



thyssenkrupp Corporate Archives

*Der
HenschelHern*

Ausgabe Sept. - Okt. 1942

FÜR FÜHRER UND VOLK

STARBEN DEN HELDENTOD DIE ARBEITSKAMERADEN



Herbert Augustin

Gußputzer bei HFW
geb. 20. Juni 1919 in Semkunen/Ostpr.
Eintritt in die HFW 11. Dez. 1939
Gefallen im August 1942 im Osten

Max Bach

Schlosser bei HFW
geb. 20. Nov. 1916 in Seeheim/Posen
Eintritt in die HFW 18. August 1941
Im August 1942 in Holland
tödlich verunglückt

Günter Geudert

Arbeiter bei HFW
geb. 3. Oktober 1919 in Berlin
Eintritt in die HFW 21. Nov. 1939
Gefallen im Juli 1942 im Osten

Helmut Krifschke

Montagehelfer bei HFW
geb. 10. Februar 1921 in Berlin
Eintritt in die HFW 16. März 1939
Gefallen im August 1942 im Osten

Gustav Winkler

Hilfsschlosser bei HFW
geb. 14. Febr. 1912 in Berlin-Lichtenbg.
Eintritt in die HFW 26. Februar 1936
Gefallen im Juli 1942 im Osten

Wilhelm Schüler

Feuerwehrmann bei HFW
geb. 30. Mai 1909 in Bürgerwiesen
Kreis Landsberg/Warthe
Eintritt in die HFW 13. Juni 1941
Gefallen im August 1942 im Osten

Paul Neugebauer

Fräser bei H & S, Werkst. B
geb. 22. April 1905 in Kassel
Eintritt bei H & S 8. April 1938
Gefallen im Sept. 1942 in Ägypten

Erich Tobi

El. Schweißer bei H & S, Werkst. C
geb. 21. Okt. 1914 in Großalmerode
Eintritt bei H & S 30. August 1941
Gefallen im August 1942 im Osten

Walter Langlotz

Aufsichtsbeamter Werkschutz H & S
geb. 6. Oktober 1908 in Kassel
Eintritt bei H & S 1. April 1935
Gefallen im August 1942 im Osten

Otto Heinemann

Schlosser bei H & S, Werkst. M 9
geb. am 26. März 1916 in Kassel
Eintritt bei H & S 26. Sept. 1938
Gefallen im Dezember 1941 im Osten

Hans Decker

Angestellter bei H & S, Werkst. B
geb. 16. Juli 1913 in Darmstadt
Eintritt bei H & S 2. Januar 1939
Gefallen im August 1942 im Osten

Werner Duchstein

Dreher bei HFW
geb. 22. Mai 1919 in Berlin-Treptow
Eintritt in die HFW 25. Juni 1941
Gefallen im Juli 1942 im Osten

Herbert Barefel

Statiker bei HFW
geb. 29. April 1912 in Rosko
Reg.-Bez. Bromberg
Eintritt in die HFW 9. Dez. 1935
Gefallen im August 1942 im Osten

Willi Herrmann

Schlosser bei HFW
geb. 13. Juli 1913 in Berlin-Neukölln
Eintritt in die HFW 9. Oktober 1940
Gestorben im Mai 1942 im Osten

Franz Pelschimosky

Niethelfer bei HFW
geb. 12. Juli 1905 in Rixdorf
Eintritt in die HFW 13. Januar 1939
Gefallen im Juli 1942 im Osten

Gerhard Tetschner

Hilfsschlosser bei HFW
geb. 19. April 1915 in Berlin
Eintritt in die HFW 1. August 1938
Gefallen im Juli 1942 im Osten

Gerhard Schmedtke

Techn. Hilfskraft bei HFW
geb. 17. Juni 1922 in Berlin
Eintritt in die HFW 24. Mai 1937
Gefallen im Juni 1942 im Osten

Karl Hölzer

Hilfsplaner bei H & S, Werkst. B
geb. 12. Dezember 1908 in Kassel
Eintritt bei H & S 25. Mai 1932
Gefallen im August 1942 im Osten

Konrad Schramm

Kontrollleur bei H & S, Autobau
geb. 20. August 1910 in Niedenstein
Eintritt bei H & S 7. Oktober 1937
Gefallen im August 1942 im Osten

Heinrich Lomp

Werkhelfer bei H & S, Autobau
geb. 9. Nov. 1922 in Immenhausen
Eintritt bei H & S 28. Juli 1938
Gefallen im August 1942 im Osten

Richard Wilhelm

Schlosser bei H & S, Auto-Rep.
geb. 5. August 1920 in Kassel
Eintritt bei H & S 8. April 1935
Gefallen im August 1942 im Osten

Karl-Heinz Knauf

Schreibhilfe bei H & S, Lok.-Montage
geb. 4. Juli 1924 in Kassel
Eintritt bei H & S 26. Mai 1941
Gefallen im August 1942 im Osten

Kurt Dyderski

Klempner bei HFW
geb. 3. Okt. 1913 in Berlin-Neukölln
Eintritt in die HFW am 28. Nov. 1938
Gefallen im Juli 1942 im Osten

Ernst Ebert

Nieter bei HFW
geb. 2. Oktober 1909 in Hainspach
Kreis Schluckenau
Eintritt in die HFW 15. April 1940
Gefallen im Juli 1942 im Osten

Erich Korder

Kupferschmied bei HFW
geb. 27. Sept. 1918 in Berlin
Eintritt in die HFW 3. Nov. 1939
Gefallen im März 1942 im Osten

Werner Roloff

Hilfsarbeiter bei HFW
geb. 19. Juni 1911 in Berlin
Eintritt in die HFW 14. Sept. 1939
Gefallen im August 1942 im Osten

Ludwig Stilgenbauer

Hauptbetriebszellenobmann bei HFW
geb. 17. März 1908 in Pirmasens
Eintritt in die HFW 7. Oktober 1939
Gefallen im August 1942 im Osten

Heinrich Fuchs

Angestellter bei H & S, KA-Ku.
geb. 15. Mai 1911 in
Braunbach/Goarshausen
Eintritt bei H & S 17. November 1938
Gefallen im Juli 1942 im Osten

Erich Müller

Masch.-Arbeiter bei H & S, Werkst. C
geb. 11. Dezember 1913 in Kassel
Eintritt bei H & S 5. März 1936
Gefallen im August 1942 im Osten

Wilfried Hohmann

Schlosser bei H & S, Werkstatt L
geb. 1. Juli 1920 in Kassel
Eintritt bei H & S 14. Okt. 1940
Gefallen im August 1942 im Osten

Hermann Kaifer

Arbeiter bei H & S, Werkstatt C
geb. 14. Dezember 1919 in Kassel
Eintritt bei H & S 14. Februar 1935
Gefallen im August 1942 im Osten

Otto Friedrich

Dreher bei H & S, Werkstatt 9
geb. 14. Juli 1908 in Kassel
Eintritt bei H & S 6. Juni 1934
Gefallen im August 1942 im Osten

Kurt Rüdtenklau

Angestellter bei H & S, Lager 4
geb. 4. März 1922 in Ersen/Hofgeismar
Eintritt bei H & S 1. April 1940
Gefallen im August 1942 im Osten

SIE GABEN IHR LEBEN FÜR UNS UND FÜR DIE
ZUKUNFT UNSERES VATERLANDES.

EHRE IHREM ANDENKEN

Das Vermächtnis

VON KARL BRÜGER

Alle lieben Brüder, die schon gefallen sind,
reden aus Stein und Scholle, sprechen aus Wolke und Wind.
Ihre Stimmen erfüllen mit Macht den Raum,
ihre letzten Gedanken weben in jedem Traum.
Wieder die Stimme, gehalten und priesterlich:
„Bruder im Leben, lebendiger Bruder, hörst du mich?
Schreibe: wenn in würgender Schlacht ein Bruder fällt,
geht nur sein Leib verloren, bleibt doch sein Werk in der Welt.
Daß kein wirkender Wille von seinem Werke läßt,
macht den Sinn des Lebens hiebssicher und kugelfest.
Brandgewölke, verzieh! Zerteil dich, Pulverdampf!
Stärker als alle Kämpfer und ewig ist der Kampf.
Schreibe: jeder gefallene Bruder wirbt
neue Hände, daß sein verlassenes Werk nicht stirbt.
Darum ist der toten Brüder letztes Gebot:
Haltet das Werk am Leben, so ist kein Geopferter tot!“
Nacht um Nacht sich in meine Seele brennt
tief der toten Brüder Wille und Testament.
Wieder hör ich die Stimme voll dunkler Kraft:
„Klagt nicht — — — schafft!“

Der Arbeiterdichter Karl Brüger, geboren 1886 in Nürnberg, wurde durch das Erleben des Weltkrieges zum Nationalismus geführt. Viele Henschelaner haben ihn kürzlich in Kassel bei einer Dichterlesung gehört. Das obige Gedicht „Vermächtnis“ geht auch auf den Weltkrieg zurück. Die schlichten schönen Worte regten den Kasseler Komponisten Bruno Stürmer zu einer Vertonung an, die im Rahmen des zur Feier des fünfzigsten Geburtstages des Komponisten veranstalteten Festkonzertes uraufgeführt wurde. Dieses Tonwerk erhielt Reichsminister Dr. Frick, der Ehrenbürger unserer Stadt Kassel, aus Anlaß seines sechzigsten Geburtstages vom Kasseler Oberbürgermeister überreicht.

Wir schützen uns gegen Britenterror

Mit ihren Luftangriffen auf Wohnviertel verfolgen die Engländer einen ganz bestimmten Zweck. Sie wollen, wie der Luftkriegssachverständige des großen englischen „Arbeiter“blattes „Daily Herald“, A. B. Austin, zynisch gestand, ihre Bomben nicht an kleine, schwierige Ziele verschwenden, sondern sie möchten vielmehr große, überbaute Flächen verwüsten, um so „dem warmen Leben von Deutschlands Industrie und Verkehr vernichtende Schläge zu erteilen, nicht aber den kalten Maschinen“. Mit dem „warmen Leben“ sind die Schaffenden in Stadt und Land gemeint. Deshalb werfen die englischen Bombenflieger ihre Sprengbomben und Brandstoffe hauptsächlich in dichtbesiedelte Wohnviertel. Ihre Zerstörung rühmt mit höhnender Genugtuung nicht nur der englische Rundfunk und die englische Presse, sondern auch das amtliche England.

Dieser barbarische Krieg gegen die Zivilbevölkerung hat die deutsche Bevölkerung in Stadt und Land zu entschlossener und tatkräftiger Abwehr zusammengeführt. Mag der Feind noch so verwerfliche Kampfmittel anzuwenden für nützlich befinden, die Luftschutzkräfte schulen sich immer wieder an Hand der bei den Bombenangriffen gewonnenen Erfahrungen.

Wertvolle Lehren aus den bisherigen Großangriffen auf deutsche Städte zieht ein Beitrag des Oberstabsluftschutzführers Jährig, der als Presse- und Propagandaleiter im Präsidium des Reichsluftschutzbundes eine mehrwöchige Besichtigungsreise in die Luftangriffsgebiete unternahm und der seine Erkenntnisse in der „Sirene“ niederlegte. Unter der Überschrift „Was lehren die Terrorangriffe?“ schreibt Oberstabsluftschutzführer Jährig u. a.:

„Eine häufig anzutreffende Ansicht ist die: Was soll man mit Sandtüten und Feuerpatsche noch gegen solche Brände ausrichten? Diese Ansicht ist falsch, einwandfrei und nachweisbar falsch. Auch die größten Feuerbrünste entstehen aus kleinen Bränden. Diese aber kann man immer, auch mit den begrenzten und einfachen Mitteln des Selbstschutzes erfolgreich bekämpfen. Tausende von Beispielen beweisen es. Die Kräfte der Luftschutzpolizei sind mit der Bekämpfung der Schäden an den wichtigen öffentlichen Gebäuden mehr als hinreichend beschäftigt. Wenn die Bevölkerung sich nicht selbst zu helfen weiß, brennen ihre Häuser herunter. Das muß jeder wissen. Wer auf andere als die eigene Hilfe baut, hat das Nachsehen. Die

Geräte, Werkzeuge und Mittel des Selbstschutzes im Kampf gegen Brandbomben, Feuer, Verschüttungen, Verletzungen und andere Gefahren mehr, die im Hinblick auf Luftangriffe geringeren Umfangs gefordert und beschafft wurden, bewährten sich auch bei den Terrorangriffen aufs beste. Notwendig ist lediglich eine Verstärkung der Ausrüstung. Für jedes Treppenhaus eine Luftschutzhandspritze, Löschwasser in allen verfügbaren Behältern, Fässern, Badewannen, Eimern, dazu Löschsandtüten auf allen Treppenabsätzen in allen Ecken und Winkeln des Dachgeschosses und der Wohnungen, in Kisten und Kästen, Reservens davon im Hauseingang, auf dem Hof und wo überall ein Platz frei ist, mehrere kräftige Einreißhaken, mit denen man auch wirklich etwas anstellen kann, Feuerpatschen in großer Zahl zum Ausschlagen der Funken, kräftige Äxe und Beile — das alles und noch mehr sind die Waffen des Selbstschutzes im Kampf gegen die Terrorangriffe.

Notwendig ist auch, daß sich jeder in Gedanken damit vertraut macht, wie sich ein Terrorangriff darstellt, daß jeder durch strenge Selbsterziehung sich härtet an Nerven, Geist und Seele, um in der großen Stunde der Bewährung die Feuerprobe zu bestehen.

Niemals darf der Kampf aufgegeben werden in der Meinung, es wäre doch alles verloren. Gelingt es nicht die Brandbomben unschädlich

zu machen, so müssen die Entstehungsbrände entschlossen bekämpft werden, breiten sie sich doch aus, so muß mit allen Mitteln und unter Einsatz aller Kräfte versucht werden, den Brand auf seinen Herd zu beschränken.

