



Der Henschelstern

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



August 1940

Nummer 8

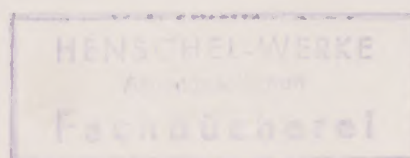


Motorisierte Truppen an der Spitze anderer Verbände treffen in Orléans ein

Aufnahme: PK v. Hausen, Pressebildzentrale Fr. OKW

IN VORDERSTER FRONT

Wo immer motorisierte Truppen an den Feind herangingen oder ihm dichtauf folgten, waren auch Henschel-Geländewagen dabei. Ihre Brauchbarkeit und vielseitige Einsatzmöglichkeit, die sich in Ost und West aufs neue bewährte, stellte der Zuverlässigkeit der Henschel-Werkarbeit ein ehrendes Zeugnis aus. Die Henschelaner können stolz sein, zu ihrem Teil zum Gelingen der großen Erfolge unserer siegreichen Truppen beigetragen zu haben.





Für das Vaterland starben den Heldentod unsere Arbeitskameraden

REINHOLD OHM

Klempner, Eintritt in die HFW am 6. 4. 1939
geb. am 12. 11. 1915 in Züllichow
Gefallen als Gefreiter im Juni 1940 in
Saison/Frankreich

BERNHARD KUJANEK

Niethelfer, Eintritt in die HFW am 7. 10. 1938
geb. am 21. 3. 1915 in Berlin
Gefallen als Gefreiter im Juni 1940
in Frankreich

KARL LAURISCH

Elektriker, Eintritt in die HFW am 1. 10. 1936
geb. am 25. 10. 1917 in Mittenwalde
Gefreiter, gestorben im Juni 1940 im
Feldlazarett 5 in Auxerre/Frankreich

Sie gaben ihr Leben für uns und für die Größe unseres Vaterlandes

Ehre ihrem Andenken!

Der Kampf um die Freiheit unseres Volkes erfordert höchste Opfer von jedem deutschen Volksgenossen. Der Soldat beschützt mit der Waffe unter Einsatz seines Lebens die Heimat. Angesichts der Größe dieses Einsatzes ist auch in der Heimat der Totaleinsatz die unbedingte Voraussetzung und Pflicht jedes einzelnen, alle Kräfte und Mittel für Volk und Reich zur Verfügung zu stellen. Dazu gehört vor allem, daß sich jeder die notwendigen Einschränkungen in der Lebensführung und Lebenshaltung auferlegt. Im Kriege werden Opfer verlangt, die eine gleichmäßige und gerechte Verteilung auf die Schultern aller Volksgenossen gebieten; denn die Erfahrungen des Weltkrieges haben gelehrt, daß die Umstellung der Wirtschaft und des privaten Erwerbslebens in Kriegszeit nach sozialistischen Grundsätzen vorgenommen werden muß. Gerade die Beibehaltung der kapitalistischen Ordnung 1914 hat zu einem wesentlichen Teil zu dem unglücklichen Ausgang des Weltkrieges beigetragen, und der Führer selbst hat den Grundsatz aufgestellt: „Niemand darf am Kriege verdienen!“ Arbeit, Disziplin und persönliche Einschränkung sind die gültige Marschroute der inneren Front.

Mit deutschem Geist und deutscher Arbeit werden wir in unzertrennbarer Schicksalsgemeinschaft den Kampf um Deutschlands Lebensrechte gewinnen und die Vernichtungspolitik Englands zunichte machen, werden wir alle Schwierigkeiten meistern. Die Gemeinschaft ist das oberste Prinzip des Sozialismus und muß ewig im Mittelpunkt all unseres Denkens und Fühlens stehen. Aus dieser Gemeinschaft schöpfen wir ungeahnte Kräfte, aus ihr bauen wir, der Soldat an der äußeren Front, der Werksoldat in der Heimat, die Freiheit für die Zukunft. Wie lange auch dieser Kampf noch dauern mag, das eine wissen wir heute bestimmt: Das deutsche Volk in seiner Geschlossenheit wird den Endsieg erringen. Es wird in selbstverständlicher Einmütigkeit seine Pflicht erfüllen und damit den Dank abtragen an die Helden, die für Deutschlands Größe ihr Leben gaben, und an unseren Führer.

Dr. Robert Ley

(Aus einer Rede bei einem Betriebsappell)





Drei Ritterkreuzträger als Gäste der Betriebsführung der Henschel Flugzeug-Werke
 Von links nach rechts: Oberleutnant Peitsmeyer, Major Weiß, Direktor Hormel, Oberleutnant Freiherr von Grothe
 Werkfoto: HFW

Gäste von der Front bei HFW

Nach Abschluß des großen Siegeszuges im Westen hatte die Betriebsführung der Henschel Flugzeug-Werke die Offiziere der erfolgreichen, mit unserer Hs 123 eingesetzten Formation in das Schönefelder Werk eingeladen und sie auf diese Weise einmal zusammengebracht mit Herrn Oscar R. Henschel sowie mit den Männern unserer Firma, die die Hs 123 erdacht und gebaut haben. In unserm festlich ausgestatteten Gemeinschaftsraum begrüßte Direktor Hormel die Gäste, deren drei das Ritterkreuz trugen, und überreichte Major Weiß als dem Kommandeur jener Kampfgruppe, die die Hs 123 als scharfe Waffe geführt, das Original des von Theo Matejko eigens geschaffenen Bildes, wie wir es bereits als Nachdruck der vorigen Ausgabe des „Henschelsterns“ beilegen.

Der Bitte unseres Betriebsführers folgend, ergriff sodann Major Weiß das Wort zu einer eindrucksvollen Schilderung aus dem Erleben des Krieges:

Zunächst möchte ich im Namen meiner Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften meinen Dank aussprechen für all das, was gerade dieses Werk uns zur Verfügung gestellt hat.

Ein Flugzeug, das schon vor Jahren konstruiert und durch die neueren Entwicklungen der Luftwaffe beinahe in Vergessenheit geraten war, wurde wieder herausgezogen und sowohl in der Tschechei wie auch in Polen und im Westen eingesetzt. Die langsamste Maschine augenblicklich und doch eine so furchtbare Waffe, daß das Frontheer uns immer wieder rief, weil es auf eine außerordentlich wirksame Unterstützung durch uns rechnen konnte. Wir alle hätten nicht erwartet, daß mit diesem Flugzeug derartiges zu schaffen war, da es ja ein Unterschied ist, ob man eine Maschine mit 240 st/km oder eine mit 450/500 st/km fliegt; außerdem ob diese Maschine nur 2 Maschinen-gewehre hat, während der Feind mit 8 Maschinen-gewehren auftritt. Ich muß also ganz besonders dafür danken, daß diese Maschine so ausgezeichnet durchkonstruiert, so wunderbar gebaut worden ist und daher unseren Einsatzanforderungen vollkommen entsprach. Ich muß dafür danken, daß in dieser Zeit, da wir draußen an der Front waren, das Werk sich in freundschaftlicher Weise mit einer Kolonne von Facharbeitern nach außerhalb zur Verfügung gestellt hat,

um dort unsere Verluste an Maschinen wieder durch gute, neue Maschinen bzw. durch Nachprüfung zu ergänzen.

Ferner haben unsere Männer durch das Werk auch einige Erinnerungen bekommen, und gerade dies wird unsere Gruppe mit dem Henschel Flugzeug-Werk immer wieder verbinden. Zu alledem nun dieses eindrucksvolle Bild, das uns, die wir draußen waren, eine kleine Widerspiegelung der tatsächlichen Verhältnisse bietet. Wenn auch die feindlichen Panzer nicht immer so gebrannt haben wie hier auf dem Bild, genügte es jedoch schon meistens, daß die Bomben dicht daneben gingen, so daß die Ketten zersprangen und die Besatzung den Kampf aufgeben mußte. Aber so sah es auch aus, wenn feindliche Panzer unsere eigenen beschossen und wir diese aus der Luft solange unterstützten, bis der Feind rückwärts rannte.

Für uns draußen ist es ein wunderbares Bewußtsein, daß die Heimat hinter uns steht. Viele von Ihnen waren sicherlich im großen Krieg und werden wissen, daß damals an der Verbindung zwischen Heimat und Front manches auszusetzen war. In Geborgenheit fühlt man sich draußen, da man weiß, daß die Heimat indessen arbeitet und schuftet und daß, wenn der Tag nicht ausreicht, die Nacht noch dazugenommen wird. Ganz klassisch zeigt sich das daran, daß gerade hier,



Von rechts nach links: Oberleutnant Freiherr von Grothe und Oberleutnant Peitsmeyer, die sich als Staffelführer in der Kampfgruppe des Majors Weiß durch hervorragende Tapferkeit und überlegte Führung ihrer Staffeln hervortaten. Des weiteren: Oberleutnant Rasch, Direktor Hormel.

wo die Maschinen für uns wieder in Ordnung gebracht wurden, die Werftarbeiter ihre Betten an die Arbeitsstelle mitgenommen und dort geschlafen haben, um auf jeden Fall die Truppe draußen recht bald wieder mit der Waffe zu versehen, die nötig ist, den Gegner zu schlagen. Das ist das große Verdienst dieses Werkes, daß so auf solider Grundlage aufgebaut und vor Jahren eine Maschine herausgebracht wurde, die nunmehr zu einer furchtbaren Waffe werden konnte. Ohne Grund wird es wohl nicht sein, daß innerhalb einer Gruppe, also innerhalb eines Bataillons, vier Offiziere mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet worden sind. Diese Tatsache ist ein Beweis dafür, was die Gruppe mit der Hs 123 geleistet hat, daß diese Waffe, die wir führten, von vernichtender Wirkung war. Ich möchte noch ganz kurz von unserer Tätigkeit an der Front berichten. Man spricht nicht gern davon, aber ich gebe bloß mal einen allgemeinen Überblick und wie es ungefähr vorstatten geht: Ich denke an einen Fall, da in der Gegend von Ham, Noyon, La Fère, Roye drei feindliche Divisionen eingeschlossen waren. Durch eine Lücke von etwa 10 km Breite versuchten 2–3 Regimenter sich der Umklammerung zu entziehen, obwohl durch die Aufklärung festgestellt war, daß dort starke Kolonnen marschierten. In etwa 1200 m Höhe warteten wir nun ab, bis die Kolonnen sich wieder in Bewegung setzten; dann wurden die Spitzen mit Bomben belegt. Wo sich Stauungen gebildet hatten, wurde sodann auf diese mit den letzten Bomben und mit MG-Schüssen eingewirkt. Die Folge davon war, daß die zurückweichende Truppe unserer vormarschierenden Infanterie infolge Fehlens von Kraftfahrzeugen usw. keinen Widerstand mehr leisten konnte. Immer dort, wo das Heer unsere Unterstützung brauchte, dort wurden wir angefordert, so daß unsere Abteilung ungehindert noch tiefer in das Herz des Feindes vorstoßen konnte. Was Ihre Maschinen so ausgehalten haben, möchte ich ganz kurz an einem Jagdangriff auf einen Schwarm einer Staffelflotte erläutern: Es war nördlich von

Namur, als ein Schwarm von 5 Hs 123 durch 12 Morane angegriffen wurde. Diese Flugzeuge wurden sämtlich abgeschossen. Unsere Flugzeugführer kamen alle heil nach Hause. Teilweise hatten die Rümpfe unserer Maschinen bis zu 50 Treffer erhalten. Eine dieser Maschinen wurde dann ein zweites Mal angegriffen und erhielt nochmals 30 Treffer, so daß sich im ganzen 80 Treffer in der Maschine befanden. Sie wurden einzeln mit einem Kreis versehen, das Datum wurde hineingeschrieben — und die Maschine flog weiter. Wenn wir zurückschauen auf unsere Tätigkeit, müssen wir sagen: in einer anderen Maschine hätten wir das, was von uns gefordert wurde, nicht leisten können. In den geringen Höhen also, dauernd unter dem Gewehr- und Maschinengewehrfeuer der Infanterie und dem Feuer der Flak, außerdem aus der Luft von Jägern bedroht, konnte man nur mit dieser Maschine dieser gegnerischen Abwehrkraft entkommen. Das ist also auch wieder etwas, was uns zu Dank verpflichtet. Daß die Zahl der Verluste, die in meiner Gruppe eingetreten sind, Gottseidank so gering geblieben ist, ist also darauf zurückzuführen, daß wir durch die Wendigkeit und Strapazierfähigkeit der Hs 123 dem Abwehrfeuer ausweichen und den feindlichen Jägern entweichen konnten. Gefangene Engländer erklärten uns auf unsere Frage: „Es war furchtbar mit diesen biplanes; wir haben verzweifelt auf sie geschossen, aber sie flogen immer wieder heimwärts!“ Und die Franzosen sagten: „Die Stukas waren das Schrecklichste, die Hölle!“

Da wir uns als einziger Verband mit Doppeldeckern an der Front befanden, waren wir bei den Engländern und Franzosen, aber auch bei unseren eigenen Truppen gut bekannt. Es war ein derart gutes Zusammenarbeiten mit unseren Truppen, daß es eine Freude war. Manchmal sahen wir vor uns Kameraden fliegen, die 50 m vor der Front Zigaretten abwarfen. Dann sprang alles auf — trotz des Feuers — nach den Zigaretten und es war ein Händewinken und ein Freuen, während wir eine Kurve drehten und nochmals vorbeiflogen. Dies hat so recht dokumentiert, wie jeder zusammen mit dem anderen kämpfte und wie sehr wir miteinander verbunden sind. Oft haben Kameraden uns in zwanglosen Zuschriften mitgeteilt, wie froh sie waren, wenn sie uns vorn sahen. So war es auch an der Marne. Wenn wir mit unserem Gebrumm erschienen, schoß kein Maschinengewehr mehr, sodaß unsere Truppe ohne Schwierigkeiten über den Fluß setzen konnte.

