



Der Henschelstern

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



Februar/März 1940

Nummer 2/3

Henschel beim Aufbau im Deutschen Osten



Eine Henschel-Lokomotive auf einer wiederhergestellten Brücke

Aufnahme: H. Ulbrich-Hannibal

Recht schnell ist deutsche Gründlichkeit und deutscher Aufbauwille mit den Zerstörungen der Polen im Verkehrswesen des Deutschen Ostens fertig geworden. Besonders auch im früheren Korridorgebiet, das an sich schon von der polnischen Eisenbahnverwaltung sträflich vernachlässigt war, hat die Deutsche Reichsbahn recht gründlich die Aufräumung der zerstörten Anlagen und ihre Wiederherstellung durchgeführt. Kaum, daß unsere Soldaten auf ihrem stürmischen Vormarsch weitergeeilt waren, begannen bereits die Eisenbahntruppen und der Arbeitsdienst mit den Aufräumarbeiten auf den Bahnhöfen und Strecken.

Ihnen folgten die Gleisbauzüge und die Kolonnen volksdeutscher Eisenbahner. Die geschlagenen Polen hatten reichlich Arbeit hinterlassen. Sämtliche Brücken waren vernichtet; vielfach waren die Brückenpfeiler gesprengt. Besondere Gleis-Aufreißmaschinen hatten auf manchen Strecken kilometerweit die Geleise zerstört. Stellwerke, Wasserwerke, Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen waren beschädigt und unbrauchbar gemacht.

In unermüdlicher Arbeit stellten die Eisenbahner und Arbeitsmänner im ehemaligen Korridorgebiet innerhalb von 25 Tagen 13 Brücken und 93 Weichen sowie

HENSCHEL-WERKE
Aktiengesellschaft
Fachbücherei



Die Brahe-Brücke eingleisig wieder befahrbar

Aufnahme: H. Ulbrich-Hannibal

360 Kilometer Gleisanlagen wieder her. Schon nach wenigen Tagen waren kurze Strecken, nach einigen Wochen auch die durchgehenden Eisenbahnlinien soweit in Ordnung, daß die Züge wieder planmäßig verkehren konnten.

Auf Bild 1 zieht gerade eine Henschel-G 10-Lokomotive den ersten planmäßigen Zug über eine von den Polen zerstörte, soeben wiederhergestellte Brücke. Um die Brücke trotz der Zerstörung schnell wieder befahrbar zu machen, wurde der Fluß in Röhren abgeleitet und die Brücke dann mit Beton ausgegossen. Die G 10-Lokomotive mit vierachsigem Tender stammt aus den Jahren 1918/21; sie wurde damals zu mehreren hundert an die Preußische Staatsbahn geliefert.

Bild 2 zeigt eine Henschel-Lokomotive, die auf der zerstörten, vorerst eingleisig wiederhergestellten Brahebrücke anrollt. Auch diese Aufnahme vermittelt uns einen Eindruck vom Anteil unserer Erzeugnisse am Wiederaufbau im Deutschen Osten.

Daß diese Mitarbeit nicht nur auf den früheren Korridor begrenzt ist, sondern sich auf das Gesamtgebiet erstreckt, konnten wir bereits durch unsere Schilderung der Arbeit in der Lokomotiv - Fabrik Chrzanow und die Urteile von vielen Henschel - Fahrern unserer Geländewagen belegen. Auch in dem ehemals polnischen Flugzeug-Werk in Rzeszow, dessen Verwaltung der Henschel-Flugmotorenbau Altenbauna übernommen hat, regt sich neues Leben. Heute wollen wir den vielen rühmenden Zeugnissen über die Henschelsche Wertarbeit das Schreiben eines Auto - Fachmanns, unseres Vertreters Fritz Wieczorek in Breslau, anfügen, der unserer Firma schrieb:

„Von den Unfall- und Beschuß-Schäden abgesehen, die bei der Schnelle, mit der die Operationen durchgeführt wurden, und der sehr schlechten Straßenverhältnisse als gering bezeichnet werden können, haben sich nach Ansicht vieler Truppenführer und Fahrer Henschel-Wagen in Polen ganz hervorragend bewährt.

Äußerungen wie „die Henschel waren meine Elefanten“, oder „von allen deutschen Last - Kraftwagen sind die Henschel die unempfindlichsten“ habe ich wiederholt gehört.

Insbesondere hat man den „6 J“ der schweren Transportformationen, die z. T. ohne jede Pflege wochenlang auf den von der kämpfenden Truppe zerfahrenen und zerschossenen Straßen, soweit solche überhaupt vorhanden waren, strapaziert wurden, uneingeschränktes Lob gezollt.

Die Ersatzteil-Anforderung war dementsprechend gering und konnte meist prompt vom hiesigen oder einem anderen Ersatzteilleger befriedigt werden. Die rechtzeitige Auffüllung der Konsignationslager hat sich also auch für die Truppe, ebenso für das Werk, als auch für meine Instandsetzungs-Betriebe vorteilhaft ausgewirkt. Dank dieses Vorrates konnte ich von den in meine Werkstätten zur Instandsetzung eingelieferten Lastkraftwagen aller möglichen Marken die Henschel-Wagen am schnellsten abfertigen und dafür wiederholt Anerkennung der Einheitsführer und Truppeningenieure verdienen.“

Die Aufbauarbeit der Firma Henschel, die Bewährung ihrer Erzeugnisse wird jeden Henschelaner mit besonderer Genugtuung erfüllen.

Henschel-Wagen auf polnischen Straßen

Aufnahme: Presse-Bild-Zentrale



16 000 HENSCHEL-NUTZKRAFTWAGEN



ALBERT SACK

Drei neue Henschel-Omnibusse Typ 40 S 3 N

Werkfoto: H & S

Vor 15 Jahren, am Nachmittag eines frühherbstlichen Regentages des Jahres 1925, wagte sich das erste Henschel-Lastkraftwagen-Fahrgestell, ein 5-Tonner mit 50 PS Vergasermotor, heimlich, nur mit Wissen der unmittelbar daran Beteiligten, durch das Tor des Werkes Mittelfeld hinaus auf die Straße. Weisungsgemäß sollte dieser Erstling nach einigen Minuten Fahrt umkehren. Vorsicht bei den ersten „Gehversuchen“. Kein Führerhaus bot Schutz gegen der Witterung Unbilden. Sturm und Regen peitschten der vier Mann starken Besatzung ins Gesicht. Wie kam es, daß die Weisung zur schnellen Umkehr nicht befolgt wurde? Sportlich begeisterte Erregung, die Freude am ersten Erfolg, das spontane Gefühl des „historischen“ Augenblicks, das alles ging mit Besatzung und Fahrzeug durch. Nur vorwärts! Vorwärts! Umkehr hätte Rückzug bedeutet. Der kleine 4-Zylinder-Motor überwand ohne Störung den Wind, den Regen und die von vielen Schlaglöchern aufgewühlte Landstraße. Nach 35 km Fahrt in einer Stunde und 20 Minuten wurde Warburg erreicht. Das Ganze halt! Vernunft siegte über Begeisterung. Erschöpft von der Erregung und erschrocken über ihre eigenmächtige Kühnheit mußten die 4 Männer mit ihrem Schützling zu kurzer Rast verschlafen. Noch vor Einbruch der Dunkelheit nahm Mittelfeld den Ausreißer wieder unter die Fittiche. Der erste Kampf, der erste Sieg. Jetzt war der Bann gebrochen. Glückliches Zeichen für die Zukunft. Nun vorwärts! Vorwärts! Hirne und Fäuste regten sich mit freudigem Übereifer in allen damals noch ganz kleinen Kraftwagen-Abteilungen der Konstruktion, des Betriebes und Vertriebes, dem Henschel-Kraftwagenbau die Grundlage zum Leben und Gedeihen zu schaffen. Könnt Ihr Euch noch entsinnen, Ihr von der alten Garde des Kraftwagenbaues, Ihr Schlosser, Dreher, Monteure, Einfahrer, Ingenieure und Kaufleute, dieser schweren, aber gerade darum stolzen und schönen Anfangszeit? Ist Euch noch bewußt, wie es dann mit unserem Kraftwagenbau auf einmal, fast in kühnen Sprüngen, vorwärts ging, trotz in vielen Dingen unzulänglicher und kurzsichtiger Behandlung der deutschen Kraftwagenbelange durch die Systemregierungen, trotz des stürmenden Wettlaufes von 14 eingeführten und über das Hinzukommen des Henschel-Kraftwagens nicht gerade begeisterten Konkurrenzunternehmen? Steht Euch wenigen ersten Mitarbeitern in der kaufmännischen Abteilung noch vor Augen, wie schwer es war, im Gewühl des wilden Preisunterbietungskampfes unserem jungen Fabrikat

