



Der Henschelstern

Werkzeitschrift der Betriebsgemeinschaften der Henschel & Sohn G.m.b.H., Kassel
und ihrer Tochtergesellschaften



Dezember 1940

Nummer 12



Aufnahme:
PK, Pressebild-
zentrale Fr. OKW.

Frontsoldaten feiern heimatliche Weihnachten

Rückschau und Ausblick

Kernsätze aus der Führer-Rede vor der Alten Garde in München
am 8. November 1940

Der Kampf geht so lange weiter, bis wir ihn beenden werden! Und er wird beendet werden mit unserem Sieg

✧

Entweder wir sind gar keine Soldaten oder wir sind die ersten Soldaten der Welt

✧

Wir sind vorbereitet für die Zukunft wie noch nie zuvor. Wir sind materiell vorbereitet, und wir sind personell vorbereitet

✧

Deutschland jedenfalls ist mit seinem Verbündeten heute stark genug, um jeder Kombination auf dieser Welt entgegenzutreten. Es gibt keine Mächtekoalition, die der unseren militärisch gewachsen sein könnte

✧

Eines Tages wird es sicher keinen Churchill mehr geben, aber deutsche U-Boote noch und noch

✧

England wollte Europa desorganisieren, Deutschland und Italien werden Europa organisieren

✧

Es muß hier einer brechen. Und das wird unter keinen Umständen Deutschland sein

✧

Jeder Soldat weiß es und muß es wissen, daß die Armeen, die heute unter unserem Banner marschieren, die Revolutionsarmeen des Dritten Reiches sind

✧

Die deutsche Produktionskapazität ist die höchste der Welt, und wir werden davon nicht heruntergehen, denn wir sind in der Lage, heute die Kräfte so ziemlich ganz Europas zu mobilisieren

✧

Es ist daher mein unabänderlicher Entschluß, nunmehr die Auseinandersetzung bis zu einer klaren Entscheidung zu führen: Genau so wie ich als Nationalsozialist im Kampf um Deutschland jeden Kompromiß abgelehnt habe, so lehne ich heute nunmehr auch hier jeden Kompromiß ab

✧

Ich bin fest überzeugt, daß dieser Kampf um kein Haar anders ausgehen wird als der Kampf, den ich einst ausfocht!



An die Gefolgschaften der Henschel-Werke!

Ein Jahr großer Entscheidungen und außerordentlicher Erfolge liegt hinter uns. Nach der Niederwerfung Polens sind Norwegen, Holland, Belgien und Frankreich blitzartig und überlegen geschlagen worden. England wird sein Schicksal ereilen. Die Neuordnung Europas ist bereits in vollem Gange.

Durch eine beispiellose Gemeinschaftsleistung von Front und Heimat sind diese siegreichen Unternehmungen ermöglicht worden. Wir sind stolz und glücklich, durch die Mitwirkung unserer Betriebsgemeinschaft an den geschichtlichen Jahresereignissen Anteil zu haben. Henschelerzeugnisse haben allen Wehrmachtteilen an sämtlichen Fronten und der deutschen Wirtschaft an den verschiedensten Stellen wertvolle Dienste geleistet.

Wir gehen in das Jahr 1941 mit gleicher Siegeszuversicht und Einsatzbereitschaft. Kameradschaftlicher Geist, ausgleichende Gerechtigkeit, ehrenhafte Haltung und bedingungslose Treue werden auch im neuen Jahr unserem Wirken vorangehen.

Es ist mir ein Bedürfnis, allen Arbeitskameraden an dieser Stelle für ihre treue Mitarbeit und vorbildliche Haltung im vergangenen Jahre zu danken. Für Großdeutschland wollen wir im Geiste unserer gefallenen Henschelaner auch in der Zukunft unsere Pflicht tun und gern bereit sein, die notwendigen Opfer zu bringen.

Ich wünsche den Gefolgschaften der Henschel-Werke ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr. Den Henschelanern an der Front gilt mein besonderer Gruß.

Von R. Henschel.

Meine Kameraden und Kameradinnen!

Die Aufgaben des Kriegsjahres 1940 waren gewaltig. Sie stellten erhebliche Anforderungen an die innere und äußere Front. Der Einsatz hat sich aber auch gelohnt. Deutschlands Weltstellung ist heute unumstritten; es wird von seinen Freunden geliebt, von seinen Gegnern geachtet und von seinen Feinden gefürchtet.

Der Wille zur Höchstleistung wird uns auch im neuen Jahr beseelen und zur Erfüllung aller Pflichten im Dienste der Betriebs- und Volksgemeinschaft bereit finden. Durch eiserne Werkdisziplin, gegenseitige Anerkennung und Achtung der Arbeit und der Leistung wollen wir in vertrauensvoller Zusammenarbeit die weiteren Aufgaben lösen, jeder an seinem Platz dem Ganzen dienend.

Im Bewußtsein unseres Sieges, im Glauben an die unzerstörbare Lebenskraft unseres Volkes und in der Hoffnung auf die große Zukunft unseres Reiches wollen wir unter Adolf Hitler für ein ewiges, soziales Großdeutschland kämpfen und arbeiten.

Die kommenden Weihnachtstage sollen alle Kameraden und Kameradinnen erbauen und jedem Henschelaner die Kraft geben, im Jahre 1941 in höchster Entfaltung aller Fähigkeiten an den großen Gemeinschaftsaufgaben teilzunehmen. Wir in der Heimat wollen den Henschelanern an der Front an Einsatzbereitschaft und Opferfreudigkeit nicht nachstehen.

H. Müller

Hauptbetriebsobmann

DIE WEIHNACHTSORGEL

Albust Sack.



ie kleinen Erlebnisse des Alltags sind, vom großen Kriegsgeschehen überschattet, unwesentlich geworden. Und doch! Einmal im Jahr, ob Krieg oder Frieden, nimmt uns im Monat Dezember der Zauber deutscher Weihnacht in seinen Bann. Erinnerungen,

ernste und heitere, tauchen empor und versetzen uns in Vergangenheit und Jugendland, eben in jene Weihnachtsstimmung, die uns auf unserem Kriegspflichtenmarsch in kurzer Rast rückschauend verweilen, das Gegenwartsgeschehen zurücktreten und sich schließlich auch nicht durch den Briten stören läßt. So werdet ihr, liebe Henscheler, mir für eine kleine, originelle und mir unvergeßliche Geschichte, die sich Weihnachten 1927 ereignete und ein Stückchen Jugendzeit des Henschel-Kraftwagenbaus ist, Euer Ohr leihen.

Im schönen Gau Kurhessen liegen in anmutiger Gegend die drei Ortschaften Niedenstein, Metze, Ermetheis. Zu dem Fleiß der Bewohner, Acker und Feld zu bestellen, zu buttern und prächtige Gänse zu mästen, gesellt sich der Eifer des Hühnervolkes, viele und große Eier zu legen. Die Ergebnisse all' dieses Schaffens auf dem Wochenmarkt in Kassel an den Mann zu bringen, war einst und ist heute noch der von den drei Gemeinden erstrebte Segen, von dem Schiller sagt, daß er der Mühe Preis sei. Vor Jahren mußten die Bauern den weiten Weg nach Kassel in stundenlangem Schnecken-tempo bergauf, bergab mit dem Pferdefuhrwerk bewältigen, bei Wind und Wetter eine tüchtige Strapaze.

So hatten die drei Gemeinden wegen der Schwierigkeiten, schneller nach Kassel zu gelangen, ihre Sorgen. Und da solcherlei Sorgen seelisch verstimmen, trug man seinen Kummer vor die damals in den Gemeinden dazu berufenen Männer, die Seelsorger. Die aber dienten dem Wohle ihrer Gemeinden nicht nur mit der Predigt des Wortes, sondern mit dem Beispiel der Tat. Zu einer Zeit, da der Henschel-Kraftomnibus noch in den Kinderschuhen steckte, unternahmen es die Geistlichen, unter Vorsitz des Pfarrers Wackerbarth, Metze, innerhalb der drei Gemeinden finanzielle Mittel aufzubringen, den Zweckverband „Autoverkehrsgesellschaft Niedenstein“ zu gründen, zwei moderne Kraftomnibusse zu kaufen und überdeckte, gegen Witterungsunbilden schützende Unterstellplätze an den Haltestellen errichten zu lassen. Gar bald genoß das Unternehmen im Gau Kurhessen vorbildliches Ansehen. Und wenn auf den Betriebsordnungsschildern im Innern der Fahrzeuge neben den gewohnten Vorschriften, wie z. B. „Nicht in den Wagen spucken“, der kernige Bibelspruch, sagen wir unter Punkt 8, zu lesen war: „Lasset kein faul' Geschwätz aus Eurem Munde gehen“, so verkörperte

dieser Betrieb, so wie er aufgezogen war, fürwahr ein praktisches Beispiel christlicher Tat.

Eine Frage des Prestiges war es für den jungen Henschel-Kraftwagenbau, sich in seiner engeren Heimat durchzusetzen, denn das alte Sprichwort: „Der Prophet gilt nichts in seinem Vaterland“ bewahrheitete sich nur zu oft. In jene Zeit unseres Kampfes um das Vertrauen der engeren hessischen Heimat gehört die Anbahnung unserer Verbindung zu der Autoverkehrsgesellschaft Niedenstein. Die Tatsache, daß dort seit Jahr und Tag Omnibusse fremden Fabrikats im Betrieb waren, forderte uns geradezu heraus, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln um unseren Platz an der Niedensteiner Sonne zu kämpfen. Der gute Wille des Herrn Pfarrer Wackerbarth, dem Henschel-Fabrikat in seinem Unternehmen Zugang zu verschaffen, war wohl vorhanden, aber sein Verantwortungsgefühl gegenüber seinem gemeinnützigen Zweckverband legte, angesichts der Jugend des Henschelkraftwagens, seinen Dispositionen die Zügel vorsichtigen Abwartens an.

Wir aber ließen nicht locker und stürzten uns mit Energie in den Wettbewerbskampf. Die Sachlage wurde schließlich von jener eigenartigen Stimmung beherrscht, die entsteht, wenn ein eifriger Autoverkäufer dem zu gewinnenden Kunden den Himmel auf Erden verspricht, sofern der Kunde nach dem sich bietenden Glück hascht, d. h. das vom Verkäufer vertretene Fabrikat bestellt. So mag es zu verstehen sein, daß ich im Laufe meiner Verkaufsbemühungen Pfarrer Wackerbarth meine Bereitwilligkeit erklärte, in seiner Kirche aushilfsweise als Organist einzuspringen, wenn einmal Not am Mann sei. Ein Angebot, nicht diktiert von christlicher Nächstenliebe, sondern vom geschäftlichen Drang, nichts unversucht zu lassen, um die Autoverkehrsgesellschaft Niedenstein dazu zu bringen, ihre Tore den Henschel-Omnibussen zu öffnen. Jedenfalls bedeutete das Orgelspiel im Rahmen eines Autoverkaufs eine Gratiszugabe, die die Konkurrenz nicht bieten konnte. Warum Lichter unter den Scheffel stellen, die auf dem Weg zum Erfolg zu leuchten vermögen?

Als Schüler habe ich das Orgelspiel erlernen dürfen und es in manchem Gottesdienst aus Liebhaberei in der Praxis ausgeübt. Unvergeßlich bleibt es mir, als ich während des Weltkrieges wiederholt in Belgien und Frankreich in Kirchen, die als provisorische Lazarette für Leichtverwundete eingerichtet waren, Volkslieder und vaterländische Klänge auf der Orgel zu Gehör zu bringen hatte oder in Militärgottesdiensten an der Orgel mitwirkte. Warum sollte die Königin der Instrumente, wie damals im kriegesischen Kampf, nicht auch im friedlichen Kampf um geschäftlichen Erfolg mithelfend ihr Zepter schwingen? Zunächst diente mein eigentümliches Anerbieten der Verstärkung gegenseitiger persönlicher Wertschätzung zwischen Pfarrer Wackerbarth und mir. Diese Tatsache und im Wettbewerb mit der Konkurrenz gut gelungene Probefahrten hatten dann zur Folge, daß zwei Henschel-Omnibusse, die Fahrgestelle 0169 und 0299, ihren Dienst in Niedenstein im Laufe des Sommers 1927 antraten. Ein dritter, auf dem Beschaffungsetat noch stehender Omnibus war dagegen für uns nicht spruch-

reif. Ja, es bestand aus Lieferzeitgründen unter Umständen die Gefahr, daß dieser Auftrag an die Konkurrenz fallen würde. Der Herbst verging und schon fiel der erste Schnee, aber immer noch glückte es mir nicht, diesen dritten Auftrag heimzubringen. Weihnachten kam und in meine Weihnachtsfreude fiel als einziger Wermutstropfen die Sorge um den Erhalt dieses Auftrages. Am ersten Weihnachtsfeiertag saß ich mit meiner Familie um den festlichen Gänsebraten, draußen lag die Welt in weißem Gewande unter schneebehangenem Himmel. In diesen geruhsamen Weihnachtsfrieden hinein schrillte plötzlich das Telefon. Ein Alarm des Herrn Pfarrer Wackerbarth, mit dringender Frage und Bitte, ob ich mich aus beschaulicher Weihnachtsruhe losreißen könne, um bei seinem, am Nachmittag um 4 Uhr in der Kirche zu Metze anberaumten Festgottesdienst, bei dem auch eine Kasseler Konzertsängerin mitwirken und im Rahmen eines Krippenspiels der Kinderchor singen würde, für den plötzlich erkrankten Organisten einzuspringen. Wegen der gerade zu Weihnachten starken Inanspruchnahme aller Organisten sei eine berufsmäßige Aushilfskraft nicht mehr zu beschaffen. Die Lage war für Pfarrer Wackerbarth zweifellos heikel, denn „Wo du nicht bist, Herr Organist, da schweigen alle Flöten“. Eine Gefühlsmischung von Erfüllung meines früher gegebenen Versprechens, von weihnachtlicher Nächstenliebe und von schneller Überlegung, daß in Bezug auf den noch ausstehenden Omnibusauftrag eine Hilfe der anderen wert sei, legte mir ein entschiedenes Ja in den Mund. Mit Kampfes-eifer ging es an die Ausführung der so plötzlich übernommenen Pflicht. Zum Nachmittag eingeladene Freunde wurden telefonisch ausgeladen, einer unserer Personenwagen, der mich in Begleitung meiner Familie nach Metze bringen sollte, wurde alarmiert und die dem Festbraten zuge dachte geruhsame Vertilgung mußte einem schlingenden Hetztempo weichen. Eine Stunde später schon fuhrn wir hinaus in den schneblendenden hessischen Weihnachtsnachmittag. In tiefem Frieden lag das weiße Land mit seinen kleinen, unter dem Schnee versteckten Dörfern. Hin und wieder zitterte fernschwingender Glockenton durch die glasige und knisternde Luft. Kurz vor 4 Uhr nachmittags langten wir in Metze an, von Pfarrer Wackerbarth herzlich empfangen. Nur wenige Minuten blieben mir, einen schnellen Blick auf die Orgel und ihre altväterliche Registeranordnung zu werfen sowie das Programm zu besprechen, als auch schon die Kirchenglocken begannen, den Gottesdienst einzuläuten. Mehr und mehr füllte sich die Kirche. Der letzte Glockenklang ver-

hallte. Auf in den Kampf! Hinein in die Tasten! Es geht um Prestige und - es geht vielleicht um den ersehnten Henschel-Omnibus. Mit vollem Klang brausen Vorspiel und Einleitungsschoral durch das Gotteshaus. Kräftig vermischen sich sonore und helle Stimmen zu festlichem Gemeindegesang. Dann folgen die liturgische Einleitung und nach einem zweiten Orgelvorspiel und Choral die Festansprache des Pfarrers. Und nun, wie der Ruf eines Weihnachtsengels, wird eine Frauenstimme, metallengleich, umrankt von zarter Begleitung der Weihnachtsorgel, durch den Raum getragen. Alte Weihnachtsweisen nehmen von den Herzen Besitz. Beim Ausklang der letzten Akkorde lautlose Stille. Dann leitet die Orgel über zum Höhepunkt, dem Krippenspiel der Kinder. Mit frischfröhlichen Gesängen

und Sprechweisen umrahmt die Jugend in ihrem Spiel die alte und immer wieder neue Weihnachtsmär und bringt unsere Herzen zum Mitschwingen und Erinnern an die eigene Jugendzeit. In dieser Stimmung läßt auch die Orgel sich nicht halten. Spontan fügt sie sich leise einfallend und die Treffsicherheit der Kinderstimmen unterstützend ein. Vergessen waren Alltag und Omnibus, der Zauber deutscher Weihnacht schlug alles in seinen Bann. Der aber löste sich erst beim Schlußchoral. Jubelnd und die Kraft der Tonfülle von Vers zu Vers steigend, gab die alte Orgel, als wenn sie selbst wieder jung geworden sei, her, was sie konnte und riß beim Schlußvers das übervolle Gotteshaus mit zu brausend ausklingendem Lobgesang: „O, du fröhliche, o, du selige, gnadenbringende Weihnachtszeit“.

