



Der Henschelstern

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



Mai 1940

Nummer 5



Henschel-Aufklärer Hs 126

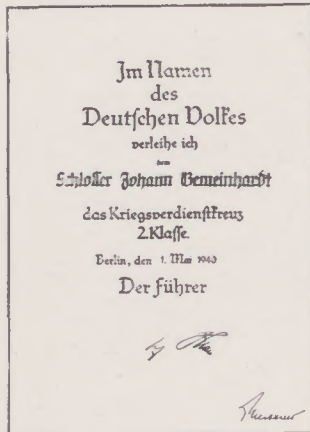
Aufnahme: Presse-Hoffmann

FLUG NACH WESTEN

Unter den Flugzeugen, die die Heimat schützen und ihre ungestörte Arbeit für die Zwecke des Krieges ermöglichen, stehen die Henschel-Flugzeuge in vorderster Linie mit auf dem Posten. Henschel-Aufklärer vom Muster Hs 126 stoßen weit vor in Feindesland; die Aufnahmen, die der Beobachter mit seinem Lichtbildgerät macht, bilden wertvollste Unterlagen für die Entschlüsse der Heerführung. Und wie unsere Heerführung die Erkundungen unserer Flieger auszunutzen weiß, das hat die Heimat in diesen Wochen ebenso mit Stolz erfahren, wie es unsere Feinde mit Angst und Schrecken vernommen haben!

Treue Pflichterfüllung in der Heimat

Drei Henschelaner erhielten das Kriegsverdienstkreuz II. Klasse



Die Verleihungsurkunde zum Kriegsverdienstkreuz II. Klasse

Während die Front in stürmischem Vorwärtsschub den Feind wirft und damit die Schrecken des Krieges von der Heimat fernhält, setzen die Daheimgebliebenen, angespornt durch die gewaltigen Erfolge der Wehrmacht, ihre ganze Kraft für den Endsieg der deutschen Waffen ein. Diese Pflichterfüllung in der Heimat hat der Führer durch die Stiftung des Kriegsverdienstkreuzes geehrt. Anfang Mai wurden in ganz Deutschland 200 Kriegsverdienstkreuze II. Klasse verliehen. Unter den Ausgezeichneten befinden sich auch drei Henschelaner.

Die Verleihung der Kriegsauszeichnung an das Gefolgschaftsmitglied der Firma Henschel & Sohn in Kassel, den Schlosser Hans Gemeinhardt, erfolgte in würdiger Form im großen Sitzungssaal des Henschel'schen Verwaltungsgebäudes in Gegenwart des Betriebsführers Oscar R. Henschel und anderer Persönlichkeiten. Major Pernice wandte sich in einer kernigen Ansprache an den Schlosser Gemeinhardt, in der er betonte, daß diese vom Führer verliehene Auszeichnung gleichermaßen eine Ehrung für die Betriebsführung und die gesamte Gefolgschaft darstelle. So wie der jetzt mit dem Kriegsverdienstkreuz ausgezeichnete Henschelaner zu seinem Teil mit aller Kraft an den Aufgaben der Heimatfront mitgearbeitet habe, so ständen auch die anderen Männer in rastloser Arbeit auf ihren Posten.

Schlosser Hans Gemeinhardt ist am 28. Oktober 1887 in Graslitz in Böhmen geboren. Seit 1905 arbeitet er bei der Firma Henschel & Sohn in Kassel. Er ist bekannt als ein tüchtiger, unermüdlicher und zuverlässiger Arbeiter, der sich bei seinen Vorgesetzten und Arbeitskameraden allgemeiner Wertschätzung und Achtung erfreut. Gemeinhardt, der den Weltkrieg 1914/18 in einem österreichischen Infanterie-Regiment mitgemacht hat und als Sergeant aus dem Heeresdienst ausge-

schieden ist, hat die deutsche Staatsbürgerschaft schon lange vor der Vereinigung Böhmens mit dem Großdeutschen Reich erworben.

Der zweite Henschelaner, der diese Auszeichnung erhielt, ist der Dreher August Roth. Er ist im Henschel-Flugmotorenbau GmbH. beschäftigt. Die Auszeichnung ist umso bemerkenswerter, als sie einen Volksgenossen ehrt, der 15 Jahre lang einen ganz anderen Beruf ausübte. Roth, geboren am 20. Oktober 1906 in Altendorf, Kreis Hattingen, ist gelernter Friseur. Erst im Mai 1937 gab er diesen Beruf auf und schulte wie manch anderer

Werkfoto: HFM und HFW



Dreher August Roth, HFM Vorarbeiter Erich Titze, HFW

um. In seiner neuen Berufsarbeit entwickelte er sich nach dem Urteil seines Meisters und seiner Vorgesetzten so tüchtig, daß er heute schon als Vorbild eines Arbeiters der Heimatfront vom Führer ausgezeichnet werden konnte. Das Kriegsverdienstkreuz wurde Roth an seinem Arbeitsplatz durch den Betriebsführer Stein und den Betriebsobmann Engel überreicht.

Als dritter Henschelaner wurde mit dem Kriegsverdienstkreuz II. Klasse das Gefolgschaftsmitglied der Henschel-Flugzeugwerke A.G. Erich Titze ausgezeichnet. Titze, der am 27. April 1905 in Nährschütz (Schles.) geboren wurde, trat am 7. November 1933 in die Henschel-Flugzeugwerke A.G. ein, wo er heute als Vorarbeiter im Attrappenraum tätig ist. Als Mitglied der NSDAP und des Vertrauensrates genießt auch er die hohe Achtung und Wertschätzung der Arbeitskameraden und seiner Vorgesetzten.

Wir freuen uns über die Auszeichnung der drei Henschelaner, in der wir zugleich eine Ehrung der Haltung und des Fleißes der Gesamtgefolgschaft sehen. Ein jeder Henschelaner hat den Ehrgeiz, seine Dankesschuld für die gewaltigen Leistungen der kämpfenden Truppe durch gewissenhafte und unermüdliche Arbeit abzutragen. Die Soldaten können sich auf die Daheimgebliebenen verlassen!

Nach der Ordensverleihung bei H & S. Von links: Betriebsführer Oscar R. Henschel, Major Pernice, Betriebsobmann W. Müller, Schlosser Gemeinhardt, Geschäftsführer Dr. Fleischer, Geschäftsführer Dr.-Ing. Hinz, Oberleutnant Schnell, Direktor G. Müller, Direktor Hannover.



Werkfoto: H & S

ZWEI JAHRE AUFBAU IN FLORIDSDORF



Blick auf das Werk

Aufnahme: Karl Meyer, Wien

Bald nach dem Anschluß der Ostmark an das Reich im Frühjahr 1938 wurde die Wiener Lokomotivfabrik AG in Wien-Floridsdorf dem Henschel-Konzern eingegliedert. Die Fabrik ist 1867 gebaut und 1869 in Betrieb genommen. Sie liegt im Norden der Stadt Wien, von der Innenstadt aus jenseits der Donau; im Hintergrunde erheben sich die Ausläufer des Wiener Waldes mit dem Kahlenberg und dem Leopoldsberg. Die Werkanlagen wurden entsprechend der damaligen Bauweise in Riegelbau mit hölzerner Tragkonstruktion errichtet, und zwar so dauerhaft, daß die Hallen, was ihre Festigkeit betrifft, auch heute noch voll und ganz

den Anforderungen entsprechen. Selbst in ihrer äußeren Form wirken sie noch nicht veraltet.

Die ganze Fabrik wurde in zwei voneinander unabhängigen Blöcken angelegt. Ursprünglich lag auf der Ostseite des Werkgeländes ein langgestreckter Bau, der als Magazin diente. In einem Abstand von ungefähr 20 Metern folgte der erste Block mit der Schmiede, daran anschließend die Kesselschmiede. In gleicher Richtung, wieder mit 20 Metern Abstand, kamen die mechanische Werkstätte und dann die Montagehalle, in der die Querstände durch eine Schiebebühne getrennt waren.

Im Laufe der Zeit wurde die Fabrik durch Neubauten erweitert. So entstanden neue Montagehallen mit Längsgleisen, Tischlerei mit Modellmagazin, Gießerei und Kraftwerk.

Auf dem Gebiet des österreichischen Lokomotivbaues hat die Wiener Lokomotivfabrik AG stets eine geachtete Stellung eingenommen. Die Zahl der Beschäftigten erreichte im Jahre 1917 mit 3000 den damals höchsten Stand. Von 1871 bis zum Jahre 1938 wurden in der Fabrik insgesamt 3150 Lokomotiven gebaut, als Höchstzahl 106 im Jahre 1917.

Unter diesen Lokomotiven befindet sich eine ganze Anzahl bemerkenswerter eigener Bauformen, die sich einen dauernden Platz in der Lokomotivgeschichte errungen haben. Es seien nur einige erwähnt:

Die im Jahre 1908 gebaute erste Schnellzuglokomotive der Achsanordnung 1 C 2 — S. L. Reihe 210 verrät durch ihren wuchtigen Aufbau nicht, daß sie einen Achsdruck von nur 15 t aufweist. In dieser Lokomotive zeigt sich besonders die Kunst Gölsdorfs*), bei beschränktem Gesamtgewicht mächtige Kessel und Triebwerke unterzubringen.

Die im Jahre 1911 gebauten sechsfach gekuppelten Lokomotiven der Reihe 100 sind für den Gebirgsschnellzugsdienst bestimmt. Die von Gölsdorf gewählte Achsanordnung, die zwischen den beiden letzten verschieb-

An der Baustelle der neuen mechanischen Werkstätte, Januar 1939. Von rechts nach links: Baurat Mauck, Oscar R. Henschel, Dir. Nölle, Betriebsleiter Hitzler



Aufnahme: Karl Meyer, Wien

*) Dr.-Ing. h. c. Karl Gölsdorf, Sektionschef im österr. Eisenbahn-Ministerium (1861—1916), bekannter Lokomotivkonstrukteur.

baren Achsen eine Kuppelstange mit Kardan-Gelenk vorsieht, hat sich auf der krümmungsreichen Tauernstrecke vollkommen bewährt; die Lokomotive beförderte dort auf 20⁰/₀₀ Steigung Schnellzüge von 350 t Gewicht. Auch sie weist nur einen Achsdruck von knapp 14 t auf, obwohl ihr Kessel 5 m² Rostfläche und 289 m² feuerberührte Gesamtheizfläche einschließlich Überhitzer besitzt und die Hoch- und Niederdruckzylinder nicht weniger als 450 und 760 mm Durchmesser haben. Der Weltkrieg und die nachfolgende Elektrisierung bedingten, daß diese Lokomotive nicht mehr neu beschafft wurde.

Die im Jahre 1928 gebauten Lokomotiven der Reihe 214 haben auf der 13 km langen, 10⁰/₀₀igen Steigung bei Wien Züge von 700 — 740 t ohne Vorspann in der vorgeschriebenen Schnellzugsfahrzeit befördert. Mit Zügen von über 600 t wurde eine mittlere Geschwindigkeit von über 60 km im gewöhnlichen Betrieb erreicht, bei Schnellfahrversuchen erreichte die Lokomotive 155 km/St, während ihre Konstruktionsgeschwindigkeit 120 km/St beträgt. Sie hat den höchstliegenden Kessel der Welt (3 400 mm über Schienenoberkante), der nur von einer russischen Lokomotive erreicht wurde, und auch die längste Treibstange der Welt (4 250 mm zwischen dem Zapfenmittel). Sie ist die erste 1 D 2-Schnellzuglokomotive überhaupt.

Die elektrische Lokomotive Bauart 1 C—C1 für die Arlbergstrecken, gebaut 1922, vermag auf der Ostrampe des Arlberges mit 26.4⁰/₀₀ Steigung Schnellzüge von 360 t Gewicht zu befördern, auf der Westrampe mit 31.4⁰/₀₀ solche von 300 t. Da die Höchststeigung nicht überall auftritt, ist es möglich, mit ihr auf der Bergfahrt eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 45 — 50 km einzuhalten.