Nur wenn der Selbstschutz rücksichtslos gegen sich selbst, mutig und entschlossen kämpft, werden auch Terrorangriffe niemals zu Katastrophen werden. Es hat sich tausendfach gezeigt, daß ein Haus vor der sicheren Zerstörung bewahrt wurde, wenn in dem entscheidenden Augenblick ein einziger da war, der durch seine Haltung ein Beispiel gab, die anderen beflügelte und mit sich riß. Die Terrorangriffe sind der wirkliche Prüfstein und die Feuerprobe der Heimatfront. Die Aufgabe, die der Briten stellt ist nicht unlösbar. Die sachlichen Voraussetzungen für den Erfolg sind gegeben.

Die gewissenhafte Vorbereitung bis ins Kleinste in jedem Haus, dazu der unerschrockene, selbstlose Einsatz auch des letzten Hausbewohners verbürgen die Überwindung der von den Briten mit ihren nächtlichen Terrorangriffen geplanten teuflischen Absichten. An der Wachsamkeit und Entschlossenheit der Heimatfront werden alle Zermürbungspläne der Feinde zerschellen.

So fliegen sie ab...



Das oben abgebildete englische Kampfflugzeug „Vickers Wellington“ ist ein großer Mitteldecker mit trapezförmigen Flügeln, die zwei Sternmotore von je 900 PS tragen. Der geräumige Kastenrumpf hat im Vorderteil, sowie am Heck, hinter dem Leitwerk, eine drehbare MG-Kuppel. Die höchste Bombenlast beträgt etwa 2000 kg, die sich entsprechend der zu fliegenden Entfernung verringert. Die Marschgeschwindigkeit ist 320 km/Std. Die Besatzung beträgt 5 Mann. Archivbild Steinröder

*und
so
enden
sie!*



Achtung, Phosphor-Brandbomben!

Beim Berühren von Phosphor-Brandbomben, die in letzter Zeit häufiger von den Briten abgeworfen werden, entstehen an der Haut Brand- und Ätzererscheinungen. Um die schmerzenden Wirkungen der Phosphorsäure zu mildern, wird folgende Behandlung empfohlen:

1. Sofortiges Eintauchen der betroffenen Hautteile in Wasser und Entfernen der Phosphor-Kautschukmasse unter Wasser.
2. Sich zum Luftschutzsanitäter begeben.
3. Dieser soll nach dem Entfernen aller Phosphor-Kautschukteile sofort Öl (im Notfall Schmieröl, Paraffin-Öl o. ä.) auf die betroffene Stelle geben.
4. In dringenden Fällen kann auch vorteilhaft Urin angewendet werden.
5. Eingehende Salbenbehandlung durch den Arzt, besonders dann, wenn bereits eine Wunde aufgetreten ist (Spülungen und Bäder mit Natriumbicarbonatlösung unter Zusatz von Wasserstoffsuperoxyd).

Aber auch gegen die giftigen Phosphordämpfe, die die Atmungsorgane schädigen, soll man sich von vornherein durch das Tragen der Gasmasken schützen.

Beim Beachten dieser Vorsichtsmaßnahmen lassen sich größere Schäden verhüten.



Zeichnung: Hannelore Reuter

Obgleich der Staat und die Partei es als ihre vornehmste Aufgabe ansehen, in der Fürsorge und Betreuung bombengeschädigter Volksgenossen keine Aufwendung und Mühe zu scheuen, so ist es dennoch für die Betriebsführung von Henschel & Sohn eine Selbstverständlichkeit, über die staatliche und parteiamtliche Hilfe hinaus allen durch Fliegerangriffe zu Schaden gekommenen Henschelanern nach besten Kräften zu helfen. Auch die durch den englischen Luftüberfall auf Kassel in der Nacht vom 27. zum 28. August verletzten und bombengeschädigten Gefolgschaftsmitglieder und ihre Angehörigen spürten recht bald die schützende und sorgende Hand der Betriebsgemeinschaft. Durch Werkfunk wurde bekanntgegeben, daß alle Geschädigten sich in der Gefolgschaftsleitung melden sollten. Nachdem sich herausgestellt hatte, daß glücklicherweise kein Henschelaner durch den Terror-Angriff sein Leben einbüßen mußte, galt die erste Fürsorge den Verletzten. Eine Reihe von Arbeitskameraden oder ihre Familienmitglieder hatten durch Einstürze, Verschüttungen, Splitter usw. Wunden davongetragen, die sich erfreulicherweise in fast allen Fällen als nicht so schwer herausstellten. Die Unterbringung und das Befinden der im Krankenhaus liegenden Henschelaner wurde von unseren Werkpflegerinnen ständig beobachtet, die auch die Wünsche der Verletzten vermittelten und erfüllten. Eine große Freude bereitete ihnen die Nachricht, daß die Firma den wohnungslos gewordenen Arbeitskameraden sofort zu einer Wohnung verhelfen konnte. Bereits 48 Stunden nach der Ausbombardierung konnten 30 Neubauwohnungen der Firma Henschel & Sohn in Kassel bezogen werden. Weitere Wohnungen wurden dann im Laufe der folgenden Wochen fertig und jeweils nach der Dringlichkeit und Bedürftigkeit an die wohnungsuchenden Bombengeschädigten verteilt. Die ursprünglichen Anwärter auf diese Werkwohnungen hatten Verständnis für die Notwendigkeit, daß in Not geratene Arbeitskameraden zunächst zu Wohnungen kamen.

Wenn auch die Fälle, in denen die aus ihren Wohnungen Vertriebenen ihr gesamtes Hab und Gut eingebüßt hatten, selten waren, so galt es doch hier und da, auch diese Sorgen den davon Betroffenen rasch und großzügig zu nehmen. Die Gefolgschaftsleitung von Henschel & Sohn veranlaßte sofort, daß der-

artig Geschädigte die notwendigen Möbel und Einrichtungsgegenstände zur leihweisen unentgeltlichen Benutzung erhielten, bis die mittellos Gewordenen von den Gemeinden mit Möbeln wieder völlig ausgestattet sind.

Neben dieser umfassenden, schnellwirkenden Betreuung durch die Firma selbst bewährte sich auch die kameradschaftliche Hilfs- und Einsatzbereitschaft aufs beste. Ein hervorragendes Beispiel echten Gemeinschaftsgeistes erbrachte ein selbst bombengeschädigter Henschel-Werkmeister, der von seinen noch verbliebenen Möbeln sofort einige Stücke einem völlig abgebrannten Arbeitskameraden anbot.

Ein 58jähriger Gefolgschaftsangehöriger, der dem Werk seit 1905, also seit 37 Jahren angehört, hatte zunächst die Mitteilung erhalten, daß auch seine Wohnung ge-

räumt werden solle. Als die Gefolgschaftsleitung sich an Ort und Stelle davon überzeugen wollte, daß die Umzüge planmäßig durchgeführt werden, teilte dieser altbewährte Henschelaner mit, die Polizei habe den Räumungsbefehl zurückgezogen. Er könne daher in seiner Wohnung bleiben und freue sich, daß nun ein anderer bombengeschädigter Henschelaner die für ihn vorgesehene Neubauwohnung erhalten könnte. Er und seine Frau erklärten sich trotz ihres Alters sofort bereit, einer über ihnen wohnenden bombengeschädigten Frau, deren Mann zur Zeit bei der Wehrmacht ist und der auch dem Werk angehört, tatkräftig zu helfen.

Durch Bombenbeschädigungen in Mitleidenschaft gezogene Fahrer stellten ihre Freizeit für den Umzug zur Verfügung; kurzum jeder Henschelaner war bemüht, seinen hilfebedürftigen Arbeitskameraden unter die Arme zu greifen.

Der stellvertretende Betriebsführer, der Betriebsobmann und die soziale Betriebsarbeiterin konnten sich sowohl in den beschädigten Wohnungen wie auch beim Umzug in die Neubauwohnungen selbst davon überzeugen, daß die Arbeitskameradschaft sich in schönster Weise erfüllte. So konnte es nicht wundernehmen, daß die bombengeschädigten Henschelaner, soweit sie nicht im Krankenhaus waren, recht bald wieder fest auf den Beinen standen und unverdrossen ihrer täglichen Werksarbeit nachgingen.

Das Gefühl, im Schoße der großen Henschelfamilie geborgen zu sein, ließ die Heimgesuchten die Aufregungen und Auswirkungen des britischen Luftangriffes besser überstehen. Die Absicht der Engländer, die Produktionskraft zu lähmen, war an der kameradschaftlichen Hilfe gescheitert.

Das Höchste an Opfern!

AUFRUF DES FÜHRERS ZUM KRIEGSWINTERHILFSWERK 1942/43

In einem Aufruf an das Deutsche Volk zum Kriegswinterhilfswerk 1942/43 erklärte der Führer u. a.:

In einem gigantischen Kampfe sonderegleichen haben die Deutschen und verbündeten Soldaten in einem Jahr den Lebensraum der europäischen Völker gewaltig erweitert. Der Versuch der internationalen Menschheitsbeglucker Roosevelt, Churchill und Stalin, die europäischen Völker auszuhungern, kann damit schon jetzt als endgültig gescheitert angesehen werden. Wenn aber in diesem gewaltigsten Ringen aller Zeiten der Deutsche Soldat unter kaum vorstellbaren Entbehrungen im Kampfe seine schweren Opfer bringt, dann ist die Heimat gerade in diesem Jahre noch mehr verpflichtet, auch das Höchste an ihren Opfern zu geben. Selbst dann wird sie nur einen Bruchteil von dem leisten, was unsere Wehrmacht zu Lande, zur See und in der Luft vollbringt.

Es ist der Sinn unseres Winterhilfswerkes, nicht nur im Frieden, sondern erst recht im Kriege

die unlösliche Schicksalsgemeinschaft des deutschen Volkes

- nicht wie in England und Amerika mit Phrasen - sondern durch Taten zu bekräftigen. Denn: Aus diesem Völkerringen muß und wird das Deutsche Reich als ein durch und durch nationalsozialistischer Staat in den Frieden zurückkehren. Er findet seine Verwirklichung nicht nur durch die Opfer der Front, sondern auch durch die der Heimat.



Aufnahme: A. Dittmar

Reichsminister Speer in unserem Stammwerke

Der Reichsminister für Bewaffnung und Munition Speer, der erst vor einigen Monaten in einem Schreiben an die Betriebsführung von H & S allen Arbeitern und Angestellten den besonderen Dank für ihren Einsatz in der heimatischen Erzeugungsschlacht ausgesprochen hatte, besuchte am 31. August 1942 unser Kasseler Stammwerk. Bei einem Rundgang durch verschiedene Werkstätten, bei dem Betriebsführer

Dr. Stieler von Heydekampff Erläuterungen gab, konnte sich der Reichsminister davon überzeugen, daß jeder Henschelaner auf dem Posten ist, die an die Heimatfront gestellten Erwartungen zu erfüllen. Auf unserem Bilde sehen wir in vorderster Reihe Reichsminister Speer, rechts von ihm Betriebsführer Dr. Stieler von Heydekampff, ganz links Gauwirtschaftsberater Dr. Braun.

Zum Geburtstage von Oscar R. Henschel

Der Leiter des Henschel-Konzerns, Herr Oscar R. Henschel, erhielt auch zu seinem diesjährigen Geburtstage von nah und fern zahlreiche Glückwünsche. Das Glückwunschtelegramm des Reichsmarschalls Göring lautete folgendermaßen:

„Anlässlich Ihres heutigen Geburtstages gedenke ich Ihrer mit aufrichtigsten Glückwünschen!“

Heil Hitler!

Hermann Göring, Reichsmarschall des Großdeutschen Reiches

Reichsminister Speer drahtete:

„Mit meinem Gedenken zu Ihrem Geburtstage verbinde ich die besten Wünsche für Ihre erfolgreiche Weiterarbeit im Dienste unserer Rüstung“

Heil Hitler!

Speer, Reichminister

Herr Oscar R. Henschel teilt folgendes mit:

„Zu meinem Geburtstage sind mir auch in diesem Jahre wieder aus der Gefolgschaft der Werke des Henschelkonzerns zahlreiche Glückwünsche zu-

gegangen. Das freundliche Gedenken vieler alter Henschelaner hat mich sehr erfreut. Ich danke allen aufs herzlichste.

Die oben wiedergegebenen Wünsche unseres Reichsmarschalls und des Reichsministers Speer betrachte ich als eine Anerkennung für die unermüdliche und stets einsatzbereite Arbeit vieler tausender Henschelaner.“

Für Kriegsverdienste

Auch in dieser Ausgabe können wir wiederum einer Reihe von Arbeitskameraden zu ihren Auszeichnungen für Kriegsverdienste gratulieren. Es erhielten:

Bei H & S:

Das Kriegsverdienstkreuz II. Kl. mit Schwertern

Monteur W. Eichel, CS, der inzwischen zur Wehrmacht einberufen wurde, erhielt wegen seiner besonderen Leistungen im Dienste eines Panzerregiments das Kriegsverdienstkreuz II. Klasse mit Schwertern.

Das Regiment, dem Arbeitskamerad W. Eichel zugeteilt war, sprach durch seinen Kommandeur der Firma H & S in einem Brief den Dank „für die Zuteilung dieses

tüchtigen Monteurs aus, der dem Regiment wertvolle Dienste geleistet hat“.

Das Kriegsverdienstkreuz II. Kl. Gruppenführer Heinrich Schröder, CS

Die Kriegsverdienstmedaille

Vorarbeiter Heinr. Aschenbrenner, Lok.-Bau

Kesselhausarbeiter Christoph Breßler, Kesselhaus Mittelfeld

Vorarbeiter Joh. Fritsch, Lok.-Bau

Vorarbeiter Bruno Geißler, CS

Dreher Friedr. Immelnkämper, CS

Mechaniker Fritz Schäfer, CS

Gruppenführer Willy Schnetter, Abt. Arbeitsvorbereitung

Schlosser Heinr. Wiederhold, CS

Gießer Martin Wolff, Metallgießerei

Bei HFM:

Die Kriegsverdienstmedaille erhielten ebenfalls folgende Arbeitskameraden von HFM:

Kontrollmeister Hermann Kempe,

Vorarbeiter Georg Adam,

Kontrollleur Georg Kühlborn,

Ingenieur Karl Karntlehner,

Schlosser Hans Schneider,

Motorenschlosser Wilhelm Münzel,

Vorarbeiter Erwin Ebersbach.