Zwei Stunden hatte der Festgottesdienst gedauert

und mich gehörig in Atem gehalten. Als Folge machte sich bei mir ein gesunder Hunger bemerkbar. Ihm begegnete Pfarrer Wackerbarth mit einem ländlichen Vesperbrot, bei dem mit Schinken, hessischem Landbrot, frischer Butter und Bohnenkaffee nicht gespart wurde. Damit dies alles aber Körper und Seele gedeihlich sei, wurde abschließend ein kräftiger „Korn“ zu Gemüte geführt. Wir stießen auf unser gegenseitiges Wohlergehen und weitere gute Zusammenarbeit an. Als mir zum Abschied Herr Pfarrer Wackerbarth durch kräftigen Händedruck für meine Mithilfe nochmals dankte, da wußte ich, daß dieser Dank ein Stück weihnachtlicher Gesinnung war, d. h., sich nicht nur jetzt in Worten ausdrückte, sondern sich auch zur Tat gestalten würde. Und so kam es auch. Der umkämpfte dritte Henschel-Omnibus wurde uns in Bälde bestellt und hielt Mitte des Jahres 1928 seinen Einzug bei der Autoverkehrsgesellschaft Niedenstein. Es lebe der Dienst am Kunden!



KIRCHE IN METZE, HESSEN





Reichsstellenleiter Gauobmann Knabe spricht

Betriebsappell in Altenbauna

Der 5. November 1940 war ein großer Tag im Leben der Gefolgschaft von Henschel Flugmotorenbau. Im Einvernehmen mit der Deutschen Arbeitsfront war von der Betriebsführung ein Betriebsappell angesetzt worden, der zu einem eindrucksvollen Erlebnis für die Gefolgschaft von HFM wurde. Der Hauptredner, Reichsstellenleiter Gauobmann Knabe aus Magdeburg, verstand es, die großen Linien des Weltgeschehens aufzuzeigen, die Stellung des schaffenden Deutschen zum Krieg zu umreißen und auch den Letzten für opferwilligen Einsatz und für treue Pflichterfüllung Seite an Seite mit den Frontkämpfern zu gewinnen.

Im würdig und geschmackvoll ausgestatteten Kameradschaftshaus, in dem ein Teil der Gefolgschaft Aufstellung genommen hatte, während die übrigen Arbeitskameraden an den Lautsprechern in den Werkhallen standen, erwarteten Betriebsführer Stein und Betriebsobmann Engel an der Spitze der Gefolgschaft den Reichsstellenleiter Gauobmann Knabe, der in Begleitung des Kreisobmanns Bamberger und des Kreisfachabteilungswalters Eckhardt erschienen war. Mit dem Einmarsch der Betriebsfahne nahm der Betriebsappell seinen feierlichen Anfang. Nach dem Tagesspruch

ergriff Betriebsführer Stein das Wort zur Begrüßung. Dann folgte die Ansprache des Hauptredners, der seine Ausführungen unter den Leitsatz „Krieg und Sozialismus“ gestellt hatte. Er führte unter anderem aus: Politik ist nach dem Wort des Führers die Sorge einer weisen und vernünftigen Staatsführung um Freiheit und Brot des Volkes. Daraus ergibt sich, daß der Begriff Politik jeden etwas angeht und die Zeiten vorbei sind, in denen der Einzelne sich von der Politik abseits stellen konnte. Die nationalsozialistische Bewegung hat seit Beginn ihres Bestehens den Kampf um Freiheit und Brot aufgenommen. Nur der nationalsozialistischen Bewegung und ihrem Führer hat Deutschland seinen glanzvollen Wiederaufstieg zu verdanken. Die sozialen Belange konnten bei der Aufbauarbeit der letzten Jahre noch nicht in vollem Umfang berücksichtigt werden, da vorerst noch Aufgaben erfüllt werden mußten, die mit der Wiederwehraftmachung zusammenhängen. Adolf Hitler hat jedoch seinem deutschen Volk das feierliche Versprechen gegeben, die soziale Frage zu lösen. Er wird sein Versprechen bestimmt halten. Nachdem der Redner kurz die Vorgeschichte dieses Krieges gestreift hatte, feierte er die überwältigenden Erfolge unserer jungen Wehrmacht. Die Gewinnung dieses Krieges ist die Voraussetzung für all die Erfüllung unserer Wünsche und Forderungen. Ein Volk ohne Raum und Wehr, ein Volk, das zu den Habenichtsen gehört, ein solches Volk ist dazu verurteilt, auf jeden sozialen Aufstieg zu verzichten. Dieser Krieg geht um Recht und Gerechtigkeit, dieser Krieg bringt uns den Anteil an den Gütern dieser Welt, die England uns bisher vorenthalten hat.

Die deutsche Treue und der unentwegte Wille zur Höchstleistung muß auch in den Betrieben zu Gesinnungsgemeinschaften führen. Aus jeder Gesinnungsgemeinschaft wird eine Kampfgemeinschaft, und aus jeder Kampfgemeinschaft eine Leistungsgemeinschaft. Die Betriebsgemeinschaft wird dadurch zu einer geschworenen Gemeinschaft Adolf Hitlers. Dann wird jeder erkennen, daß er nicht nur für seine Firma oder für seine Lohntüte arbeitet, sondern für die Freiheit und Unabhängigkeit des deutschen Volkes. Derjenige Gefolgsmann wird der Beste sein, der in den Augen seiner Kameraden als der ehrliche, mitschaffende und anständige Mensch gilt, der er als Nationalsozialist zu sein hat. Das Glück und die Zukunft des Reiches hängen nicht zuletzt vom deutschen Arbeiter ab. Sorge jeder dafür, daß, wenn er einmal nach dem Kriege vor das Antlitz des Führers treten sollte oder müßte, er dem Führer ins Auge sehen und ihm sagen kann: Mein Führer, was an mir gelegen hat, diesen hoffentlich letzten Krieg um Deutschlands Freiheit und Größe zu gewinnen, das habe ich getan. Ich habe mich ehrlich bemüht, in diesem Krieg für Dich und unser Volk meine Pflicht und Schuldigkeit zu tun.

Der aufrüttelnde Appell verfehlte nicht seine Wirkung. Tief beeindruckt dankte die Gefolgschaft durch stürmischen Beifall. Das Engellied leitete zum Schlußwort des Betriebsobmannes Engel über, der die Ausführungen des Hauptredners nochmals unterstrich und die Gefolgschaft aufforderte, die Worte des Sprechers zu beherzigen und danach zu handeln.

Mit einem begeistert aufgenommenen „Sieg Heil“ auf den Führer und mit dem Gesang der Nationallieder klang der feierliche Appell aus.

Die Nationallieder erklingen

2 Werkaufnahmen H & S



Henschel in Brasilien



Probefahrt einer 1 D Henschel-Lokomotive auf der Bahia Minas-Bahn in Brasilien

2 Aufnahmen aus dem Henschel-Werkarchiv

Eine Kasselerin, die nach Sao-Paulo in Brasilien verheiratet ist, brachte in einer Zuschrift an die „Kasseler Neuesten Nachrichten“ zum Ausdruck, daß sie durch Henschelerzeugnisse immer wieder lebhaft an die alte Vaterstadt in Deutschland erinnert werde:

Es berührt weh und glücklich, wenn man, nach nun schon mehr als zehnjähriger Abwesenheit von der Heimat, fast täglich hier in Sao-Paulo in Brasilien an Kassel erinnert wird.

Da kommt zuerst des Morgens, wenn die Menschen zur Arbeit eilen, der große Henschel-Müllwagen angefahren, den meine Kinder, wenn es irgend geht, jeden Morgen immer wieder neu und jubelnd begrüßen, den Henschelwagen, der, wie sie ihren kleinen brasilianischen Spielgefährten erzählen, aus der Stadt in Deutschland kommt, in der die Großeltern wohnen, aus Kassel.

Dann kommt später, wenn die heiße Tropensonne in den Straßen brütet, wieder ein Wagen angefahren, an dem in großen, schwarzen Buchstaben das Wort „Henschel-Kassel“ steht, es ist der Sprengwagen. Was wissen die Brasilianer, was das für uns heißt, wenn wir nur diese beiden Worte lesen. Es ist ein leiser, täglich neuer, lieber Gruß, eine Erinnerung, die immer wieder neu geweckt wird und dadurch nie verklingt. Es ist so selbstverständlich, für uns natürlich, daß diese Wagen aus Kassel kommen und wir begrüßen sie im Stillen wie alte, liebe Bekannte. Wir kennen den weiten Reiseweg, den sie, genau wie wir, machten. Wir kennen die Fabrik am Holländischen Platz, in der sie gebaut wurden, und unsere Gedanken gehen erinnernd Wege, die sie vielleicht nie gefunden hätten, wenn nicht das große schwarze Wort „Henschel“ daran stünde.

Und wenn wir des Abends spät nach Hause kommen, und die Straßen schon in nächtlicher Stille liegen, fährt wieder ein Wagen aus Kassel durch die einsamen Straßen, es ist die große Kehrmaschine.

Wenn wir es möglich machen können und in der Stadt einen Omnibus nehmen müssen, fahren wir nur mit einem Wagen von Henschel und fühlen uns darin, inmitten des Großstadtgewühles, doppelt geborgen.

Henschel-Nutzkraftwagen in Sao-Paulo

Das ist nicht alles hier in Sao-Paulo, was an Kassel erinnert, da fährt auf einem der Bahnhöfe, von denen aus die Linien ins Innere des Landes gehen, oft Bahnstrecken von mehr als drei Tagen, ein bekannter Schnellzug ab. Man nennt ihn hier den „ouro verde“, d. h. das grüne Gold, weil er ins Innere fährt, wo die großen Kaffeeplantagen liegen, die einst den Reichtum Brasiliens begründeten. Der Zug fällt jedem auf, der ihn zum erstenmal sieht, er hat fast nur Schlafwagen und kleine Salons, entzückend und bequem eingerichtet, mit allem erdenklichen Komfort für eine längere Reise. Das kleine Messingschild an jedem Wageneingang verrät, daß die Waggonen in Kassel bei Wegmann gebaut wurden.

Und wie unbeschreiblich berührte es mich, als ich das erste Mal im Hafen in Santos stand und den vielen Schiffen zusah, die ein- und ausluden und als meine Träume schnell eine Wunschkreise mit einem dieser vielen Schiffe machten, hinüber über das weite Meer, nach Deutschland. Da hatte auch ein großer Frachter ausgeladen, es waren Lokomotiven von Henschel & Sohn. Wie ein Gruß war das für mich, eine Aufmunterung, nur keinen dummen Gedanken nachzuhängen, wir Kasseler sind ja gar nicht allein hier in Sao-Paulo, wie überhaupt in Brasilien, wir werden ja auf Schritt und Tritt an unsere Stadt an der Fulda erinnert und sehen sie in schönerem Lichte, als wir sie jemals sahen, wie wir noch drüben waren.





Die gute „126“

VON SONDERFÜHRER DR. HERMANN KINDT

Frei RLM

Es war an einem Januartag des vorjährigen bitterkalten Winters. Eis und Schnee schienen zu klirren, dennoch hatte die frische, nun allmählich höhersteigende Sonne etwas Versöhnliches, das jedoch erst viel, viel später zum endgültigen Ausdruck kam. In einem Fieseler „Storch“ flogen wir über das rheinische Land, um verschiedene Flugplätze von Nahaufklärungsstaffeln mit der Hs 126 zu besuchen. Weiß lag das Land unter einem leichten Dunst. Wundervoll hoben sich die tief-schwarzen Flüsse ab, Baum und Strauch erschienen in übergenauer Strichzeichnung, und der Rhein sah aus, als hätte er Narben. Dicke Schollen trieben langsam auf seinem dunklen Rücken hinab und schienen still-zustehen unter dem schnellen Flug unserer Maschine. Die Staffeln waren auf kleinen Gütern untergebracht. Ein schmales Feld diente ihnen als Rollfeld, ein Heuschober tarnte — fast niemals waren die Feldflugplätze auszumachen, schon weil nach guter Methode die Flugzeuge nicht wie zur Ansicht am Rande des Rollfeldes versammelt waren, sondern weil sie stets an Waldrändern, unter Büschen und Häusern abgestellt wurden. Der Schnee lag seit langem, so daß sich keine

Rollspuren mehr vom Boden abhoben. Fast alle Staffeln, die hier über das Gelände verteilt lagen, hatten schon den Polenfeldzug mitgemacht. „Hier hätten sie tarnen lernen können“, sagte mir ein Major, der solch eine H-Staffel führte. „Die Burschen waren vielfach nicht aufzufinden. Einen Stieglitz, den sie sich irgendwie unter den Nagel gerissen haben mußten, fanden wir erst zwei Tage nach dem Beziehen des Quartiers fast zufällig in einem Strohschober. Kavalleristen waren nämlich gekommen und suchten Futter für ihre Pferde. Da stand er, unter Dampf gewissermaßen, wir brauchten ihn nur anzukurbeln, und schon war er startfertig. Sogar gegen den lästigen Staub hatten sie ihn ausgezeichnet abgedichtet. Ich glaube, er war dazu bestimmt, irgendeinen General schnell fortzubringen. Doch wir waren noch schneller und fingen uns den Stieglitz ein.“

Mit diesem Gespräch begann die traurige Geschichte eines Nahaufklärers anzuklingen, der die Hs 126 flog, infolge eines besonders schneidigen Einsatzes aber mit seinem Flugzeugführer abgeschossen wurde. „Er hatte den Auftrag, eine feindliche Bewegung genau

festzulegen und die Kräfte zu bestimmen. Er flog einmal herüber und hatte seinen Auftrag fast erfüllt, als er noch einmal abdrehte, um letzte Einzelheiten zu sammeln. Im Tiefflug ging er herunter, pfefferte mit seinem MG nach unten, wurde aber von den Polen, die mit Flinten und MG in die Luft zielten, abgeschossen. Die Maschine wurde notgelandet, der Flugzeugführer gefangen genommen, der Oberleutnant mit seinem Kopfschuß aber zunächst verbunden. Es ist einer der seltenen Fälle, in denen die Polen anständig waren und ihren Gegner ritterlich behandelten. Er wurde in ein Lazarett überführt. Bei dem raschen Vormarsch flüchteten die Polen, Oberleutnant X. blieb zurück, er lag in seinem Bett, hatte aber das Gedächtnis verloren, er wußte weder Namen noch Truppenteil.