Das sind in großen Zügen unsere Empfindungen und einige Berichte über unsere Tätigkeit. Ich möchte abschließend noch folgendes betonen:

Für unsere Soldaten ist es immer wieder wunderbar zu wissen: wir haben eine Kampfgemeinschaft, in der jeder Seite an Seite mit dem anderen einem Ziel zustrebt. Und daß dieses Ziel nicht nur für uns Soldaten besteht, sondern auch für die in der Heimat, das ist

Von links nach rechts: Oscar R. Henschel, v. Waldhausen, Direktor Frydag, Leutnant Meyer, Oberleutnant Klaus, Chefpilot Kaempf, Schmidt zur Nedden, Major Schmück, Chefkonstruktoren Nicolaus u. Dr.-Ing. Rühl



das Wunderbare und Schöne. Es ist herrlich, die Heimat Schulter an Schulter zu sehen mit den Mannschaften draußen, um den 2000-jährigen Kampf in Deutschland endlich zu einem Ende zu bringen. Zweitausend Jahre waren wir erfüllt von Hader und Haß und innerem Zerwürfniß. Aber dieser Kampf muß nun zu einem Ende kommen. Gerade in dem dritten Abschnitt ist es für uns von Bedeutung, das Bewußtsein immer wieder mitzubekommen an die Front, daß alles getan wird, um uns Waffen in die Hand zu geben, mit denen wir den Feind schlagen können, wo wir ihn treffen. Dann erst können wir beruhigt sein, und dann kann Deutschland an seine großen kulturellen Aufgaben herangehen. Ich denke in diesem Augenblick an unseren Führer und Obersten Befehlshaber, den wir grüßen mit

Sieg Heill!



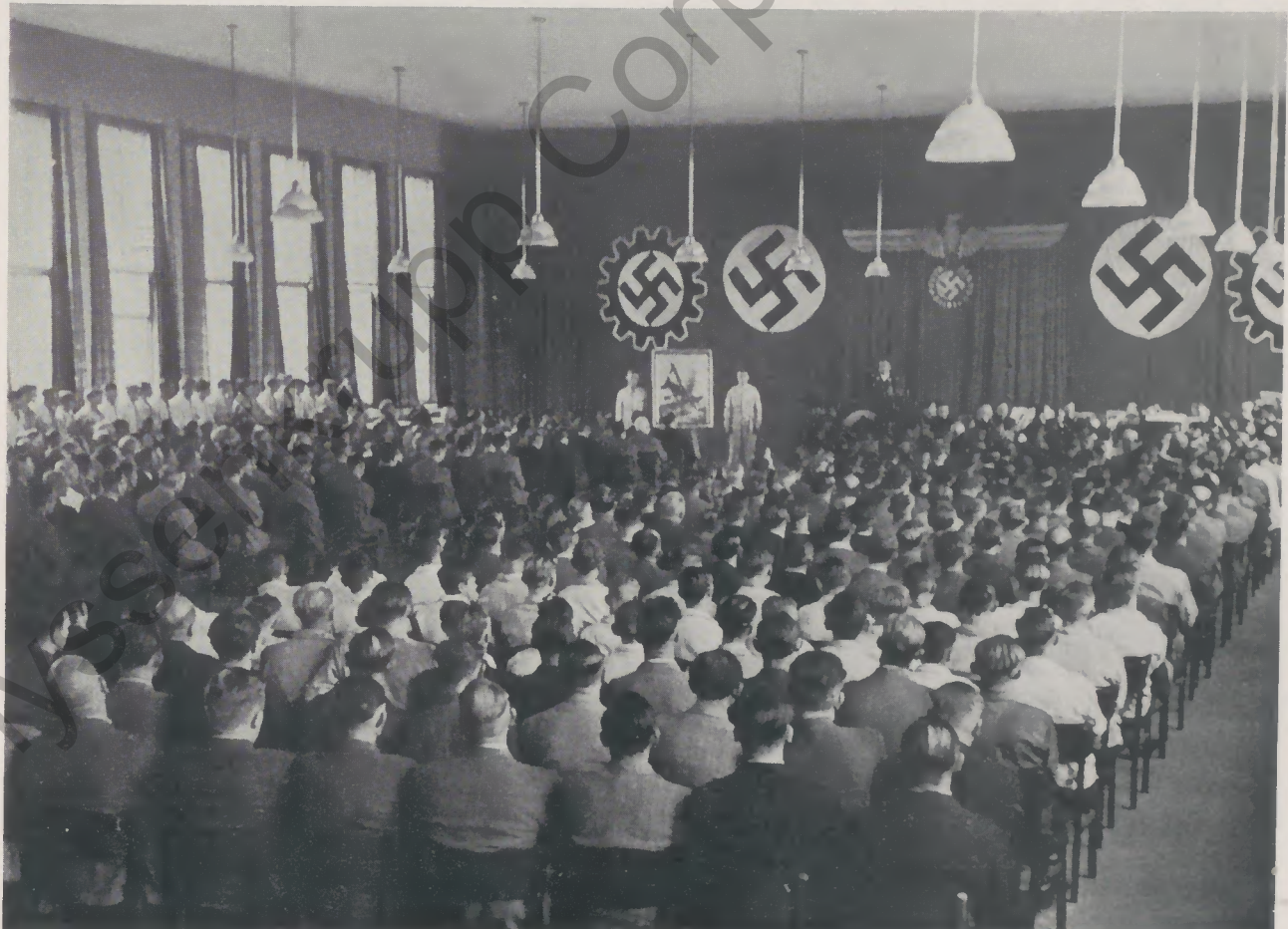
Bild oben: Während seiner Ansprache in den HFW: Major Weiß, der bereits Mitte Mai wegen besonderer Tapferkeit vor dem Feinde und wegen schneidigen Einsatzes der von ihm geführten Kampfgruppe beim Eingreifen in den Erdkampf mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde.



Bild Mitte: Flugkapitän Kämpf, Major Weiß, Oscar R. Henschel, Direktor Frydag, Schmidt zur Nedden, Direktor Hormel.

Bild unten: Blick in den Versammlungsraum während der Ansprache von Major Weiß

Werkfotos: HFW



„Der liebe gute Henschel“

Vom Einsatz
der Henschelwagen im Felde

Unter den vielen Einsendungen aus dem Felde befinden sich ständig neben den zahlreichen Anerkennungen der Henschel-Flugzeuge auch lobende Urteile über die Henschelwagen. Schon in der ersten Ausgabe des „Henschelsterns“ Jahrgang 1940 haben wir einige Zuschriften wiedergegeben, die vom Einsatz der Henschelwagen auf dem polnischen Kriegsschauplatz handelten. Genau wie im Osten bewährten sich unsere Erzeugnisse auch im Westen.

Es ist begreiflich, daß Henschelaner im Felde uns diese Tatsachen mit besonderem Stolz melden. So schrieb uns der Soldat Klaus Veit, TB 12, Mittelfeld u. a. folgendes Erlebnis eines Kraftfahrers in Südfrankreich:

„Als wir über die Marne fahren wollten, standen wir einige Zeit mit der Kolonne auf der Straße. Und wie das bei solchen Stopps zuweilen ist, fuhren Fahrzeuge von hinten vor, konnten nicht weiter und mußten neben der Kolonne stehen bleiben. An einer Stelle standen drei Wagen nebeneinander und versperrten sich gegenseitig den Weg. Der mittlere war ein großer Lkw und weil er nicht sogleich weiterfuhr, rief ein Feldwebel dem Fahrer zu: „Machen Sie, daß Sie mit Ihrer Jöhle da wegkommen!“ In größter Ruhe und mit allem Nachdruck antwortete der gekränkte Fahrer: „Das ist ein lieber guter Henschel!“ Der Feldwebel mußte herzlich lachen, wir alle lachten; ich denke Ihnen wird diese kleine Episode aus erster Quelle sicher Spaß machen! Man sollte meinen, daß solch ein Fernlastfahrer sich täglich über ein solches Ungeheuer von Wagen ärgern müßte, an dem jede Arbeit sehr schwer ist und der sich auf engen Straßen schlechtem Gelände und in Kolonne nicht gerade leicht fährt! — Das Urteil aber lautet rührend und treu: „Lieber guter Henschel!“ So wachsen nicht nur Soldaten durch gegenseitiges Aufeinanderangewiesensein zur Gemeinschaft und Kameradschaft zusammen, sondern in unserem stahlklingenden Zeitalter auch weitgehend Mensch und Maschine“.

Ähnliche lobende Worte finden sich in weiteren Zuschriften. U. a. schreibt Obergefreiter Otto Sockel, Versandabteilung Mittelfeld:

„In meiner Abteilung fährt ein riesiger Henschel 3-Achser. 10 Monate hat er tausende von Kilometern gelaufen, ohne ein einziges Mal in Reparatur zu sein. Ich bin stolz darauf, daß dies Erzeugnis der Firma in meiner Abteilung läuft.“



Aufnahme: Feldwebel Goldbecker

Kleine Spielerei am großen „Henschel“



PK Huschke, Presse-Hoffmann Fr. OKW

Henschelwagen beim Vormarsch im Westen

Arbeitskamerad Franz Schönhagen, Werkstatt I C, berichtet über seine Erfahrungen wie folgt:

„Hunderte von Kilometer hat mich nun schon unser braver Henschel-Diesel durch Feindesland getragen. Er hat uns nie verlassen, wenn wir Keile in die feindlichen Fronten trieben und unsere Kanonen harte, wuchtige Sprache redeten, wenn rechts und links der Straße noch der Feind lag, dann hat unser Henschel-Diesel gezeigt, daß er nicht von Pappe war. Er riß uns durch mit dröhnendem Motor, mochten auch feindliche Granaten und Kugeln ihn durchlöchern, er bohrte sich immer weiter hindurch. Wenn ich nachts auf Wache stand auf unseren Parkplätzen und kam an dem Wagen vorbei, dann war es, als ob er mich grüßte. Der kleine blaue Henschelstern rief Heimatgefühle in mir wach.“

Werner Schmidt, früher TB 15, schildert die Erprobung des Henschel-Lastwagens im Kriege mit folgenden Zeilen:

„Der Lkw. (Fahrgestell Nr. 2660, Motor Nr. 3191, Baujahr 1935, Hubraum 4368 cbcm, 60 PS) ist in Breslau zu Hause und seit Beginn des Einsatzes bei unserer Flak Einheit. Er hat im Osten und dann im Westen seine Pflicht erfüllt und laut Tachometer seit Kriegsbeginn rund 20 000 km hinter sich gebracht. Im Spätherbst und Winter hatte er es besonders schwer. Wir lagen auf einem hohen Berge im Hessischen. Der einzige dort hinauf führende Weg war wohl für Ochsen gespannt, nicht aber für Autos gedacht. Trotzdem mußte der „Henschel“ täglich mindestens zweimal hinauf und wieder hinunter. Bei Regenwetter und Schnee war das jedesmal eine ganz besondere Schinderei. Es ist auch mehr als einmal vorgekommen, daß wir den schweren Wagen mit „hau ruck“ an Langtauen aus dem Dreck ziehen mußten. Der „Henschel“ hat jedoch alles gut überstanden und tut heute wie damals unverdrossen seine Pflicht. Nennenswerte Reparaturen brauchten an ihm noch nicht durchgeführt zu werden. Auf guter Straße läuft er noch heute seine 80 km in der Stunde. Wenn man

bedenkt, daß der Wagen hier nicht so gepflegt werden kann, wie das wohl im Frieden möglich ist und daß er im vergangenen Winter bei der barbarischen Kälte oft ohne Garage die Nacht über im Freien stehen mußte, so ist das ein schöner Beweis für die Güte der Arbeit."

