



KARTE
ZUM REISEBERICHT:
**2000 km
durch China**

REISEWEG:

- auf eigenen Achsen
- mit der Eisenbahn
- geplante Fortsetzung
- Eisenbahnlinie
- Fluglinie



Der Sozialismus ist für uns kein Teilbegriff,
sondern die gewaltige Aufgabe, den Menschen
zufrieden zu machen in seinem Leben und in
seiner Arbeit, ihn zu befähigen, das Höchste
zu leisten, und schließlich ihn zum Glauben und
zur Lebensfreude zu bringen.

Dr. Robert Ley



„fs 1“, Baujahr 1911, und sein Erbauer Oscar R. Henschel

Unter der Sonne Südafrikas



J. A. Preis

Blick vom Schiff aus auf Kapstadt. Rechts Signal-Hill und Lions Head. Der Tafelberg trägt sein „Tischcloth“, wie die charakteristische Tafelberg-Wolke genannt wird

Eine erwartungsvolle Stimmung lag über dem Schiff, das längs der Küste Afrikas Kapstadt zustrebte. Der schwarze Erdteil zog alle Menschen an Bord in seinen Bann. Afrikaschiffe sind keine Vergnügungsschiffe, auch wenn es mitunter sehr lustig zugeht. Zumeist sind die Passagiere Menschen, die beruflich mit diesem Erdteil verbunden sind: Farmer, Ingenieure, Kaufleute und Auswanderer.

Nach einer dreiwöchigen Reise war die Südspitze Afrikas erreicht. Schon Stunden vor dem Einlaufen in den Hafen von Kapstadt zeigte sich der Tafelberg, dessen Massiv sich gegen den diesigen und wolkigen Hintergrund abhob. Am Fuße dieses Berges gründete vor bald 300 Jahren Jan van Riebeck die erste Siedlung, die später den Namen Kap-Stadt erhielt und eine mehr und mehr wachsende Bedeutung als Stützpunkt für die Seefahrt nach Indien bekam. Die Umseglung des Kaps der Guten Hoffnung, wo der Atlantik mit dem Indischen Ozean zusammen trifft, barg für die Schifffahrt stets große Gefahren in sich, und die Südküste mit ihren Nebeln und Stürmen wird auch heute noch manchem Dampfer gefährlich. Noch im letzten halben Jahre sind hier fünf größere Dampfer zu Wracks geworden. Es ist deswegen nicht verwunderlich, daß Aberglaube des Seemanns den Tafelberg mit Geheimnissen umspinn. Der „Fliegende Holländer“ geisterte hier, einst ein Segler, dessen Besatzung ihr Grab in den Wellen gefunden hat. Es gab wohl viele Opfer des Meeres, die als Wracks vom Süd-Polarstrom in stetem Kreislauf am Kap vorbeitrieben und den ihnen begegneten Schiffen Unheil brachten. Diese „Fliegenden Holländer“ existieren also wirklich, und die Sage geht um, der Teufel habe auf dem Tafelberg Zusammen-

künfte mit den Piraten. Jedesmal, wenn die für den Tafelberg typische Wolke, im Volksmunde das Tischcloth genannt, zu sehen ist, dann sollen die Verschwörer beisammensitzen und beim Rauch ihrer Pfeifen Pläne für ihre Raubzüge schmieden. Hier am sagenumwobenen Tafelberg liegt also Kapstadt, der bedeutendste Hafen Südafrikas und einer der schönsten Häfen der Welt. Die Stadt hat sich in den letzten Jahren sehr entwickelt, die Vororte haben sich ausgedehnt, und der Verkehr hat einen Umfang angenommen, der einer europäischen Stadt nicht nachsteht.

Das Leben ist auch in Afrika schneller geworden, bauliche Veränderungen und Erweiterungen im Stadtbild und Hafen lassen erkennen, daß ein energischer Aufbauwille am Werk ist. Diesen Eindruck hat man auch beim Besuch der weiter im Binnenland liegenden Orte und Städte. Die Erschließung des Riesenlandes steht wohl noch in den Anfängen, geht aber mit Riesenschritten vorwärts. So war denn die Fahrt vom Kapland hinauf bis nach Nordrhodesien, von dort nach Portugiesisch-Ostafrika und durch Swaziland, Transvaal, Basutoland, dann an der Ostküste aufwärts über die Häfen East London, Port Elizabeth, Durban nach Laurencio Marques recht eindrucksvoll und aufschlußreich. Die Bahnlinie führt vom Kap aus durch die Karoo, eine rotsandige Landschaft, die von Hunderten kleinen Tafelbergen durchsetzt, fast unbewohnt ist, über den Eisenbahnknotenpunkt De Aar nach dem Diamantenzentrum Kimberley. Durch das Betschuana-land über Mafeking, dem zweiten wichtigen Knotenpunkt, ziehen sich die Gleise in rhodesisches Gebiet nach Bulawayo, der Hauptstadt Südrhodesiens, durch das Ruhrgebiet Afrikas,

