



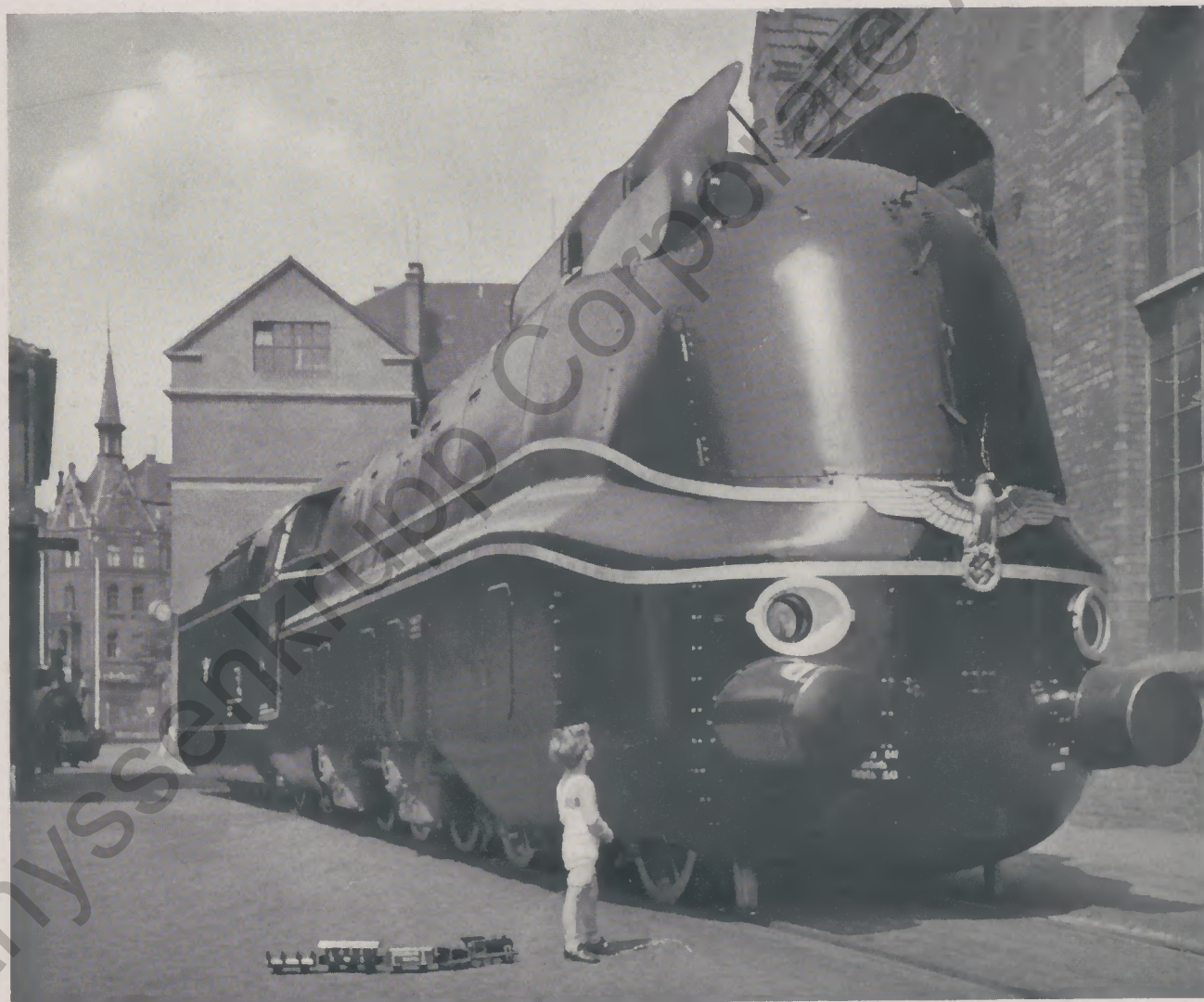
Der Henschelstern

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



Juni/Juli 1941

Nummer 6/7



Aufnahme: A. Dittmar

Die 25000. Henschel=Lokomotive

DANK DIR, SCHICKSAL

Dank dir, Schicksal, daß du in meine Hände einen Hammer gabst.
Die Erde hat Berge in den Himmel getürmt, aber du, mein Hammer,
hast Tunnels durch sie geschlagen.
Sie hat Ströme hinfließen lassen durch die Länder,
aber du, mein Hammer, hast Brücken darüber genietet.
Sie hat das Meer zwischen Länder und Völker gelegt,
aber du, mein Hammer, hast Schiffe gebaut.
Und die Fernen sind unermesslich,
Sümpfe, Seen und Flüsse halten die Wandernden auf,
aber du, mein Hammer, hast die Eisenwege der Schienen gelegt,
auf gewalzte Schwellen, gelascht und verschraubt aneinander,
daß Mensch zu Mensch kann, Volk zu Volk.
Nun stehen in den runden Schuppen an den Bahnhöfen die stählernen Lokomotiven,
Kessel und Maschine in eins, Feuer und Wasser in eins,
Dampf und Drehung, Mensch und Werk in eins,
du Hammer, aus hundert und aber hundert Arbeiterhänden, hast sie aufgebaut.
Und ihr, Eisenbahnwagen, Kammern der Ungeduld und Erwartung,
seid geschaffen worden von arbeitenden Brüdern,
daß einst alle Fernsüchtigen glücklich reisen zu ihrem Ziel.
Dank dir, Schicksal, daß du in meine Hände einen Hammer gabst
und daß ich mich vor euch, ihr hämmernden Brüder, nicht zu schämen brauche.
Hämmere, Schmied, hämmere!

HEINRICH LERSCH



Der Festakt auf dem Werkhofe

7 Werkaufnahmen H & S

Übergabe der 25 000. Henschel-Lokomotive

Ein Leistungsjubiläum besonderer Art beging unser Stammhaus in Kassel am 13. Juni in Form einer Feierstunde auf dem Werkhof. Die 25 000. Henschel-Lokomotive, eine 1' Do 1' Schnellzuglokomotive mit Einzelachs-Antrieb, wurde in einem, der Zeit entsprechend würdigen, festlichen Rahmen an die Bestellerin, die Deutsche Reichsbahn, übergeben.

Vor der mit Fahnen des Reiches und der DAF geschmückten Lokomotiv-Montagehalle standen die 25 000. Jubiläumslokomotive und die Nachbildung des „Drachen“, der ersten Henschellokomotive. Viele Gäste hatten sich eingefunden, um der schlichten Werkfeier mit den beteiligten Arbeitskameraden und Betriebsabordnungen beizuwohnen. Neben Gauleiter Staatsrat Weinrich waren Vertreter von Partei, Wehrmacht, Behörden und Wirtschaft anwesend. Vom Reichsverkehrsministerium und den Reichsbahn-Zentralämtern Berlin und München waren hohe Beamte, an ihrer Spitze Ministerialrat Günther, erschienen.

Nachdem das Henschel-Orchester unter der Leitung von Musikdirektor Hallwachs den Siegesmarsch von Richard Wagner gespielt hatte, hielt Betriebsführer Oscar R. Henschel die Begrüßungsansprache. Die Ablieferung der Lokomotive, Fabriknummer 25 000, sei, so führte er aus, ein besonders bedeutsamer Markstein in der Geschichte des Henschel-Lokomotivbaus. Diese Lokomotive verkörpere eine Leistung, an der Generationen seines Hauses während eines schicksalvollen Jahrhunderts deutscher Geschichte gewirkt hätten. Innerhalb dieser Zeit habe das Werk auch Tage wirtschaftlichen Niedergangs und Stillstandes erlebt. Jedoch zäher Arbeitswille und kühn planender Geist überwandten diese Krisenzeiten, die nach der Machtübernahme ein für alle Mal entschwunden seien. Ein

gewaltiger Werksaufbau vollziehe sich gegenwärtig und bereite eine lange erfolgreiche Schaffensperiode des Hauses Henschel vor.

Die Kriegszeit, in die die Fertigstellung der Jubiläumslokomotive falle, erlaube keine große Werkfeier, sondern nur eine schlichte Feierstunde, die die Arbeit nicht unterbrechen, aber doch einen würdigen Rahmen für ein so bemerkenswertes Ereignis in der Geschichte des Hauses geben solle. Dementsprechend könne der Kreis der Teilnehmer an dieser Feierstunde nur klein sein. Er bringe aber doch die enge Verbundenheit der Firma mit Staat und Wirtschaft zum Ausdruck. Oscar R. Henschel schloß mit Worten der Anerkennung und Würdigung für alle Mitarbeiter der Stirn und der Faust, die in Vergangenheit und Gegenwart an dem Werdegang des Henschel-Lokomotivbaus mitgewirkt hätten. In der anschließenden Festrede gab Direktor Dr. Hinz nach einem kurzen Rückblick auf die Geschichte des Henschel-Lokomotivbaus und die vielseitigen Leistungen der Firma Erläuterungen über die Jubiläumslokomotive. Er führte zunächst aus, daß die Ablieferung der Lokomotive mit der Fabrik-Nr. 25 000 eine Leistung kennzeichne, die in weitem Abstände vor allen europäischen Lokomotivbauanstalten zu nennen ist. Nach Aufnahme des Lokomotivbaues im Jahre 1848 entwickelte sich die Firma bereits um die Jahrhundertwende zur größten Lokomotivfabrik Europas, die zu



Die Jubiläums-Lokomotive auf der Probefahrt

ihrem Fabrikationsgebiet nicht nur die Dampflokomotiven, sondern auch die elektrischen und Motorlokomotiven zählt und zahlreiche wertvolle Beiträge zur Fortentwicklung der Lokomotiv-Technik geleistet hat. Die Jubiläumslokomotive stellt das neueste Glied in der Kette dieser Entwicklungsarbeit dar. Der Redner brachte abschließend besonders den Dank der Firma an die Deutsche Reichsbahn zum Ausdruck, die diese Neuschöpfung durch ihre ständige Mitarbeit gefördert habe. Er vollzog sodann die Übergabe der Jubiläumslokomotive mit folgenden Worten:

„Möge diese Lokomotive, wie ihre Vorgängerinnen, Zeugnis ablegen von der Gestaltungskraft und Leistungsfähigkeit unseres Hauses, und mögen alle die, die jetzt und später dem Werk dienen, in dieser Jubiläumsnummer 25 000 für kommende Tausende nachfolgender Schwestern ein verpflichtendes Vermächtnis sehen, an den vor uns liegenden großen Aufgaben schöpferisch und verantwortungsbewußt mitzuarbeiten aus einer Tradition heraus, die wir im Hause Henschel als Ansporn und Verpflichtung empfinden.

Auf unsere Weise aber und nach unserer besten Kraft mitzuhelfen, die Ziele unseres Führers zu verwirklichen, ist uns das Gelöbnis dieser Gedenkstunde.

In diesem Sinne: Werk unseres Geistes Kraft und unserer Männer Faust, fahr wohl!“

Ministerialrat Günther übernahm die Lokomotive in den Dienst der Deutschen Reichsbahn und dankte der Firma Henschel für ihren vorbildlichen Einsatz während eines Jahrhunderts im Dienste des Verkehrs. Er wies darauf hin, daß es dem Henschelwerke in rastloser Arbeit gelungen sei, das ehemals im Lokomotivbau vorherrschende England zu verdrängen und sich in Europa an die erste Stelle aller Lokomotivbau-

anstalten zu setzen. Wenn heute deutsche Lokomotiven in aller Welt zu finden sind, so ist das nicht zuletzt ein Verdienst der Firma Henschel, die mit Erfindergeist und Arbeitskraft ihre führende Stellung behauptete und bahnbrechend blieb. Der Redner, der im Auftrage des Reichsverkehrsministers Dr. Dormmüller sprach, gedachte der stets guten Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und dem Henschelwerke. Diese Zusammenarbeit verbürge weitere Erfolge.

Gauleiter Staatsrat Weinrich würdigte als letzter Redner die Verdienste der Arbeiter der Stirn und der Faust um das Zustandekommen des neuesten stolzen Henschel-Erzeugnisses. Es sei die Verkörperung des guten Einvernehmens zwischen Betriebsführung und Gefolgschaft. Im heutigen erbitterten Ringen um Sein oder Nichtsein des deutschen Volkes sei keine Zeit für große Feiern. Aber alles würde nach glücklichem Kriegsende nachgeholt. Nach einem Hinweis auf die Entwicklung der Henschelwerke seit der Machtübernahme schloß der Gauleiter mit einem begeistert aufgenommenen Siegel auf den Führer.

Die Feierstunde klang mit den Nationalliedern aus.

Die Jubiläums-Lokomotive

Die Jubiläumslokomotive ist die erste deutsche Dampflokomotive, die mit Einzelachs-Antrieb ausgestattet ist. Bei einer solchen Lokomotive besitzt jede Treibachse ihren eigenen Antriebs-Dampfmotor, der mit dieser zusammen einen unabhängigen Treibradsatz bildet. Die Verwendung einzeln angetriebener Achsen ist bei elektrischen Lokomotiven schon seit längerer Zeit zur Regel geworden. Der Wunsch, diese Antriebsart auch bei Dampf-Lokomotiven anzuwenden, war daher naheliegend. Der Verwirklichung standen jedoch erhebliche technische Schwierigkeiten entgegen, die vor allem darin bestanden, die einzelnen Dampfmotoren nebst den Einrichtungen zur Kraftübertragung auf die Achsen genügend einfach auszubilden und gleichzeitig übersichtlich und zugänglich anzuordnen. Diese Bedingungen werden nun von dem bei Henschel entwickelten Einzelachs-Antrieb erfüllt.

Die 25 000. Lokomotive ist eine 1' Do 1' Schnellzug-Lokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 175 km/Stde. Der Kessel ist von normaler Bauart und hat einen Betriebsdruck von 20 atü. Jeder Dampfmotor besitzt zwei im rechten Winkel V-förmig zueinander stehende Zylinder, deren Triebwerk an einem gemeinsamen Zapfen der Kurbelwelle angreift.

Die besondere Ausführung des Henschel-Einzelachs-antriebes als zweizylindriger Dampfmotor, dessen Zylinder in V-Form zueinander stehen, wurde nach Grundgedanken der Henschel-Ingenieure Dr. Roosen und Dr. Barske entwickelt.

Was unser Werk bisher leistete

Die Fabriknummer 25 000 besagt, daß die Henschelwerke seit ihrer ersten Lokomotive, die im Jahre 1848 gebaut wurde, bis heute 25 000 Lokomotiven hergestellt und dem Verkehr zugeführt haben. Diese Zahl verkörpert eine Arbeitsleistung, die in ihrer Art für Europa einzig ist. Die Menge der bisher gebauten Henschel-Lokomotiven entspricht ungefähr der Gesamtzahl aller gegenwärtig im Dienste der Deutschen Reichsbahn stehenden Lokomotiven. Die durch die gelieferten Maschinen dem Verkehr dienstbar gemachte Leistung beläuft sich auf rund 20 Millionen

Die Redner bei der Übergabefeier



Gauleiter Staatsrat Weinrich



Betriebsführer Oscar R. Henschel



Direktor Dr. Hinz



Ministerialrat Günther

Pferdestärken, eine Kraft, die genügen würde, um 150 Schlachtschiffe größter und modernster Bauart mit Höchstgeschwindigkeit über die Meere zu jagen.

Hintereinander gereiht würden die Lokomotiven einen Zug von 370 km Länge bilden und eine Bahnstrecke belegen, die vom Entstehungsort Kassel bis zur Reichshauptstadt reicht. Nebeneinander aufgestellt, würden die Lokomotiven eine 75 km breite Front ergeben. Die genannten Zahlen werden genügen, um annähernd eine Vorstellung vom Ausmaß des Geschaffenen zu geben.

Die für ein einzelnes Unternehmen so gewaltige Leistung ist das Ergebnis einer fast hundertjährigen Schaffensperiode. Aus kleinen Anfängen wuchs das Unternehmen zur Produktionsstätte großen Stils. Im zunehmenden Tempo der Erzeugung spiegelt sich am deutlichsten das Wachstum der Henschelwerke. Es dauerte 17 Jahre, um die ersten hundert Lokomotiven herzustellen. Nach weiteren 14 Jahren wurde schon die 1 000. Lokomotive abgeliefert. Das war im Jahre 1879. Zwanzig Jahre später waren 5 000 Lokomotiven gebaut und ihrer Bestimmung zugeführt.

Immer größer wurde die Leistungsfähigkeit des Werkes. Für die nächsten 5 000 Lokomotiven waren insgesamt nurmehr 11 Jahre nötig. Im Jahre 1910 wurde die Lokomotive mit der Fabriknummer 10 000 geliefert. Unter Ausnutzung aller technischen Errungenschaften verbesserte Henschel laufend seine Fabrikationsmethoden und erhöhte die Erzeugung im raschen Aufstieg von Jahr zu Jahr.

Der wirtschaftliche Zusammenbruch in der Nachkriegszeit brachte zwar einen starken Rückgang der Henschel-Produktion, der aber mit der Machtübernahme zum Stillstand kam und bald wieder einer lebhaften Aufwärtsentwicklung Platz machte. Das Unternehmen wird gegenwärtig von einem gewaltigen Arbeitsrhythmus beherrscht, den man nach dem wirtschaftlichen Niedergang noch vor wenigen Jahren für ganz unmöglich gehalten hätte. Heute liefern die Henschelwerke einen gebührenden Beitrag zur wirtschaftlichen Weltgeltung Deutschlands. Von den bisher gebauten Lokomotiven waren rund 18 500 für das Inland bestimmt, und zwar rund 12 000 für die Deutsche Reichsbahn und rund 6 000 für Privat- und Nebenbahnen. Über 7 000 wurden an das Ausland geliefert.

