll uns der Geist des Lagers und die Liebe zur Fliegerei entgegenleuchten. Wenn heute nur ein Bericht zum Abdruck gelangt, so ist es der, aus dem der Geist unserer Jungs am besten zu uns spricht.

Mein erster Start.

Das Wetter war herrlich. Die Sonne schien und ein schwacher Wind kam vom Süden herauf. Wir waren zum erstenmal auf einem kleinen „Pickel“. Ich, im Alphabet der erste, kam gleich zum ersten Start ran. Wenn ich ehrlich sein soll, war mir doch nicht recht wohl dabei. So saß ich denn festgeschnallt in der „Kiste“. Jetzt ertönten die Kommandos: „Haltemannschaft fertig?“ „Fertig!“ brüllte es hinter mir. „Startmannschaft fertig?“ „Fertig!“ brüllten die Jungs vom Startseil. „Achtung! Ausziehn! Laufen! Los!“ Ein freier Ruck und ich schwebte. Aber nicht lange. Ein Bums belehrte mich, daß ich unten war. Die Jungs waren auch schon unten. Ich stieg aus. Nun rasch rauf und beim Fluglehrer melden. „Flugschüler Koch vom Start zurück!“ Da geht es auch schon los: „Sie Esel Sie, haben Sie denn geschlafen? Drückt wie ein Wahnsinniger und fängt nachher nicht ab!“ Ich wußte nicht, was ich sagen sollte. „Ab!“ sagt er und ließ mich stehen. Stolz war ich aber doch. Aber noch stolzer bin ich auf mein A-Abzeichen. Alfred Koch.



Angehörige der Fluggefolgschaft „Henschel“ der HJ. mit dem 12-m-Zögling „Oscar R. Henschel“

Seit über zwölf Jahrzehnten sendet schöpferischer und unternehmender Henschel-Geist seine Erzeugnisse in die Welt. Der blaue sechszackige Stern aus dem Familienwappen ist überall ein Begriff geworden. Das neue Zeichen der Flugzeug-Werke, das schon in kurzer Zeit auch im Ausland bekanntgeworden ist, hat sich ihm zugesellt. Es ist für uns ein Ehrenzeichen, unter ihm müssen wir uns einen bevorzugten Platz auf dem internationalen Gebiet der Fliegerei, im Welt-handel und Verkehr erarbeiten. Dabei geht es aber nicht nur um die Verpflichtung, neben der Arbeit unserer Stammwerke immer und allenthalben bestehen zu können. Es geht um Deutschland und seine Wirtschaft, schließlich auch um unser eigenes Wohlergehen. Solches Streben im Sinne unseres Führers Adolf Hitler wird jedem Berliner Henschelaner in Büro und Halle auch die schwerste Arbeit leicht machen.

Die durchdachte Anlage und der planmäßige Ausbau der Henschel Flugzeug-Werke A. G. ließen sie — in der kurzen Zeit ihres Bestehens seit 1933 — zu einem der neuzeitlichsten und größten Flugzeughersteller in Europa werden. Fortschritt und Erfolg entsprachen damit der 126jährigen Überlieferung des Kasseler Stammhauses Henschel & Sohn AG. — In Schönefeld und im Zweigwerk Johannisthal werden ausschließlich Ganzmetall-Flugzeuge in Großserien gebaut, vor allem für die Luftwaffe.

Die folgenden Baubeschreibungen und Abbildungen eines Übungseinsitzers sowie eines Mehrzweckflugzeuges sollen allen Henschelanern die Einzelheiten der neuesten Erzeugnisse des Hauses Henschel vorführen.



Übungseinsitzer

Typ:

Übungs-Einsitzer, voll kunstflugtauglich.

Flügel:

Verspannter Tiefdecker, Ganzmetallkonstruktion; nur die Ruder und ein Teil der Flügeloberfläche tragen Stoffbespannung.

Querruder einholmig, mit Torsionsnase.

Landeklappen werden durch Schneckengetriebe betätigt.

Rumpf:

Ovaler Leichtmetall-Schalenumpf mit Längsprofilen und Spanten versteift.

Rumpfvorderteil durch abnehmbare Verkleidungsbleche gut zugänglich.