Eine in der Fachwelt vielbeachtete Bauform zeigt die zuerst 1935 für das Gaswerk Wien gebaute feuerlose Lokomotive, Bauart E, mit 120 atü Kesseldruck, die dem feuerlosen Dampfbetrieb große Möglichkeiten eröffnet. Sie befördert die bis zu 1 500 t schweren Kohlenzüge vom Reichsbahnhof Wien zum Gaswerk auf einer Strecke, die eine größere Steigung aufweist. Während die feuerlose Lokomotive bisher auf untergeordneten Dienst beschränkt blieb, kann die Hochdrucklokomotive mit ihrer vielfachen Kapazität auch zum Streckendienst und zum schwersten Verschiebedienst herangezogen werden. Gegenwärtig sind 10 solche Lokomotiven im Bau.

Die letzten Jahre vor dem Anschluß der Ostmark an das Reich waren wohl das Bitterste seit dem Bestehen der Wiener Lokomotivfabrik. Die Beschäftigung ging ständig zurück. Ein Jahresauftrag von 10 Dampflokomotiven wurde von den Arbeitern mit Freuden begrüßt, obwohl er nur wenigen von ihnen Brot gab. Je nach dem Fortschreiten der Arbeit wurden die alten, bewährten Arbeiter von der rein geschäftlich denkenden damaligen Betriebsführung genau zu der Stunde ein-



Die neue mechanische Werkstätte, Büroteil

Aufnahme: Martin Gerlach, Wien

gestellt, zu der man sie brauchte, und an dem Tage entlassen, an dem für sie nichts mehr zu tun war, auch dann, wenn dieser Tag in die Mitte der Woche fiel. So ist es zu erklären, daß viele unserer Arbeiter bis zu zehn Unterbrechungen während ihrer langen Dienstzeit aufzuweisen haben. Die Not in den Familien der arbeitslosen Werkskameraden war dadurch, wie überhaupt unter der Arbeiterschaft der Ostmark, in einem geradezu unvorstellbaren Ausmaße gestiegen, so daß die Wiederaufnahme der Arbeit in der Fabrik für die langjährig dort beschäftigt gewesenen Leute tatsächlich eine Rettung in letzter Stunde bedeutete.

Diese Jahre hatten unter der Gefolgschaft eine harte Auslese gehalten. Die Arbeiter, die während der Systemzeit das Glück hatten, ihre Arbeit behalten zu dürfen, waren gezwungen, durch besonderen Fleiß ihre Vorgesetzten zufriedenzustellen, da sonst an ihre Stelle einer der Tausende gekommen wäre, die schon draußen auf Arbeit warteten. Gerade diese Leute zeigen auch heute das gleiche Pflichtbewußtsein, die gleiche Arbeitsfreudigkeit und die gleiche Ausdauer. Mit dem Anschluß der Ostmark an das Reich begann mit einem Schlage der neue Aufschwung. Noch im März 1938 erhielt die Fabrik einen ersten Auftrag der Deutschen Reichsbahn über 10 Lokomotiven der Gattung 2-C-2, dem alsdann ständig weitere folgten. Wieder füllten sich die Hallen mit schaffenden Menschen. Nicht nur diejenigen konnten wieder eingestellt werden, die schon im Werk gearbeitet hatten, sondern es konnten darüber hinaus viele weitere angenommen werden, die erst neu angelernt werden mußten. Die gemeinsame Arbeit ließ sie bald alle zu einer festen Werkgemeinschaft zusammenschmelzen.

Blick in die Gießerei

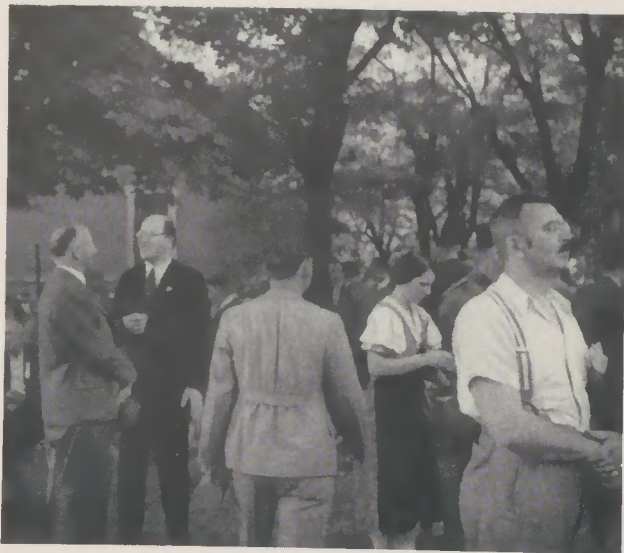
Aufnahme: Karl Meyer, Wien



Innenansicht der neuen mechanischen Werkstätte

Aufnahme: Martin Gerlach, Wien





Vom Betriebsfest im Juli 1939

Aufnahme: Karl Meyer, Wien

Für die neuen Aufgaben reichten die bisherigen Hallen nicht aus. Nach neuen Plänen wurde die Fabrik in großzügiger Aufbauarbeit aus- und umgestaltet. Die Montage erhielt einen Anbau, zur Kesselschmiede kam ein neues Schiff hinzu, das Magazinbüro wurde umgebaut. Endlich folgte ein Neubau von Block III in einem Flächenmaß von 11 000 qm, der jetzt die mechanische Werkstätte beherbergt.

Dieser Block, der in moderner eisensparender Bauweise errichtet ist, entstand in einem Zeitraum von knapp 6 Monaten. In ihm fanden auch, entsprechend den Forderungen unserer Zeit, ein großer heller Gemeinschaftsraum und andere Räume für soziale Zwecke Platz. Der Umbau der Fabrik wird sich nach festgelegten Plänen weiter vollziehen, ohne daß die aufs höchste gesteigerten Anforderungen an die Erzeugung deswegen zurückstehen dürfen. Dies bringt für die Arbeit oft noch erschwerte Umstände mit sich. Der Platzmangel macht sich immer mehr bemerkbar und es läßt ein gutes Maß von Kameradschaft erkennen, wenn auf dem geringen Platz die einzelnen Gruppen einträchtig nebeneinander arbeiten.

Die Rückkehr stetiger Verdienstmöglichkeiten, einer ausreichenden Ernährung und damit eines neugeordneten Familienlebens hat auch unter der Gefolgschaft den Sinn für Freude in der Freizeit wieder aufleben lassen. Besonders bei Werkskonzerten kommt dies zum Ausdruck. Die Kapelle der Wiener Lokomotivfabrik hat im Gauwettbewerb einen ersten Preis erhalten. Gibt sie in der Mittagspause ein Platzkonzert, so findet sie stets begeisterte Zuhörer. Ein sehr gutes Heurigen-Quartett und ein Akkordiontrio, aus zwei jungen

In Floridsdorf gebaute 1 D 2-Schnellzuglokomotive verläßt Wien-Westbahnhof

Werkaufnahme



Männern und einem Mädchen bestehend, sind gebildet und leisten Hervorragendes. Bei den gemeinsamen Betriebsfesten findet die neu entstandene Kameradschaft zwischen Betriebsführern und der Gefolgschaft einen schönen Ausdruck.

Besonderer Stolz aber erfüllt alle, wenn wieder einmal eine Spitzenleistung vollendet ist. Als die 50. Lokomotive seit dem Wiederbeginn der Arbeit fertig wurde, da waren der Rahmen und der Kessel, das Führerhaus und die Räder auf ihrem Wege von der einen Werkstatt zur anderen mit Tannenreisig und einer großen „50“ geschmückt. Die Freude am Schaffen ist für denjenigen besonders groß, der in langen Jahren den seelischen Druck des erzwungenen Müßiggangs und die harten Folgen völliger Verdienstlosigkeit am eigenen Leibe gespürt hat. Es ist in der ersten Aufbauzeit keine Seltenheit gewesen, daß einzelne Leute bis zu 72 Std. ununterbrochen Dienst machten, wenn es nicht anders ging, oder gar auf eine Arbeitsleistung von 100 Stunden in der Woche kamen, um das Ziel des Jahres 1939, die Fertigstellung von 50 Lokomotiven der Reihe 50, trotz der vielen noch nicht fertig angelegten Arbeitskameraden zu erreichen. Im übrigen sind es ja nicht nur Dampflokomotiven für die Deutsche Reichsbahn, die jetzt im Werk entstehen, sondern in Fortsetzung der vielseitigen Erzeugung früherer Zeiten auch elektrische Lokomotiven verschiedener Bauart, zur Zeit fünf Gattungen Lokomotiven für die ostmärkischen Privatbahnen, Heißdampf-Speicherlokomotiven, feststehende Kessel und endlich Ersatzteile für die auf den ostmärkischen Strecken noch allenthalben eingesetzten Lokomotiven der ehemaligen österreichischen Bundesbahnen. Die bewährte Überlieferung des Werkes wird auch heute fortgesetzt; erwähnt seien nur die in Floridsdorf im Bau befindlichen 1 F1-Zahnradlokomotiven der Reihe 369, die zu den stärksten der Welt gehören. Sie werden in der Ostmark auf Strecken mit 70⁰/₀₀ Steigung verkehren und u. a. die Erzzüge von dem berühmten steirischen Erzberg befördern.

Für alle Floridsdorfer Arbeitskameraden, vom jüngsten Lehrling bis zum Betriebsführer, steht es fest, daß die an sich schon sehr großen Leistungen des Jahres 1939 im Jahre 1940 noch übertroffen werden müssen, denn jetzt fordert das Vaterland die Früchte der Aufbauarbeit, die in diesen zwei Jahren in Floridsdorf mit so großartigem Schwung und Einsatzwillen im Sinne bewährter Henschel-Überlieferung geleistet wurde.



Aufstellung der Henschel Turn- und Sportabteilung

Werkfoto: H & S

Wir haben die Pflicht, gesund zu sein!

„Das ist unser Dienst an Volk und Sport, daß wir den Feierabend des deutschen Arbeiters durch fröhliche Leibesübungen zu einem Quell der Freude und gesunden Lebenskraft machen.“ Dr. Robert Ley

Unter diesem Leitwort fand am 28. April 1940 im Capitol-Theater in Kassel eine Werbeveranstaltung unserer Turn- und Sportgruppen in Verbindung mit dem Sportamt der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ statt. Die wirkungsvollen Vorführungen fanden bei den Zuschauern starken Beifall. Die Darbietungen konnten selbstverständlich nur Einzelheiten bringen. Erst die eigene Teilnahme am Übungsbetrieb erschließt das gesamte Tätigkeitsgebiet.

Die Werbeveranstaltung war als Auftakt für eine Verstärkung und Ausdehnung unseres Betriebssportes gedacht. Die tägliche Berufsarbeit steht zwar im Mittelpunkt unseres Schaffens und Wirkens. Doch nach der Arbeit ist Feierabend. Und wer da ehrlich sein Werk getan, hat ein Recht auf Freizeit und Erholung. Diese Freizeit so schön und wertvoll wie möglich zu machen, ist in Verbindung mit der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ Sinn und Aufgabe unserer Werkvereine und Betriebsgruppen. Im besonderen Maße aber sind die Leibesübungen geeignet, einen Teil der Erholungszeit des schaffenden Menschen zum Nutzen von Körper, Geist und Seele auszufüllen. Sie geben Gesundheit, Kraft und Lebensfreude und befreien vom Gleichmaß des Alltags mit seinen Mühen und Sorgen. Sie bringen Lachen und Lebensmut in arbeitsmüde Augen, bekämpfen die Gefahren des Berufes und schenken ein neues leistungsfrohes Lebensgefühl.

Die Bedeutung des Betriebssportes liegt hauptsächlich in seinem Wert für die Gesundheit des schaffenden Menschen. Im Kampf gegen die Arbeitsschäden stellen sinnvoll betriebene Leibesübungen eins der wertvollsten Hilfsmittel dar. Die dringend notwendige Erhöhung des Leistungsalters und der Leistungsfähigkeit der Schaffenden wird durch den Betriebssport wirksam

unterstützt. Der sogenannte Leistungsknick, der heute durchschnittlich bei 40 Jahren liegt, und durch ein deutliches Absinken der Leistungskraft gekennzeichnet ist, kann und muß durch Leibesübungen allmählich um ein Jahrzehnt und länger hinausgeschoben werden.