den Kohlendistrikt Wankie, zu den Viktoria-Fällen, den gewaltigsten Wasserfällen der Erde, und weiter durch Nordrhodesien, von Livingstone und Lusaka, den Hauptplätzen dieses Landes, nach Broken Hill und weiter bis ins Tanganjika-Territorium, dem alten Deutsch-Ostafrika. Unsere Fahrt ging nur bis Broken Hill, das inmitten eines überaus reichen Mineralienvorkommens liegt. Hier wird Blei, Zink, Vanadium, Kupfer und Gold gewonnen. Erst vor wenigen Jahren sind ganz in der Nähe riesige Kupfererzlager entdeckt worden, die nach gewissenhaften Schätzungen die reichsten der Welt sein sollen. Im Jahre 1927 wurde mit dem Abbau begonnen, und das Jahr 1933 brachte bereits eine Kupfererzeugung von mehr als 100 000 Tonnen im Werte von etwa 3 500 000 Pfund Sterling. Die Erzeugung stieg bis zum Jahre 1935 auf etwa 143 000 Tonnen. Außer den genannten Schätzen wurden Chrom, Asbest, Silber, Corundum, Beryllium, Platin, Mangan, Magnesium, Kobalt, Antimon und Quecksilber gefunden, und in den Falls Lines warten Mineralvorkommen der Erschließung. Betrachten wir Deutsche im Rhodesia-Museum in Bulawayo die ausgestellten Proben all dieser Bodenschätze, so müssen wir unwillkürlich an den deutschen Kolonialpionier Carl Peters denken, der bereits den Schutzvertrag mit Lobenguela, dem König der Matabele, abgeschlossen hatte, in dem die Gebiete der Matabele und Maschona, das heutige Rhodesien, unter die deutsche Oberhoheit gestellt werden sollten. Leider fand Peters in der Heimat weder Verständnis noch Unterstützung. So konnte Cecil John Rhodes den Vertrag für England abschließen und seinem Vaterland dieses unermesslich reiche Land erwerben, das seitdem nach ihm benannt ist. Von Rhodesien ging die Reise über Bulawayo und Salisbury nach Beira an der Ostküste. Die portugiesische Kolonie befindet sich in ausgezeichnetem Zustand. Die gute kolonialisatorische Erziehung der Eingeborenen fällt im Gegensatz zu den anderen Gebieten auf. Die Farmen, Pflanzungen und sonstigen Anlagen machen einen sehr sauberen Eindruck. Von Beira aus nahmen wir einen Dampfer nach Laurencio Marques, dem Haupthafen und Umschlagplatz von Portugiesisch-Ostafrika. Nach kurzem Aufenthalt, der mit der Besichtigung der Stadt und der näheren Umgebung ausgefüllt war, setzten wir die Fahrt mit dem Wagen zum Incomati-Fluß fort, um hier Flußpferde und Krokodile aufzustoßern. Von hier aus war es nicht mehr weit — für afrikanische Verhältnisse — bis zum Krüger-National-Park. Ein paar Tage in diesem Reservat der afrikanischen Tierwelt brachten wir in einem der Camps zu, machten jeden Tag ausgedehnte Fahrten und konnten reiche Photobeute heimbringen. Weiter ging die Fahrt von hier nach Pretoria, der administrativen Hauptstadt der Südafrikanischen Union. Man wundert sich, in dieser Stadt so großartige Bauten, wie das Regierungsgebäude, den Justizpalast und die

City Hall, zu finden. Recht interessant war der Besuch in den staatlichen Stahlwerken, die von einer deutschen Firma erbaut wurden und seit 1934 in Betrieb sind.

Sehenswert ist ferner das Haus des ersten Buren-Präsidenten Ohm Krüger. Man hat hier alle Gebrauchsgegenstände von „Ohm Paul“ liebevoll zusammengetragen und zur Schau gestellt. An einer Wand im angrenzenden Garten fiel uns eine dort eingelassene gußeiserne Plakette auf, die die Einweihung der ersten Eisenbahn in Transvaal darstellt. Diese erste Lokomotive war in Deutschland hergestellt, und wenn sie auch nicht die Fabrikmarke „Henschel & Sohn“ trägt, so freuten wir Henschelaner uns doch, daß dieses Wahrzeichen deutscher Wertarbeit, heute als Erinnerungsmal in Pretoria aufgestellt, Symbol für den Anteil Deutschlands an der Entwicklung Afrikas ist. Vollständig überrascht ist man von Johannesburg. Man erwartet einen Eindruck ähnlich den Städten Kapstadt oder Pretoria und findet, wenigstens aus etwas Entfernung gesehen, ein Stück Chicago. Amerika hat hier Pate gestanden, eine ganze Anzahl Wolkenkratzer schießen hier aus dem Boden, eingerahmt von den weißen Kegeln der Abraumberge von den Goldminen, die das einzige charakteristische Merkmal der weiten und öden Umgebung der Stadt sind. Mordsbetrieb herrscht in der Stadt, und echt amerikanische, automatisch wirkende Verkehrssignalanlagen bewältigen das Getriebe der zweistöckigen Trams, der Trolleybusse, der Autos, Rikschas und radelnden Neger. Nach einem mehrtägigen Aufenthalt in Johannesburg traten wir die Fahrt nach Kapstadt mit dem Auto an. Die Fahrten mit der Bahn und die zwischendurch eingelegten Abstecher mit dem Wagen waren sehr eindrucksvoll und gaben ein Bild von der unermesslichen Größe des schwarzen Erdteils. Es bot sich mancherlei Gelegenheit, mit der eingeborenen Bevölkerung und der afrikanischen Tierwelt in Berührung zu kommen, so daß dieses achttägige Nomadisieren uns erst richtig Land und Leute kennen lehrte. Die Tiere im Reservat sind an Autos und Menschen gewöhnt. Der Kraftwagen mag ihnen wie ein benzinstinkendes, harmloses und für sie gleichgültiges Wesen vorkommen, das sie nicht reizt. Deswegen kann der Tourist sich ihnen unbedenklich nähern, ohne daß sie überhaupt Notiz von Menschen nehmen. So ähnlich dachten wir, als wir uns noch in angemessener Entfernung von einem Löwen befanden, dem wir etwa eine Meile abseits der Straße abends in der Nähe von Ofcolaco, einem einsamen Plätzchen in Transvaal, begegneten. Wie weiland der selige Telemachos mit den Worten: mein Schwert — mein Schwert! seine Waffe suchte, so wünschte sich mein Weggenosse mit mutiger Gebärde seine Donnerbüchse herbei. „So was sehen — und keine Flinte“, jammerte er, denn er war Jägersmann. Wir fuhren nun mit unserem Oldsmobile-Klapperkasten so geräuschlos wie möglich an



den unbeweglich aufgerichteten Katzenkopf heran, um ein paar Meter Schmalfilm und einige Aufnahmen mit der Leica zu machen. Beide Apparate lagen griffbereit auf dem Nebensitz. Wir hatten uns bis auf etwa 70 Meter nähern können, niedriges Buschwerk als Deckung benutzend. Vielleicht kommt er doch näher, dachte ich, nahm den Filmapparat in die Hand und lehnte mich weit aus dem Wagen. Während ich die Blende einstellte, kam die Großkatze mit ein paar Sprüngen auf etwa 30 Meter heran und blieb dann wieder unbeweglich stehen. Trotz der begreiflichen Erregung konnte ich noch zweimal mit der Leica knipsen, dann zog ich mich durch die enge Öffnung auf den Führersitz zurück, ohne meinen Blick von dem Löwen abzulassen. Ersten Gang — wenig Gas — nur nicht wie ein Angsthase mit Vollgas verschwinden —

① Hier spukt der „Fliegende Holländer“. Das „Kap der Guten Hoffnung“, die südlichste Spitze der Kap-Halbinsel. Hier treffen Atlantik und Indischer Ozean zusammen ② Ausfahrt Kapstadt. Im Hintergrund der Signal-Hill (Signal-Hügel). Von hier aus werden den Schiffen die Signale übermittelt ③ Adderley-Street, Kapstadt ④ Blick von dem neuen Regierungsgebäude auf Pretoria. Im Hintergrund in der Mitte die Stahlwerke „Isacor“ ⑤ Krüger-Denkmal in Pretoria ⑥ Das neue Regierungsgebäude in Pretoria





und der Wagen setzte sich langsam in Fahrt. In der gleichen Sekunde duckte sich der Löwe, kam mit schnellen katzenhaften Bewegungen heran, duckte sich wieder, wahrscheinlich um zum Sprung zu kommen — aber darauf wollte ich es nicht ankommen lassen. Mit Vollgas im zweiten Gang holperte der Wagen durch das hohe Gras auf die Straße, die eigentlich nur ein Feldweg ist. Von da ab sah der Löwe von uns nur noch eine Staubwolke.