Leitwerk:

Höhenflosse metallbeplankt, mit Verspannung zur Seitenflosse und zum Rumpf. Seitenflosse ebenfalls mit Metall beplankt. Höhen- und Seitenruder sind mit Stoff bespannt. Trimmhebel, rechts im Führerraum, betätigt Hilfsruder am Höhenruder.

Fahrgestell:

Zwei im vordersten Spant gelagerte Federbeine, nach hinten durch eine Strebe abgestützt, untereinander und mit den Flügeln durch Drahtverspannung verbunden. Radbremsen. Streben und Räder stromlinienförmig verkleidet. Sporn nach Wahl: Schleifkufe oder Spornrolle.

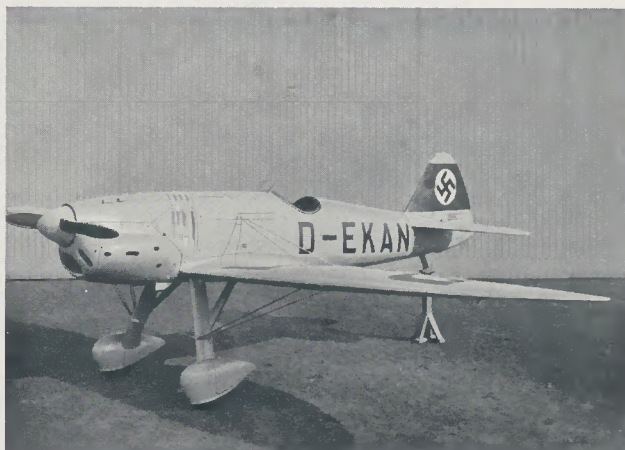
Triebwerk:

Luftgekühlter „Argus As 10 C“ mit Handandrehvorrichtung. Der Motor hängt in einer aus Trägern und Blech zusammengebauten Tragschale in vier Pratzen. Brennstoffbehälter aus Elektron liegt hinter dem Brandschott; Schmierstoffbehälter aus Stahlblech vor dem Brandschott.

Ausrüstung:

Für alle Verwendungszwecke gleich, umfaßt:

- Flugüberwachungs- und Navigationsgeräte,
- Triebwerksüberwachungsgeräte,
- Sicherheitsgeräte,
- Einrichtungen für den Führer.



Henschel-Übungseinsitzer mit Motor „Argus As 10 c“, ein interessantes Muster aus der Reihe der Henschel-Versuchsbauten

Gewichte:

Leergewicht	695 kg
Nutzlast	280 kg
davon:	
Führer	90 kg
Kraftstoff	82 kg
Schmierstoff	11 kg
Zusätzliche Ausrüstung	97 kg
Fluggewicht	975 kg

Abmessungen:

Spannweite	10,0 m
Länge	7,3 m
Höhe	2,3 m
Tragflächeninhalt	14,0 m ²

Flugleistungen:

Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Landegeschwindigkeit	90 km/h
Steigzeit 0—2 km	4 min
Steigzeit 0—4 km	10 min
Dienstgipfelhöhe	7000 m
Flugdauer	etwa 2 Stunden

Antrieb:

Motor „Argus As 10 c“, luftgekühlter 8-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor mit in V-Form hängenden Zylindern.	
Verdichtung	1 : 5,9
Zylinderinhalt	12 667 Liter
Dauerleistung	200 PS bei 1880 U/min

Übungs- und Mehrzwecke-Flugzeug

Wie alle Henschel-Flugzeuge ist auch dieses eine Ganzmetall-Konstruktion (Duralumin), bei der nur die Ruder und einige Teile der Flächen mit Stoff bespannt sind. Es kann auch ein Doppelsteuer für Schulzwecke eingebaut werden.

An den Flächen sind zwischen den Querrudern Landeklappen angeordnet, die vom Führer mechanisch verstellt werden. Dadurch werden Gleitwinkel und Landegeschwindigkeit erheblich herabgesetzt, so daß auch Landungen auf kleinsten Plätzen leicht ausgeführt werden können.

Die Flugeigenschaften sind normal; auch mit gezogener Landeklappe ist noch einwandfreies Kurven ohne Neigung zum Trudeln möglich.