Die Jubiläums-Lokomotive wurde durch eine interessante Neukonstruktion ausgezeichnet. Durch die Verbindung mit einer für den Dampf-Lokomotivbau bemerkenswerten technischen Neuschöpfung kommt sinnfällig zum Ausdruck, daß Henschel im Lokomotivbau nicht nur zahlenmäßig, sondern auch in konstruktiver Hinsicht eine führende Stellung in der ganzen Welt

einnimmt und vom lebendigen Geist des Fortschritts erfüllt ist.

Henschel stehen nicht nur die Erfahrungen der 25 000 im eigenen Werk hergestellten Lokomotiven zur Verfügung, die Firma besitzt auch die Konstruktions- und Betriebserkenntnisse jener Werke, deren Lokomotivbau von Henschel übernommen wurde. Wenn man die von diesen Betrieben gebauten Lokomotiven noch hinzufügt, kommt man auf die gewaltige Summe von über 44 000 Lokomotiven, deren Bauerfahrung bei Henschel zur Auswertung vorliegt.

Die Henschelwerke sind nicht nur eine Pflegestätte für Dampf-Lokomotiven aller Art. Auch die übrigen Antriebsenergien fanden sorgfältige Beachtung, und manche Spitzenleistung gibt Zeugnis für die umfassende Beherrschung dieser Gebiete. Die gegenwärtig leistungsfähigste Motor-Lokomotive der Welt ist ebenso wie die schwerste und zugkräftigste elektrische Lokomotive Deutschlands aus den Henschelwerken hervorgegangen.

Ein Stamm von vielen tausend Facharbeitern, geführt von erfahrenen Ingenieuren und weltgewandten Kaufleuten, ist der Träger dieser Leistung. Generation auf Generation stellt ihre Fähigkeiten in den Dienst des Hauses Henschel und sieht ihren Stolz darin, den Henschel-Erzeugnissen höchste Güte mit auf den Weg zu geben.

Betriebsführer und Gauleiter im Gespräch mit Arbeitern



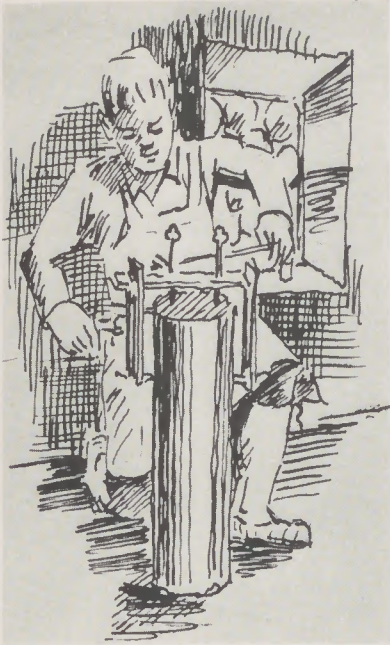
„Helft unser Werk verbessern“

BELOHNTE VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE BEI H & S

Wir veröffentlichen heute die erste Liste der Preisträger, die wir im Rahmen des Wettbewerbes „Helft unser Werk verbessern“ mit Geld- und Buchspenden im Gesamtbetrag von nahezu RM 1 500,— auszeichnen konnten. Darüber hinaus hat eine große Anzahl Gefolgschaftsmitglieder Belobigungen erhalten. Bei einer Reihe von eingereichten Verbesserungsvorschlägen ist die Prüfung noch nicht abgeschlossen.

Wir danken allen Teilnehmern für die schöpferische Mitarbeit und würden uns freuen, wenn auch die übrigen Arbeitskameraden bald verwendungsfähige Vorschläge einreichen würden.

- Meister Albrand, Halle 02 Mi
Vorrichtung zum Fräsen
- Ingenieur Althaus, Halle 02
Stammgruppe für Verbesserungsarbeiten
- Werkmeister Biedermann, K. Schmiede-Schweißerei
Drehbare Schweißvorrichtung
- Schlosser Buda, Halle 2 Stangenbau
Parallelreißen zum Ausrichten von Lagerbüchsen etc.
- Schleifer Bürkle, M 11
Steuerkolben für Turbogenerator
Neue Schieberanordnung
- Meister Clauder, Lok. Montage
Unfallsicherer Transporthaken
- Lagerverwalter Dickhaut, Lager 9
Entleerung der Oelkesselwagen
- Kontrolleur Eberhardt, Halle 01
Neue Körnervorrichtung
- Ingenieur Erdmann, Motorenfertigung
Sammlung unbrauchbar gewordener Werkzeuge aus Schnellstahl
- Vorschlosser Finis, Werkstatt L
Einziehen von Schrauben und Muttern mit Preßluftwerkzeugen
- Schlosser Günter, Werkstatt L
Vorrichtung zur Anfertigung von Einpolterungen an Reichsbahnlokomotiven
- Dipl.-Ing. Hautmann, Motorenprüfraum
Verschiedene Verbesserungsvorschläge
- Kfm. Angestellt. Heukeroth, Stehbolzenabt. Rothenditm.
Trommel für Stehbolzen
- Schlosser Hofmann, Rep. Schlosserei H 1
Verbesserung des Mitnehmerringes bei Aufsteckdornen für Reibahlen und Senker
- Werkzeugschlosser Höhle, Motorenfertigung
Kugelpfannendrehapparat
- Schlosserlehrling Jatzke, Werkstatt A
Aufhängen der Plakate, Schraubenschlüssel am Schleifstein, Lagerung der Luftschutzgeräte
- Schlosser Jungklaus, 02 Stangenabteilung
Nuten in den Metallbüchsen
- Schmied Kreuter, Rothenditmold Lager 8
Deckenankerkörbe
- Meister Krug, Fertigung Autobau
Stutzen aus Eisenrohr
- Schlosser Leimbach, Kesselschmiede
Verbesserung der Stehbolzen-Kernmaschine
- Härter Liese, Härtereie
Zweiter Kran in der Werkstatt
- Dreher Lippert, Werkstatt C
Aufbewahrung der Stähle, Stahlhalter usw.
- Dreher Lotz, Werkstatt C
Vorrichtung mit auswechselbaren Kopierschienen auf Drehbänken
- Schlosser Macke, Kesselschmiede, Rep.-Abt.
Erleichterung zum Verladen von Stehbolzenkisten.
Transport der Stehbolzenkisten
- Meister Möller, Halle 01
Einspannvorrichtung
Materialersparnis beim Fräsen
- Kalkulator Michel, Kalkulation, K. A.
Planverdeckaufbau für Lastkraftwagen
- Schlosser Mirbach, Werkstatt L
Kartei für Oelrohre
- Dipl.-Ing. Mischke, Versuchsamt
Einführung von Musterstücken
- Werkmeister Ohde
Änderung des Luftkesselhalters
- Elektrowagenfahrer Raabe, Transport-Abteilung
Sauerstoffleitung, Verbesserung des Aufzugs
- Schlosser Reuße, Motoren-Prüfraum
Abschirmung der Bremsenkupplungen
- Kfm. Angestellter Rothe, Masch. Bau, Rechn. Abt.
Verschiedene Büroverbesserungen
- Werkmeister Salzmann, Werkstatt L
Vorhaltewerkzeug zum Nieten
- Werkmeister Schaumann, Motoren-Prüfraum
Änderung der Demontagestände
- Elektriker Scheidemann, Ersatzteil-Lager 19
Soda-Auskochapparat-Ventilator
- Schlosser Schieblich, Lok.-Montage
Rohrtransport von Lager 1 nach der Lok.-Montage
- Werkzeugschlosser Schlechteweg, Mittelfeld M 11
Meßraum
Verstellbare Grenzsachsenlehre
- Werkmeister Schlickerrieder, Motoren-Prüfraum
Angleichvorrichtung für Dieselmotoren
- Meister Schneider, Auto-Montage
Längsträgerbohrvorrichtung
- Dreher Rud. Schneider, Halle 01 Mi
Vorrichtung zum Drehen der Steuermutter
- Härter Schnittert, Härtereie B
Verbesserung zum Härten
- Arbeiter Schuchhardt, HRo Vorber. Halle
Tabelle für Rahmeneisen
- Werkmeister Schüler, Motorenfertigung
Kugelpfannendrehapparat
- Kupferschmied Schweinebraden, Werkstatt L
Kartei für Oelrohre
- Reparaturschlosser Siebert, Kassel-Rothenditmold
Schutzstangen
- Schlosser Streckert, Vorrichtungsbau
Zentrierwinkel mit Kreuzwinkel
- Meister Theisen, Halle 01
Vorrichtung zur Anfertigung von Schmiernadeln
- Bezirks-Monteur Thomsen, Büro Hamburg
Konstruktionsänderung zur Erleichterung von Montagearbeiten
- Lehrling Vohland, Kesselschmiede, K M
Henschelbriefkasten
- Werkmeister Vollmer, BB 9
Durchdrehvorrichtung für Motoren
- Techniker A. Weiß, TA
Verbesserung am Zylinder
- Bohrer Weiß, Werkstatt L
Tauchlackiererei
- Kontrolleur Zuschlag, Werkstatt L
Auffindung von undurchbohrten Schmiertüllen



Der PHILOSOPH und der Lebrjunge

RANDBEMERKUNGEN ZUM WETTBEWERB:

„Helft
unser Werk
verbessern!“

Jegliches Leben ist Fortschritt!

Welch' ein Weg in einhundert Jahren vom Dampfproß zur modernen Schnellzugslokomotive!

Der „Papin'sche Kochtopf“, in Kassel erprobt, war der Ururenkel der Dampfmaschine. Lächeln wir, die Kinder eines hochentwickelten technischen Zeitalters nicht ein wenig überlegen, wenn wir hören, wie diese „Maschine“ bedient und in Bewegung gesetzt wurde? Man füllte etwas Wasser in den Zylinder und senkte einen Kolben bis auf das Wasser hinab, wobei die im Zylinder eingeschlossene Luft durch zwei Löcher im Kolben und in dem Deckel entweichen konnte. Die Löcher wurden durch eine Stange verschlossen. Dann wurde die Maschine ins Feuer gelegt. Der sich entwickelnde Dampf trieb den Kolben in die Höhe, der hier durch eine einschnappende Klinke gehalten wurde. Kondensierte man jetzt den Dampf durch Begießen des Zylinders mit Wasser, und löste die Klinke aus, dann preßte der äußere Luftdruck den Kolben herab. Diese umständlich zu bedienende atmosphärische „Dampfmaschine“ von 63 mm Zylinderweite leistete etwa 1 PS.

An einer späteren Verbesserung, so berichtet die Überlieferung, soll ein Lehrling namens Potter im Jahre 1712 die selbsttätige Steuerung der Dampfahnen erfunden haben. Man kann sich das so vorstellen: Der Junge hatte nichts weiter zu tun, als jeweils einen Hahn zu öffnen, den anderen gleichzeitig zu schließen, Dampf einströmen und abfließen lassen. Sei es nun, daß ihm diese Arbeit zu geisttötend, sei es, daß er ein pfiffiger Kopf war, genug, eines Tages sagte er sich: wenn man die beiden Dampfahne so mit der arbeitenden Maschine verbinden könnte, daß jeweils ein Hahn geschlossen und der andere gleichzeitig geöffnet würde, dann täte die Maschine meine Arbeit mit, und zwar viel regelmäßiger, viel besser, viel leichter. Potter studierte, grübelte und probierte. Und siehe da — seine Überlegungen waren richtig! Die selbsttätige Steuerung an der Dampfmaschine, ein ungeheurer Fortschritt, war erfunden!

Selbst wenn diese nette Erzählung nichts als eine Legende wäre, sie bewiese uns, daß auch die bedeutendsten Erfindungen das Ergebnis aus Beobachtung und Erfahrung sind, aus Beobachtungen letztlich, wie sie jeder Arbeiter an jeder Maschine täglich macht! Nimmt man nun noch hinzu, daß, etwa zur gleichen Zeit, der Philosoph und Physiker Leibniz seinem Freunde Papin einen fast gleichen Vorschlag zur Fortentwicklung der Dampfmaschine machte, so darf man daraus die tröstliche

Gewißheit schöpfen, daß im Kopfe eines berühmten Philosophen wie in dem eines pfiffigen Lehrlings der Blitz eines genialen Gedankens zu gleicher Zeit zünden kann!

Darauf beruht aller Fortschritt in der Welt!

Denn — alles in allem — unser Zeitalter der Technik ist doch auch nur eine hohe Stufe der Entwicklung, und unsere Maschinen, Wunder der Präzision, höchstes Lob für den menschlichen Geist und unvergänglicher Ruhm seiner schöpferischen Erfindungskraft, sind die Summe tausendfacher Überlegungen, millionenfacher Versuche, sind das Ergebnis unermüdlicher geistiger Anstrengung, das Resultat unermeßlichen technischen Wollens und Könnens!

Nichts ist Abschluß in dieser Welt. Alles ist Werden! Nichts ist Vollendung. Alles ist Wachsen!

Nirgends ist Stillstand! Leben ist Bewegung! Und Bewegung ist Fortschritt! Dem Fortschritt zu dienen, ist eine Aufgabe, uns allen gestellt.

Keine andere Zeit richtet darum zwingender die Forderung an jeden Einzelnen, sein Bestes zu geben für die Gemeinschaft; denn er gibt sein Bestes damit auch sich und seinen Kindern und allen, die nach ihm kommen und einmal die Arbeit aufnehmen, wenn unsere Hände kraftlos und müde geworden sind.

Jeder an seinem Platz erinnere sich jenes Lehrlings, dessen Name, wenn vielleicht auch nur legendär, nach Jahrhunderten noch genannt wird, weil er zu beobachten verstand und über die Beobachtung hinaus den Schritt tat zur Vervollkommnung. Heißt das, jeder nun müsse ein Erfinder werden, um unsterblich zu sein seinem Volke? Mit nichten! Nur die Öde soll jeder von seinem Platz, auf den ihn Schicksal und Können gestellt, verdammen. Dem Denken und Nachdenken sei Raum gegeben. Und jeder halte seine Verantwortung im Stillen und ohne Überheblichkeit für die wichtigste und schwerste! Denn, Kamerad, indem du dem Werke, das dir Brot gibt, dienst, dienst du deinem Volke! In allem, was wir tun, ist das der höhere Gesichtspunkt, der Kompaß, nach dem wir marschieren. Und das Mehr an Produktion, das basiert auf der Verbesserung der Methoden, es kommt nicht einem Einzelnen, es kommt deinen Kameraden, es kommt deiner Familie, deinem Werk, deiner Stadt, in der du Heimat hast, es kommt uns allen zugute, die wir einbeschlossen sind in die ewige Gemeinschaft unseres Volkes!

Das muß die heilige Überzeugung des Philosophen wie des Lehrlings, des Werkmeisters wie des Ingenieurs, des Botenjungen wie des Betriebsführers sein!

Ans Werk, das Werk zu verbessern!

Carl H. Schoon

„Der deutsche Mensch im allgemeinen
und der deutsche Arbeiter im besonderen
war, ist und bleibt Denker und Grübler“

DR. LEY



Werkaufnahme H & S

Aufgaben der Konstruktionsbüros

Als Fortsetzung der Aufsatzreihe „Sei stolz auf Deine Arbeit!“ wollen wir heute einen Gang durch unsere Konstruktionsbüros machen und dabei die verantwortliche Tätigkeit dieser Abteilungen kennenlernen.

Am Anfang jedes technischen Schaffens steht der Konstrukteur. Wenn der Former Modelle abformt, die in sauberer Arbeit der Modelltischler geschaffen hat, wenn der Dreher Gewinde auf Bolzen schneidet oder der Schlosser Achslager einbaut, so werden alle diese Arbeiten ausgeführt nach bestimmten Maßen und Gesetzen, die in der „Sprache des Technikers“: der Zeichnung, festgelegt worden sind. Diese aber ist die Frucht dessen, was der Konstrukteur mit seinen geistigen Augen erschaut und erdacht hat. In seinem Hirn entstehen die Pläne, nach denen Zahnräder ineinander greifen, Wellen in Lagern sich drehen, Hebel bestimmte Bewegungen gesetzmäßig ausführen. Was er erdacht hat, legt er nieder in der Zeichnung, um sich so auch anderen Menschen verständlich machen zu können.

Von der geistigen Vorstellung der Arbeitsweise, beispielsweise einer Maschine, bis zu ihrer endgültigen Formgebung auf dem Zeichenpapier, ist es aber ein sehr weiter und mühsamer Weg. An wieviel Dinge muß vorher gedacht sein! Welche Schwierigkeiten müssen überwunden werden, bis die Zeichnung zur Anfertigung des Maschinenteils freigegeben werden kann! Da treten z. B. zunächst Werkstoffschwierigkeiten auf. Aus Gründen der Rohstoffersparnis darf vielleicht für die Herstellung eines Werkstückes der sonst für diese Zwecke übliche Werkstoff nicht genommen werden. Es muß also ein anderer gewählt werden, der unter Umständen andere Eigenschaften besitzt, die eine Änderung der Konstruktion bedingen können.