Turnerisch und sportlich geschulte Gefolgschaftsmitglieder sorgen auch für die Verminderung der Betriebsunfälle. Schließlich tragen die Leibesübungen im Betrieb auch zur Erhöhung der Wehrkraft bei. Neben diesen Werten liegt die Bedeutung des Betriebssportes vor allem in seiner starken gemeinschaftsbildenden Kraft: Auch durch Betriebssport zur Einheit des Betriebes im Geist der Betriebsgemeinschaft, dem obersten Grundsatz des nationalsozialistischen Arbeitslebens!

Die Leibesübungen sind nicht Selbstzweck, sondern nur ein Mittel zum Zweck, mitzuhelfen an der Erreichung des Zieles, alle Werte im Menschen zu wecken, die ihn für die Gemeinschaft in jeder Beziehung so leistungsfähig und so wertvoll wie nur irgend möglich machen. Diese Forderung der Leibeserziehung geht über die Pflege der Gemeinschaft weit hinaus und begreift in sich alle Höchstwerte des schaffenden Menschen, die sich in Lebenskraft, Gesundheit, Ehre, Anständigkeit, Lebensbejahung, Kampftum, Gefolgschaftstreue, Einsatzbereitschaft und Opferwilligkeit offenbaren.

Dabei ist wohl klar, daß es im nationalsozialistischen Deutschland keineswegs mehr dem Einzelnen überlassen bleiben kann, ob er etwas für seine Gesundheit tut oder nicht. Heute ist jeder Einzelne dem Volksganzen für die Gesunderhaltung seines Körpers verantwortlich. Leibesübungen zu treiben, ist darum für jeden Schaffenden eine sittliche Pflicht, von der bei der vorhandenen Vielfalt der sportlichen Einrichtungen niemand befreit werden kann.

Wer so die Bedeutung der Leibesübungen im Gefüge der Betriebs- und Volksgemeinschaft erkannt hat, wird daraus unschwer jederzeit die Folgerungen zu ziehen wissen, die sich für die Gestaltung und Durchführung des Betriebssportes ergeben. Unsere Aufgabe, alle

Schaffenden der Henschelwerke für die Pflege der Leibesübungen zu gewinnen, ist noch nicht gelöst. Es ist trotz und vielleicht gerade wegen des Krieges unser Wunsch, nunmehr die Leibesübungen im verstärkten Maße in die Betriebsgemeinschaft hineinzutragen und Turn- und Sportgruppen ins Leben zu rufen, die der Größe und Bedeutung unserer Betriebe entsprechen. Wir rechnen dabei auf die verständnisvolle Mitarbeit der gesamten Gefolgschaft. Das Werk wird im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten kein Mittel unversucht lassen, das der Förderung der Leibesübungen dienen kann. Es werden hinreichende Übungsmöglichkeiten für alle Arten des Betriebssportes geschaffen. Die Leitung liegt in den Händen bewährter und anerkannter Fachkräfte. Wir rechnen auch mit der stärksten Unterstützung der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ und des NS-Reichsbundes für Leibesübungen. Wir haben bereits eine Reihe von Maßnahmen zur weiteren Entwicklung des Betriebssportes getroffen. Im Mittelpunkt und Vordergrund steht die Turn- und Sportarbeit, die auf den Einrichtungen des Henschel Turn- und Sportvereins aufbaut. Wir treiben Turnen, Gymnastik, Leichtathletik, Sommerspiele, Handball, Fußball, Tennis, Schwimmen, Wandern und Schießen. Die Zahl der Teilnehmer muß im Verhältnis zur Größe unserer Betriebe gesteigert werden. Unendlich viele Vorurteile und Mißverständnisse gilt es vorher zu beseitigen. Durch Wort und Tat muß für die Leibesübungen im Betrieb gewonnen werden. Niemand ist zu alt oder zu jung, niemand zu hoch oder

zu niedrig, um Leibesübungen zu pflegen. Männer und Frauen, Leiter und Lehrling können Betriebssport treiben. Die Grundformen der Leibeserziehung stehen im Vordergrund, der Leistungssport wird jedoch eine zusätzliche Betätigungsform für jüngere Werkangehörige sein. Unser Zukunftswunsch ist, daß es keinen körperlich gesunden Henschelaner mehr geben darf, der nicht in irgendeiner Weise seinen Körper sportlich pflegt, genau so wie es schon seit langem niemand mehr gibt, der nicht lesen, schreiben und rechnen kann. Leider beherrschen noch sehr viele nicht einmal das kleine Einmaleins der körperlichen Fähigkeiten.

Auf einem Betriebssportfest im Juli oder August dieses Jahres wollen wir erneut an die Öffentlichkeit treten, um Zeugnis abzulegen von dem Stand unserer turnerischen und sportlichen Arbeit. Wenn alle willigen und fähigen Kräfte unserer Werke mitarbeiten, dann können wir mit begründeter Hoffnung dieser Sportveranstaltung entgegensehen.

Der Führer und seine Mitarbeiter haben uns oft erklärt, welch ungeheure Bedeutung die körperliche Leistungsfähigkeit aller Volksgenossen für das Leben und die Zukunft unserer Nation besitzt. Die Kraft des Staates ist die vereinte Kraft seiner Bürger. Und die Kraft des Einzelnen wiederum hängt vor allem auch von seiner körperlichen und charakterlichen Durchbildung ab. Aus Einsicht und Verantwortungsbewußtsein erkennen auch wir die Pflicht, durch Leibesübungen gesund zu sein!

Dr. Albrecht, Kassel

Die Musikkapellen bei HFM

Aus Freude am Musizieren scharen sich wöchentlich mehrere Male 30 Werksangehörige von HFM um ihren Kapellmeister, um im Blas- oder Streichorchester unermüdlich zu proben. Nur die Zeit nach Feierabend steht dafür zur Verfügung; auch sind alle Musiker Laien, die ohne besondere Vorbildung zu ihrem Instrument gegriffen haben.

Das Blasorchester ist seit längerer Zeit der DAF, Werkschar 41, als Musikzug eingegliedert. Schon mehrfach konnte es bei den Maifeiern und bei Werks-Sommerfesten Proben seines Könnens ablegen. Vor einem Jahre übernahm Werkskamerad Rudolf Mothes die Leitung. Der neue Musikzugführer war schon vielen als Dirigent der Spielgemeinschaft Kasseler Berufsmusiker bekannt, die unter seiner Stabführung jahrelang alle 14 Tage Werkpausenkonzerte für den Reichssender

Frankfurt veranstaltete. Nun kam aus Mitgliedern des Musikzuges, weiteren Werkskameraden und einer Arbeitskameradin (Pianistin) auch ein Streichorchester zustande. Zur Weihnachtsfeier 1939 trat es im Kameradschaftshaus des Werkes zum ersten Mal vor die Öffentlichkeit und fand sogleich begeisterten Anklang. Der Musikzug hat die Aufgabe, die Marschmusik zu pflegen; dem Streichorchester kommt es zu, die Feiern im geschlossenen Raum zu verschönen und die geplanten Werkpausenkonzerte auszuführen. Zur abwechslungsreichen Gestaltung des Programms werden als Solisten die Pianistin und Meisterin auf dem Xylophon sowie der erste Trompeter und der Akkordionspieler eingesetzt. Demnächst werden zwei Kompositionen von Musikzugführer Rudolf Mothes uraufgeführt: ein Marschlied für vierstimmigen Chor und Streichorchester „Vivat Prien“, Text von H. Anacker, das den erfolgreichen U-Boot-Führer Kapitänleutnant Prien verherrlicht und den Politischen Leitern unseres Werkes gewidmet ist, und der „Henschel-Flugmotoren-Marsch“ für großes Blasorchester.

Die schwierige Anfangszeit der Ausbildung beider Orchester ist jetzt überwunden, so daß nunmehr mit Eifer das Ziel verfolgt werden kann, unsere Werkschar auf ihren Märschen mit guter Musik zu begleiten und ferner der gesamten Werkgemeinschaft gute Unterhaltungsmusik und damit einige frohe Stunden zu bieten.

Eine besondere Freude war es für die Männer unseres Blasorchesters, als sie am 3. April ds. Js. bei dem Besuch des Reichsorganisationsleiters Dr. Ley während der Mittagspause im Kameradschaftshaus spielten. Fast mit noch mehr Schwung als sonst erklangen da nach der zündenden Ansprache Dr. Leys die Lieder der Nation und das Engellandlied!



Werkfoto: HFM

Die Werkskapelle von HFM beim Proben

Erlebnisse in China



Vorführung eines Henschel-Lastwagens in Kalgan. Links der Verfasser

Sämtliche Aufnahmen: E. Blume, z. Zt. Soldat

Der Arbeitskamerad E. Blume von der Autoreparaturabteilung Mittelfeld weilte im Jahre 38/39 längere Zeit in China, um dort Henschel-Wagen vorzuführen. Er war im Oktober 1938 mit einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd zunächst bis Schanghai gefahren, wo er vier Wochen verblieb und dann nach Dairen. Hier war die Schiffsreise beendet. Von Dairen fuhr Blume nach Mukden mit der Eisenbahn und dann nach Tientsin zurück, wo seine eigentlichen Arbeiten im Dienste der Firma Henschel begannen. Seine Erlebnisse schildert er im Folgenden:

Zunächst hatte ich einige Vorführungen mit dem Henschel-Fahrzeug 33 G I in Nordchina in Tientsin und in dem etwa 180 km von Tientsin entfernten Peking. Hierauf waren weitere Vorführungen in Kalgan, einer kleinen Grenzstadt zwischen Nordchina und der Mongolei, angesetzt. Wir konnten allerdings die Vorführungs-Wagen 33 G I und 25 T I v nicht selbst nach Kalgan bringen, da eine Überlandfahrt infolge der Banditengefahr zu gefährlich erschien. Die beiden Wagen mußten mit der Eisenbahn nach Kalgan gebracht werden. Mit mir fuhr der Verkäufer in unserer Tientsiner Vertretung, Tamberg, ein gebürtiger Estländer. Mit ihm teilte ich alle Erlebnisse und Gefahren während meiner dortigen Tätigkeit.

Das Reisen in Nordchina ist infolge des Krieges noch mit vielen Umständen verknüpft, da man jedes Mal, um in eine andere Stadt zu gelangen, eine besondere Erlaubnis in Form eines Passes haben muß. An einem heißen Junitage 1939 starteten wir in aller Frühe mit unseren beiden Henschel-Vorführungswagen in die Umgebung von Kalgan. Ebenfalls hatte sich uns ein japanischer Ingenieur angeschlossen, der einen 2½-Tonner Ford vorführte. In unserer Begleitung fanden sich außerdem 8 japanische Militär-Ingenieure, denen die Wagen vorgeführt wurden. Die Fahrt ging durch einen ganz engen Gebirgspass, über schmale steinige oder sandige Straßen, unmittelbar in die Mongolei nach dem Städtchen Hsien-Wa. Auf der Fahrt dorthin wurde der Brennstoffverbrauch der einzelnen Fahrzeuge festgestellt. Bei diesem Vergleich zwischen

Benzin- und Dieselfahrzeug waren die Henschel-Wagen 33 G I und 25 T I v dem Ford V 8 weit überlegen. Gegen Mittag legten wir bei 40 Grad Hitze eine kleine Pause ein, vor allem um den kaum noch zu ertragenden Durst zu stillen. Hiernach führte ich das Fahrzeug 33 G I im Gelände vor. Das Durchfahren eines tiefen Schlammgrabens mit aufgelegten Raupen sowie das Heraus-spillen des festgefahrenen Fahrzeuges im Schlamm, ebenfalls die Überquerung einer großen Sandfläche gelang dem Wagen wie üblich in vorzüglicher Weise. Die japanischen Ingenieure bewunderten die Leistungen und kargten nicht mit ihrem Lob.