Das Flugzeug ist für luft- und wassergekühlte Motoren von 600 bis 800 PS entworfen; es können natürlich auch Kompressor-Motoren eingebaut werden. Zur Zeit wird noch der luftgekühlte Siemens SAM 22 B-Motor verwendet, der als normaler Bodenmotor arbeitet.

Die im folgenden angegebenen Flugleistungen können daher durch Verwendung moderner Motoren wesentlich verbessert werden, so daß Geschwindigkeiten von 320 km/h und Steigzeiten auf 4000 m in 8 Minuten erreicht werden.

Ausmessungen:

Spannweite	14,50 m	Leergewicht	1650 kg
Länge	10,25 m	Zuladung	880 kg
Höhe	3,40 m	Fluggewicht	2530 kg
Flügelfläche	34,7 m ²		

Leistungen mit SAM 22 B:

Max. Geschwindigkeit	265 km/h
Landegeschwindigkeit	85 km/h
Steigzeit	4000 m in 16 min.



Henschel-Übungs- und Mehrzweckflugzeug mit Siemens-SAM-22-B-Motor



Henschel-Übungs- und Mehrzweckflugzeug mit Rolls Royce Kestrel II S-Motor

Luftschutz und Industrie

Rich. Baumann

Wir wollen uns nicht täuschen: Es gibt heute noch eine große Zahl von Volksgenossen, die von der Notwendigkeit des Luftschutzes immer noch nicht überzeugt sind. Sie behaupten, daß der Luftschutz überflüssig sei und lediglich geschaffen, als kostspieliges Unterfangen der Arbeitsbeschaffung zu dienen. Im Falle eines Luftangriffes könnten Luftschutzvorrichtungen niemals ausreichen, Leben und Eigentum hinreichend zu schützen. Nur eine aktive Luftabwehr sei in der Lage, das Volk und unsere wichtigen Erzeugungsstätten gegen Luftgefahren zu schützen.

Denen, die wider besseres Wissen oder aus Unkenntnis die Luftschutzbestrebungen ablehnen, soll eine Warnung der englischen Regierung im Unterhaus (11. 11. 32) entgegengehalten werden:

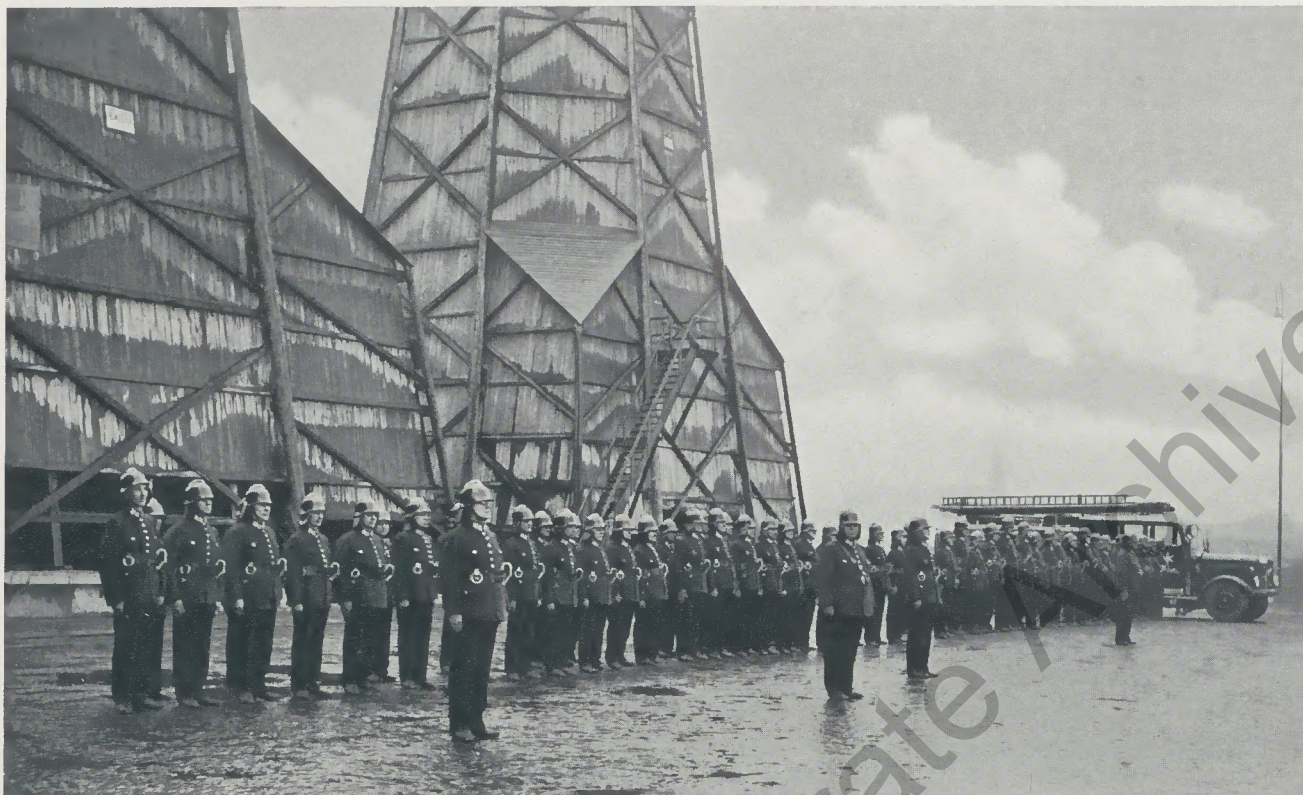
„Die Zukunftsmöglichkeiten der Ausgestaltung der Waffe des Luftkrieges seien unabsehbar. Das Verbot einer Bombardierung der Zivilbevölkerung sei undurchführbar, solange Bombardierungen überhaupt möglich sind. Jede Regierung, die unter diesen Umständen Vorbereitungen zum Schutze der Zivilbevölkerung unterlasse, mache sich einer sträflichen Nachlässigkeit schuldig.“