Vorhandene Lagerbestände sind möglichst aufzubrauchen, um Werkstoffe zu sparen und die Lagerhaltungskosten auf niedriger Höhe zu halten. Durch diese Forderung wird der Konstrukteur an vorhandene Abmessungen gebunden, wodurch seine Konstruktionsarbeit eingeengt und nicht unwesentlich erschwert wird.

Mit den Fertigungsmöglichkeiten der Werkstatt muß der Konstrukteur gut vertraut sein. Eine Unmenge von Schwierigkeiten und häufig auch Ausschuß können vermieden werden, wenn der Konstrukteur seine Konstruk-

tionen den Herstellungsmöglichkeiten der Werkstatt angepaßt hat.

Auch über die Herstellungsgenauigkeit muß er sich im klaren sein. Sowohl über den Grad der von der Werkstatt erreichbaren Herstellungsgüte muß er Bescheid wissen, wie über die Notwendigkeit, wann genau gearbeitet werden muß, und ob es nicht angängig ist, bei dem oder jenem Arbeitsstück mit einer schlechteren Qualität auszukommen; denn genaue Arbeit — gute Qualität — kostet Zeit, Werkzeug, Geld und erfordert in den meisten Fällen Facharbeiter. Diese aber stehen immer weniger zur Verfügung. Der Facharbeitermangel aber erhöht die Gefahr des Ausschusses.

Nicht allein über den Grad der Herstellungsgenauigkeit hat sich der Konstrukteur Gedanken zu machen, sondern auch über die Forderung nach Austauschbarkeit. Das Normenwesen muß er beherrschen, will er seiner Firma und damit der Gesamtheit unseres Volkes wertvolle Rohstoffe, kostbare Zeit und viel Geld ersparen, das zweckmäßig sonst in anderen Betriebswerkstätten verwandt würde. Der Einbau von Normen in die Konstruktion und die Typisierung ist eine Arbeit, die viel Geschick und Umsicht erfordert.

Schließlich sei noch die verantwortungsvolle Arbeit des Angebots-Konstruktions-Ingenieurs hervorgehoben, der die Wünsche seiner Auftraggeber sowie die betrieblichen Möglichkeiten und Notwendigkeiten berücksichtigen muß. Auf Grund seiner Entwürfe werden die Aufträge für das Werk hereingeholt, damit der Betrieb arbeiten und die Gefolgschaft ihr Brot verdienen kann.

Wie aus all dem zu ersehen ist, verlangt die Tätigkeit des Konstruktionsingenieurs ein umfassendes Können und Wissen. Neben praktischen und theoretischen Spezialkenntnissen seines Fachgebietes muß der Konstrukteur noch weitgehenden Einblick in die ihm nahestehenden Randgebiete seines Berufes besitzen.

Mit vielen Sorgen und Mühen begleitet der Konstrukteur seine Maschine vom Tage des Auftrages bis zur Ablieferung an den Besteller. Aber all diese Sorgen und Mühen sind vergessen, wenn der Ingenieur das Ergebnis seines schöpferischen und produktiven Schaffens vor seinen Augen entstehen sieht. Die erfolgreiche Tätigkeit unserer Konstrukteure hat wesentlich dazu beigetragen, daß Henschel-Erzeugnisse in Deutschland und in der Welt einen hervorragenden Ruf genießen.

Henschelaner an allen Fronten

Auch in den letzten Monaten haben unsere einberufenen Arbeitskameraden fleißig von ihrem Einsatz an den verschiedenen Fronten berichtet. Überall in Europa und in Nordafrika, wo deutsche Soldaten die Wacht halten und die Heimat schirmen, sind Henschelaner dabei.

Aus den zahlreichen Briefen und Karten greifen wir zunächst einige Zuschriften aus Griechenland heraus. Von dort schickte uns Major und Gruppenkommandeur A. von Winterfeldt (KA Ausland) eine anschauliche Schilderung von einem erfolgreichen Stuka-Angriff seiner Gruppe auf einen vollbesetzten englischen Truppentransporter südlich des Peloponnes, der durch einen Bomben-Volltreffer in den Oelkessel zum Sinken gebracht wurde.

Soldat Willi Peschges, M 5, und Oberleutnant Paul Wahl, Betriebsingenieur in CS, bestätigen erneut die große Haltbarkeit und die Leistungsfähigkeit der Henschelwagen, die sich bei dem Vormarsch auf dem Balkan bis in den südlichsten Zipfel Griechenlands aufs beste bewährten.

Aber auch aus Nordafrika, aus der libyschen Wüste kommt die gleiche Bestätigung durch ein Schreiben des Arbeitskameraden H. Caub, Werkstatt B, der augenblicklich als Unteroffizier den Afrikafeldzug mitmacht. Ebenfalls aus Libyen gedenkt der Henschelaner Heinz Freidinger, Reparaturwerkstatt Berlin-Mariendorf, der Arbeitskameraden. Er sandte das untenstehende Bild. Stabsfeldwebel H. Eckel, Werkschutz Mittelfeld, war am Bau der zweitgrößten Eisenbahnbrücke dieses Krieges, der General-Will-Brücke über die Save, beteiligt, die in der Rekordzeit von 5 Wochen durch unsere schnellen und tapferen Eisenbahnpioniere errichtet wurde.

Aus Frankreich schickten uns die Henschelaner Tscheuschnier (HFW) und K. Hofacker, Tenderbau Rothenditmol, begeisterte Briefe über die nie versagenden Henschelwagen.

Dasselbe berichtet Unteroffizier Swoboda, Fotoabteilung, aus Norwegen.

Auch vom neuen Kriegsschauplatz im Osten liegen verschiedene Briefe vor. Feldwebel Ihme, Lok. Montage, schilderte in anschaulicher Weise den ersten Tag des Einsatzes am denkwürdigen 22. Juni. Die Eisenbahn-pioniere hatten die Aufgabe, sofort hinter der vorrückenden Infanterie Eisenbahnlinien und Eisenbahnbrücken herzurichten und die russische Bahn umzu-spuren. Doch: „es war unmöglich, den braven Truppen zu folgen. Zu rasch war ihr Tempo. Viele von den Heim-



Henschelwagen auf dem Wege nach dem Osten

Foto: Gefr. K. Mahler



Ein Marine-Urlauber erzählt den Arbeitskameraden Werkaufnahme H & S

gebliebenen möchten wohl hier dabei sein, statt zu Hause Überstunden zu machen. Nun auch hier gibt es Schattenseiten. Von morgens 3 bis abends 10 Uhr ist ein schwerer und langer Tag. Da klebt das Hemd. Dazu der Durst und die Qual der verdammten Insekten. Ein herzlicher Fluch oder ein beißender Witz ändert meist die Stimmung zum besten.“ Kamerad Ihme schließt: „Macht es auch so und dann Hand in Hand weiter mit uns als verbundene Kameraden für Führer und Vaterland.“ Obergefreiter H. Decker, Werkstatt B, schrieb zuversichtlich von den schweren Kämpfen am Eismeer. Gefr. Hans Glorius, Werkschutz Kassel, erhielt das EK II. und Unteroffizier Karl Wittig, Gießerei, das Verdienstkreuz II. Klasse mit Schwertern.

Bombengeschwader überfliegt den Wardarfluß in Griechenland

Aufnahme: Wolfgang Bartels jr.



Deutsche Soldaten mit Italienischen Kameraden in der libyschen Wüste

Aufnahme: Unteroffz. H. Caub



Deutscher Truppenteil überquert das Balkangebirge. An der Spitze ein Henschelwagen

Aufnahme: Oblt. Wahl





FÜR FÜHRER UND VATERLAND GABEN IHR LEBEN DIE ARBEITSKAMERADEN

Günter Vogel

Zeichner bei H & S TB 3
geboren am 10. April 1922 in Kassel
Eintritt bei H & S am 7. April 1936
Gefallen am 23. Mai 1941 auf See

Wolfgang Schulze

Graphiker in der Werbeabteilung H & S
geboren am 7. Nov. 1919 in Kassel
Eintritt bei H & S am 3. Juli 1939
Gefallen im Juni 1941 auf Kreta

Martin Rohlfase

Lackierer bei H & S
geb. am 2. Oktober 1919 in Wellerode
Eintritt bei H & S am 22. Februar 1939
Gefallen am 18. Juni im Westen

Karl Wüst

Schlosserlehrling bei H & S
geb. am 29. Juni 1917 in Kassel
Eintritt bei H & S am 3. April 1934
Gefallen am 25. Juni im Osten

Erich Brinkmann

Nietenwärmer bei H & S
geb. am 10. März 1917 in Kassel
Eintritt bei H & S am 13. Dez. 1934
Gefallen am 6. Juli im Osten

Wilhelm Eifert

Schmied bei H & S
geb. am 20. Juni 1914 in Spangenberg
Eintritt bei H & S am 8. Juni 1939
Gefallen am 26. Juni im Osten

Wilhelm Balkenhol

Schreiner bei H & S
geb. am 3. Juni 1912 in Elleringhausen
Eintritt bei H & S am 2. März 1939
Gefallen am 22. Juni im Osten

Friedrich Jekus

Prüfer bei H & S
geb. am 29. Juni 1911 in Berlin
Eintritt bei H & S am 20. Juni 1938
Gefallen am 22. Juni im Osten

Heinrich Reiger

Dreher bei H & S
geb. am 31. Mai 1913 in Niedervellmar
Eintritt bei H & S am 5. April 1937
Gefallen am 28. Juni im Osten

Anton Riedel

Revolverdrehen bei H & S, Werkstatt B
geb. am 28. März 14, Johannisberg (Rheing.)
Eintritt bei H & S am 10. März 1939
Gefallen am 3. Juli 1941 im Osten

Martin Klebe

Schlepper bei H & S (Ihringshausen)
geb. am 13. August 1919 in Wattenbach
Eintritt Zeche Stellberg am 8. Nov. 1935
Tödlich verunglückt am 7. Juli 1941

Karl Möser

Schreiner bei H & S
geb. am 25. Juni 1919 in Kassel
Eintritt bei H & S am 30. Sept. 1937
Gefallen am 12. Juli im Osten

Albert Lutteropp

Schlosser bei H & S
geb. am 5. Oktober 1919 in Kassel
Eintritt bei H & S am 24. April 1934
Gefallen am 30. Juni im Osten

Jean Sadi

Nietenwärmer bei H & S
geb. am 29. August 1912 in Kassel
Eintritt bei H & S am 21. März 1929
Gefallen am 16. Juli im Osten

Günter Sifcher

geb. am 24. Juni 1920 in Berlin
Eintritt bei HFW am 27. Juni 1940
Gefallen am 3. Juli im Osten

Werner v. Prondzinsky

geb. am 20. Juni 1914
Eintritt bei HFW am 1. März 1937
Als Soldat verstorben

Willi Sobjinski

geb. am 23. Mai 1917
Eintritt bei HFW am 5. Dezember 1936
Tödlich verunglückt beim Militär
am 8. Mai 1941

Robert Weerth

geb. am 10. Januar 1912
Eintritt bei HFW am 12. Dezember 1939
Beim Einsatz in Kreta gefallen

Ehre ihrem Andenken!

Weitere Verleihungen von Kriegsverdienstkreuzen II. Klasse

In den letzten Wochen wurden weitere Henschelaner mit dem Kriegsverdienstkreuz ausgezeichnet. Während Direktor Dr. R. A. Fleischer, Betriebsleiter H. Eidenmüller M 6 und Meister K. Viereck M 6 diese ehrenvolle Auszeichnung durch den Kommandeur des Rüstungsbereichs, Major Holst, im Mai überreicht wurde, erfolgte die Aushändigung des Kriegsverdienstkreuzes II. Klasse an die nachstehend aufgeführten Gefolgschaftsmitglieder bei H & S am 23. Juli im Hauptverwaltungsgebäude in Kassel in feierlicher Form. Wiederum nahm Major Holst die Verleihung vor.

A. Anbuhl, H & S, Leiter der Wirtschaftsabteilung	G. Müller, H & S, kaufm. Direktor
F. Boller, H & S, Automatendreher Mittelfeld	W. Müller, H & S, Hauptbetriebsobmann
L. Brockmann, H & S, Heizer im Versorgungsbetr.	Chr. Ose, H & S, Feuerschmied in der Kesselschmiede
E. Burhenne, H & S, Schlosser in der Kesselschmiede	K. Pfetzing, H & S, Ingenieur Werkstatt C
K. Jacob, H & S, Schlosser in der Lok.-Montage	W. Seitz, H & S, Stoßer im Lok.-Bau
R. Ulke, H & S, Elektriker, elektr. Reparaturwerkstatt	

Bei HFM in Altenbauna wurden mit dem Kriegsverdienstkreuz II. Klasse die Vorarbeiter F. Arlt und K. Brede ausgezeichnet.

Wir beglückwünschen unsere Arbeitskameraden zu ihrer hohen Auszeichnung, in der wir zugleich eine Ehrung der Gesamtgefolgschaft erblicken.

Im Anschluß an die Verleihung des Kriegsverdienstkreuzes in Kassel suchten Major Holst und Direktor Dr. Fleischer im Krankenhaus bzw. in der Wohnung die derzeit krank darniederliegenden Gefolgschaftsmitglieder Seitz und Jacob auf, die sich über den Besuch und die ihnen verliehene Auszeichnung sehr erfreut zeigten.



HENSCHEL-FLUGZEUGE IM OSTEN

Sechs Ratas gegen eine Henschel Hs 126 / 45 Minuten Kampf
10 Meter über dem Erdboden

VON KRIEGSBERICHTER WERNER MÜLLER

PK . . . Kurz hinter der vorgehenden Infanterie schwebt ein deutscher Nahaufklärer über einem Acker aus, rollt auf dem Boden, sackt ein wenig ab und überschlägt sich. Beobachter und Flieger klettern etwas verstört aus der sonst heilgebliebenen Maschine heraus. Es ist selbstverständlich, daß wir ihnen sogleich zu Hilfe eilen. Der Beobachter, Oberfeldwebel K., ist leicht verletzt, sonst ist ihnen nichts passiert. Auf unsere Fragen nach ihrem Einsatz erzählen uns die beiden Flieger, daß sie in einen harten Luftkampf mit sechs Ratas verwickelt worden sind und wegen Benzinmangels hier eine Notlandung vornehmen mußten. Wäre nicht der Graben auf dem Acker gewesen, so wäre auch die letzte Phase dieses Unternehmens glücklich verlaufen. „Wir hatten den Auftrag“, so berichtet Oberfeldwebel K., nach einigem Zögern, auf unsere Fragen, „von Luck aus ein Reihensbild zu fliegen. (Die Luft-Nahaufklärer sind lediglich mit Abwehrwaffen für den Notfall ausgerüstet). Als wir uns bis auf 10 km unserem Ziel genähert hatten, griffen uns plötzlich drei feindliche Jäger an. Es begann ein wildes Kurven. Mein Kamerad, der Flugzeugführer Gefreiter H., befand sich auf seinem ersten Feindflug. Die drei Ratas versuchten zunächst, uns einzukreisen und uns nach Osten abzudrängen. Durch ein glückliches Manöver gelang es dem Flugzeugführer, die Gegner zu unterfliegen und nach Westen durchzubrechen. Wir hatten hierdurch zwar gute 500 m Flughöhe verloren und der nun beginnende Luftkampf spielte sich in einer Höhe von 10—80 m über dem Erdboden ab. Nur durch das geschickteste Manövrieren und ruckartige Herumwerfen der Maschine gelang es, den hochwertigen Sowjetjägern mit unserem, im Verhältnis sehr langsamen Nahaufklärer im entscheidenden Augenblick jedesmal zu entkommen. Wir haben bei diesen Luftkämpfen die hervorragenden Flugeigenschaften unserer Maschine kennengelernt. Mit 90 Grad Neigung rasten wir ganz niedrig über den

Erdboden dahin, so daß zwischen Tragflächenspitze und Boden oftmals nur ein Meter Zwischenraum blieb. Bei einem der feindlichen Angriffe bekam ich einen Gegner mit einem Maschinengewehr so glücklich zu fassen, daß er sofort brannte und senkrecht zu Boden stürzte. Von den beiden anderen Angreifern wurden wir hier äußerst schwer bedrängt. Der Luftkampf spielte sich mehrere Minuten über der Aufschlagstelle des Gegners ab, der sogleich am Boden ausbrannte. Einige Minuten später stießen plötzlich drei weitere Ratas auf uns herab, so daß sich die Zahl der Feinde auf fünf erhöhte. Immer toller wurde das Kurven. Wir hatten bereits die letzte Patrone verschossen, da ließen die Sowjetjäger von uns ab in der Annahme, daß wir uns bereits über deutschem Raum befanden.

Ein Feldflugplatz — mit Vorsicht zu genießen



Die rote Kontrollampe brannte schon einige Minuten, ein Zeichen, daß wir sofort zur Landung schreiten mußten. Als wir auf dem dortigen Flugplatz zur Landung ansetzen wollten, erhielten wir plötzlich starkes Flakfeuer, das jedoch viel zu hoch lag. Die Feinde waren also noch in der Stadt. Mit den letzten Benzinreserven überflogen wir nun glücklich die vordersten deutschen Linien und schritten sodann sogleich zur Landung, die auch geglückt wäre, wenn dieser verfl... Graben nicht gewesen wäre. 45 Minuten hat dieser Luftkampf gedauert und mindestens 60 Angriffe haben die Sowjetjäger geflogen.