Noch ein zweites Mal sollten wir in Kalgan ähnliche Vorführungen durchführen. Es war einen Monat später im Juli. Als wir jedoch jetzt ankamen, war das sonst so ausgetrocknete Kalgan vollständig aufgeweicht. Es hatte hier seit 14 Tagen ununterbrochen geregnet. Viele der chinesischen Lehmhäuser waren bereits eingestürzt. Unsere Vorführungen fielen buchstäblich ins Wasser. Jetzt hörten wir auch noch, daß die Bahnlinie zwischen Kalgan und Peking durch Hochwasser zerstört war. Wir verschafften uns vom militärischen Hauptquartier der Japaner eine besondere Erlaubnis, um nach Tientsin zurückkehren zu können. Morgens um 4 Uhr verließen wir mit der Eisenbahn Kalgan. Die Eisenbahnstrecke bis Peking ist 230 km lang. Gerade der aus Felsenstein so fest errichtete Bahndamm durch den Nankoupaß war 50 km lang vernichtet. Im 15 km Tempo waren wir gefahren. 10 km vor dem Nankoupaß hieß es aussteigen. Nun begann eine beschwerliche Reise. Da wir keine Kulis oder einen Esel zur Beförderung unseres Gepäcks bekommen konnten, waren wir gezwungen, unser 160 Pfund schweres Gepäck bei 40 Grad Hitze selbst zu schleppen. Zum Glück fanden wir einen etwa 2 m langen Holzknüppel, in dessen Mitte wir die beiden Koffer anbanden. Nur mit der Badehose bekleidet gingen wir nun los, teils an der Bahnlinie entlang, teils auf sehr schlechten Feldwegen. In Schweiß gebadet kamen wir nach etwa 10 km Marsch in ein chinesisches Dorf und spitzten erfreut die Ohren, als wir dort einen Esel wiehern hörten. Sofort verhandelten wir mit einem chinesischen Bauern, der sich zwar zuerst sträubte, uns aber doch dann seinen Esel

mit einem Kuli zur Verfügung stellte. Nun ging unsere Reise weiter. Zunächst mußte der Nankoupaß bewältigt werden. Schritt für Schritt ging es voran. Links und rechts ragten die hohen Felsen des Gebirges empor. Auf den Höhen konnten wir die sich kilometerweit hinziehende große Mauer sehen, die früher Nordchina von der Mongolei trennte. Im Nankoupaß selbst waren durch die Überschwemmungen große Verwüstungen angerichtet. Krumme Eisenbahnschienen, Schwellen, dicke Felsensteine versperrten unseren Weg. Verschiedene Bahnhofsanlagen waren vollständig vom Wasser fortgeschwemmt. Wir konnten es kaum fassen, daß das Hochwasser eine derartige Gewalt hatte. Jedoch das japanische Militär ließ sofort 2 000 chinesische Kulis die notwendigen Aufräumarbeiten- und Wiederinstandsetzungsarbeiten verrichten.

40 km hatten wir seit dem chinesischen Dorf zurückgelegt. Jetzt standen wir vor einem 1 000 m langen Tunnel. Weder der Kuli noch der Esel waren zu bewegen, durch den Tunnel mitzuziehen. Wir hatten wundgelaufene Füße, da wir die letzten 20 km in Wasser über Felsensteine und Geröll gelaufen waren. Außerdem brach die Dunkelheit ein. Wir konnten vor dem Tunnel nicht übernachten, sondern mußten die nächste Bahnstation Nankou erreichen; das waren etwa noch 15 km. Also ging es weiter durch das Wasser. Es kam höher und höher und schließlich standen wir in völliger Dunkelheit bis zum Gürtel im Wasser. Mit größten Schwierigkeiten konnten wir den Esel vorantreiben. Endlich sahen wir in einiger Kilometer-Ferne ein kleines chinesisches Dorf. Nun aber tauchte die Frage auf, sollen wir dort hinziehen oder nicht, denn gerade in dieser Gegend trieben sich viele Banditen herum. Es half alles nichts, wir mußten diesen Weg wählen, wenn wir nicht im Wasser umkommen wollten. Zum Glück blieben wir von Banditen verschont; wir fanden die chinesischen Dorfbewohner vor ihren Lehmhütten bei Kerzenbeleuchtung sitzen.

Von hier liefen wir etwa noch 2 Stunden bis Nankou, wo wir dann um Mitternacht glücklich anlangten. Das Gepäck wurde abgeladen und der Kuli bezahlt. Noch in derselben Nacht konnten wir bis Peking zurückfahren. Anderntags waren wir wieder in Tientsin.

In dieser Stadt erlebte ich in der Nacht vom 20. bis 21. August 1939 eine ungeheuerere Überschwemmung. Verschiedene Stadtviertel waren bis zu 3 m überflutet. Da die Wasser mit einer unglaublichen Geschwindigkeit hereinbrachen, hatte kein Mensch irgendwelche Vorbereitungen treffen können. 1 000 Chinesen flüchteten mit dem, was sie in aller Eile zusammenraffen konnten, in die höher gelegenen Stadtteile, die jedoch auch schon unter Wasser standen. Eine ungeheure Panik entstand, da nicht alle Flüchtlinge untergebracht werden konnten. Schon am Morgen des 21. August sah man viele ertrunkene Chinesen in den Straßen herumschwimmen.

Am gleichen Morgen drang ich mit dem Kameraden Tamberg, nur mit der Badehose bekleidet, nach unserem Henschel-Büro in der Taku-Straße vor, um dort noch zu retten, was zu retten war. Die letzten hundert Meter mußten wir jedoch schwimmen, da hier das Wasser schon 2 Meter hoch stand. 10 auf dem Hofe abgestellte Henschel-Fahrzeuge der Type 25 T I v standen vollständig unter Wasser. So wie diesen Fahrzeugen ging es übrigens sämtlichen Personen- und Lastkraftwagen in Tientsin. Für uns hieß es jetzt abwarten, bis das Wasser etwas gefallen war. Nach einigen Aufräumarbeiten im Büro schwammen wir wieder ins Hotel zurück. Hier wollten wir ein Bad nehmen, um unseren von Öl und Chemikalien beschmutzten Körper zu reinigen, jedoch die Wasserleitung war abgestellt. Zugleich war auch jegliche Verpflegung eingestellt. Fast alle Bäckereien und Schlachtereien waren durch das Hochwasser entweder abgesoffen oder so stark in Mitleidenschaft gezogen, daß sie nichts liefern konnten. Drei Tage lang nährten wir uns von kümmerlichen Resten. Am vierten Tage bauten wir uns ein Boot, da es gefährlich war, in dem verseuchten Wasser herumzulaufen und zu schwimmen.

Acht Tage dauerte es, bis das Wasser soweit gefallen war, daß wir versuchen konnten, die 10 Henschel-



Erprobung des Henschelwagens im mongolischen Sande



Englische Soldaten in einer überschwemmten Straße



Auf dem Hofe der Henschel-Niederlassung



Der erste Henschelwagen wird geborgen

Fahrzeuge aus dem Wasser zu holen. 20 Kulis halfen dabei. Es war keine leichte Arbeit, da die Fahrzeuge ohne Räder, nur hochgebockt, auf dem Hofe standen. Aber es gelang. Nach einigen Tagen war auch das letzte Fahrzeug im Trocken. Hier demonitierte ich sie und setzte sie wieder in einen neuwertigen Zustand. Von unseren 20 Kulis starben auch noch drei an der Cholera, ihre Leichen wurden gleich in den Fluß geworfen und mit abgetrieben. Insgesamt ertranken allein in Tientsin rund 10 000 Chinesen, kein Mensch holte die Leichen aus dem Wasser. Ich beobachtete einmal einen chinesischen Kuli, der im Wasser stand. Fünf Leichen kamen auf ihn zugeschwommen, er stand bis zum Kinn im Wasser. Er faßte nun eine nach der anderen Leiche am Kopf und stieß sie zur Seite. Aber nicht nur Menschenleichen schwammen auf dem Wasser, sondern auch Kühe, Hunde und kleineres Getier. Manchmal sah man auch Särge herumschwimmen. Späterhin hatte man uns auch noch das Boot gestohlen, so daß wir erneut gezwungen waren, wieder im Wasser herumzulaufen. Um uns vor ekelregenden Hautkrankheiten zu schützen, rieben wir uns jedes Mal den ganzen Körper mit Spiritus ab. Das brannte zwar, bewirkte jedoch eine gute Desinfektion. Sechs Wochen lang dauerte das Hochwasser an.

Inzwischen war der Krieg ausgebrochen. Jetzt bekamen wir Deutschen tagtäglich viel Ärger mit dem englischen Militär, da wir jedesmal durch die englische Konzession, den von den Chinesen einstmals den Engländern eingeräumten Stadtteil, mußten. Dabei kam es häufig zu Auseinandersetzungen mit den anmaßend auftretenden englischen Soldaten, die manchmal mit einem schönen Kinnhaken endeten. Zu weiteren Aufgaben in China wurde ich dann durch unsere Firma nicht weiter benötigt. Ich erhielt den Auftrag, über Sibirien und Rußland zurückzukehren. Ende 1939 habe ich in Tientsin diese lange Fahrt angetreten. Am 12. Januar 1940 war ich wieder in Kassel. —

Auch dieser Erlebnisbericht eines Henschelaners beweist, welche hohen Aufgaben der Dienst an unsere Arbeitskameraden im Auslande stellt.



Das Hochwasser in den Hauptstraßen



Chinesen drängen sich vor der japanischen Sperre



Direktor Hormel

Werkfoto: HFW

Dem Betriebsführer der Henschel Flugzeug-Werke A. G., Direktor Walter Hormel, wurde zum Geburtstag des Führers auf Vorschlag des Korpsführers des Nationalsozialistischen Flieger-Korps, General der Flieger Christiansen, durch Generalfeldmarschall Göring der Dienstgrad eines NSFK-Oberführers verliehen.

Kulturpflege auch im Kriege

Daß die kulturelle Betreuung und Erziehung der Gefolgschaft von H & S und HFM auch im Kriege nicht stillsteht, haben wir anhand der verschiedenen Berichte im „Henschelstern“ dargelegt. Auch die Kulturwoche im Februar sollte keinen Abschluß sondern einen Beginn für neue Leistungen und Anstrengungen in der Freizeitgestaltung darstellen. Die Theatervorstellungen im Kasseler Staatstheater wurden fortgesetzt. Insgesamt fanden bisher in der Spielzeit 1939/40 neun Vorstellungen statt:

- 27. Oktober Wiener Blut von Johann Strauß,
- 17. November Der Freischütz von Carl Maria v. Weber,
- 19. Dezember Die gute Sieben von Alexander Zinn,
- 16. Februar Das Land des Lächelns von Franz Léhar,
- 3. März Wiener Blut von Johann Strauß (f. HFM)
- 26. April Der Waffenschmied von Albert Lortzing,
- 10. Mai Der Kaiser von Amerika von Bernhard Shaw
- 19. Mai Das Land des Lächelns von Franz Léhar (f. HFM u. Möncheberg)
- 24. Mai Madame Butterfly von Giacomo Puccini.

Weitere Vorstellungen werden noch folgen. Daneben wurden auch Vortrags- und Vorleseabende veranstaltet. Zum ersten Mal las der Schriftsteller Gerhard Uhde am 3. Mai 1940 im Henschelsaal in Kassel aus eigenen Werken. Darbietungen des Henschel-Orchesters und Henschel-Chors umrahmten den Abend. In einem Werke Uhdes fand besonders die Schilderung des Kampfes eines tapferen Menschen solchen Anklang, daß die Vorlesung vor den Henschel-Lehrlingen wiederholt werden mußte. Auch die seit Jahren eingeführten Werkpausenveranstaltungen ruhen nicht. Mitte März verschönte im Rahmenbau in Mittelfeld der Henschel-Chor unter Leitung des Musikdirektors Hallwachs die Mittagspause. So erfüllt sich das Geleitwort unseres Betriebsführers zur Kulturwoche, daß erst recht im Kriege für innere Aufrichtung gesorgt werden müsse.