Gefr. Paul Busse, HFW, schreibt Folgendes:

"Auch jetzt im Kriege fahre ich einen Henschel-Omnibus („Spreeathener“), mit dem zusammen ich im September vorigen Jahres eingezogen wurde. Ich muß sagen, daß der Wagen bisher immer treu seine Dienste geleistet hat, was bei seiner Länge auf den oft fürchterlichen und schmalen Straßen oder Wegen in Flandern und später in der Champagne nicht ganz einfach war. Allerdings mußte mein Omnibus auch schon einige Male aus Gräben herausgezogen werden. Und auf die paar äußerlichen Schönheitsfehler, die er sich sonst noch zugezogen hat, indem die Kotflügel teilweise abgerissen und das Hinterteil eingedrückt wurde, weil so ein Herrgottsfahrer im Dunkeln auffuhr, kommt es im Kriege ja nicht weiter an. Die Hauptsache ist und bleibt, daß der Motor es noch in sich hat."

Auch Toni Holzwarth, (KA-Kundendienst) berichtet, daß er auf seinen weiten Wegen in Belgien und Frankreich immer wieder die Henschel Lkw mit und ohne Anhänger und mit schwersten Lasten wie ein Uhrwerk auf der Straße fahren sah. Die Henschelaner in der Heimat könnten auf dies Ergebnis ihrer Arbeit stolz sein.

Viele Rundfunkhörer werden am Abend des 1. Juli aufgehört haben, als ein Rundfunksprecher aus Paris die Umlegung des Mangin-Standbildes schilderte und dabei der Mitarbeit von zwei Henschelwagen ge-



Ein Helfer bei der Ernte

Aufnahme: Fritz Andreas, Mühlhausen

dachte. Das Denkmal in Paris war zu Ehren des in Deutschland durch seine Schreckensherrschaft in der Rheinpfalz nach dem Weltkriege unruhlich bekannt gewordenen französischen Generals Mangin errichtet worden. Nach der Besetzung von Paris durch deutsche Truppen hatte es zu verschwinden. Zwei Henschelwagen erfüllten auch hier die ihnen gestellten Aufgaben, wie der Rundfunksprecher lobend anerkannte.

Die Henschelwagen, bewährt auf den polnischen Schlachtfeldern, haben ihren Erbauern auch in den westlichen Kampfgebieten Ehre gemacht. Für die kommenden Friedenszeiten wird diese Bewährung erst recht ein Unterpfand hoher Leistungsfähigkeit und vielseitiger Verwendung sein.



Aufnahme: Dittmar, Kassel

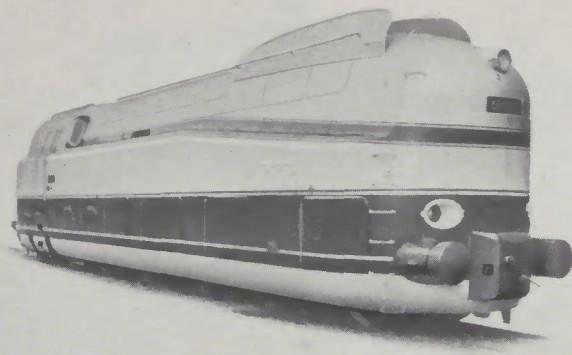
Ein Stück Berlin in Kassel

„Wo kommt denn dieser Berliner her“, fragten sich die Kasseler erstaunt, als in den letzten Junitagen ds. Js. im Kasseler Straßenbilde plötzlich ein „Dobus“ auftauchte. Bald hatte sich das Geheimnis gelüftet. Der in den Henschelwerken gebaute Doppeldeck-Omnibus war auf einer Versuchsfahrt. Bevor er an die Bestellerfirma, die Berliner Verkehrs-Gesellschaft, abgeliefert wurde, belebte er als eine ungewöhnliche Erscheinung das Kasseler Verkehrsbild. Der Doppeldeck-Aufbau, zusammengesetzt aus Holz und Stahl, hergestellt von der Firma Gebr. Credé & Co. Kassel-Niederzwehren, wird von einem Dreiachs-Fahrgestell, Typ BVG, getragen. Mit einem Henschel-Sechszylinder U-Motor (Diesel) (Bohrung 135, Hub 180) mit Mitteldruckregelung und einer Leistung von 165 PS bei 1 600 Umdrehungen in der Minute kann das Fahrzeug eine Geschwindigkeit von etwa 60 km in der Stunde erreichen. Der Brennstoffverbrauch (Gasöl) beträgt auf 100 km etwa 37 Liter.

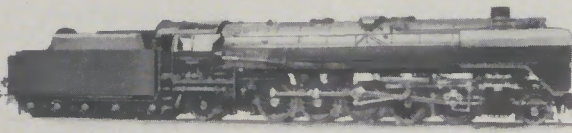
Der Doppeldeck-Omnibus kann 75 Fahrgäste und zwei Mann Bedienung fassen. Sein Gesamtgewicht beträgt einschließlich Belastung ungefähr 17 500 kg.

Auch dies Erzeugnis unseres Werkes ist ein neuer Beweis für die Leistungsfähigkeit und Einsatzbereitschaft in schwerer Zeit. Die Henschelaner erfüllen das Wort: „Hinter der Front steht geschlossen in festem Glauben an den Sieg die Heimat“.

Neubauer



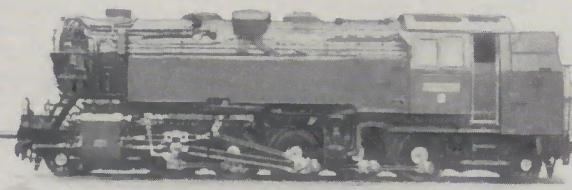
1



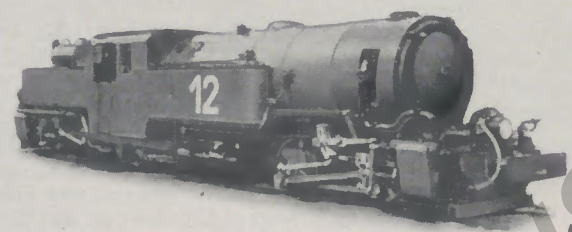
2



3



4



5

HÖCHSTLEISTUNGEN IM HENSCHEL-LOKOMOTIVBAU

Die Lokomotive zählt zu jenen unvermeidlichen Helferinnen, die im großen Geschehen unserer Tage wie in friedlichen Zeiten still und zumeist unbeachtet von der breiten Öffentlichkeit ihre Pflicht erfüllen. Sie ist so unentbehrlich, so bescheiden sie auch ihre Arbeit verrichtet — mag sie nun mit Kohle oder mit Öl gefüttert werden oder aber dem elektrischen Strom ihre Kraft und ihre Bewegung verdanken.

Auch im Lokomotivbau rastet die Entwicklung nicht. Unser Werk treibt sie — wie schon seit neun Jahrzehnten — unentwegt und tatkräftig vorwärts und dient somit getreu seiner Tradition, dem Fortschritt des Verkehrs. Einen kleinen Ausschnitt unseres Schaffens für die Lokomotive zeigen unsere Abbildungen, die bauliche Höchstleistungen aus den letzten Jahren wiedergeben. Bild 1: Schnellzug-Tender-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn, Reihe 61 002, größte zulässige Geschwindigkeit 175 km in der Stunde. Treibrad-Durchmesser 2 300 mm. Mit einer ähnlichen, jedoch kleineren Lokomotive, 61 001, wurden auf der Strecke Berlin — Hamburg bei Versuchsfahrten 185 km in der Stunde erreicht. Beide Lokomotiven sind zur Beförderung des Henschel-Wegmann-Zug (Berlin — Dresden) bestimmt. Mit 144 Tonnen Betriebsgewicht ist die hier gezeigte Lokomotive die schwerste Tender-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn.

Bild 2: Schwerste Güterzug-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn, Reihe 45. Befördert schwere Güterzüge im Gewicht von 2 000 Tonnen, größte Geschwindigkeit 90 km in der Stunde, erreichte bei Probefahrten über 100 km in der Stunde. Mit 128 Tonnen ist sie die schwerste und leistungsfähigste Güterzug-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn.

Bild 3: Leistungsfähigste elektrische Schnellzug-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn, Reihe E 19. 11. Zugelassene Höchstgeschwindigkeit 180 km in der Stunde. Die Lokomotive ist im Schnellverkehr München — Berlin im bayrischen Abschnitt eingesetzt. Elektrische Ausrüstung von Siemens-Schuckert.

Bild 4: Große Tender-Lokomotive für den Bergwerksbetrieb, geliefert an die Gewerkschaft Ibbenbüren i. Westf. Durch den großen Zylinder-Durchmesser von 720 mm und entsprechende Kesselabmessungen verfügt die Lokomotive über eine große Zugkraft. Ihr Dienstgewicht beträgt 124 Tonnen, damit ist sie eine der schwersten im Bergwerksbetriebe.

Bild 5: Vierachsige Gelenk-Abraum-Lokomotive für die Reichswerke AG für Erzbergbau und Eisenhütten, Hermann Göring, in Thüringen. Bei einer Schmalspur von nur 900 mm erreicht die Lokomotive das ansehnliche Dienstgewicht von nahezu 60 Tonnen. Sie zieht im Abraumbetriebe 12 große Wagen im Gesamtgewicht von etwa 500 Tonnen. Sie ist die erste Doppel-Gelenk-Lokomotive im Bergbau.

Bild 6: Vierzehn-achsige (2Do1 + 1Do2) diesel-elektrische 4 400 PS-Lokomotive für die Rumänische Staatsbahn. Die Lokomotive ist auf den schwierigen Gebirgsstrecken in den Karpathen eingesetzt, die früher mit Zügen mit 3 Dampf-Lokomotiven befahren wurde. Bei einem Dienstgewicht von 250 Tonnen und einer Leistung von 4 400 PS ist sie die schwerste Lokomotive Europas.

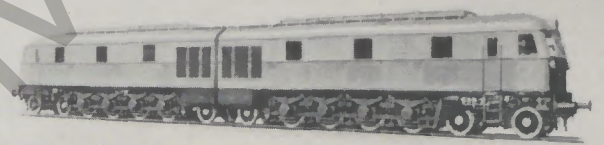
Bild 7: Schwere Heißdampf-Güterzug-Lokomotive Bauart Mallet. Die Lokomotive ist für die Brasilianische Zentralbahn geliefert. Trotz der Spurweite von nur 1 000 mm ist sie zu den größten und stärksten Lokomotiven Südamerikas zu rechnen. Beachtlich ist ihre Länge mit 25 m, ferner der leistungsfähige Kessel mit 7 m² Rost und 300 m² Heizfläche. Das Gewicht im betriebsfähigen Zustand beläuft sich auf 118 Tonnen für die Lokomotive und 52 Tonnen für den Tender.