Der Hexenkessel im Morgengrauen

Die Feuerwalze der Artillerie im Zusammenwirken mit unseren Nahauflärern — Mit den ersten Sturmbooten über den Bug — Sowjetrussische Kampfflugzeuge im Gegenangriff

Von Kriegsberichter Harald Wachsmuth

PK... Der Bug mag hier etwa zweihundert Meter breit sein. Jenseits des Stromes, der sich träge nordwärts zieht, liegt die endlos weite Fläche ehemals polnischen Gebietes, das kraft deutscher Waffenleistung Sowjetrußland zufiel und nunmehr Aufmarsch-Basis der Roten Armee gegen Deutschland wurde...

Vor Stunden haben wir auf unserem Feldflugplatz aus dem Munde unseres Staffelf kapitäns den Befehl des Führers an seine Ostarmee vernommen und wissen nunmehr, daß in dieser Nacht ein neuer Entscheidungskampf beginnt, der der Sowjetunion und ihrer Bolschewistenarmee die eindeutige Antwort der nationalsozialistischen Wehrmacht erteilen wird.

Nicht weit von der Grenze liegt der Feldflughafen unserer Nahauflärer, die beim bevorstehenden überraschenden Angriff das Feuer der Artillerie leiten und vor der Linie unserer vorstürmenden Infanterie das Gelände erkunden sollen. Um das Zusammenwirken zwischen den Flugzeugen unserer Aufklärerstaffel und der Artillerie verfolgen zu können, bin ich in die Nähe des Einsatzraumes gefahren und habe Stellung bei den Pionieren am Fluß bezogen, die hier als Erste Fähren und Brücken zu bauen haben, über die dann die bereitstehenden endlosen Kolonnen des Heeres rollen werden — die Panzer und Panzerspähwagen, die Hunderte von Geschützen und Flugabwehrkanonen, die Kolonnen der motorisierten Infanterie, die unendlichen Massen des Nachschubes an Munition und Verpflegung, Brennstoff und Öl, Ersatzteilen und Geräten.

Es ist kurz nach Mitternacht. Noch ist nicht das geringste von all den Massen an Truppen und Fahrzeugen zu sehen, die in weitem Umkreis in den Wäldern in Stellung liegen. Nur von Zeit zu Zeit pirschen sich einzelne Gruppen Sturminfanteristen feldmarschmäßig nach vorne zum Bug. Meldereiter jagen quer durch die weiten Kornfelder, von Zeit zu Zeit ist das Motorengeräusch eines Kraftfahrers zu hören, das sich dann in der Ferne verliert. Nur vorne, wenige Meter vom Fluß entfernt, herrscht mehr Leben. Pioniere schleppen die letzten Balken, Pontons und Träger; wir unterhalten uns mit gedämpfter Stimme, immer wieder schauen wir mit dem Glas hinüber auf das andere Ufer, wo sich aber nichts regt; zeitweise dringt Hundegebell zu uns herüber, ein Zeichen, daß dort die Sowjetrussen noch auf sind. Dann liegt eine unheimlich anmutende Ruhe über dem Gelände beiderseits des Bugs. Unsere Landsr haben sich irgendwo hingehauen, um noch eine oder zwei Stunden vor dem großen Entscheidungskampf zu schlafen... Im Osten bricht der neue Tag an. Wir stehen auf einem Hang am Bug und blicken auf die Uhr — noch wenige Minuten trennen uns von der großen Offensive. Die Mannschaften stehen bereit. 3,15 Uhr: Ein einziger gewaltiger Donnerschlag eröffnet den höllischen Reigen! Soweit das Auge reicht, nichts als das Aufblitzen krepierender Geschosse jenseits des Bugs. Es ist ein Hexenkessel unvorstellbarer Art! Und in das Donnergetöse der Artillerie mischt sich das Hämmern der Maschinengewehre, die das gegenüber-

liegende Flußufer bestreichen. Zur gleichen Minute aber setzen die Infanteristen über den Strom; Schlauchboote liegen dicht gedrängt nebeneinander. Ich weiß nicht, wieviel es sind, es ist unmöglich, sie zu zählen! Fieberhaft paddeln die Infanteristen, schon erreichen die Ersten das feindliche Ufer! Da haut eine MG-Garbe mitten in ein Schlauchboot — das Boot sinkt ab, schwimmend erreichen die Männer das Ufer und verbinden sofort ihre verwundeten Kameraden! Die ersten Dörfer, die mit sowjetrussischen Truppen belegt sind, stehen nach wenigen Minuten in Flammen; die primitiven ostpolnischen Häuser mit den Strohdächern sind vor dem zehrenden Feuer nicht mehr zu retten.

Jetzt beginnen die Pioniere mit dem Brückenschlag. Die Männer springen nackt ins Wasser und rammen die ersten Pfähle in den Grund. Inzwischen sind vom jenseitigen Ufer die ersten Sturmboote zurückgekehrt; mein Kameramann und ich springen in eines der Boote und setzen mit über. Noch immer dauert das Getöse der Artillerie an, noch immer peitschen hüben wie drüben die MG-Salven über den Bug. Wir bleiben aber unverletzt. Der Strom ist drüben sehr seicht, wir kommen nicht ganz bis an das Ufer heran — alles raus! Wir waten durch den letzten Teil des Flusses, das Wasser geht bis an die Knie, dann aber sind wir endlich drüben — auf sowjetrussischem Boden.

Die Sowjets ziehen sich in unvorstellbarer Eile zurück. Wir können kaum folgen; keuchend schleppen die MG-Schützen ihre Maschinengewehre und die Munitionskästen durch den Sand und Sumpf. Vereinzelt kommt es zu kleinen Gefechten. Mit entschärfter Pistole durchsuchen wir Feldstellungen und Unterstände — alles ist verlassen! Seit Beginn der Offensive ist noch keine Viertelstunde vergangen, da

tritt auch schon unsere Luftwaffe in Aktion!

Eine Gruppe Heinkelbomber zieht hoch über uns feindwärts. Tief unter ihnen unsere Nahauflärer. Sie leiten das Feuer der Artillerie und im Laufe der nächsten zwei Stunden verlegt sich die Feuerwalze Kilometer um Kilometer ostwärts.

Es mag gegen 5 Uhr sein, wir sind bereits fast sechs Kilometer in sowjetrussisches Gebiet eingedrungen, da melden sich die ersten Jäger. Vier von ihnen stürzen sich auf das He n s c h e I-Flugzeug unseres Leutnant B., das ich mit dem Feldstecher an der Buchstabenbezeichnung deutlich erkennen kann! Leutnant B. geht im Sturzflug nach unten — ein Jäger folgt — fieberhaft verfolgen wir den Ausgang des ungleichen Kampfes. Aber schon sind unsere eigenen Jäger zur Stelle — die Russen machen kehrt, während unsere Messerschmitts nunmehr in den Erdkampf mit eingreifen. Unser Nahauflärer aber kann in Ruhe seinen Funkverkehr mit der Artilleriestellung wieder aufnehmen...

5.30 Uhr. Unsere Jäger bekommen neue Arbeit. In niedriger Höhe nähert sich ein Verband sowjetrussischer Bombenflugzeuge. Was hatten sie nur für eine Vorstellung von der deutschen Abwehr, daß sie ohne jeglichen Jagdschutz fliegen! Hell schlägt das Feuer aus dem linken Motor, das Flugzeug kommt ins Trudeln, fängt sich nochmals, dann aber stürzt es senkrecht in die Tiefe und explodiert mit unvorstellbarem Getöse! Die anderen Flugzeuge überfliegen den Bug in Richtung unseres Flugplatzes. Nicht weniger als acht weitere Flugzeuge kommen zum Abschluß. Zwei Sowjetoffiziere retten sich durch Fallschirmabsprung und geraten in deutsche Gefangenschaft. Ihr erster und letzter Feindflug war nur von kurzer Dauer.

Nach zweieinhalb Stunden sind wir bis zur Linie vorgedrungen, die ursprünglich als Tagesbefehl vorgesehen war. Der Rückzug ist unvorstellbar, obgleich ihnen nur wenige MG-Kompanien gegenüberstehen; wir bilden die vorderste Spitze, denn unsere Panzer können erst nach Beendigung des Brückenbaues nachrücken und überholen, um dann mit der bekannten Schlagkraft vorzustoßen!

Wie werden die Soldaten der sowjetischen Armee sich verhalten, wenn ihnen erst die Panzer auf den Hals rücken? Das sind die Gedanken wohl von uns allen, während wir immer weiter vorstürmen in den endlosen öden Raum der Sowjetunion...

JAPANISCHER BESUCH IN SCHÖNEFELD



3 Aufnahmen: HFW

Im Rahmen seiner Deutschlandreise kam der bekannte japanische General Yamasita mit seinem Stabe und Konteradmiral Sakamaki (in Vertretung des japanischen Admirals Nomura) mit seiner Begleitung nach Schönefeld. Die beiden Abordnungen wurden durch Direktor Hormel, Direktor Frydag und Legationsrat Duckwitz (Berliner Büro) begrüßt. Eine eingehende Führung durch das HFW-Werk, wobei der Henschel-Kampfeinsitzer im Staffelflug durch Angehörige der Luftwaffe vorgeflogen wurde, verlief sehr erfolgreich. Die Japaner besichtigten die modernen Anlagen und die neuzeitliche Fertigungsweise der Henschel-Flugzeug-Werke mit großer Bewunderung. Auch die sozialen Einrichtungen unseres Werkes wurden angesehen und gewürdigt. Verschiedentlich hörten wir von der Begleitung der Kommissionführer, die zum Teil aus der japanischen Industrie stammt, daß die Verbindungen zwischen Henschel und Japan schon auf dem Lokomotivengebiet bestünden und hoffentlich auch auf weitere Werke des Konzerns ausgedehnt werden können. v. Abel

General Yamasita begrüßt den Chefkonstrukteur von HFW Niclaus



Direktor Hormel bei der Begrüßungsansprache



DIREKTOR HORMELS 60. GEBURTSTAG



Der 60. Geburtstag von Direktor Hormel war eine willkommene Gelegenheit für viele Angehörige des Werkes wie auch für viele Außenstehende, ihm ihre Wertschätzung und Treue in mancherlei Formen zu bezeigen. Im Rahmen einer Morgenfeier, die durch das Spiel der HFW Werkskapelle — insbesondere mit einem eigens eingeübten Ständchen — ausgestaltet und bei der auch der Stoßtrupp, der Ständige Werkfluchtenschutz sowie Abordnungen verschiedener Abteilungen zur Gratulation angetreten waren, überreichte Betriebsobmann Niewitz als Geschenk der Betriebsgemeinschaft die Plastik eines jungen Löwen, eine in Bronze gehaltene Arbeit des Bildhauers Prof. Gaul.

Des weiteren überreichte der Betriebsobmann zur Freude unseres Betriebsführers nebst einem herrlichen Rosenstrauß das stattliche Geschenk des Stoßtrupps I: die obenstehend abgebildete Spruchtafel, die die Stoßtruppleute in monatelanger Freizeitarbeit geschaffen hatten. Der Spruch soll bei der späteren Ausgestaltung des Gemeinschaftsraumes an einer Stirnwand seinen Platz erhalten.



Im weiteren Verlaufe des Vormittags wurde Direktor Hormel von seinen engeren Mitarbeitern die obenstehend abgebildete bronzene Tierplastik, eine Schöpfung von Prof. Esser, zum Geschenk überreicht, eine Eule, die als Symbol der Klugheit — wie Direktor Frydag bei der Überreichung andeutete — sinngemäß die vom Betriebsführer geübte Führung der großen Gefolgschaft von HFW anerkennen soll, wie zugleich das auf dem Sockel der Plastik sichtbare Relief von „Schönefeld“ das Lebenswerk Direktor Hormels wiedergibt.

Mittags erschien Herr Oscar R. Henschel in der Wohnung des Direktors Hormel und sprach zu seinen Geschenken dem Geburtstagskind die besten Wünsche aus.



Desgleichen gratulierten auch der Reichsverband der Luftfahrtindustrie und viele andere Freunde Direktor Hormels, der zudem vom Kasseler Henschel-Chor, vom Kolonialbund und nicht zuletzt von seinen HFW-Abteilungen mit Blumen erfreut wurde.

KLEINE MITTEILUNGEN

Oberschlesische Lokomotiv-Werke AG, Kattowitz

In das Handelsregister des Amtsgerichts Kattowitz wurde die Oberschlesische Lokomotiv-Werke AG, Kattowitz, eingetragen. Zu den Gründern gehört die Henschel & Sohn GmbH. in Kassel. Die Oberschlesische Lokomotiv-Werke AG erwirbt die bisherige „Erste Lokomotiv-Fabrik in Polen“ in Krenau (früher Chrzanow). Diesen Betrieb hatte die Henschel & Sohn GmbH. in Kassel bereits im September 1939 in kommissarischer Verwaltung übernommen und inzwischen auf deutsche Verhältnisse umgestellt. Wir haben im „Henschelstern“ schon wiederholt darüber berichtet.

Aus südafrikanischer Internierung

Kam nach etwa 4 monatiger Laufzeit eine neue Karte (siehe „Henschelstern“ Nr. 9 Jahrgang 1940) des Henschelaners M. Augustin an. Er schreibt einem seiner Bekannten u. a.: „In Gedanken bin ich bei Ihnen und allen anderen Kameraden. Im Glauben an Deutschland grüßt Sie...“

Ihre 200. Wehrmachtveranstaltung

beging im Henschelsaal in Kassel die KdF-Bühne Henschel. Das vielseitig neugestaltete Programm wurde von einer dankbaren Zuschauer-menge mit großem Beifall aufgenommen.

Jubiläumsmarsch im Werkrundfunk

Bei der Jubiläumsehrung im Werkrundfunk bei H & S wurden bisher verschiedene Märsche gespielt. Aus der Gefolgschaft ist die Bitte vor-

getragen worden, den Marsch zu spielen, den sich der einzelne Jubilar für seinen Ehrentag wünscht. Aufgrund dieser Anregung besteht in Zukunft die Möglichkeit, daß jeder Jubilar sich seinen Jubiläumsmarsch bestellen kann. Soweit kein Wunsch geäußert wird oder die entsprechenden Schallplatten nicht vorhanden sind, muß wie bisher ein anderer Marsch ausgewählt werden.

Aus Anlaß der diamantenen Hochzeit,

die in voller Rüstigkeit der 44 Jahre bei H & S tätig gewesene Modellschreiner Gustav Böhm beging, ehrte Henschelchor und Henschel-Orchester das Jubelpaar in einer schlichten Feier. Dr. Robert Henschel verlieh dem Jubilar die Ehrenmitgliedschaft des Henschelchors. Frau Henschel suchte mit ihrem Sohne das Jubelpaar in der Wohnung auf.

Die Feuerwehr der Firma Henschel & Sohn vereinigte ihre Mitglieder zum Kameradschaftsabend im Saal der Haushaltungsschule. Direktor Baumann wies in einer Ansprache darauf hin, daß Feuerwehr, Werkfluchtenschutz und Werkschutz eine Einheit darstellen, deren stete Bereitschaft und Opferwilligkeit die Arbeitsplätze und damit Deutschlands Wirtschaft und Schlagkraft schützen. Mit einem „Sieg-Heil“ auf den Führer und die Wehrmacht schloß Direktor Baumann seine Ausführungen. Das sich anschließende, von Heinrich Jahn vorbereitete gesellige Beisammensein wurde verschönt durch die Darbietungen des Henschelchors, des Henschelorchesters und der Henschel-KdF-Bühne.

Eine Henschel-Italia-Bühne

wurde für die zahlreichen bei H & S tätigen italienischen Arbeitskameraden eingerichtet. Sie hat am 5. Juli ihre erste Vorstellung gegeben, auf die wir noch zurückkommen.



2 Verkaufnahmen HFM

IM LEHRLINGSHEIM VON HFM

Für Lehrlinge, die fern der Heimat ihre Lehrzeit durchmachen, hat die Firma Henschel Flugmotorenbau in Kassel-Oberzwehren ein nettes und gemütliches Heim eingerichtet. Es liegt in schöner Umgebung, in der Nähe der Arbeitsstätte, nicht weit vom Altenbaunaer Walde.

Das Heim ist zweckvoll und anheimelnd eingerichtet. In den sauberen, freundlichen Stuben stehen große, geräumige Schränke und behagliche Betten, die wir „Mollen“ oder „Koffer“ nennen. In ihnen läßt es sich nach getaner Arbeit gut ruhen. Ein sonnig-heller Tagesraum ladet zum Verweilen ein. An einer Wand hängt ein großes Bild unseres Führers. Wenn unser Blick auf ihn fällt, dann erfüllt uns alle ein Gedanke: Diesem Mann haben wir es zu danken, daß für uns so gut gesorgt wird und daß wir auch fern der Heimat so schön wohnen können.

Wo so viele Jungen beisammen sind, muß natürlich Zucht und Ordnung herrschen. Dafür sorgt unser Heimleiter und HJ-Führer, Kamerad Eberitzsch. Er achtet darauf, daß der Tag im Heim reibungslos verläuft, und daß größte Sauberkeit herrscht. Gleich mit dem Wecken jeden Morgen 5 Uhr 25 beginnt unser Tageslauf. Eine elektrische Klingel läutet den neuen Arbeitstag ein. Wie der Blitz geht's aus den Betten. Dann steht auch schon der Heimleiter in der Tür und ruft zum Frühstück. Nach einem Dauerlauf durch die Siedlung werden auf der Heimwiese Freiübungen gemacht. Frisch und gestärkt kommen wir dann aus dem Waschraum zum Bettenbauen, das nach militärischem Vorbild peinlich genau erledigt werden muß. Punkt 6 Uhr verzehren wir den vom Küchendienst vorbereiteten Morgenkaffee, zu dem es frische Brötchen und Marmelade gibt. Bis zum Abmarsch ins Werk um 6 Uhr 30 werden alle

Räume noch sauber gemacht. Jeder Junge hat seinen bestimmten Dienst.