EIN WORT IM VERTRAUEN:

„Pflegst Du Dein Werkzeug?“

Hast Du schon einmal darüber nachgedacht, was alles durch schlechte oder ungenügende Werkzeugpflege entstehen kann?

Auch hier heißt es häufig: Kleine Ursachen, große Wirkungen. Mit einem beschädigten oder ungenauen Werkzeug gibt es Pfusch und Ausschuß, Zeitverlust und Verdruß. Das ist die eine Seite, die andere zieht noch weitere Kreise. In einer Zeit, in der mit Rohstoffen und Arbeitskräften aufs äußerste gespart werden muß, können wir uns nicht den Luxus erlauben, infolge Unachtsamkeit und Trägheit beschädigte Werkzeuge durch neue zu ersetzen.

Eine Werkzeugbeschädigung, die vielfach gleichbedeutend ist mit Werkzeugvernichtung, greift unsere Eisen- und Stahlvorräte an, die wir in Kriegzeiten dringend für wichtigere Zwecke benötigen. Jeder weiß, daß zur Herstellung eines guten Werkzeuges bestes Material und geschulteste Arbeitskraft gehören. Wer kann es daher verantworten, ungezählte Arbeitsstunden, die auf die Neuanfertigung eines Werkzeuges verwendet werden mußten, zu beanspruchen? Hieß das nicht Raubbau mit den vorhandenen, an sich schon aufs äußerste angespannten Arbeitskräften treiben? Ist es nicht viel besser, die wertvollen Werkzeuge zu schonen, sie richtig zu pflegen und sie vor Beschädigung zu bewahren? Jedem Einsichtigen muß diese Notwendigkeit einleuchten. Wer es jedoch nicht begreifen will, der muß durch eine Verordnung auf seine Pflichten in der Bewirtschaftung der Werkzeuge aufmerksam gemacht werden. In dieser Verordnung sind neben einschränkenden Bestimmungen für den Kauf von Werkzeugen vor allem Maßregeln für die Behandlung gebrauchter Werkzeuge niedergelegt. Für jeden Betrieb ist z. B. ein Verantwortlicher vorgeschrieben, der die Werkzeugpflege besonders überwachen und den Werkzeugverbrauch sowie die Neubestellungen an Werkzeug nachprüfen soll.

Diese für die Kriegswirtschaft nicht unwichtige Stelle ist ständig bemüht, durch Belehrung und Ermahnungen erzieherisch auf die Pflege der Werkzeuge einzuwirken. Auch hier seien einige Fälle in der Praxis aufgeführt, an denen mancher Arbeitskamerad noch etwas lernen kann.

Zunächst etwas über die Beförderung der Werkzeuge.

Oft kann man erleben, daß zwei Werkzeuge mit ihren empfindlichen, scharfen Kanten in einem Behälter aufbewahrt und befördert werden. Die Folge ist dann meist ein Ausbrechen der Kanten oder eine Beschädigung der Spanflächen. Bei der Lagerung gilt dasselbe wie für den Transport. Ein Hinwerfen und ein Über- und Durcheinander der Werkzeuge im Werkzeugschrank oder in der Schublade der Feilbank ist der Beginn der Werkzeugvernichtung.

Am besten ist schon eine gut geführte Werkzeug-Ausgabe. Damit erreicht man auch noch gleich, daß alle Arbeitskameraden ebenfalls von dem Vorhandensein des Werkzeuges wissen und es gleichfalls gebrauchen können. Von der Werkzeug-Ausgabe sollte das Werkzeug auch immer gleich instandgesetzt und auf seine Richtigkeit überprüft werden. Ein paar Worte über die Behandlung des Werkzeuges an der Maschine. Ein Fräser soll rundlaufen. Wird darauf auch immer ge-

achtet? Ein schlagender Fräser ist nur ein halbes oder noch geringeres Werkzeug. Wenn von 10 Zähnen fünf schneiden, so erhält der erste schneidende Zahn den Vorschub von sechs Zähnen zu fressen. Daran geht er dann bald zu Grunde, dann geht es dem siebten Zahn noch schlechter usw., bis der Fräser schließlich ganz entzwei ist. Es ist also nötig auf den Rundlauf zu achten. Es dürfen keine Beschädigungen und Verschmutzungen der Kegel vorkommen. Ist der Rundlauf nicht zu erzielen, so muß das Werkzeug oder auch die Maschinenspindel nachgearbeitet werden. Aber dazu hole man sich stets einen Fachmann. Selbsthilfe durch Papier oder Blechbeilagen oder gar durch Schleifen ist verboten. Ein Fräser kann nicht freihändig geschärft werden.

Während der Arbeit achte man auf genügende und richtige Zufuhr. Hier sind drei Aufgaben zu erfüllen: 1. Kühlung, 2. Schmierung und 3. Reinigung des Werkzeuges. Der Strahl soll kräftig sein und nicht wie früher — an alten Maschinen sieht man das heute noch oft — tropfenweise. Das größte Gift für ein erhitztes Werkzeug ist ein Tropfen kaltes Wasser. Man stelle sich vor, daß man selbst tropfenweise mit kaltem Wasser angespritzt wird, würde sich nicht jeder schütteln? Da ist es schon besser kopfüber hinein. Genau so geht es dem Stahl auch, der nimmt die tropfenweise Abkühlung sogar noch übel und reißt.

Das ist auch besonders bei Schleifarbeiten zu beachten. Beim Schleifen wird das Werkzeug an der Berührungsstelle bis zu 1000 Grad heiß, wenn es nicht genügend gekühlt wird. Dabei braucht wohlverstanden nicht das Werkzeug im ganzen so heiß zu

werden. Ganz falsch ist es also, einen Stahl trocken zu schleifen und dann in ein Gefäß mit Wasser einzutauchen, wie das noch oft beobachtet werden kann. Der Stahl quittiert das bestimmt mit feinen Rissen, die ein Ausbrechen der Schneiden zur Folge haben.

Hat der Fräser gearbeitet und ist stumpf — eine Eigenschaft, die man am unruhigen Maschinenlauf, an der schlecht aussehenden Fläche des Werkstückes und am Geräusch merkt — so soll man nicht noch ein Werkstück und schließlich noch eines damit bearbeiten. Die Folge wäre das Ausbrechen der Schneidkanten. Es müßte dann ein Mehrfaches vom Fräser heruntergeschliffen werden, als es bei rechtzeitigem Schärfen nötig ist. Das kostet Stahl, bringt kürzere Lebensdauer des Werkzeuges und kostet mehr Lohn für das Schärfen und auch mehr Schleifscheiben. Also lieber einmal mehr schärfen, als einmal zu wenig. Was über die Fräser gesagt worden ist, gilt sinngemäß auch für alle anderen Werkzeuge wie z. B. Spiralbohrer, Dreh- und Hobelstäbe. Beim Bohren und Fräsen ist der An- und Auslauf möglichst mit mechanischem Vorschub zu fahren, um ein Festhaken zu vermeiden. Bei Hartmetall darf man nie im Schnitt anhalten.

Die gewissenhaften Arbeitskameraden werden diese Mahnungen längst beherzigen. Mögen die Arbeitskameraden darauf achten, daß auch ihr vielleicht unerfahrener Nebenmann die gleiche Sorgfalt in der Behandlung des Werkzeuges anwendet.

HELT UNFÄLLE VERHÜTEN!

Unter schwebenden Lasten lauert der Tod!

Eine der ältesten Unfallschutzregeln lautet: „Der Aufenthalt unter schwebenden Lasten ist untersagt.“ Auch in unseren Betrieben hat diese Warnung besondere Bedeutung, weil hier ständig schwere Lasten mit Hebezeugen aller Art befördert werden müssen. Vielfach findet man an den Hebezeugen selbst oder in ihrer Nähe entsprechende Warnplakate, die auf die Gefahr unter schwebenden Lasten hinweisen. Leider müssen die Eisen- und Metall-Berufsgenossenschaften trotzdem alljährlich über Unfälle berichten, bei denen durch herabstürzende Lasten wertvolle Menschenleben vernichtet wurden. Man muß daher annehmen, daß die Opfer dieser Unfälle sich der Gefahr, der sie erliegen sind, nicht bewußt waren. Derartige Unfälle ereignen sich zumeist durch ein Zusammentreffen besonders ungünstiger Umstände. Ein Beispiel hierfür möge dies zeigen:

In der Gießerei eines anderen großen Werkes sollte kurz vor Feierabend noch ein Modell aus zwei schweren Formkästen gelöst werden, die zu diesem Zweck mit zwei Gehängen durch den Kran etwa 1 m hoch gehoben waren. Wie immer sollten diese Formkästen zunächst auf Böcken abgestellt und dann erst die Befestigungsschrauben für das Modell gelöst werden. Ein Former wartete nicht ab, bis die schweren Kästen genügend unterstützt waren, sondern begab sich vorher unter diese und versuchte mit einem Hammer die Befestigungsschrauben zu lösen. In diesem Augenblick riß ein Kettenglied infolge mangelhafter Schweißung, die Formkästen stürzten herunter und quetschten den Former zu Tode. Der Verunglückte galt als ruhiger und besonnener Arbeiter, der seine Tätigkeit stets mit Überlegung ausführte. Allein dem Umstand, daß kurz darauf Feierabend war und einer seiner Arbeitskameraden ihn bereits erwartete, um mit ihm in den Schrebergarten zu gehen, ließ ihn für einen Augenblick die nötige Vorsicht vergessen.

Eine besondere Tragik war es, daß in dem Augenblick das schlecht geschweißte Kettenglied reißen mußte, als der Former sich unter den Kästen befand. Es hatte bis

dahin immer gehalten und war auch von außen nicht als schadhafte zu erkennen. Solche und ähnliche Unfälle zeigen, daß man sich unter schwebenden Lasten nicht aufhalten soll.

Bei Preßluft heißt es aufpassen!

Sie ist nicht zum Spielen da. Infolge ständig wachsender Anwendung der mit Druckluft oder Preßluft angetriebenen Bohr- und Schlagwerkzeuge findet man heute viel Preßlufteinrichtungen.

Andere Geräte oder Gegenstände als die eigentlichen Preßluftwerkzeuge darf man an ein solches Druckluftnetz nur anschließen, wenn sie für den immerhin recht beträchtlichen Überdruck (6 Atü = 6 kg/qcm) stark genug gebaut sind. Leider wird immer wieder gegen diese einfache Sicherheitsregel verstoßen und dann ist meist ein mehr oder weniger schwerer Unfall die Folge.

So versuchte man z. B. in einem anderen Werk, die Luftreifen für Heeresgerät durch Anschluß an das Druckluftnetz des Werkes aufzublasen. Dem Mann, dem es nicht gelang, wurde das rechte Bein zerschmettert, als ein Reifen infolge des Überdruckes zerplatzte. Zu warnen ist vor der Absicht, leichte Blechbehälter durch Anschluß an eine solche Preßluftleitung auf Dichtigkeit zu prüfen, weil sich hierbei schon mehrfach schwere Unfälle ereignet haben.

Auf die verheerenden Wirkungen, die Preßluft im menschlichen Körper anrichten kann, haben die Eisen- und Metall-Berufsgenossenschaften schon früher durch ein Merkblatt hingewiesen. Anlaß hierzu waren Spielereien mit Preßluft, die mehrfach vorgenommen sind und fast immer tödlich verlaufende Darmzerreißen zur Folge hatten.

Deshalb Vorsicht und nochmals Vorsicht im Umgang mit Preßluft.

Wege zum Schnellverkehr

Gedanken zu einer Henschel-Anzeige von Joachim von Freyhold



Die obenstehend wiedergegebene Werbeanzeige der Firma H & S regte den Werbeschriftleiter J. von Freyhold, Göttingen, zu einer Abhandlung über die Entwicklung des Verkehrs an.

Die Geschichte des Verkehrs ist die Geschichte der Schnelligkeit, und Schnelligkeit wiederum ist abhängig vom Stand der Technik. Nach dem jeweiligen Stand der Technik richtet sich die Wahl der Verkehrsebene — zu Wasser, zu Lande oder in der Luft. Das Ziel aber war immer das gleiche zu jeder Zeit: Menschen und Lasten mit größtmöglicher Sicherheit und Schnelligkeit von Ort zu Ort zu befördern. Die Wege der Technik, die zur Erreichung dieses Zieles eingeschlagen werden, sind an der Technik der Wege abzulesen, der Wege, wie sie uns überall im Struktur-bild der deutschen Landschaft begegnen. Die Anzeige „Mit Henschel auf allen Wegen“ zwingt uns geradezu in ihrer eindringlichen Sprache, einen „Zeitschnitt“ durch die Verkehrsdynamik solcher Ideallandschaft zu machen.

1. Der Wasserweg

Ursprünglich war hier ein einsames, unberührtes Tal mit tiefen Wäldern zu beiden Seiten, von einem kleinen Fluß durchzogen. Mit diesem unscheinbaren Flüßchen aber war ein wichtiges Moment gegeben: die Längsrichtung der Verkehrsentwicklung. Jeder Fluß bestimmt das Bild der Landschaft, das er durchfließt; er ist die Lebensader des Verkehrs. Am Fluß entstanden die ersten Siedlungen, der bequemen Wasserversorgung wegen, und zwischen diesen Siedlungen wickelte sich der erste „Transitverkehr“ ab — in Stromrichtung auf primitiven Einbäumen, zurück über Land. Auch später blieben, wie das Bild verdeutlicht, Straße und Schiene in der Nähe des Wassers. Je größer und schiffbarer der Fluß, und je enger das Tal, das er durchfließt, um so sichtbarer auch diese Entwicklung. Am Rhein z. B. laufen Straße und Schiene meilenweit ganz dicht neben dem Wasserweg einher, und gleich dahinter steigen die Weinberge auf, so daß die Bahnwärterhäuschen meist über der Schiene liegen müssen, weil kein anderer Platz für sie übrigblieb. An den Flüssen entstanden die weiteren Kulturzentren, Umschlagplätze für die Wasserfracht.