in Einführung und Absatz steigende Geltung zu verschaffen? Und Ihr ältesten Henschel-Kraftfahrleute wißt noch ein Lied davon zu singen, daß der größte Feind des Nutzkraftwagens in der Systemzeit die Straße war, die doch eigentlich sein Lebenselement und erster Freund sein sollte. Zur Verhütung weiterer Abnutzung vieler Landstraßen wurde der Lebensraum des Nutzkraftwagens durch behördliche Verordnungen stark eingeeengt. Die zur bleibenden Erinnerung an die erste, glücklich verlaufene Einfahrt von uns erkürte und auch heute noch benutzte Einfahrstraße Kassel — Warburg sperrte uns 1927 die Wegebaubehörde für den Einfahrdienst und erst nach langem Hin und Her gestand man uns eine Teilstrecke von nur 10 km auf Widerruf zu. Und dennoch! Der Vorwärtsdrang des Henschel-Wagens war nicht aufzuhalten. Schon um 1927 sprach die Öffentlichkeit von ihm als einem Qualitätsfahrzeug, fürwahr eine schnell errungene Anerkennung der tüchtigen und gewissenhaften Arbeit der Henschelaner. Beachtlich war die Absatzsteigerung im Zeitraum 1927-1930. Mit wachsendem Interesse verfolgte die Bevölkerung der Heimatstadt Kassel das Gedeihen des jungen Sprößlings ihres größten Industrieunternehmens. Schon sah man in jener Zeit Henschel-Omnibusse bei Reichspost und Reichsbahn. Bald gesellte sich die damalige Reichswehr mit einer ersten größeren Serienbestellung hinzu. Schon im April 1926 kamen die ersten zehn Betriebsstoff-Tankkraftwagen zur Ablieferung und damit wurde ein großes, uns auch fernerhin treu gebliebenes Absatzgebiet eröffnet. Schon erquickte 1926 ein auch heute noch im Dienst befindlicher Henschel-Sprengkraftwagen die Straßen seiner Heimatstadt. Schon traten schließlich die ersten Henschel-Fahrgestelle ihren Weg über das große Wasser nach Brasilien an. Aber in unsere Freude über solche Früherfolge fielen auch im Auf und Ab des Schicksals Wermutstropfen. 1931/32 stieg das politische und wirtschaftliche Barometer in Deutschland auf Orkan. Er erfaßte auch unsere Henschelei in allen ihren Zweigen. Das Gespenst der Arbeitslosigkeit griff uns an die Kehle. Fast drohte das junge Schiffelein unseres Kraftwagenbaues zum Sinken zu kommen. Aber auch in jener Zeit schwerer deutscher Not regte sich im Henschel-Kraftwagenbau neues Leben. Unser Dieselmotor erstand in jenen Tagen und war berufen, bald einen ersten Platz unter den Antriebsarten der Henschel-Fahrzeuge einzunehmen.

Januar 1933! Zeitenwende! Adolf Hitler riß das Steuer herum. Eine der ersten seiner Maßnahmen galt der Rettung, Ordnung und Entfaltung des deutschen Kraftfahrwesens. Nun wurde der Begriff der Arbeit als Dienst am Vaterland geadelt. Nun wurde die Straße, bisher Stiefkind der Systemzeit, Lieblingskind der neuen Zeit. Nun riß der reinigende Sturmwind die Tore unserer

Kraftwagenwerkstätten weit auf. Hinein fluteten die Scharen an die Werkbänke, zum Motoren- und Fahrgestellbau, zur Einfahrabteilung, zur Gießerei, zur Tischlerei, zu den mechanischen Werkstätten und in die Büros. Alte Henschelaner, in der Notzeit der Arbeitslosigkeit anheimgefallen, zogen wieder ein. Freude und neuen Lebensmut brachten sie mit. Junger Zuwachs verstärkte die Reihen. Größer wurden die Aufgaben, zu deren Bewältigung Adolf Hitler die Leute des deutschen Kraftwagenbaues rief. Zu Tausenden schnellte die einstmalige kleine Henschel-Belegschaft von Hunderten empor. Größer und größer die Produktionszahlen, die das neue Deutschland von uns forderte. Wie Pilze wuchsen in Mittelfeld die neuen Arbeitshallen aus der Erde empor. Wo ist jene unscheinbare Kraftwagenmontage von 1360 Quadratmetern geblieben, die in einem Ausschnitt der Mittelfelder Halle 10 die Erfordernisse der Anfangszeit befriedigen mußte? Ein gewaltiges Gebiet von nahezu 45 000 Quadratmetern hat sie längst aufgesogen und ist die geräumige und lichte Wohnung für unseren Kraftwagenbau geworden. Und wenn zehn Jahre hindurch, von 1925 bis Mitte 1935, schon 5 000 Kraftfahrzeuge das Werk verließen, so konnten im Tempo der neuen Zeit in den letzten 4½ Jahren 11 000 Henschel-Fahrzeuge in die Welt hinausgesandt werden. Der deutschen Wehrmacht ist der Henschel-Geländewagen ein unentbehrlicher Helfer, der erst jüngst im Feldzug gegen Polen seine Feuerprobe bestanden hat. Viele Henschelwagen dienen auf den Motorsportschulen des NSKK gründlicher Fahrausbildung des jungen Nachwuchses. Die Zahl der 1926 abgelieferten drei ersten Henschel-Reichspostomnibusse ist zu vielen Hunderten angewachsen. Der Henschel-Reichsbahnomnibus ist eine oft gesehene Erscheinung. Auf den Straßen der deutschen Städte und Gauen, auf den Reichsautobahnen, in Europa und vielen überseeischen Ländern fahren unter dem sechszackigen Henschelstern Tausende von Henschel-



Drei Henschel Reichspost-Omnibusse aus verschiedenen Entwicklungsabschnitten Foto: H & S

wagen. Aber der blitzartige Aufschwung des deutschen Kraftfahrwesens bedarf im Vaterlandsinteresse der Lenkung in geordnete Bahnen. Auch hier greift die Hand Adolf Hitlers ein. Opfer des einzelnen Unternehmens müssen zur Erstarkung des Ganzen gebracht werden. Splitter fliegen vom alten Gebäck. Das neue Haus soll befreit sein von dem normlosen Durcheinander sich überstürzender Typen und Konstruktionen. Einfach und übersichtlich soll die neue Fassade sein. Inmitten solch' bewegter Entwicklung, erschaffen in harter Kriegszeit, hat der Jubiläums-Kraftwagen Nummer 16 000 noch vor Ablauf des Jahres 1939 seine Fahrt angetreten. Dringende, kriegswirtschaftliche Notwendigkeit ließ ihm keine Zeit, unsere ihm zugedachte Ovation in Gestalt einer besinnlichen Stunde der „Leute vom Bau“ abzuwarten, ja, vielleicht neben seinem großen Bruder, der demnächst fertigwerdenden Jubiläums-Lokomotive Nr. 25 000, die gemeinsamen Wünsche der gesamten Henschelaner entgegen zu nehmen. Aber jetzt beim Herannahen der Fertigstellung der 25 000sten Lokomotive soll der kleinere Bruder nicht zu kurz kommen. Unser „Henschelstern“ sei uns der Mittler. Henschelaner vom Kraftwagenbau, laßt uns in schwerer, doch stolzer Zeit einen Augenblick verweilen. Henschel-Kraftfahrzeug Nr. 16 000! Wir schauen und fühlen in Dir die Verkörperung unserer gemeinsamen Arbeit in fünfzehn bewegten Jahren, die Summe treuen Fleißes und zäher Mühen und lassen uns erfassen von Stolz und Freude über das Erreichte und vom Gefühl gegenseitigen Dankes zwischen Betriebsführung und Gefolgschaft. Glückliche Fahrt dem Sechszehntausender! Dann aber neu an die Arbeit. Jene Begeisterung und Freude am Erfolg, die einst im kleinen die vier Arbeitskameraden bei der Einfahrt des ersten Henschel-Wagens beseelte, soll in vielfältigem Ausmaße die große Zahl der Kraftwagen-Henschelaner anfeuern zu weiterem glücklichen Gelingen. Vorwärts, vorwärts! Volle Kraft voraus!



Werkfoto: H & S

Aus der Frühzeit des Henschel-Kraftwagenbaus: Die erste Lieferung für die damalige Reichswehr



Der Hauptplatz in Ankara
mit dem Denkmal Kemal-Atatürks

Aufnahmen: Wilhelm Nölker

Als Richtmeister in der Türkei

Vor einigen Wochen wurde die Aufmerksamkeit der Welt auf ein schweres Erdbeben gelenkt, das weite Gebiete Anatoliens heimsuchte und nach amtlichen türkischen Meldungen über 30 000 Todesopfer gefordert hat. Kilometerlange Erdrisse bis zu 4 Meter Breite klaffen dort im Boden, die Erdstöße, denen inzwischen noch weitere gefolgt sind, haben unzählige Häuser zum Einsturz gebracht. An dem bisherigen wirtschaftlichen Aufbau dieses Gebiets, das das nordöstliche Grenzland der Türkei darstellt, hat auch die Firma Henschel & Sohn maßgeblichen Anteil gehabt. Gerade im vorigen Jahre wurde eine Henschel-Schneeschleuder nach Erzerum, der Hauptstadt Anatoliens, geliefert. Der mit dem Transport beauftragte Richtmeister Wilhelm Nölker schilderte uns während seines Urlaubs in Kassel seine Erlebnisse in der Türkei. Nölker fuhr 1938 nach der türkischen Hauptstadt Ankara, um dort mit den inzwischen eingetroffenen neuen Henschel-Lokomotiven Probefahrten zu machen und ihre Ablieferung vorzubereiten. Die Stadt Ankara, die Schöpfung Kemal Atatürks, macht einen europäischen, großstädtischen Eindruck. Breite, mit Blumenanlagen gezielte Asphaltstraßen, große monumentale Bauwerke, Sportanlagen sowie der lebhafteste Verkehr unterstreichen das Bild der neuen türkischen Hauptstadt. Nachdem in Ankara die Lokomotiven abgeliefert waren, erhielt Richtmeister Nölker von Kassel den Auftrag, dreißig Dampfstraßenwalzen am südlichen Abhange des Taurusgebirges zu montieren. Durch 36 Tunnels, gewaltige Felseinschnitte, die zum Teil mit Schnee bedeckt waren — ist doch das Taurusgebirge bis zu 3 800 Meter hoch — ging es in abwechslungsreicher Fahrt in eine tropische Landschaft am Mittelmeer, wo Apfelsinen und Bananen und viele tropische Pflanzen gedeihen. Die Arbeit bei 50—60° in der Sonne war recht anstrengend. Trotzdem konnten die Walzen an ihren einzelnen Bestimmungsorten richtig abgeliefert werden. Kaum war diese Arbeit in der südlichen, heißesten Zone der Türkei vollendet, da wurde Nölker be-