Nach getaner Arbeit im Werk marschieren wir ebenfalls geschlossen um 4 Uhr 15 nachmittags in unser Heim zurück. Wieder ist der Kaffeetisch gedeckt. Gemütlich sitzen wir beim Vesperschmaus.

Der Rest des Tages ist mit Schulung und Entspannung ausgefüllt. Der Aufenthalt im Tagesraum ist uns so gemächlich wie möglich gemacht. Das Radio spielt.

Die sauberen Schlafstätten



Kameraden haben sich zu einer Partie Schach oder zu einem anderen Spiel zusammengefunden. Andere sind in ein unterhaltendes oder belehrendes Buch vertieft. Einige gedenken mit einem Brief ihrer Angehörigen. Schweift der Blick ins Freie, dann sieht man keine finsternen Hinterhöfe, Schornsteine, Rauch und Schmutz, sondern ein freundliches Landschaftsbild mit grünen Bäumen und Feldern. In Kursen und Besprechungen werden weltanschauliche und technische Fragen behandelt, die für das spätere Fortkommen von Nutzen sind. Manchmal nimmt der Heimleiter sein Schifferklavier, wir spielen auf der Mundharmonika, zackige Fliegermärsche ertönen. Manchmal wird auch nach dem kräftigen Abendessen

ein Film vorgeführt. Punkt 20 Uhr 45 erinnert die Schelle daran, daß die Zeit für das Schuhputzen gekommen ist. Anschließend erfolgt nochmals eine peinlich genaue Hausreinigung. In jedes Eckchen fällt der gestrenge Blick des Heimleiters, nicht zuletzt in die Spinde, ob peinliche Sauberkeit herrscht. 21 Uhr 30 ruft die Klingel zum Schlafengehen. Der Heimleiter ruft uns ein „Gute Nacht“ zu, und bald schläft alles in wohlverdienter Ruhe. So ausgefüllt und abwechslungsreich verläuft Tag für Tag. Mit Freude geht's zur Arbeit, mit Freude kommen wir wieder ins Heim. Der Aufenthalt hier stärkt uns, etwas zu lernen und einzusetzen für unser Werk und Vaterland.
Lehrling Günter Geil

Für die Dienstverpflichteten bei HFM

wurde am 28. Juni ein fröhlicher Kameradschaftsabend veranstaltet, der bei allen Dienstverpflichteten freudigen Widerhall fand. Die KdF-Spielgemeinschaft erzielte mit dem flott gespielten Lustspiel „Ein glücklicher Familienvater“ einen großen Erfolg. Nicht minder starken Beifall erntete die Tanzgruppe mit ihren Darbietungen. Das zum ersten Mal mitwirkende Orchester umrahmte das Ganze mit ansprechenden Weisen. Am Auftrag der Betriebsführung hatte Assessor Wagner die zahlreich erschienenen Gäste begrüßt. Ebenfalls sprach noch Betriebsobmann Engel, der eine Wiederholung des wohl gelungenen Abends in Aussicht stellte.

*

In ähnlicher Weise wie bei HFM verstärkte auch ein Kameradschaftsabend bei Henschel & Sohn das Gefühl der Betriebsgemeinschaft zwischen Dienstverpflichteten und Werk. Auf diesem Abend wirkte u. a. die Henschel KdF-Bühne mit.

Sommerausflug des Henschel-Chors

Der Henschel-Chor führte seinen traditionellen Sommerausflug am 6. Juli 1941 durch. Von Kassel ging es über Guxhagen nach Büchenwerra; von dort durch den schönen Quillerwald zum Heiligenberg. Bei den verschiedensten Gelegenheiten wurden unter Leitung von Musikdirektor Hallwachs Lieder wirkungsvoll zu Gehör

gebracht. Auf dem Heiligenberg wurde der Chor durch den Kreisleiter und in Gensungen durch den Bürgermeister herzlich begrüßt. Nach einigen fröhlichen Stunden wurde die Heimfahrt von Gensungen angetreten. Die Arbeitskameraden Heß und Jahn hatten in jeder Weise für den guten Verlauf Sorge getragen.



Die deutsche Sprache und die Welt

In diesem Kriege geht es um Entscheidungen von säkularer Art, die auf Jahrhunderte hin das kommende Antlitz des Planeten bestimmen werden. Mit an wichtiger Stelle steht die Frage der Sprachen. Leider ist in der Vergangenheit von unserem Volk der kämpferische Einsatz für seine Sprache nicht so stark gewesen, wie er hätte sein müssen. Daß die Folgen für die Verbreitung unserer Muttersprache nicht schlimmer gewesen sind, findet seinen Grund in der Unzerstörbarkeit ihres Wesens.

Im Jahre 1938/39 stand die englische Sprache an der Spitze aller Welt Sprachen. In Großbritannien und in Irland waren es 50 Millionen, in den USA 126 Millionen, große Teile von Kanada, Australien und den Kolonien sprechen auch Englisch, dazu kommt noch die Handelssprache, das Pidgin-Englisch im Fernen Osten. Zusammen ergibt das ungefähr 240 Millionen Menschen. Dann kommt aber schon unsere Muttersprache mit einer Verbreitungszahl von mindestens 115 Millionen. An dritter Stelle folgt Frankreich mit 100 Millionen, dann Spanien mit 95 Millionen und Portugal mit 40 Millionen. Diese Aufstellung berücksichtigt natürlich nicht Rußland, da es sich vor allen Dingen auch um Sprachgruppen jenseits der Ozeane handelt.

Erst die Einigung im zweiten Reich gab auch der deutschen Sprache wieder eine neue Stoßkraft in allen Erdteilen. Der oft gemachte Vorwurf, der Deutsche behaupte seine Sprache in der Fremde nicht so stark wie der Engländer, ist nur bedingt richtig. Mag vielleicht in diesem oder jenem Siedlungsgebiet der Neuen Welt der Deutsche zu leicht die herrschende Sprache, also in diesem Falle das Englische, angenommen haben, so beweisen andere deutsche Siedlungsgebiete gerade das Gegenteil. Man denke z. B. nur an die Baltendeutschen, unsere Landsleute im ehemaligen Polen und in Bessarabien. Ganz zu schweigen von den Deutschen in Siebenbürgen und von dem heldenhaften Kampf unserer Volksgenossen um das Recht ihrer Muttersprache in der ehemaligen Tschechoslowakei. Auch im Elsaß hat der Deutsche immer seine Mundart bewahrt, trotz mancher heute komisch erscheinenden französischen Redewendungen, die aus einer zeitbedingten mangelnden völkischen Einstellung hier und dort in die Sätze eingestreut wurden.

Jetzt stehen wir vor völlig neuen Tatsachen. Die ungeheuren politischen, militärischen und wirtschaftlichen Erfolge der Epoche Adolf Hitlers haben der Ausdehnung unserer Sprache eine ganz neue Grundlage gegeben. Stärkste völkische Kräfte sind durch die Umsiedlung im Osten ins Reich heimgeholt und ergeben hier eine verbreiterte Basis des deutschen Lebensraumes. Die Menschen, die aus dem Osten dank der genialen Tat des Führers im Zuge einer neuen Völkerwanderung ins Großdeutsche Reich heimgeholt wurden, sind bestes deutsches Volksgut. Beweis ist ihr zähes Festhalten an der Muttersprache, auch unter den allerschwierigsten Umständen. Auch in der Westmark wird sich Deutsch die Stellung wieder erobern, die es einst in den großen Tagen des Deutschen Reiches innegehabt hat, ehe politische und konfessionelle Kurzsichtigkeit das Reich der Salier und Hohenstaufen zerbrachen.

Die Engländer haben immer behauptet, daß ihre Sprache den Kaufahrtschiffen aus London und Liverpool im Kielwasser gefolgt wäre. Wenn diese Auffassung stimmt, dann wird jetzt die deutsche Sprache in erhöhtem Maße den Handelswegen unserer Kaufleute wieder folgen, wie sie es schon einst in so gewaltigem Maße zur Zeit der Hanse getan hat. Aber ein noch tieferer Grund läßt uns hoffen, daß die deutsche Sprache ihren Siegeszug über unsere Erde antreten wird; denn sie hat ein bedeutend stärkeres moralisches Recht dazu als die englische. Das Wort moralisch gilt hier im Sinne höchster Kulturleistung. Wie die deutsche Musik mit der italienischen zusammen die Künsterin europäischen Wesens in allen Kontinenten gewesen ist, so

hat die Sprache der großen deutschen Dichter und Denker, der Gelehrten und Ingenieure der heutigen Welt etwas Neues zu sagen. Die Ausdehnung einer Sprache hat immer und zu allen Zeiten als Vorbedingung eine große Epoche des betreffenden Volkes zur Grundlage gehabt. Auf Ludwig XIV. und sein Zeitalter folgte der Siegeszug der französischen Sprache über Europa. So wird auch jetzt das Zeitalter Adolf Hitlers der deutschen Sprache ungeahnte Ausdehnungsmöglichkeiten geben. Unser Volk hat der Welt noch unendlich Wichtiges, Schönes und Großes zu verkünden, und darum wird diese Welt die Sprache eines Volkes lernen, das zu den ersten Kulturnationen unserer Erde gehört.

*

Unsere Sprachecke „Gutes Deutsch“

Der erste sprachsportliche Wettkampf, zu dem wir in der letzten Nummer des „Henschelsterns“ aufforderten, hat eine gute Aufnahme gefunden. Es haben sich Arbeitskameraden aus den Büros und Werkstätten beteiligt. Die Lösungen sind zum Teil recht gut, sie haben uns jedoch nicht alle befriedigt. Das war beim ersten Versuch auch nicht zu erwarten. Es geht uns in erster Linie darum, das Sprachempfinden für „Gutes Deutsch“ erst einmal zu wecken und alsdann immer weiter zu fördern. Das kann nur durch dauernde Übung erreicht werden. Die Einsendungen folgender Arbeitskameraden verdienen besonders hervorgehoben zu werden:

Hannelore Liebisch, Heeresabnahme II; Joseph Weinrich, BB 8; Ruprecht Keim, KA Kundendienst; K. Starck, Kraftwagenbau; Frau K. Edel, KA Kundendienst; Kurt Kramer, Einkauf; Wilhelm Fritze, Einkauf E R, L. Wachenfeld, KA Kundendienst; Edgar Henkel, Lager 10; K. Heise, Kesselmontage; Wilh. Leck, EV; K. Winter, Finanzbuchhaltung; Herm. Böhm, HFW.

Die besten Preisträger haben Buchspenden erhalten. Wir danken allen Arbeitskameraden für ihre Mitwirkung.

Diesmal kommen wir mit einer anderen Aufgabe:

Jeder Arbeitskamerad soll über ein Ferien-erlebnis irgendwelcher Art berichten. Dabei ist auf „gutes Deutsch“ besonderer Wert zu legen.

Die besten Berichte, die bis zum 15. September 1941 an die Schriftwaltung des Henschelsterns zu senden sind, werden ausgezeichnet und veröffentlicht. Wir würden uns freuen, wenn wir auf eine recht große Beteiligung rechnen könnten.

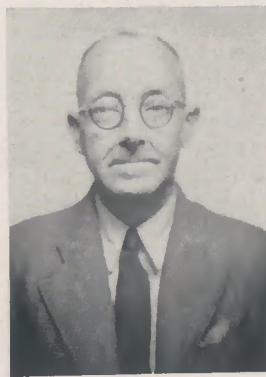
Schriftwaltung „Henschelstern“

100 Jahre im Hause Henschel

Ein schönes Beispiel der Betriebstreue und Betriebsanhänglichkeit bietet die alte Henschelaner-Familie L ö d i n g. Am 27. Mai 1941 waren es genau 100 Jahre her, daß der erste L ö d i n g als 23 jähriger Maschinenbauer in die Firma Henschel & Sohn eintrat. 53 Jahre lang hat August L ö d i n g als Werkstatt-Vorarbeiter treu seine Dienste geleistet. Er war Spezialist in der Anfertigung von Steuerungen für Lokomotiven. Später hat er diese Arbeiten überwacht. Als er 1894 ausschied, stand sein Sohn, Friedrich August L ö d i n g, bereits 26 Jahre im Dienst der Firma. An der gleichen Stelle wie sein Vater wirkte er als Schlosser für Lokomotiv-Steuerungen. Feierte August L ö d i n g 1891 sein 50jähriges Jubiläum, so erlebte Friedr. Aug. L ö d i n g diesen Ehren- tag im Jahre 1918. Ein Jahr später wurde der Jubilar pensioniert. Zwei seiner Schwestern waren mit Henschelanern verheiratet. Von den 5 Söhnen Friedrich August L ö d i n g s traten 3 in



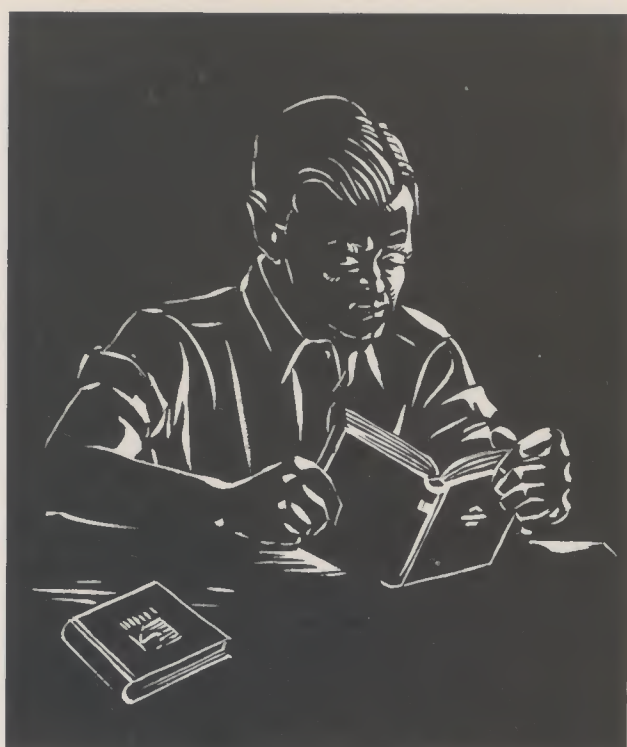
Friedrich Löding



Julius Löding

die Firma Henschel & Sohn ein, und zwar Ludwig L ö d i n g 1903 als Schlosser in die Werkstatt M1a, Friedrich L ö d i n g 1901 als Lehrling und Julius L ö d i n g ebenfalls als Lehrling. Die beiden ersten sind heute noch bei Henschel & Sohn tätig. Ludwig L ö d i n g, ursprünglich Schlosser für Lokomotiv-Steuerungen, ist heute im Autobau M31 tätig. Den Weltkrieg machte er als ehemaliger aktiver Marinemann mit. Er befuhr Ostasien und die Südsee. Friedrich L ö d i n g arbeitete zunächst ebenfalls unter seinem Vater an Lokomotiv-Steuerungen, bis er 1933 aus

Gesundheitsgründen der Postabteilung in der Hauptverwaltung zugeteilt wurde. Drei Generationen hindurch haben die L ö d i n g s fleißig und gewissenhaft ihre Arbeitskraft unserem Werk gewidmet. Direktor Dr. Hinz erfüllte eine Ehrenpflicht, als er am 27. Mai d.J. die Brüder L ö d i n g empfing und ihnen nach Überreichung von Geschenken den Dank der Firma aussprach.



2 Zeichnungen: Müllerschön

Die Gefolgschaftsbücherei

bei H & S

Es gibt nichts Schöneres als mitten unter Büchern zu sitzen. Bücher sind Freunde, eine gute Gesellschaft; denn was in ihnen verankert ist, ist das Gedächtnis der Nation, und mancher Einsame lebt unter seinen Büchern in besserer Gesellschaft als der mitten im lärmenden Vergnügen. (Hans Schemm)

Bücher sind Kameraden und Helfer in allen Lebenslagen. Sie verschönern das Dasein, bereichern das Wissen, spenden Freude und geben Mut zum Durchhalten. Der Gewinn an Klarheit und Stärke für Seele und Charakter macht das Buch unentbehrlich. Die Gefolgschaftsbücherei hat die Aufgabe, möglichst allen Arbeitskameraden den Weg zum guten Buch zu weisen. Das Buch ist dem deutschen Arbeiter von jeher Zuflucht und Kraftquelle gewesen. Gerade in Zeiten besonderer Entscheidungen und erhöhter Anforderungen ist der Drang nach dem Buch offenbar, um nach der Tagesarbeit wirkliche Entspannung zu haben und den Feierabend würdig zu gestalten. Neben dem politischen und weltanschaulichen Schrifttum spielen fachliche und vor allem auch Unterhaltungsbücher eine wichtige Rolle.

Von unseren Arbeitskameraden war seit Kriegsbeginn immer stärker der Wunsch zum Ausdruck gebracht worden, zur Befriedigung des starken Lesebedürfnisses eine Gefolgschaftsbücherei einzurichten. Daraufhin machte die Betriebsführung auf der ersten Henschel-Kulturwoche 1940 von der beabsichtigten Erweiterung unseres Büchereiwesens Mitteilung und stellte einen namhaften Betrag zur Verfügung. Nach umfangreichen Vorarbeiten konnte Anfang dieses Jahres mit der Ausgabe der Bücher begonnen werden. Gegenwärtig umfaßt die Gefolgschaftsbücherei nahezu 1 500 Bücher, sie wird noch laufend ergänzt und vervollständigt.