Nicht oft genug können die Worte des Luftfahrtministers, Ministerpräsident Generaloberst Hermann Göring, anläßlich des Appells der 20 000 Amtsträger des Reichsluftschutzbundes im Berliner Sportpalast (14. 11. 35) in Erinnerung gebracht werden:

„Aber wenn wir eine Luftflotte noch so groß aufbauen würden, wenn wir an allen Ecken und Enden Zehntausende von Kanonen und Maschinengewehren aufstellen würden, um den Luftraum zu verteidigen, so würde das niemals ausreichen, um dem deutschen Volke einen wirklichen Schutz zu gewähren, um die Volksgenossen vor den ungeheuren Folgen eines Luftkrieges zu bewahren, was doch letzten Endes unser aller Wunsch und Wille ist.“

Die marxistische Regierung hat nichts getan, um den Gefahren der Luft begegnen zu können. Die Spitzenvertretung der Industrie, der damalige Reichsverband, die heutige „Reichsgruppe Industrie“, sah sich bereits im Jahre 1932 vor die bis dahin völlig neue und große Aufgabe gestellt, den „Luftschutz“ zu organisieren. Es mußte eine Organisation geschaffen werden, die einerseits diese schwierige Materie bar jeglicher Erfahrung zu bearbeiten imstande war, andererseits mußte sie unter Berücksichtigung der damaligen wirtschaftlichen Notzeit dafür Sorge tragen, daß große Kosten tunlichst vermieden wurden.

Die in Aussicht genommenen Maßnahmen waren keineswegs politisch zu werten. Vielmehr lag es im Interesse jedes einzelnen Unternehmens ebenso wie gegen Feuer, sich auch gegen die gewaltigen Gefahren, die einem Werk bei Luftangriffen drohen, rechtzeitig zu schützen. Die Hauptschwierigkeit aber bestand in der unbegreiflichen Gleichgültigkeit der Gefolgschaft,



Werkfeuerwehrtrupp der Henschel & Sohn AG in Kassel

die von den marxistischen Betriebsvertretungen in keiner Weise zur Mitarbeit aufgefordert, sondern im Gegenteil zur Sabotage angehalten wurde. In derselben Weise unterließ es die damalige Reichsregierung, dem deutschen Luftschutzverband die nötige Autorität zu verschaffen. Darüber hinaus duldete sie, daß sowohl auf der Straße durch Gegendemonstrationen, wie in der Presse durch Hetzartikel die Sabotage des Luftschutzes durchgeführt werden konnte. Die nationalsozialistische Regierung hat diesem Zustand ein schnelles Ende bereitet. Am 20. März 1933 wurden die damaligen Luftschutzverbände ins Ministerium gerufen. Hier wurde festgelegt, daß die gesamte

private Luftschutzarbeit in einer einzigen großen Organisation zusammenzufassen ist. So wurde nach vorbereitenden Arbeiten des Luftfahrtministeriums am 29. April 1933 der Reichsluftschutzbund gegründet.