Die Firma Henschel & Sohn läßt sich die Förderung der beruflichen Ausbildung ihrer Gefolgschaft in jeder Weise angelegen sein. Als besonderen Beitrag stellte Betriebsführer Oscar R. Henschel jetzt jährlich 10 000.— RM zur Verfügung, die befähigten und verdienten Gefolgschaftsmitgliedern das Studium an einer technischen Hochschule oder an einer Ingenieurschule ermöglichen und ihnen dadurch die Grundlagen für ein besseres berufliches Fortkommen geben sollen. Oberingenieur Schneider, Büro Dr. Hinz, erteilt nähere Auskunft.

Die in früheren Jahren zur Feier des 1. Mai von Henschel & Sohn, Kassel, und Henschel Flugmotorenbau, Altenbauna, an ihre Gefolgschaften verteilten Gutscheine wurden in diesem Jahre nicht ausgegeben. Die beiden Firmen stellten die gleiche Summe wie im Vorjahre zur Verfügung, jedoch wurde sie an das Kriegshilfswerk für das Deutsche Rote Kreuz abgeführt, und zwar von H & S 35 000 RM, von HFM 8 000 RM. Der Verzicht der Gefolgschaften auf die Maifeiern brachte so eine schöne Spende für das Rote Kreuz.



Am Start des Straßenstaffellaufs, zweiter Läufer von links unser 1. Mann / Die drei ersten Läufer bei der Streckenberatung Aufnahmen: Seidler

BETRIEBSSPORT BEI HFW

Die Betriebssportgemeinschaft Henschel beteiligte sich am 31. März 1940 an einem von der BSG-Askania veranstalteten Orientierungswaldlauf mit einer Frauengruppe und vier Männermannschaften. Jede Mannschaft bestand aus zwei Läufern oder Läuferinnen. Seit mehreren Jahren mußte zum ersten Mal wieder nach der Karte gelaufen werden. Auf der 7,5 km langen Strecke der Männer mußten 7 auf der Karte eingezeichnete Prüfstellen angelaufen werden. Der Lauf der Frauen ging über 2 km und hatte 3 Prüfstellen. Start und Ziel waren an der Gaststätte Beelitzhof nahe Bahnhof Nikolassee. In Abständen von zwei Minuten wurden 35 Männer- und 15 Frauenstaffeln einzeln gestartet, um ein gegenseitiges Nachlaufen und Benachrichtigen unterwegs zu verhindern. In der Gesamtwertung konnte unsere 3. Mannschaft, der die Kameraden F. Graske und W. Bleck angehörten, mit 51,04 Min. einen achtbaren dritten Platz belegen. Vor ihnen kamen die Mannschaften der BSG-Telefunken und der Turngemeinde in Berlin ein.

In der Sonderwertung für Betriebssportgemeinschaften wurde diese Mannschaft auf den 2. Platz hinter Telefunken gesetzt. Unsere zweite Mannschaft, durch die Kameraden A. Seidler und H. Petschler gebildet, belegte in diesem Wettkampf, an dem 15 Mannschaften beteiligt waren, mit 60,14 Min. den 4. Platz. Im Wettkampf der Frauen, an dem 15 Mannschaften teilnahmen, konnten unsere Vertreterinnen Frä. Meißner und Frä. Lehrum in die engere Entscheidung nicht eingreifen. Ohne vorherige Übung im Laufen und Kartenlesen ist der erreichte 8. Platz immerhin ein Beweis dafür, daß späterhin in derartigen Wettkämpfen auch mit der BSG-Henschel gerechnet werden muß. Unsere Mannschaften waren folgendermaßen aufgestellt:

Frauen: Frä. Lehrum — Frä. Meißner

Männer: 1. Kohn — Boedner, 2. Seidler — Petschler, 3. Graske — Bleck, 4. Heinz — Rieck.

Der Mannschaftsgeist und die Stimmung unserer Teilnehmer waren vorzüglich. Für die Betriebssportgemeinschaft war der Verlauf dieser Veranstaltung wieder einmal ein Beweis, daß unser Grundsatz, allen Gefolgschaftsmitgliedern „Kraft durch Freude“ zu vermitteln, wichtig und richtig ist. —

Am Sonntag, den 21. April 1940, beteiligte sich die BSG-Henschel, wie im Vorjahre, am Straßenstaffellauf

der BSG-Askania. Der Sieg war unserer Mannschaft auch in diesem Jahre nicht zu nehmen. Mit einem Vorsprung traf unser Schlußläufer, vor dem einzigen Gegner (Raspe & Co.) in unserer Klasse, im Ziel ein. In der Gesamtwertung gelang es unserer Mannschaft unter 45 startenden Männermannschaften, hinter Sportklub Charlottenburg I, Allianz, Dresdenia und VfV. Spandau, einen achtbaren fünften Platz zu belegen. Die Zeit von 9:16,00 Minuten ist nur 40 Sekunden schlechter als die des Siegers S. C. C. in der Sonderklasse. Schon nach dem ersten Wechsel gelang es unserem Läufer, der an zehnter Stelle lag, den Anschluß zu behalten. Es war dies die längste Strecke des Rennens und alle Gemeinschaften setzten ihre stärksten Läufer ein. Auf halbem Wege mußte eine recht ansehnliche Steigung in der Bismarckstraße überwunden werden. Mit dem Einsatz des sechsten Läufers kamen jetzt auf den 300-m-Strecken die Sprinter zur Geltung. Bis zum 7. Platz aufgerückt, bildete unser Läufer den Schluß der vom S. C. C. mit ungefähr 50 m Vorsprung geführten Spitzengruppe. Alles andere war schon beträchtlich zurückgefallen. Bis zum vorletzten Wechsel gelang es unseren Männern, sich auf den 4. Platz vorzuarbeiten. Von der Friedenauer Brücke bis zur Ecke Ringstraße wurden die Läufer des VfV. Spandau, der zwei Mannschaften am Start hatte, überholt. Beim Einbiegen in die Ringstraße beging der vorletzte Läufer der ersten Spandauer Mannschaft einen groben Fehler, der leider nicht bestraft wurde. Er lief außerhalb der vorgeschriebenen Bahn quer über die Straße. Nur so gelang es dem VfV. Spandau, sich knapp vor uns auf den 4. Platz zu schieben. Dieser Vorsprung konnte von unserem Schlußläufer trotz bestem Einsatz nicht mehr aufgeholt werden. Immerhin ist der 5. Platz in der Gesamtwertung ein stolzer Erfolg für unsere Gemeinschaft, gelang es doch, Mannschaften wie S. C. C. II, TSV. Atos und BTSV. 1850 zu schlagen. Der Verlauf dieses Rennens gab unseren Männern Mut und Vertrauen für unseren ersten Start im Straßenrennen Potsdam — Berlin am 2. Juni 1940.

Mannschaftsaufstellung:

1. Heinz	350 m	6. Weine	300 m
2. Seidler	450 m	7. Philipp	300 m
3. Dahlke	400 m	8. Schulze	300 m
4. Thiele	400 m	9. Rütten	300 m
5. Losenske	360 m	10. Meißner	300 m

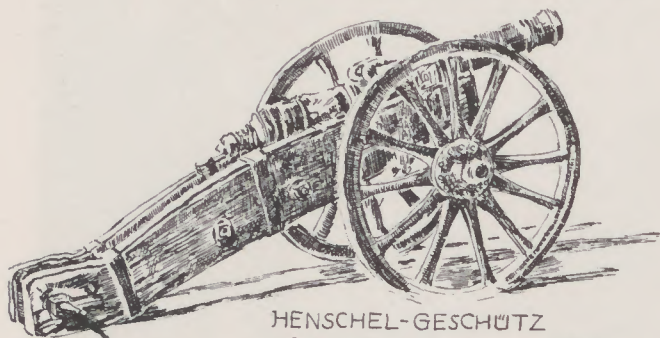
O. W u s k e, Betriebssportwart



HFW-Mannschaft vor dem Start zum Waldlauf / Rieck und Heinz am Start / Seidler und Petschler kurz vor dem Ziel / Unsere Frauengruppe am Start

Kanonen aus Alt-Kassel

ALS HENSCHEL NOCH GESCHÜTZE GOß



HENSCHEL-GESCHÜTZ
auf der Rudelsburg, gegossen 1803

Die Henschels kommen aus der Kanongießerei. Lange bevor der Metallgießer Georg Christian Carl Henschel (1759—1835), der erste Henschel, der in Kassel Fuß faßte, bei seinem späteren Schwiegervater, dem landgräflichen Stückgießer Storck, Geschütze goß, hatten sich seine Vorfahren in Mainz und Gießen im gleichen Gewerbe betätigt. Die durch Generationen hindurch geübte Kunstfertigkeit begründete den Ruf als tüchtige Metallgießer. Vom Jahre 1777 an half Georg Christian Carl Henschel in der Storck'schen Gießerei am Ahnaberg in Kassel bei der Herstellung von Geschützen und Artilleriegerät für das landgräfliche Zeughaus. Die Arbeiten fielen zur größten Zufriedenheit des Kurfürsten aus, der Storck und Henschel aufgrund ihrer Leistungen das Vor- und Sonderrecht für die alleinige Herstellung von Geschützen, Glocken und Feuerspritzen im Kurfürstentum Hessen verlieh.

Nach dem Tode seines Schwiegervaters 1795 erhielt G. Chr. C. Henschel die verwaiste Stelle als fürstlicher Stückgießer. In dieser Eigenschaft hatte er laut „Instruktion des Fürstlich Hessischen Kriegscollégiums canons mortiers (Mörser), Haubitzen auf das accurateste ins Werk zu setzen“. Henschel goß nicht nur neue Kanonen, sondern zugleich goß er auch im Siebenjährigen Kriege bei Wilhelmstal erbeutete französische Kanonen um. Jahrelang war die Kanongießerei neben dem Glockenguß die Hauptbeschäftigung. Sie steigerte sich noch vom Jahre 1806 ab mit der französischen Besetzung des Landes.

Am 1. April 1808 wurde G. Chr. C. Henschel vom französischen Kriegsminister zum „Königlich Westfälischen Stückgießer“ bestimmt. Wenn jedoch die Franzosen geglaubt hatten, im alten Henschel einen willfährigen Diener gefunden zu haben, so sollten sie sich täuschen. Gar bald gab es zwischen Henschel und dem von König Jérôme als Kommandanten eingesetzten General Alix heftige Auseinandersetzungen, weil Alix versuchte, den Geschützgießer um seinen gerechten Lohn zu bringen, und weil er ihm auch sonst das Leben sauer machte. 1810 kam es wieder einmal zu einem Streit, der mit dem Befehl der französischen Behörde an Henschel endete, das Gießhaus innerhalb von wenigen Stunden zu räumen. Henschel hatte vorgebaut. Er zog mit Werkzeug und Hausgerät in das benachbarte, heute noch bestehende Freihaus, in dessen Hintergebäuden Werkstätten und eine eigene Gießerei entstanden. In diesem Hause Weserstraße 2 wurde 1810 der Grund zur heutigen Fabrik Henschel gelegt. Bei der Einrichtung der Werkstätten wie auch in der Geschützgießerei half damals der von seinem Pariser Studienaufenthalt zurückgekehrte Bildhauer Werner Henschel (1782—1850), der zweite Sohn G. Chr. Carl Henschels (der älteste Sohn, Carl Anton Henschel, war zu jener Zeit in Carlshafen an der Weser Ingenieur des mines erster Klasse und Maschinendirektor der Weser-Division). Der alte Henschel konnte jede Hilfe gebrauchen, denn die Lasten der französischen Einquartierung und die von dem Regime Jérôme erpreßten Abgaben hatten auch das fleißigste Gewerbe in Schulden gebracht. 1813 wurde die französische Fremdherrschaft beseitigt. Nun goß Henschel wieder im

alten Gießhause Kanonen für die Kurhessische Artillerie. Die Geschütze aus jenen Tagen weisen noch künstlerische Verzierungen und Sprüche auf. Wilhelm Grimm, der jüngere Bruder des Sprachforschers Jakob Grimm, verfaßte ebenfalls einen Kanonenspruch: „Der Löw ist wach für deutsche Sach“. Diesen Grimm'schen Spruch schnitt Werner Henschel 1814 in eine Kanone. Ob noch mehr solcher Grimm'schen Sprüche verfaßt worden sind, war bisher leider nicht festzustellen.