Jeder Arbeitskamerad findet etwas für seinen Geschmack, sei es Ernstes oder Heiteres, Schweres oder Leichtes, Klassisches oder Neues, Unterhaltendes oder Bildendes. Die Gefolgschaftsbücherei umfaßt folgende Hauptgebiete:

Nationalsozialistisches Schrifttum; Geschichte, Volkskunde, Kulturgeschichte, Wirtschafts- und Sozialpolitik; Fremde Länder und Völker, Reisebeschreibungen; Erd- und Naturkunde; Technik; Sport und Spiel; Kunst, Literatur und Philosophie; Klassiker; Lebensbeschreibungen und Briefe; Kriegsbücher; Romane, Erzählungen, Unterhaltungsbücher, Gedichte; Sonstiges.

Ein neues Verzeichnis der Bücher ist in allen Werkstätten, Büros und Abteilungen zum Aushang gekommen. Notfalls wende man sich an die Leiterin der Gefolgschaftsbücherei (Frau Schausten, Haus-Apparat 201).

Die Beteiligung der Gefolgschaft war bisher erfreulich groß. Es muß jedoch unser Bestreben sein, der Bücherei weiterhin neue Freunde und Anhänger zuzuführen. Wer erst einmal ein Buch entliehen hat, wird bald zum ständigen Leser werden. Über die kostenlose Benutzung der Bücherei unterrichtet im einzelnen die Ausleih-Ordnung, die in der Bücherei aushängt und im Bücherei-Verzeichnis gleichfalls aufgenommen ist.

Sobald die Gefolgschaftsbücherei noch einen größeren Bestand aufzuweisen hat, ist in Aussicht genommen, auch in den Werken Rothenditmold und Mittelfeld eine Bücherausgabe einzurichten. Bis zu diesem Zeitpunkt besteht jedoch für die Arbeitskameraden dieser Betriebe die Möglichkeit, die gewünschten Bücher schriftlich oder mündlich zu bestellen und durch die Werkpost in Empfang zu nehmen.

Wir möchten die Leser der Bücherei im Interesse aller Arbeitskameraden herzlich und dringend bitten, die empfangenen Bücher unbedingt nach Ablauf der Leihfrist unverzüglich zurückzugeben. Wer sich nicht danach richtet, handelt unkameradschaftlich und setzt sich der Gefahr aus, von der weiteren Benutzung der Bücherei ausgeschlossen zu werden.

Es ist eine Gemeinschaftsaufgabe für Betriebsführung und Gefolgschaft, dem guten Buch den Weg in unsere Betriebsgemeinschaft zu ebnen. Gelingt es uns, die Gefolgschaftsbücherei so auszubauen, daß Weltanschauung, Geschichte des Volkes, Rassebewußtsein und Erbgesundheitsdienst, Wehrerziehung, Heimatliebe und Weltbekenntnis, Volkswirtschaft sowie Kultur und Kunst durch das Buch dem schaffenden Arbeitskameraden nahegebracht werden können, so ist damit ein Rad in Schwung gekommen, dessen Kraftwirkung für den Einzelnen und die Betriebsgemeinschaft sowie für die Lebenskraft der Nation nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Bei dem weiteren Ausbau der Werkbücherei, die in der gegenwärtigen Zeit von wachsender Bedeutung ist, werden uns als Losung die Worte Johann Gottlieb Fichtes vor Augen stehen:

„Dasjenige Volk, welches bis in die untersten Schichten hinein die tiefste und vielseitigste Bildung besitzt, wird zugleich das wichtigste und glücklichste sein unter den Völkern seiner Zeit, unbesiegbar für seine Nachbarn, beneidet von seinen Zeitgenossen und ein Vorbild der Nachahmung für sie.“

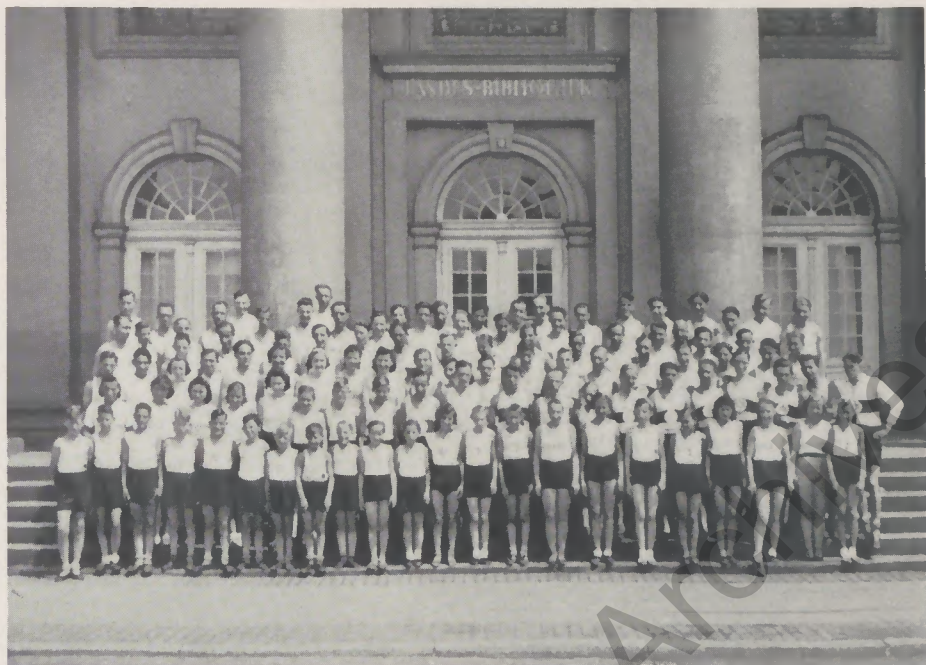
Dr. Schaefer II



Sport

bei H & S

Die Leibesübungen werden im Kriegsjahre 1941 in verstärktem Maße bei H & S betrieben. Alle Übungsgruppen und Wettkampfgemeinschaften werden laufend besucht. Wir wollen aber auch den letzten Henschelaner für den Betriebssport gewinnen. Jeder Arbeitskamerad muß wenigstens einen Feierabend in der Woche dem Turnen und Sport widmen. Erst wenn dieses Ziel erreicht ist, können wir von unserer Betriebsgemeinschaft sagen: Es ist eine Gefolgschaft in Leibesübungen.



Staffellauf Wilhelmshöhe

Das obenstehende Bild zeigt die Teilnehmer unserer Betriebs-sportgemeinschaft am traditionellen Staffellauf Wilhelmshöhe, der am 8. Juni 1941 auch in diesem Jahr unter zahlreicher Beteiligung der Kasseler Turnvereine und Betriebssportgemeinschaften durchgeführt wurde. Unter der geschickten Leitung unseres Arbeitskameraden Bereichsmännerturnwart Becker wurden die Staffeln glatt und reibungslos abgewickelt. Die Veranstaltung war eine schöne Werbung für den Gedanken der Leibesübungen, da die Laufstrecken mitten durch die Stadt führten. Unsere Läufer haben durch ihre starke und erfolgreiche Beteiligung einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen des Staffellaufs geliefert.



Frühjahrslauf

Im Rahmen des Sportappells der deutschen Betriebe haben wir am 15. Juni 1941 den Frühjahrslauf veranstaltet. Trotz verschiedener Schwierigkeiten war eine treue und wackere Schar angetreten. In dem herrlichen Auegelände haben die Teilnehmer Herz und Lunge gestärkt. Es ging kreuz und quer über Straßen und Hindernisse. Nach dem erfolgreichen Verlauf brachten die Turner und Turnerinnen den Wunsch zum Ausdruck, derartige Läufe in der schönen Kasseler Umgebung noch öfters durchzuführen. Zu einem Herbstwaldlauf wollen wir alle Freunde dieser Sportart wieder herzlich einladen. Jeder bringt einen weiteren Arbeitskameraden mit. Auf diese Weise werden wir auch hier bald die gewünschte Teilnehmerzahl erreichen.



4 Aufnahmen: J. Fromm

HENSCHEL TURN- UND SPORTWOCHE

*Die größte Kundgebung
im Kasseler Turn- und Sportleben*

vom 25. bis 31. August 1941

ARBEITSKAMERADEN! MACHT ALLE MIT!



Jugendbildnis C. A. Henschels

Großmeister der Deutschen Mechanik

Neues von Carl Anton Henschel

Am 19. Mai jährte sich zum 80. Male der Todestag von Carl Anton Henschel (1782—1861). Den Werdegang und die Arbeit dieses bedeutenden Mannes haben wir im „Henschelstern“ schon oft gewürdigt.

Carl Anton war der Sohn des Begründers der Henschelwerke. Er entwickelte den Betrieb seines Vaters aus dem Handwerklichen zu einer schon für damalige Zeiten großen und leistungsfähigen Fabrik. Die von ihm als junger Baumeister entworfenen und ausgeführten Maschinenbauten lassen bereits den nach immer neuen Erkenntnissen strebenden großen Techniker und Erfinder erkennen. Heute wollen wir uns mit einigen weniger bekannten und zum Teil noch nicht völlig erforschten Arbeiten und Eigenschaften C. A. Henschels beschäftigen.

Besonders die in jener Zeit vorwiegend in England betriebenen Forschungen und Versuche mit Dampfmaschinen gaben dem Ur-Urgroßvater des jetzigen Betriebsführers Anregung und Antrieb, den „gebändigten Dampf“ auch dem heimischen Maschinenbau nutzbar zu machen. Schon 1816 führte der damals noch als Leiter der Saline in Sooden tätige kurfürstliche Baumeister vor seinem elterlichen Hause, dem heute noch neben Vogts Mühle in Kassel in der Weserstraße stehenden Freyhause, dem Kurfürsten das Modell eines Dampfwagens vor. Mit dem Entwurf hatte er bereits 1803 begonnen. In seiner — später erschienenen — Schrift über die neue Konstruktion der Eisenbahnen gibt der Erfinder auch eine kurze Darstellung über seine Bemühungen zur Herstellung eines Dampfwagens. Das 1816 vorgeführte und ein Jahr später patentierte Holzmodell besaß eine Dampfmaschine zum Antrieb. Carl Anton Henschels Dampfwagen kann sowohl als Vorläufer der Henschel-Lokomotiven wie der Henschel-Kraftwagen gelten. Die Frage, ob Dampfwagen auf der Landstraße oder ob schienengebundene Dampfwagenzüge, bildete schon in den Anfängen des Dampfmaschinenbaues eine inzwischen immer noch nicht restlos geklärte Streitfrage.

Eine Auswertung hat dieser erste Dampfwagen in Kassel und Kurhessen nicht gefunden. C. A. Henschel hatte sich bald wieder neuen technischen Problemen

zugewandt. Obgleich sein Gesuch, aus dem kurhessischen Staatsdienst ausscheiden zu dürfen, abgelehnt worden war, erhielt er doch 1817 die Erlaubnis, als Teilhaber in die Fabrik seines Vaters einzutreten. Noch im gleichen Jahr wurde Carl Henschel, dem Vater, die Errichtung einer Dampfmaschinenfabrik genehmigt. Von nun an stand der weitschauende Geist Carl Antons dem Werk ausschließlich zur Verfügung, das bis 1837 in der Weserstraße und dann am Möncheberg gelegen war. Die umwälzende Bedeutung der Ausnutzung der Dampfkraft erkennend, erdachte er immer neue Pläne zur Vervollkommenung dampfgetriebener Maschinen. U. a. baute Henschel 1829 die erste Hochdruckdampfmaschine bis zu 100 PS. 1837 folgten Röhrendampfkessel, im gleichen Jahr erfand C. A. die Henschel-Turbine, ein Kreiselrad mit senkrechtem Wasserdurchfluß, die noch heute als ein hervorragendes Frühwerk deutscher Technik zur Ehre des Hauses Henschel im Deutschen Museum in München steht.

Die Krönung Henschelscher Maschinenbaukunst war der 1843 erbaute erste Fuldadampfer „Eduard“, über dessen Jungfernfahrt nach Bremen der „Henschelstern“ in Nr. 11/12 Jahrgang 1939 ausführlich berichtete. C. A. Henschel ist schließlich der Schöpfer der ersten Henschel-Lokomotive „Der Drache“, nachdem er aufgrund einer Studienreise nach England (1832) in technisch-wissenschaftlichen Artikeln immer wieder „die Eisenbahnsache als eine Wohltat für die Menschheit“ dargestellt hatte.

Dieser mit dem Ehrennamen „Großmeister der deutschen Mechanik“ ausgezeichnete geniale Kopf des Hauses Henschel war bei aller Größe von menschlicher Bescheidenheit und Schlichtheit. Ein Zeitgenosse von ihm, der kurhessische Archivrat Piderit, hat 1844 folgendes Bild von Carl Anton Henschel entworfen:

Anton Henschel, der älteste Sohn des Stückgießers Carl Henschel zu Cassel, war ein Mann der feinsten wissenschaftlichen Bildung und des besonnensten Nachdenkens, wodurch es ihm möglich ward, die kompliziertesten Maschinen auf die einfachsten Gesetze und Triebkräfte zurückzuführen und das ganze Maschinenwesen zu verbessern und zu vereinfachen. So fand man ihn oft in tiefstes Nachdenken versenkt, mit seiner Schnupftabakdose spielend, und dennoch wandte er sich gleich mit der gewohnten liebenswürdigsten Freundlichkeit dem Eintretenden zu, als ob er nur mit oberflächlichen Gegenständen beschäftigt gewesen wäre.

Aus C. A. Henschels Briefen und Schriften spricht ein seine Zeit weit überragender Denker, der heute endlich in der Geschichte der Technik den ihm längst gebührenden Ehrenplatz gefunden hat. W. B.

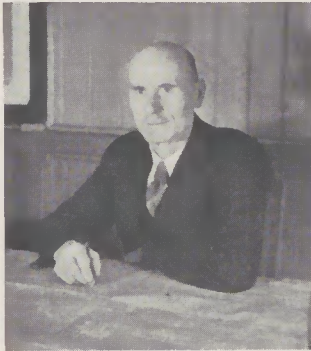
Das erste Gaslicht in Kassel

Stets Neuem zugeneigt und Freund jeglichen technischen Fortschritts, beschäftigte sich Carl Anton Henschel bereits 1803, kurze Zeit bevor er kurfürstlicher Baumeister an der Saline in Schmalkalden wurde, mit dem damals kaum entdeckten Gaslicht. Diese auf den Flamen Minkelaers zurückzuführende Erfindung, die zum ersten Mal in Deutschland 1799 in Dresden gezeigt wurde, führte Carl Anton Henschel den staunenden Kasselanern am 15. Mai 1803 vor. Dem Kasseler Heimatsschriftsteller Gustav Wentzell verdanken wir folgende Darstellung:

Am 15. Mai 1803 waren aller Häuser der Residenzstadt Kassel festlich „illuminiert“. Anlaß zu diesem Lichterschmuck war die feierliche Verkündigung, daß Landgraf Wilhelm IX. die Kurfürstenwürde angenommen hatte. Vor dem Eingang des umfangreichen Grundstücks an der Bremer Straße Ecke Königsstraße, das damals einen Lustgarten mit Blumenanlage, ein Naturtheater mit Bühne und halbkreisförmigem Zuschauerraum darstellte, stauten sich die Kasselaner, um die neuartige bis dahin nicht gesehene Festbeleuchtung zu bewundern. Carl Anton Henschel, das Haupt einer illustren Gesellschaft, die in dem Garten des Hofwerkmeisters Wolf häufig beisammen war und lustwandelte, hatte am Hauseingang vor der Freitreppe ein durch Gas erleuchtetes Transparent angebracht. Waren die prächtigen Anlagen, von denen heute noch die hohen Platanen gegenüber dem früheren Proviantamt zeugen, bereits von großer Anziehungskraft, so wurde sie noch durch die Gasbeleuchtung ungemein gesteigert. Erst 50 Jahre später ist sie in Deutschland allgemein eingeführt worden. Für das Kassel des Jahres 1803 war Carl Anton Henschels technische Pionierarbeit ein gewaltiges Ereignis.

Feiernthafel der Welt

DIE JUBILÄRE VON H & S



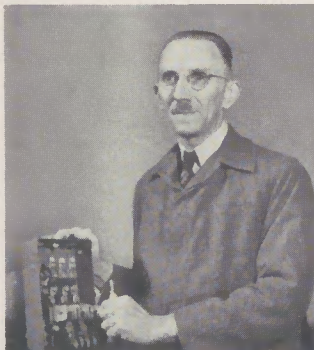
26. Mai 1941
Rudolf Groß
40 1899 als Schlosser bei H & S eingetreten, wirkt der Jubilar seit Jahrzehnten in der Lok.-Montage. Für Teilnahme am Weltkrieg erhielt Kamerad Groß das Verdienstkreuz und Frontkämpferabzeichen



11. Juni 1941
Eduard Roth
40 war seit 1900 27 Jahre Schmied bei H & S, dann Büroschreiber, jetzt Pförtner. Kriegsteilnehmer 1914-15. Auch er besitzt das Ehrenkreuz m. Schwert.