Die Bedeutung der Luftschutzarbeit als Einsatz für Volk und Staat wird am besten durch die Worte des Reichsministers der Luftfahrt, Hermann Göring, gekennzeichnet:

„Der Kämpfer im Luftschutz hat soviel Ehre und Verantwortung wie jeder Soldat an der Front.“



Der Wiederherstellungstrupp der Henschel Flugzeug-Werke A. G. marschiert

Das Werkorchester der Henschel-Flugzeug-Werke A. G. E. Frommelt

Nur wenigen Arbeitskameraden wird es bekannt sein, daß sich in aller Stille viele musikbegeisterte Kameraden zu einem Werkorchester zusammengefunden haben, um in Zukunft den Werkveranstaltungen einen neuen Rahmen zu geben.

Seit Anfang Mai übt unser Streichorchester unter der vorbildlichen Leitung des Kameraden Miekus. Von Beruf Konstrukteur, versteht er es meisterhaft, nicht nur den Zirkel und Bleistift zu regieren, sondern auch den Taktstock zu führen. Vorerst wurde ein Streichorchester geschaffen, welches zur Zeit aus 30 Mann besteht. Wir können schon heute die erfreuliche Mitteilung machen, daß die Werkangehörigen noch in diesem Jahr sich von unseren Leistungen im Rahmen einer Konzertveranstaltung überzeugen können.

Es ist eine wahre Freude, mitzuerleben, wie emsig und fleißig diese kleine Gruppe bemüht ist, die Pflege zur Volksmusik und somit die wahre Volksgemeinschaft zu fördern. Da sitzt der Maler neben dem Techniker, der Schlosser neben dem Kaufmann, der Werkmeister neben dem Arbeiter, und am Dirigentenpult der Konstrukteur, und alle kennen nur das eine Ziel: „Werkgemeinschaft“. Und der Stolz dieses Werkorchesters ist es, in seinen Reihen nur Kameraden aus dem Werk zu

wissen, welche sich nach schwerer Arbeit der Pflege der Volksmusik widmen und keine angestellten Berufsmusiker sind, wie man es in anderen Werkorchestern nicht selten findet.

Wir rufen hiermit alle Werkkameraden auf, die glauben, daß sie befähigt sind unsere musikalischen Ziele zu fördern, sich in den Zimmern des Betriebszellenobmanns in Johannisthal und Schönefeld zu melden. Wir brauchen zur Vervollständigung unseres Streichorchesters noch einige gute Trompeter, Klarinettenisten, Cellisten und diverse Holzbläser.

Die Übungsstunden finden jeden Montag im Anschluß an die Arbeitszeit von 16.30 bis 19.30 Uhr in der Johannisthaler Kantine statt. Falls sich genügend gute Bläser zur Verfügung stellen, sind wir bereit, ein würdiges Blasorchester ins Leben zu rufen.

„Also, Kamerad, wenn Du glaubst, unsere Arbeit unterstützen zu können, komm zu unserer Übungsstunde, und wir glauben bestimmt, daß es Dir Freude macht und Du an der nächsten Übungsstunde teilnimmst.“

Ihr alle müßt helfen ein Werkorchester zu schaffen, das sich würdig erweist, den ehrenvollen Namen der Firma Henschel zu tragen.

Freiwillige vor!

Wie oft hört man diesen Ruf. Jedem von uns ist er bekannt und nie ist er an Deutsche ohne Erfolg gerichtet worden. Auch wir lassen den Ruf erschallen und wissen, daß er auf fruchtbaren Boden fallen wird. Wir suchen Mitarbeiter für unsere Werkzeitung. Die Parole lautet:

„Für jeden etwas – von jedem etwas!“

So gestalten wir durch gemeinsame Arbeit ein Werk, an dem jeder von uns teil hat. Es gibt bestimmt in unserer großen Werksfamilie unentdeckte Talente. Manch einer hat Wünsche und Anregungen, die er gern verwirklicht sehen möchte, ein anderer wieder hat gute Gedanken über den Aufbau irgendwelcher Dinge, die vielleicht von Wichtigkeit sind. Ein Dritter ist ein Künstler im Fotografieren und in der Lage, wertvolles und anregendes Material zu schaffen. So gibt es viele Möglichkeiten, sich mit einem Beitrage an unserer Werkzeitung zu beteiligen.