stimmt, eine Henschel-Schneeschleuder für die türkische Staatsbahn nach Erzerum zu bringen. Wieder ging es zurück nach Istanbul. Dort wurde die Schneeschleuder auf einen türkischen Dampfer verladen. Man fuhr 4½ Tage bei ruhiger See am Ufer des Schwarzen Meeres entlang. Auf dem Deck waren viele türkische Reisende mit Hab und Gut untergebracht. Das Lösch- und Laden an den Anlegestellen bot immer wieder ein abwechslungsreiches Bild. So wurden die an Bord mitgeführten Schafe zu 4—5 Stück an den Füßen zusammengebunden und mit dem Kran entladen — den Orientalen ist der Begriff der Tierquälerei fremd. In Trabzon mußte die vollkommen verschaltete, 5 Tonnen schwere Schneeschleuder auf einen Schleppkahn umgeladen und dann am Kai mit einem alten morschen Handkran auf die Erde gebracht werden. Jedoch, dies war noch nicht die schwierigste Arbeit bei der Ablieferung, denn 320 km beschwerlicher Weg über hohes Gebirge durch unwirtliche und fast unerschlossene Gebiete standen noch bevor. Die nur für die Schiene bestimmte Maschine mußte so aufgebaut werden, daß sie auf Lastwagen fortgeschafft werden konnte. Auf 2½ Tonnen-Lastwagen ist das schwierige

Der Weg über das Pontische Gebirge nach Erzerum



Werk unter Mithilfe von 8 türkischen Arbeitskräften denn auch gelungen.

Zunächst mußten noch allerhand Papiere in Ordnung gebracht und die Einreise in die Militärzone Erzerum erwirkt werden. Auch mit Lebensmitteln mußte man sich umsichtig eindecken. Im 5 km-Tempo, manchmal im Schnecken-tempo, bei wechselnden Steigungen im Regen, Eis und Schnee, vorüber an ganz gefährlichen Stellen, ging es langsam nach Erzerum. Wild und romantisch wechselten Berge und Schluchten. Auf der engen Straße, der einzigen Fernstraße in Armenien nach dem Kaukasus, ist überdies ein reger Verkehr. Mußte der erste Wagen nicht gerade verspannen, dann fuhr er voraus, um entgegenkommende Fahrzeuge zu warnen. Übernachtet wurde verschiedentlich in ganz einfachen Hütten. Die Schlafgelegenheit muß sich dort jeder selbst mitbringen.

Schon vor Erzerum erhielt der Transport eine Gendarmeriebegleitung. Der Aufenthalt in der Stadt, die man glücklich erreichte, war an genaue polizeiliche Meldungen geknüpft. Richtmeister Nölker war froh, als er der Stadt den Rücken kehren konnte, denn sie liegt 2 200 m hoch, so daß es empfindlich kühl war; auch beunruhigte Nölker die Ungewißheit, was aus der europäischen Spannung werden würde. Man schrieb den August 1939, und er hatte in Anatolien seit 4 Wochen keine Nachricht aus der Heimat erhalten.

Nach stürmischer Seereise über das Schwarze Meer kam Nölker nach Istanbul zurück. Weitere Reisen führten ihn nochmals nach der südlichen Türkei und nach Ankara. Insgesamt legte er in der Türkei 31 768 km auf



Die Schneeschleuder nach der Ankunft in Erzerum
In der Mitte der Verfasser

Aufnahme: Wilhelm Nölker

der Eisenbahn und 3 500 km auf dem Meere oder auf der Straße zurück.

Nölker versichert, daß es ihm aus eigener Anschauung, obgleich er nur auf sich selbst angewiesen war, möglich gewesen sei, Land und Leute aufs beste kennenzulernen, allen Sprachschwierigkeiten zum Trotz. Besonders das Erdbebengebiet hat er noch gut in Erinnerung. Einige kleinere Erdstöße hat er selbst wiederholt in der Türkei erlebt. Im Dezember 1939 traf er wieder in Kassel ein. Die Stadt Sivas, die er zum Standort für einen neuen Auftrag nehmen sollte, hat unter dem jetzigen Erdbeben mit am meisten gelitten. Nölker hat es somit einem Zufall zu verdanken, daß er nicht von diesem schweren Naturereignis in Mitleidenschaft gezogen wurde. Gegenwärtig ist er damit beauftragt, seine vielseitigen Erfahrungen, die er in der Türkei sammelte, zum Nutzen unserer Firma auswerten zu helfen.

Dr. Robert Henschel



Dr. Rob. Henschel, der jüngere Bruder unseres Betriebsführers Oscar R. Henschel, ist als weiterer Geschäftsführer in die Geschäftsführung der Henschel & Sohn GmbH., in Kassel, eingetreten. Es ist dort vornehmlich seine Aufgabe, dem Betriebsführer bei der durch den Krieg hervorgerufenen Mehrarbeit zur Seite zu stehen.

Dr. Rob. Henschel gehörte bereits seit 1928 dem Aufsichtsrat der Henschel & Sohn AG und später dem Beirat der Henschel & Sohn GmbH. als stellvertretender Vorsitzender an, wodurch er mit den Verhältnissen der Firma näher vertraut ist. Seit 1938 ist er auch Mitglied des Aufsichtsrats der Henschel Flugzeugwerke AG in Schönefeld bei Berlin-Grünau.

Aufnahme: Dittmar, Kassel

KLEINE MITTEILUNGEN

Am 8. Februar besuchte eine Wirtschaftsabordnung aus Mandschukuo, bestehend aus den Herren Präsident Soji Yamamoto, Generaldirektor Tokujivo Kubota und Sekretär Haruo Yonemoto, die Henschelwerke in Kassel. Bei einem Rundgang durch die wichtigsten Abteilungen in Kassel, Rothenditmold und Mittelfeld wurde der Abordnung die Bedeutung des Unternehmens gezeigt. Geschäftsführer Dr. Robert Henschel gab bei einem Empfang der Freude der Firma über den Besuch Ausdruck.

*

Aus dem Felde schreibt uns der Arbeitskamerad Vogtmann, beschäftigt in Abteilung M 11 Mittelfeld, daß er mit 5 anderen feldgrauen Henschelanern auf der Rückkehr aus Polen längeren Aufenthalt in Wien hatte. Sie ließen es sich nicht nehmen, das Werk Wiener-Neustadt aufzusuchen, wo sie ihnen bekannte Arbeitskameraden aus Kassel antrafen, mit denen sie einige gemütliche Stunden verbrachten.

*

Daß auch im Kriege die Henschellastkraftwagen mit ihren bekannten Vorzügen hergestellt werden, wurde den Besuchern der Wiener Messe Mitte März gezeigt. Henschel hatte einen 4½ To Zweiachs-Lastkraftwagen mit 95 PS, ein geländegängiges Dreiachs-Fahrgestell, das mit einem 100 PS 6 Zylinder Vergasermotor ausgerüstet ist, sowie ein Schnittmodell des 6 Zylinder Henschel-Lanova Diesel-Motors ausgestellt. Die Ausstellungsgegenstände fanden große Beachtung.

*

Im Laufe des Februar wurden die ersten Lokomotiven aus einem Auftrag fertig und abgeliefert, den unser Werk in Kassel jetzt für die Lettische Staatsbahn ausführt. Im Ganzen handelt es sich um einen Auftrag auf 20 Lokomotiven, mit dessen Ausführung Henschel nach Lettland insgesamt 50 Lokomotiven des gleichen Typs geliefert haben wird.

*

Betriebsführer Oscar R. Henschel hat auch in diesem Jahre 150 erholungsbedürftigen Kindern der Gefolgschaft von H & S einen kostenlosen Kuraufenthalt von 4 Wochen in einem Solbad gestiftet.

BETRIEBSTREUE

„Im Hause Henschel ist eine Betriebstreue vorhanden, wie man sie selten findet“, so erklärte Gauleiter Weinrich im Juli v. J. anlässlich einer Betriebseinladung an die ältesten, im Ruhestand lebenden Henschelarbeiter. Mindestens 35 Jahre Betriebsangehörigkeit, im Durchschnitt 40 Jahre, einige sogar über 50 Jahre hatten die Eingeladenen aufzuweisen. Mit berechtigtem Stolz konnte der Betriebsführer Oscar R. Henschel die Tatsache hervorheben, daß nicht nur Einzelne so lange dem Betrieb angehören, sondern daß auch häufig 3, ja 4 Generationen der gleichen Familie bei Henschel gearbeitet haben. Eine solche Werksverbundenheit und Betriebstreue sei die Grundlage für die in aller Welt geschätzte Werkmannsarbeit der Firma Henschel.

Wir sind den Hinweisen auf lange Betriebszugehörigkeit nachgegangen und haben zunächst jene Gefolgschaftsmitglieder festgestellt, die 4 Generationen hindurch bei Henschel & Sohn gearbeitet haben oder noch arbeiten. Hier sind folgende vier Familien zu nennen, deren Betriebszugehörigkeit in den entsprechenden Jahreszahlen erläutert ist:



Werkfoto: H & S

Die sechs Brüder Eberhardt, die sämtlich jahrzehntelang bei Henschel tätig sind.