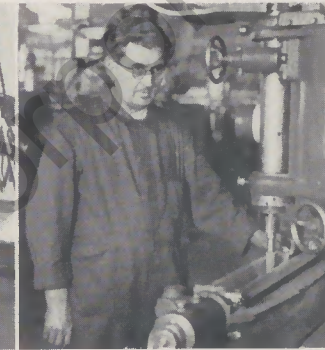
27. Juni 1941
Konrad Wohlfarth
40 kam 1898 zu H & S als Hilsschlosser, war 25 Jahre Bohrer, 12 Jahre bei der Werkpost und ist jetzt beim Werk-schutz. Erwarb als Weltkriegsteilnehmer das EK II und Frontkämpferabzeichen



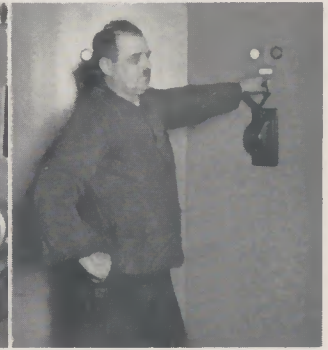
10. Mai 1941
Friedrich Schäfer
25 trat 1913 als Reparatur-schlosser in die Firma H & S. Nacheinander in der Kesselschmiede, Elektr. Zentr., Rothenditmol und Mittelfeld. Im Weltkrieg vorübergehend eingezog.



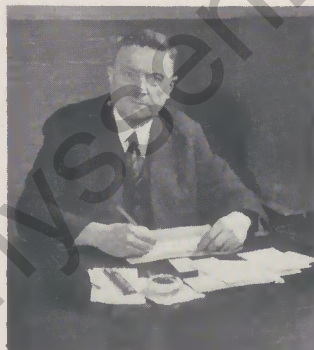
1. Juni 1941
Adolf Krayer
25 seit 1911 Expedient, heute kaufm. Angestellter bei HFM. Kriegsteilnehmer 1914-18. EK II und Verwundeten-Abzeich.



4. Juni 1941
Heinrich Beume
25 1915 als Schleifer bei H & S begonnen. Heute M 1. Erhielt als Kriegsteilnehmer EK II, Kl., silb. Tapferkeits-Med., Frontkämpferabzeichen und Verwundetenabzeichen in schwarz



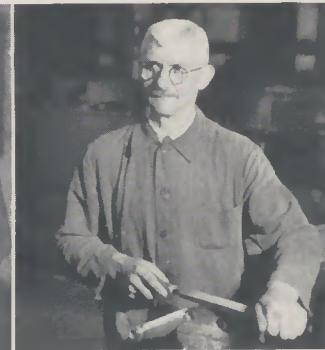
4. Juni 1941
Heinrich Hermann
25 begann 1913 als Elektr. Monteur zunächst in Rothenditm, dann 1934 in Mittelfeld. Kriegsteilnehmer 1914-18



7. Juni 1941
Eduard Henze
25 kam 1914 als Schlosser zu H & S. Heute Werkmeister in der Presserei. Besitzt als Weltkriegsteilnehmer das Verdienstkreuz



7. Juni 1941
Johannes Witzel
25 Ursprünglich Schleifer 1908-20 in A 1 dann M 1. Seit 1939 wegen Krankheit Werkzeugausgabe. Verwundeten- und Frontkämpferabzeichen



11. Juni 1941
Wilhelm Witzel
25 trat 1908 als Schlosser in die Firma. Seit 1939 Beifahrer M. 10. Verschiedene Montage-reisen. Kriegsverdienstkr. 14-18



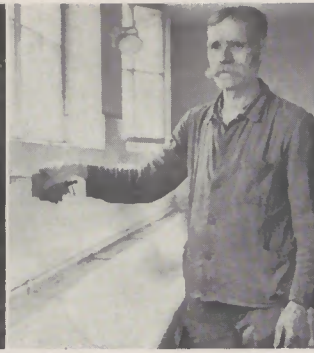
12. Juni 1941
Heinrich Fleck
25 1914 als Former begonnen. Bis 1926 i. d. Eisengießerei seitdem in der Leichtmetallgieß beschäftigt



25 12. Juni 1941
Jacob Jungmann
ist seit Januar 1915 bei
H & S als Presser tätig



25 13. Juni 1941
Adolf Krüger
begannt 1913 als Schlosser,
Lok.-Montage u.a. d. Chile-
Lokomotiven. 1935 Bremerhaven



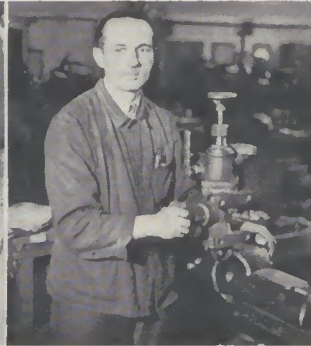
25 14. Juni 1941
Johann Homburg
trat 1909 als Härter in
die Firma H & S ein



25 18. Juni 1941
Konrad Rosenkranz
seit 1911 zunächst als
Hobler, dann als Prüfer, Lok-
Kontr. Frontkämpfer-Ehrenzeich.



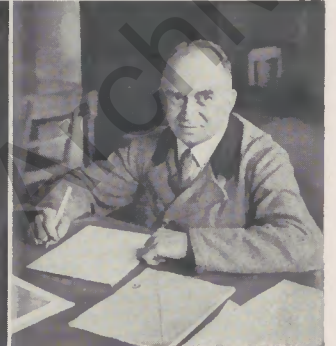
25 25. Juni 1941
Hermann Schulzki
als Schreiner 1913 zur
Firma Heute Vers Abtlg. EK II
aus dem Weltkriege



25 28. Juni 1941
Karl Meier
1915 als Schlosserlehrling,
dann Schlosser Lok.-Mont.,
seit 1924 Armaturenbau-Werkst P



25 28. Juni 1941
Heinrich Stüssel
eingetr. 1915 als Hilfs-
arbeiter, Kesselschmiede, 1923
Gubputzer Gießerei. EK II und
Ehrenkreuz



25 1. Juli 1941
Friedrich Reuter
begannt 1915 als Kupfer-
schmied, 1940 von Werkstatt
nach CS. Heute Zeitnehmer



25 5. Juli 1941
Oscar Riedel
Ursprünglich 1905-1938
Steindrucker, dann Bademeister
Heute Lichtpause



25 11. Juli 1941
August Strube
seit 1914 Dreher, erst
WE und Lok.-Bau. Seit Bestehen
des Autobaus hier beschäftigt



25 12. Juli 1941
Albert Stammer
begannt 1908 als Schlosser,
Lok.-Mont. Seit 1937 Werk-
feuerwehr. Ehrenkreuz des Welt-
krieges



25 13. Juli 1941
Simon Hartung
1913 als Schlosser be-
gonnen. WA und WE. Front-
kämpfer 1914/16. Ehrenzeichen



25 13. Juli 1941
Konrad Iseke
trat 1904 als Schmied
bei H & S ein. Erst Rothendit-
mold, dann Mittelfeld. Verwun-
detenabzeichen des Weltkrieges



25 19. Juli 1941
Karl Beinhauer
1915-32 Gesenkschmied.
Werkstatt H. D. Unfall nach M 11
seit 1940 Werkstatt A. Front-
kämpferabzeichen



25 23. Juli 1941
Otto Nachtigall
begannt 1910 als Werk-
zeugdreher WW, dann Rothendit-
mold, jetzt M 9. Verdienst-
kreuz des Weltkrieges

FAMILIEN-NACHRICHTEN



Henschel & Sohn, Kassel

Zwillinge:

Ernst, Karl, Erhard und Helmut, 25.6.41
Lorenz, Konrad, Dieter und Werner, 27.4.41

Ein Sohn:

Baake, Heinrich, Manfred, 2.5.41
Bärwolf, Heinrich, Reinhold, 5.6.41 (im Felde)
Becker, Emil, K. V. B. Stuttgart, Jürgen, 31.5.41
Becker, Johann, Hans-Jürgen, 22.5.41
Becker, Wilhelm, Gerhard, 4.6.41
Bekker, Emil, Jürgen, 31.5.41
Bischoff, Karl, Reinhard, 20.3.41
Böttcher, Ludwig, Claus, 11.5.41
Brand, Erich, Max, 31.5.41
Burghardt, Georg, Werner, 4.6.41
Carl, Johannes, Günter, 19.6.41
Christ, Heinrich, Manfred, 7.5.41
Dippel, Heinrich, Rolf, 3.5.41
Döring, Jonas, Horst, 27.6.41
Döring, Justus, Adolf, 8.5.41
Ebner, Martin, Wolfgang, 10.6.41
Engel, Johannes, Ferdinand, 21.5.41
Erkelenz, Fritz, Gerhard, 17.6.41
Fey, Christoph, Wolfgang, 20.5.41
Fischer, Konrad, Heinz, 6.5.41
Flinkmann, Otto, Karlheinz, 24.5.41
Gerhold, Georg, Karl-Wilhelm, 14.6.41
Gombert, Wilhelm, Georg, 23.6.41 (im Felde)
Grebe, Karl, Karl-Heinz, 7.6.41
Grunewald, Johannes, Erich, 26.5.41
Heckmann, Adolf, Helmut, 8.7.41
Helm, Eduard, Betr. Buchhaltung, Lothar, 23.6.41
Henne, Willi, Günter, 18.5.41
Hieser, Fritz, Hans-Rüdiger, 28.4.41
Homburg, Hermann, Wilhelm, 22.5.41
Huber, Anton, Walter, 20.6.41
Hupfeld, Reinhard, Buchhaltung, Horst, Reinhard, 7.6.41
Kanstein, Fritz, Robert, 9.7.41
Kadesch, August, Dieter, 16.4.41
Kauthold, Eduard, Siegfried, 27.5.41
Kellermann, Karl, Horst, 8.5.41
Knieling, August, Gerd, 16.6.41
Kokott, Heinrich, Manfred, 9.5.41
Kraut, Ferdinand, Wolfgang, 12.5.41
Küster, Karl, Lothar, 24.6.41
Mohr, Friedrich, Ernst-Dieter, 5.6.41
Müller, Christian, Wolfgang, 24.5.41
Packolek, Fritz, Horst, 20.5.41
Pairan, Wilhelm, Wilhelm, 21.6.41
Papritz, Gustav, Karl, 24.5.41
Pfläging, Walter, Horst, 18.5.41
Port, Heinrich, Reinhold, 18.5.41
Rammel, Lothar, Dieter, 13.6.41
Roosen, Richard, Harald, 18.5.41
Roß, Adam, Georg, 15.4.41
Rudolph, Ludwig, Justus, 27.4.41
Sczyrba, Ernst, Erwin, 5.6.41
Seeger, Peter, Georg, 15.5.41
Sellhast, Rudolf, Wolfgang, 4.6.41
Sidon, Konrad, Edgar, 13.5.41
Schädel, Karl, Kurt, 9.5.41
Schäfer, Christian, Klaus, 7.5.41
v. Schmieden, Helmut, BB 6, Jürgen, 14.6.41
Schubbert, Friedrich, Klaus, 7.6.41
Schuchhardt, Heinrich, Rolf, 20.6.41
Schütte, Fritz, Norbert, 23.6.41
Schwarz, Konrad, Karl-Heinz, 23.5.41
Schwerin, Gottfried, Ewald, 18.5.41
Ulrich, Hans, Klaus-Peter, 13.6.41
Ulrich, Heinrich, Kurt, 20.5.41
Umbach, Friedrich, Wolfgang, 25.5.41
Weber, Heinrich, Hartmut, 6.7.41
Wenzel, August, Reinhard, 13.6.41
Weinmeister, Karl, Werner, 15.6.41
Wiederhold, Peter, Erich, 24.5.41
Wolf, Rud., Werkst. ABD, Heinz-Günther, 12.6.41

Eine Tochter:

Altfelder, Werner, Sigrun, 18.6.41
Beer, Lothar, Lieselotte, 29.5.41
Behrend, Karl, Helga, 4.5.41

Bender, Albert, Brigitte, 4.7.41 (im Felde)
Bierwirth, Georg, Waltraud, 18.6.41
Bischoff, Fr., Monika, 20.6.41 (im Felde)
Born, Alois, Doris, 13.6.41
Bornschiefer, Heinz, Ursula, 13.6.41
Brandt, Otto, Johanna, 12.6.41 (im Felde)
Brede, Artur, Lieselotte, 11.5.41
Döring, Karl, Brigitte, 11.6.41
Eckhardt, Georg, Renate, 28.5.41 (im Felde)
Engelhardt, Christian, Rosemarie, 26.6.41
Ernst, Josef, Margarethe, 2.6.41
Feidmeier, Karl, Ursula, 4.6.41 (im Felde)
Fey, Theodor, Helga, 24.5.41
Figge, Rudolf, Karin, 7.6.41
Dr. Gallrein, Bernhard, Sibylle, 26.6.41
Germeroth, Hans, Waltraud, 16.5.41
Gibhardt, Konrad, Renate, 12.6.41
Glitzenhirn, Bruno, Marlies, 6.3.41
Grebe, Hermann, Erika, 4.6.41
Greibenstein, Wilhelm, Marlies, 27.4.41
Griese, Johannes, Anna, 12.5.41
Grimm, Heinrich, Helga, 12.5.41
Groß, Hans, Renate, 16.6.41
Günther, Heinrich, Christel, 24.5.41
Hahn, Heinrich, Ellen, 21.5.41
Herwig, Alexander, Dagmar, 10.5.41
Hildebrand, Heinrich, Wattenbacher Kohlenwerk Tochter, 21.5.41
Hofeditz, Heinrich, Ingrid, 3.5.41
Holland, Peter, Sieglinde, 10.5.41
Dr. Hollriem, Bernhard, Personal, Sibylle, 26.6.41
Iffert, Fritz, Rita, 28.4.41
Kittel, Willi, Ingeborg, Annemarie, 5.5.41
Kordel, Matthias, Roswitha, 21.5.41
Lindemann, Karl, Hannelore, 16.6.41
Ludwig, Heinrich, Edith, 21.6.41
Magraf, Johannes, Monika, 22.5.41
Markert, Karl, Brigitte, 23.6.41
Marg, Paul, Gisela, 27.5.41
Mingebach, Peter, Karin, 4.7.41
Mistereck, Karl, Helga, 28.6.41
Müller, Karl, Hannelore, 26.5.41
Müthrich, Severin, Johanna, 23.6.41
Paul, Johannes, Gerda, 4.6.41
Reuter, Fritz, Braunkohlenwerk Möncheberg Rosemarie, 9.6.41
Rindermann, Emil, Edeltraud, 2.7.41
Ringelberg, Adam, Ursula, 27.4.41
Ringelberg, Otto, Ingrid, Elli, 31.5.41
Rückner, Ernst, Brunhilde, 10.6.41 (im Felde)
Sänger, Gerhard, Roswitha, 16.6.41 (im Felde)
Schade, Hans, Ruth, 25.6.41
Schaub, Peter, Brigitte, 28.5.41
Schimanowski, Gustav, Heidrun, 2.7.41
Schmidt, Wilhelm, Erika, 19.5.41
Schulz, Heinrich, Wilma, 25.6.41
Starck, Kurt, Arbeitsvorb., Petra-Regine, 7.6.41
Trischmann, Karl, Renate, 6.6.41
Wendel, Kaspar, Erika, 3.5.41
Wicke, Hermann, Marlies, 11.4.41
Wiegand, Walter, Helga, 21.6.41
Wohlfarth, Karl, Margrit, 14.6.41
Zilli, Kurt, Edeltraud, 6.5.41
Zimmermann, Heinrich, Renate, 5.5.41

Henschel Flugmotorenbau Altenbauna

Ein Sohn:

Bräsel, Paul, Albin-Manfred, 23.5.41
Claas, Günter, Wilfried, 23.6.41
Ebert, Karl, Johann Karl-Heinz, 14.5.41
Fischer, Konrad, Horst, 8.6.41
Hochhuth, Christoph, Heinz, 9.7.41
Itter, Hch., Werkstoffprüfung, Gerhard, 20.6.41
Käse, Heinrich, Justus, 3.7.41
Kelm, Karl, Dieter, 14.6.41
Kesting, Hermann, Artur, 27.5.41
von Kiedrowski, Josef, Manfred, Friedrich, 26.5.41
Lenz, Wilhelm, Kurt, 9.6.41
Malenschein, Friedrich, Herbert, 11.7.41
Nähler, Justus, Horst-Heinrich, 5.6.41
Rahmig, Walter, Rolf-Walter, 13.6.41
Rausch, August, Peter-Konrad, 21.6.41
Saul, Paulus, Karl-Georg, 28.5.41
Scheiter, Elfriede, Karl-Otto, 27.5.41
Schmelz, Konrad, Wilhelm, 14.6.41
Schmidt, Heinrich, Ros-Georg, 8.5.41
Tegelbeckers, Erich, Horst, 13.5.41
Umbach, Georg, Wolfgang, 6.6.41
Wahl, Konrad, Dieter, 27.3.41

Eine Tochter:

Barthel, Heinrich, Bauabteilung, Marlies, 10.5.41
Engel, Fritz, Krimhild, 30.5.41
Finke, Erich, Karola-Elisabeth, 4.6.41
Freyberg, Alfred, Gisela Helene, 13.6.41
Fuhrmann, Fritz, Heidemarie, 4.5.41
Greinert, Willi, Gudrun Wilma, 1.5.41