Um 1700 fuhr das erste Dampfschiff Papins die Fulda hinab, wenn auch in sein Schicksal hinein: von eifersüchtigen Schiffern zerschlagen zu werden. Aber läßt sich der Fortschritt

dadurch aus der Welt schaffen? Genau so wenig, als wenn man Webstühle vernichtet, die verdächtigt werden, dem Menschen Arbeit und Brot zu nehmen! Das Dampfschiff setzte sich später dennoch durch, und es verlangte — mit eiserner Energie — Spielraum für sich, den Ausbau der Flüsse, den Bau von Kanälen und Schleusen.

„Alles fließt“ sagt der Philosoph. Wasser ist das Element des Lebens. Es trägt die Schiffe, es trägt die Kulturwelt auf seinem starken Rücken. All dies sagt uns die Anzeige, wenn wir sie nur richtig betrachten — mit der Brille des Philosophen und des Verkehrsgeographen.

2. Der Landweg

Die Landstraße, die wir auf dem Bilde nicht erkennen, mag sich neben dem Fluß in mancherlei Windungen durch das Tal hindurchschlängeln. Ihre halsbrecherischen Kurven, ihre Schlaglöcher genügen den Anforderungen, solange das Bauerfuhrwerk und die Postkutsche in aller Gemütlichkeit von Dorf zu Dorf rumpeln, der Wanders- und Handwerksbursch durch die Lande ziehen. Waren doch solche Straßen bis ins 19. Jahrhundert hinein in Deutschland gang und gäbe; man blieb darin stecken, wenn es regnete, Umwürfe und Radbrüche waren an der Tagesordnung. Die Karre aus dem Dreck ziehen — über Stock und Stein fahren — der Volksmund weiß heute noch von diesen Zuständen ein Lied zu singen! Keia Wunder, daß hierbei die Tagesleistung eines Frachtwagens im Mittelalter mit einem Vorspann von 10–30 Pferden 25 Kilometer betrug, und dieser Frachtverkehr ging natürlich nur über die großen Durchgangsstraßen; in Gegenden abseits des Verkehrs waren die Zustände noch schlimmer. (Entsprechend währten die Reisezeiten: von Berlin nach Leipzig brauchte man noch 1820 4 bis 5 Tage!). War die Welt stehengeblieben? 1820 Jahre war es her, da hatten die Römer bessere Straßen durch deutsche Lande gezogen in einem Netz von 180 000 km. Und diese Straßen redeten deutlich: hier sind wir, vertraud auf die Stärke des römischen Reiches! 1933 Jahre dauerte es, bis der Deutsche die Sprache dieser Römerstraßen verstand. Gute Straßen sind Symbol der Einigkeit und Stärke eines Reiches, schlechte Straßen Symbol der Zerrissenheit und Kleinstaaterei! So manchen Duodezfürsten gab es, der folgendermaßen kalkulierte: Sind die Straßen schlecht, müssen die Reisenden lange in meinen Grenzen weilen, und ihre Ausgaben werden entsprechend sein. Die Fürsten vergrößerten so ihren Geldbeutel — und verkleinerten die Reisegeschwindigkeiten, und damit den Ruf

des deutschen Straßennetzes. Denn vom Zustand der Straßen hängt das Zustandsbild des Wirtschaftslebens ab. Der gute Überlandweg ist der Weg zur Blüte von Handel und Wandel, früher, jetzt und in der Zukunft!

3. Der Schienenweg

Mit dem Bau der ersten Dampflokomotiven und dem Fallen der Zollschränken zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren die Möglichkeiten zu einer neuen Verkehrsentwicklung gegeben. Die erste deutsche Eisenbahn fuhr im Jahre 1835 mit 15 Kilometer Stundengeschwindigkeit von Nürnberg nach Fürth unmittelbar in das technische Zeitalter hinein; bald waren, unter der tatkräftigen propagandistischen Förderung Friedrich Lists, Geschwindigkeit und Streckenlänge gewaltig gestiegen. Die Eisenbahn brauchte zwar ihren eigenen Bahnkörper, das Gelände wurde für sie nach Möglichkeit nivelliert, aber auch sie nahm zumeist die Längsrichtung der Täler in Anspruch, um zu große Überbrückungen der hohen Baukosten wegen zu vermeiden. Straße und Schiene suchten sich zumeist denselben Weg, wobei allerdings die Straße Kurven und Winkel, und die Eisenbahn die gerade Linie — auch unter Zuhilfenahme von Tunnels — bevorzugte. Sie konnte daher auch zu größeren Geschwindigkeiten kommen, die nach Elektrifizierung vieler Bahnlinsen noch gesteigert wurden. Da der Personen- und Postverkehr der Straße mit fliegenden Fahnen zur Eisenbahn übergang, gerieten die Landstraßen in Vergessenheit, während die billigen Binnenwasserstraßen nach wie vor für den Massengüterverkehr benutzt wurden. Die Schienenbahn wurde also besonders zum Wettbewerber der Straße, und sie behielt ihre Vorrangstellung etwa 100 Jahre lang, bis Kraftwagen und Reichsautobahn wieder neue Verkehrsbeziehungen schufen.

In die Zeit der ersten Eisenbahnen fällt auch die Erfindung des Morsetelegraphen im Jahre 1837 — zwei Erfindungen, die füreinander bestimmt waren. Der Morsetelegraph hielt schnell seinen Einzug im Eisenbahnwesen, und damit auch in das moderne Zugmelde- und Zugsicherungssystem. Neben den Eisenbahndämmen entstehen die charakteristischen Telegraphenstangen und -drähte, die das Bild der Landschaft wesentlich verändern und einen neuen Weg zum Schnellverkehr schaffen: den Drahtweg für die Nachrichtenübermittlung.

4. Der Autoweg

Je mehr die Eisenbahn zur Entfaltung kam, um so mehr verfiel die Straße. Sie schien in mittelalterliche Vergessenheit zurücksinken zu wollen. Der Kraftwagen erweckte sie wieder

Befuch des Generaldirektors der türkischen Staatsbahnen

Die Firma Henschel & Sohn, die seit Jahrzehnten die besten Geschäftsverbindungen zu den türkischen Staatsbahnen unterhält und die diese Verbindungen auch heute auf Grund des deutsch-türkischen Handelsabkommens pflegt, hatte am 19. September den Generaldirektor der türkischen Staatsbahnen und Häfen, Herrn Cemal Hidayet Serter aus Ankara, zu Besuch. In Begleitung des Betriebsführers Dr. Stieler v. Heydekampf und des Direktors Dr. Hinz besichtigte der hohe türkische Gast einige

Werkstätten der Lokomotiverzeugung. Ihre Leistungsfähigkeit hinterließ bei dem Besucher den besten Eindruck.

Unser Bild zeigt von links nach rechts: Dr. Stieler von Heydekampf, Generaldirektor C. H. Serter, Dr. Hinz, Ob.-Ing. Lang

Werkaufnahme H & S



zu neuem Glanze. Als Weg zum Schnellverkehr war sie allerdings in ihrer alten Form für das schnelle Auto nicht mehr geeignet. Der Verbrennungsmotor, als Keimzelle der Weltmotorisierung, brachte es gleichsam spielend auf 100 km/h, und damit stiegen automatisch die Gefahrenpunkte der Landstraße, die Kreuzungen, die schienen- gleichen Übergänge, der Radfahrerverkehr usw. 1933 führen bereits über 1½ Millionen Kraftwagen über die deutschen Straßen. Da gab der Führer den erlösenden Befehl zum Bau der Reichsautobahnen, zur Neuerschließung des deutschen Raumes. Mit ihnen bekam der Kraftwagen seine eigenen, kreuzungs- freien Straßen, die sich im Jahre 1938 bereits über 5 000 km erstreckten. Die gewaltige Bauleistung der Reichsautobahnen verließ die Bindungen an die Landschaft, sie machte sich selbständig, sie entwickelte sich über die Gegebenheiten der Täler und der Höhen. Wo es ging, paßte sie sich natürlich ihnen an, wo aber verkehrspolitische Erfordernisse wichtiger waren, überwand sie alle Hemmungen der Landstraße und des Schienenweges. Es erscheint daher wesentlich für den Charakter der Reichsautobahn, daß sie auf unserem Bilde die bisherige Richtung des Verkehrs verläßt und in kühnem Bogen mit einer großzügigen Stahlträgerbrücke, von wuchtigen Betonpfeilern gestützt, das Tal von einer Bergeshöhe zur anderen überspannt. Nur auf diese Weise konnten die Reisegeschwindigkeiten des Kraftwagens, der Autobusse und der schweren Lastzüge Schritt mit dem technischen Fortschritt halten. Zugleich ergibt sich eine deutliche Aufteilung des Kraftverkehrs: für den Nahverkehr von Ort zu Ort dient die Landstraße den Verkehrsbedürfnissen, während die Reichsautobahn die großen Fernverkehrsstraßen im großdeutschen Raum darstellen. Sie sind heute die Schlagadern in dem weitverzweigten Adernsystem der deutschen Straßen.

Man kann nicht sagen, daß die Landschaft unter dieser Verkehrsentwicklung Schaden litt, im Gegenteil, das Werk der Technik steht in Harmonie mit der Natur, mit der Landschaft. Die neue Zeit schuf einen neuen Baubegriff. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, hinterließ uns als höchstes Vermächtnis: die schöne, der Landschaft angepaßte Linienführung der Reichsautobahnen. Kulturarbeit der Technik! Man hat heute klar erkannt: Natur und Technik sind nicht Gegensätze; Technik und Landschaft können wohl harmonisch miteinander verbunden werden. Es liegt am Menschen und seiner Gesinnung, wie er das Instrument der Technik handhabt, wie er es einsetzt und unter welchem Ziel — kapitalistischer Profitgier und kultureller Haltungslosigkeit oder vorausschauender Planung im Interesse des Volksganzen. Auch die Werbung der Technik setzt, in Verfolg dieser Erkenntnis, die technischen Erzeugnisse in die Landschaft hinein, zu der sie gehören, und schafft damit zugleich eine ideale Verbindung, die der Werbewirkung zugute kommt.

5. Der Luftweg

Wenn in der Henschel-Anzeige noch ein Flugzeug zu sehen wäre, so wäre damit eine weitere Verkehrsebene gezeigt, die sich der Verbrennungsmotor erobert hat: der Luftweg. Für ihn gibt es keine Hindernisse, er überwindet Flüsse, Täler, Gebirgskette mit derselben Leichtigkeit. Er hat sich von Schiene und Straße freigemacht, wie die moderne Nachrichtenübermittlung vom Draht. Natürlich erfordert die ordnungsgemäße Entwicklung des Luftverkehrs eine gut fundierte Bodenorganisation, Anlage von Flugplätzen, Wetterfunk, Funkpeilung usw. Das Flugzeug aber braucht für seinen Schnellweg nicht die kostspielige Anlage wie z. B. die Untergrundbahn, die zwar auch ohne Verkehrshindernisse fährt, deren Baukosten aber bei normalen Bauverhältnissen für je 1 km etwa 8 Millionen Mark betragen.

Der Weg zum Schnellverkehr hat mit dem Flugzeug seine idealste Lösung gefunden, denn das Flugzeug kann ohne Bedenken Geschwindigkeiten bis zu 400 km in der Stunde durchhalten. Zu Lande aber ist die Reichsautobahn — neben der Schiene — der neuzeitliche Träger des Verkehrs. Auch die Henschel-Anzeige trägt zu dieser Erkenntnis bei. Aber sie zeigt uns noch mehr. Die Technik erschließt die Schönheiten der Landschaft, die sonst im Verborgenen blieben. Sicherlich bewußt wirbt diese Anzeige nicht nur für das technische Erzeugnis an sich, sondern auch für die deutsche Landschaft, die sich immer gleich blieb in ihrer Unberührtheit — trotz aller Veränderungen durch das Tempo der Technik. Hinter der einen Landschaft aber sehen wir ganz Deutschland und darüber hinaus Europa. Überall ist die Technik dabei, der Natur zu Leibe zu rücken



Panzer formieren sich zur Schlacht

PK.-Aufnahme: Weltbild

BRIEFE VON DER FRONT

Das „Sowjetparadies“

aus eigener Anschauung lernte Gefr. Lothar Homuth (Lackiererei Werkst. L) gründlich kennen. Er schreibt u. a.: „Die Sowjets werfen schon mal Flugblätter über unserer Stellung ab, wonach die deutschen Kriegsgelungenen „in tadellosen Unterkünften untergebracht und in warmen, sauberen Betten schlafen“ sollen. Wir haben nicht schlecht gelacht. Wir haben im ganzen Sowjetlande noch keine menschenwürdige Unterkunft gesehen, geschweige Betten. Dafür gab es Läuse und Wanzen in rauen Mengen. Wir sind froh, daß wir mit der warmen Witterung wieder bei „Mutter Grün“ kampieren können. Die Bevölkerung stellt wandelnde Lumpenbündel dar.“

In vorderster Linie

Während seines Lazarettaufenthaltes hat der Soldat Gustav Steinhauer ein Erlebnis an der Ostfront während des Winters niedergeschrieben. Als MG-Schütze bei einer Pionierabteilung nahm er am Ausbau von MG-Stellungen teil, als die Sowjets nach kurzer, aber heftiger Artillerievorbereitung in Übermacht mit Fußtruppen in Schneehemden angriffen. Nach erbittertem wechselvollem Kampf gelang es unseren tapferen Soldaten, ihre Stellungen zurückzuerobern und die Rotarmisten in die Flucht zu schlagen. Deutsche Infanteristen und Pioniere hatten zusammen einen kühnen Gegenstoß durchgeführt, an dessen Erfolg auch Arbeitskamerad Steinhauer Anteil hatte.