Die Armee der Verbündeten hatte großen Bedarf an Geschützen. Infolgedessen wurde auch Henschel zur größten Eile angehalten, bis zum Frühjahr 1814 acht Sechspfünder-Kanonen und 4 siebenpfündige Haubitzenrohre zu liefern. Der Kurfürst selbst überzeugte sich von dem Stande der Arbeiten und von der genauen Innehaltung der Ablieferungsfrist. Ein bewegtes Schicksal hatte ein 1803 für die Kurhessische Artillerie gegossener Sechspfünder. 1806 als Siegesbeute von den Franzosen nach Paris verschleppt, wurde er dort 1814 von preußischen Truppen entdeckt, die ihn mit nach Berlin nahmen, von wo das Geschütz 1871 auf die Rudelsburg an der Saale kam. Dort steht es noch heute. Versuche, diese alte einzige noch erhaltene Henschel-Kanone für das Werkmuseum zu gewinnen, blieben bisher ergebnislos.

Nachdem Henschel schon 1817 die Genehmigung zur Anlage einer Dampfmaschine erhalten hatte, verdrängte der aufkommende Maschinenbau die Geschütz- und Glockengießerei immer mehr. Das Kasseler Werk goß noch bis 1854 Geschütze, die nach dem Brande des staatlichen Gießhauses (1836) in den neuen Fabrikräumen am Möncheberg hergestellt wurden. Die Geschützgießerei hat dann über 60 Jahre geruht. Erst im Weltkrieg 1914—18 kam sie zu neuer Entwicklung. Nicht unerwähnt bleibe die Tatsache, daß sich aus dem Werkzeugmaschinenbau der Bau von Gewehrläufen und Kanonenrohren sowie Bohrbänken entwickelt hatte, die nach Oesterreich, Rußland und Italien geliefert wurden. Später kamen Panzerplatten und Hobelmaschinen hinzu. Die für die Kriegserzeugung bestimmten Maschinen mußten 1918 auf Geheiß des Feindbundes verschrottet werden.

W. B.





Für das Vaterland starben den Heldentod unsere Arbeitskameraden

ERNST ANDERSCH

Bürogehilfe, Abt. TKA, Eintritt in die HFW am 5. November 1936
geb. 6. Juli 1919 in Potzlow/Uckermark, gef. 12. April 1940
im Westen

ANTON FIESELER

Kontrolleur in Werkstatt A, H & S, Kassel
geb. 24. Juni 1913 in Hohenkirchen b. Kassel, gef. als Uffz. 12. Mai 1940
im Westen

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

Ehre ihrem Andenken!



Gesammeltes Metall aus dem Werke wird verladen

Unser Beitrag zur Metallspende

Der Aufruf des Generalfeldmarschalls Hermann Göring zur Metallspende des deutschen Volkes zum Geburtstag des Führers fand auch in den Werken von H & S in Kassel freudigen Widerhall: Alle entbehrlichen Metallgegenstände und metallenen Reste in den Büros und Werkstätten wurden fleißig gesammelt und der Gesamtspende für Heereszwecke zugeführt. (Bild 1)

Auch unser Betriebsführer Oscar R. Henschel gab wertvolle Beiträge zur Metallspende. Auf dem Bild Nr. 2 sehen wir einen gespendeten bronzenen Kronleuchter aus dem Kasseler Haus am Weinberg. Der Leuchter,

eine im Jahre 1871 geschaffene Nachbildung eines Leuchters aus einem römischen Palast, wog allein 385 Pfund. Insgesamt stiftete Herr Oscar R. Henschel aus seinem Privatbesitz 78,60 Ztr. Metall.



Das schwerste Stück aus der Spende des Betriebsführers

Werkaufnahmen: H & S

Fußballbetrieb in Kassel

Im vergangenen Jahre spielte die erste Fußballmannschaft der Betriebssportgemeinschaft der Henschel-Flugzeugwerke Berlin in Kassel. Als Werkmannschaft von Henschel & Sohn hatten sich damals Henschelaner zusammengefunden, die den Kasseler Sportvereinen angehörten. Sie gewannen das Spiel überzeugend. Nachdem nun eine Mannschaft mit dem Henschelstern auf der Brust auf dem grünen Rasen gekämpft hatte, entstand der Entschluß, innerhalb unserer Betriebssportgemeinschaft eine eigene Abteilung Fußball ins Leben zu rufen. Allen Anfang ist schwer; aber wir haben es doch geschafft. Zweimal in der Woche, Dienstag und Freitag, wurde auf unserem Sportplatz an der Brandaustraße in Rothenditmold fleißig geübt. Da wurde dann nach Herzenslust bis zur Dunkelheit „gebolzt“, was das Leder nur aushielt. Langsam kam einer nach dem anderen dazu. Zuerst wohl aus Neugierde, bis die Anteilnahme geweckt war und beim nächsten Mal hatte er dann die Fußballschuhe an den Füßen. Aus den Wenigen waren mit der Zeit 25 Mann geworden. Vorsichtig nahmen wir mit den Sportvereinen den Kampf auf, um die Spielstärke zu erproben. Und siehe da, es ging ganz gut. Um in den geregelten Spielbetrieb der N. S. R. L.-Vereine eingeschaltet zu werden, beantragten wir die Aufnahme in den Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen

Unsere junge Mannschaft, die unter dem Namen „Wettkampfgemeinschaft Henschel“ sich stetig entwickelte, es waren schon 40 Fußballbegeisterte geworden, war auf dem besten Wege, sich vorläufig einen bescheidenen Namen auf den Kasseler Sportplätzen zu machen. Da kam der Krieg und unsere ganze Arbeit wurde in Frage gestellt. Zur rechten Zeit erging dann der Aufruf des Reichssportführers „Wir machen weiter“. Das war auch für uns das Signal, in unserer Arbeit fortzufahren. Zu den Kriegsmeisterschaften wurde unsere erste Mannschaft in die erste Kreisklasse eingereiht, in der sie schöne Erfolge erringen konnte. Die Spielstärke ging dann etwas zurück, weil manch einer unserer Sportkameraden das Ehrenkleid der Wehrmacht anzog und die Lücken nicht so schnell aufgefüllt werden konnten. Heute nimmt unsere erste Mannschaft einen Mittelplatz in der Meisterschaftstabelle ein. Die übrigen Mannschaften beteiligen sich vorerst nur an Freundschaftsspielen. Ausschlaggebend ist und bleibt aber, daß weiter gemacht wird.

Wenn unsere Kameraden von der Front zurückkehren, sollen sie alles so vorfinden, wie sie es verlassen haben. Dazu muß jeder mithelfen. Alle, die Lust und Liebe zu unserem schönen Kampfsport Fußball haben, rufe ich auf: Kommt zu unseren Übungsabenden, jeden Mittwoch auf die Hessenkampfbahn oder auf unseren Sportplatz in Rothenditmold. Spielsitzung ist jeden Freitag im Gasthaus Ackermann (Naumburger Straße).

Unsere Sportkameraden an der Front die herzlichsten Grüße unserer Wettkampfgemeinschaft!

K e b l e r (Werkzeugbau Mittelfeld)

UNFALLVERHÜTUNG -

unsere ständige Aufgabe!

Schutz und Sicherheit waren das Ziel der Unfallverhütungsaktion, die wir seit Juli vorigen Jahres in unseren Werken unter dem Leitwort „Helft Unfälle verhüten“ durchgeführt haben. Durch Wort und Bild, durch Anschläge und Schriftbänder, durch Werkzeugzeitung und Werkrundfunk, durch Vorträge und Schulungskurse, durch Lichtbilder und Filme sowie durch einen Betriebswettbewerb und ein Preisausschreiben sollte die gesamte Gefolgschaft für den Gedanken der Unfallbekämpfung gewonnen werden. Es war unser Wunsch, jedes einzelne Gefolgschaftsmitglied zu einem Helfer und Streiter im Kampf gegen die Unfallgefahren zu machen. Haben wir dieses Ziel erreicht? Ja und nein!

Die nebenstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Unfälle von Januar 1938 bis März 1940. Der Verlauf der Kurve legt überzeugend dar, daß während der Dauer der Unfallverhütungsaktion die Gesamtzahl der Unfälle wesentlich gefallen ist. Dieser Erfolg ist umso höher zu bewerten, da er in einer Zeit errungen wurde, in der die Unfallgefahren durch Neueinstellungen, Fraueneinsatz, Arbeitsplatzwechsel, Betriebsumstellung und Verdunkelung erheblich gestiegen sind. Das gute Ergebnis der Unfallaufklärung stellt der freudigen Mitarbeit unserer Gefolgschaft ein schönes Zeugnis aus. Die günstige Entwicklung der Unfallzahlen darf uns aber nicht hindern, mit allen nur denkbaren verwaltungsmäßigen, technischen und erzieherischen Mitteln die Unfallgefahren nach wie vor zu bekämpfen.

Im Rahmen der Unfallverhütungsaktion waren ein Betriebswettbewerb für Unfallverhütung (vgl. „Henschelstern“ Nr. 7/1939) und ein Preisausschreiben (vgl. „Henschelstern“ Nr. 11/12 1939) durchgeführt worden. Er hat eine ganze Anzahl guter und brauchbarer Verbesserungsvorschläge erbracht, die sich auf die verschiedensten Gebiete der Unfallbekämpfung verteilen. Durch Geldpreise von 3.- RM bis 50.- RM konnten die Einsendungen folgender Preisträger ausgezeichnet werden:

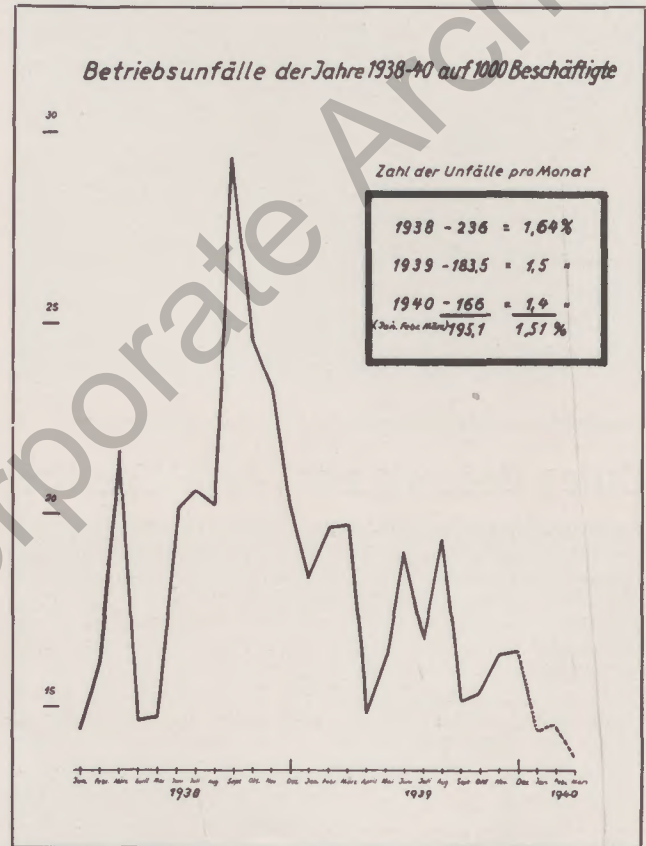
1. Ing. Fenstermacher (B B 6)
2. Werkmeister Ling (M 11)
3. El. Mont. Zeuch (K)
4. und 4a. Schlosser Rüdiger (M 9)
5. Büroangest. Grundmann (B B 5)
- 6a -c. Dreher Grün (C S)
7. Meister Fröhling (Baubt.)
8. Hilfsarbeiter Seeber (M 1)
9. Werkmeister Garthe (M 10)
10. Bohrer Müller (J C)

Wir hatten zunächst angenommen, daß die Beteiligung an dem Betriebswettbewerb größer sein würde. Die wenigen Änderungsvorschläge sind aber zugleich ein Beweis, daß unsere Unfallverhütungseinrichtungen in bester Ordnung sind und nur noch in Einzelheiten verbessert werden können. Wir erwarten, daß aus den Kreisen der Gefolgschaft weitere Anregungen zur Verstärkung unserer Schutzeinrichtungen kommen, die gleichfalls mit Geldpreisen bedacht werden.