Nach einer schönen Fahrt und vielen kleinen Erlebnissen kamen wir dann ohne Zwischenfall gerade recht in Kapstadt an, um der Entladung der drei zerlegten Henschel-Giant-Loks zuzusehen, die im Januar in Hamburg verladen wurden. Am Tage zuvor waren sie mit dem Dampfer „Adolf Woermann“ in Kapstadt angekommen.

Fortsetzung folgt.

⑦ Aus dem Dampfer „Adolf Woermann“ werden die ersten zerlegten Henschel-Lokomotiven einer großen Serie ausgeladen ⑧ Gesteinsbildung am Kap der Guten Hoffnung in der Form eines Dachshundkopfes ⑨ Hotel Majestic in Kalk-Bay. Wie in allen erstklassigen Hotels, so auch hier Bedienung durch gut geschultes indisches Personal ⑩ Die „City“ von Johannesburg ⑪ Nicht gerade freundlich betrachtet der Löwe die Jäger mit Film- und Fotoapparat ⑫ Pretorius-Camp, der größte Rastplatz im Krüger-National-Park



Aufn (2) Hardebed (11) Preis

2000 km durch China



Otto Horstmann

So ging es stundenlang von Tientsin bis Tsangchow. Vor uns auf dem Weg ein Staubwirbel

Als wir Anfang Mai von Tientsin abfuhren, wohl-
versehen mit den guten Wünschen unserer dorti-
gen Vertretung, ahnten wir schon dunkel, daß die
Reise nicht einfach werden würde. Hochbeladen
war unser Vorführungswagen mit sechs Fässern
Diesel- und Schmieröl, Wassertanks, Ersatzteilen,
Werkzeugen, Küchengeräten, Eßwaren und Kon-
serven, Matratzen, zerlegten Betten, Tischen und
Stühlen und unseren Koffern, und oben darauf
thronte stolz „Fritz“, unser chinesischer Koch, der
unterwegs für unser leibliches Wohl und Wehe
sorgen sollte. Sein Landsmann Mr. Chen da-
gegen wurde als Dolmetscher und Vermittler mit-
genommen und auch mit der Pflege des Wagens
vertraut gemacht. Vorn in dem nagelneuen
Führerhäuschen saßen Tamberg und ich. Tam-
berg, ein estnischer Angestellter unserer Tientsin-
Vertretung, war der geeignetste Mann für dieses
Unternehmen. Seit 20 Jahren reiste er durch
China, kannte Land und Leute und alles, was in
China mitzureden hat. Im übrigen sollte uns ein
riesiger chinesischer Paß mit einer langen Auf-
zählung aller Orte, die wir wegen allgemeiner
politischer Unsicherheit nicht besuchen durften,
über alle Grenzschwierigkeiten zwischen den
einzelnen Provinzen hinweghelfen.

Bereits am ersten Tag bekam ich einen Eindruck
von den chinesischen Landstraßen: Sand, Staub,
Löcher, Hitze und nochmals Staub. Er lag 10 cm
dick und mehr auf den Wegen und hüllte uns und
alles andere zuverlässiger als jede Vernebelungs-
anlage ein. Zum Glück waren nur wenige Last-

wagen und Omnibusse unterwegs, Personen-
wagen überhaupt nicht, aber alle waren unglaublich
überlastet. Auf den Waren, den Wagen-
dächern und an den Trittbrettern klebten die
„Fahrgäste“ wie die Fliegen. Wir mußten viel
Geduld aufbringen, denn ein Überholen war
ganz unmöglich, wenn unser Vorgänger auch
noch so gemächlich trottete, nie kamen wir bei
den Staubschwaden dicht genug heran, als daß
unsere Hupe gehört worden wäre. So gings mit
15 km Stundendurchschnitt acht bis neun Stunden
täglich durch die eintönige, kahle Lehmbene
Nordchinas, die jetzt langsam ihr grünes Sommer-
kleid anzuziehen begann. Hin und wieder unter-
brachen ein paar einzelne Bäume oder die Lehm-
mauern eines kleinen Landstädtchens das lang-
weilige Einerlei. In einem dieser vielen kleinen
Städtchen suchten wir uns unser Nachtquartier.
Wir fanden einen Hof von offenen, pferdestall-
ähnlichen Räumen umgeben. Da fuhren wir unseren
Wagen hinein und packten vor den staunenden
Augen unzähliger großer und kleiner, schmutziger
Chinesen unsere Siebensachen aus, während
„Fritz“ sich unverzüglich ans Kochen machte. Ein
Glück war es, daß wir mit unserer Lagerstatt nicht
auf die wenig vertrauenerweckende Sauberkeit
der sogenannten Wirte und ihrer gastlichen
Räume angewiesen waren. Außerdem wären wir
in einem Gasthaus von der naiven Neugier der
Dorfbewohner genau so belästigt worden, wie
draußen bei unserem Quartier unter freiem
Himmel. Pflegt sich doch bald ein schmutziger

Chinesenfinger von draußen durch das zu Ehren der europäischen Gäste neu beklebte Papierfenster des Gastzimmers zu bohren, um ein Guckloch für die unbezwingliche Neugier zu schaffen. Aber bald gewöhnten wir uns daran, bei jedem Handgriff in China von unzähligen schwarzen Augenpaaren beharrlich verfolgt zu werden.