Auf zur freiwilligen Mitarbeit!

Für jeden etwas – von jedem etwas!

Dichter und Denker an die Front!

Einsendungen sind bis zum 10. eines jeden Monats zu richten:
An die Schriftleitung der Werkzeitung, Henschel & Sohn AG, Kassel, bzw. Henschel Flugzeug-Werke A.G., Schönefeld

MITTEILUNGEN DER DEUTSCHEN ARBEITSFRONT

KASSEL

Kraft durch Freude

Gute, d. h. angenehme und zweckmäßige Ausnutzung der Freizeit ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für die innere Befriedigung des Menschen. Freizeit soll nicht allein eine Unterbrechung der Arbeit schlechthin sein und nicht nur körperliches Ausruhen ermöglichen, sondern auch Gelegenheit geben zur Sammlung neuer seelischer Kraft. Herz und Gemüt sollen auch zu ihrem Recht kommen.

Aus dieser Kenntnis heraus gab der Führer im Jahre 1933, also vor 3 Jahren, den Auftrag zur Gründung einer deutschen Freizeit-Organisation, die NS. Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ genannt wurde.

Freude ist die große seelische Kraft, die in der Freizeit gewonnen werden soll. Es ist deshalb das Bemühen unserer Freizeit-Organisation, jedem deutschen Volksgenossen Freude zu spenden. Materielle Hindernisse, alle Schaffenden an den Schönheiten der Lebensgüter teilnehmen zu lassen, wurden als erstes hinweggeräumt durch Zuschüsse der Deutschen Arbeitsfront und organisatorische Spitzenleistungen der NSG. „Kraft durch Freude“. Das, was dem einzelnen früher niemals möglich war und gewesen wäre, das, was Jahrzehnte hindurch von den Arbeitern ersehnt und erkämpft wurde, war auf einmal Wirklichkeit geworden durch die neugeschaffene Freizeit-Organisation. 1800 Henschelaner der Henschel & Sohn AG konnten z. B. seit der Machtübernahme unser Vaterland bereisen und zum Teil sogar fremde Länder kennenlernen, weiter wurden uns Henschelanern etwa 30 000 Theaterbesuche sowie Besuche von Konzerten und sonstigen Veranstaltungen durch „KdF.“ ermöglicht. Un-erwähnt soll hierbei nicht bleiben, daß unser Betriebsführer Herr Oscar R. Henschel für unseren Betrieb 6 Vor-

stellungen im Kasseler Staatstheater geben ließ, wobei jedem Besucher noch eine Erfrischung gereicht wurde. Es dürfte sich erübrigen, die Daseinsberechtigung dieser Organisation durch weitere Aufzählung der in den 3 Jahren gebotenen Leistungen nachweisen zu wollen, da diese Einrichtung in unserem nationalsozialistischen Staate eine Selbstverständlichkeit geworden und nicht mehr wegzudenken ist.

Unsere Parole sei deshalb auch zukünftig „Kraft durch Freude.“

Träger der NS. Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ ist die Deutsche Arbeitsfront. Sie war es, die die Mittel für den Aufbau bereitstellte und die Organisation in kurzer Zeit aktionsfähig machte. Die unterste selbständige Einheit der Organisation ist der Betrieb. Die Amtswalter unserer DAF.-Ortsverwaltung sind bei uns gleichzeitig KdF.-Warte. Der KdF.-Wart ist der Mitarbeiter des Ortswartes und soll die ihm anvertrauten Arbeitskameraden in allen Fragen, die zu dem Arbeitsgebiet der NS. Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ gehören, betreuen.