Das Preisausschreiben „Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit“ hat viel Anklang gefunden. 120 Gefolgschaftsmitglieder, deren Arbeitsplätze diesen Voraussetzungen am besten entsprachen, erhielten als Auszeichnung gleichfalls einen Geldpreis. Insgesamt sind an Gefolgschaftsmitglieder nahezu 1 000 RM verteilt worden. Viel höher ist der Gewinn zu veranschlagen, den unsere Gefolgschaft durch die in diesem Zusammenhang eingetretene Unfallverminderung gehabt hat.

Wir haben in den vergangenen Wochen und Monaten vieles über Ursachen, Folgen und Bekämpfung von Betriebsunfällen gehört. Wenn alle Hinweise und Warnungen überall und stets Beachtung fänden, würden

sicherlich die Unfälle auf 20 v. H. des gegenwärtigen Standes sinken. 80 v. H. aller Unfälle liegen außerhalb des Machtbereiches selbst der besten und vollkommensten Schutzeinrichtungen: der Mensch allein verschuldet diese Unfälle. Es gibt hier keine andere Verhütungsmöglichkeit als die der ständigen Mahnung und ständigen Aufklärung. Jeder Unfall bringt nicht nur dem Betroffenen Krankheit, Schmerzen, Siechtum, ja vielleicht vollkommene Arbeitsunfähigkeit und unermessliches menschliches Unglück, jeder Unfall hat auch einen Arbeitsausfall zur Folge und schwächt damit

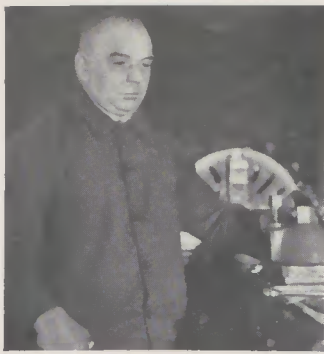


Unfallzahlen aus den Werken von H & S, Kassel

die Heimatfront und unsere Wehrkraft. Hält man sich dies immer vor Augen, so muß auch jedem Arbeitskameraden die große Bedeutung des planmäßigen Unfallschutzes in menschlicher und volkswirtschaftlicher Hinsicht deutlich werden.

Noch vieles kann besser werden. Auch in unseren Betrieben sind noch Fortschritte möglich. Es ist daher eine Ehrenpflicht jedes Gefolgschaftsmitgliedes, an der Unfallbekämpfung durch Selbsterziehung und unablässiges Bemühen tatkräftig mitzuarbeiten. Dieses Pflichtgefühl ist noch mehr als bisher in den Dienst der Unfallverhütung zu stellen. Es muß immer wieder darauf hingewiesen werden, daß jeder Unfall, der den Einzelnen trifft, auch das Ganze schädigt. Wenn diese hohe Auffassung unserer Unfallverhütungsarbeit Gemeingut aller Henschelaner wird, werden weitere Erfolge nicht ausbleiben. Die Unfallaufklärung der letzten Monate war nicht das Ende, sondern nur der Anfang.

Dr.-Ing. Fritz Hinz



JUBILÄRE

40

22. Mai 1940
Heinrich Allmeroth
Dreher, Werkstatt M 1
Kassel

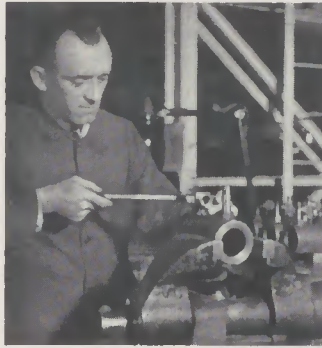
40 Jahre

1. Mai 1940
Peter Preimesser
Büroangestellter, B B 8
Kassel

25 Jahre



25



3. Mai 1940
Hans Plackert
Schlosser, Werkstatt P/Halle I
Kassel



6. Mai 1940
Karl Schacht
Helzer, Kesselhaus M.
Kassel



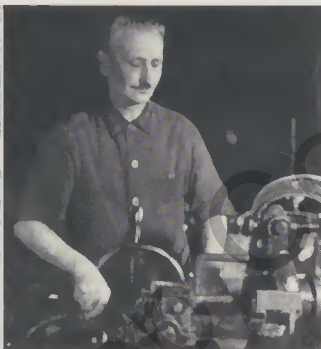
6. Mai 1940
Robert Ulke
Elektriker, El. Rep. Werkst. Ka.
Kassel



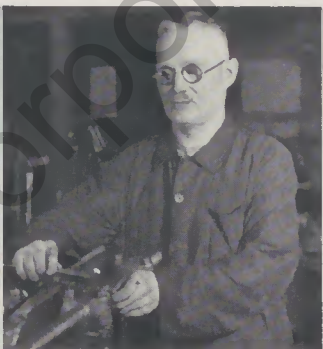
8. Mai 1940
Heinrich Schreiber
Schlosser, Lokomotivmontage
Vaake, Krs. Hofgeismar



11. Mai 1940
Leonhard Dippel
Schlosser, Lokomotivmontage
Immenhausen



18. Mai 1940
Wilhelm Becker
Gewindeschneider, Werkst. M 5
Kassel-R.



21. Mai 1940
Louis Wallbach
Schlosser, Werkstatt W
Kassel



22. Mai 1940
August Becker
Kranführer, Versand-Abt.
Kassel

FAMILIEN-NACHRICHTEN



Henschel & Sohn, Kassel

Zwillinge:

Haase, Alfred, Tenderbau, Irene, Renate, 1.4.40
Hany, Harald, Werkstatt B, Regine, Veronika,
12.3.40

Sänger, Gerhard, Werkstatt A,
Gerhard, Marianne, 17.1.40
Walter, Albert, Werkstatt M 1, Ursula, Gisela,
23.3.40

Ein Sohn:

Ahrend, Adam, Werkstatt A, Kurt, 13.3.40
Albrecht, Adolf, Einfahr-Abt., Erich, 19.3.40
Baumann, Georg, Werkstatt M 31, Robert, 26.3.40
Bledenbach, Heinrich, Werner, 31.3.40
Brand, Friedrich, Werkstatt L, Fritz, 8.4.40
Buschmann, Albert, Werkstatt B, Dieter, 1.1.40
Degethof, Georg, Werkstatt M 6, Ludwig, 3.4.40
Dietrich, Artur, P-Halle 1, 6.4.40
Drebes, Heinrich, Werkstatt H, Manfred, 18.3.40
Ernst, Josef, Werkstatt C, Helmut, 18.3.40
Glock, Georg, Werkstatt M 5, Gerhard, 11.4.40
Gogolinski, Egon, Termin-Büro, Hans-Jörg, 26.3.40
Gröhl, Justus, 7 B II 1, Karl-Heinz, 27.4.40
Gutmann, Ludwig, Horst, 7.1.40
Gutschank, Karl, Werkstatt M 1, Egon, 28.3.40
Hecker, Willi, Werkstatt A, Manfred, 12.3.40
Helbig, August, Werkstatt M 6, Adolf, 4.4.40

Hoffmann, Walther, Werkstatt B, Manfred, 13.3.40
Huth, Heinrich, Werkstatt B B 8, Günter, 12.3.40
Ickler, Joh.-Heinrich, Kraftw.-Instandsetzung,
Hermann, 9.4.40

Jaworski, Roman, Werkstatt L, Hermann, 25.3.40
Kammann, Wilhelm, Werkstatt M 5, Hans, 10.3.40
Karbenstein, Fritz, Postabteilung,
Gerhard, Wolfgang, 19.4.40

Kennel, Karl, Lager 9, Manfred, 24.3.40
Koch, Konrad, Werkstatt H, Reinhard, 13.3.40
Krause, W., Arbeitsvorbereitg., Walter, 10.4.40
Kuhn, Georg, Kraftwagen, Wolfgang, 4.3.40
Landgrebe, Heinrich, B Schreiner, Kurt, 16.3.40
Langlotz, Walter, Werkstatt B, Herbert, 15.3.40
Leymann, Heinrich, Werkstatt C, 8.4.40
Lohmann, Gottfried, Werkstatt A, Willi, 12.3.40
Ludolph, Heinr., Alu.-Gießerei, Georg, 3.3.40
Martin, Georg, Werkstatt M 9, Helmut, 17.3.40
Marx, Josef, Werkstatt B, Hans, 18.3.40
Meckbach, Georg, z. Zt. im Felde, Gerhard
30.5.40

Müller, Jakob, Werkstatt M 9, Horst, 26.3.40
Müller-Buchhof, Gust., L A Ausland, Rolf, 26.4.40
Nieding, Konrad, Werkstatt M 6, Günther, 24.4.40

Raabe, Ludwig, El.-Karren, Manfred, 13.4.40
Rattmann, Paul, Werkstatt M 9, Rainer, 24.3.40
Ronholec, Fritz, Kr.-Rep., Ernst, 8.3.40
Roth, Abteilungsdirektor, Joachim-Friedr., 23.4.40
Sauer, Walter, Werkstatt D, Egon, 13.3.40
Schacht, Ludwig, Werkstatt H, Artur, 7.4.40
Schedler, Jos., Werkmeister, B B 5, Dieter, 11.4.40
Seeger, Konrad, Werkstatt M 9, Manfred, 12.3.40
Seel, Wilhelm, Werkstatt A, Wilhelm, 1.3.40
Senne, Aug., Rohrschlosser, Klaus, Jochen, 13.2.40
Steinert, Franz, Werkstatt H, Franz, 8.3.40
Thielmann, Wilhelm, Werkstatt L, Günter, 16.3.40
Wetzel, Bernhard, Werkstatt M, Gert, 9.3.40

Eine Tochter:

Bankel, Robert, Werkstatt M 6, Ursula, 21.2.40
Becker, Adam, Werkstatt M 1, Margot, 20.3.40
Bielefeld, Alb., KA Unterrichtsraum, Anita, 19.4.40
Dietrich, Karl, Werkstatt L, Ingrid, 23.3.40
Ebert, Karl, Werkstatt B, Karla, 27.3.40
Eitel, August, Werkstatt C, Elisabeth, 12.3.40
Faupel, Franz, z. Zt. im Felde, Roswitha, 2.3.40
Felkert, Rudolf, Laboratorium, Renate, 31.3.40
Fleck, Albert, M Schreinerei, Christa, 7.4.40
Föse, Erich, Werkstatt L, Brunhilde, 21.3.40
Greiling, Georg, Zahnradfabr., Ursula, 10.3.40
Gröber, Adolf, B B 9, Gisela, 27.4.40
Grunewald, August, Werkstatt L, Helga, 6.4.40
Guthof, Karl, Versand-Abt., Waltraud, 13.3.40
Hartmann, H., Werkstatt WM, Hildegard, 2.4.40
Helnemann, H., Werkstatt D, Anneliese, 16.2.40
Kettler, Albert, Werkstatt M 10, Ursula, 26.3.40
Klaus, Wilhelm, Werkstatt M 2, Waltraud, 12.3.40
Kockler, Peter, Werkstatt L, Elfriede, 1.3.40
Koopmann, Eilert, Werkstatt M 6, Riga, 7.3.40
Kordel, Mathias, Lager 9, Marianne, 25.3.40
Kranz, Ludwig, Werkstatt M 31, Isolde, 13.4.40
Kraß, Heinrich, Werkstatt C, Wilum, 14.3.40
Krüger, Erich, Werkstatt B, Gislinde, 7.3.40
Kühn, Kurt, Werkstatt M 9, Brigitte, 9.3.40
Kuhn, Heinrich, Einkauf, Christa, 11.4.40
Kurz, Josef, El. Rep. W., Helga, 5.3.40
Lässig, Kurt, Mot.-Mont., Gudrun, 17.3.40
Lamsbach, Ernst, JP., Erna, 19.3.40
Leyes, Jakob, Werkstatt B, Annemarie, 8.4.40
Lipphardt, Rudolf, Lackier., Margarethe, 17.3.40
Schelenz, Kurt, Werkstatt M 5, Ingrid, 14.4.40
Schmidt, Hermann, Werkstatt C, Marlene, 5.3.40
Schwarzbach, Fritz, Werkstatt M 32, Edith, 31.3.40
Seeger, Heinrich, J. L., Ursula, 24.2.40
Sperber, Walter, Werkstatt W M, Ursula, 18.3.40
Stegner, Franz, Lager 8, Hannelore, 19.2.40
Tiggemann, Friedrich, Werkstatt C, Helga, 24.3.40
Uffelmann, Max, Bau-Büro, Karin, 24.4.40
Wahl, Jakob, Renate, 19.3.40
Weymann, Heinrich, Werkstatt L, Ingrid, 10.3.40