Nach drei solcher Staubtage auf der Landstraße begegneten uns in einem kleinen Städtchen zum erstenmal die typischen Reiseschwierigkeiten Chinas. Erstens war hier die Straße einfach zu Ende, weil ein Gebirgszug davorlag, und zweitens begann jenseits der Berge eine neue Provinz. Das erste Hindernis wurde dadurch beseitigt, daß wir in zweitägigen wortreichen Verhandlungen und unentwegten Liebenswürdigkeiten endlich eine Plattform zum Verladen unseres Wagens auf die Eisenbahn zugesichert erhielten. Das Verladen selbst auf engem Bahnsteig und über krachende Bretter und Planken hinweg war dann ein eigener Spaß, der uns viel Schweiß kostete. Schwerer aber war die zweite Schwierigkeit zu überwinden. Trotz lebhaftesten Protestes

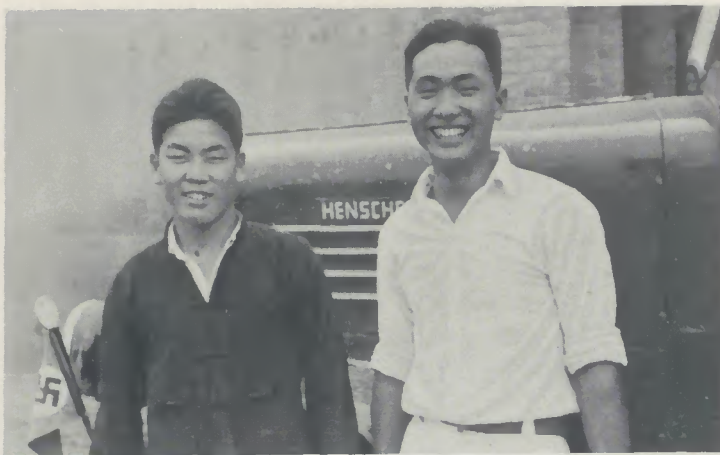


Oben: Der Reisepaß des Verfassers

Unten: Beim Packen im Hof der Tientsiner Vertretung (Shingming)

Rechts: Noch der Ankunft vor dem Südtor von Taiyuanfu. Der erste Dieselwagen in Taiyuanfu





nahm man uns unser Dieselöl ab. Wir konnten keinen Beleg über bezahlten Zoll vorlegen, und die Zollbeamten wußten angeblich nichts davon, daß die Standardöl-Gesellschaft den Zoll für ihr Öl bereits bei der Einfuhr nach China bezahlt hatte. So mußten wir in Taiyuanfu warten, bis man uns unser Öl nach Eintreffen der Zollquittung aus Tientsin freundlicherweise nachschickte. Ja, so ein Grenzübergang zwischen zwei Provinzen in China macht genau dieselben Schwierigkeiten, wie bei uns in Europa eine Reise ins Ausland. Auch unser Privatgepäck wollte man zuerst noch verzollen. Schließlich aber ging es doch in langsamer Bahnfahrt nach Taiyuanfu zwischen hohen, kahlen Felsbergen und an Kohlenfeldern vorbei, durch ausgewaschene Flußbetten und enge Schluchten hindurch. Unser Chen, ein Kind der Nordebene, war ganz begeistert von den „many, many mountains“.

Taiyuanfu, das erste Ziel unserer Vorführungsfahrt, hatte noch keinen Dieselwagen gesehen. Unter 150 000 Einwohnern leben nur 30 bis 40 Fremde dort, von denen die Hälfte als Missionare wirken, und die andern zum großen Teil deutsche Kaufleute sind. Der nahezu einzige Käufer war der Gouverneur der Provinz, der aber schon Millionenaufträge vergeben hatte. Er besaß außer Papier- und Pulverfabriken Eisenbahnlinien und hatte ein riesiges Stahlwerk im Bau, für das aber leider sowohl Erze wie Wasser zum Betrieb fehlten. Da er für Kohlentransporte seine Kamele und Maulesel zum Teil durch Lastkraftwagen zu ersetzen gedachte, ließen wir uns ortsüblich auf verschiedenen geraden und krummen Wegen bei ihm anmelden. Die Aussichten, bei ihm vorgekommen zu werden, waren äußerst

Von oben nach unten:

„Fritz“ und Mr. Chen, unsere Getreuen

Unsere Unterkunft in Lingshie. Im Hintergrund deckt „Fritz“ den Kaffeetisch

Tamberg macht einen Fahrtbericht, wobei Mr. Chen für Schatten sorgen muß

Ein Gastwirt vor seinem Hotel

gering. Der hohe Herr war zur Zeit „krank“, da er nach Nanking zur Zentralregierung befohlen war, die ihn seiner Selbständigkeit wegen nicht gerade schätzte. Doch wir hatten Glück und wurden in seinen einfachen, aber schön gelegenen Sommerpalast weit außerhalb von Taiyuanfu bestellt. Dort lernten wir zum erstenmal das echte chinesische Essen von halbfaulen Eiern und vielen undefinierbaren Dingen mit Stäbchen kennen. Wir kamen sehr hungrig in die Stadt zurück. Der Gouverneur besichtigte unseren Wagen sehr gründlich, der trotz der vielen Strapazen des Weges jetzt wieder ganz passabel aussah. Er ließ ihn vorführen und auf die verschiedenste Weise prüfen. Seine mit ernsthaften Mienen herumstehenden Minister durften mitfahren, und schließlich wurde eine halbe Kompanie Soldaten seines stattlichen 100 000-Mann-Heeres zur Belastungsprobe aufgeladen, mit denen wir in toller Fahrt eine schwierige Gebirgstrecke hinter einem flinken Buick herjagen mußten. Alle die Proben fielen zur Zufriedenheit des alten Herrn aus, und wir wurden in Gnaden entlassen.

Aber alles Ding hat Weile in China, und so hörten wir vorläufig nichts mehr von unserem Gouverneur. Wir nützten die Wartezeit und führten unseren Wagen verschiedenen anderen Interessenten in Taiyuanfu vor. Da wir aber eine lange und noch schwierigere Reise nach Sianfu vorhatten, die noch vor Eintritt der Regenzeit beendet sein mußte, verabschiedeten wir uns doch schließlich von Taiyuanfu und der deutschen Importfirma, die unsere Interessen dort weiterhin vertrat, beluden unseren Wagen und begaben uns wieder auf die Fahrt.

Fortsetzung folgt.

Von oben nach unten:

Kohlentransport durch die „Konkurrenz“

Das Ministerium des Gouverneurs nach einer Probefahrt

Belastungsprobe mit 64 Soldaten des Gouverneurs von Taiyuanfu

Büro und Wohnung unserer deutschen Vertreterfirma



Aufn. (11) Horstmann

Schönefeld vor 4 Jahren



Werkaufn. HFW.

Der Baubeginn des Werkes Schönefeld war eingeleitet, nun zeigte sich die Sorgfalt der Planungen und Vorbereitungen des Baubüros im ganzen Umfang: ein gewaltiger Organismus lief mit der Präzision eines Uhrwerks ab.

Wo vor wenigen Wochen noch der Bauer die Hackfrucht einbrachte, gruben sich die Spaten immer tiefer in den Mutterboden und rollten die Loren mit dem Erdaushub über den herbstlichen Acker. Jeder Tag brachte den Beginn neuer Bauarbeiten an dem großen Werk. Schon füllte der Mörtel die Fugen des Kellermauerwerks der Halle 2, und die Mischmaschinen bereiteten ganze Betonberge zum Ausfüllen der Fundamentgruben an Halle 5. Täglich rollten bis zu 150 Waggons mit Baumaterial und Eisenkonstruktionen über das fertiggestellte Gleisnetz.