Ehe jemand von uns kommen konnte, erschienen die Russen, um dies ihnen überwiesene Gelände zu besetzen. Es wurde noch heiß gekämpft, und sie brachten ihn darum nach hinten, weiter nach Osten. Als ich bald darauf — die Stadt war inzwischen deutsch geworden — ins Lazarett kam und die Schwestern fragte, wußte niemand, wohin er gekommen. Bis jetzt ist er verschollen. Ihn und sein Flugzeug verloren wir, noch kann ich allerdings an einen Verlust nicht glauben. Den Stieglitz fanden wir. Mit dreizehn Flugzeugen waren wir ausgezogen, mit dreizehn kehrten wir zurück."

Die Nahaufklärung hatte den vorwärtsjagenden deutschen Truppen unermessliche Dienste geleistet. Stellte die Fernaufklärung die großen feindlichen Widerstandslinien fest, so gab die Nahaufklärung gerade der mittleren Führung wertvollste Fingerzeige. Sie erkannte Feindbewegungen, und die Männer, die diese Aufklärung flogen, hatten eigentlich stete Feindberührung.

Mit der Nahaufklärung ist stets die Bildauswertung verbunden. Die Hs 126 hat in ihrem Rumpf nach unten eine Öffnung, in die das Bildgerät eingebaut werden kann. Dadurch werden bestimmte Vorgänge einwandfrei festgelegt. Ermittelt Augenaufklärung zunächst Bewegungen und bei ganz genauer Kenntnis des Geländes auch charakteristische Änderungen in Befestigungen usw., so ist hier gerade der Bildaufklärung eine wesentliche Aufgabe gestellt. Kleine Schatten, die auf einer vorher gemachten Aufnahme auch nicht mit dem Vergrößerungsglas zu erkennen sind, geben das Geheimnis einer Flakstellung preis. Der Bildauswerter entdeckt neue Waldschneisen oder die charakteristisch angelegten Eisenbahnklauen, die die Stellung von Ferngeschützen verraten. Es ist eine ungeheuer präzise Arbeit, die in den Dunkelkammern mit dem Spürsinn von Meisterdetektiven geleistet wird, ähnlich den geheimnisvollen Kameras obscuras unserer Knabenjahre, die vom hohen Baum aus ein ganzes Blickfeld auf eine Tafel zauberten. So stand, als wir auf einem anderen Flugplatz erschienen, bereits der Kradfahrer bereit, um sofort nach der Landung des Aufklärers die Kamera in die Bildstelle zu schaffen, um auf diese Weise die Ergebnisse so frühzeitig wie möglich darzustellen. Der Kradfahrer, verummt bei der Kälte bis über die Ohren, mußte noch warten.

Oben flogen zwei Aufklärer, jagten sich in plötzlichen Anflügen, entwandten sich in überraschenden Abschwüngen, machten mit ihrem silbernen Vogel gegen den mattblauen Horizont Bewegungen, die alle in Erstaunen setzten. Wenn ein Flieger „alte Krähe“ sagt, ist das ein bissiger Kosenamen, er meint damit natürlich nichts Böses, sondern er bezeichnet mit solchem Wort nur etwas ihm Liebgewordenes. „Wie doch die alte Krähe fliegt!“ So und anders lauteten die anerkennenden Worte der Kameraden unten im Schnee. In der Tat, es kommt bei jeder Maschine darauf an, daß sie ausgeflogen wird. Wer das vermag, der ist auch mit jeder Maschine zufrieden. Hier also mit der Hs 126.

Damit aber sind wir beim Einsatz im Westen. In den stürmischen Tagen der großen Operationen, die bis Dünkirchen und zu den Pyrenäen den Sieg der deutschen Waffen vorantrugen, ist die Hs 126 ständiger

Begleiter unserer Truppen gewesen. Was jener Flug über das winterliche Rheinland zeigte, daß nämlich ausgezeichnet getarnte, erstklassig ausgebildete Staffeln gleich einem Netz über das Gebiet verteilt bereitstanden, das konnte später in ganzer Wucht im Einsatz ausgewertet werden. Jedes Kriegsinstrument ist von Bedeutung für die Nachbarwaffe, es gibt verschiedene Flugzeugtypen, die das Gesicht des Krieges bestimmten. Zu jenen gehört die Hs 126. Sie leistete in dem ihr bestimmten Aufgabenkreis überraschend viel. Es wiederholt sich in der Fluggeschichte oft genug, daß nicht das Neue an und für sich schon gut ist, sondern daß die solide, erprobte, durch Erfahrungen gereifte Konstruktion auch älteren Datums Erstaunliches zu leisten vermag, wenn die richtigen Männer da sind. Auf dem Gebiete, für das sie eingesetzt war, hatte die Hs 126 keine Konkurrenz. Aufklärung, auch weiter entfernter Ziele, Befehlsübermittlung durch Meldeabwurf, das Einschießen von Artillerie — das leistete die Hs 126 ganz von selbst. Dazu gesellten sich Aufgaben, die sich aus ihrer Eigenart und den besonderen Bedürfnissen des Feldzuges ergaben, sie wurde zum Kurier, gar zum Lastenschlepper. Ich möchte sie aus meiner Kenntnis heraus das meistbenutzte Postflugzeug nennen. Wo die Ju auf großen Linien arbeitete und entsprechende Mengen beförderte, war es die flinke Hs 126, die die Post dann weiter zu den kleineren Verbänden brachte. Es wurden die merkwürdigsten Ehen geschlossen. Etwa eine H-Staffel hatte in ihrer Nähe, aber weit entfernt vom Verkehr, ein Division oder ein Bataillon sitzen. Ganz von selbst übernahmen da die Kameraden den Transport der Post. Als die Kanalinseln durch kühnen Zugriff der Luftwaffe besetzt worden waren, erschienen wieder die Kameraden der jenseits auf dem Festland stationierten H-Staffel, um ihren Kameraden auf der Insel Post herüberzubringen.

Hochbeinig und als Hochdecker gebaut, gab sich die Hs 126 oft mit spärlichen Rollfeldern zufrieden. Wer ihren Motor kannte, brauchte auch mit ihm keine Sorgen zu haben, wenngleich ich für unsere Gruppe eine Notlandung wegen ausfallenden Motors verzeichnen muß. Doch das kann schließlich überall vorkommen. Daß aber die Maschine gut auf einem Kleeacker gelandet werden konnte, ohne jeden Schaden, und von dort wieder starten konnte, nachdem der Motor in Ordnung gebracht war — nun, das ist nicht für alle Flugzeuge möglich.

Als unsere Gruppe, ein Kampfverband, am 10. Mai 1940 mit den Operationen begann, standen neben den Henschel-Stukas drei Hs 126. Diese begleiteten uns treulich den ganzen Krieg hindurch. Gleich am ersten Tage waren sie es, die die glückliche Landung der Luftwaffenvorausabteilungen des Majors Koch an den befohlenen Brückenköpfen feststellen konnten. Immer dann, wenn die Lage etwas undurchsichtig geworden war, wurde ein Aufklärer losgeschickt. Er ermöglichte das Aufspüren feindlicher Kolonnen, die sich bereitstellten, er sah im Gelände die geringsten Veränderungen. Sicher, Schnelligkeit ist Trumpf, aber gerade das Tempo der Hs 126 ermöglichte seinerseits ausgezeichnete Ergebnisse. Dabei wurde für unsere Zwecke auf die Lichtbilderkundung verzichtet, auf die Augen und die Darstellungsgabe der Beobachter kam es an, was gewiß manchmal, besonders wenn alles nach neuen Nachrichten der Entwicklung hungerte, nicht leicht war.

An seinem MG saß der Beobachter, auf seinem drehbaren Schemel, von dem aus er so herrlich alle Richtungen des überflogenen Gebietes überwachen konnte. Es wurde in allen Höhen geflogen, ich habe von mancher in schneidigem Tiefflug durchgeführten Aufklärung gehört, und ich habe sie manchmal sehr hoch fliegen sehen. Die Meldungen wurden noch auf dem Rückflug geschrieben und oft auf dem Gefechtsstand des Korps abgeworfen, ehe sie dem Kommandeur zugänglich wurden. Dadurch war aber eine rasche Befehlsgabe gesichert. Überall schwirrten die Hs 126 im Gelände herum, und die vielen Nachrichten und Meldungen ließen sich dann von der Korpsführung

zu einem klaren Bilde des Geschehens verarbeiten. Von der Hs 126 erlebte ich das Unternehmen des Majors Koch, und in der Hs 126 erhielt ich einmal, durch die Wolken hindurch, kräftiges Flakfeuer über Lüttich. Immer gelang es ihr, sich durch geschickte Abwehrwendungen zu entziehen. Flugplätze wurden durch sie erkundet, weil ihre gespreizten Beine auch das Landen auf schwierigem Gelände ermöglichten. Und die Hs 126 war es auch, durch die der Aufmarsch der französischen Tanks bei dem gerade gefallenen Cambrai entdeckt wurde. Sie wurden durch die ständigen Angriffe der Gruppe Weiß schließlich — allein also durch Angriffe der Luftwaffe — bis auf den letzten Tank vernichtet.

Es ist schwer, die Geschichte einer Waffengattung zu schreiben. Es mag nur bemerkt sein, daß die Zweifler auch in diesem Fall nicht Recht bekamen: Die Hs 126 hat sich draußen hundertfach, tausendfach bewährt, sie war geradezu ein Mehrzweckflugzeug geworden, was niemand vorher erwartet hatte.

Nie werde ich vergessen, wie wir einmal von Düsseldorf ins Operationsgebiet nach Nordfrankreich zurückflogen: Flugzeugführer vorn, ich hinten. In die Mitte hatten wir einen Urlauber gepackt, der unbedingt zur

Front mußte. Ich saß auf einem Postsack, ein anderer war irgendwie untergebracht. Dazu hatten wir den Kühler eines Lastwagens geladen, der in der Heimat repariert worden war, und eine schwere Akku-Batterie — so geschehen am 18. Mai 1940.

Heute sind der Aufklärung andere Aufgaben gestellt. Sie führt über weite Strecken, weit ins feindliche Gebiet hinein, das durch Flak und Jägersperren verteidigt wird. Noch ist es ein Krieg, der in den Stellungen ruht und den allein die Luftwaffe am Erstarren verhindert. Aber kein Zweifel, sowie der Bewegungskrieg drüben losgeht, wird die Hs 126 eines der ersten Flugzeuge sein, das mit drüben ist.

Vom Festland aus fliegen die Männer der H-Staffeln laufend Aufklärung bis weit in den Kanal. Nichts kann ihrem aufmerksamen Blick entgehen. Bis hierhin schipert die Hs 126 durch die Luft — wahrlich ein weiter Weg von den Henschel-Werken zu der kreidigen Steilküste der Seinemündung und den granitänen Bodenschwellen der Bretagne. Die Hs 126 ist auch dabei, sie hat ein Recht darauf — ihre weitreichende Beweglichkeit, ihre Anspruchslosigkeit und ihre feste Konstruktion hat sie in diesem Krieg leuchtend unter Beweis gestellt.

FRAUEN-
EHRENDIENST

Vom
Frauenehrendienst
bei
HFW-Werk II
(Johannisthal)

FRAU Hedwig J...
MIT DANK FÜR DEN IN DER ZEIT
VOM 22. AUG. BIS 27. SEPT. 1940
IN UNSEREM WERK GELEISTETEN
FRAUENEHRENDIENST.

HENSCHEL FLUGZEUGWERKE A. G.
DER BETRIEBSFÜHRER
Hornig

Am 27. November 1940 wird die Aktion „Arbeitsplatz-Ablösung“ beendet sein. 56 Frauen des Ehrendienstes haben bereits 37 Arbeiterinnen der Henschel Flugzeug-Werke in der Zeit vom 22. August bis 27. September 1940 abgelöst.

Da nur eine beschränkte Zahl von Arbeitsplätzen eine Ablösung zuließ, entstand begreiflicherweise eine gewisse Spannung unter den Arbeiterinnen. Es muß jedoch berücksichtigt werden, daß es für den Frauendienst bei bestem Willen nicht möglich ist, die angelernten Schlosserinnen, obwohl diese naturgemäß die anstrengendste Arbeit verrichten, abzulösen, da die Meister gerade diese Hilfskräfte am wenigsten entbehren können.

Im Frühjahr nächsten Jahres will die Frauenschaft nochmals eine Ablösung durchführen. Dabei lassen es die bisherigen Erfahrungen ratsam erscheinen, nur solche Arbeiterinnen abzulösen, die mehr als eine volle

Woche gearbeitet und überdies nicht unentschuldigt gefehlt haben.

Unter dem Gesichtspunkt der Kameradschaftlichkeit war die Aktion wirklich eine Freude. Arbeiterinnen und Ablösungen verhielten sich vorbildlich und nicht ein einziger häßlicher Vorgang wäre zu berichten.

Am 31. Oktober wurde den abgelösten Frauen die Dankes-Urkunde der Betriebsführung überreicht, während die Soziale Betriebsarbeiterin der HFW - Werk II, Frau Maria Bornheim, zugleich von den Empfängerinnen dieser Urkunde beauftragt wurde, ihren allseitigen Gegendank der Betriebsführung zu übermitteln.

Die Kreisverwaltung Gau Berlin teilte mit, daß es sich bei dieser Ablösungsaktion um die größte innerhalb Groß-Berlins gehandelt hat.

Maria Bornheim
Soziale Betriebsarbeiterin

Etwas aus dem **FLUGZEUGBAU**

Schlitzflügel und Landeklappe

Zu den wichtigen Hilfsmitteln, denen die hohen Flug- und Steigegeschwindigkeiten unserer Flugzeuge zu verdanken sind, gehören die bekannten Landeklappen. Ihre eigentliche Bedeutung, ihre Wirkungsweise und Notwendigkeit ist jedoch vielen nicht geläufig und soll deshalb — zusammen mit dem an manchen modernen Flugzeugen vorkommenden Schlitzflügel — im nachfolgenden dargelegt werden.