Urgroßvater

Kaspar George
Hilfsarbeiter
vom 12.1.60 bis 13.10.70

Friedrich Gernand
Hilfsarbeiter
vom 1.10.71 bis 1.3.72
und vom 22.5.83 bis 19.10.85

Georg Staub
Schmied
vom 6.9.73 bis 25.4.98

Wilhelm Hilke
Kesselschmied
vom 21.9.77 bis 12.11.84

Großvater

Ludwig George
Dreher
vom 20.4.81 bis 28.3.02

Justus Gernand
Lackierer seit 14.5.14

Heinrich Staub
Bürovorsteher
Rothenditmold, Werksbüro
vom 25.10.80 bis 31.12.25

August Hilke
Hilfsarbeiter
vom 13.6.90 bis 27.3.26

Vater

Christian George
kaufm. Angestellter
Lager 9, seit 15.3.09

Heinrich Gernand
Schlosser
43 L/1920-23 u. seit 28.7.36

Heinrich Staub
Werkmeister
W. Mi. seit 17.10.07

Heinrich Hilke
Schleifer
W. M. seit 1.6.12

Sohn

Fred George
Werkstoffprüfer-Lehrling
Labor seit 3.4.39

Heinrich Gernand
Schlosserlehrling
M 10 seit 11.4.39

Willi Staub
Schlosserlehrling
seit 13.4.39

Heinz Hilke
Schlosserlehrling
seit 19.4.38

114 Henschelaner arbeiten bereits in der 3. Generation in der Firma.

Ein weiterer Beweis von Betriebstreue sei mit der Tatsache angeführt, daß ein Vater, der 31 Jahre lang in der Firma Henschel & Sohn beschäftigt war, seine sechs Söhne sämtlich dem Werk zuführte. Es handelt sich um den Arbeitskameraden Christoph Eberhardt, der vom 6. März 1879 bis zum 21. Januar 1906 in der Kesselschmiede tätig war. Seine sechs Söhne sind:

Philipp Eberhardt	Abteilung K	41 Jahre bei H&S tätig
Hans Eberhardt	Abteilung M3	37 " " " "
Barth Eberhardt	Abteilung H1	30 " " " "
Oskar Eberhardt	Abteilung K	26 " " " "
Georg Eberhardt	Abteilung M2	22 " " " "
Gustav Eberhardt	Abteilung M2	20 " " " "

Vater und Söhne haben bisher die Zahl von 213 Jahren im Dienst der Firma aufzuweisen. Ein ähnliches Beispiel für die Verbundenheit einer ganzen Familie zum Werk bieten auch noch eine Reihe anderer Familien, deren Mitglieder bei Henschel arbeiten, jedoch bei keiner ergibt sich eine so stattliche Zahl.

Seit Jahren veröffentlicht der „Henschelstern“ in jeder Ausgabe die Jubilare. Seit dem Jahre 1907 zählt die Firma 1985 Arbeiter und 380 Angestellte, die ihr 25-jähriges Arbeitsjubiläum begehen konnten und 33 Ar-

beiter und 10 Angestellte mit 40 jährigem Arbeitsjubiläum. 22 Arbeiter und 5 Angestellte erreichten eine 50jährige Betriebszugehörigkeit. 1939 gehörte ein Viertel der Gefolgschaft länger als 10 Jahre dem Werk an, davon hatte die Hälfte mehr als 20 Dienstjahre.

In guter wie in schlechter Zeit bildeten diese mit dem Werk verwachsenen Henschelaner den Kern der Betriebsgemeinschaft. Sie haben die Jahre des Niedergangs miterlebt, wie es sie immer einmal gegeben hat, wenn auch niemals so schwer wie 1931/32; sie haben durchgehalten bis in die Jahre neuen Aufstiegs, wo neue Arbeitskameraden, neue Meister und Betriebsleiter zur Bewältigung der wachsenden Aufgaben hinzukamen. Sie gaben ein Vorbild, das die ganze Betriebsgemeinschaft verpflichtet. Es ist nicht von ungefähr, daß aus den zahlreichen Feldpostbriefen einberufener Henschelaner dieser Geist treuer Verbundenheit und enger Werkszugehörigkeit spricht. In jedem Schreiben bringen die Arbeitskameraden an der Front zum Ausdruck, wie sehr sie sich mit dem Werk und seinem Gedeihen verwachsen fühlen. Immer wiederholt sich der Wunsch, nach der siegreichen Beendigung dieses uns aufgezwungenen Krieges wieder an der Arbeitsstelle stehen zu können, von der sie zu den Fahnen geeilt sind.

HS126 AN DER FRONT



Von großer Wichtigkeit: „Die Fliegerkamera“



Die Waffe wird geprüft



Die Maschine steht startklar



Letzte Einsatzbesprechung vor dem Start

Genau wie die anderen Henschelerzeugnisse, über deren Bewährung in Kriegzeiten der „Henschelstern“ laufend berichtet, haben auch die Henschel-Flugzeuge stolze Leistungen aufzuweisen. Wiederholt haben Fachblätter und bebilderte Zeitungen Bildberichte vom Einsatz der Hs 126 gebracht, die übereinstimmend die Leistungsfähigkeit und den Erfolg unserer jüngsten Erzeugung schildern. Mit besonderer Freude verzeichnen wir heute die Zuschrift eines Henschelaners im Felde, der ebenfalls nur Günstiges über die Hs 126 berichten kann.

Soldat Erich Rupprecht von der Bauabteilung von Henschel & Sohn, der bei einer Fliegerstaffel im Westen dient, schreibt u. a.:

„Ich diene dem Vaterland in einer Staffel, in der meistens Hs 126 eingesetzt werden. Am meisten freute ich mich, daß es mir von meinem Staffelkapitän erlaubt wurde, in einem von meiner Firma hergestellten Flugzeug als Beobachter einen Flug mitmachen zu können. Nicht unterlassen möchte ich, Ihnen mitzuteilen, daß sich die Flugzeuge gut bewähren und daß man sehr zufrieden ist.“

Ohne Verluste ist es natürlich nicht abgegangen, aber der Einsatz entsprach auch restloser Erkundung.

Ich hoffe weiterhin, daß unsere Gemeinschaftsarbeit im weiteren Kampf bestehen wird und grüße alle Arbeitskameraden, die noch im Werk an unserer Waffe schmieden.“

Den Wunsch, daß die Gemeinschaftsarbeit von Heimat und Front den uns aufgezwungenen Kampf siegreich bestehen wird, teilen alle Henschelaner, die auch in der Kriegserprobung der Hs 126 einen weiteren Beweis für den Erfolg Henschel-scher Wertarbeit sehen.

Aufn. (2) P.-K. Cofferré, (1) P.-K. Ritter, (1) P.-K. Ritter (Presse-Bild-Zentrale) (1) P.-K. Dietrich, (3) P.-K. Dietrich (Presse-Bild-Zentrale)



Auf dem Weg zur Front



So sieht der Beobachter seinen Flugzeugführer



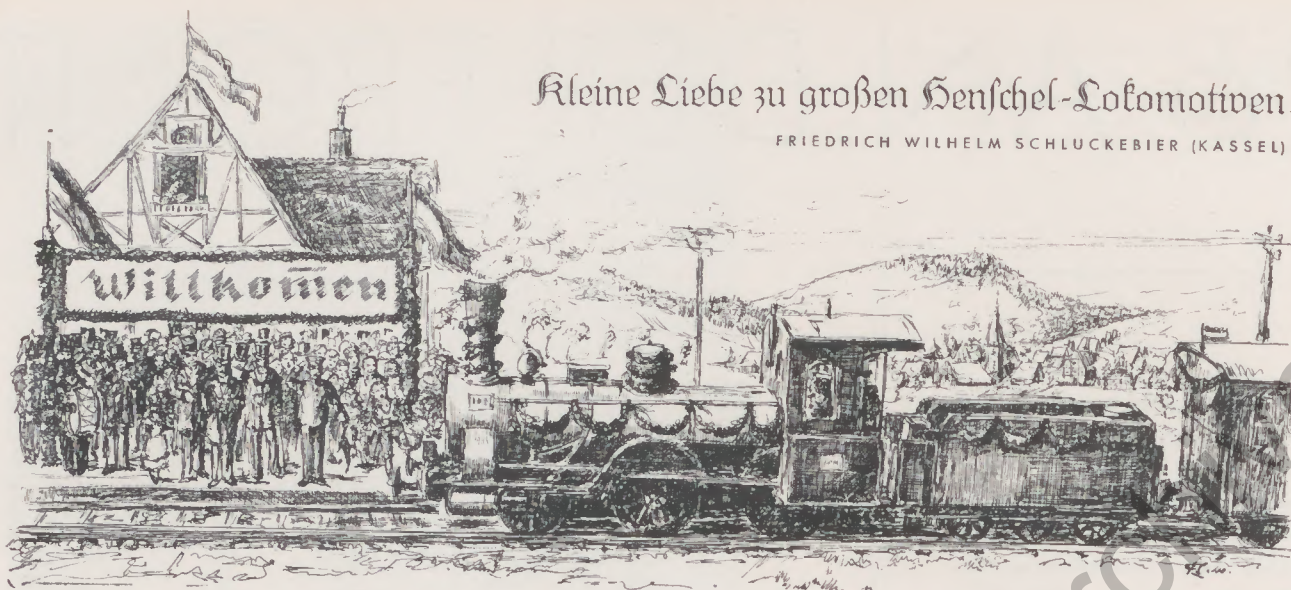
Vom Feindflug zurück



Erster Bericht

Kleine Liebe zu großen Henschel-Lokomotiven

FRIEDRICH WILHELM SCHLUCKEBIE (KASSEL)



Zeichnungen: Franz Schnabel, Kassel

Peter Rosegger oder sonst ein Großer des Geistes und des Herzens hat einmal gesagt, daß man sich der Einfalt seiner Jugend nicht zu schämen brauche, — auch sie sei ein Stücklein der Allmacht Gottes. Wir alle, wenn wir einmal über das Blüten- und Wunderland der frohen Jugend Rückschau halten, stoßen dann auf Dinge, die mit dieser Allmacht des Schöpfers zu tun haben und schämen uns ihrer nicht, selbst jetzt nicht, da schon Jahrzehnte seit jenen Tagen über die heimatlichen Berge davongegangen . . .