Am 8. November 1934 wurden die Mittelstützenfundamente der Halle 2 fertiggestellt und der erste Binder gerichtet: ein Dom der Arbeit wuchs aus dem Boden empor. Am Bauplatz der Halle 5 türmten sich die Eisenkonstruktionen, in den Koksfeuern glühten die Niete und banden in weißer Glut Eisen mit Eisen zu Stützen und Bindern. Am 15. November begannen die Monteure mit

dem Aufstellen der Eisenkonstruktion an Halle 5, die Be- und Entwässerungsarbeiten wurden in Angriff genommen, und am nächsten Tage meldete der Polier der Bauführung die Fertigstellung des Kellermauerwerks der Halle 2; weder die frühen Nachtfroste noch der unaufhörliche, die Baugruben versäufende Regen konnten die Arbeiten aufhalten. Am 17. November wurden die Probegrabungen für die Untersuchung des Baugrundes zum Verwaltungsgebäude ausgeführt. Wieder zwei Tage später ragte die erste Stütze der Halle 5 in den naßgrauen Novemberhimmel, aus dem der feine Sprühregen des Spätherbstes über acht fertiggestellte Betonfundamente der Halle niederrieselte. Am 26. November wurde vom Betriebsführer Hormel und Baudirektor Biskaborn in Späth's Baumschulen die Bepflanzungen ausgesucht, und drei Tage später begann das Pflanzen der Bäume und Sträucher auf dem Werkgelände, das heute im Schmuck der Grünanlagen dem Besucher als ersten Eindruck „Schönheit der Arbeit“ vermittelt.

Der Monat November 1934 verzeichnet in der Geschichte des Werkes Schönefeld:

Anlauf der gewaltigen Baumaschine.

Besuch in Heckershausen



Ein schöner sonniger Herbstvormittag scheint für einen Besuch der Henschel-Eigenheimsiedlung Heckershausen besonders geeignet. Kurz nachdem man auf der Anfahrtsstraße von Kassel hinter Obervellmar den Bahnübergang passiert hat, eröffnet sich dem Besucher bereits rechter Hand ein umfassender Blick auf die Siedlung, die sich nach Westen unmittelbar an die Dorfgemeinde Heckershausen anlehnt.

Nach einer kurzen Besichtigung der 22 noch im Rohbau befindlichen Siedlungshäuser des 2. Bauabschnittes, die noch im Laufe des Jahres dem Verkehr übergeben werden sollen, gilt unser Besuch den 20 Siedlerfamilien des 1. Bauabschnittes, die bereits im Sommer 1937 in eine Siedlerstelle eingewiesen werden konnten. Wer die Siedlung noch vor einem Jahr kurz nach dem Einzug der Siedlerfamilien gesehen hat, wird ehrlich über die Fortschritte erstaunt sein müssen, die die Ausgestaltung der Siedlerstellen durch unsere Siedler seither erfahren hat. Es scheint fast so, als ob die Siedler in der Ausschmückung und Ausgestaltung der Siedlerstellen miteinander wetteifern. Dies gilt vor allem für die Vorgärten vor jedem Haus, die den Besucher zu beiden Seiten der Siedlerstraße mit der farbigen Pracht ihres herbstlichen Blumenschmuckes grüßen. Nicht minder stolz sind die Siedler auf die Erträge der ersten Ernte, die den Lohn mühevoller Arbeit, an der sich meist die ganze Familie beteiligt hat,

bilden. Wenn viele Familien bereits im ersten Jahre ihren gesamten Bedarf an Gemüse und Kartoffeln aus der Bewirtschaftung der Siedlerstelle decken konnten, so ist das immerhin ein Ergebnis, das ein beredtes Zeugnis für den Fleiß und die Einsatzbereitschaft unserer Siedler in Heckershausen spricht. Dabei sei bemerkt, daß die Firma bewußt davon abgesehen hat, den Siedlern für die Bearbeitung ihres Landes einen festen Bewirtschaftungsplan vorzuschreiben, daß sie es vielmehr den Siedlerfamilien, die übrigens sämtlich eine landwirtschaftliche Praxis nachweisen können, selbst überlassen hat, die Bewirtschaftung des Ackerlandes nach ihren Wünschen und Bedürfnissen vorzunehmen.

Auch von der Möglichkeit der Kleintierhaltung, der von vornherein durch Anbau eines kleinen Stalles an das Siedlerhaus Rechnung getragen wurde, ist fast überall Gebrauch gemacht worden. Je nach Bedürfnis wird meist entweder eine Ziege oder ein Schwein gehalten. Neben der Hühnerhaltung ist es vor allem auch die Kaninchenzucht, die sich bei den Siedlern, insbesondere aber bei deren Kindern großer Beliebtheit erfreut.

Die größten Nutznießer der Siedlung sind wohl unstreitig die Siedlerkinder, die den Aufenthalt in Heckershausen um nichts in der Welt wieder gegen das Wohnen in der Stadt vertauschen möchten. Die auf der ungefährdeten Siedlerstraße spielenden Kinder heben sich mit ihrer ge-



sunden Gesichtsfarbe erfrischend von den weniger glücklichen Stadtkindern ab. Mit Stolz erzählen die Mütter von der oft erstaunlichen Gewichtszunahme ihrer Kinder während des letzten Jahres in Heckershausen, dessen frische Landluft manchen schlechten Esser in einen Nimmersatt verwandelte. Unser letzter Besuch galt schließlich dem jüngsten Bewohner der Siedlung, der im vergangenen Winter in Heckershausen das Licht der Welt erblickte und sich seither besten Wohlbefindens erfreut. Die freudige Bejahung des Siedlungsgedankens, die wir in allen Siedlerfamilien bestätigt fanden, machte unseren Besuch in Heckershausen so zu einem schönen Erlebnis. Sie bestärkte uns zugleich in der Überzeugung, daß die Schaffung von Siedlerstellen für unsere Stammarbeiterschaft mit dem Ziele, diese mit ihren Familien in gesunden Eigenheimen bodenständig zu machen, zu denjenigen sozialen Aufgaben gehört, deren Wert nicht hoch genug veranschlagt werden kann.



Verkauf, (8) H. & S.



Kinderlachen in Bad Pyrmont

Sies Has-Killmer

Am 1. Mai 1938 verkündete der Betriebsführer, Oscar R. Henschel, die Wiedererrichtung der Stiftung von 100 Freiplätzen in einem Erholungsheim für die Kinder unserer Gefolgschaftsmitglieder.