Viele glauben zu wissen, worauf das Flugzeugfliegen beruht, aber die meisten wissen es falsch.

Man braucht dazu eigentlich nur einen von einem Motor angetriebenen Propeller mit einer etwas schräg angestellten Platte, und es ist nicht ausgeschlossen, daß solch ein Apparat fliegt. Der Flugzeugkonstrukteur bevorzugt an Stelle der platten Tragfläche jedoch den profilierten, etwas gewölbten Flügel, weil er einen höheren Auftrieb erzeugt. Auf dem Rücken des schnellbewegten (oder was dasselbe ist: des vom Wind angeströmten) Flügelprofils verdünnt sich nämlich die Luft, entsteht also eine Saugwirkung, der sogenannte Sog. Bild 1 zeigt, wie man mit Hilfe eines dünnen



Bild 1

Papierblattes, über dessen „Hang“ man dicht hinbläst, diese Erscheinung bestätigen kann: das Blatt wird angesogen, es hebt sich. Bläst man unter das schräg angestellte Blatt, so hebt es sich freilich auch, aber angewandt auf den Flugzeugflügel, der ja zugleich über- und unterströmt wird, bewirkt die Überströmung, also der Sog, einen bis zu fünfmal größeren Auftrieb als die Unterströmung, als der Druck von unten. Der Flügel und damit das ganze Flugzeug liegt während seiner Vorwärtsbewegung also weniger auf der Luft, sondern hängt vorwiegend an ihr.

Auf Bild 2, einer Aufnahme aus dem Rauchwindkanal, zeigen die vielen dünnen Rauchstrahlen, wie die Umströmung eines Flügels beim horizontalen Schnellflug verläuft. Es veranschaulicht den Fluß der Luft und die dem Flügel nachwirbelnde Schleppe, ohne jedoch den Sog und Druck in Erscheinung treten zu lassen, die derweil aber wirken, solange und soweit der Luftfluß die Flügelflächen bestreicht.

Wird nun ein solcher Flügel übermäßig (über 15 Grad) gegen den Wind angestellt, wird das Flugzeug „überzogen“ (Bild 3), so verbreitert sich die Wirbelschleppe mehr und mehr. Ihre Wirbel drängen sich von hinterher zwischen den Flügelrücken und die gesunde Überströmung, bis sich diese schließlich auch von dem Vorderteil des Flügels ablöst, womit auch der Sog verschwindet und das Flugzeug sofort nach unten durchsackt.

Demgegenüber ist ein möglichst großer Auftrieb und Anstellwinkel zur Herabsetzung der Landegeschwindigkeit erwünscht. Hierfür haben die Flugzeugkonstrukteure die Landeklappe und den

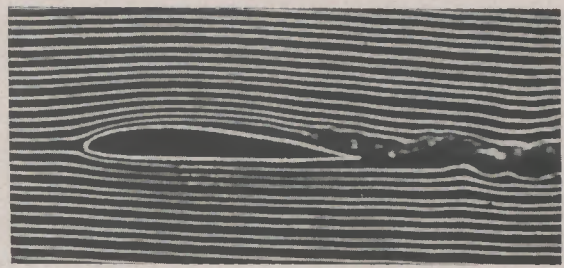


Bild 2

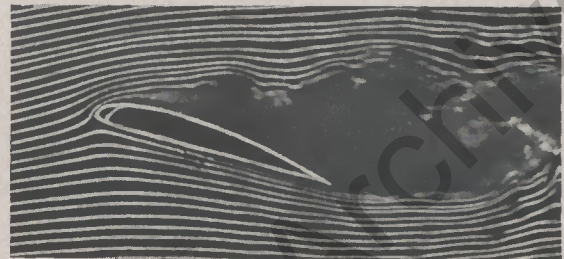


Bild 3

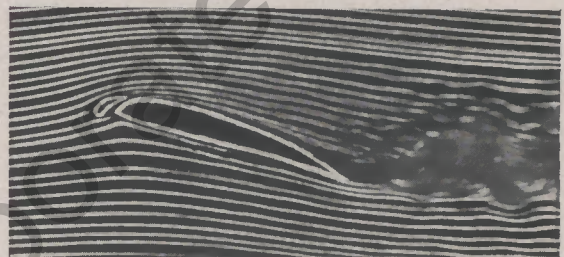


Bild 4

Schlitzflügel als zwei überaus wirksame Hilfsmittel erfunden und entwickelt.

Der Schlitzflügel, auch Slot genannt, ist die eigenbewegliche, „ausfahrbare“ Vorderkante des Tragflügels; er ist sozusagen, wie sich beim Vergleich ihrer Umrisse erkennen läßt, sein „Ableger“ und Vorreiter. Bei überhöhtem Anstellwinkel löst er sich aus dem Profil des Tragflügels ab und nimmt vor ihm Aufstellung, um so durch den entstandenen Spalt dem Mutterflügel eine gesunde, tragsichere Luftströmung auf den „abreißenden“ Rücken zu leiten (Bild 4). Dadurch ist es möglich geworden, den ehemals größten Anstellwinkel und damit den Auftrieb um etwa 30 v. H. zu steigern. Meist wird der Slot nur an den äußeren Flügeln

Bild 5





teile bei großen Anstellwinkeln, also bei der Landung vor dem Abreißen der Strömung, zu schützen. Die Landeklappen befinden sich in der Hinterkante der Tragflügel (Bild 5 und 7). Durch ihren Ausschlag erhöht sich die Krümmung des Tragflügelprofils erheblich und dadurch auch der Auftrieb; sie dienen also vorwiegend zur Verminderung der Landegeschwindigkeit. Ein Flugzeug ohne Landeklappen muß sich genau in dem schmalen, tiefliegenden Sektor (Bild 6) bewegen, um am Landekreuz aufsetzen zu können, damit es nicht die Flugplatz-Randhindernisse berührt oder über das Landeziel hinaus gerät. Dabei muß es zumeist mit Motorkraft und jedenfalls mit großem, sichtverdeckendem Anstellwinkel anschweben. Einem Flugzeug mit Landeklappen steht dagegen der weite, hochliegende

Anflugsektor zur Verfügung, es hat also erheblich mehr Spielraum und ist infolge der großen Gleitgeschwindigkeit nicht auf die bei Notlandungen oft fehlende Motorkraft angewiesen. Überdies bietet es dem Piloten freie Sicht auf das Ziel.

Oben: Bild 6

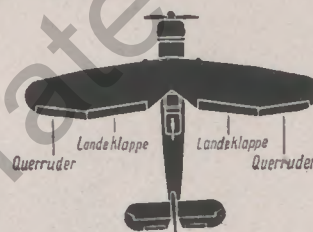


Bild 7

Gefolgschaftsbetreuung bei H & S

Erladigung von persönlichen Angelegenheiten

Betriebsführer Oscar R. Henschel erließ folgende Bekanntmachung:

„Es entspricht dem Wesen wahrer Betriebsgemeinschaft, daß alle persönlichen Angelegenheiten und sämtliche Meinungsverschiedenheiten im gegenseitigen Vertrauen zunächst untereinander erledigt werden. Es ist deshalb auch nach § 3 unserer Betriebsordnung oberster Grundsatz, daß alle Betriebsangelegenheiten innerhalb des Werkes geregelt werden. Jeder Arbeitskamerad hat sich mit seinem Anliegen zunächst an die übergeordnete Betriebsstelle oder an die zuständigen Sonderabteilungen (siehe unten) zu wenden. Wenn auf diesem Wege eine Regelung nicht gelingt, können wichtige und dringende Angelegenheiten auch dem Betriebsführer oder seinen Stellvertretern vorgetragen werden. Aufgrund der einschlägigen Verordnungen und Vereinbarungen dürfen außerbetriebliche Stellen (Arbeitsamt, Arbeitsgericht, Deutsche Arbeitsfront, Gewerbeaufsichtsamt, Reichstreuhänder der Arbeit usw.) erst angegangen werden, nachdem auch eine Einigung im Vertrauensrat oder mit dem Hauptbetriebsobmann erfolglos versucht worden ist.

Wer seine persönlichen Angelegenheiten sachgemäß erledigt und Meinungsverschiedenheiten gerecht beigelegt haben will, der handele nach den vorstehenden Richtlinien. Wer sein Verhalten nicht nach diesen Grundsätzen ausrichtet, schädigt sich und das Ansehen unserer Betriebsgemeinschaft.“

Die Sonderabteilungen und ihre Aufgabengebiete

1. Personalabteilung für Arbeiter (Schwanke)

(Bürohaus Möncheberg, Hausapparate 137, 138, 219)

Arbeitseinsatz (Einstellung, Entlassung, Arbeitsplatzwechsel), Arbeitsbücher, Sozialversicherungen (Unfall-, Invaliden-, Angestellten-, Kranken- und Arbeitslosenversicherung), Betriebskrankenkasse, Unterstützungen aus dem Henschelfonds.

2. Lohnbüro (Meyer)

(Bürohaus Möncheberg, Hausapparat 139)

Netto-Lohnrechnung, Lohnabzüge, Lohnzahlungen, Beihilfen an Einkerufene, Vorschußzahlungen, Montageabrechnungen, tarifliches Urlaubsgeld, soziale Zulagen für Ehefrau und Kinder (Anmeldung unter Vorlage behördlicher Nachweise — Stammbuch —), tarifliche Zuschüsse bei Krankheit und Betriebsunfällen, Steuerkarten, DAF-Mitgliedsbücher, Invalidenkarten, Lohnbescheinigungen.

3. Betriebsbüro 7 (Kremser)

(Bürohaus Möncheberg, Hausapparat 142)

Lohnangelegenheiten der Arbeiter mit Ausnahme der Nettolohnrechnung (Lohnbüro), Schichtenkontrolle, Sonderurlaub, Schwerbeschädigte, Montagearbeiter.

4. Personalabteilung für Angestellte (Cramme)

(Hauptverwaltungsgebäude, Hausapparat 112, 205)

Diese Abteilung bearbeitet für Gehaltsempfänger die gleichen Angelegenheiten wie zu 1. — 3.

5. Sozialabteilung (Dr. Schaefer II)

a) Hauptverwaltungsgebäude, Hausapparat 150

Arbeits- und Sozialrecht, (Gesetze, Verordnung, Tarifordnung, Betriebsordnung und sonstige Arbeitsbedingungen), Arbeits-einsatzfragen, soziale Einrichtungen und Aufwendungen, Freizeit- und Feierabendgestaltung, Wohnungs- und Siedlungsbau, Werkzeitschrift, Gefolgschaftsbücherei.

b) Bürohaus Bernhardtstraße, Hausapparat 179 (Petry)

Verpflegungs- und Versorgungsangelegenheiten, Berufsverkehrsfragen, Darlehen und Vorschüsse für Arbeiter über RM 50,— (Vorschüsse bis RM 50,— werden durch die Werkstättenvorsteher bearbeitet. Für alle Vorschüßsachen der Angestellten ist die Personalabteilung zuständig).

c) Bürohaus Bernhardtstraße, Hausapparat 179

(Frau Has, Frä. Schieferstein, Frau Dotzenroth) Betreuung der Gefolgschaftsmitglieder und ihrer Angehörigen durch Werkpflegerinnen und Soziale Betriebsarbeiterinnen.

d) Bürohaus Holländischer Platz, Hausapparat 201 (Bartels)

Bearbeitung der Werkzeitschrift „Der Henschelstern“.

6. Betriebsärzte (Dr. Köbrich, Dr. Hermanns)

(Bürohaus Bernhardtstraße 12b, Hausapparat 224)

Gesundheitliche Überwachung und Betreuung der Gefolgschaftsmitglieder. Die Betriebsärzte dürfen — außer bei Notfällen — nur während der festgelegten Sprechstunden aufgesucht werden.

7. Wirtschaftsabteilung (Anbuhl)

(Bürohaus Bernhardtstraße, Hausapparat 149)

Sämtliche Wehrmachtsangelegenheiten der Gefolgschaftsmitglieder.

8. a) Wohnungsvermittlung (Wenzel)

(Bürohaus Bernhardtstraße, Hausapparat 213)

Vermietung von werkeigenen und werkfremden Wohnungen.

b) Wohnlager (Langlotz)

(Holländische Straße 149, Hausapparat 719)

Unterbringung, Verpflegung und sonstige persönliche Angelegenheiten der Lagerbewohner.

9. Betriebszelle (Müller)

(Bürohaus Holländischer Platz, Hausapparat 133, 235)

Angelegenheiten der Deutschen Arbeitsfront, soweit sie bearbeitet werden durch Hauptbetriebsobmann, Betriebs-Propagandawalter, Betriebs-KdF-Wart, Betriebs-Wanderwart, Betriebs-Sportwart, Betriebs-Funkwarter, Betriebs - Werkscharführer, Betriebs - Vertrauensfrau und Betriebs-Jugendwarter.

10. Vertrauensrat

(Bürohaus Holländischer Platz, Hausapparat 133)

Der Vertrauensrat hat die Aufgabe, das gegenseitige Vertrauen innerhalb der Betriebsgemeinschaft zu vertiefen und alle Maßnahmen zu veranlassen, die der Leistungssteigerung, dem Arbeitsschutz und der Stärkung der Betriebsgemeinschaft dienen.

DIE KUNST KAM INS WERK

*

Ausstellung hessischer Künstler
am Holländischen Platz



Bei der Eröffnung der Kunstaussstellung. Hintere Reihe von links nach rechts: Dr. Albrecht, KdF-Gauwart Wölker, Dr. Fleischer, Dir. Böhm, Kunstmaler Hansli, Dr. Lückger

Ende Oktober und Anfang November waren die Kasseler Ausstellungsräume, in denen sonst nur Henschel-Erzeugnisse zu sehen sind, den Werken hessischer Maler, Graphiker und Bildhauer vorbehalten. Die Auswahl war geschickt getroffen und machte einen ausgezeichneten Eindruck. Durch eine gute Raumgestaltung und Anordnung wurde eine sichere Wirkung auf den Beschauer ausgeübt. Tausende von Arbeitskameraden mit ihren Familienangehörigen haben sich in den Arbeitspausen und am Feierabend mit guten Werken der bildenden Kunst vertraut gemacht. Ein künstlerischer Ausstellungsleiter (Maler Hansli) gab über alle Gegenstände eingehend Auskunft und veranstaltete regelrechte Führungen. Arbeitskameraden, die sich in ihrer Freizeit mit Malen, Zeichnen, Modellieren, Basteln usw. beschäftigen, konnten dem Ausstellungsleiter ihre Arbeiten zeigen und wertvolle Hinweise für ihr weiteres Freizeitschaffen erhalten.