Bild 8: 1 E 2 - Güterzug - Lokomotive der Brasilianischen Zentralbahn für die breite Spur von 1 600 mm. Der große Kessel hat eine Rostfläche von 8,7 m² und eine Gesamtheizfläche von etwa 450 m². Bei 20 Tonnen größtem Achsdruck erreicht das Dienstgewicht der Lokomotive 146 Tonnen.

Bild 9: 2 D 1 - Lokomotive, Klasse 23, der Südafrikanischen Staatsbahn (1 067 mm Spur), von denen wir in den Jahren 1938/39 insgesamt 98 Stück gebaut haben. Der größte Achsdruck ist trotz der Schmalspur auf 19 t bemessen, das Dienstgewicht stellt sich auf 114 t. Diese Lokomotiven durchfahren lange Strecken, ohne Brennstoff neu einzunehmen. Die hierfür eingesetzten 6-achsigen Tender fassen 44 cbm Wasser und 18,5 t Kohlen. Im betriebsfähigen Zustande wiegt der Tender über 108 t.

Bild 10: 2 D 2 - Schnellzug - Lokomotive für die Chilenische Staatsbahn mit 1 676 mm Spurweite. Die Lokomotive ist durch ihre Kesselmaße besonders leistungsfähig. Die Rostfläche von 6,5 m² und Gesamtheizfläche von nahezu 450 m² befähigen die Lokomotive zu großen und schnellen Leistungen. Ihr Dienstgewicht beläuft sich auf 135 t. Die Lokomotiven sind die größten Schnellzug-Verkehrsmittel nicht nur in Chile, sondern in Südamerika überhaupt.

Rudolf Kreutzer



6



7



8

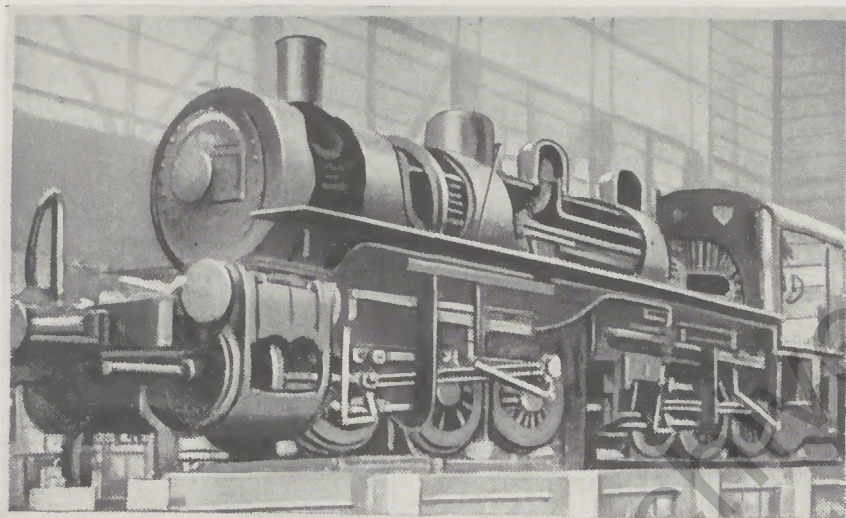


9



10

Eine Henschel= Lokomotive im Staatlichen Eisenbahnmuseum von Japan



Werkfoto: H & S

Nach einem Bericht der Zeitung „Tokyo Asahi“ ist eine Lokomotive, die vor 28 Jahren von der Firma Henschel & Sohn in Kassel gebaut wurde, jetzt im Staatlichen Eisenbahn-Museum in Tokio aufgestellt worden.

Die Lokomotive, die die Eisenbahn-No. 9856 und die Fabr. No. 11663 trägt, ist eine 0—6—0+0—6—0 Mallet-Maschine. Sie ist eine der 12 Lokomotiven, die die Japanische Staatsbahn im Jahre 1912 von der Firma Henschel kaufte. Diese Type wurde bestellt, um den starken Verkehr über die schwierige Steigung des Hakoné-Passes auf der Tokaido-Hauptlinie zu bewältigen.

Die Tokaido-Hauptlinie verbindet die sechs größten Städte Japans miteinander und verläuft westwärts von Tokio nach Kōbe. (589,5 km). Dann macht sie unter dem Namen San-Yo-Linie einen Abstecher nach Shimonoseki, einem Hafen am Westende des Festlandes, und verbindet dadurch Kyushu, Korea und Manchuria miteinander.

So ist diese Linie von 1097 km Länge, auf der sich der stärkste Verkehr abwickelt, die bedeutendste Eisenbahnlinie in Japan, da sie die äußerste Fortsetzung der internationalen Eisenbahnlinie von Europa nach dem fernen Osten über Sibirien bildet.

Bevor die augenblickliche Strecke an der Hauptlinie fertig war, bildete die starke Steigung über das Hakoné-Gebirge ein fortwährendes Hindernis. Die Verwendung der Mallet-Lokomotiven war ein Schritt, um diese schwere Aufgabe zu lösen.

Der Anstieg der Hakoné-Linie, jetzt „Gotenba-Linie“ genannt, beginnt durchschnittlich im Verhältnis 1 : 100, und zwar nach der Station Kouzu, die 77,7 km von Tokio entfernt liegt. 15,9 km von Kouzu entfernt liegt Yamakita, wo eine Reihe der Mallet-Lokomotiven stationiert ist, um die Züge über den Paß und die nächsten 19,6 km zu ziehen oder zu schieben, von wo die anhaltende Steigung bis nach Gotenba, der Gipfelstation, 1 : 40 und 1 : 50 beträgt. Diese Linie, die Kouzu auf beinahe Meereshöhe verläßt, erreicht eine Höhe von 440 m über dem Wasserspiegel innerhalb von 35,5 km.

Um die Schwierigkeiten des immer größer werdenden Verkehrs über das Gebirge von Hakoné zu über-

来る四月二十五日のワフト腰覽會
開演日から店閉きをしようと目下
最後の中上げを行つてゐる萬世橋
の新「鐵道博物館」に八日着くの
ことで大形鐵道車庫付けの整工事
を終つた。この鐵道車は本正年
ドイッから輸入されて十年以上
我が國路で盛んに活躍してゐたマ
レー型機關車で、かねて舊「鐵道
博物館」に陳列されてゐたものだ
が、去る二月三日から分解に着手
して一月振りで着く六十五トンの
巨艦をこゝに搬び込んだものであ
る。今度の博物館の一番の御目當
はこの機關車の車輪を電氣仕かけ
で動かしながらその動いてゐる有
様を機關車の腹の下に導入つて見
上げられること、こんな設備は世
界のどこにもないと言ふのが味附
ださうだ。これからペンキ塗りの
御化整にとりかゝるが、御引續き
の博物館の前庭に日本最初の第一號
蒸氣機車と北海道鐵路開拓の義経號
の御付け工事が始まる。「臺灣は
その機關車」

機關車の腹の下から
見物できる

新鐵道博物館御自慢の設備

Fotokopie aus der japanischen Zeitung „Tokyo Asahi“

winden, baute die Staatsbahn die jetzige elektrische Linie längs der Küste der Izu-Halbinsel, die 11,7 km kürzer als die ursprüngliche Linie ist. Diese neue Linie wurde im Dezember 1934 für den Verkehr freigegeben; die alte Strecke dient weiter dem Ortsverkehr und als Zufuhrstrecke. Bevor die neue Hauptlinie eingeweiht wurde, wurden alle Mallet-Lokomotiven aus dem Dienst gezogen. Die Leitung der Japanischen Staatsbahn beschloß jedoch, die dieser Mallet-Lokomotiven aufzuheben, um dem Volke die Entwicklung ihrer Lokomotiven vor Augen zu führen.

So wurde die von Henschel gebaute Lokomotive No. 9856 ausgewählt, um im Eisenbahn-Museum aufgehoben zu werden. Die Maschine, deren eine Seite teilweise aufgeschnitten ist, um das Innere sichtbar zu machen, ist auf einem Sockel in der Haupthalle des Museums aufgestellt.

Das neue Museumsgebäude befindet sich in Tokyo in dem Gebäudeviertel Manseibashi in Kanda, das einer der lebhaftesten Teile der Stadt ist. Das Museum ist das ganze Jahr hindurch geöffnet. An Sonntagen ist es schon von mehr als 3 800 Menschen besucht worden.

Bemerkenswerte Schleifscheibenunfälle bei HFW



Der größte Teil aller Unfälle ist auf Leichtsinn und Unachtsamkeit zurückzuführen. Dies zeigen auch folgende Beispiele:

Der Werkskamerad C. hatte den Auftrag, Gußstücke zu putzen und abzuschleifen.

Hierzu benutzte er eine Teller-Schleifmaschine. Er spannte eine Topfscheibe ohne besondere Seitenbacken in die Maschine und schraubte sie mit der kleinen Verschlussschraube unmittelbar fest (Bild 1). Bei den ungleichen Seitenbacken mußte natürlich die Scheibe auseinanderplatzen, besonders, da die Topfscheibe nicht ordnungsgemäß gesichert war und außerdem die Lauffläche, wie ebenfalls auf dem Bilde zu sehen, bereits stark verschmiert war. Durch die umherfliegenden Stücke erlitt der Werkskamerad Sp. Prellungen und einen Blutergruß, so daß er mehrere Wochen arbeitsunfähig war. Bild 2 zeigt die richtige Behandlung dieser Schleifmaschine, da sie nur ausschließlich als Schwabbel-scheibe Verwendung finden soll.

Ein anderer Schleifscheibenunfall entstand ebenfalls durch unvorschriftsmäßiges Einspannen und Benutzen einer Handschleifmaschine (Bild 3). Bei dieser Maschine wurden zwei unvorschriftsmäßige Seitenbacken mit verschiedenem Durchmesser und nicht ausgesparter Innenfläche verwendet. Außerdem arbeitete der Werkskamerad K. mit dieser Handschleifmaschine ohne Schutzkorb. Auch hier platzte der Schleifkörper durch die ungleiche Einspannung. Der Elektrokarrenfahrer Schr. wurde durch umherfliegende Stücke am rechten Becken verletzt. Die Verletzung bestand aus einem Blutergruß, Prellungen und Hautabschürfungen, so daß Schr. ins Krankenhaus gebracht werden mußte. Durch die Gleichgültigkeit seines Arbeitskameraden mußte er mehrere Wochen das Bett hüten.

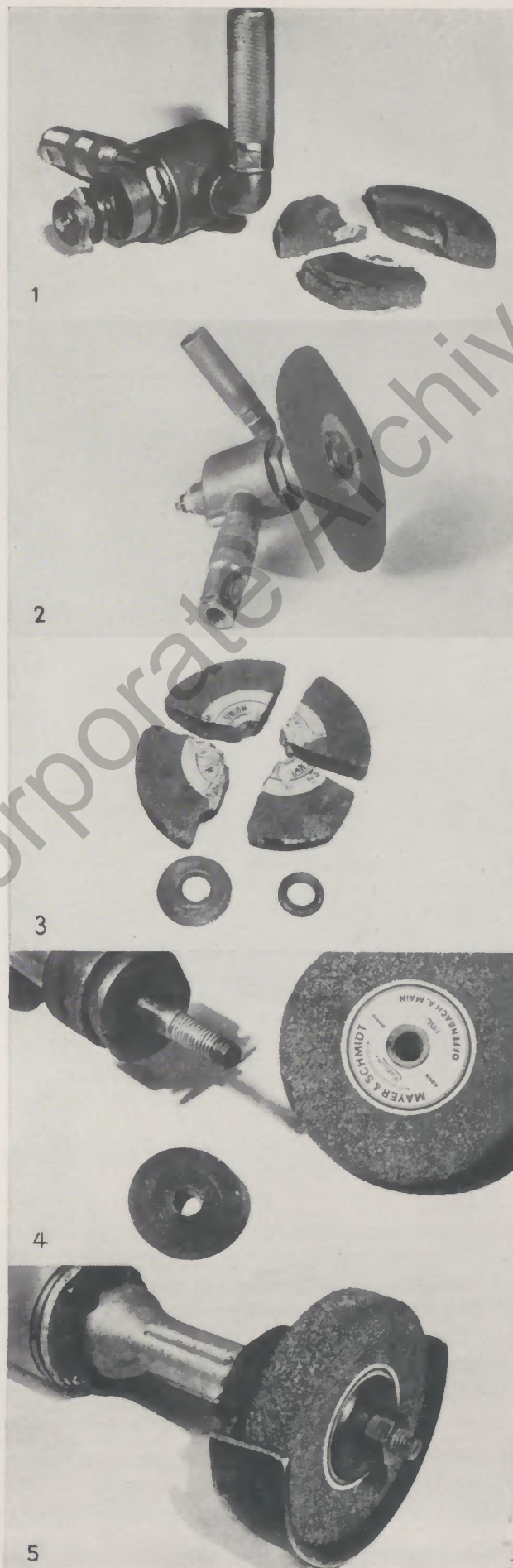
Bild 4 zeigt die vorschriftsmäßigen Seitenbacken mit gleichem Durchmesser und ausgesparter Innenfläche, Bild 5 die vorschriftsmäßig aufgesetzte Schleifscheibe mit Schutzkorb.