Henschel Flugmotorenbau Altenbauna

Ein Sohn:

Heck, Heinrich, Horst, 6.4.40
Kunze, Otto, Gerhard, 17.4.40
Riese, Ernst, Wilfried, 24.4.40
Schneider, Karl, Manfred, 12.4.40
Steyer, Peter, Walter, 4.4.40
Trümper, August, Horst, 30.3.40

Eine Tochter:

Bahne, Wilhelm, Doris, 27.4.40
Hein, Otto, Irmgard, 28.4.40
Klein, Heinrich, Ursula, 13.4.40
Reuß, Ernst, Gisela, 2.4.40
Reutling, Otto, Liselotte, 23.4.40
Salzmann, Konrad, Annemarie, 13.4.40

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Zwillinge:

Tschantke, Fritz, Eberhard u. Burckhardt, 29.3.40

Ein Sohn:

Bauer, Willi, WVK, Frank, 6.4.40
Fabich, Gerhard, 8/44, Karl-Heinz, 20.3.40
Fluhr, Robert, 59/34, Lothar, 8.4.40
Hertling, Fritz, TE, Fritz-Jörn, 3.4.40
Kleinitz, Artur, WVK, Peter, 2.4.40
Kopietz, Rudolf, 61/34, Peter, 26.3.40

Eine Tochter:

Bartos, Maximilian, WBV, Ursula, 15.4.40
Birkel, Karl, TKE, Ingrid, April 40
Hartwich, Alfred, 55/22, Gisela, 2.4.40
Kallaewe, Kurt, 51/07, Ingrid, 27.3.40
Klingenberg, Franz, 54/13, Irma, 13.4.40
König, Kurt, TEV, Waltraud, 9.4.40
Lindenau, Horst, WE, Helga, 10.4.40
Miethe, Hans Werner, KRN, Brigitte, 16.4.40
Polster, Erich, KVL/II, Evelin, 26.4.40
Storck, Franz, KVL/I, Angela, 24.4.40



Henschel & Sohn, Kassel

Cramer, Otto, Werkstatt G, mit Hedwig geb. Fischer, 29.3.40
Franke, Theodor, B B 8, mit Irmgard geb. Börner, 17.4.40
Graeven, Karl, Werkstatt B, mit Marie geb. Depmeier, 30.3.40
Huppach, Wilhelm, Werkstatt M 9, mit Anna geb. Umbach, 10.2.40
Jakob, Heinz, Werkstatt A, mit Anna geb. Ebert, 20.3.40
John, Oskar, Werkstatt M 1, mit Helene geb. Aulenbacher, 13.4.40
Kessel, Christoph, C-S, mit Magdalena geb. Haberstock, 6.4.40
Klinzler, Georg, Werkstatt L, mit Marianne geb. Breth, 6.4.40
Koenig, Willi, Kesselschmiede, mit Ottilie geb. Glahn, 30.4.40
Lambach, Friedrich, Werkstatt A, mit Anna geb. Eichenberg, 30.3.40
Linz, Wilhelm, Werkstatt L, mit Katharina geb. Möller, 13.4.40
Müller, Helmut, Vormontage H 5, mit Käte geb. Walther, 23.3.40
Müller, Kurt, Werkzeugbau, mit Hildegard geb. Martin, 6.4.40
Rose, Hubert, Werkstatt B, mit Maria geb. Busse, 15.4.40
Salzmann, Konrad, Kesselschmiede, mit Luise geb. Dingler, 20.4.40
Schäfer, Erich, M II, mit Elise, geb. Bax, 6.4.40
Schönewolf, Heinrich, Vers.-Abt., mit Katharina geb. Schell, 27.4.40
Schroers, Josef, Werkstatt K, mit Hedwig geb. Sarembe, 5.4.40
Schwenk, Heinrich, Ers.-Lag. 19, mit Frieda geb. Rüger, 10.4.40
Weber, Hans, Buchhaltung, mit Liselotte geb. Baumgarten, 30.3.40
West, Heinrich, Werkstatt D, mit Elise geb. Göbel, 13.4.40
Wiedemann, Helmut, Werkstatt G, mit Gertrud geb. Christ, 26.3.40
Willecke, Johann, Werkstatt L, mit Antonia geb. Kleinschnittger, 15.3.40

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Baginski, Kurt, 59/34, mit Käthe geb. Hilmer, 27.4.40
Betz, Hildegard, WBA, mit Karl Stöger, 27.4.40
Hoffmann, Margarete, 52/50, mit Gerhard Möhring, 21.3.40
Jaeckel, Heinrich, 60/34, mit Irma geb. Lindemann, 4.4.40
Kiesewetter, Willi, 55/25, mit Adolf Heidepriem, 27.4.40
Malik, Wilhelm, 57/34, mit Elfriede geb. Matzke, 24.3.40
Mattstädt, Erich, 55/25, mit Luise geb. Denzin, 30.4.40

Nickel, Fritz, 56/17, mit Helene geb. Michalczik, 27.4.40
Pfennig, Werner, KVL/II, mit Emmi geb. Röbler, 20.3.40
Schmidt, Walter, 52/55, mit Gertrud geb. Wrona, 29.3.40
Schneider, Gerda, 56/37, mit Siegfried Sellge, 23.3.40
Schneider, Richard, 55/14, mit Herta geb. Wunderlich, 21.3.40
Siebert, Margot, WBA, mit Herbert Siewert, 6.4.40
Teutsch, Hermann, TKK, mit Ella geb. Lotz, 4.4.40



Henschel & Sohn, Kassel

Tochter Alice Thea des **Acker**, G., am 23.2.40
Tochter Brigitte des **Beckmann**, W., am 11.2.40
Sohn Günther des **Bolte**, Karl, am 8.2.40
Sohn Konrad des **Bessel**, Wilhelm, am 31.1.40
Ehefrau Marie des **Dietrich**, Konrad, 8.4.40
Tochter Anneliese des **Döring**, J., am 9.2.40
Tochter Margret des **Ernst**, Karl, am 20.1.40
Fischer, Paul, 5.4.40
Ehefrau Auguste des **Fischer**, Heinrich, 9.4.40
Ehefrau Elise des **Fischer**, Wilhelm, am 17.3.40
Sohn Dieter des **Göbel**, Albert, am 12.2.40
Sohn Wilhelm des **Gundlach**, Hubert, am 8.2.40
Ehefrau Margarete des **Gunhold**, K., am 11.3.40
Sohn Rolf des **Harndorf**, Julius, am 1.3.40
Sohn Georg des **Heidenblut**, Philipp, am 23.2.40
Jugi, Karl, 21.3.40
Tochter Gertrud des **Jungk**, Friedr., am 19.1.40
Tochter Anneliese des **Machmar**, E., am 11.3.40
Mantel, Wilhelm, 2.4.40
Sohn Heinz des **Margraf**, Johannes, am 21.1.40
Ehefrau Katharina des **Mörk**, Chr., am 9.2.40
Motz, Johannes, am 17.2.40
Ehefrau Katharina des **Müller**, Aug., am 15.2.40
Ehefrau Wilhelmine des **Müller**, Fritz, 4.4.40
Tochter Amanda des **Neurath**, Heinr., am 1.2.40
Sohn Erich des **Nikolaus**, Wilhelm, am 29.1.40
Sohn Klaus des **Oellerich**, Leo, am 25.1.40
Paul, Karl, am 6.3.40
Reinhardt, Heinrich, am 3.3.40
Ehefrau Emilie des **Schumacher**, Karl, am 1.2.40
Siemon, Willi, am 26.2.40
Ehefrau Elise des **Sockol**, Otto, am 7.3.40
Spengler, Ludwig, am 24.2.40
Ehefrau Marie des **Spies**, Franz, am 8.2.40
Ehefrau Dora des **Stoll**, Heinrich, 7.4.40
Sypnetzky, Karl, am 30.1.40
Ehefrau Anna des **Viehmann**, Adolf, am 4.2.40
Sohn Günther des **Vogt**, Karl, am 9.2.40
Ehefrau Hedwig des **Weiß**, August, am 14.3.40
Sohn Horst des **Wicke**, Johannes, am 20.3.40
Sohn Horst des **Wirth**, Erwin, am 20.2.40
Sohn Albert des **Wollenweber**, Aug., am 25.2.40

Henschel Flugmotorenbau Altenbauna

Alsdorf, Karl, 21.3.40
Sohn Gottfried des **Brummer**, Gottfried, 1.2.40
Dörr, Ludwig, 16.3.40
Hädrich, Gertrud, Warenannahme, 14.2.40

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Bobrik, Paul, SF, 21.3.40
Ehefrau Berta des **Geelhaar**, Max, 22.2.40
Urban, August, TFS, 27.3.40

KLEINE MITTEILUNGEN

Für die Henschel Flugzeugwerke A.G., Werke Schönefeld und Johannisthal, wurde am 1. April 1940 die Abteilung Unfallverhütung (Kurzzeichen: WEU, Hausfernsprecher 367) neu eingerichtet. Sie hat die Aufgabe, für die Unfallsicherheit des Werkes zu sorgen, Unfälle aufzunehmen, zu buchen und den Behörden weiterzugeben. Alle von ihr ausgehenden Ratschläge und Anordnungen sind von allen Gefolgschaftsmitgliedern zu befolgen.

*

Die Leiter und Sachbearbeiter der Finanzverwaltung im Henschelkonzern trafen sich am 15. und 16. März 1940 in Kassel zu einer Arbeitstagung, die unter Leitung von Herrn Oscar R. Henschel der Besprechung wichtiger Finanzfragen diente. In kurzen Vorträgen berichteten die einzelnen Teilnehmer von ihrer Arbeit und gaben so

Gelegenheit zu einem fruchtbaren Erfahrungsaustausch. Eine eingehende Besichtigung eines führenden Kasseler Industriewerkes, der Spinnfaser AG, bildete den Abschluß der Tagung.

*

Im Kriege muß jedes Stück Land genutzt werden. Aus diesem Grunde hat die Firma H & S bisher unbebautes Gelände um das Werk Kassel-Mittelfeld in gärtnerische Bearbeitung genommen. Auf den zusammen fast 70 Morgen großen Flächen wurden Gemüse aller Art wie Kohl, Mohrrüben, Salat, Gurken, Spinat und dergl. sowie Küchenkräuter angepflanzt; ein Teil des Geländes wurde mit Kartoffeln bestellt. Unter Leitung eines Fachmanns machten 13 Arbeitskräfte den Boden, der teilweise lange brach gelegen hatte, für die Saat bereit. Auch für künstliche Bewässerung wurde gesorgt. Die Ernte dieser Werksgärten kommt ausschließlich in die Kantinen der Kasseler Werke, wo sie zur ausreichenden Versorgung der Gefolgschaft mit Frischgemüse beitragen wird. Die Anlagen werden dem Schutze der Arbeitskameraden empfohlen.