„Und mit viel Dampf und viel Gebräus — fährt der Zug zum Bahnhof naus!“ Das war das erhebende Lied, das wir vor mehr als 35 Jahren da drunten irgendwo vor den Toren Frankfurts an den grünen Spessartbergen sangen, als die erste Kleinbahn durch einen bis dahin sehr abgeschiedenen Landstrich fuhr. Wer hatte aus der Nähe bis dahin, bis zu jenen Tagen, da sich die Russen und die Japaner bei Port Arthur bekriegten, aus den stillen heimatlichen Dörfern einen regelrechten Eisenbahnzug gesehen? Wenige nur. Höchstens der oder der in der Schulklasse, der einmal in einem Hanauer Krankenhaus die Mandeln herausgenommen bekommen hatte oder um den Blinddarm erleichtert worden war! Wir ändern alle begnügten uns damit, in der Ferne den ungeheuren Rauchfahnen nachzusehen, unter denen die Schnellzüge von Hamburg nach Basel das Tal hinabtrasteten und träumten davon, wie Rosegger mit seinem Paten, „auch einmal im Dampfswagen zu fahren“. Dann aber war ein neuer

Landrat gekommen, der war für Handel und Wandel und für eine neue Bahn. Nachts hatte ich Tränen im Auge über die Fluchworte, die mein lieblicher Vater dem Bahnbau widmete, als er ein Stück Ackerland, auf dem kaum eine unserer Geißeln satt wurde, für die Strecke abgeben sollte.

Und dann, an einem glockenklaren Herbsttag, der leuchtend über den gesegneten Landstrichen stand, wehten von dem kleinen, aber sauberen



... war es die eigene Aufregung oder der scheinbar spöttische Blick des Landrats . . .

Bahnhöfchen, das sie nahe den Schienen erbaut hatten, Fahnen und Tannenkränze und ein vom alten Weißbinder Patz gemaltes Schild: „Willkommen!“ Über dem „Willkommen“ jedoch sah man noch einen frischen Strich, weil es eilig war und der Meister das zweite „m“ vergessen hatte. Das war aber nicht schlimm; es sind schon ärgere Dinge geschehen . . . Weiß einer um die Seligkeit, die sich uns Kindern bemäch-

tigte und der Erwachsenen nicht minder, als es hieß: „Morgen früh kommt der erste Zug?“ Da mußte man dabei gewesen sein! Feierliche Männer liefen, leise vor sich herredend, auf dem neuaufgeschütteten „Bahnsteig“ einher. Der Gemeinderat. Der Bürgermeister, der jetzt lange schon siebzig ist, hat es bis heute nicht vergessen, daß er, als der Zug blank und nagelneu herangekommen und der Landrat auf der Plattform erschienen war, in seiner Rede stecken geblieben war. Zuhause hatte sein Lenchen sie ihm erst noch abgehört, aber hier war es auf ein Mal mit Allem zu Ende. Entweder war es die eigene Aufregung oder der scheinbar spöttische Blick des Landrats — kurz und gut, ich höre heute noch die feierlich hergesagten Worte: „Und so hoff' und wünsch' ich, daß alle Mängel erfüllt und alle Wünsche mit der Bahn abgestellt werden!“ Ein Rippenstoß des Beigeordneten, eines weißbärtigen Revierförsters, brachte den Bürgermeister nicht zur Verbesserung, sondern nur zur Wiederholung seines Fehlers. Noch einmal stellte er die Wünsche ab, aber das „Hoch!“ auf die neue Bahn folgte und alles, was da Beine hatte, durfte sich das Wunder ansehen. An diesem schönen Herbsttag, da allenthalben an den Höhen die ersten Kartoffelfeuer brannten und man auch die Glocken der entferntesten Dörfer hören konnte, habe ich die erste Freundschaft mit Henschel-Lokomotiven geschlossen. Ich sehe heute noch meine Landsleute vor mir, wie sie feierlich das blinkende Schild des Kasseler Welthauses wie ein Heiligtum bestaunten und studierten und eben so viele Male den Namen des Herrn Kreisvaters Landrat von Baumbach lasen, den sie bislang nur unter Steuerzetteln hatten prunken sehen. Als der Lokomotivführer, vor dem sie dank seiner blitzblanken, schönen Uniform mit dem goldenen Maschinchen am Kragen am liebsten alle stramm gestanden hätten, gar die Türe zu seinem peinlich sauberen Führerstand öffnete und einen Blick auf die schimmernde Herrlichkeit der Hebel, Räder, Griffe und Manometer tun ließ, da war der Seligkeit kein Ende! Mächtiger als alle Fürsten der Welt dünkte uns damals der Mann, obgleich er auch nur ein Sterblicher war mit schwarzem Kaffee in der Kanne und Leberwurst auf dem Brot. Er hatte uns die Pforten des Paradieses geöffnet, er, der jetzt, dem scharfen Trillerpfeif des Zugführers gehorchend, sein Gefährt unter Dampf setzte. Von allen Seiten her liefen die Menschen über die Äcker, achteten nicht der umplumpsenden Kartoffelsäcke, sondern wollten alle, ob Greis, ob Junge, ob Magd, ob Herrin oder Knecht, ganz, ganz nahe den ersten Zug sehen. Nebensache war in diesem Augenblick die Ernte geworden — wohin man kam, redeten die Leute von der Bahn und dem schier unermeßlichen Segen, den sie bringe. Der

Lehrer in der Schule hatte seine Not, wenn in den nächsten Tagen die Kleinbahn mit ihren Ziegel- und Kohlenwagen in Sicht war — auch mit der allergeringsten Aufmerksamkeit hatte er nicht mehr zu rechnen. Zumal uns keiner das Geld gab, auch einmal mit dem Wunderding zu fahren.

Doch — einmal habe ich es gedurft. Da stand in dem tiefen Durchstich zwischen unserem Acker ein Bauzug. Am nächsten Übergang hatte dessen Maschine zwei oder drei jener schwarzen Sättigungsmittel verloren, die das Butterbrot und die warme Mahlzeit jedes rechtschaffenen Ofens darstellen. Fast zitternd an allen Gliedern hob ich die drei schwarzen Steine dem Lokomotivführer hinauf. Der Mann mochte wohl sehen und fühlen, was in mir vorging, denn er sagte ruhig: „No, komm' nur emol eruff!“ Das hieß, daß ich zu ihm durfte in sein Reich! Ein wenig später sagte er: „So, etzt darfst du emol peife!“ Ich mußte einen schwarzen Messergriff ziehen, worauf ein lauter Pfiff erscholl. Bis zur nahen Haltestelle durfte ich, stolzer als ein König, dem sein Volk huldigt, mitfahren. Seit diesem Tage war ich hoffärtig gegen meine Schulkameraden, die aus purem Neid mich nicht anders wie „Maschinist“ nannten . . .

— So etwas bleibt einem im ganzen Leben unvergessen. Es wurde wieder wach, als ich vor nicht langer Zeit im Werkhof der Kasseler Henschelbetriebe stand und Zeuge war, wie eine stattliche Zahl neuer großer Lokomotiven auf eine weite Reise in ferne Länder, nach Iran, gingen. Gingen mit einer Gleichmütigkeit,

als handele es sich um eine Stundenfahrt nach Hannover. Wieder kurze Zeit später stand ich in einer blinkenden Henschel-Lokomotive, die in Stromlinienform erbaut, mit einer Geschwindigkeit von 175 km heute einen unserer schnellsten Züge in Norddeutschland fährt. An all diesen Zeugen deutschen Schaffenswillens und deutschen Erfindergeistes las ich das gleiche Schild, das auch vor fast vierzig Jahren die arme, kleine Kleinbahnlokomotive mit Stolz trug und womöglich noch heute trägt: „Henschel & Sohn, Kassel“.

Ließ ich es mir als Junge auch nicht träumen, daß ich einmal die Geburtsstätte der ersten Lokomotive, die ich aus der Nähe sah, besuchen würde, so bin ich aber heute umso stolzer, daß ich es nun tun konnte. Denn von der schlichten Heimat herüber läuft ein unsichtbares, dennoch leuchtendes Band zum Weltgeschäft, auf dem nur zwei Worte stehen: „Deutsche Wertarbeit!“ Diese Wertarbeit aber wird auch in künftigen Jahren den Ruf unseres lieben Vaterlandes hochhalten und Deutschland den Staaten der Welt um ein Weiteres voraus sein lassen!