Durch das Auseinanderplatzen von Schleifkörpern können schwere Unfälle entstehen. Schleifkörper müssen entsprechend den Unfallverhütungsvorschriften vorschriftsmäßig eingespannt werden. Außerdem soll vor dem Einspannen einer neuen Schleifscheibe eine Klangprobe vorgenommen werden. Diese beiden Unfälle hätten nicht zu geschehen brauchen, wenn die Arbeitskameraden mehr Umsicht und Vorsicht hätten walten lassen.

Werkfotos: HFW

Die Abteilung Unfallverhütung bei HFW gibt bekannt:

Jeder Unfall, der eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 3 Tagen zur Folge hat, muß unverzüglich dem Meister, dem Sanitäter oder unserer Abteilung W E U (Unfallverhütung) Werk I unter genauen Angaben des Herganges gemeldet werden. Auch die Angaben von Zeugen sind besonders wichtig. Wird die Unfallmeldung unterlassen, so besteht die Gefahr, daß bei später auftretenden Folgen die Ansprüche von der Behörde wegen Fristversäumnis abgelehnt werden.





Werkfoto: HFW

Richtfest IN SCHÖNEFELD

Am 20. Juli 1940 wurde das Richtfest der neu erbauten Halle innerhalb der Henschel Flugzeugwerke A.G., Schönefeld, begangen. Diese vom Sinn für das Schöne und von technischem Können zeugende Halle, die Bau-
direktor Biskaporn und seinen Mitarbeitern zu danken ist, stellt eine weitere Ausgestaltung des Schönefelder Werkes dar, das im Auftrage Reichsmarschalls Göring seine großzügige Planung aus dem Aufbau der deutschen Luftwaffe empfing und nun dasteht als eine gewaltige Rechtfertigung für die Richtigkeit der weitgreifenden Ideen und Gedanken unseres Führers.

Sommersporttag der Betriebe

Aufruf des Reichsorganisationsleiters der NSDAP zum Sommersporttag der Betriebe, der in Kassel im September 1940 stattfindet und an dem die Turn- und Sportgruppen von H&S gleichfalls teilnehmen

Wir haben keine Zeit, auf errungenen Lorbeeren auszuruhen. Große Aufgaben erfordern den ganzen Menschen. Ein ganzer Mensch ist, wer gesund, kräftig und leistungsfähig ist. Die Stärke des einzelnen gibt unserer Volksgemeinschaft die Kraft, alle Ziele zu erreichen.

Ich beauftrage daher das Sportamt der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ mit der Vorbereitung und Durchführung einer Veranstaltung, die neben dem Ausdruck des Gemeinschaftswillens Zeugnis ablegen soll von der Gesundheit, Kraft und Leistungsfähigkeit unserer Schaffenden.

Alle Betriebsführer und ihre Gefolgschaftsmitglieder rufe ich auf, dieser Veranstaltung, die als Sommersporttag der Betriebe

in allen Gauen durchgeführt werden wird, durch ihre begeisterte Teilnahme ein besonders eindrucksvolles Gepräge zu geben.

Leibeserziehung ist Kampf für Deutschland! Alle marschieren! Das starke deutsche Volk zeigt seine Kraft.

Berlin, den 22. Juni 1940

Dr. Robert Ley



Privataufnahme

Wandern tut not, Arbeitskameraden!

Von Betriebswanderwart
Reinhardswald-Becker

Seit Jahren hat das Wandern in unserer Kasseler Gefolgschaft eine gute Pflegestätte. Regelmäßig finden Wanderungen durch die schönsten Teile der kurhessischen Heimat statt. Seit einiger Zeit werden sie jeweils am ersten Sonntag des Monats durchgeführt. An den übrigen Sonntagen hat jeder Arbeitskamerad Gelegenheit, sich den Wandergruppen der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ anzuschließen, die gleichfalls von mir geführt werden. In den letzten Monaten haben insbesondere die Wanderungen nach dem Belgerkopf und dem Dörnberg großen Anklang gefunden. Die Hauptbeteiligung mit etwa 80 Arbeitskameraden und Arbeitskameradinnen hatte jedoch der Anfang August festgesetzte Wandertag zu verzeichnen. Mit der Bahn ging es zunächst nach Hann.-Münden und von dort mit dem Weserdampfer nach Veckerhagen. Nach einem Marsch durch die schönsten Gebiete des südlichen Reinhardswaldes wurde am Abend die Heimfahrt von Immenhausen nach Kassel angetreten. Die bisherigen Erfahrungen werden bei den künftigen Wanderungen berücksichtigt, um unter allen Umständen sicherzustellen, daß die Wandertage zu wirklichen Stunden der Erholung werden. Musik und Gesang dürfen dabei niemals fehlen. Es ist unser Bestreben, dem Wandern dadurch neue Freunde zuzuführen. Das Wandern muß zum Allgemeingut aller Henschelaner werden. Es wird dann bald klar, daß Wandern für alle Schaffenden in besonderer Weise geeignet ist, einen Ausgleich gegen die einseitige tägliche Berufsarbeit in Werkstatt und Büro zu bieten. Licht, Luft und Sonne in freier Natur bringen Erholung von Überanstrengungen und geben Kraft zu neuen Leistungen. Das ist von besonderer Bedeutung bei den gesteigerten Anforderungen der Kriegszeit. Es ist nicht Aufgabe unserer Wanderungen, die wanderlustigen Arbeitskameraden Sonntags hinauszuführen auf die staubigen Landstraßen und dabei möglichst viele Kilometer an einem Tage herunterzulaufen. Deshalb wird künftig noch mehr darauf geachtet, daß nicht durch unvernünftig lange Wanderungen ohne die genügenden Ruhepausen die Wanderlust den Arbeitskameraden genommen wird.

Sportlich erfüllt das Wandern die wertvolle Aufgabe, den Körper zu stählen und zu ertüchtigen. Wer Lust hat, kann außerdem in den Ruhepausen durch Spiel und Sport Kraft und Freude finden. Da sich unsere Wandergruppen zum großen Teil aus Mitgliedern der

Betriebssportgemeinschaft zusammensetzen, wird von dieser Möglichkeit oft und reichlich Gebrauch gemacht. Der gesundheitliche Wert des Wanderns bildet die Grundlage zur Hebung der Schaffenskraft und Leistungsfähigkeit, zur Stärkung der Arbeitsbereitschaft und Einsatzfreudigkeit sowie zur Steigerung von Lebensmut und Daseinsfreude.

Der Wert des Wanderns liegt ferner in der starken gemeinschaftsbildenden Kraft. Das Wandern fördert die Kameradschaft und das Zusammengehörigkeitsgefühl. Der Weg über das Wandern führt also auch zur Betriebs- und Volksgemeinschaft.

Bei Wanderungen erschließt sich dem Bewohner der Stadt die reizvolle Schönheit der Natur. Gerade unsere engere hessische Heimat, die reich an Bergen und Tälern, Wald und Feld ist, bietet ausreichende Gelegenheit, herrliche Wanderungen im Sommer und Winter zu veranstalten. Das Gefühl der Heimatliebe wird erweckt. Der deutsche Arbeiter lernt dadurch sein Vaterland in erhöhtem Maße kennen und lieben. Auch Volkstum, das draußen in den ländlichen Gegenden noch am stärksten vorhanden ist, kommt zu neuer Geltung. Städter und Bauern finden sich durch gegenseitige Besuche zur besseren Gemeinschaft zusammen.

Ich möchte diese Gelegenheit dazu benutzen, einige Richtlinien über das Verhalten während des Wanderns zu geben. Den Anordnungen des Wanderwarts ist unbedingt Folge zu leisten. „KdF“-Wanderer sollen vorbildlich auftreten. Die üblichen Fehler, wie Fortwerfen von Papier, lautes Geschrei, Zurücklassen der Lagerplätze in mangelhafter Verfassung, dürfen bei unseren Wandergruppen auf keinen Fall vorkommen. Auch ist darauf zu achten, daß alle Teilnehmer möglichst zusammenbleiben. Es ist nicht immer möglich, allen Wünschen der Wanderer zu entsprechen. Jeder muß sich deshalb in die Gesamtheit einordnen.

Auf geringe Unkosten wird besonderer Wert gelegt, um jedem die Teilnahme zu ermöglichen. Wandern wird damit zur billigsten Art der Freizeitgestaltung. Es muß das Ziel unserer Wandergruppe sein, daß es keinen Henschelaner mehr gibt, der nicht regelmäßig oder gelegentlich an Wanderungen teilnimmt. Allen Anhängern und Freunden rufe ich den deutschen Wanderspruch zu:

„Das Wandern ist nicht nur des Müllers Lust / Wandern tut not, Freunde! / Habt Ihr Gebrechen? / Das Wandern gibt Euch Medizin / Habt Ihr Sorgen? / Das Wandern nimmt sie Euch ab, eine nach der anderen / Es lebe der freie, frohe deutsche Wandersmann! / Frisch auf Kameraden! Heil Hitler!“

Henschelaner erlebten Bayreuth!

Gäste des Führers bei den Richard Wagner Festspielen

Die diesjährigen Richard Wagner Festspiele in Bayreuth waren auf Befehl des Führers ausschließlich den Soldaten und Arbeitern vorbehalten. Die Einladungen gingen in den einzelnen Gauen an fast alle Betriebe. Auch 44 Henschelaner, darunter dreißig Arbeitskameraden und -kameradinnen vom Stammwerk und 14 von HFM, gehörten zu den Gästen des Führers. Zusammen mit rund 1.300 Kurhessen traten sie in Sonderzügen die Fahrt nach der kulturellen Weihestätte aller Deutschen an. Welche Eindrücke die Henschelaner empfingen, schildert folgender Erlebnisbericht eines Teilnehmers.

Am Vormittag des 23. Juli 1940 rollten zwei Sonderzüge mit 1.300 Arbeitern und Soldaten aus dem Gau Kurhessen aus dem Kasseler Bahnhof. Wer beschreibt unsere Freude, als wir nach abwechslungsreicher Fahrt durch schöne deutsche Gauen abends in Bayreuth den Sonderzug des Führers erblickten. Wie ein Lauffeuer ging es durch den Zug: „Der Führer ist da.“ Vorzüglich war die Organisation durch die NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“. Gleich an der Bahnhofssperre empfing jeder Ankommende sein Gutscheinheft. Besondere Ordner geleiteten die Gäste in die Ludwig-Siebert-Festhalle, wo ein würdiger Empfang vorbereitet war. Der Beauftragte der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“, Gaudiendienststelle Bayerische Ostmark, gab in seiner Begrüßung bekannt, daß den Kurhessen am nächsten Tage die Oper „Der fliegende Holländer“ geboten würde.

Am gleichen Abend erlebten die Besucher von Bayreuth eine denkwürdige Stunde. Unter gewaltigem Jubel betrat der Führer, vom Festspielhaus kommend, wo er inmitten seiner Soldaten und Arbeiter einer Aufführung beigewohnt hatte, die Bahnhofshalle. Bevor er Bayreuth verließ, brauste noch einmal der Jubel seiner dankerfüllten Gäste auf. In unbeschreiblicher Begeisterung wandte sich alles dem Fenster des Sonderzuges zu, aus dem sich der Führer, nach allen Seiten grüßend, verabschiedete. Die Henschelaner als Augenzeugen in nächster Nähe waren stolz, diesem unvergeßlichen Ereignis beigewohnt zu haben.