Der Künstler unterweist den Arbeiter



2 Werkaufnahmen H & S

Die Bedeutung der Ausstellung wurde in einer kleinen Eröffnungsfeier am 23. Oktober 1940 besonders unterstrichen. Dr. Lückger vom Deutschen Volksbildungswerk wies in seiner Ansprache auf die Entfremdung hin, die in früherer Zeit zwischen Volk und Kunst eingetreten war. Der verfehlte Grundsatz: „Die Kunst nur für die Kunst oder den Künstler“ ist verlassen worden. Die Kunst und die Künstler haben sich wieder auf den natürlichen Boden gestellt und die Losung aufgenommen: „Die Kunst dem Volk.“ Der Führer konnte so das Wort prägen: „Der oberste Richter in der Kunst ist das Volk.“ Die Ausstellung hat deshalb den Zweck, den Werkkameraden einen Einblick in das künstlerische Schaffen der Heimat zu geben und dadurch einen Weg zu bahnen vom deutschen Arbeiter zum deutschen Künstler.

Dr. Fleischer übernahm die Ausstellung in die Obhut des Werkes und bezeichnete es als symbolisch, daß der Ausstellungsraum außen noch in den Fenstern die Lokomotiven zeige, innen aber eine Kunstaussstellung enthalte, die dem Schaffenden eine kulturelle Erhebung und Erholung bieten und zugleich eine Brücke zum Künstler sein soll. Der Widerhall der Kunstwerke in den Herzen des Volkes sei ein schöner Lohn für die Arbeit des Künstlers. Der Schaffende weiß dem Künstler Dank für den Genuß der Schönheit und die ideale Bereicherung seines Denkens und Fühlens.

Wir sind den hessischen Künstlern und der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ für das künstlerische Erlebnis sehr verbunden, das uns durch diese Ausstellung mitten im Kriege in so schöner Weise vermittelt wurde.

Friedrich List

Der deutsche Vorkämpfer der Eisenbahn

Seine Verbindung mit Henschel

Friedrich List lebte in einer bewegten Zeit unseres Vaterlandes. Er war Volkswirt, Politiker und Nationalist zugleich, sein ganzes Leben war ein Kampf, den die damalige Zeit nicht verstand. List ist Vorkämpfer einer großen deutschen Sache gewesen; erst nach seinem Tode wurde das anerkannt!

Friedrich List ist am 6. August 1789 in Reutlingen in Württemberg geboren, sein Vater betrieb dort in guten Verhältnissen ein Weißgerbergeschäft. Der Sohn zeigte jedoch für das väterliche Handwerk wenig Neigung. Sein reger Geist blieb seinen Zeitgenossen nicht unerkannt und schon im Jahre 1817 wird er, erst 28 Jahre alt, zum Professor für Staatswissenschaften an die damals neugegründete Universität in Tübingen berufen. Aber nur zwei Jahre konnte er diese Tätigkeit ausüben, da in seinem Heimatlande die ersten Gegner auf den Plan traten. List war kein Freund der Bürokratie, die er scharf angriff. Nach seinem Aufenthalte in Tübingen ging er nach Frankfurt und gründete dort den „Deutschen Handels- und Gewerbeverein“, in dem er die Beseitigung der deutschen Binnenzölle vertrat. Im Jahre 1824 kehrte er nach Württemberg zurück. Hier mußte er zunächst einen Teil einer zehnmonatigen Festungshaft verbüßen, wurde aber auf sein Versprechen, nach Amerika auszuwandern, von dem Rest der Strafe befreit.

List ging darauf im Jahre 1825 nach Nordamerika und war in Bergwerksunternehmungen tätig, die ihm im Laufe der Jahre ein gutes Auskommen und auch ein Vermögen einbrachten. Aber auch in Amerika vergaß er seine deutsche Heimat nicht. Von hier aus gab er im Jahre 1829 eine Schrift heraus, die sich mit einem Vorschlag eines allgemeinen Eisenbahnnetzes in Deutschland befaßte. Er entwarf damals schon eine Karte mit den wichtigsten Verbindungen innerhalb Deutschlands. List hat in seinem Leben nie erfahren, daß sein Vorschlag über das deutsche Eisenbahnnetz in späteren Jahrzehnten fast genau ausgeführt worden ist.

Nach 7-jährigem Aufenthalt in Amerika kehrte List im Jahre 1832 nach Europa zurück, verblieb einige Zeit in Frankreich und nahm seit 1833 in Leipzig dauernd Aufenthalt. Es ist die Zeit, in der die Vorbereitungen für die ersten deutschen Eisenbahnen getroffen wurden. In diese Zeit fällt auch seine Verbindung mit Carl Anton Henschel. List war damals eng befreundet mit Kirchweger. Wahrscheinlich war der damalige Oberbergrat Carl Anton Henschel, der um diese Zeit plante, die Eisenbahnen mittels Druckluft zu betreiben,



Friedrich List 1789–1846

auch an Friedrich List herantreten. Bekannt ist ferner, daß Henschel's engster Mitarbeiter Kirchweger für List die Vorschläge und Entwürfe für die Lokomotiven gemacht hat. Wenn auch die ganze Entwicklung der Dampfmaschinen eine andere Richtung eingeschlagen hat, ist die damalige Verbindung List's mit Henschel dennoch interessant.

Friedrich List hat nach seiner Rückkehr aus Amerika besonders bei den ersten deutschen Eisenbahnen seine Ideen verwirklichen können. Sein Mitwirken ist bei der ersten Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth von großem Einfluß, die Gründung und der Ausbau der ersten größeren Eisenbahn von Leipzig nach Dresden unbestritten sein Lebenswerk. List war bestimmt in dieser Zeit ein großer Mann. Doch seine weitblickenden Anschauungen über ein einheitliches deutsches Eisen-

List-Denkmal im Walde bei Kufstein

3 Aufnahmen Kreutzer





List's Grabmal auf dem alten Friedhof von Kufstein

bahnnetz waren noch verfrüht und vielleicht auch damals noch nicht durchführbar. So kam es, daß List in seiner Sache auch Gegner erstanden, die ihn stark bekämpften. Wohl hat er noch jahrelang an seinem Plane festgehalten, doch er konnte sich nirgends mehr durchsetzen. Anfang der 1840er Jahre finden wir List in Augsburg. Sein Vermögen war durch seine Kämpfe aufgezehrt worden. In sehr bescheidenen Verhältnissen lebend, versuchte er sich in Augsburg durch schriftstellerische Arbeiten durchzuschlagen. Sein Gesundheitszustand war in seinen letzten Lebensjahren, er war damals erst über 50 Jahre alt, nicht befriedigend. Es mag sein, daß seine Mißerfolge, die Vermögensverhältnisse und seine Krankheit, ihn völlig zermürbten. Als letzte Lebensbegebenheit ist bekannt, daß List im Herbst des Jahres 1846 schwerkrank von Augsburg aufgebrochen ist, um im Süden Erholung von seinem

Leiden zu suchen. Die Reise führte über Kufstein an der bayr.-tiroler Grenze. Es war ihm nicht mehr möglich, die Reise nach Italien fortzusetzen. Von hier aus hat er noch an seine Freunde Abschiedsbriefe gerichtet, in denen er bittet, sich seiner Angehörigen anzunehmen. Am 30. November 1846 fand man im schneebedeckten Walde die Leiche Friedrich List's an einer einsamen Stelle. List hatte sich aus Verzweiflung erschossen.

Friedrich List ist erst nach seinem Tode verstanden worden. Die spätere Zeit feierte ihn als einen bedeutenden Vorkämpfer der nationalen Einigung und der deutschen Eisenbahn. Was man ihm zu Lebzeiten nicht geben konnte, ist später lange nach seinem Tode aus Dankbarkeit zu seiner großen Sache erfolgt. So hat ihm seine Geburtsstadt Reutlingen im Jahre 1863 ein Denkmal gesetzt. Auch in der Hauptstadt Stuttgart seines Heimatlandes wurde im Jahre 1905 ein Gedenkstein errichtet. In Kufstein, wo er auf dem alten Friedhof begraben liegt, ist an der Stelle, an der List aus dem Leben geschieden ist, ein einfacher Steinblock mit der Aufschrift: „List's Ende. 30. 11. 1846“, zu finden. Um dieselbe Zeit entstand auch in Kufstein, ganz in der Nähe dieses Steines, ein herrliches Denkmal. In Leipzig, der Stätte seines Hauptwirkens, ehrte man ihn dadurch, daß man im Jahre 1927 in den Anlagen in der Nähe des Hauptbahnhofes ein Denkmal setzte. Die ehemalige Sächsische Staatsbahn hat List damit geehrt, daß sie eine im Jahre 1890 neu in Dienst gestellte Lokomotive Nr. 1442 mit dem Namenschild: „Friedrich List“ versehen ließ.

Das schönste Denkmal ist im Walde von Kufstein. Auf einer leichten Anhöhe ist der Durchblick ins Inntal freigelegt. Auf der anderen Seite erhebt sich der Wendelstein. Heute fahren durch das Inntal die elektrischen Züge von München nach Innsbruck und Rom. List sieht in das Tal, von seinem Platz hört man das Vorüberfahren der Züge, im Walde ist eine wohlthuende Ruhe. Der Wendelstein, 1750 m hoch, wird seit einigen Jahren ebenfalls von einer elektrischen Zahnradbahn befahren. Vor 100 Jahren — zu Lebzeiten von List — hat wohl niemand an solche Entwicklungsmöglichkeit der Eisenbahn gedacht.

Kreutzer

Weihnachtsfreuden für die jüngsten und jungen Henschelaner



Werkaufnahme H & S

Wie alljährlich, so findet auch in diesem Jahre in der Henschel-Haushaltungsschule in der Ysenburgstraße zu Kassel für die Besucher der Kinder- und Haushaltungsschule eine Weihnachtsfeier statt.

Unser Bild hält die Gabenverteilung anlässlich der Weihnachtsfeier 1939 durch Frau Irene Henschel fest. Auch diesmal ist dafür gesorgt, daß zur Freude der jüngsten und jungen Henschelaner auf dem Gabentisch viele praktische Geschenke sein werden.

Ebenfalls werden die Henschel-Lehrlinge in feierlicher Form ihre alljährliche Weihnachtsfeier begehen, die in Mittelfeld stattfindet.



Die HfM-Siedlung Hoof



Durch den Nebel eines Oktobermorgens fahre ich nach Hoof hinauf. Nur die bunten Bäume und Sträucher an der Straße leuchten auf. Plötzlich, wie eine Überraschung, stehen die rotdachigen Häuschen der Siedlung vor mir; sogar bei dem grauen Wetter sieht die Siedlung hübsch aus. Von den Siedlerfrauen werde ich freundlich aufgenommen. Die Menschen, die hier so abgelegen wohnen, freuen sich über Besuch. Die meisten haben sich gut in dieses Leben eingefunden. Voll Stolz erzählen sie von den guten Erträgen, die der Garten gebracht hat, obwohl er nun erst seit zwei

Gefolgschaftsmitglieder von HfM mit dem Kriegsverdienstkreuz II. Klasse ausgezeichnet

Wiederum wurde einer Reihe Henschelaner für vorbildliche Arbeit und tatkräftigen Einsatz in der Heimatfront das Kriegsverdienstkreuz II. Kl. ohne Schwerter verliehen. Folgende Arbeitskameraden vom Henschel-Flugmotorenbau in Altenbauna erhielten die hohe Auszeichnung:

Schleifer Adolf Neumann
Dreher Heinrich Klinge
Dreher Justus Reuther und
Kontrolleur Konrad Schade.

In einer Werksbekanntmachung wurde mit Recht darauf hingewiesen, daß die Ehrung dieser Arbeitskameraden gleichzeitig eine Anerkennung für die von der gesamten Gefolgschaft bisher geleistete Arbeit des Werkes darstellt.

Die Auszeichnung wird ein Ansporn zu weiterem tatkräftigen Einsatz und restloser Pflichterfüllung sein.

Wir beglückwünschen die mit dem Kriegsverdienstkreuz ausgezeichneten Kameraden aufs herzlichste.

Jahren bestellt wird. Die Einkochgläser sind gefüllt, die Krautköpfe liegen zur Verarbeitung bereit. Hier und da ist eine Frau im Garten und wirft die braunen Schollen um für die Winterbestellung. Manche führt mich in den Stall, hier muß ich das Schwein bewundern, das nun schon dick und fett wird und bald geschlachtet werden kann. Man kann den Winter so ruhig erwarten, wenn die Gläser und Töpfe mit Obst und Gemüse gefüllt sind und ein Schweinchen Fett, Wurst und Schinken verspricht. — Die größte Freude machen mir die Kinder. Es ist eine Pracht, wie sie hier in der guten Höhenluft gedeihen, wie sie rote Backen und blanke Augen bekommen. Zwar ist ihr Anblick, wenn sie draußen in Hof und Garten herumgetollt haben, gerade keine Wonne für die Mutter. Aber wenn sie wieder sauber sind, so haben wir gesunde strahlende Landkinder vor uns.

Zuletzt gehe ich hinauf zum Hause des Siedlungsgemeinschaftsleiters, um mit ihm die verschiedenen Sorgen zu besprechen, die es hier noch zu überwinden gilt. Sein Haus ist das höchstgelegene. Von hier aus überblickt man die ganze Siedlung, die sich in schönem Bogen an der neuen Straße hinab zieht; und darüber weg schweift der Blick in die wundervolle Landschaft des Habichtswaldes. Inzwischen ist der Nebel gefallen und die Sonne liegt auf dem herrlichen Bild vor mir. Ich empfinde so recht, was dieses schöne Fleckchen Erde den Menschen bedeutet, die hier ihr Eigenheim aufbauen und für sich und ihre Kinder eine gesunde, zufriedene Lebensweise schaffen.

Trude Schlegendal
Werksführerin



Oberes Bild:

Blick auf den oberen Teil der Siedlung

Mittleres Bild:

Ein Siedlungskind pflückt die letzten
Herbstblümchen

Unteres Bild:

Solche „Jolanthen“ gedeihen in Hoof

4 Aufnahmen A. Dittmar





Der heutige See- krieg

Heimkehrendes U-Boot

Auf dem Feierabendvortrag im Henschelsaal in Kassel am Sonnabend, dem 16. November, sprach, nach einführnden Worten von Direktor Dr. Albrecht, Fregattenkapitän Ackermann über den heutigen Seekrieg. In fesselnder Weise verstand es der Redner, den zahlreich erschienenen Henschelanern die geschichtliche Entwicklung der deutschen Kriegsmarine, ihren heutigen Stand und jetzigen Einsatz zu schildern.

Wird unsere Marine der englischen gewachsen sein? So fragte sich mancher Deutsche beim Ausbruch des Krieges. Heute stellt niemand mehr solche Frage, denn trotz ziffernmäßiger Unterlegenheit hat die neu-erstandene deutsche Kriegsflotte in bestem Zusammenwirken mit der Luftwaffe die Initiative an sich gerissen und dem Feinde die Gesetze des Handelns aufgezwungen. Nachdem England jegliche Verständigung mit Deutschland in den Wind geschlagen und seine Zuflucht in der Blockade gegen Frauen und Kinder gesucht hat, wird der deutsche Gegenschlag in der Luft und auf dem Meere mit Unerbittlichkeit

und zunehmender Wirkung geführt. Der Mangel an Schlachtschiffen und Panzerkreuzern ist durch die Vielzahl von leichten Seestreitkräften, U-Booten und Schnellbooten wettgemacht, die in verhältnismäßig kurzer Zeit gebaut werden können. Die kühnsten seestrategischen Pläne, die im Weltkrieg nicht verwirklicht werden konnten, werden seit der Besetzung Norwegens und der holländisch-belgisch-französischen Küste durchgeführt.