„No, komm' nur emol eruff!“

Die „KdF“-Bühne Henschel

Die Betriebsspielgruppe unseres Werkes hat auch in den vergangenen Wochen ihr Spiel vor den Soldaten in Kurhessen fortgesetzt. Welche Anerkennung diesen Arbeitskameraden zuteil wird, die in uneigennütziger Weise ihre Freizeit der Ausspannung und Unterhaltung den Soldaten widmen, geht aus dem Schreiben eines Divisions-Kommandeurs hervor, der an den Betriebsvolksbildungswart Reif folgendes schrieb:

„Die „KdF“-Betriebsspielgruppe der Firma Henschel hat sich unter Ihrer Leitung in uneigennützigster Weise unter Opferung der eigenen Freizeit für die Freizeitgestaltung der Truppen meines Befehlsbereiches häufig eingesetzt.“

Aus Anlaß der am 13. 1. 1940 erfolgten 25. Wehrmachtsveranstaltung möchte ich die Gelegenheit benutzen, Ihnen und sämtlichen Darstellern auf diesem Wege herzlichst für Ihre Tätigkeit zu danken. Der Beifall, der Ihnen bei den Vorstellungen zuteil wurde, wird Ihnen gezeigt haben, wie sehr Sie den richtigen Ton gefunden haben. Ich selbst schätze Ihr aller Wirken besonders hoch ein, da es das Bedürfnis der Truppe nach Ablenkung und Aufheiterung befriedigt und somit einen wertvollen Beitrag für die Hebung der Stimmung und der Schlagkraft darstellt.

Ich bitte diesen meinen Dank und meine Anerkennung sämtlichen Mitwirkenden sowie der Direktion der Fa. Henschel übermitteln zu wollen.“

Aufnahmen: Kurt W. L. Mueller, Kassel



HENSCHEL=WOCHEN FÜR FREIZEITGESTALTUNG

in Kassel vom 17. bis 24. Februar 1940



Bild 1: Feierliche Eröffnung durch Geschäftsführer Dr.-Ing. Hinz. Im Hintergrund: Henschel-Orchester u. Henschel-Chor

Bild 2: Blick in die Ausstellung von Freizeitarbeiten

Bild 3 und 4: Ehrengäste besichtigen die Ausstellung:

Bild 3 von links: Innenarchitekt Laurisch, Gauleiter Staatsrat Weinrich, Geschäftsführer Dr. Robert Henschel, Geschäftsführer Dr. Fleischer

Bild 4 von links: Dr. Albrecht, Reichshauptamtsleiter Claus Selzner, Oberstleutnant von König, Gauobmann Köhler, Betriebsobmann Müller

Bild 5: Eine Gruppe der Turner bei ihrer schwierigen Übung

Bild 6: Mit dem Lustspiel „Pension Schöller“ stellte sich die Henschel-Bühnenspielgruppe erfolgreich vor

Bild 7: Die Henschel-Betriebsschachgruppe besiegt die Betriebsschachgruppe Spinnfaser 11½ : 2½

Bild 8: Konzertabend des Henschel-Orchesters mit Hanny Hiege als Solistin

Bild 9: Der letzte Abend vereinigte alle zum fröhlichen Ausklang

Werkfotos: H & S

DIE MADONNA AUF DER WERRABRÜCKE



Links Ludwig E. Grimm, rechts neben ihm Werner Henschel. Die Unterschriften unter der Zeichnung lauten: „del.* Cassel im Herbst 1828. Gesehn auf unser Rückreise v. Nürnberg zwischen Meiningen u. Liebenstein.“ Wiedergabe mit Erlaubnis der Landesbibliothek Kassel.

Eine Erinnerung an Werner Henschel

In der Landesbibliothek zu Kassel werden zahlreiche Briefe der Gebrüder Grimm an Werner Henschel (1782—1850) aufbewahrt, den Sohn Georg Christian Carl Henschels, der als Bildhauer hoch geachtet war. Noch heute erinnern berühmte Werke wie das Bonifatiusdenkmal in Fulda an Werner Henschels künstlerisches Schaffen; im „Henschelstern“ Jahrgang 1938, Heft 4, Seite 79, ist sein Lebenswerk ausführlich gewürdigt worden.

Unter den Briefen in der Landesbibliothek zu Kassel fanden wir jetzt bei werk- und familiengeschichtlichen Forschungen eine bisher unbekannte Zeichnung, die sich als ein Werk Ludwig Grimms herausstellte. Über die Entstehung des Bildes enthalten die Erinnerungen Ludwig Grimms einige Angaben. Danach befanden sich Werner Henschel und sein Freund Ludwig Grimm im Herbst 1828 auf der Rückreise vom Dürerfest in Nürnberg, wo beide an der Dreihundertjahrfeier des Todes von Albrecht Dürer teilgenommen hatten. Der jüngere Bruder der berühmten Sprach- und Märchenforscher Gebrüder Jacob und Wilhelm Grimm, Ludwig Grimm, war als Maler und Kupferstecher in den gleichen Künsten wie Werner Henschel bewandert und dadurch aufs engste mit ihm befreundet. Die beiden Künstler erblickten beim Überschreiten der Werrabrücke in dem thüringischen Dorf Barchfeld an der Grenze der damals zu Kurhessen gehörenden Landschaft Schmal-

kalden ein Bild, das sie ungemein fesselte und das Ludwig Grimm zu der vorstehenden Tuschzeichnung anregte. Er selbst schreibt hierzu in dem romantischen Stil seiner Zeit:

„Als wir an die Werrabrücke kamen, stand ein Mädchen mit einem Kind auf dem Arme, das sie in ihren Mantel gehüllt. Alle Verhältnisse der Gestalt waren so schön, ihre Stellung so graziös, Augen, Mund und alle Gesichtszüge von so unbeschreiblich schönem Ausdruck, daß es sich gar nicht sagen läßt. Ebenso schön war auch das dreiviertel Jahre alte Kind, das sich an ihrem Hals hielt. Hier war nichts mehr zu komponieren. Das Bild war fertig, die Sonne war über den dunkelblau-violetten Rhönbergen am Untersinken, so daß deren Glanz und Strahlen sie umgaben, ein wahrer Goldgrund; dann die Krümmungen des Flusses an dem schönen, grünen Wiesental mit einzelnen hohen Gruppen von Bäumen, unter denen Hirten weideten. Rechts ragten die hohen Felsen vom Altenstein in die Höhe. Die Sonne ging prachtvoll unter. Wir gingen mit dem schönen Marienbild über die Brücke und sagten ihr Lebewohl. Sie wünschte uns glückliche Reise und zeigte uns den Weg nach dem Liebenstein. Wir blieben aber doch noch stehen, um sie zum letzten Mal zu sehen, da setzte sie sich neben den Fluß auf einen Stein und gab ihrem Kinde zu trinken.“

Aus diesen Eindrücken entstand die Zeichnung. Sie zeigt Werner Henschel als Mann im reifen Alter, wenige Jahre vor seiner Berufung als Lehrer der Modellier- und Bildhauerkunst an der kurfürstlichen Akademie der bildenden Künste in Kassel. W.B.

* delineavit — hat es gezeichnet



JUBILÄRE

IM MONAT FEBRUAR 1940

40

9. Februar 1940

Karl Knaust

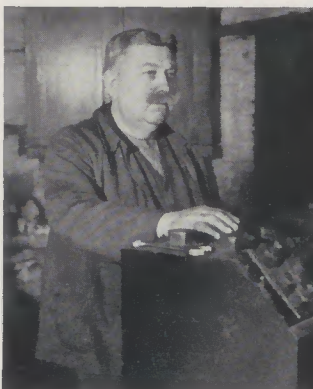
Schlosser, Lokomotivmontage
Kassel-R.

5. Februar 1940

Wilhelm Seitz

Stoßer, Werkst. M 1
Kassel-Harleshausen

25



24. Januar 1940

August Altmann

Presser, Kesselschmiede
Hümme



2. Februar 1940

Adam Seitz

Zuleger, Metallgießerei
Kassel



3. Februar 1940

Karl Koch

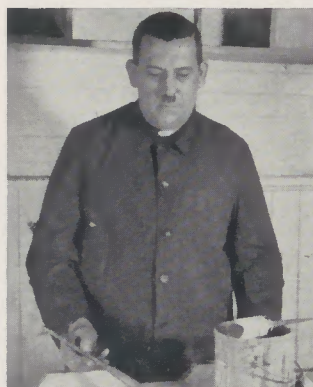
Dreher, Werkst. P
Immenhausen



6. Februar 1940

Heinrich Bollbach

Kranführer, Kesselschmiede
Kassel-R.



9. Februar 1940

Konrad Altmann

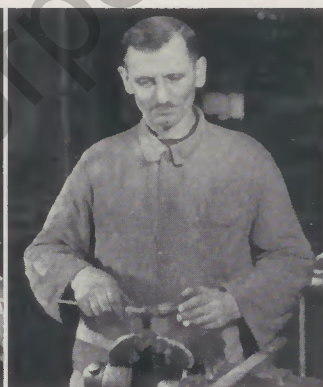
Lacklerer, Autolacklererei
Kassel



13. Februar 1940

Heinrich Kornrumpf

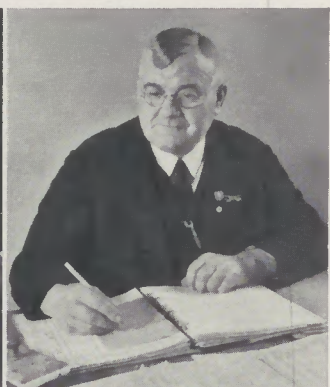
Fräser, Werkst. M 1
Kassel-Waldau



21. Februar 1940

August Pötscher

Schlosser, Werkst. W
Zierenberg



22. Februar 1940

Richard Stolle

Bürohilfsarbeiter, Wirtschaftsabteilung
Kassel



23. Februar 1940

Fritz Bunk

Werkmeister, Kesselschmiede
Kassel



26. Februar 1940

Johannes Guth

Schlosser, Werkst. M 2
Kassel-K.