Am zweiten Tage besichtigten die Henschelaner die Stadt Bayreuth. Ein Kamerad hielt alles Sehenswerte mit seiner Kamera fest. Auch eine Begegnung mit dem berühmten Sänger Franz Völker, der nachmittags als Jäger Erik im „Fliegenden Holländer“ die Gäste begeistern sollte, wurde gefilmt.

Ein einführender Vortrag in die Schönheiten des Wagnerschen Werkes bereitete für die Aufführung vor. Anschließend folgten Stadtführungen zum Haus der Deutschen Erziehung, zum Opernhaus und zur Grabstätte Richard Wagners. Pünktlich um 13 Uhr gab es



Blick auf das Bayreuther Festspielhaus

Mittagessen in der Festspielhalle. Reibungslos klappte auch hier wiederum die ausgezeichnete Organisation. Am Nachmittag des zweiten Tages erlebten wir das große Ereignis einer Aufführung von Richard Wagners „Der fliegende Holländer“. Ein Orchester, aus den ersten Musikern vieler deutscher Orchester zusammengesetzt und die besten Sänger und Sängerinnen wetteiferten, eine Aufführung von erlesenem Genuß zustande zu bringen. Die Aufführung und die prächtigen Bühnenbilder schufen weihvolle Stunden, die alle Teilnehmer noch lange in ihrem Banne hielten. Abends nach der Aufführung erkannten im „Kaffee Markgraf“ verschiedene verwundete Soldaten einige Mitglieder der Henschel „KdF“-Bühne. Auf Wunsch trug Lieselotte Tonn einige Lieder vor, die mit herzlichem Beifall der zahlreich Anwesenden belohnt wurden.

Die erlebnisreichen Tage von Bayreuth liegen hinter uns. Unser Dank gilt dem Führer, der dem Wunsch des großen Deutschen Richard Wagner, seine unsterblichen Werke dem gesamten deutschen Volke zugänglich zu machen, erfüllte. Deutsche Arbeiter und Arbeiterinnen der Stirn und der Faust, Frontkämpfer können heute die Werke großer deutscher Meister erleben und mit Verständnis und Begeisterung aufnehmen. Das Bayreuther Erlebnis in dem Kriegsjahr 1940 wird für alle Besucher der Festspiele unvergeßlich sein.

H. Reif



Eine Gruppe Henschelaner in Bayreuth

Aufnahmen: Heinr. Schröder



Ein Jugendbildnis des Künstlers nach einem Gemälde seines Schwagers August von der Embde, des bekannten Kasseler Portraitmalers

WERNER HENSCHEL

zu seinem 90. Todestag am 15. August

„Werner Henschel ist ein vortrefflicher Mensch, treu, wahr, bescheiden, geistreich und geschickt, ein wahrer Deutscher“

Wilhelm Grimm

Unter den hessischen Künstlern des 19. Jahrhunderts nimmt Werner Henschel einen besonderen Platz ein. Seine Plastiken, als Abgüsse zumeist im Werner Henschel Museum in Kassel gesammelt, haben seinen Namen als Bildhauer der Romantik weit über seine engere Heimat hinaus bekanntgemacht.

Der hessische Bildhauer verdankte seinem Vater, dem ersten in Kassel sesshaft gewordenen Gießer Georg Christian Carl Henschel, eine für damalige Zeiten hervorragende Ausbildung. Frühzeitig in seinem zeichnerischen Talent gefördert, war es kein Wunder, daß Werner Henschel als junger Schüler der Kasseler Akademie durch sein Modell der Gruppe „Herkules und Omphale“ bei der alljährlichen Preisverteilung die goldene Medaille gewann. Dadurch angespornt schuf er eine weitere Komposition, die Kolossal-Gipsstatue des „Herkules mit der Keule“, ein Werk, das ihm ein landesherrliches Reise-Stipendium nach Paris eintrug. In den Jahren 1805–1810 machte er hiervon Gebrauch. Doch neben seiner künstlerischen Betätigung pflegte er auch sein handwerkliches Können, denn der Vater hatte darauf gesehen, daß sein künstlerisch befähigter Sohn im väterlichen Werk sein Gesellenstück als Stückgießer machte.

Sein Sichumsehen in der französischen Gießtechnik kam Werner Henschel nach seiner Rückkehr aus Paris sehr zustatten. Fand er doch seine aus dem staatlichen Gießhaus in Kassel durch den französischen General Alix vertriebenen Eltern in schwerer Bedrängnis. Statt künstlerischen Eingebungen folgen zu können, hieß es jetzt, im Frey-Hause in der Weserstraße Werkstätten einzurichten, Glocken zu gießen und gröbste Arbeiten

zu verrichten, damit das väterliche Geschäft vor dem wirtschaftlichen Zusammenbruch bewahrt werde. Nicht lange mehr dauerte die Fremdherrschaft. Der junge Henschel drehte und bohrte Kanonen, aber jetzt gegen Jérôme und gegen Napoleon. Und die im Hause Henschel ein- und ausgehenden Brüder Grimm lieferten die Sinnsprüche für die Kanonen wie etwa diesen: „Der Löw ist wach für deutsche Sach.“ Der Künstler Werner Henschel schnitt sie selbst in die Rohre. Nach dem Kriege entfaltete sich seine künstlerische Begabung zu voller Größe. Die Reihe seiner Arbeiten während der Kasseler Zeit, in der er als Lehrer und Professor der Akademie tätig war, so die Caritas, das Grabmal des jungen Grafen von Reichenau, die Trophäen am Auetor usw. wurde durch das Bonifatius-Denkmal in Fulda gekrönt. Veranlaßt durch dies bekannteste Werk Werner Henschels gab der kunstsinnige preußische König Friedrich Wilhelm IV. dem hessischen Künstler den Auftrag, das Modell einer Brunnengruppe „Hermann und Dorothea“ in carrarischem Marmor auszuführen. Das später in Rom fertiggewordene anmutige Werk fand in den Römischen Bädern in Charlottenhof bei Potsdam Aufstellung.

Henschel verließ 1843 sein gastliches Kasseler Heim am Möncheberg, das so viele gesellige Abende mit Künstlern, Schriftstellern, Gelehrten und Kunstfreunden gesehen hatte, um den Lebensabend im Lande seiner Sehnsucht, in Italien, zu verbringen. Als er sieben Jahre später nach unermüdlichem Schaffen in Rom starb, hatte er sich mit seinen Werken in die Reihe der führenden Bildhauer des 19. Jahrhunderts eingeführt. Seine Kunst hinderte ihn nicht, seinen praktischen Sinn für die Technik und ihre Entwicklung zu bewahren. So blieb er zeitlebens mit dem heute zur Weltfirma aufgeblühten väterlichen Werk aufs engste verbunden, in dessen wechselvolle Geschichte neben dem Carl Anton Henschels auch der Name Werner Henschels tief eingepreßt ist.

W. B.



Die 1839 vollendete Brunnengruppe
Aufgestellt in Charlottenhof bei Potsdam

Aufnahme der Staatlichen Bildstelle Berlin



Ein Meisterschuß

Unser Mittelstürmer Bruno Friedrich schießt das sieg-entscheidende Tor

HFW = Fußballspieler erringen den „Danzig-Pokal“

Vor einiger Zeit konnten wir schon berichten, daß die Fußballspieler von HFW Abteilungssieger der Staffel Süden bei den Spielen um den Danzig-Pokal wurden und zur Bezirksklasse aufstiegen. Damit war das Ringen um den von der Stadt Danzig gestifteten Ehrenpreis noch nicht beendet, denn die 16 Gruppensieger, unter denen sich alte bekannte Berliner Vereine wie Kickers 1900, 1. FC Neukölln, Stern 20, Hohenschönhausen SV 1910, Adlershofer BC, Spandauer BC usw. befanden, mußten nun im Ko-System den endgültigen Sieger und damit den Gewinner des Ehrenpreises ermitteln.

Nach harten Kämpfen hatten sich durch eine lange Reihe von Siegen (unsere Fußballspieler konnten 26 Siege in unmittelbarer Reihenfolge melden) der Spandauer BC und BSG Henschel bis ins Endspiel durchgeschlagen.

Vor einer ansehnlichen Zuschauermenge wurde auf dem Militärplatz in Spandau das Endspiel ausgetragen. Spandau mußte sich nach temporeichem, hartem Spiel 5:3 geschlagen bekennen, während

unsere Fußballer den schönsten Sieg an ihre Fahnen heften konnten und damit Besitzer der „Danziger Kogge“ wurden.

Leicht wurde es ihnen nicht, denn auf dem unebenen sandigen Platz in Spandau konnte sich unsere Mannschaft nur schwer zurechtfinden. Die Spandauer überannten zunächst die Henschelaner förmlich und lagen bereits nach 17 Minuten Spielverlauf 3:0 in Führung. Dann aber hatten sich die Henschelaner rasch an die Tücken des Platzes gewöhnt und verbesserten - insbesondere durch die Leistung des unermüdlich kämpfenden Mittelstürmers Friedrich - das Torverhältnis auf 3:2, während Pahl II kurz vor der Pause den Ausgleich erzielte.

Im zweiten Abschnitt zeigte sich dann, daß Henschel die technisch bessere Mannschaft ist und auch das bessere Stehvermögen hat. Die Spandauer hatten sich in der 1. Halbzeit zu sehr verausgabt. (Das Pokaltempo war schuld daran).

In der 6. Minute nach Halbzeit erzielte Wormsbächer durch Strafstoß ein 4. Tor, während Friedrich 15 Minuten vor Schluß auf Flanke von Bolz unhaltbar das 5. und siegbringende Tor schoß.

Das Endspiel hatte einen fesselnden Anfang, einen entscheidenden Zwischenteil mit dem Aufrichten der Henschel-Mannschaft und ein ernüchterndes Ende für den Spandauer BC.

Im bekannten Norden-Nordwest-Kasino wurde im Beisein aller Vertreter der an den Danzig-Pokalspielen der Kreisklassen beteiligt gewesen 160 Vereine dem Leiter der Fußballabteilung, Kam. Kofke, vom Reichsführer Wolz der Ehrenpreis überreicht.



Eine Danziger Kogge, der von der Stadt Danzig gestiftete Ehrenpreis

Die siegreiche Mannschaft Von links nach rechts: Betriebs-Ing. Maelzer, Fußballleiter Kofke I, Baumert, Bolz, Pahl II, Friedrich, Burbott, Rackow, Wormsbächer, Strehblow, Trainer Gräfe, Gauert, Kofke II, Pahl I, Höpfner (Masseur), Farin (Kassierer)

Werkfoto: HFW



Feierabendtreffen der Henschelanerinnen

Am deutschen Sieg schaffen auch unzählige Frauenhände mit. Zu der großen Schar derjenigen Frauen, die schon in Friedenszeiten in den Büros und in den Werkstätten von H & S beschäftigt waren, gesellen sich heute neue Schichten bisher nicht beruflich tätiger Frauen. Vielfach haben verheiratete und kinderreiche Frauen den Platz einberufener Männer eingenommen und füllen ihn mit Fleiß und Geschick aus. Die vorbildliche Haltung gerade dieser Frauen beweist, daß der Appell des Führers, jeden Einsatz zu wagen und jedes Opfer zu bringen, um den Endsieg zu erringen, unter den Kasseler Frauen nicht ungehört verhallt ist.

Für ihre Einsatzbereitschaft und Bereitwilligkeit dankt unser Werk nicht in leeren Worten, sondern es tut im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten alles, um durch soziale Einrichtungen und Aufwendungen die Frauenarbeit zu erleichtern und jede übersteigerte Kraftanforderung zu verhüten. Dabei steht die gesundheitliche und wirtschaftliche Betreuung im Vordergrund. Die sozialen Maßnahmen der Firma erschöpfen sich nicht nur in der Zuweisung eines richtigen Arbeitsplatzes, in der Zuteilung vernünftiger Arbeitskleidung, in der Unfallverhütung und in der Sorge um gesunde Arbeits- und Aufenthaltsräume, in gerechter Entlohnung sondern darüber hinaus bekümmert sich unser Werk auch um die Gemeinschaftsverpflegung im Betrieb, um die gesundheitliche Überwachung durch Werkärzte, und um den Betriebssport als Ausgleich für einseitige Betätigung sowie um ausreichenden Mütterschutz im Betriebe, Betreuung der Kinder in Kindergärten und durch Kinderverschickung.