Die weitere erfolgreiche Seekriegführung, die schon heute England unermeßlichen Schaden zugefügt hat, ist nicht nur eine materielle Frage. Wir erleben den totalen Krieg. Hinter der Meeresküste liegt der großdeutsche Raum, in dem aber Millionen fleißiger Hände tätig sind, durch zuverlässige Arbeit den Waffenvorsprung zu halten und den Endsieg sicherzustellen. Der Führer hat erst kürzlich den Dank an die deutschen Arbeiter und Arbeiterinnen ausgesprochen.

Dem mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag ging ein Tonfilm vom Stapellauf des Schlachtschiffes „Tirpitz“ voraus. Zum Schluß sah man noch wohl-geungene Tonfilmaufnahmen von der Feindfahrt eines U-Bootes und vom Leben und Treiben an Bord des Segelschulschiffes „Gorch Fock“. Flotte Märsche der Kapelle unserer Betriebszelle verschönten den wohl-geungenen Vortragsabend.

Kreuzer in Kiellinie



Meisterabend froher Unterhaltung



Durch Vermittlung der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ war es gelungen, die auf einer Gastspielreise befindliche Künstlergruppe Dr. Allos für einen „Bunten Abend“ im Henschelsaal zu gewinnen. Die Zusammenstellung und Ausführung des Programms bewirkte lebhaftes Beifallskundgebungen, wie sie in dem überfüllten Henschelsaal lange nicht gehört worden sind. Ansager Dr. Allos eroberte im Sturm die Herzen der Besucher. Anni Frind trug in vollendeter Weise drei Lieder vor. Die jugendfrische Else Frederichs spielte unter starkem Beifall auf der „Singenden Säge“, deren „Erfinder“ ihr Vater ist. Die entzückende Tänzerin Rita Zabekow gewann die volle Sympathie der Zuschauer durch eine schwungvolle „Tarantella“ und vor allem durch einen komischen Charaktertanz. Erna Hafner bereitete mit ihrem berlinerischen Mundwerk allen herzliche Freude. Mit Tenor-Liedern wartete Willi Beiler auf. Am Flügel begleitete Dr. F. Glasenapp die Solisten in feinsinniger Weise.

Der Abend war ein Erfolg auf der ganzen Linie. Wir danken der Künstlerschar für die erstklassigen Darbietungen. Es waren Stunden heiteren Frohsinns und kraftspendender Freude. Es war im wahrsten Sinne ein „Meisterabend froher Unterhaltung“.

Lehrlingsturnen bei H & S

Arbeitskamerad Becker, Bereichs-Männerturnwart, hat vom 1. November ab die Leitung des Lehrlingsturnens bei H & S übernommen.

Werkpausenkonzert

Am Freitag, dem 22. November 1940, fand in der Lokomotiv-Montagehalle in Kassel wiederum ein Werkpausenkonzert statt, zu dem ein Gaumusikzug des Reichsarbeitsdienstes gewonnen war. Die flotten Weisen wurden mit Beifall aufgenommen.

Betriebswanderung

Das zweite Hundert seiner beliebten Wanderungen durch den Reinhardswald begann der in Kurhessen bekannte und geschätzte Betriebswanderwart „Reinhardswald-Becker“ am Sonntag, dem 10. November 1940. Zahlreiche Henschelaner beteiligten sich an dieser Wanderfahrt. Aus Anlaß der 107. Wanderung waren Arbeitskameraden zahlreiche Ehrungen durch die Gauverwaltung der KdF zuteil geworden.

Kampf dem Betriebsunfall!



Der Augenschutz gehört zu den wichtigsten Aufgaben der Unfallverhütung, da das Auge zu den empfindlichsten und edelsten Organen des Menschen gehört. Seine Schädigung ist trotz der verhältnismäßig geschützten Lage sehr häufig. 10% aller meldepflichtigen Unfälle sind Augenverletzungen. Hinzu kommt noch eine große Anzahl von Fällen, die eine Arbeitsunfähigkeit von weniger als drei Tagen zur Folge haben. Die Ursachen der Augenverletzungen können bis auf wenige Ausnahmen in drei Hauptgruppen zusammengefaßt werden:

1. Verblitzen der Augen beim Schweißen,
2. Verletzungen durch abspringende Splitter beim Schleifen, Drehen, Bohren, Stemmen und Meißeln,
3. Abspringende Splitter von Werkzeugen.

Die meisten Augenverletzungen sind vermeidbar. Das wichtigste Hilfsmittel zu ihrer Verhütung ist die Schutzbrille. Daneben kommt natürlich technischen Maßnahmen an den Maschinen und Werkzeugen (z. B. Abschirmung der Schweißstellen, Splitterfängen an Drehbänken) hervorragende Bedeutung zu. Hier sei ins-

besondere von den Schutzbrillen die Rede. Gegen das Tragen von Schutzbrillen wird oft eingewandt, daß sie die Arbeit hindern, ungeeignet und unbequem sind. Häufig hört man auch, daß das Tragen einer Schutzbrille die Gefahr vergrößere, weil die Splitter eines zertrümmerten Glases in das Auge dringen können. Diese Einwände dienen oft nur als Vorwand, um die eigene Nachlässigkeit zu entschuldigen. Gewiß bedeutet das Tragen einer Schutzbrille eine kleine Unbequemlichkeit, aber was will das heißen, wenn wir bedenken, welchen Schutz wir dem Augenlicht dadurch geben. Selbst kleinste Verletzungen können die schwersten Folgen für die Sehkraft haben. Wir hatten in unseren Betrieben Fälle, in denen sich das Auge durch ein Schmirgelkörnchen so stark entzündete, daß es entfernt werden mußte.

Für Arbeitskameraden, die mit starker Splitterwirkung rechnen müssen, gibt es Brillen mit splitterfreiem Glas, die bei den Werkzeugausgaben zu haben sind, nötigenfalls wende man sich an die Beauftragten des Unfallschutzes. Augenunfälle an Drehbänken waren in früheren Jahren seltener. Infolge der heute zur Anwendung kommenden hohen Schnittgeschwindigkeiten bilden die abfliegenden blau und rot angelaufenen Drehspäne eine erhöhte Gefahr. Auch der Dreher hat also mehr als bisher Veranlassung, für den Schutz der Augen Sorge zu tragen.

Es gibt künstliche Zähne, mit denen man kauen, auch künstliche Glieder, mit denen man gehen und arbeiten, aber keine künstlichen Augen, mit denen man sehen kann. Arbeitskameraden, hieran denkt immer, wenn Arbeiten zu verrichten sind, die das Augenlicht besonders gefährden. Wer einen Gang durch unsere Werkstätten macht, kann sich täglich davon überzeugen, in welcher leichtfertiger Weise die Augen der Gefahr von Verletzungen ausgesetzt werden. Oft kann beobachtet werden, daß Helfer beim Schweißen mit ungeschützten Augen arbeiten. Auch beim Arbeiten am Schleifstein, beim Behauen und Putzen von Guß, beim Stemmen, Schweißen und ähnlichen Arbeiten ist das Tragen einer Schutzbrille streng vorgeschrieben. Zuwiderhandlungen sind mit Strafe bedroht.

Wollen wir es erst darauf ankommen lassen? Nein! Wir wollen uns selbst erziehen. Die Verantwortung gegenüber Familie und Volk muß uns Grund sein, alles zu tun, was in unseren Kräften steht, um Gesundheit und Arbeitskraft zu erhalten. Mache sich jeder Arbeitskamerad, dessen Augen bei der Arbeit gefährdet sind, zu seinem Wahlspruch:

„Erster Grundsatz fester Wille,
Augenschutz durch Augenbrille.“

Hornschuh

Arbeitsplatzwechsel bei H & S

In der letzten Zeit hat sich die Zahl der Gefolgschaftsmitglieder vergrößert, die aus gesundheitlichen oder wirtschaftlichen Gründen einen Arbeitsplatzwechsel wünschen. Es können jedoch nur die tatsächlich begründeten Fälle berücksichtigt werden. Soweit der Arbeitsplatzwechsel wirklich gerechtfertigt ist, muß er sobald wie möglich durchgeführt werden. Besondere Sorgfalt wird bei Arbeitsplatzwechseln von Werkunfallbeschädigten zur Pflicht gemacht. Bei allen Fällen von Arbeitsplatzwechseln ist darauf Bedacht zu nehmen, daß ein Verdienstausfall vermieden oder in zumutbarer Höhe gehalten wird. In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, daß dem Arbeitsansatz der uns von der Hauptfürsorgestelle zugewiesenen Schwerbeschädigten stärkere Aufmerksamkeit zu schenken ist, insbesondere können die kriegsbeschädigten Soldaten größtes Entgegenkommen erwarten. Für alle Fragen des Arbeitsplatzwechsels sind die Personalabteilungen

für Arbeiter oder Angestellte zuständig, die sämtliche Angelegenheiten in Verbindung mit den Werkstätten und Abteilungen sowie dem Betriebsarzt und der Sozialabteilung zu erledigen haben.

Rauchverbot

Das Rauchen während der Arbeit und der Pausen — auch in Über- und Nachschichtstunden — in allen Abteilungen, Räumen, Treppenhäusern und Fluren unserer Werke ist streng verboten. Besonders gestattet ist es nur im Speisesaal. Ebenso ist das Anzünden von Zigarren, Zigaretten und Pfeifen nach Schluß der Arbeitszeit innerhalb der Werke von H & S und das Betreten mit brennenden Zigarren usw. strengstens untersagt. Bei Verstößen gegen das Rauchverbot werden aufgrund von § 42 unserer Betriebsordnung empfindliche Geldbußen verhängt oder eine Bestrafung aufgrund der Polizeiverordnung über das Rauchen in feuergefährdeten Betrieben vom 23. Mai 1940 beantragt.

Foto=Wettbewerb

Wir suchen gute Bilder von Henschel=Erzeugnissen in der Praxis

Schöne Aufnahmen von unseren Werk-Erzeugnissen sind die beste Visitenkarte für Henschel-Qualitätsarbeit. Am liebsten zeigen wir unsere Lokomotiven, Lastwagen, Omnibusse und Straßenwalzen auf ihrem Arbeitsfeld beim praktischen Einsatz. Veröffentlichungen mit langweiligen und künstlichen Abbildungen finden keine Aufmerksamkeit. Freude hat aber jeder an Bildern, die unsere Erzeugnisse im täglichen Leben beim Dienst darstellen. Dazu gehören Aufnahmen, die in natürlicher Umgebung mit Personen in gewöhnlicher Arbeitsstellung gemacht werden. Die Bilder sollen Erlebnisse aus der Praxis festhalten, die ohne weitere Erläuterung wirken. Wir wollen keine Paredefotos, denen man schon auf den ersten Blick ansieht, daß sie gestellt sind.

Wir richten an alle Fotofreunde die Aufforderung, uns im Rahmen dieses Foto-Wettbewerbs Arbeitsbilder von Henschel-Erzeugnissen des Stammhauses einzusenden.



TEILNAHME = BEDINGUNGEN

1. Der Wettbewerb dauert das ganze Jahr 1941 hindurch. Letzter Einsendetermin ist der 1. November. Alle Einsendungen sind an die Schriftwaltung des „Henschelstern“ Kassel, Henschelstr. 2, zu richten.

2. Am Wettbewerb kann sich jeder ständige Leser des „Henschelstern“ (H & S, HEW, HFM) beteiligen. Sowohl auf dem Umschlag wie auf den Fotos muß ein gleiches Kennwort stehen.

3. Bei den Aufnahmen sind richtige Beleuchtung und Belichtung, reizvoller Bildausschnitt, Schärfe und genügende Durchzeichnung Voraussetzung.

4. Jedes aufgenommene Erzeugnis muß deutlich als Henschel-Fabrikat zu erkennen sein.

5. Die Fotos müssen in je einem Abzug und dem entsprechenden Negativ eingesandt werden. Die Bilder dürfen noch nicht veröffentlicht sein. Eine Mindestgröße ist nicht vorgeschrieben; auch das Format ist freigestellt.

6. An Preisen werden ausgesetzt:

100 Reichsmark für den 1. Preis

75 „ „ „ 2. Preis

50 „ „ „ 3. Preis

je 30 Reichsmark für den 4., 5., 6. Preis

je 20 „ „ „ 7., 8., 9. Preis

je 10 „ „ „ 10.-20. Preis

je 5 „ „ „ 21.-30. Preis

7. Die mit Preisen bedachten Fotos gehen mit allen Rechten samt den Negativen in den Besitz der Firma H & S über, die außerdem das Recht hat, weitere Fotos aus nicht preisgekrönten Einsendungen zum Preis von RM 5,— pro Stück mit allen Rechten anzukaufen.

8. Unbeschadet einer späteren Preiszuerkennung können während der Dauer des Wettbewerbs eingesandte Bilder von der Firma H & S zur freien Verwendung erworben werden.