28. Februar 1940

Richard Frey

Schweißer, Werkst. II
Kassel-R.



29. Februar 1940

Konrad Figge

Schleifer, Kesselschmiede
Kassel-Wilhelmshöhe

HORST PETERSDORFF ZUM GEDENKEN

Am 11. Januar 1940 führte uns im HFW eine Feierstunde zum Gedenken an Horst Petersdorff zusammen, der am 5. Januar 1940 den Fliegertod erlitt und nun zur großen Armee der Flieger eingegangen ist.

Horst Petersdorff wurde am 23. Dezember 1912 in Konitz geboren. Im Anschluß an sein Abiturientenexamen im März 1933, das er in Bartenstein (Ostpreußen) bestand, studierte er bis zum Juli 1934 Zahnmedizin. Einer inneren Berufung folgend, trat er am 20. Juli 1934 als Offiziersanwärter beim Heer ein und wurde am 20. April 1936 zum Offizier bei der Luftwaffe befördert. Nach seiner fliegerischen Ausbildung, während der Dienstzeit bei der Luftwaffe, schied er am 30. April 1937 aus dem aktiven Wehrdienst aus. Am 15. Juni 1937 trat er, 24½ Jahre alt, bei den Henschel Flugzeug-Werken als Einflieger ein.

Halbmast flatterten die Fahnen des Großdeutschen Reiches über unserem Werk, in dem Arbeitskamerad Petersdorff bisher mit uns schaffte. Nach Arbeitsschluß fanden wir uns, Betriebsleitung und Gefolgschaft, mit den Angehörigen unseres Kameraden Petersdorff im würdig geschmückten Aufenthaltsraum der Gefolgschaft ein. Das Werkorchester eröffnete die Gedenkstunde mit der Ouvertüre „Egmont“ von Ludw. v. Beethoven und leitete über zu den herzlichen Worten des Gedenkens von Betriebsführer Direktor Hormel:

„Petersdorff ist für uns solange nicht tot, als sein Geist mit uns lebt und wirkt“, führte der Betriebsführer aus und sprach weiter von dem uralten Wunsch des Menschen, zu fliegen, der doch erst seit etwa 50 Jahren Wirklichkeit geworden ist. Weiter sprach er vom Werden des Flugzeuges, welches als das gemeinsame Produkt aller, also vom Konstrukteur, Ingenieur, Meister, Arbeiter bis zum Pilot anzusehen ist. Die Aufgaben des Einfliegers seien nicht so romantisch, wie sie so oft in Erzählungen, Filmen und Büchern dargestellt werden. Ja, der Beruf des Einfliegers erfordere eine unbändige Liebe, starkes Verantwortungsbewußtsein, kühnen Mut und über die technischen Kenntnisse hinaus das sichere Gefühl für das Arbeiten aller Teile der Maschine. Ein mit diesen Gaben bedachter Einflieger kröne die Arbeit aller.

Wörtlich fuhr Direktor Hormel fort:

„Auch Petersdorff war einer jener Männer, die in nimmermüder Arbeit dem Ganzen dienen. Er hat sich mit seiner ganzen Persönlichkeit für seinen Beruf eingesetzt und seine Liebe zur Fliegerei unter den letzten Beweis gestellt.

Sein Wesen war gekennzeichnet durch eine große Lebensfreude. Mit welcher Lust ist er seinem Beruf nachgegangen und mit welcher Liebe hing er an seinen Arbeitskameraden und an dem Werk. Oft hat er im Kreise seiner Angehörigen über diese Tatsachen gesprochen und sie teilnehmen lassen an dieser Freude. Diese Feststellung ist ein schlagender Beweis für die Lauterkeit seines Wollens, für den Einsatz des ganzen Menschen. Es war nicht eine augenblickgebundene Leidenschaft, sondern tiefes inneres Verantwortungsbewußtsein.

Sein kameradschaftliches Verhalten war vorbildlich. Wie oft haben seine Arbeitskameraden gesagt: Petersdorff ist „in Ordnung“. Dieser Ausdruck kennzeichnet sinnfällig die Meinung seiner Mitarbeiter. Sie haben alle gern mit ihm zusammengearbeitet, in seiner Frische und Schlagfertigkeit.

Seine militärische Erziehung machte sich auch im Dienst bemerkbar: Offen, gerade und stets das rechte Wort. Wenn einmal verärgert, war er gleich wieder

voll Humor. Oft bereitete er seinen Kameraden frohe Stunden durch Erzählungen in seinem heimatlichen Dialekt. Und wie hatte er seinen Körper in der Gewalt, wenn er seine akrobatischen Fertigkeiten zeigte.

Er liebte den Skisport, in dem er neue Kraft für seine Arbeit fand. Wahrlich ein gesunder Geist in einem gesunden Körper.

Die Arbeit im Flugbetrieb war gekennzeichnet durch Sicherheit und Verantwortungsbewußtsein. Vor jedem Flug erkundigte er sich genau nach der ihm gestellten Aufgabe. Hatte er diese erkannt, so führte er sie pflichtgemäß und gründlich durch. Sein Vertrauen in das Erzeugnis seiner Arbeitskameraden war groß, genau so, wie deren Glaube an sein fliegerisches Können.

Der Sturzflug war für ihn prickelndes Erleben. Oft ist er von der Höhe heruntergebraust mit heulendem Motor, um dann über uns die Maschine abzufangen und davonzufliegen.

Für ihn waren die Arbeit und sein Beruf Freude und Segen. Er sah in seinem Beruf Erholung und Lebensziel. Alle persönlichen Eigenheiten traten noch einmal bei seinem letzten Flug in Erscheinung. Er erkundigte sich nach seinem Flugauftrag und bestieg die Maschine. Der Flug wird von Kameraden in einer zweiten Maschine begleitet. Nach kurzer Flugstrecke beginnt die Erprobung.

Er setzt zu dem so oft geflogenen Sturzflug an. Immer schneller wird die Maschine, immer lauter dröhnen die Motore, gradlinig geht die Bahn von 5000 m der Erde zu. — Da traf ihn der Tod, mitten im verantwortungsvollen Auftrag. Er sah ihn nicht und fühlte ihn nicht. „Es ist herrlich, in einer Zeit zu leben, die ihren Menschen große Aufgaben stellt“, sagte der Führer im Jahre 1933. Wir alle fühlen die tiefe Wahrheit, die in diesen Worten liegt. Gerade die Entwicklung der Luftfahrt stellt täglich neue Aufgaben, die bewältigt werden müssen. Die Bewältigung jedoch verlangt kühne und sichere Entschlüsse, die nur von ganzen Menschen gefaßt werden können. Dieser ganze Mensch ist gekennzeichnet durch eine eiserne Energie und einen unbeugsamen Willen.

Wann stand der kämpferische und aktive Mensch mehr im Vordergrund als heute? Draußen steht die Front am Westwall und über der Nordsee, um unser Vaterland zu schützen. — Hier steht die Front der Heimat, die in nimmermüdem Einsatz die Waffen für die kämpfende Front schmiedet. Beide sind eins und unzertrennlich, beide erfüllt vom selben Geist. So hat auch Petersdorff bis zum letzten Atemzug Volk und Führer gedient. Er hat mit kühnem Mut und praktischer



Erfahrung die Maschinen eingeflogen, die heute in der Hand unserer Luftwaffe der Beobachtung und Erkundung feindlicher Länder, der Abwehr von Angriffen und dem eigenen Vorstoß in feindliches Gebiet dienen. — Eine verantwortungsvolle, schöne und große Aufgabe.

Manchem von uns fällt es schwer, zu wissen, daß Du nicht mehr persönlich unter uns weilst. Eines aber können wir Dir versprechen, daß wir den Geist der Fliegerei weitertragen werden. Dieser Geist soll uns Ansporn zu neuer Arbeit sein, denn damit würdigen wir Dein Opfer.

Deinen Angehörigen sprechen wir unser tiefes Beileid

aus. Das Weiterwirken in Deinem Geiste soll ihnen Trost sein.

Dir aber danken wir für Deine Einsatzbereitschaft, Pflichttreue und ehrliche Kameradschaft.

Du bist eingegangen zur großen Armee der Flieger. Dein Heimgang ist für uns schmerzlich, aber wir sind stolz auf Dich."

Am 10. Januar 1940 wurde Horst Petersdorff in Neuruppin beigesetzt. Betriebsführung und eine Abordnung der Gefolgschaft gaben ihm das letzte Geleit.

Uns wird Horst Petersdorff ein leuchtendes Beispiel bleiben eines einsatzbereiten Arbeitskameraden, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden.