Kulturpflege in Finnland

Von der finnischen Front schreibt Hauptmann Ronsdorf (Werbeabteilung) u. a.: „In meiner Ruhezeit hatte ich Gelegenheit, hier, hoch im Norden, mit der deutsch-finnischen Gesellschaft in Fühlung zu kommen und auch finnische Bekanntschaften anzuknüpfen. Hierzu zählen als wertvollste die mit Professor Sundvall, einem schwedenstämmigen Finnländer — er ist von Beruf Archäologe an der Universität Turku — einem feinen vornehmen und bedeutenden Mann, der, ich möchte geradezu sagen, „deutsch“ denkt und fühlt, und zweitens die mit einem echten Finnen, dem Dichter Koskeniemi, der z. Zt.

— durch den Bau von neuen Straßen, Kanälen und Bahnen — zum Nutzen des Menschen und der Verkehrserschließung. Schon deuten sich die Ziele an. Der europäische Südostrum z. B. wird ein Wirtschaftsbereich, unbesiegt in seiner Stärke. Und Technik und Werbung werden weiterhin Hand in Hand gehen, neuen Lebensraum für Deutschlands Zukunft wirtschaftlich und kulturell zu erschließen. Wirtschaftswerbung zeigt Verkehrsprobleme! Wirtschaftswerbung, die eine Fülle solcher Fragen aufwirft, ist eine Meisterleistung — in technischer und werblicher Beziehung.

als der bedeutendste Dichter und Schriftsteller Finnlands gilt und ebenfalls durchaus ehrlich deutsch-freundlich eingestellt ist. Er hat u. a. ein großes Heldenepos geschrieben, ein Buch „Finnland, Schild des Nordens“ verfaßt und die Wacht am Rhein ins Finnische übersetzt. Er ist, wie auch Sundvall, des öfteren in Deutschland gewesen. Das Bekanntwerden mit den Finnen wird uns Deutschen sehr erleichtert, weil die meisten Finnen — nicht nur die gebildeten — Deutsch sprechen, wenigstens soweit, daß eine gute Verständigung möglich ist.“

Aus dem Mittelmeer gerettet

Unteroffizier H. Umbach, Gießerei, schrieb dem „Henschelstern“ u. a.: „Ich befinde mich zur Zeit bei einer Kampfstaffel in Afrika, wo ich dieser Tage meinen 140. Einsatz flog. Leider sind meine Einsatzflüge nicht immer so verlaufen, wie man sie sich oft wünscht. Ich hatte schon einmal das Pech, fünf Stunden lang im Mittelmeer zu schwimmen, und dabei sogar mehrere Verwundungen zu haben (Schlüsselbeinbruch, doppelten Kieferbruch, Armbruch usw.). Bei diesem Einsatzflug mußten meine anderen drei Kameraden von meiner Besatzung ihr junges Leben lassen. Ich bin nun nach meiner halbjährigen Lazarettbehandlung wieder so weit hergestellt, daß ich meine Tätigkeit als Bordschütze bei meiner Staffel aufnehmen kann.“

Ohne Baum und Strauch

Oberleutnant Rzeppa schickte uns folgenden Bericht: „Die Gegend hier ist ausschließlich Steppe, sie brennt an mehreren Stellen; das gibt des Nachts ein schaurig schönes Bild. Trotzdem es hier ein sehr gefährliches, wasserarmes Krankheitsgebiet ist, bin ich mit meinen Soldaten noch immer so ziemlich wohl auf. Ich selbst habe allerdings entzündete Augen und schlimme Lippen vom vielen, vielen Staub. Es gibt hier keine Autobahnen, auch keine gepflasterten Straßen, sondern nur elende Sandwege ohne Straßengraben und ohne Baum und Strauch. Kampieren können wir nur im Freien, denn die hiesigen Elendshütten wimmeln von Ungeziefer aller Art. Große Mengen verendeter Pferde und toter Feinde verpesten die Gegend und das alles bei 43 Grad im Schatten und etwa 55–60 Grad in der Sonne.“

Aus der Russischen Steppe, 4 000 km von der Heimat meldet sich weiterhin Kamerad H. Eschenberg: „Wenn man bedenkt, 48 bis 50 Grad Hitze in der Steppe, kein Wasser, aber ungeheuerlich viel Ungeziefer und Mücken, das macht jeden fix und fertig. Wie schön hat hier es dagegen in der Heimat. Wenn ihr auch hart arbeiten müßt, so hält das noch lange keinen Vergleich mit dem aus. Was der deutsche Soldat hier in Rußland schon allein an körperlichen Strapazen auszuhalten muß!“



Werkaufnahme H & S

Soldaten=Sänger im Werkfunk

FROHE WERKPAUSE FÜR DIE GEFOLGSCHAFT HENSCHEL & SOHN

In der regelmäßig stattfindenden Werkfunktung „Front und Heimat“ gab es am 2. September für die Arbeitskameraden von H & S eine besondere Überraschung. Der aus 65 Soldaten aller Dienstgrade bestehende Chor des Singleiter-Lehrganges eines stellvertretenden Generalkommandos unter Leitung von Feldwebel Saul und Gefreiten Grimm hatte es in Gemeinschaft mit der NS-Gemeinschaft KdF übernommen, die Sendung mit einigen Soldatenliedern zu begleiten. Da standen die Kameraden im feldgrauen Rock, viele mit Frontauszeichnungen versehen, vor den in der Turnhalle der Lehrwerkstatt Mittelfeld aufgebauten Mikrofonen und sangen mit geschulten schönen Stimmen jene frischen Soldatenlieder, die überall in Europa und in Nordafrika erklingen, wo deutsche Soldaten marschieren. Die im Übertragungsraum weilenden Henschelaner, vor allem die Lehrlinge, spendeten gleich für die in den einzelnen Abteilungen mithörende Gesamtgefolgschaft kräftigen, wohlverdienten Beifall.

Zwischen den einzelnen Gesangsvorträgen gab Arbeitskamerad Reif die neuesten Briefe und Auszeichnungen von Henschelanern an allen Fronten bekannt. Die bei H & S seit drei Jahren gepflegte enge Verbindung zwischen heimatlichem Werk- und Frontsoldaten wurde erneut unterstrichen.

Der stellv. Betriebsführer Dr. von Rutenberg, der anschließend den Sängern den Dank der tausenden Zuhörer abstattete, hob besonders die Tatsache hervor, daß eine solche Stunde der Erholung und der Freude am Beginn des vierten Kriegsjahres nur der Ausdruck ungeschmälerter Kraft und unbeugsamen Siegeswillens sein könne. Auch diese Veranstaltung lasse erkennen, daß Front und Heimat, in unlösbarer Schicksalsgemeinschaft verbunden, über ihre gewaltigen Leistungen hinaus noch die Kraft zur Erbauung aufbringe.

Die Henschel-Lehrlinge ließen es sich nicht nehmen, den Soldaten-Sängern ein Tischständchen durch Liedervorträge zu bringen. Der Beifall der Feldgrauen für ihre jungen Sangesbrüder war nicht minder herzlich wie der zuvor selbst empfangene.

Bei einer neuen Sendung „Front und Heimat“ wirkte neben der Henschel Lehrlingsgemeinschaft das Musikkorps eines Fliegerhorstes unter Führung von Stabsmusikmeister Fischer mit. Zu dieser ebenfalls durch den Werkfunk übertragenen Veranstaltung hatten sich u. a. als Gäste der Gauwälder der KdF Wölker, Kreisobmann Stiebeling und Kreiswart Hochbaum eingefunden, die vom Betriebsführer begrüßt wurden.

Als Panzerjäger hart am Feind

H-Oberschütze Kurt Wiek, Fotoabteilung, schildert uns einen sowjetischen Panzerangriff: „Bei einem nächtlichen Angriff sind die Sowjets an einer Stelle in unserem Abschnitt eingedrungen. Sie sollen im Gegenstoß zurückgeworfen werden. Diese Aufgabe fällt der Infanterie zu, die, unterstützt von mehreren Panzern, Sturmgeschützen und einer Panzerjägerkanone, vorgeht. Die eigene Artillerie erleichtert, durch ausgezeichnet liegendes Feuer den Einbruch in die feindlichen Stellungen. Natürlich schweigen auch die Sowjets nicht. Sie versuchen mit allen Mitteln unseren Angriff aufzuhalten. Rings um uns schlagen Granaten ein. Plötzlich starkes Motorengeräusch am Himmel. Im gleichen Augenblick geht auch schon ein Jubelschrei durch unsere Reihen: „Stukas!“ Nun kann nichts mehr schief gehen. Verderbenbringend heulen die Maschinen in die Tiefe, lassen ihre Bomben fallen und ziehen steil wieder nach oben. Nachdem die braven Flieger den Erfolg ihres Angriffs beobachtet haben, setzen sie zum zweiten Anflug an. Den Sowjets scheint der Schreck in den Gliedern zu sitzen, denn es fällt von drüben kein Schuß mehr. Erst als die Stukas abdrehen, setzt das Abwehrfeuer wieder ein. Wir haben unser Ziel schon fast erreicht, als plötzlich ein Kamerad von meiner Geschützbedienung nach mir ruft. Er ist verwundet und muß so schnell wie möglich verbunden werden, da er einen starken Blutverlust hat. Ich versuche, ihm zu helfen, so gut es mir möglich ist. Mit der Fingernagelschere schneide ich ihm das Hosenbein ab, damit die Wunde am Oberschenkel freikommt. Trotz

seiner schweren Verwundung lehnt er es ab, zurückgetragen zu werden. Er geht, unterstützt von zwei Kameraden der Infanterie, die leicht verwundet sind. Der Angriff ist in der Zwischenzeit ein ganzes Stück weiter vorgegangen worden. Ich habe Mühe, bei dem ungestümen Vordringen mein Geschütz wieder einzuholen.

Ich melde mich beim Geschützführer zurück, und weiter geht es, immer weiter. Schließlich haben wir unseren Auftrag erfüllt. Die Infanterie bekommt den Befehl zum Eingraben, während wir Panzerjäger, ebenso auch die Panzer und Sturmgeschütze in den Bereitstellungsraum zurückfahren. Erst jetzt auf dem Rückweg sehen wir die ganze Größe des Erfolges. Zerschlagene Sowjetstellungen, große Mengen leichter und schwerer Infanteriewaffen sowie Munition und anderes Kriegsgeschütz sind das Ergebnis des Tages. Außerdem viele, viele gefallene Feinde, die, wie nach jedem Kampfe weithin das Schlachtfeld übersäen.

Henschel-Stukas bei Stalingrad

Dicht vor Stalingrad gedachte Gefr. Ludwig Vinson seiner Arbeitskameraden:

„Bei dem Angriff auf diese festungsartig ausgebaute Stadt haben auch die Henschel Stukas großen Anteil. Immer stürzten sie tollkühn auf die feindlichen Stellungen, so daß einem Henschelaner das Herz im Leibe lachte. Schon wenn sie anfliegen, fühlten wir Henschelaner uns besonders stolz bei den anderen Kameraden. Aber auch die anderen guten Henschelerzeugnisse seien nicht vergessen. Sie leisten bei unbeschreiblich hohen Anforderungen ungeheuerliche Arbeit.“

Folgende Henschelaner wurden befördert:

zum Oberleutnant:

Heinz Krüger, TB 3

zum Leutnant:

Karl-Heinz Diemer, Lager 4
Karl Holzapfel, MBM
Rudolf Ebel

zum Feldwebel:

Gerhard Hoffmann, Einkauf
Wilhelm Rietzler, JC
Heinz Sippel, G
Heinrich Schaub, H

zum Unteroffizier:

Hans Reichel, Wirtschafts-Abteilung
Hans Müller, Finanzbuchhaltung
Willi Narr, H
Hans Umbach, G
Willi Matthias, TB 2
Paul Brinkhaus, KV B Berlin
Heinrich Döpke, KA-Kundendienst
Heinz Große-Weischede, Werkst. L

zum Obergefreiten:

Wilhelm Kinkel, Autobau
Willi Lange, Autobau
Wilhelm Don, Autobau
Heinrich Loeck, Konting. Plan.
Wilhelm Herbold, L
Heinrich Nolte, Autobau
Karl Feldmeyer, K
Karl Henkelmann, KA-Kundendienst
Heinrich Bäumer, Elektr. W. Mi.
Hermann Benzin, Lager 19
August Freitag, WB
August Dahle, H
Willi Siebert, Motorenfertigung
Wilhelm Gombert, Lager 13
Josef Benz, Lager 4
Heinz Grimm, Autobau
Heinrich Math, Wirtschaftsabteilung
Georg Kettenbeil, H

zum Masch.-Gefreiten:

Heinz Bär, Werkstatt W
Gottfried Farshold, C
August Nelle, H 01
Fritz Hempel, TB III

zum Stabsgefreiten:

Heinrich Berndt, G

zum San.-Obergefreiten:

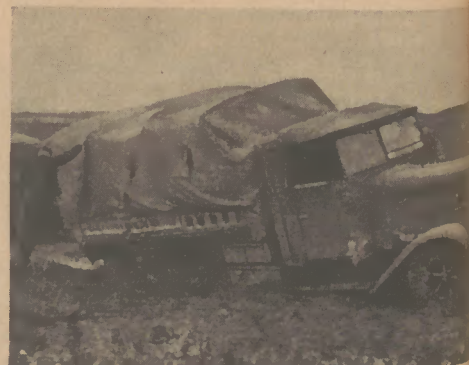
Heinz Krüger, Vers. Mi.

zum Gefreiten:

Johannes Rost, C
Alfred Kniep, Kesselschmiede
Fritz Abel, Autobau
Jakob George, H
Walter Hagenau, W
Fritz Lindemann, H
Herbert Kunz, Werkstatt W
Heinz Koch, D
Willi Leber, Elektr. W. Mi.
Othmar Dänig, Trsp. Ka.
Alfred Humburg, M. B. B. F.
Heinrich Herwig, L
Georg Dölle, W
Walter Hartwig, Werkzeugbau
Kurt Ehrlich, Autobau
Gerhard Paar, Autobau
Otto Dietz, TB 12
Karl Günther, Registratur
Heinrich Becker, M 11 Halle 1
Hans Baum, C
Willi Schade, Einfahrabteilung
Heinrich Bischoff, Autobau
Ernst Gerhardt, Autobau
Karl Wagner, C
Hans Matthias, Autobau
Martin Diehg, K
Erich Wetzels, Autobau
Kurt Nurchke, Einkauf

Henschelwagen im Osten zieht andere Wagen aus dem Schlamm

Aufn.: PK-W



Aus der Arbeit der Gefolgschafts-

Bücherei

Vielleicht denkt der eine oder andere, in der Gefolgschaftsbücherei wäre wenig zu tun. Möge einmal das Buch selbst sprechen, um diesen Irrtum richtig zu stellen. Es soll schildern, was alles dazu gehört, um von der Buchhandlung bis in die Hand des Lesers zu kommen. „Der Buchhändler hat mich mit vielen anderen Büchern vor eine junge Dame gelegt, die mich auf Herz und Nieren prüft: Verfasser, Verlag, Bilder und überhaupt meinen Inhalt. „Das ist ein Buch, das sicher unsere Lehrlinge fesseln wird! Legen Sie es zur Ansichtsendung“ sagt die Prüfende. So komme ich nach Kassel. Dort stehe ich einige Zeit im Büchergestell, bis die Bibliothekarin mich eines Tages mit heimnimmt, um mich gründlich zu lesen. „Wirklich ein feines Buch für die Lehrlinge, dieser Grillmeyer: „Ein Lausbub findet zur Technik“! Danach werde ich schriftlich bestellt. Man trägt mich ins Zugangsbuch ein, ich bekomme eine Zugangsnummer und werde gestempelt, damit jeder weiß, wohin ich gehöre. Ich habe die Zugangsnummer 1174/42 bekommen, ich bin also das 1174. Buch, das im Jahr 1942 für die Gefolgschaftsbücherei gekauft ist. Dies genügt aber nicht allein, denn würde man mich nur nach ihr einordnen, so käme ich vielleicht ausgerechnet neben ein Buch über Philosophie zu stehen, wenn das vor mir gekaufte Buch zufällig ein philosophisches Werk ist. Ich muß also durch einen Buchstaben gekennzeichnet werden, in welche Gruppe ich gehöre und muß nun nochmal in der Gruppe meine Nummer haben. Diese Kennzeichnung wird, wie meine Zugangsnummer auf mein Rücktitelblatt geschrieben. Außerdem bekomme ich eine Standortkarte. Das ist notwendig für eine Kontrolle. Im Standortkatalog stehen alle Karten in genau derselben Reihenfolge wie die Bücher in den Regalen. Er ist das Spiegelbild des Büchermagazins. Dann wird für mich eine alphabetische Karte geschrieben. Das ist eine Karte, auf der der Verfasser an erster Stelle steht und die alphabetisch eingeordnet wird. In dieser Kartei bin ich mit allen anderen Büchern, ganz gleich aus welcher Gruppe, alphabetisch erfasst. Als nächstes wird mir eine systematische Karte ausgestellt. Sie wird, wie aus den Namen schon hervorgeht, systematisch eingeordnet. Auf sie kommt eine ganz kurze Charakterisierung von mir, damit jeder aus ihr schon erfahren kann, mit was für einem Buch er es zu tun hat und welchen Leser es wohl ganz besonders interessieren wird. Das ist gar keine einfache Arbeit für die Bibliothekarin. Aber es muß sein, denn nach



diesen Karten sollen die Kataloge, die später ausliegen sollen, hergestellt werden. Als letztes bekomme ich eine

Buchkarte. Auf sie kommt meine Signatur, Verfasser, Titel, Seitenzahl und mein Erscheinungsjahr. Nach dieser Karte, die alphabetisch in meine Gruppe T eingeordnet ist — denn ich bin ja ein Technikbuch — werde ich ausgeliehen und auf ihr werden die Entlehnungen verbucht. Aber so weit bin ich noch nicht.

Ich muß ja noch äußerlich bearbeitet werden. Das macht der Buchbinder. Dazu werde ich ins Kontrollbuch eingetragen und zu ihm gebracht. Er spritzt mich mit einem farblosen Lack, damit ich meinen schönen farbigen Einband behalten kann. Nach dem Spritzen bin ich abwaschbar, sehr wichtig für mich, denn ich werde durch viele Bubenhände gehen.

Jetzt wird noch die Signatur deutlich sichtbar auf den Rücken aufgeprägt. Äußerlich so bearbeitet, komme ich in die Bücherei zurück. Dort wird nochmals überprüft, ob alle Karten vorhanden sind und übereinstimmen. Nun kann ich endlich, endlich ausgeliehen werden!“

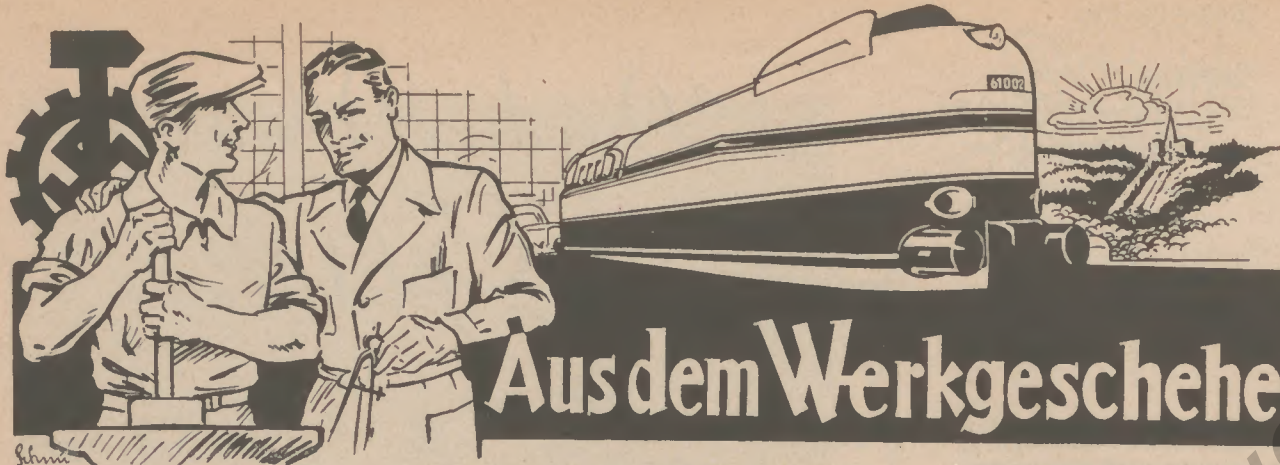
Soweit der Bericht des Buches, der einen Einblick nur in einen kleinen Teil der Arbeit in der Gefolgschaftsbücherei wiedergibt. Denn von der wichtigsten, der Ausleihe und von der Buchpflege, sowie von den organisatorischen Arbeiten, Statistik, Werbung u. a. mehr, ist hier noch nicht einmal die Rede gewesen.

U. Rotermund

Zur Eröffnung ihrer Winterarbeit

veranstaltete die Gefolgschaftsbücherei von H & S am 6. Oktober 1942 im Kulturhaus in Kassel in Gemeinschaft mit dem Volksbildungswerk KdF eine würdige Feierstunde, zu deren Gelingen das gutbekannte Stürmer-Trio durch einige formvollendete, musikalische Vorträge und das Mitglied des Staatstheaters in Kassel Karl Ebbardt durch eine Reihe fesselnd vorgetragener Erzählungen der Dichter Wittek, A de Nora und Hans Grimm aufs beste beitrugen. In ihren Begrüßungsworten wies die Leiterin der Gefolgschaftsbücherei von H & S, U. Rotermund auf die trotz der Zeitverhältnisse günstig verlaufene Entwicklung der Bücherei hin, die nunmehr auch zu unmittelbaren Ausleih- und Umtauschmöglichkeiten für die Werke Rothenditmolde und Alt- und Neu-Mittelfeld führte. Der Abend, dem ähnliche folgen sollen, um zwischen den zahlreichen Bücherfreunden unter den Henschelanern und den Dichtern ein enges geistiges Band zu schließen, war ein vielversprechender Anfang zur dieswinterlichen Freizeitgestaltung bei H & S.





Aus dem Werkgeschehen

Henschelaner im DAF-Fremdspracheninternat

Die im Rahmen der Henschel Betriebsvolksbildungsarbeit durchgeführten Fremdsprachkurse, die auch in diesem Winterhalbjahre fortgesetzt werden, förderten die Sprachkenntnisse einiger Teilnehmer bereits soweit, daß sie zur Teilnahme an einem Fremdspracheninternat vorgeschlagen werden konnten. Die Firma belohnte den Fleiß und die Leistungen der besten Sprachschüler durch Übernahme der Reise-, Unterrichts- und Aufenthaltskosten. Ein Teilnehmer schildert seine Erlebnisse und Eindrücke im DAF-Fremdspracheninternat wie folgt:

„Mit froher Erwartung trat ich meinen Urlaub an. Ich kann nun, nachdem ich die drei Studienwochen hinter mir habe, berichten, daß ich nicht nur mein Sprachwissen wesentlich erweitern und fest gründen konnte, sondern daß ich dabei auch drei herrliche

lanern und Soldaten Unterhaltung und Entspannung zu bieten, vollauf erfüllt habe. Die Spielgemeinschaft, angefeuert durch das reife Spiel Heinz Schülers, gab ihr Bestes her, um dem vergnügten Stück zu einem großen Lacherfolg zu verhelfen. Der reiche Beifall und Blumenregen für die Mitwirkenden: Dorothea Schröder, Milchen Hugo, Eberhardt Schäfer, Walter Böhle, Addi Schade und Paul Pohl bewiesen, welchen günstigen Eindruck Stück und Spiel bei den Zuhörern hinterlassen hatten.

Studentinnen an der Werkbank bei H&S

Während ihrer Hochschulferien im Monat August und September arbeiteten auch in diesem Jahre wieder eine Anzahl Studentinnen zunächst vier Wochen im Werklehrendienst und später mit anderen noch im Ferieneinsatz. Durch ihren Einsatz verhalfen die Studentinnen 12 Henschelnerinnen zu 6-12 Tagen bezahlten Sonderurlaub. Vorwiegend kam die Arbeitsvertretung solchen Frauen zugute, die neben ihrer Werkarbeit noch Haushalt und Garten zu versorgen haben und die bereits seit Kriegsbeginn berufstätig sind. Wie in den vorausgegangenen Jahren widmeten sich auch diesmal die Studentinnen ihrer nicht gewohnten Arbeit mit Eifer und Fleiß, so daß die Meister mit ihrem Lob nicht zurückhielten. Welch guten Eindruck der Ferieneinsatz der jungen Akademiker bei den Werkskameraden hinterlassen hat, geht am deutlichsten aus der ständigen Nachfrage der Werkstätten nach weiterem Studenteneinsatz hervor. Nicht nur die unverhofft zu zusätzlichem Urlaub gekommenen Arbeitskameradinnen sondern auch die Betriebsführung dankte den Studentinnen für ihr uneigennütziges Wirken, dessen schönstes Ergebnis die Vertiefung der Volksgemeinschaft im Kriege ist.

Unser Titelbild

zeigt eine Staffel Hs 123 auf Feindflug im Osten. Aufnahme: A. G e h n e r, HFV

Werbebüros in Holland

Für die Gewinnung immer neuer Arbeitskräfte zur Erfüllung der der Heimat im Kriege gestellten Aufgaben sind auch in Holland Vermittlungsbüros aufgemacht, die mit Erfolg für die Mitarbeit in unseren Büros und in den Werkstätten werben. Eine ganze Reihe holländischer Männer und Frauen aller Berufe haben bereits in Kassel ihre Arbeit aufgenommen und sich in die deutschen Verhältnisse eingelebt. Sprachschwierigkeiten werden durch besondere von der Firma eingerichtete Kurse überbrückt. Unser Bild zeigt das Schaufenster eines der holländischen Werbebüros.

Aufnahme: C. Kramer, Rotterdam-W.



Privataufnahme

Reinhardswald-Becker 75 Jahre

Unser Pensionär und Betriebswanderwart Becker, als Reinhardswald-Becker weit über Kurhessen hinaus bekannt geworden, beging am 18. September 1942 gesund und rüstig seinen 75. Geburtstag. Betriebswanderwart Becker hat ungezählte Henschelner auf sonntäglichen Wanderungen in die nähere und weitere Umgebung Kassels geführt und hat ihnen die Schönheiten der hessischen Landschaft erschlossen. Wir wünschen unserem bewährten Betriebswanderwart noch manche schöne Wanderfahrt!

Das Kasseler Staatstheater für Henschelner

Am 2. Oktober 1942 begannen die dieswinterlichen Gefolgschaftsvorstellungen im Kasseler Staatstheater mit Mozarts Oper „Die Entführung aus dem Serail“. Zahlreiche Henschelner erlebten durch Mozarts heitere Musik und durch die hervorragende Gesangs- und Darstellungskunst der Künstler einige frohe Stunden der Unterhaltung und Entspannung.