Oscar R. Henschel griff damit zurück auf eine Einrichtung, welche die von uns allverehrte Frau Sophie Henschel geschaffen hat. An ihrem Geburtstage war es ihr schönstes Glück, alljährlich den Kindern der Gefolgschaft frohe Erholungswochen zu schenken.

Die ständige Verschlechterung der Wirtschaftslage, der ein Unternehmen nach dem anderen zum Opfer fiel, zwang die Geschäftsführung der Henschel & Sohn im Jahre 1931, die Stiftung der Frau Sophie Henschel einzustellen. Schon damals hatte der Betriebsführer, Oscar R. Henschel, den festen Glauben, daß er entgegen jenem Pessimismus dieser Zeit diese Stiftung wieder neu ins Leben rufen würde. Das große Werk des Führers, die Wiederaufrichtung der deutschen Wirtschaft, erfüllte auch diesen Wunsch des Betriebsführers. Mit dem Aufstieg unseres Werkes wurde die werkeigene Kindererholung wieder eingerichtet und den Kindern unserer Henschelaner eine wesentliche gesundheitsfördernde Unterstützung gegeben.

Daß dieser Entschluß freudige, dankbare Zustimmung fand, bewiesen die zahlreich einlaufen-

den Anträge aus der Gefolgschaft. In eingehender Vorarbeit wurden 100 Kinder ausgewählt. Damit begann nicht nur für die glückliche Kinderschar die große Vorfreude, sondern auch für die Eltern die Vorsorge. Wie wurde da von den Müttern genötigt und gearbeitet, um ihren Lieben es an nichts fehlen zu lassen. Wie viele Namen mußten eingenäht werden, wieviel tausend Stiche taten oft die tagesmüden Mutterhände? Es war mühsam, aber es erwies sich doch nicht als überflüssig. Welche Mutter wollte wohl nicht, daß bei der Heimkehr alles ebenso schön vollzählig im Koffer war, wie sie es uns bei der Ausreise vorgewiesen hatte. So nahm es nicht Wunder, daß die sorgfältige Ausstattung unserer Kinder das besondere Lob der Heimleitung hervorrief.

Am Mittag des 3. August, als die Sonne es so gut meinte, wie immer „wenn Engel reisen“, fuhr mit glücklichem Kinderlachen die große Schar der kleinsten Henschelaner aus Kassel ab, um den sehnlich erwarteten Kuraufenthalt im Helenenheim Bad Pyrmont anzutreten. So trug der Sonderwagen eine glückliche Schar unserer Kinder in das Land der Erholung und des ungetrübten Ferienspiels.

In Bad Pyrmont wanderten wir in langem Zuge, geleitet von einer Kinderheimtante, dem großen Heime zu. Hier fanden schon in früheren Jahren

viele Henschelaner-Kinder ihre Erholung, so daß wir auch jetzt auf vollen Kurerfolg hoffen durften.

Nach einem großen Generalwaschen und erfrischendem Imbiß nahm die lebhaftige Gesellschaft gleich Besitz von allem, was in Haus und Garten nun vier Wochen lang Ferienfreude bedeuten sollte. Besonderen Spaß machten den Kindern die Bezeichnungen der Schlafräume: Schöne Aussicht, Abendrot, Sonnenkinder, Unsere Bravsten, Sperlingslust usw. Und wer wollte sich in dem großen Garten mit hohen Bäumen und Rasenplätzen, auf der großen Liegewiese und den geräumigen Spielplätzen nicht gleich wohl und zu Hause fühlen! Vom fröhlichen Leben und Treiben kündeten dann die Nachrichten in die Heimat, die mit jedem Tage länger und zahlreicher wurden. Diese Ferien wurden so ganz zum unvergeßlichen Erlebnis unserer Jüngsten.

Wie alles Schöne im Leben, so gingen auch diese vier Wochen allzu schnell herum. Für das Abschiedsfest wurde fleißig geübt, und die große Festfolge zeigte, daß die Jungen- und Mädchengruppen ihr Bestes taten, um den Abend fröhlich auszugestalten. In den letzten Tagen wurde

alles Schöne doppelt, wenn auch mit der Wehmut des baldigen Abschieds, genossen. Die gütigen Heimitanten gaben noch so manche Lieblingsmahlzeit! Wißt ihr Kinder noch: Erbsensuppe mit Würstchen in doppelter Zahl, Reisbrei nach Herzenslust! Und wie war das doch mit dem Waffelabendessen, wo trotz des stundenlangen Backens beim besten Willen keins satt zu kriegen war. Es hat wohl kein kleiner Henschelaner vergessen, seinen Eltern vom Frühstück mit Knäckebrötchen und Milch vorm Aufstehen und vom Frühsport im Garten zu erzählen, und wie interessant das Solebaden immer war?

Trotz des Abschiednehmens gestaltete sich die Heimfahrt am 31. August fröhlich. Die schmalen, blassen Gesichter waren jetzt rund und gebräunt, und wieviel gab es zu erzählen von den geradezu erstaunlichen Gewichtszunahmen bis zu 4½ und 5 Kilo. Bei frischen, frohen Liedern wurde die Reise schnell überstanden. Vergessen waren die Tränen der Kinder und der Heimitanten, als der Habichtswald mit dem Herkules in Sicht kam. Hurra, Heimat! Und dann fielen die Kinder jubelnd in die Arme der Mütter und Väter!

Preisausschreiben 1938/39 der Lilienthal-Gesellschaft

Die Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung schrieb anläßlich ihrer Hauptversammlung 1938 in Berlin Preisaufgaben aus, für die Preise von zusammen 10 000 RM. zur Verteilung gelangen. Auf der Grundlage des die Luftfahrtforschung behandelnden Schrifttums und sonstiger Kenntnisse und Unterlagen ist für den Flugzeugbau, für das Gebiet der Flugmotoren, für das Flugfunkwesen und das Waffenwesen der Luftfahrt je eine Arbeit vorgesehen.

Die dem Flugzeugbau entnommene Aufgabe 1 geht davon aus, daß über die Strömungserscheinungen an einem Tragflügel ohne Pfeil- und V-Form bei symmetrischer Anströmung zahlreiche theoretische und experimentelle Arbeiten vorliegen. Dagegen ist u. a. noch unbekannt, welche Luftkräfte und Luftkraftmomente beim geraden Flügel unter unsymmetrischer Anströmung (Schieben) auftreten und wie die Verteilung des Auftriebes beim Pfeilflügel ist. Die Beantwortung dieser eng miteinander zusammenhängenden Fragen kann zur Klärung wichtiger in der Flugmechanik auftretender Probleme beitragen.