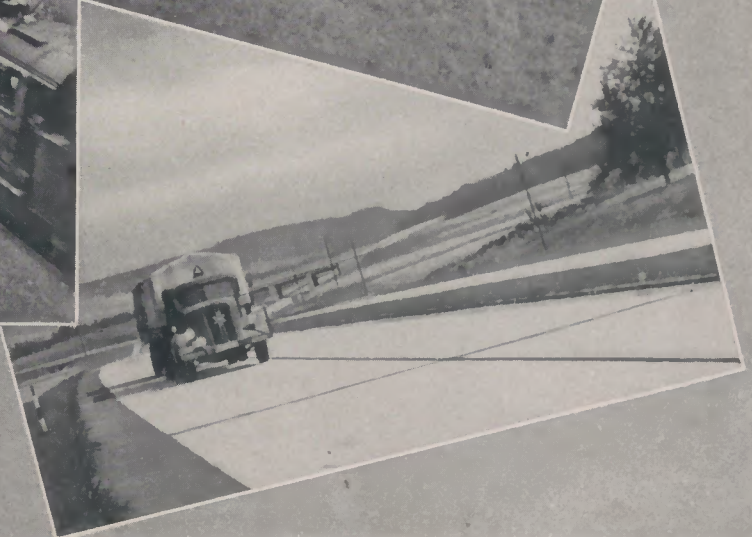
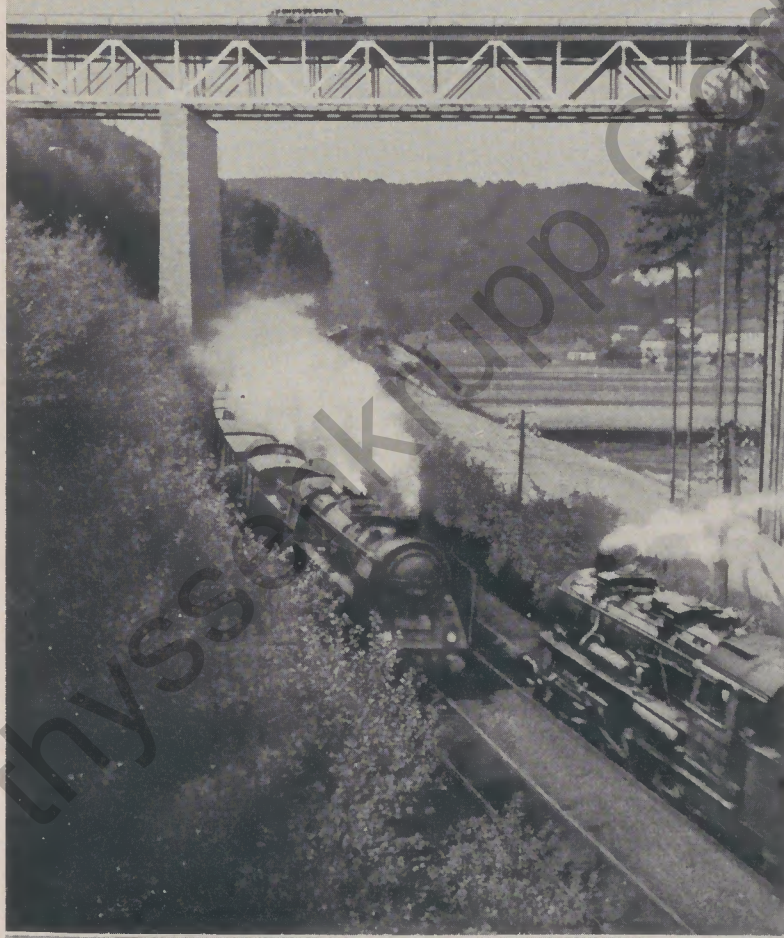
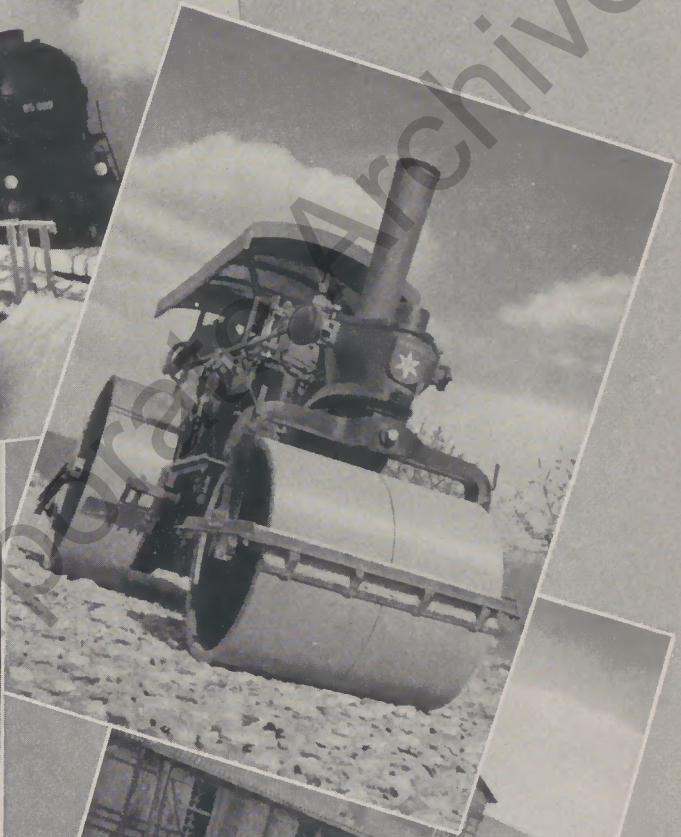
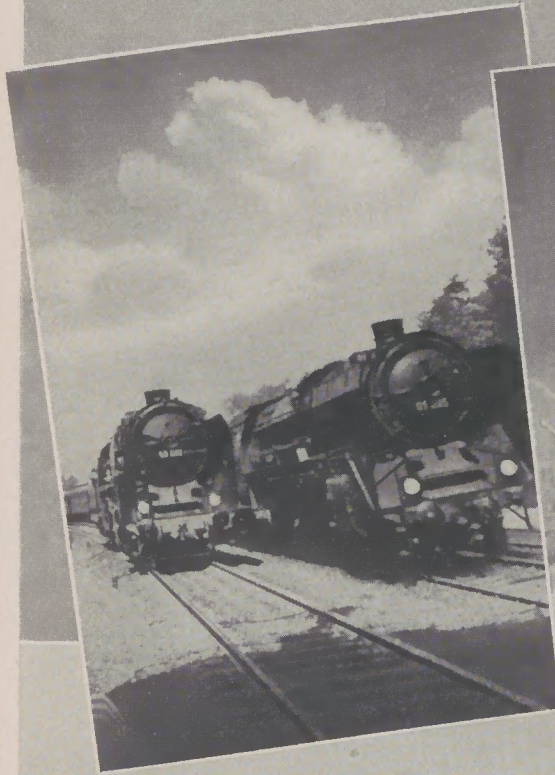
9. Die Entscheidung über die Preiszuerkennung erfolgt durch ein Preisgericht, das die Geschäftsführung der Firma H & S bestimmt. Die Preisrichter dürfen am Wettbewerb nicht teilnehmen. Die Entscheidung des Preisgerichts ist endgültig und unanfechtbar. Der Rechtsweg ist in jedem Fall ausgeschlossen.

10. Das Ergebnis des Wettbewerbs wird im „Henschelstern“ bekanntgegeben.

Kassel, den 1. Dezember 1940

SCHRIFTWALTUNG DES „HENSCHELSTERN“

Solche Bilder suchen wir:



„Aufnahmen: Dittmar, Karbach, Kreutzer, Niessen.“



Werkaufnahme H & S

Dipl.-Ing. Hans v. Gontard 70 Jahre

Wohl wenige Männer unserer Technik können an der Schwelle ihres 71. Lebensjahres auf ein so reiches und trotz harter Mühe und Arbeit besonnenes Leben zurückschauen wie Hans v. Gontard. Und wenn die Firma Henschel, der er bis heute 45 Jahre lang in ununterbrochener Folge seine ganze Kraft gegeben hat, ihn als berufenen Repräsentanten ihres Weltunternehmens in nahezu alle Länder der Erde sandte, so verdankt Hans v. Gontard diese Berufung vor allem seinem Wert als Persönlichkeit, deren unausgesprochener Leitspruch das Wort ist: „Suaviter in modo, fortiter in re“.) Gerade diese seine Wesensart — sein vornehmer Takt, sein hervorragendes psychologisches Einfühlungsvermögen in die Geisteshaltung der Menschen anderer Länder, sein durch reiche Erfolge unter Beweis gestelltes großes Geschick in der Verhandlungsführung, seine feine, dabei aufrichtige Diplomatie, verbunden mit absoluter Lauterkeit des Charakters und Zähigkeit des Willens — diese überlegenen menschlichen Eigenschaften haben ihm, ganz abgesehen von seiner beruflichen Meisterschaft, die rückhaltlose Hochachtung aller derer eingetragen, mit denen er auf dem weiten Erdenrund zusammentraf.

Es konnte nicht ausbleiben, daß ein solcher Mann auch außerordentlich war in der Führung und Betreuung seiner Mitarbeiter im Werk, daß er in Haltung und Gesinnung immer von stärkster Einwirkung auf den Nachwuchs gewesen ist.

Geboren am 16. November 1870 in Glücksbrunn bei Meiningen, legt v. Gontard auf dem Meininger Gymnasium zu Ostern 1889 seine Reifeprüfung ab, um sich

dann auf den Technischen Hochschulen zu Genf, Berlin und Dresden dem Studium des Maschinenbaus zu widmen. Nach bestandener Diplom-Hauptprüfung im Juli 1893 (Dresden) tritt er als Einjähriger in das I. Kurhess. Feldart.-Regiment 11 in Kassel und knüpft dort auf Grund einer Empfehlung persönliche Beziehungen zur Familie Henschel an. Ein Jahr noch ist er Assistent am Technologischen Institut der Dresdener Hochschule und tritt dann — am 10. Juni 1895 — in die Henschel-Werke ein, wo er rasch zu leitenden Posten emporsteigt.

Nach zweijähriger praktischer Arbeit in der Werkstatt, auf Lokomotiven der Preußischen Staatsbahn und bei der Ablieferung zahlreicher Lokomotiven wird er Betriebs-Assistent in der Kesselschmiede (bis 1898), darauf in der Montage (bis 1899), arbeitet bis 1900 im Konstruktions-Büro für Auslands-Lokomotiven und wirkt bis 1902 als Betriebs-Chef der Montage. Inzwischen wird ihm (1901) Prokura erteilt.

Von 1902 ab zählt er zur Geschäfts-Leitung, zunächst als Technischer Beirat des damaligen technischen Direktors Baurat Grimke. Nach dessen Tode (1907) übernimmt er seine Nachfolge als technischer Direktor des Lokomotivbaus neben dem kaufm. Direktor Beyer und dem Betriebs-Direktor Reg.-Bmstr. Witthöft.

Im Auslandsdienst bereist er für die Firma nahezu die ganze Welt. Er knüpft und pflegt Verbindungen mit privaten und staatlichen Bahnen in allen europäischen Ländern; in der Türkei, in Indien, China und Japan; in Ägypten und Südafrika; in Argentinien, Brasilien und Chile. Trotz schärfster Konkurrenz gelingt es ihm fast immer, infolge seiner guten Einfühlung in die technischen Wünsche der Kunden, die Aufträge für sein Haus zu sichern. So verdankt ihm Henschel eine Unzahl von Lokomotiv-Bestellungen, darunter eine Reihe ganz großer Geschäfte, so z.B. die Aufträge auf 137 schwere Güterzug-Lokomotiven für Rußland, auf über 120 Lokomotiven für Spanien, auf über 300 Stück der verschiedensten Typen für Frankreich, auf Hunderte von Lokomotiven für Italien und andere Länder. Die später besonders eng und freundschaftlich gewordene Verbindung Henschels mit den Südafrikanischen Staatsbahnen ist, wie viele andere ähnliche Beziehungen, durch Hans v. Gontard erst geschaffen worden.

Nicht vergessen sei in diesem Zusammenhang der Auftrag auf 145 1 C1-Tender-Lokomotiven und 100 2 C-Schnellzug-Lokomotiven während des Weltkrieges für Ungarn. Zu Anfang des großen Krieges wurde v. Gontard übrigens als Hilfs-Dezernent für Lokomotiven zur Militär-Eisenbahn-Direktion Sedan gerufen, bei der er 1914 und 1915 tätig war, bis seine Firma ihn als unabkömmlich zurückforderte.

1922 ehrt die deutsche Lokomotiv-Industrie den verdienten Mann durch Berufung in den Vorstand des Vereins Deutscher Maschinenbau-Anstalten; im gleichen Jahr ernennt ihn die Technische Hochschule Dresden zum Ehrensensator. Einige Jahre später wird er in den Vorstand der deutsch-rumänischen Handelskammer berufen. 1929 tritt v. Gontard bei der Gründung der Henschel & Sohn Aktiengesellschaft in den Aufsichtsrat und wird zum beratenden Mitarbeiter des Vorstandes bestellt. Seit Überführung der Firma in eine GmbH. ist er Mitglied des Beirats in gleicher Tätigkeit wie bei der AG. 1930 besucht er erstmalig China als Mitglied einer Studien-Kommission, die der Reichsverband der Deutschen Industrie auf Einladung der Chinesischen Regierung abordnete. Seit etwa 7 Jahren schließlich ist v. Gontard auch Mitglied des Beirats der Außenhandels-Stelle Niedersachsen-Kassel.

Trotz äußerer Ruhe und Gehaltenheit geistig wie körperlich ungemein beweglich, ist Hans v. Gontard auch in seinem Privatleben vielseitig interessiert. Als begeisterter Bergsteiger haben ihn die Jungfrau, das Finsteraarhorn, das Matterhorn, die übrigen Zermatter Berge und andere Riesen der Alpen auf ihren Gipfeln gesehen, und im engeren Freundeskreis ist v. Gontard als hervorragender Pianist und gründlicher Musikkenner besonders geschätzt.

Möge dem hellen Mittag seines Lebens ein heiterer Abend folgen.

C. F. Ronsdorf

*) „Bescheiden in der Art, stark in der Sache“.

UNSERE JUBILÄRE IM MONAT DEZEMBER 1940

40

25



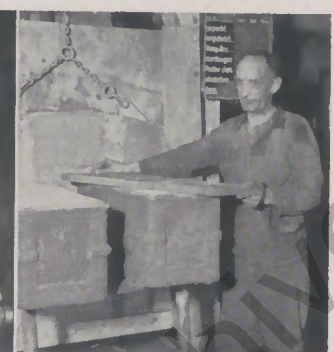
28. Dezember 1940
Christoph Carl
Schlosser u. Kontr., Lok.-Mont.
Niedervellmar



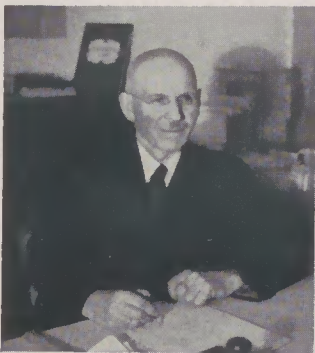
28. Dezember 1940
Karl Rößling
Rohrschlosser, Lok.-Montage
Kassel



2. Dezember 1940
Georg Rudolph
Kesselschmied, Kesselschmiede
Grifte



3. Dezember 1940
Ferdinand Becker
Härter, Werkstatt M 8
Kassel



3. Dezember 1940
Theodor Schnauß
Registrator, TB 1, Zeichn.-Reg.
Kassel



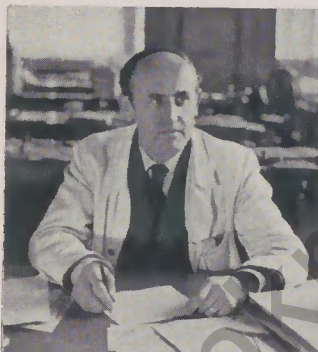
7. Dezember 1940
Konrad Dietrich
Schlosser, Auto-Reparatur
Kassel



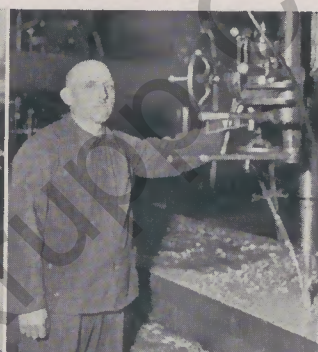
9. Dezember 1940
Heinrich Voretzsch
Ingenieur, BB 6
Kassel



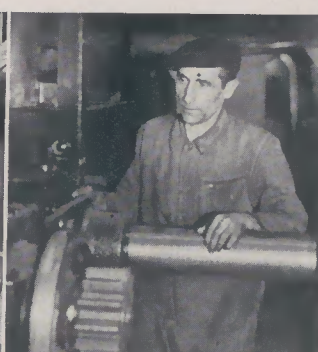
13. Dezember 1940
August Döring
Schmied, Hammerschmiede
Kassel