Privataufnahme

Urlaubswochen verbrachte. Die Sprachheime der DAF sind in den schönsten Gegenden unseres Großdeutschen Vaterlandes gelegen; unser Kursus fand am Semmering statt. Das Heim Maria Schütz war vorbildlich ausgestattet; helle freundliche eingerichtete Zweibettzimmer, sehr schöne Aufenthaltsräume und Speisezimmer, so daß man sich auch gut geborgen fühlte. Die Internate sind nicht nur Stätten der beruflichen Leistungserfüllung sondern zugleich Stätten der Erholung und Kräftigung, so daß ihr Besuch mit dem Urlaub unbedenklich verbunden werden kann. Diesem Grundgedanken entspricht auch das Unterrichtswesen. Ein lebendiger Wechsel zwischen Unterricht und leichten sportlichen Übungen, Spaziergängen oder Wanderungen, die Abhaltung der Übungsstunden im Freien, schützen jeden Teilnehmer vor Übermüdung oder Überarbeitung und machen das Lernen zur Freude.“ — Wir hoffen, daß noch recht viele Henschelner, die an den Fremdsprachenkursen teilnehmen, in den Genuß eines ähnlichen angenehmen Aufenthaltes in einem DAF-Fremdspracheninternat kommen.

Th. Kölbl TB 11

Eine wohlgelungene Jubiläumsvorstellung

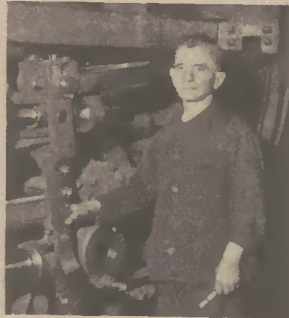
gab die rührige Volksbühnenspielergruppe Henschel am 18. September 1942 im Gildehaus in Kassel. Anlaßlich ihrer 50. Veranstaltung spielte die Gruppe vor einer stattlichen Schar von Gästen, unter ihnen Ortsgruppenleiter Weitzel als Vertreter des Kreisleiters, die Komödie „Familienanschluß“ von Karl Bunje. Vor der Auf-führung begrüßte KdF-Wart Kaiser die Gäste. Der Leiter der Spielgruppe Detmar schilderte die Entwicklung der Bühnenspielergruppe, die ihren Zweck, das Theaterspiel in der Freizeit zu fördern und den Henschel-



Ehrenkämpfer der Front



40 29. September 1942
Georg Brand
begann im September 1901 als Bohrer bei H & S. Er arbeitete ständig in Werkstatt A I und M I. Heute als Werkzeugprüfer tätig. Kriegsteilnehmer 1914-18. Ehrenkreuz für Kriegsteiln.



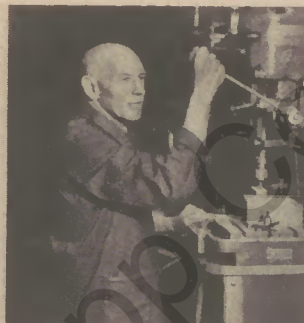
40 20. Oktober 1942
Andreas Keim
ist ebenfalls seit 1901 mit geringen Unterbrechungen ständig in der Werkstatt L Abteilung Anbau der Steuerung tätig gewesen. Eintritt Januar 1901



40 26. Oktober 1942
Ludwig Lamsbach
trat im März 1894 als Dreherlehrling bei H & S ein. Nach kurzer Unterbrechung 1899 wieder eingetreten. Lange Zeit im Armaturenbau, heute in Halle III. Werkzeug- und Reparaturdreher



25 20. August 1942
Wilhelm Hofmann
wurde im Februar 1917 als Schreibhilfe eingestellt. Zwei Jahre kaufm. Büro, dann als Werkstattsschreiber JC, C und L. Seit Mai 1941 Angestellter



25 25. August 1942
Heinrich Mell
kam im Juni 1906 als Dreher zu H & S, bis 1911 in D2. 1911 bis 1913 Invalide. 1913 bis 1926 D 2, dann bis 1936 M 6, seit 1940 in M 5



25 27. August 1942
Otto Siemers
begann Mai 1913 als Nieter in Rothenditmold, 1919 Bohrer in D 2, seit 1922 Maschinist Kraftzentrale Mittelfeld. Besitzt als Kriegsteilnehmer 1914-18 EK und Ehrenkreuz für Frontk.



25 29. August 1942
Wilhelm Austerhmühl
trat im April 1915 als Schlosserlehrling bei H & S ein. 1919 infolge Unfall zum Terminbüro, später zum Normenbüro gekommen. Seit 1932 Materialverwaltung



25 1. September 1942
Heinrich Heusner
Seit Februar 1913 als Bohrer in der Metallgießerei, dann Zylinderbau. Kriegsteilnehmer 1914-18, EK II, Verwundeten- und Frontkämpferabzeichen



25 3. September 1942
August Weber
begann im September 1917 seine Tätigkeit als Schlepper auf der Zeche „Herkules“. Heute Häuer. Weltkriegsteilnehmer, Frontkämpfer-Abz.



25 7. September 1942
Heinrich Schneider
trat im April 1915 als Schlosserlehrling bei H & S ein. Nach der Lehre K und M 32. Seit Oktober 1938 Werkmeister



25 10. September 1942
Alfred Börner
ursprünglich Bolzeinleger ab 1913. Nach Rückkehr aus australischer Gefangenschaft 1922-1924 an der Muttentpresse, 1924 bis 1937 Feilenschleifer, seitdem Zahnradbau Mittelf. Tsingtau-kämpfer, EK II, Friedr.-Aug.-Medaille, Frontkämpferkreuz



25 10. September 1942
Hermann Quanz
ist im März 1911 als Schmied bei H & S eingetreten, seit 1920 Presser in Werkstatt E. Besitzt als Weltkriegsteilnehmer das Frontkämpferehrenkreuz



25 11. September 1942
Franz Bartkowiak
leistete seit Oktober 1912 in der Hammerschmiede treue Dienste als Schmied



25 12. September 1942
Heinrich Umbach
arbeitete seit 1917 ständig in A I und M I. Heute Fräser in Halle 01. Nahm aktiv dienend, bis 1917 am Weltkrieg teil, EK II, war viermal verwundet



25 18. September 1942
Karl Muzzi
trat im Dezember 1914 als Dreher-Gewindeschneider in der Kesselschmiede ein. Dort seit 1940 Einrichter



25 30. September 1942
Fritz Hamp
Ab Februar 1915 Vorzeichner M I, 1924-33 Rep.-Schlosser M I, seit 1933 Rep.-Schlosser Zahnradbau. EK II 1915 und Frontkämpfer - Ehrenkreuz mit Schwertern



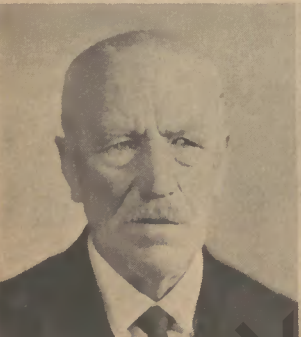
25 4. Oktober 1942
Karl Dressel
kam im Januar 1917 als kaufm. Angestellter zu H & S. 1917-19 Kriegsgeräteabteilung, seitdem Einkauf. Schwerekriegsbesch. des Weltkrieges 1914-18, EK II, Ehrenkreuz für Frontkämpfer



25 5. Oktober 1942
Philipp Breitenbach
Im Juni 1917 Bürogehilfe, ein Jahr Lohnbüro, 14 Jahre Abt. f. Arbeiterangelegenh. seit 1932 Grundstücksverwaltg. Buchhalter. Leiter des engl. Fremdsprachenkurses. Weltkriegsteiln. 1914-18, EK II. Ungar. Tapferkeitsmedaille, Verw.-Abz.



25 8. Oktober 1942
Johann Gisselmann
trat 1907 als Masch.-Arbeiter bei H & S ein, bis 1928 Kesselschmiede Rothenditmold, seit 1937 im Lager 4 als Transportarbeiter



25 10. Oktober 1942
Conrad Lemmer
begann im Oktober 1917 als Wiegemeister auf der Zeche Herkules, wo noch heute als solcher tätig. Weltkriegsteiln. 1915-17. Frontkämpfer-Ehrenkr.



25 13. Oktober 1942
Eduard Mengel
Ursprünglich ab Juni 1908 bei H & S als Fräser. 1920 Kraftwagenführer bei der Direktion, heute Postabteilung. Besitzt EK II u. Kriegsverdienstkreuz mit Schwertern



25 16. Oktober 1942
Georg Lampe
Als Lehrling in L I im Juni 1906 bei H & S eingetreten. Heute dort Schlosser. Frontkämpfer 1914-18, EK II und Ehrenkreuz mit Schwertern



25 18. Oktober 1942
Friedrich Seitz
war ab Juli 1910 Schlosserlehrling. Heute Schlosser im Armaturenau. Kriegsteilnehm. 1915-18, Frontkämpfer-Abz.



25 22. Oktober 1942
Johannes Krieger
trat im April 1912 als Dreher bei H & S ein. Heute Werkstatt W. Kriegsverdienstkreuz mit Schwertern für Teilnahme am Kriege 1914-18.



25 23. Oktober 1942
Hermann Schmidt
kam im Januar 1913 als Fräser und Hobler zu H & S. Nach Tätigkeit in C I in Lok.-Mont. Heute in Halle 5 Rahmenbau. Ebenfalls Ehrenkr. für Frontkämpfer 1914-18.



25 25. Oktober 1942
Emil Ude
begann April 1917 als Dreher und Rep.-Schlosser, früher P I, seit 1921 im Lokomotiv-Bau tätig

Familien Nachrichten



Henschel & Sohn, Kassel

Zwillinge:

Rohde, Johs., Soldat, C, H 03, Werner und Karl-Heinz, 24.7.42

Ein Sohn:

Bitzer, Helmut, D, Karl-Heinz, 4.9.42
Blumenstein, Fr., Soldat, L, Klaus-Dieter, 4.9.42
Bringmann, Hch., Soldat, G, Helmut, 25.7.42
Clauß, Eugen, B, Dieter, 23.8.42
Degethoffs, Georg, H 02, Siegwart, 11.8.42
Deichmann, Wilhelm, K, Klaus-Peter, 23.8.42
Döring, Hans, C, H 03, Peter, 26.8.42
Döring, Jonas, L, Helmut, 15.9.42
Eckhardt, Gottlieb, Autobau, Hans-Jürgen, 11.9.42
Färber, Friedr., Soldat, G, Friedrich, 2.2.42
Funke, Karl-Martin, Betr.-Buchhaltung, Hans Joachim, 16.8.42
Galle, Hermann, A, Günter, 8.8.42
Gebhardt, Karl, D, Theo, 5.8.42
Göbert, Konrad, Soldat, H, Peter, 14.7.42
Hecker, Johannes, JC, Reinhold, 1.9.42
Heiter, Wilhelm, H 01, Helmut, 8.8.42
Henze, Waldemar, C, Günter, 17.7.42
Herzog, Andreas, H, Erich, 27.7.42
Heusner, Adam, KT, H 03, Karl-Heinz, 9.9.42
Hohmann, Karl, C, Horst, 16.8.42
Knöfel, Reinhard, KVB Berlin, Rainer-Wilfried, 21.7.42
Knopp, Karl, Soldat, B, Werner, 4.9.42
Kraeiss, Otto-Franz, Masch.-Bau, Hans-Joachim, 14.8.42
Liese, Ludwig, Autobau, Horst, 2.9.42
Lukusch, Adolf, C, Volker, 23.8.42
Mayer, Alfons, H, Otto, 23.8.42
Most, Heinrich, B, Hans, 23.8.42
Pötscher, August, Autobau, Friedrich, 4.9.42
Raabe, Elias, G, Manfred, 14.9.42
Reubert, Martin, Soldat, A, Hilmar, 4.8.42
Salzmann, Heinrich, C, Heinrich-Willi, 3.9.42
Sauerwald, Adam, K, Helmut, 10.8.42
Schäfer, Erich, H 02, Helmut, 11.8.42
Scherf, Johann, L, Heinrich, 31.7.42
Schilling, Alfred, L, Manfred, 15.8.42
Schubert, Gustav, B, Karl-Helmut, 13.9.42
Sostmann, Willi, Soldat, Manfred, 22.7.42
Walczak, Paul, H 01, Werner, 24.8.42
Willius, Erich, K, Richard, 12.8.42
Wilhelm, Ferdinand, Soldat, El. W.Ka. Hans, 18.7.42

Eine Tochter:

Bauer, Michael, K, Frieda, 20.9.42
Becher, Joh., C, Karin, 12.9.42
Beinhauer, Konrad, Autobau, Soldat, Annel-Helga, 9.8.42
Bischoff, Heinrich, Autobau, Waltraud, 7.8.42
Brede, Ludwig, H 02, Soldat, Irene, 13.8.42
Buchardt, Josef, L, Wilhelmine, 3.9.42
Chodola, Ceslau, H 02, Czeslaw, 31.7.42
Deppe, Willi, Boten-Schreibh. Mi., Rosemarie, 16.8.42
Dieter, Joh., Soldat, Transp. Ka., Wilfriede, 6.9.42
Dunkel, Karl, D, Paula-Marie, 13.8.42
Eberhardt, Martin, Autobau, Margret, 17.7.42
Ehlert, Hans, Soldat, Verb.-B., Hildegard, 30.8.42
Engel, Heinrich, Werkzeugbau, Irmhild, 2.8.42
Fischer, Hermann, Soldat, C, H 03, Heiderose, 15.9.42
Frese, Wilhelm, A, Waltraud, 1.8.42
Glitzenhirn, Erwin, D, Erika, 20.9.42
Jakobi, Paul, B, Karin, 9.8.42
Justus, Karl-Otto, Bauabteilg., Roswitha, 20.8.42
Klauss, Wilhelm, H 02, Inge, 10.8.42
Kleinschmidt, Hch., G, Karin, 21.8.42
Knauber, Wilhelm, K, Roswitha, 9.8.42
Knöpfel, Gg., Werkst. G, Marie-Luise, 17.7.42
Ledderhose, Hch., Soldat, H, Ursula, 4.9.42
Ludloff, Richard, Masch.-Bau, (z. Zt. Heeresdienst), Ursula, 28.4.42
Neumann, Adam, L, Ursula, 25.8.42
Nolde, Karl, G, Karin, 19.9.42
Obersberger, Wilhelm, Autobau, Ursel, 29.8.42
Oesterheld, Bernhard, C, Christa, 31.8.42