KdF.-Mitteilungen für die Betriebsgemeinschaft werden an den DAF.-Tafeln und in den Monatsprogrammheften bekanntgegeben. Kartenbestellungen sind bei den KdF.-Betriebswarten (nicht bei dem Kreiswart in der Kölnischen Straße) aufzugeben. Im kommenden Winterhalbjahr wird es an Veranstaltungen aller Art nicht fehlen. Studiere deshalb ein jeder das alle Monate erscheinende Programmheftchen und suche sich das aus, was ihm gefällt. Frühzeitige Bestellung der Karten wird einem jeden in seinem eigenen Interesse empfohlen.

G. Huppach.

Sport im Betriebe

Die NSG. „Kraft durch Freude“ hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Leibesübungen in den Betrieben zu verankern. Daß Leibesübungen den Körper auflockern, ihn elastisch und gesund erhalten, ist allgemein bekannt. Darüber hinaus sind sie besonders geeignet, den Kameradschaftsgeist zu fördern. Es soll deshalb zukünftig neben den Kursen der DAF. jeder Betrieb seine eigenen Sportkurse einrichten, an denen jedes Gefolgschaftsmitglied teilnehmen kann. Artistische Spitzenleistungen zu erzielen, bleibt auch weiterhin Aufgabe der Sportvereine. Unser Sport soll bestehen in fröhlichem Spiel und munterer Gymnastik.



Eine Gruppe der Henschel-Teilnehmer auf der Hessenkampfbahn



Weitsprung unseres Arbeitskameraden Kuffel

Zur Werbung für den Betriebssport waren aus den Kasseler Betrieben am Sonntag, dem 11. Oktober 1936, 600 Männer und Frauen, darunter 120 Henschelaner, auf der Hessenkampfbahn zum Wettkampf angetreten. Besonders hervorgehoben zu werden verdienen die unter Leitung von Turnlehrer Fromm gestellten beiden Mannschaften aus den Reihen unserer Lehrlinge. Die erste dieser beiden Mannschaften, bestehend aus Danz, Dörbaum, Fischer, Förster, Fricke, Humpf, Jacksath, Schill, Schloßmacher und Ziegner, wurde sogar Sieger in der Hauptklasse mit 531 Punkten und

errang damit für alle 10 Teilnehmer eine Wochenend-Freifahrt.

Zur Durchführung der Sportkurse ist für jedes unserer Werke ein Sportwart bestimmt worden, und zwar die Arbeitskameraden

Fromm (Werkst. A) für das Werk Kassel,

Bork (Kesselschmiede) für das Werk Rothen-
ditmold, und

Plackert (Werkst. P) für das Werk Mittelfeld.

Die sportliche Betreuung des gesamten Betriebes liegt in Händen unseres Arbeitskameraden Stengel, Werk Mittelfeld, Lager 4.

Über die bei uns stattfindenden Sportkurse wird im „Henschelstern“ und durch Bekanntmachung an den Anschlagtafeln der DAF. von Fall zu Fall Kenntnis gegeben.

G. Huppach.

BERLIN

Flugzeugbilder



Henschel-Kampfeinsitzer

Photo Schaller

Zum Aufruf unseres Führers zur Friedensschlacht des Winterhilfswerkes 1936/37 haben sich Betriebsführung und Vertrauensrat der Henschel Flugzeug-Werke A. G. entschlossen, einen Bilderverkauf durchzuführen. Die zum Verkauf kommenden Bilder stellen im Format 30 X 40 cm Henschel-Flugzeuge in schöner passender Rahmung dar. Die Bilder kosten RM 2,75 und sind bei den zuständigen Amtswaltern erhältlich. Nach Abzug der Herstellungskosten wird der Erlös bis auf einen kleinen Teil, welcher der HFW.-Unterstützungskasse zufließt, dem Winterhilfswerk überwiesen. Mit dieser Einrichtung wird allen Henschelanern

eine weitere Möglichkeit gegeben, dem Ruf des Führers Folge zu leisten. Gleichzeitig erhält der Käufer einen schönen Gegenwert.

Es ist zu hoffen, daß sich bei dieser Aktion zur Unterstützung des Winterhilfswerkes die ganze Henschel-Gefolgschaft beteiligt und ihr Scherflein dazu beiträgt, das Winterhilfswerk des deutschen Volkes zum Erfolge zu führen. Die nebenstehenden Abbildungen zeigen zwei Flugzeugaufnahmen, die u. a. zum Verkauf gelangen. Weitere Bilder werden in der nächsten Nummer veröffentlicht.