Die Henschelanerinnen wissen, daß diese sozialen Erleichterungen nicht den Leistungsanspruch herabmindern und lohnen deshalb diese Aufwendungen durch Fleiß und Tüchtigkeit. Sie arbeiten nicht nur, um Geld zu verdienen, sondern um Helfer und Mitarbeiter im Dienst der Betriebs- und Volksgemeinschaft zu sein.



Werkfoto: H & S

Um diesen guten Geist zu erhalten und um die Gemeinschaft aller schaffenden Henschelanerinnen noch enger zu gestalten, soll eine Werkfrauengruppe gebildet werden, die der Größe und Bedeutung des Werkes von H & S entspricht. Der Werbung und Vorbereitung einer solchen Gruppe war eine am 11. Juli ds. Js. im Henschelsaal in Kassel durchgeführte Veranstaltung gewidmet. In dem festlich hergerichteten Saal waren zahlreiche alte und neue Henschelanerinnen aus Büro und Werkstatt erschienen. Die Werkpflegerin Frau Has-Kilmer begrüßte die Erschienenen und besonders die Gäste: Gaufrauenwallerin Frl. Mrongovius und die Kreisfrauenwallerin Frl. Stützer. Dr. Albrecht unterstrich in einer Ansprache den Zweck der Zusammenkunft, während die Kreisfrauenwallerin Frl. Stützer einen Film aus der Tätigkeit der Werkfrauengruppe vorführte und erläuterte.

Der Abend wurde durch Musikstücke und Liedervorträge verschönt. Auch die Frauen-Gymnastikgruppe unter Leitung von Frl. Margraf warb durch gelungene Vorführungen für eine zweckmäßige und schöne Freizeitgestaltung der berufstätigen Frau. Die Veranstaltung, die ihren Zweck voll erfüllte, hinterließ bei allen Teilnehmern eine Stärkung der Werksverbundenheit, so daß die Gewähr für eine enge Zusammenarbeit im Dienste der Heimatfront gegeben ist.

Verpflichtung des Henschel-Werkschutzes in Kassel

Den Mitgliedern des Henschel-Werkschutzes in Kassel wurde kürzlich durch Verfügung des Regierungs-Präsidenten die Eigenschaft als Hilfspolizeibeamte beigelegt, um sie besser als bisher in den Stand zu

setzen, ihre für den Betrieb und die Allgemeinheit heute besonders wichtigen Aufgaben zu erfüllen. Sie stehen damit in ihren Befugnissen den Polizeibeamten gleich.



In würdiger Form wurde der Henschel-Werkschutz von einem Vertreter des Polizeipräsidenten in Kassel auf seine neuen Obliegenheiten verpflichtet. Unser Bild zeigt den angetretenen Werkschutz bei der Verpflichtung; im Vordergrund in der Mitte der Leiter des Henschel-Werkschutzes, Major a. D. Lehwald, rechts Direktor Baumann, Referent für Werkschutzangelegenheiten bei der Geschäftsführung, im Hintergrund links vor der Front Oberwachleiter Meier (Werkschutz-Kassel) und Oberwachleiter Langlotz (Werkschutz Mittelfeld und Rothenditmo).

Der Henschel-Werkschutz hat gerade im Kriege besondere Aufgaben zu erfüllen, auf die wir in einer der nächsten Ausgaben noch ausführlich zurückkommen. Jedes Gefolgschaftsmitglied muß bestrebt sein, den Werkschutz in der Erfüllung seiner schweren und oft nicht angenehmen Aufgaben bereitwillig zu unterstützen.

Werkfoto: H & S

Für Verdienste im Werk=Luftschutz

Auszeichnungen verdienter Henschelaner

Am 26. Juli wurde dem Führer des Entgiftungstrupps im Werkluftschutz, dem Meister Rudolf Thomser, beschäftigt in der Autoreparatur Kassel-Mittelfeld, vom Leiter der Bereichsvertrauensstelle Dr. Ringleb das ihm vom Führer verliehene Luftschutzabzeichen II. Klasse überreicht.

Damit hat bereits der fünfte Henschelaner in Kassel dies Ehrenzeichen verliehen bekommen.

Als erster erhielt es am 23. Juli 1938 der Betriebsführer Oscar R. Henschel. Ebenfalls am 23. Juli 1938 wurde Abteilungsdirektor Richard Baumann, Leiter des Werkluftschutzes der Firma H & S und ehrenamtliches Mitglied der Reichsgruppe Industrie, Werkluftschutzbereich Hessen, in gleicher Weise ausgezeichnet.

Unter demselben Datum erhielten noch Dipl.-Ing. Hans Plöger, z. Zt. von der Firma beurlaubt und abgestellt als Leiter der Werkluftschutzbezirksvertrauensstelle Kurhessen der Reichsgruppe Industrie, und Betriebsingenieur Albert Sonnemann, früherer Werkluftschutzleiter Werk Mittelfeld, dieselbe Auszeichnung.

Die fünfte Auszeichnung ehrt die Verdienste des Meisters Thomser um den Werkluftschutz.

Unser Bild zeigt die Verleihungsurkunde und die vordere Seite des Ehrenzeichens. Auf der hinteren Seite steht die Jahreszahl 1938 als Stiftungsjahr der Auszeichnung.

Der Führer und Reichskanzler
hat mit Erlaß vom heutigen Tage

dem Führer des Entgiftungstrupps im Werkluftschutz in
der Reichsgruppe Industrie
Rudolf Thomser
in Kassel



in Anerkennung
seiner Verdienste im Luftschutz
das
Luftschutz-Ehrenzeichen
zweiter Stufe
verliehen.

Berlin, den 30. März 1938

Der Staatsminister
und Chef der Präsidialkanzlei
des Führers und Reichskanzlers

Heinrich

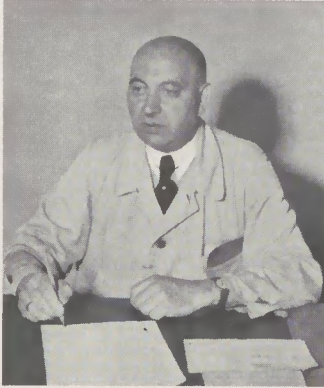
Belohnte Verbesserungsvorschläge in den Werken von Henschel & Sohn

In den letzten Monaten erhielten folgende Gefolgschaftsmitglieder Belohnungen für Verbesserungsvorschläge:

Werkmeister Clauser, Lok.-Montage
für verschiedene Transportgeräte
Kontrolleur Faulwetter, Lok.-Montage
Anfertigung einer Vorrichtung zum Vorzeichnen
Techniker Gatzemeier, Betr.-Planung
Universalklemme
Wachmann Gröber, Mittelfeld
Geländeranordnung auf der Treppe im Mittelfeld
Werkzeugschlosser Hartung, Halle I
Vorrichtung zur Veränderung des Meßbereichs
von Rachenlehren
Schlosser Homburg, Werkstatt JC
Einsparung von Wasserverbrauch
Schweißer Hütter, Werkstatt K
Herstellung einer Schwingungsvorrichtung fürs
Labor
Vorzeichner Huppach, Werkstatt M 9
Anfertigung einer Vorrichtung zum Ausdrehen
der Ölpumpengehäuse
Werkmeister Konradi, Lok.-Montage
Pressen von Domhauben
Meister Krug, Abteilung 210
Verbesserungen für Motorbremse, Gasregulierung
und Ventilbetätigung für Bremse
Nietner Leimbach, Werkstatt K
Anbringung einer hydraulischen Steuerung an
der Nietmaschine

Schlosser Macke, Werkstatt K
Anfertigung von Gewindewalzen
Schlosser Meister, Lok.-Montage
Vorrichtung zum Bohren von Wärmekästen
Schlosser Mirbach, Lok.-Montage
Anfertigung einer Vorrichtung zum Rohresägen
Schleifer Popp, Werkzeugbau
Schleifmaschine
Werkzeugausgeber Roß, Lok.-Montage
Anfertigung eines Körners mit Zeiger
Schlosser Roß, Werkstatt A
Drehbare Schweißvorrichtung
Schweißer Schäfer, Lok.-Montage
Haltevorrichtung für Rohre
Schlosser Schieblich, Lok.-Montage
Auffindung eines Meßfehlers an einer Reichs-
bahnlokomotive
Schlosser Sommer, Kraftwagenreparatur
Abschleppstange mit Anhängervorrichtung
Techniker Stieglitz, Betr.-Planung
Universalklemme
Hobler Vitt, Abteilung JC
Beitrag zur Leistungssteigerung
Werkmeister Ullrich II, Halle I
Anfertigung eines Gewindebohrers
Meister Wenigmann, Werkstatt B
Verbesserung der Hohlbohrerei

Für ihre Verbesserungsvorschläge erhielten die Arbeitskameraden Beträge bis zu RM 50.—



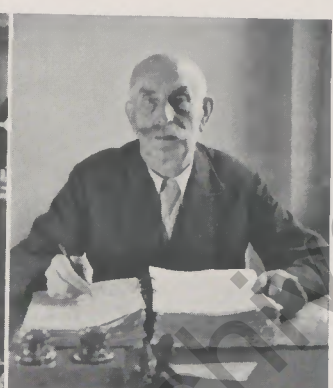
8. August 1940
Karl Koch
Abt.-Leiter, Werkstatt M 10
Kassel



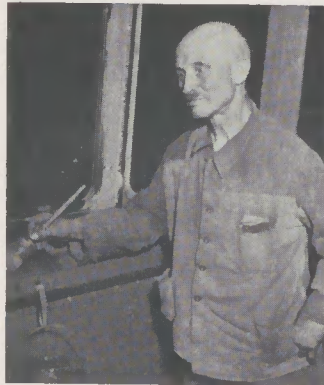
28. August 1940
Josef Fahl
Schlosser, Lokomotivmontage
Kassel



8. Juli 1940
Jakob Sauer
Bohrer, Werkstatt M 6
Kassel



1. August 1940
Hermann Täuber
Werkmeister, Lager 19
Kassel



5. August 1940
Justus Gernand
Lackierer, Lokomotivmontage
Kassel-B.



5. August 1940
Friedrich Gundlach
Autogen-Schweißer, Werkst. JP
Ziegenhagen



14. August 1940
Martin Hausmann
Hilfsschlosser, Lokomotivmont.
Ehrsten/Krs. Hofgelsmar



20. August 1940
Georg Tischer
Kupferschmied, Lokomotivmont.
Kassel-Niederzwehren



21. August 1940
Otto Hector
Lohnverrechner, Werkstatt W
Kassel



23. August 1940
Johann Wagner
kfm. Angestellter, Vers. Abt.
Kassel



26. August 1940
Johannes Jacob
Schlosser, Kesselschmiede
Kassel



29. August 1940
Christian Brenzel
Werkhelfer, Werkstatt M 11
Kassel-R.

KLEINE MITTEILUNGEN

Anrechnung pflichtwidrig versäumter Arbeitszeit auf den Urlaub

Der Reichstreuhand der Arbeit für das Wirtschaftsgebiet Hessen ordnete mit Wirkung vom 1. Juli 1940 folgendes an:

„Bei Gefolgschaftsmitgliedern, die pflichtwidrig der Arbeit fernbleiben oder die Arbeit verweigern, kann — in vertrauensratpflichtigen Betrieben nach vorheriger Beratung im Vertrauensrat — die versäumte Zeit auf den Erholungsurlaub angerechnet werden. Ein Anspruch auf

Zahlung des Lohnes oder des Gehaltes für diese Zeit besteht nicht. Die Anrechnung hat der Betriebsführer dem Gefolgschaftsmitglied unverzüglich mitzuteilen und dem Reichstreuhand der Arbeit anzuzeigen. Sie ist unwirksam, wenn ihr der Reichstreuhand der Arbeit binnen Monatsfrist widerspricht.“