14. Dezember 1940
Heinrich Degenhardt
Ingenieur, TB 12
Kassel



20. Dezember 1940
Heinrich Bretthauer
Bohrer, Werkstatt M 3
Sandershausen



21. Dezember 1940
Friedrich Becker
Schlosser, Werkstatt JL
Kassel



22. Dezember 1940
Christian Brede
Rohrschlosser, Lok.-Montage
Dennhausen



23. Dezember 1940
August Hase
Fräser, Werkstatt C
Immenhausen



24. Dezember 1940
Reinhard Brede
Rohrschlosser, Werkstatt M 31
Simmershausen



27. Dezember 1940
Otto Bornkessel
Schleifer, Werkstatt M 2
Kassel



27. Dezember 1940
Johann Sandner
Werkmeister, Werkstatt C
Kassel

FAMILIEN-NACHRICHTEN



Henschel & Sohn, Kassel

Ein Sohn:

Albrecht, Karl, Werkstatt B, Jürgen, 17.8.40
 Anschütz, Albert, B-Schreinerei, Helmut, 18.8.40
 Berghöfer, Konrad, Konrad, 24.9.40
 Blindemann, Heinrich, Dieter, 31.7.40
 Blitort, Karl, Lok.-Halle, Edmund, 13.10.40
 Blum, Adam, Dieter, 15.9.40
 Boland, August, Werkst. A, Horst-Dieter, 6.10.40
 Borges, Hermann, El.-Karren, Gerhard, 15.10.40
 Brede, Hch., El. Rep. Werkst., Reinhold, 9.10.40
 Buers, Franz, Kraftwagen, Horst, 26.10.40
 Dietzel, Kurt, Zahnradfabr., Wilhelm, 4.8.40
 Dietz, Heinz, Werkstatt L, Gerhard, 11.11.40
 Engel, Hch., Werkzeugbau, Rainer, 14.9.40
 Engel, Heinrich, Werkstatt H, Jürgen, 1.11.40
 Engelhardt, Jos., Werkst. M 9, Horst, 16.11.40
 Fahlbusch, Karl, M.-Schreinerei, Georg, 14.9.40
 Feustel, Heinrich, Lager 8, Karl-Heinz, 23.7.40
 Gauler, Kurt, Werkstatt L, Kurt, 11.10.40
 Grün, Walther, Werkstatt C, Walter, 9.9.40
 Hansen, Karl, Wirtschaftsabt., Jens, 23.10.40
 Hornemann, Wilh., B.-Schrein., Norbert, 31.10.40
 Hungerland, Hermann, Walter, 17.9.40
 Humburg, Wilh., Werkstatt M, Harald, 25.10.40
 Huy, Richard, EVM, Hermann, 12.11.40
 Kautz, Heinrich, Werkstatt C, Wilhelm, 6.8.40
 Kieselbach, Kurt, Werkstatt B, Gerth, 14.9.40
 Klippert, Willi, Kontr.-Auto, Wolfgang, 20.8.40
 Knaut, Wilhelm, Lager 9, Lothar, 7.10.40
 Knierim, Karl, Mot. Montage, Heinrich, 27.9.40
 Köhler, Walther, Werkst. L, Werner, 14.11.40
 Kreuter, Heinrich, Lager 8, Kurt, 8.8.40
 Kühlborn, Kurt, Werkstatt H, Manfred, 31.10.40
 Mangold, Friedr., Werkstatt M 1, Horst, 15.9.40
 Marth, Heinrich, Werkstatt L, Karl-Heinz, 6.10.40
 Maurer, Georg, TBI R, Gerd, 9.11.40
 Meyer, Joh., Werkstatt M 6, Wilhelm, 28.10.40
 Möhle, Wilh., Werkstatt H, Manfred, 11.8.40
 Möller, Karl, Kesselhaus, Walter, 22.9.40
 Nolte, H., Werkstatt M 6, Klaus-Dieter, 18.10.40
 Nolte, Konrad, Werkst. M 10, Erich, 11.10.40
 Padalski, Karl, Werkstatt M, Waldemar, 15.10.40
 Pöckler, Hch., Werkstatt H, Dieter, 24.10.40
 Rupp, Johann, Werkstatt D, Wolfgang, 17.5.40
 Siebert, Emil, Eisengießerei, Werner, 8.11.40
 Simon, Christoph, Horst, 20.8.40
 Simon, Wilhelm, B.-Schreinerei, Wilfried, 15.10.40
 Sinning, Ernst, Werkstatt L, Karl-Heinz, 5.11.40
 Schäfer, Joh., Werkstatt M 31, Karl-Heinz, 1.10.40
 Schleuning, Otto, Werkstatt H, Dieter, 23.9.40
 Schmidtke, Ferdinand, Werk-Bahn, Norbert, 5.7.40
 Schwelzer, Konrad, Werkst. H, Werner, 20.9.40
 Temme, Albert, El.-Karren, Günter, 28.7.40
 Terjung, Albert, Tenderbau, Lothar, 13.7.40
 Thiele, Franz, Werkstatt K, Jürgen, 19.11.40
 Ullrich, Nik., B.-Schreinerei, Heinrich, 21.10.40
 Ullrich, Walther, Werkst. M 1, Karl-Heinz, 26.8.40
 Vogel, Hermann, Werkstatt H, Helmut, 8.11.40
 Vogt, Karl, Kraftwagen, Winfried, 19.9.40
 Weber, Gustav, Tenderbau, Günter, 1.11.40
 Weber, Wilhelm, Werkstatt M, Gerhard, 24.10.40
 Wegner, Wilhelm, Werkstatt H, Wilhelm, 4.9.40
 Wendt, Ernst, Lok.-Rahmenbau, Günther, 23.8.40
 Zaunseil, Wilhelm, Werkst. M 10, Rolf, 21.9.40
 Zinke, Fritz, Werkstatt H, Karl-Heinz, 15.8.40

Eine Tochter:

Acker, Gerhard, Margarethe, 3.11.40
 Acker, Georg, Werkstatt M 5, Irmgard, 21.10.40
 Berthel, Kurt, Tenderbau, Sieglinde, 22.9.40
 Bührmann, Max, Eisengießerei, Hildgund, 5.11.40
 Buhr, August, Zahnradfabr., Irmtraud, 8.2.40
 Damm, Heinrich, Turbo-Mont., Marianne, 11.11.40
 Decker, K., Werkstatt M 32, Heidelede, 29.8.40
 Dietrich, Hch., Werkstatt M 6, Helga, 19.8.40
 Doppler, Kurt, Werkstatt A, Hannelore, 19.9.40
 Drings, Heinrich, Kontr. Auto, Marianne, 15.10.40
 Eckhardt, Georg, Werkstatt C, Marlies, 14.8.40

Engelhardt, Joh., Werkstatt L, Marianne, 3.10.40
 Erdmann, Th., Werkstatt M 9, Heide, 21.10.40
 Franke, Gustav, Eisengieß., Rosemarie, 9.11.40
 Fuhr, Wilh., El. Rep. Werkstatt, Helga, 28.9.40
 Fuck, Berthold, Werkstatt A, Ingrid, 20.8.40
 Guthof, Heinrich, Erika, 11.11.40
 Hinse, Friedrich, Ingrid, 12.9.40
 Horn, Hch., El. Karren, Ilse, 1.10.40
 Humburg, Paul, Werkst. M 10, Karin, 23.8.40
 Käse, Heinrich, Lager 19, Ursula, 19.11.40
 Kehr, Jakob, Waltraud, 11.11.40
 Kiehlborn, Hch., Alu. Gießerei, Christa, 29.10.40
 Kleinert, Hch., Roh-Lager M 9, Marta, 11.9.40
 Meister, Artur, Werkstatt L, Christa, 17.11.40
 Mörrck, Karl, Werkstatt M, Erna, 1.11.40
 Müller, Wilhelm, Werkstatt C, Ingrid, 21.11.40
 Munsteln, August, Eisengießerei, Gisela, 16.8.40
 Noltemeyer, Wilh., Einfahr-Abt., Ingrid, 24.8.40
 Persch, Wilhelm, Reinhold, 2.8.40
 Rehbein, Friedr., Eisengießerei, Christa, 9.8.40
 Reiß, Friedrich, Werkstatt L, Edith, 3.10.40
 Ritzel, Hch., Werkstatt C, Ingrid, 26.9.40
 Rübenach, Johannes, Met. Eisengießerei, Waltraud, 16.9.40
 Rumpert, Hch., Werkstatt A, Renate, 22.10.40
 Sauvageoli, K., Werkst. M 10, Ingeburg, 20.8.40
 Sippel, Albert, Werkstatt H, Hannelore, 7.10.40
 Sütterlin, Ernst, Werkstatt H, Elisabeth, 3.11.40
 Schäfer, Ludwig, Christa, 18.10.40
 Schäfer, Andr., Werkstatt M, Rosemarie, 2.11.40
 Schlegel, Willi, Eisengießerei, Erika, 5.10.40
 Schmelz, Wilhelm, Anita, 14.9.40
 Schröder, Eduard, Werkstatt A, Martha, 15.8.40
 Vetter, Heinrich, Personal-Abt., Suse, 9.11.40
 Vogt, Hch., Rep.-Abt., Karin-Marianne, 7.11.40
 Vollmer, Friedr., Werkst. M 6, Brigitta, 25.9.40
 Washausen, Kurt, Werkstatt L, Marga, 17.11.40
 Warzemann, Anton, Dampfswagen, Gisela, 24.10.40
 Werner, Hch., Stehb. Abt., Renate, 25.10.40
 Willecke, Joh., Werkstatt L, Elfriede, 19.10.40
 Willius, Erich, Hildegard, 11.8.40

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Ein Sohn:

Baesch, Georg, 7/14, Hartmut, 4.10.40
 Bonack, Hans, WB/II, Gerd, 6.10.40
 Dammann, Gerhard, WBK, Günter, 2.10.40
 Foerder, Herbert, WK, Frank Peter, 15.9.40
 Langer, Richard, WBM, Jürgen, 28.9.40

Eine Tochter:

Becker, Werner, WBK, Hannelore, 3.10.40
 Kersten, Rudolf, 54/13, Hannelore, 7.10.40
 Koch, Rudolf, TKZ, Inge-Lore, 26.10.40
 Kraatz, Fritz, 55/25, Hannelore, 23.10.40



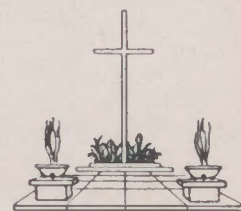
Henschel & Sohn, Kassel

Bornemann, Karl, Werkzeugbau, mit Marie Elise geb. Austermühl, 6.9.40
 Busch, Wilhelm, Werkzeugbau, mit Martha geb. Möller, 5.10.40
 Eberth, Heinrich, Hammerschmiede, mit Maria geb. Gillett, 28.9.40
 Fieder, Heinrich, Lager 12, mit Rosa geb. Horemann, 18.10.40
 Flammer, Adolf, Werkstatt M 9, mit Ernestine geb. Bick, 5.10.40
 Göbel, Friedrich, Lok.-Montage, mit Katharina geb. Krug, 5.10.40
 Grebe, Wilhelm, Werkzeugbau, mit Mathilde geb. Anders, 21.9.40
 Hellwig, Robert, Halle 01, mit Emilie geb. Schlecht, 11.10.40
 Henne, Wilhelm, Lohnbüro, mit Marie Helene geb. Bopp, 9.11.40
 Herdes, Johann, Halle 1, mit Anna geb. Griesel, 21.9.40
 Krieger, August, Gießerei, mit Martha geb. Günther, 28.9.40

Lange, Willi, Werkzeugbau, mit Elisabeth geb. Sauerbrei, 17.10.40
 Oppermann, Heinrich, Werkstatt CS, mit Anna geb. Hammann, 27.9.40
 Pfeil, Johann, Werkstatt B, mit Elise geb. Peter, 24.8.40
 Pott, Wilhelm, Werkstatt M 10, mit Gertrud geb. Krück, 12.10.40
 Rose, August, M 9, mit Anna geb. Brübach, 26.10.40
 Roske, Fritz, Einkauf, mit Hilde geb. Suckrow, 2.11.40
 Schilling, Alfred, Lok.-Montage, mit Katharina geb. Pfeiffer, 12.10.40
 Schindewolf, Karl, Werkstatt CS, mit Maria geb. Koch, 26.10.40
 Schneider, Hans, Obering., Büro Dr. Hinz, mit Erna Elisabeth, geb. Hugo, 22.10.40
 Schönbach, Georg, Werkstatt CS, mit Erna geb. Dembowy, 3.8.40
 Schwedes, Hch., Kesselschmiede, mit Sophie geb. Wagner, 14.9.40
 Sittig, Heinrich, Kesselschmiede, mit Maria geb. Ronshausen, 29.9.40
 Stünkel, Karl, Werkst., mit Anna geb. Lengemann, 12.9.40
 Thöne, Josef, Halle 1, mit Jenny geb. Messing, 7.9.40
 Wilhelm, Heinrich, Lok.-Rahmenbau, mit Johanna geb. Eichmann, 19.10.40
 Wüßling, Gerhard, BBS, mit Annemarie geb. Staub, 11.10.40
 Zaun, Christoph, Kesselschmiede, mit Minna geb. Ehrhardt, 28.9.40

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Franchon, Margarete, TFZ, mit Paul Moßmann 19.10.40
 Ingwersen, Heinz, F, mit Maj geb. Högberg, 15.10.40
 Jandock, Fritz, KEM, mit Käthe geb. Piehl, 14.10.40
 Langneff, Gerhard, 65/34, mit Elise geb. Neitzel, 25.10.40
 Müller, Fritz, TKP, mit Ilse, geb. Schütte, 24.10.40
 Oederkoven, Franz, KBL, mit Elise geb. Kühn, 12.10.40
 Rohde, Wilhelm, TKT, mit Lucia geb. Plachzek, 19.10.40
 Sadowski, Erwin, WBA, mit Anna Martha geb. Stahlberg, 12.10.40



Henschel & Sohn, Kassel

Ehefrau Christine des Albrecht, Louis, 30.9.40
 Appel, Friedrich, 16.10.40
 Becker, Konrad, 10.10.40
 Ebinger, Johannes, 21.10.40
 Ehefrau Anna des Ehmer, Karl, 2.11.40
 Knabe Rolf des Feustel, Heinrich, 6.10.40
 Göschel, Alfred, 11.11.40
 Griesel, Christian, 12.11.40
 Gunkel, Karl, 12.11.40
 Ehefrau Martha, des Hansteln, Karl, 16.11.40
 Honnecker, August, 9.10.40
 Killan, Adolf, 20.9.40
 Kianke, Heinrich, 15.10.40
 Kokott, August, 2.10.40
 Kranz, Gottfried, 18.9.40
 Ehefrau Marie des Prinz, Hubert, 21.9.40
 Rudolph, Philipp, 27.10.40
 Ehefrau Wilhelmine des Teichmann, Feodor, 3.10.40
 Thöne, Julius, 27.10.40
 Ehefrau Ilse des Wagner, Hermann, 16.10.40

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Ehefrau Minna des Kremp, Ferdinand, 17.10.40