Die erste Aufgabe lautet daher: „Für die Bestimmung dieser Strömungserscheinungen sind an Hand von Rechnungen und Messungen allgemein gültige Beziehungen abzuleiten. Hierbei ist die Arbeit auf den Zustand der nicht abgerissenen Strömung zu beschränken. Das Ergebnis soll so herausgearbeitet sein, daß es möglichst unmittelbare Anwendung auf flugtechnische Fragen gestattet.“

Die Forderung geringsten Raum- und Gewichtsbedarfes bei größten Leistungen gilt besonders für Zahnradgetriebe der Flugmotoren (Luftschaubenantrieb, Laderantrieb). Die Entwicklung ist nicht abgeschlossen, um so mehr, als durch konstruktive Gestaltung, durch Werkstoffe und Werkstattherstellung Grenzen nach oben noch nicht erreicht sind.

Die im allgemeinen Maschinenbau übliche Berechnungsweise führt zu unbrauchbaren Entwürfen, während die auf Grund praktischer Erfahrungen aufgestellten brauchbaren Berechnungsunterlagen durch die Entwicklung, besonders hinsichtlich der Erfahrungsbeiwerte, Wandlungen unterworfen sind.

Die zweite Aufgabe des Ausschreibens verlangt daher eine allgemein zusammenfassende Arbeit oder eine eingehende Sonderbehandlung eines Teilgebietes (konstruktive Ge-

staltung, Werkstoffe, Berechnungsunterlagen u. dgl.), die auf Grund von Veröffentlichungen und Erfahrungen den Stand der Entwicklung von Zahnradgetrieben in Flugmotoren und deren Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigt.

Es ist vielfach versucht worden, auch das Gebiet des ultraroten Lichtes in den Dienst der Luftfahrt zu stellen. Wenn auch eine praktische Verwertung dieses Gebietes zur Zeit nicht sehr aussichtsreich erscheint, würde es doch sehr erwünscht sein, eine Zusammenstellung über die Möglichkeiten und Anwendungsgrenzen dieses Gebietes zu erhalten.

Die dritte Aufgabe ist aus dem Gebiet des Funkwesens gestellt und macht eine Übersicht und kritische Betrachtung der Verfahren, Möglichkeiten und Anwendungsgrenzen der ultraroten Lichtwellen für die Luftfahrt erforderlich. Dabei soll das betrachtete Gebiet alle Wellen umfassen, die länger als die optisch sichtbaren und kürzer als ungefähr 1 mm sind.

In den letzten Jahren ist eine Reihe von Aufsätzen über die Ballistik des Bombenwurfes veröffentlicht worden, die in bezug auf die Auffassungen und die theoretischen Grundlagen erheblich voneinander abweichen. Die hohe Bedeutung, die dem gezielten Bombenwurf gegen militärische Ziele zukommt, lassen eine Klärung der verschiedenen Ansichten und Lösung der einzelnen Probleme des Bombenwurfes vordringlich erscheinen.

Die vierte Aufgabe lautet: Die bisher bekannten Veröffentlichungen sind daher in abwägender Beurteilung zu einer einheitlichen Übersicht über den Stand der Ballistik des Bombenwurfes zusammenzufassen. Die Mängel der bekannten Methoden sind dabei durch exakte Rechnungen klar zu stellen und, wenn möglich, durch Angabe neuer Verfahren zu beseitigen oder einer Beseitigung zugänglich zu machen.

Als Bewerber zu diesem der Förderung der persönlichen Initiative und der Belebung des geistigen Wettbewerbes in der Luftfahrttechnik dienenden Preisausschreiben sind reichsdeutsche Volksgenossen und Auslandsdeutsche arischer Abstammung zugelassen. Für die Bearbeitung jeder Aufgabe werden je ein erster Preis von 1500 RM. sowie zwei weitere Preise von je 500 RM. ausgesetzt. Insgesamt gelangen also 10 000 RM. zur Verteilung.

Die weiteren Bedingungen des Ausschreibens sind beim Generalsekretariat der Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung e. V., Berlin W 62, Keithstraße 8/9, anzufordern.

HSW.-Lehrlinge beim Leichtathletiksportfest



Gemeinsame Freiübungen

Wie sich die Werkberufsschule der Henschel Flugzeug-Werke A. G. im vorigen Jahr am Schwimmfest beteiligt hatte, so starteten unsere Henschel-Lehrlinge in diesem Jahr beim Leichtathletiksportfest der Werkberufsschulen in der Ländergruppe Berlin und Mitteldeutschland am 17. September 1938 auf dem neuen Siemens-sportplatz, veranstaltet von der Reichsarbeitsgemeinschaft der Werkberufsschulen in der Reichsfachschaft 6 des NS.-Lehrerbundes (Gruppe Berlin und Mitteldeutschland).

Von Anfang August bis Mitte September hatten unsere Lehrlinge Zeit, sich auf die Wettkämpfe vorzubereiten. Jeder hatte den Ehrgeiz, in der Henschel-Mannschaft vertreten zu sein. Nach harten und erbitterten Ausscheidungskämpfen bildeten 34 Lehrlinge die Mannschaft.

Am Sonnabend, dem 17. September 1938, früh um 11.30 Uhr, brachte der Autobus die Wettkämpfer zum Lehrlingsheim. Hier wurde ein kräftiges Mittagessen eingenommen, das erst allen Teilnehmern den richtigen Mut machte. Eine Stunde später ging die Fahrt weiter zum Siemensstadion.

Schönstes Herbstwetter begünstigte die Veranstaltung. Die Ausschreibung sah folgende Wettbewerbe vor:

1. Mannschaftsfünfkampf, bestehend aus 100-m-Lauf, Weitsprung, Kugelstoßen, Keulenweit-

werfen und 800-m-Lauf. In jeder Übung starteten drei Lehrlinge jeder Schule. Jeder Teilnehmer durfte nur in zwei Übungen antreten.

2. Staffelwettkämpfe, und zwar eine 10 × 400-m- und eine 10 × 200-m-Staffel.
3. Einzelwettkämpfe, alle Übungen des Mannschaftsfünfkampfes wurden auch als Einzelkämpfe gewertet. Die Besten in jeder Übung wurden ausgezeichnet.

Nach dem Einmarsch aller Teilnehmer und der Flaggenehrung begrüßte Werkschulleiter Lange, Leiter der Ländergruppe Berlin, alle Wettkämpfer und die zahlreich erschienenen Zuschauer. Fünfhundert Siemenslehrlinge führten dann gymnastische Übungen vor, ein Bild voller Bewegung und Fröhlichkeit.