Hierzu gab die Geschäftsführung von Henschel & Sohn bekannt: „Wir hoffen, von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch machen zu müssen. Gegen Unbelehrbare werden wir jedoch einschreiten und die pflichtwidrig versäumte Arbeitszeit auf Erholungsurlaub ohne Lohn- oder Gehaltszahlung anrechnen.“

FAMILIEN-NACHRICHTEN



Henschel & Sohn, Kassel

Ein Sohn:

Arolt, Karl, Werkstatt A, Hermann, 9.7.40
Caster, Eduard, Werkstatt C, Lothar, 30.7.40
Gröbel, Karl, B-Schreinerei, Dieter, 11.6.40
Grunewald, Karl, Werkstatt H, Karl-Heinz, 3.7.40
Herber, Waldemar, Manfred, 31.5.40
Höck, Reyner, Zahnradfabr., Reimer, 25.7.40
Hohmann, Konrad, Werkstatt B, Heinrich, 29.7.40
Hoßbach, Joh., Werkzeugbau, Norbert, 3.7.40
Hose, Wilhelm, Mechaniker, Heinz, 23.6.40
Knöpfel, Erich, Lager 1, Manfred, 23.6.40
Koch, Walter, Werkstatt M 9, Dieter, 23.7.40
Kraft, Hermann, Karl, 17.7.40
Krauth, Josef, Werkstatt M 1, Heinz, 24.6.40
Mathuseck, Ludw., Werkst. M 1, Reinhold, 12.7.40
Musmann, Kurt, M-Schreinerei, Kurt, 11.7.40
Osterberg, Mart., B-Schreinerei, Wolfgang, 2.7.40
Rau, Heinrich, Lager 4, Manfred, 27.7.40
Rüdiger, August, Werkst. Georg, 14.7.40
Sauerland, Konr., Lok.-Rahmenbau, Dieter, 11.6.40
Seeger, Arthur, El.-Schw., Rüdiger, 28.6.40
Serf, Wilhelm, Lager 8, Wilhelm, 25.5.40
Stiebig, Rob., Werkzeugbau, Wolfgang, 20.7.40
Storch, Otto, Werkstatt L, Reinhold, 25.6.40
Schaab, Alwin, Werkstatt M 5, Herbert, 13.7.40
Schildt, Heinrich, Werkstatt L, August, 24.6.40
Schmidt, Heinrich, Werkstatt M 2, Dieter, 18.6.40
Schönwald, Hch., Werkst. C, Hans-Dieter, 14.7.40
Schütz, Hermann, Werkstatt M 5, Adolf, 23.6.40
Tölle, Karl, Werkstatt M 31, Wolfgang, 29.6.40
Ullrich, Willi, Werkstatt A, Wilfried, 26.6.40

Eine Tochter:

Becker, Johann, Zahnradfabr., Lisette, 10.7.40
Böhling, Christof, Werkstatt L, Brunhilde, 26.7.40
Bornmann, Hch., Werkstatt C, Liselotte, 10.7.40
Brandenstein, Georg, B-Schreinerei, Edith, 2.7.40
Burchardt, Franz, Plöthner, Ingrid, 30.7.40
Burckhardt, O., Zahnradfabr., Marie-Ells., 20.7.40
Eckhardt, Hans, Mot. Prüf., Christa, 30.7.40
Führ, Heinrich, Lok.-Rahmenbau, Irmgard, 13.7.40
Hahn, Heinrich, TAM, Maschinenb., Helga, 23.7.40
Herwig, Ludwig, El.-Schw., Rosemarie, 4.7.40
Krüger, Otto, Härterei, Adelheid, 26.7.40
Krug, Justus, Alu., Marianne, 10.7.40
Löwe, Wilhelm, Werkstatt M 31, Ursel, 3.7.40
Möller, August, Werkstatt B, Luise, 14.7.40
Nikolaus, Wilh., Kontr. Auto, Rosemarie, 23.6.40
Reuber, Karl, Rohrschlosserei, Christa, 1.7.40
Siebert, Heinr., Lackiererei, Lieselotte, 14.7.40
Siebold, Horst, Werkstatt B, Christa, 22.6.40
Siebrecht, Hch., Kesselhaus, Hannelore, 23.7.40
Sinning, Christ., Zw. Lg. M 10, Elisabeth, 26.6.40
Sippel, Heinrich, M.-Schlosserei, Inge, 4.5.40
Schwink, Heinrich, Werkstatt H, Ingrid, 18.7.40
Traumüller, Karl, Werkstatt C, Inge, 29.7.40
Umbach, Johannes, Lager 4, Irmgard, 11.7.40
Waas, Ludwig, Werkstatt M 1, Rosemarie, 27.6.40
Wenzel, Wilh., Werkstatt M 1, Hannelore, 22.6.40
Werner, August, Werkstatt M 6, Gisela, 21.7.40
Ziehmer, Walter, Lok. Kontr., Inge, 24.7.40

Sporterfolg der Henscheler

Ein voller Erfolg war der Betriebssportgemeinschaft von H & S am 21. Juli bei der Kreisveranstaltung der DAF in Kassel „Schaffendes Volk treibt Leibesübungen“ beschieden. Sowohl bei den Frauenwettbewerben wie in den Männerwettkämpfen errangen die Henscheler den ersten Sieg.

Besichtigung der Unfallschutzrichtungen bei H & S

Regierungsbaumeister Fritze von der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft besichtigte am 11. und 12. Juli verschiedene Werkstätten von H & S und prüfte die Einrichtungen zur Unfallverhütung. Regierungsbaumeister Fritze stellte diesen Einrichtungen ein Lob aus. Es soll unsere Gefolgschaft erst recht anspornen, im bisherigen

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Ein Sohn:

Brelthaupt, Robert, WBK, Heinz, 25.6.40
Fischer, Erich, 50/05, Manfred, 9.7.40
Garzstuki, Erich, WBK, Dieter, 22.7.40
Gaspers, Herbert, 52/10, Dieter, 27.7.40
Heusermann, Egon, WBM, Ralf-Dieter, 21.6.40
Hinsche, Otto, 5/24, Wolfgang, 12.6.40
Kaschke, Alfred, 48, Manfred, 2.7.40
Kirchner, Arno, 7/37, Winfried, 17.6.40
Kofke, Conrad, 36/55, Hartmut, Jürgen, 2.7.40
Littmann, Josef, 4/27, Ralf, 8.6.40
Seiffert, Bruno, WBVR, Siegfried, 1.7.40
Stöckig, Heinrich, 2/19, Werner, 14.7.40
Werner, Otto, 65/34, Rolf, 5.6.40
Wolf, Richard, 55/25, Alexander, 22.7.40

Eine Tochter:

Böhm, Georg, 60/34, Christel, 5.8.40
Brunner, Josef, 55/14, Waltraut, 19.7.40
Dittmar, Margarete, KBL, Ingrid, 29.5.40
Findler, Gerhard, TKR, Ingrid, 23.7.40
Hansche, Gustav, 50/05, Erika, 27.6.40
Koch, Oskar, 55/25, Elvira, 28.7.40
Kroll, Gerhard, 7/24, Ingrid, 8.4.40
Wolsetschläger, Franz, 7/37, Christa, 11.6.40
Wyrwinski, Valentin, 59/34, Karin, 5.7.40

Henschel Flugmotorenbau Altenbauna

Zwillinge:

Klöckner, Otto, Söhne, Klaus u. Hans, 21.7.40

Ein Sohn:

Arras, Walter, Walter, 29.7.40
Brandt, Wilhelm, Fritz-Wilhelm, 12.7.40
Schanze, Heinrich, Günther, 18.7.40
Welker, Georg, Heinz, 29.7.40

Eine Tochter:

Baumgart, Josef, Ruth, 27.7.40
Berkefeld, Willi, Helga, 16.7.40
Brede, Heinrich-Ludwig, Elfriede, 15.7.40



Henschel & Sohn, Kassel

Agatha, Erich, Werkstatt B, mit Käthe geb. Glietsch, 14.7.40
Dege, Heinrich, Werkstatt A, mit Elisabeth geb. Schmidt, 29.6.40
Drieschmann, Josef, Dampfswagen, mit Else geb. Bosch, 27.7.40
Germeroth, Konrad, Lager 19, mit Else geb. Martin, 27.7.40
Heinz, Otto, Lager 4, mit Anna geb. Koster, 6.7.40
Hildebrandt, Hermann, Werkstatt A, mit Emmy geb. Engel, 20.7.40
Hohmeyer, Karl, Lok.-Mont., mit Viktoria geb. Kubiak, 22.6.40
Neutze, Otto, Werkstatt W M, mit Else geb. Middeldorf, 25.6.40

Permeroth, Konrad, Lager 19 mit Else geb. Martin, 27.7.40

Pfläging, Walther, TB12, mit Marie geb. Pfläging, 22.6.40

Pischelsrieder, Lampert, Werkstatt M 1, mit Else geb. Knoll, 8.7.40

Roß, Wilhelm, Werkzeugbau, mit Elisabeth geb. Vitt, 6.7.40

Thiele, Franz, Kesselschmiede, mit Louise geb. Gerke, 15.6.40

Weidemann, Adam, Werkstatt M 1 mit Katharina geb. Morlock, 6.7.40

Wittich, Johann, Werkstatt A, mit Melitta geb. Bethe, 13.7.40

Zeuch, Fritz, Kesselschmiede, mit Wilhelmine geb. Schade, 6.7.40

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Amling, Willi, 53/06, mit Erna geb. Keßler, 20.7.40

Andreas, Hildegarde, BM, mit Herbert Abraham 27.7.40

Berlin, Herta, WBA, mit Heinz Turowski, 15.6.40

Fiegler, Marta, 60/48, mit Egon Bode, 6.7.40

Dammann, Gerhard, WBK, mit Gerda geb. Bergemann, 20.7.40

Gebauer, Ludwig, 61/34, mit Pauline geb. Klar, 16.7.40

Kammeler, Karl, 55/19, mit Marianne geb. Jedrzejewski, 8.7.40

Kriska, Heinz, KRL, mit Anneliese geb. Schadow, 6.7.40

Marquardt, Gertrude, WBM, mit Erwin Günther 29.6.40

Mixa, Günther, 8/43, mit Irma geb. Alperstaedt, 8.6.40

Mönke, Paul, WBK, mit Erika geb. Martins, 1.6.40

Oehl, Franz, 55/14, mit Charlotte geb. Zock, 29.6.40

Palls, Erna, KRB, mit Walter Dorn, 15.6.40

Rackowski, Hans, mit MaMa geb. Latta, 18.7.40

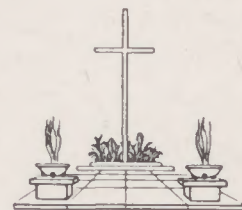
Riemer, Hermann, 58/08, mit Else geb. Lemke, 20.7.40

Röhrig, Ilse, KBL, mit Arthur Opitz, 8.6.40

Schmidt, Alfred, WBT, mit Gertrude geb. Surel, 28.5.40

Vogel, Irma, KRL II, mit Fritz Schmidt, 6.7.40

Winkler, Wilhelm, 52/10, mit Hedwig geb. Kazmierczak, 15.6.40



Henschel & Sohn, Kassel

Jüngst, August, LA Ausland, 25.6.40
Klimm, Johannes, 21.7.40
Traum, Manfred, Kind des Georg, 19.7.40

Henschel Flugmotorenbau Altenbauna

Derschang, Alfred, 28.7.40

Unfallschutz nicht zu erlahmen, sondern ihn noch mehr zu vervollkommen.

Feldpostgröße im Werkfunk

Seit vergangenem September hat die Werbeabteilung (Front und Heimat) unzählige Feldpostgröße von einberufenen Henschelern an ihre Arbeitskameraden durch den Werkfunk bekanntgegeben. In den meisten Fällen haben die Absender ihren letzten Beschäftigungsort bei der Firma Henschel mitgeteilt, vielfach jedoch ist das auch vergessen worden. Wir bitten alle Einsender, die auf die Durchgabe im Werkfunk Wert legen, immer ihre Beschäftigung bei der Firma Henschel mitzuteilen.

Die Fotos von Seite 92 und 93 sind Werkaufnahmen von H & S.