Rothärmel, Georg, Masch.-Bau-Einkauf, Hildegard, 20.8.42

Rose, Ludwig, K T, H 03, Edeltraud, 23.7.42
Rudolf, Franz, Autobau, Luise, 31.7.42
Sauvageoll, Karl, C, Brigitte, 10.8.42
Schäfer, H., KA-Kundendienst, Brigitte, 10.8.42
Schimanski, Joh., Bauabteilung, Janina, 27.8.42
Schmahl, Friedrich, Soldat, H 01, Rita, 29.7.42
Schröder, Walther, B, Tochter o. N., 2.9.42
Schwenck, Heinrich, Lager 19, Gisela, 15.9.42
Seeger, Emil, Bauabteilung, Erika, 22.7.42
Seylarth, Bruno, C, Waltraud, 13.9.42
Sommer, Heinrich, H 02, Ingrid, 13.8.42
Späther, Wilhelm, Autobau, Erika, 29.7.42
Stahl, Christel, B, Renate, 14.5.42
Thor, Albert, B, Marianne, 19.8.42
Ueschmann, Erich, KVB Berlin, Renate, 13.8.42
Vogel, Christoph, H 01, Inge, 9.9.42
Vogt, Wilh., Soldat, C, H 03, Ursula, 4.8.42
Zaun, Christ., K, Ursel, 31.12.40

Henschel Flugmotorenbau Altenbauna

Ein Sohn:

Krüger, Albert, Schlosserei, Wolfgang, 21.8.42
Leonhard, Wilh. Schlosserei, Helmut, 12.9.42
Maavis, Josef, Kontrollleur, Wolfgang, 3.9.42
Schäfer, Fr., Werkz.-Schlosserei, Horst, 18.9.42
Staab, Franz, Schlosserei, Franz-Otto, 24.8.42

Eine Tochter:

Botthof, H., Kontrollleur, Margit-Marie, 22.8.42
Hehs, Karl, Einrichter, Elisabeth-Marlies, 27.8.42
Kothe, Chr., Dreherei, Waltraud, 7.9.42
Krehs, Erwin, Schlosserei, Hannelore, 8.8.42
Stanzel, Max, Prüfstand, Gerlinde, 17.9.42
Westermann, Herm., Vorarbeiter, Brigitte, 6.8.42

Henschel Flugzeug - Werke Berlin

Ein Sohn:

Dohnt, Magda, Abt. F, Siegmar, 30.4.42
Felsch, Willi, Abt. S, Willi, 21.7.42
Haracher, Joh., Abt. FK-Wien, Peter, 13.8.42
Herforth, Heinz, Abt. TEW/06, Heinz, 3.8.42
Hollmichel, Joh., Abt. 55/25, Bernd, 23.7.42
Koppenburg, Joh., Abt. 63/38, Klaus-Dieter, 14.9.42
Krugler, Albert, Abt. 56/21, Hans, 23.7.42
Lettmann, Max, Abt. 54/15, Lutz, 29.8.42
Marohn, Werner, Abt. 62/48, Peter, 14.8.42
Mattern, Werner, Abt. WBK, Peter, 23.8.42
Oehl, Franz, Werk III, Franz-Jörg, 23.7.42
Poland, Bernhard, Abt. WVB, Klaus, 16.8.42
Radloff, Kurt, Abt. WK, Peter, 4.8.42
Schneider, Rich., Abt. 61/14, Wolfgang, 25.8.42
Wilhelm, Gerhard, Abt. 58/37, Peter, 15.9.42

Eine Tochter:

Anders, Kurt, Abt. 54/13, Renate, 28.8.42
Flechner, Werner, Abt. 2/19c, Ingrid, 3.8.42
Gabelmann, Heinz, Abt. FZR, Renate, 20.8.42
Ingwersen, Heinz, Abt. F, Brigitta, 16.7.42
Lorenz, Willi, Abt. 55/25, Monika, 25.7.42
Pöws, Ernst, Abt. 61/14, Elke, 26.8.42
Stork, Karl, Abt. TBF, Anna-Helene, 24.8.42
Wenzel, Fritz, Abt. 69/62, Heidemarie, 25.8.42

Hessische Braunkohlen- und Ziegelwerke

Zeche Stellberg:

Eine Tochter:

Dilchert, Adam, Grubenschlosser, Waltraud, 9.7.42



Henschel & Sohn, Kassel

Correll, Herbert, Labor Mi., mit Toni geb. Graul, 20.5.42
Hessel, Paul, Halle 02, mit Franziska geb. Fröhlich, 11.7.42
Husemann, Friedr., B B 15, (z. Zt. Heeresdienst) mit Gerda geb. Helmker, 5.7.42
Kirchberg, Karl, BB 5, mit Erika geb. Hilpert, 8.8.42
Seidel, Heinrich, T B 1, mit Elisabeth geb. Günther, 27.5.42
Scheiffing, Walter, Halle I, Mittelfeld mit Dorothea geb. Lank, 11.8.42
Schwiete, Alfons, Lohnbüro mit Maria geb. Steinert, 15.8.42

Henschel Flugmotorenbau Altenbauna

Kirchen, Bernard, Schlosserei, mit Liselotte geb. Stracke, 15.8.42
Kuhn, Heinrich, Schlosserei, mit Helene geb. Schenkelbach, 5.9.42
Kurpas, Richard, Schleiferei, mit Anna Rinder geb. Zeit, 13.8.42
Neumann, Martin, Schlosserei, mit Milly geb. Fuchs, 26.9.42
Oelke, Alfons, Mat.-Prüfer, mit Berta geb. Erkrath, 14.8.42
Siebert, Karl, Werkz.-Ausgabe, mit Elisabeth geb. Föbus, 24.8.42

Henschel Flugzeug - Werke Berlin

Ahl, Richard, Abt. 54/13, mit Henriette geb. Krahm, 20.8.42
Branco, Richard, Abt. FKWien, mit Elisabeth geb. Tichatschke, 8.8.42
Debschütz, Helmut, Abt. 60/05, mit Gerda geb. Kannenberg, 8.8.42
Erdmann, Walter, Abt. 54/13, mit Erika geb. Hölm, 3.8.42
Franke, Wolfgang, Abt. WBP, mit Benita geb. Klar, 28.7.42
Granzer, Rudolf, Abt. TKM, mit Friedl geb. Gadel, 19.7.42
Hänsel, Anneliese, Abt. TKE, mit Otto Ebert, 18.8.42
Hauptert, Paul, Abt. WE, mit Charlotte geb. Dasczik, 16.7.42
Hollmann, Werner, Abt. 55/25, mit Johanna geb. Klose, 29.8.42
Juppner, Rudolf, Abt. TEW/06, mit Ortrud Lemgard geb. Beick, 18.7.42
Kern, Roland, Obergereiter, Abt. 62/41 mit Anneliese geb. Kosmehl, 29.8.42
Lischneck, Günter, Abt. KOS I, mit Minna geb. Schady, 15.8.42
Martini, Charlotte, Abt. RAG, mit K.-H. Briesse, 25.7.42
Silberberg, Willy, Abt. 58/23, mit Frieda geb. Wosdrowski, 5.9.42
Schäfer, Rudolf, Oberleutnant und Kompanieführer, Abt. TSB, mit Gertrud geb. Behrend im August 1942
Schneider, Gottfried, Abt. 54/13, mit Meta geb. Kuptz, 31.7.42
Schöne, Harald, Abt. TSK, mit Charlotte geb. Sdreda, 23.5.42
Voils, Josef, Abt. 55/25, mit Gertrud geb. Plotzkow, 15.8.42
Wiedemann, Franz, Soldat, Abt. 59/34, mit Anna, 29.8.42
Willner, Hermann, Abt. 54/13, mit Margarete geb. Borkowsky, 15.8.42
Wittig, Otto, Soldat, Abt. KRN, mit Herta geb. Hempel, 27.11.41

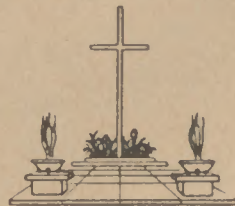
Hessische Braunkohlen- und Ziegelwerke

Zeche Möncheberg:

Kreger, Karl, Bergmann aus Ihringshausen mit Johanna geb. Bürmann, 1.8.42

Zeche Heiligenberg:

Brassat, Wilhelm, Schleppler aus Helmshausen mit Anna geb. Alter, 1.8.42
Lumm, Konrad, Lehrhauer aus Heßlar mit Katharina geb. Ritter, 1.8.42



Henschel & Sohn, Kassel

Bohacki, Sofie, H 1, 7.8.42
Grade, Hermann, C, 11.8.42
Hugo, Reinhard, Gießerei, 9.8.42
Mühlhausen, Karl, Auto-Rep. 7.9.42
Nickel, Karl, El. Rep., 23.8.42
Scherber, Otto, Auto-Mont., 15.7.42
Seeger, Georg, Allg. Dreherei, 17.7.42

Henschel Flugzeug - Werke Berlin

Ehefrau des Erwin Lips, 5.8.42

Hessische Braunkohlen- und Ziegelwerke Zeche Stellberg:

Wegener, Hermann, Schleppler, Tochter Annegrete, 5.7.42

K U N T E R B U N T

Ein Lokomotivtransport von „anno dazumal“

Ein Lokomotivtransport in den Anfangszeiten unseres Werkes war mit nicht geringen Schwierigkeiten verbunden. Ein solches, für damalige Zeiten besonderes Ereignis schildert Frau Sophie Henschel recht anschaulich in ihren Denkwürdigkeiten. Nachdem sie darauf hingewiesen hat, daß sich bei dem Transport aus dem Fabrikgelände eine von Carl Anton Henschel konstruierte steinerne Brücke über die Ahna bewährte, fährt sie fort:

„Die erste aus der Fabrik nach dem Bahnhof transportierte Lokomotive „Drache“ hat länger als 12 Stunden auf dieser Brücke gestanden, ohne daß sich die geringste Senkung gezeigt hätte. Auch die Lokomotive „Pfeil“ wurde im Jahre 1848 fertiggestellt. Der Transport der Lokomotive war damals überaus schwierig. Die Zufahrtsstraße zum Holländischen Tor (das Holländische Tor ist erst 1866 abgerissen worden) war nur schmal und dieses so eng, daß an jeder Seite nur etwa ein Zoll Spielraum sich befand. Es waren je nach der Größe der Lokomotive

bis zu 60 oder 80 Pferde vorgespannt. Ein mächtiger Fuhrunternehmer Vollmar saß auf einem der Pferde; durch Zuruf



Zeichn.: Beyer

und Peitschenknallen wurde ein möglichst gleichmäßiges Anziehen der Pferde zu erreichen versucht. Ein Fabrikwagen mit Hebezeug, Winden usw., vom alten Kutscher Meier gefahren, folgte. Sehr oft brach das Pflaster ein, am häufigsten am Anfang der steilen Kölnischen Straße. Auch gerieten die Pferde wohl auf den Königsplatz, wo während der Messe sog. „Dippenmarkt“ (Dippen = Töpfe) war und unter den Töpfen, Porzellanen usw. gab es viele

Scherben. Zuweilen mußte eine Lokomotive auch nachts unterwegs bleiben; jedenfalls war solch ein Transport stets ein interessantes Ereignis für Jung und Alt.

Bis zum Jahre 1872 ist auf diese Art der umständliche und beschwerliche Transport von Henschel-Lokomotiven vor sich gegangen. Erst in diesem Jahre war der heute noch verwendete Schienenstrang vom Werk bis zum Bahnhof Unterstadt fertiggestellt.



Ein Dampfbad bei 25 Grad Kälte

ist nicht jedermanns Sache. Der oben abgebildete Landser hat jedenfalls keine Scheu, auf irgendeiner verlassenen Station der Sowjetunion den Lokomotivdampf für eine Körperreinigung auszunutzen.

PK-Aufn.: Schmidt-Weltbild

Der vielbegehrte „Henschelstern“

„Wenn ich den „Henschelstern“ einsehe“, so teilt uns der lustige Zeichner des nebenstehenden Bildes, Hans Becker, mit, „gibt es immer ein Gedränge um mich herum. Ein jeder nimmt am Werkgeschehen freudig Anteil“.

Unsere Sprachecke

Vom Stil der Ermattung

Der Stil unserer Tage hat sich mehr und mehr gestrafft; er hat keinen Platz mehr für überflüssige und nichtssagende Worthülsen. Darum sollten wir auch Kautschukwendungen wie „zum Vortrag kommen“, „in Erfahrung bringen“, „in Aussicht nehmen“, „eine Aktion durchführen“, aus unserem Sprachschatz verbannen; sie sind Schmarotzer, die der Sprache das Mark aus den Knochen saugen. Noch schwenfälliger wirkt die Leideform „es wird dem Wunsche Ausdruck gegeben“, „es muß der Vermutung Raum gegeben werden“, usw. Die Tätigkeitsform ist der Leideform meist vorzuziehen; Zeitwörter in der Tat form „handeln“ fesseln, wogegen angehäufte Hauptwörter und ausgelaugte Worthülsen langweilen.

Prof. Dovifat nennt diese Ausdrucksweise treffend den „Stil der Ermattung“. Schlecht sind auch abgestorbene, amtsschriftliche Worthülsen wie: diesbezüglich, beziehungsweise, letzterer, seitens, hinsichtlich oder Wortungeheuer wie: Inbetriebsetzung. Ein solcher „Stil“ ist unserer stofflichen Gegenwart fremd.

Aus „Muttersprache“, Zeitschrift des Deutschen Sprachvereins

„Geht in Ordnung“

Seitdem dieser Unsinn wie eine Seuche unser sprachliches Denken und Empfinden heim sucht, sagt jeder Halb- und Viertelgebildete „Geht in Ordnung“, statt des vernünftigen und richtigen: „Es ist richtig“ oder „Ich bin einverstanden“. Genau so sprachschludrig ist die Wendung „Kommt garnicht in Frage“ anstelle des nein, nie und nimmermehr!



Hans Becker