FAMILIEN-NACHRICHTEN



Henschel & Sohn, Kassel

Ein Sohn:

Albrecht, Eitel Fritz, Dr. Verwaltungsdirektor, Helmut, 6.2.40
Decker, Fritz, K.A. Kundendienst, Werk Mittelfeld, Dieter, 25.1.40
Engelke, Otto, Werkstatt H, Herbert 7.1.40
Funk, Ernst, Zahnradfabrik., Peter, 14.1.40
Giese, Konrad, Kr. Rep., Heinz, 18.1.40
Groß, Oskar, Werkstatt L, Werner, 16.1.40
Harth, Ludwig, Werkzeugbau, Franz-Josef, 23.12.39
Hinze, Gustav, Werkstatt C, Willi, 7.1.40
Kasperek, Walter, Werkstatt B, Wolfgang 13.12.39
Kiel, Karl, Werkstatt M 10, Dieter 31.12.39
Koch, Konrad, Werkstatt B, Karl-Heinz 12.1.40
Lauterbach, Willi, Werkstatt M 9, Werner, 14.12.39
Lömkert, Friedrich, Werkstatt M 10, Lothar, 8.12.39
Müller, Heinrich, Werkstatt L, Kurt, 22.12.39
Müller, Jakob, Finanzbuchhaltung, Klaus, 16.1.40
Pfannkuch, Joh. Georg, Zahnradfabr. Albert 3.1.40
Reinemann, Wilh., Mot.Montage, Martin, 14.1.40
Ringelberg, Otto, z. Zt. Militär, Winfried, 8.1.40
Springer, Wilhelm Kr.Rep., Kurt, 9.12.39
Viehmann, Heinrich, Richard, 6.1.40
Winter, Wilhelm, Werkstatt B, Friedrich, 5.1.40
Zaun, Heinrich, Werkstatt M 31, Heinz, 6.1.40

Eine Tochter:

Ackermann, Louis, Werkstatt M 5, Irene, 1.1.40
Brandt, Karl, Eisengießerei, Helga, 10.1.40
Braun, Heinrich, Lok.-Rahmenb., Hildegard, 6.1.40
Brübach, Karl, Technische Auftragsabteilung, Rosemarie, 24.1.40
Eckel, Werkstatt P, Halle 1, Gerta, 11.1.40
Edelmann, Walter, Wilma, 16.12.39
Ehle, Heinrich, T. B. 12, Renate, 31.12.39
Hähner, Hans, z. Zt. im Felde, Margita, 7.1.40
Harres, Walter, El. Karren, Elfriede, 12.12.39
Heiter, Wilh., Werkstatt P, Hölle 1, Erika, 16.1.40
Heist, Erwin, Werkstatt H, Herwart, 17.12.39
Holthaus, K.V.B. Berlin, Helga, 24.12.39
Iffert, Fritz, Werkstatt IC, Ursula, 15.1.40
Mai, Gustav, Werkstatt IL, Ilse, 18.12.39
Maul, Heinrich, Werkstatt K, Marianne, 23.12.39
Müller, Emil, Werkstatt B, ohne Name, 14.1.40
Müller, Jakob, Werkstatt B, Rosa, 16.1.40
Müller, Otto, Militär, Ingrid, 9.1.40
Reuter, Hans, Werkstatt A, Margot, 29.12.39
Reyer, Wilhelm, z. Zt. im Felde, Karola, 10.1.40
Thone, Ernst, Lager 4, Ilse, 4.1.40
Vogler, Ludhard, Einkauf Kontingent, Maria Doris, 2.1.40
Werner, Hans, Werkstatt L, Margot, 13.1.40
Züschlag, Heinrich, El. Schw., Waltraud, 10.1.40

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Ein Sohn:

Gehrke, Adolf, TKA, Hans-Herbert, 30.1.40
Geraben, Erich, WBM, Hilmar, 19.1.40
Kühn, Alfred, Abt. 56/37, Peter-Alfred, 16.1.40
Krause, Johann, Abt. 56/60, Johann, 6.1.40
Moeck, Paul, WBK, Uwe, 22.1.40
Müller, Johannes, TKF, Hans-Joachim, 25.11.39

Eine Tochter:

Falkenhan, Max, WB/07, Bärbel, 3.1.40
Heyn, Walter, WBK, Ingeborg, 12.1.40
Konieczny, Franz, KBL, Christel, 6.1.40
Krause, Erwin, Abt. 61/34, Hannelore, 13.1.40
Paschke, Hans, WBT/II, Karin, 26.10.39
Werr, Hans, WBM, Brigitte, 11.1.40

Henschel Flugmotorenbau Altenbauna

Zwillinge:

Wallmaier, Hans, Anna und Emma, 27.12.39

Ein Sohn:

Buschmann, Albert, Dieter, 1.1.40
Gutmann, Ludwig, Horst, 7.1.40
Krug, Heinrich, August, 2.1.40
Mohr, Christoph, Heinz, 29.1.40

Eine Tochter:

Borleis, Karl, Erna, 14.12.39
Hornung, Wilhelm, Ruth, 23.1.40
Hoster, Franz, HFM, Luise, 9.1.40
Paar, Hermann, Anni, 7.1.40
Waßmuth, Justus, Christa, 22.1.40



Henschel & Sohn, Kassel

Altenhofen, Hermann, Lager 9, mit Emma geb. Landefeld, 30.12.39
Bohnert, Herbert, Einfahr. Abtlg. mit Johanna geb. Möller, 6.1.40
Bork, Johann, Hammerschmiede, mit Anna geb. Mergard, 23.12.39
aus dem Bruch, Ernst, Werkstatt M 5, mit Marie geb. Sellin, 13.1.40
Decker, Hans, Werkstatt B, mit Kunigunde geb. Wagner, 11.1.40
von Hagen, David, Werkstatt M 2, mit Maria geb. Botthof, 22.12.39
Horbrügger, Erich, Werkstatt M 31, mit Frieda geb. Tebus, 23.12.39
Humburg, Wilhelm, Kesselschmiede, mit Elfriede geb. Menger, 30.12.39
Klug, Ernst, Werkstatt M 1, mit Karoline geb. Schmehrer, 30.12.39
Kokos, Ignaz, Werkstatt M 2, mit Maria geb. Fischer, 15.12.39
Noback, George, Werkstatt M 6, mit Lina geb. Griesel, 3.1.40
Pfeffer, Heinrich, Werkstatt B, mit Elise geb. Appel, 6.1.40
Rocholl, Wilhelm, Werkstatt L, mit Maria geb. Hillmaier, 21.12.39
Schaab, Alwin, Werkstatt M 5, mit Paula geb. Schäfer, 23.12.39
Schmidt, Friedrich, Werkstatt M 5, mit Maria geb. Wiere, 6.1.40
Schuchhardt, Ludwig, Werkstatt M 1, mit Bertha geb. Döring, 24.12.39
Schulze, Walter, Werkstatt B, mit Johanna geb. Lehmann, Dez. 39
Seeber, Walter, Werkstatt M 1, mit Lieselotte geb. Linhart, 30.12.39
Stoffregen, Ernst, Werkstatt M 6, mit Martha geb. Schönewolf, 23.12.39

Tiggemann, Richard, Krankenkasse, mit Johanna geb. Becker, 27.12.39
Vogt, Christoph, Werkstatt A, mit Margaretha geb. Malers, 30.11.39
Wagner, Paul, Werkstatt M 31 mit Käthe geb. Nöding, 27.12.39
Weldhaas, Ernst, Lager 8, mit Dorothea geb. Hartleib, 30.12.39
Wiegand, Hugo, Werkchutz, mit Thusnelda geb. Ledderhose, 18.12.39

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Erdmann, Hildeg., KBL, mit Helmut Milde, 18.11.39
Frank, Hans, WB/II, mit Margret geb. Rieke, 23.12.39
Freiberger, Liselotte, KEA, mit H. Fischer, 30.12.39
Freymark, Heinz, TFD, mit Antonie Charlotte geb. Friedrich, 3.1.40
Heppner, Josef, TKR, mit Berta geb. Bablok, 29.1.40
Koschützky, Karl, Abt. 54/13, mit Hildegard geb. Leißring, 28.12.39
Ozegowski, Hans, TFS, mit Charlotte geb. Hering, 3.1.40
Panthe, Helene, AV, mit Fried. Benesch, 11.1.40
Schulz, Else, KEA, mit Kurt Weidner, 30.12.39
Seldenspinner, Alfred, WBM, mit Charlotte geb. Hoffmann, 25.12.39
Sorg, Josef, WB/II, mit Erna, geb. Litzke, 30.12.39

Änderung: Oktober 1939

Klockow, Ellen, W/II, mit Hans Albert Poeschel (nicht Preschel) 21.10.39



Henschel & Sohn, Kassel

Gefolgschaftsmitglieder:

Carl, Johannes, 13.1.40
Deterding, August, 13.1.40
Reinemann, Bernhard, 1.1.40
Rudloff, Otto, 10.1.40
Simon, Wilhelm, 14.1.40

Familienmitglieder:

Ehefrau Anna Elis. des **Boppenhäger**, Gottl., 29.12.39
 Knabe ohne Name des **Dettweiler**, Wilh., 2.12.39
 Sohn Günther des **Fuchs**, Max, TB 12, 31.12.39
 Kind Waltraud des **Hohmann**, Walter, 6.1.40
 Ehefrau Elisabeth des **Kirsten**, Martin, 6.1.40
 Tochter Rosemarie des **Seeger**, Heinrich, 8.1.40
 Tochter Rotraud des **Wagener**, Walter, 1.1.40
 Ehefrau Katharina des **Zaun**, Christoph, 4.1.40

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Sohn Hans des **Demmersdorf**, Walter, am 10.1.40
 Sohn Wolfgang des **Kaiser**, Ewald, 56/37, 28.1.40
 Sohn Siegfried des **Thymian**, Arthur, 22.1.40

Richtigstellung: Verfasserin des Aufsatzes in Nr. 1, Seite 4, „Ein Sparkassenbuch für kleine Soldatenkinder“ ist Frä. Friedel Schlegelndal, Werkführerin in Altenbauna.