Heckerroth, Heinrich, Heide, 20.6.41
Jungfer, Gottlieb, Rosmarie, 19.5.41
Knögel, Friedrich, Irmgard, 4.7.41
Koch, Wilhelm, Hilde, 26.3.41
Landgrebe, Georg, Anna-Maria-Waltraud, 17.5.41
Nick, Karl, Vormontage, Christa-Luise, 20.6.41
Rademacher, Heinrich, Waltraud, 2.4.41
Rasch, Valentin, Brunhilde, 8.5.41
Reuter, Johannes, Liesel-Marianne, 17.5.41
Schilde, Herbert, Edda, 4.7.41

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Ein Sohn:

Ameling, Willi, Norbert, 26.5.41
Beck, Friedrich, Werner, 3.6.41
Beier, Ernst, Dieter, 12.6.41
Brünner, Kurt, Dieter, 14.5.41
Engels, Werner, Wolfgang, 2.4.41
Fabek, Erwin, Kurt, 2.6.41
Flüting, Günter, Bernd, 15.6.41
Gertner, Otto, Herbert, 27.6.41
Golder, Max, Klaus, 7.5.41
Hauke, Alfred, Eberhard, 23.6.41
Horst, Kurt, Joachim, 22.5.41
Jaenisch, Kurt, Arno, 12.6.41
Jandt, Kurt, Manfred, 3.6.41
Köhler, Kurt, Dieter, 8.6.41
Krzyslak, C., Heinz, 23.5.41
Künstler, Hermann, Dieter, 7.6.41
Langanke, Alfred, Wolfgang, 24.5.41
Langer, August, Jürgen, 15.5.41
Lehmann, Kurt, Klaus, 27.5.41
Lieske, Willi, Manfred, 17.6.41
Maschinger, Günter, Norbert, 7.6.41
Matthäi, Max, Peter, 9.4.41
Merz, Egon, Werner, 5.6.41
Merz, Richard, Manfred, 13.6.41
Mihatsch, Kurt, Gerhard, 12.5.41
Müller, Willi, Ulrich, 14.5.41
Prüfer, Max, Klaus, 31.5.41
Radtke, Otto, Eckhard, 25.6.41
Raschke, Bruno, Manfred, 29.5.41
Rönnebeck, Wilhelm, Günter, 30.5.41
Rosenträger, Herbert, Jürgen, 24.5.41
Rosenzopf, Wolfgang, Rolf, 22.6.41
Säuberlich, Willi, Willi, 24.6.41
Saß, Kurt, Wolfgang, 15.6.41
Schiller, Walter, Manfred, 3.5.41
Schmidbauer, Friedrich, Jürgen, 25.6.41
Schmidt, Walter, Dietmar, 15.6.41
Schüttke, Werner, Ulrich, 23.5.41
Schulz, Fritz, Manfred, 23.6.41
Schwibbe, Max, Dieter, 2.6.41
Sinde, Kurt, Klaus-Dieter, 17.4.41
Sonnenwald, Editha, Lothar, 6.5.41
Sorey, Josef, Falko, 5.6.41
Strehmann, Julius, Jürgen, 4.6.41
Teuber, Hans, Günter, 26.5.41
Tonn, Hans, Wolfgang, 31.5.41
Viek, Alfred, Gerhard, 18.5.41
Vorpahl, Gustav, Siegfried, 25.6.41

Eine Tochter:

Aulich, Günter, Angelika, 17.6.41
Bärenfänger, Ewald, Bärbel, 5.6.41
Bubenser, Otto, Ingeborg, 16.5.41
Feudel, Emil, Renate, 12.5.41
Horn, Walter, Rita, 28.4.41
Jurga, Franz, Ingrid, 11.6.41
Kalaene, Georg, Regina, 10.6.41
Kern, Otto, Elvira, 10.5.41
Kipper, Fritz, Rosemarie, 10.6.41
Klawon, Friedrich, Bärbel, 27.4.41
Kloman, Karl, Hannelore, 11.5.41
Köhn, Bernhard, Edith, 29.6.41
König, Franz, Marianne, 25.6.41
Kosse, Otto, Rosemarie, 19.3.41
Kunert, Rudolf, Marion, 13.6.41
Kuschnik, Paul, Helga, 17.5.41
Lehmann, Gerhard, Sigrid, 27.4.41
Marquardt, Heinz, Ingrid, 10.6.41
Mattern, Paul, Gisela, 1.7.41
Müller, Otto, Anneliese, 11.5.41
Neumann, Paul, Erika, 17.4.41
Olejuszak, Kurt, Ingrid, 20.5.41
Paasch, Friedrich, Karin, 27.4.41
Rustler, Herbert, Helga, 5.6.41
Schelbe, Adolf, Uta-Barbara, 3.4.41
Szymanski, Franz, Monika, 19.4.41
Thiede, Friedrich, Monika, 9.4.41
Tiedtke, Friedrich, Monika, 9.5.41
Treipl, Wilhelm, Waltraud, 13.5.41
Treisel, Otto, Ingrid, 9.5.41
Walden, Erich, Monika, 1.4.41
Zemke, Kurt, Felizitas, 12.6.41
Zeumann, Wilhelm, Helga, 11.6.41
Ziegler, Paul, Ursula, 19.5.41
Zölich, Franz, Siegrun, 25.4.41



Henschel & Sohn, Kassel

Angersbach, Wilhelm, M 4, mit Elsa geb. Lupp, 31.5.41
Bachmann, Hans, Kesselschmiede, mit Marie geb. Jahn, 28.6.41
Bäusch, Gottfried, Werkstatt C, mit Lotti geb. Hofsommer, 29.5.41
Becker, Karl, Hammerschmiede, mit Anna geb. Blum, 5.4.41
Blumenstein, Heinrich, Werkstatt C, mit Elisabeth geb. Brehm, 10.5.41
Böckor, August, Lok.-Rahmenbau, mit Ely geb. Lotzgeselle, 19.4.41
Brandt, Heinrich, Halle 01, mit Elisabeth geb. Rimbach, 19.4.41
Dippel, Georg, Gießerei, mit Karoline geb. Wittich, 10.5.41
Dölle, Joseph, M 6, mit Erna, geb. Fricke, 6.4.41
Dörr, Johannes, Pflötnert, mit Margarete geb. Haberkorn, 21.5.41
Faßhauer, August, Kesselschmiede, mit Elisabeth geb. Stengel, 16.4.41
Felß, Fritz, Bauabteilung, mit Gertrud geb. Maschke, 3.5.41
Feuerhahn, Willi, Werkstatt B, mit Lucie geb. Möhring, 7.6.41
Fischer, Hermann, Abt. C, mit Anna geb. Staub, 15.5.41
Fuhr, Lorenz, Lok.-Montage, mit Emilie geb. Leek, 10.4.41
Germeroth, Konrad, Lager 19, mit Elise geb. Martin, 27.7.40
Glatzel, Josef, Abt. C, mit Hildegard geb. Paschke, 21.4.41
Göbert, Konrad, Hammerschmiede, mit Anneliese geb. Schmäling, 26.4.41
Haesaert, Werner, Kesselschmiede, mit Marie geb. van der Leiden, 3.5.41
Huth, Georg, T B 1, mit Johanna geb. Mengel, 10.4.41
Humburg, Karl, Mittelfeld, Ha. 02, mit Auguste geb. Berninger, 2.4.41
Jordan, Wilhelm, Gießerei, mit Elisabeth geb. Weistrop, 11.6.41
Kaiser, Wilhelm, Werkzeugbau M, mit Antonie geb. Brinkmeyer, 7.6.41
Kappel, Helmut, Werkstatt B, mit Katharina geb. Rössel, 7.6.41
Kämpfer, Wilhelm, Abt. A, mit Ernestine geb. Schönewolf, 31.5.41
Kiddens, Johannes, Lok.-Montage, mit Berta geb. van de Broeck, 16.4.41
Klahold, August, Abt. M 31, mit Ella geb. Reinert, 9.4.41
Koch, Heinrich, Abt. M 6a, mit Marie geb. Franke, 15.5.41
Kraus, Konrad, Werkstatt B, mit Johanna geb. Höller, 31.5.41
Krimm, Johann, Mittelfeld Ha. 02, mit Gertrud geb. Stenzel, 3.5.41
Liebehenz, Otto, Halle 01, mit Elsa geb. Helts, 10.4.41
Lucht, Albert, Werkstatt A, mit Sibylla geb. Mangelmann, 31.5.41
Lumm, Heinrich, Braunkohlenwerk Möncheberg, mit Erna geb. Rau, 5.7.41
Malorny, Paul, Terminabteilung C, mit Maria geb. Hillebrand, 21.5.41
Mertesdorf, Lothar, Abt. C, mit Maria geb. Dresen, 12.4.41
Neusel, Friedrich, Abt. 2360, mit Anna geb. Albach, 24.5.41
Orth, Willi, M 10, mit Henni geb. Henze, 1.6.41
Pavel, Hermann, Werkstatt C, mit Charlotte geb. Karthäuser, 23.5.41
Reinhardt, Wilhelm, Werkstatt C, mit Elisabeth geb. Grebe, 6.5.41
Rudolph, Friedrich, Schreinerei Mittelfeld, mit Antonia geb. Becker, 19.4.41
Rühl, Artur, Kesselschmiede, mit Ilse geb. Hildebrandt, 31.5.41
Schäfer, Hugo, Abt. KA, mit Charlotte geb. Schlägel, 14.5.41
Schoenberger, Joseph, Rohrschlosserei, mit Martha geb. Graeven, 3.5.41

Schubert, Wilhelm, Mittelfeld Ha. 02, mit Marie geb. Mandel, 3.5.41
Siebert, Konrad, Abt. KA, mit Hildegard geb. Möller, 23.5.41
Söder, Ludwig, Halle 02, mit Anni geb. Wetzel, 14.6.41
Staubesandt, Heinrich, Lok.-Mont., mit Franziska geb. Koper, 21.6.41
Tempel, Leonhard, Pausbüro, mit Charlotte geb. Herzog
Weber, Alfred, Kesselschmiede, mit Marie geb. Gieselmann, 28.5.41
Wiefel, Hermann, Laboratorium, mit Emmy geb. Dölle, 31.5.41
Wilke, Heinrich, Lager 10, mit Elise geb. Rößler, 31.5.41

Henschel Flugmotorenbau Altenbauna

Annacker, Margot mit Ulrich, Christian, 30.4.41
Hillmer, Hildegard, mit Ernst Knoop, 29.5.41
Knöppel, Johanna, mit Bock, Louis, 31.5.41

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Behlan, Gertrud, Abt. KBL, mit Bernard Wewer 16.4.41
Behmke, Helmut, Abt. 55/20, mit Margarete geb. Krunde, 19.4.41
Blümke, Joseph, Abt. 61/14, mit Erna geb. Schuhmacher, 19.4.41
Breßlein, Curt O., Abt. F, mit H. geb. Rosin, 29.3.41
Condé, Herbert, Abt. 12/10, mit Ella geb. Compagnini, 19.4.41
Fritsch, Günther, Abt. 33/36, z. Zt. im Felde mit Gertrud geb. Proske, Juni 1941
Grützmacher, Paul, Abt. 55/25, mit Amanda geb. Witt, 25.4.41
Haak, Heinz, Abt. 65/34, mit Elfriede geb. Neumann, 17.5.41
Hackenels, Hermann, Abt. TSA, mit Elisabeth geb. Pinausch, 31.5.41
Heidel, Alois, Abt. 61/14, mit Gertrud geb. Aster, 5.6.41
Herzog, Hildegard, Abt. WB, mit Alfred Weitz 29.4.41
Huth, Heinrich, Abt. 59/34, mit Elsa geb. Grahl, 21.5.41
Innger, Grete, Abt. KRL, mit Wagner, 28.2.41
Klinkisch, Irma, Abt. KAP, mit Paul Riegel, 30.5.41
Kludz, Kurt, Abt. 55/20, mit Gerda geb. Kahl, 28.6.41
Kohlen, Karl, Abt. 63/34, mit Anneliese geb. Reinke, 19.4.41
Malchow, Bruno, Abt. WBK II, mit Gustel geb. Kalina, 17.5.41
Meyer, Erich, Abt. 59/77, mit Maria geb. Steinwand, 21.6.41
Müller, Willi, Abt. TKF, mit Kläre geb. Lang, 31.5.41
Neumann, Werner, Abt. WBT 10, mit Friedel geb. Wuttig, April 1941
Nocka, Margarete, Abt. WBA, mit Walter Schmarsch, 5.4.41
Ostwald, Helmut, Abt. 60/34, mit Ursula geb. Kemper, 19.4.41
Regner, Charlotte, Abt. KBL, mit Heinz Vollbrecht 5.4.41
Reinelt, Werner, Abt. 56/20, mit Anna geb. Hoff, 28.6.41
Rosenthal, Hans, Abt. F, mit Ursula geb. Franz, Abt. TFZ, 7.3.41
Ruß, Berthold, Abt. 55/20, mit Elfriede geb. Discher, 28.6.41
Sawalle, Elisabeth, Abt. WBM, mit Walter Ohlendorf, 3.6.41
Schubert, Hans, Abt. 59/34, mit Margarete geb. Ratajczak, 17.6.41
Schulz, Artur, Abt. 10/30, mit Walli geb. Kuß, 2.5.41
Schwitulla, Erwin, Abt. 12/33, mit Hedwig geb. Marek, 10.5.41
Starke, Herta, Abt. WBA, mit Erich Elsholz, 10.5.41
Stiblewski, Heinz, Abt. 59/34, mit Hedwig geb. Horlacher, 29.4.41
Stockhausen, Bernhard, Abt. 52/14, mit Margarete geb. Broschlei, 5.7.41
Stoll, Ilse, Abt. WBA, mit Helmut Griebisch, 7.6.41
Tornow, Walter, Abt. KEW, mit Charlotte geb. Noack, Abt. KEM, 9.4.41
Wandelt, Erich, Abt. 10/01, mit Maria geb. Petschner, 26.4.41
Weinrich, Rudolf, Abt. 59/34, mit Erna geb. Jacobi, 10.5.41



Henschel & Sohn, Kassel

Becker, Heinrich, 20840, 7.4.41
Bretscher, August, 20758, 2.4.41
Tochter Waltraud des **Bromann**, Herbert, 30.3.41
Tochter Gertrud des **Erdmann**, Theodor, 7.5.41
Hartmann, Friedrich, 26.4.41
Tochter Renate des **Heidenreich**, Hch., 19.3.41
Hendricks, Petrus, 4.5.41
Tochter Helga des **Heuckeroth**, Werner, Lager 8, 14.6.41
Jäger, Anna Katharina, 15.5.41
Jursitzky, Josef, B, 7.4.41
Kniffka, Gustav, B, 27.3.41
Ehefrau Martha des **Kohl** Friedrich, 9.4.41
Kröner, Heinrich, 22.4.41
Kröner, Martin, 4.5.41
Ehefrau Marie des **Leck**, Wilhelm, 30.4.41
Ehefrau Anna des **Leimbach**, Johann, 11.4.41
Tochter Minna des **Lomp**, Johannes, 10.4.41
Ludwig, Wilhelm, 17.4.41
Mazurek, Heinz, Abt. WBV, 15.2.41
Ehefrau Käte des **Paul**, Georg, BB 8, 21.5.41
Sohn Werner des **Reimann**, Alfred, 27.5.41
Sandrock, Heinrich, 22.5.41
Tochter Martha des **Schäfer**, Gustav, 23.5.41
Ehefrau Anna des **Schnellert**, Gg., 27.3.41
Sohn Horst des **Schrader**, Karl, 24.3.41
Tochter Elise des **Schultze**, Walter, 7.4.41
Söllner, Wilhelm, 21.4.41
Ehefrau Anna, Martha des **Walzel**, Karl, 22.5.41
Warda, Max, 19.5.41
Sohn Reinhardt des **Wegener**, H., Schlepper, Gewerkschaft Herkules, 7.4.41
Wilke, Wilhelm, 15.5.41

Am Sonntag, den 6. Juli 1941 wurde unser
Gefolgenschaftsmitglied, Angestellter
der Lohnabteilung

JOSEF KAMPER

aus Kassel

durch einen tödlichen Unglücksfall ab-
berufen. Wir beklagen den Verlust eines
gewissenhaften, bewährten Mitarbeiters und
eines ausgezeichneten Kameraden. Sein An-
denken wird bei uns in Ehren fortleben.

Betriebsführer und Gefolgenschaft
der Braunkohlenwerke
Möncheberg, Ihringshausen

Henschel Flugmotorenbau Altenbauna

Sohn Georg Paul des **Brandau**, Rudolf, 23.5.41
Sohn Günther des **Deckert**, Heinz, 30.3.41
Geldsetzer, Rudolf, 10.3.41
Glötzner, Heinrich, 26.1.41
Güntheroth, Nikolaus, 19.4.41
Hendricks, Wilhelm, 10.4.41
Herbold, Karl, 20.4.41
Sohn Arthur des **Holzauer**, Georg, 24.2.41
Ehefrau Elise des **Hoppe**, Erwin,
Ehefrau Ida des **Köhler**, Heinrich, 14.3.41
Sohn Willi des **Leimbach**, Adolf, 20.4.41
Reising, Friedrich, 24.2.41
Sohn Johannes des **Schönewald**, Justus, 23.3.41
Tochter Gisela des **Siebert**, Johannes, 7.5.41
Walter, Otto, 1.2.41

Henschel Flugzeug-Werke Berlin

Ehefrau Margarete des **Engel**, Edmund, 14.6.41