E. Otto.



Photo Schaller

Eine Kette Henschel-Übungs- und Mehrzweckflugzeuge

Betriebsappell

Laut dröhnen die Sirenen
gebieterisches Halt!

Da schweigt in den Arbeitssälen
der Räder und Hämmer Gewalt.

Die Banner des neuen Reiches
steigen an Masten empor,
und die Träger des herrlichen Geistes
der Arbeit treten hervor.

Und wo in besiegten Zeiten
der Bruder den Bruder schlug,
stehn heute geschlossene Reihen
befreit von Haß und Trug.

Laut dröhnen die Sirenen,
da regt die Arbeit die Hand:
Nicht Gold heißt mehr ihre Seele, —
ihre Seele heißt Volk und Land

Zum Gemeinschaftsempfang in den Betrieben der Proklamation des Führers
auf dem Reichsparteitag 1936.

Da halten heut wahrhafte Brüder
friedsamer, treuer Wacht:
Der Ritter der Arbeit zwang nieder
des Haßwurms höllische Macht.

Und die Streiter lauschen den Worten
des Mannes, der sie führt:
Ist keiner, der nicht das Strömen
von Herzen zu Herzen verspürt.

Da leuchten die Augen wie Flammen,
der Herzschlag tönt hammerhell,
und im Jubel der Kameraden
erschließt sich der Treue Quell. —

Helmuth Staedler.

Jubilare der Henschel & Sohn AG

im Monat Oktober 1936

Im Monat Oktober konnten 10 Henschelaner ihr 25jähriges Jubiläum feiern.
Ihre Treue und Pflichterfüllung wird alle Henschelaner anspornen, denselben
Weg zu gehen – im Geist des Henschelsterns.



2. Oktober
Karl Arend
Kalkulator, Betriebsbuchhaltung
Kassel



9. Oktober
Wilhelm Walz
Hilfsarbeiter, Werkstatt M 3
Kassel-Mittelfeld



11. Oktober
Heinrich Storch
Schlosser, Werkstatt M 9
Kassel-Mittelfeld



16. Oktober
Heinrich Engelbach
Betriebsleiter, Hammerschmiede
Kassel-Rothenditmold



19. Oktober
Walter Müller
Ingenieur, Lok.-Offert-Büro
Kassel



20. Oktober
Martin Flöther
Schlosser, Werkstatt I. C.
Kassel-Flugzeugwerke



20. Oktober
Johannes Nennstiel
Schlosser, Lokomotiv-Montage
Kassel



23. Oktober
Johannes Fritsch
Bohrer, Kesselschmiede
Kassel



25. Oktober
Heinrich Wicke
Hobler, Kesselschmiede
Kassel



27. Oktober
Heinrich Hähner
Schlosser, Lokomotiv-Montage
Kassel

Herausgeber: Henschel & Sohn AG, Kassel, in enger Zusammenarbeit mit den Betriebszellenobmännern. — Redaktion. Leitung: M. A. Bengelstorff, Berlin
Druck: Vieweg & Sohn A. G., Braunschweig. — Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung gestattet.

Inhalt

Wir und die Werkzeitung M. A. Bengelstorff

Der Stammvater des Henschel-Hauses . . . Rudolf Kreutzer

Das Winterhilfswerk der deutschen Volksgemeinschaft

Straßen entstehen — Henschel hilft bauen . Dir. Otto Krahel

Der erste fahrplanmäßige D-Zug braust über den Rügendamm

Die „Micky-Maus“-Lokomotive . . . Obering. Georg Heise

Überlieferung und Nachwuchs Arthur Dienst

Fluggefolgschaft „Henschel“ der HJ. . . Joachim Roehlike

Henschel-Flugzeuge Lothar Ahrens

Luftschutz und Industrie Rich. Baumann

Das Werkorchester der Henschel Flugzeug-Werke A. G.
E. Frommelt

Freiwillige vor!

Kraft durch Freude BZO. Huppach

Sport im Betriebe BZO. Huppach

Flugzeugbilder E. Otto

Betriebsappell Helmuth Staedler

Jubilare der Henschel & Sohn AG