Sofort nach der Beendigung der Körperschule knallte der erste Startschuß für die Mannschaftskämpfe und Staffelläufe. — In der 10 × 200-m-Staffel wurden die teilnehmenden Werkschulen in zwei Gruppen eingeteilt. Im ersten Lauf startete Henschel mit Junkers, Argus, Heinkel, AEG. und Knorrbremse. Schon der zweite Läufer bringt die Henschel-Mannschaft an die Spitze des Feldes, die nicht mehr abgegeben wird. Sieger des ersten Laufes wird unangefochten mit weitem Vorsprung Henschel,

Zeit: 4:25,6. Gleich danach folgt der zweite Lauf. Hier ist Siemens Favorit. Wird die Siemens-Mannschaft in ihrem Lauf eine bessere Zeit laufen als Henschel, das ist die Frage, die über den Endsieg Klarheit bringen muß. Nach hervorragendem Kampf kommt Siemens nur auf 4:29,4. Gesamtsieger der Staffel wurde also Henschel vor Siemens, Polte und Argus.

Genau so spannend verliefen alle anderen Wettkämpfe. Erbittert wurde um Sieg und Platzierung in jeder Übung gerungen. Nicht der beste Mann entschied über den Sieg im Mannschaftsfünfkampf, sondern der Dritte jeder Mannschaft und jeder Übung war ausschlaggebend.

Das sind die Erfolge der Henschel-Mannschaft:

Mannschaftsfünfkampf, Jugend B:

1. Henschel, 4304,3 Punkte;
2. Siemens, 3969,2 Punkte;
3. Junkers, 3813,5 Punkte;

Beim Leichtathletiksportfest der Werkberufsschulen 1938 errangen die HFW.-Lehrlinge eine Bronzestatue des Führers und einen Bronzeadler als Sieg eines harten Trainings



Werkb. (2) HFW.

4. Polte, 3762,3 Punkte;
5. Argus, 3758,6 Punkte;

weiter: Osram, DJW., Werner, Schwarzkopff, Heinkel, AEG., Stock, Knorrbremse, Daimler, Lorenz, DMW., Loewe.

10 × 200-m-Staffel:

1. Henschel, 4:25,6 Min.;
2. Siemens, 4:29,4 Min.;
3. Polte, 4:32,0 Min.;
4. Argus, 4:33,0 Min.;
5. AEG., 4:34,8 Min.

Einzelwettkämpfe:

100-m-Lauf, Jgd. A: 9. Fache, 12,1 Sek.

100-m-Lauf, Jgd. B: 5. Margner 12,6 Sek.;

7. Olszewski, 12,7 Sek.

Weitsprung, Jgd. B: 1. Richter, 5,90 m;

7. Fahrenkrug, 5,35 m.

Keulenwerfen, Jgd. B: 2. Mika, 56,30 m;

5. Bludau, 54,30 m;

7. Füßel, 52,90 m.

Kugelstoßen, Jgd. B: 2. Margner, 11,54 m;

3. Seupel, 11,50 m;

5. Füßel, 10,81 m.

800-m-Lauf, Jgd. B: 1. Richter, 2:13,0 Min.;

2. Berthold, 2:13,8 Min.;

10. Philipp, 2:18,1 Min.



Wer sich eine kleine Bücherei für sein Heim schaffen will, braucht natürlich auch ein paar Hinweise auf wichtige und schöne Bücher. Der bekannte Literaturhistoriker Dr. Langenbacher hat in dem nachstehenden Beitrag eine Auswahl von Büchern zusammengestellt, die zu lesen und zu besitzen sich lohnen.

Wenn eines der Werbeziele, denen die diesjährige erste Großdeutsche Buchwoche dient, darin gesehen wird, den Gedanken: In jedes Heim die eigene Heimbücherei, ins Volk zu tragen, so wird damit von höchster Stelle zum Ausdruck gebracht, daß das Buch nicht als zufällige Erscheinung, sondern in der Form der Bücherei — und sei sie noch so klein — in jedes Heim hineingehört.

Vorbei sind die Zeiten, in denen das Buch und die „Bibliothek“ nur für einzelne bevorrechtigte Stände geschaffen schien, und der einfache Mensch sich eine Bücherei nur in den Häusern des „Reichen“, des Gelehrten, des Pfarrers, Lehrers und weniger anderer Menschen denken konnte. Das Buch ist in den lebendigen Besitz des ganzen deutschen Volkes übergegangen und soll in der eigenen Bücherei immer mehr zum wesentlichen Bestandteil auch des kleinsten Heimes werden. Denn das Buch als Niederschlag ernster Forscherarbeit auf allen Gebieten, als Werk dichterisch gestalteten Lebens, als Ausdruck des politischen Willens, als Mittel guter Unterhaltung — um nur einige Hauptgruppen des großen Reichtums an wertvollen Büchern herauszugreifen — ist für den, der recht liest, Führer und Wegbereiter, ist Mahner, Helfer und Freund, ist Speise und Trank für den Hungernden und Dürstenden, ist eine Quelle von unerschöpflicher Tiefe für den Suchenden. Eine Stunde mit einem Buch kann uns zur Feierstunde werden. Ein Gedicht, eine kleine Geschichte, eine packende Erzählung, ein guter Roman, sie alle können uns Erholung und Freude bringen; aus dem Umgang mit guten Büchern wird uns immer wieder die Kraft erwachsen, den Alltag zu meistern, das Leben neu anzupacken.

Leben in den Büchern nicht Gestalten, Männer und Frauen, an denen wir — bewußt oder unbewußt — unser Leben ausrichten können und sollen? Sie werden uns zum Leitbild nicht im Sinne eines lebensfremden Ideals, sondern im Sinne eines Zieles, das zu erreichen und dem nachzustreben jedem Menschen, der nicht dumpf dahinleben, sondern sich vorwärts und aufwärts entwickeln will, als Aufgabe seines Daseins gesetzt ist. Gleichzeitig aber bringt uns das Buch das Leben unseres Volkes in der Gegenwart, in seiner reichen, dramatischen und oft tragischen Geschichte mit all ihren dunklen Tiefen und strahlenden Höhepunkten näher. Wir erleben durch das Buch den deutschen Menschen in seinen vielfältigen Erscheinungsformen, wir erleben die Vielgestaltigkeit der deutschen Heimat. Das Buch läßt jeden einzelnen teilhaben am völkischen Leben, und es ruft ihn auf, mitzuarbeiten an seiner Gestaltung.

Aber, wird nicht mancher unserer Leser fragen, was hat das alles mit der Heimbücherei zu tun? Wenn ich ein

Buch lesen will, wenn ich einen spannenden Roman, eine bunte Abenteuergeschichte, einen lebendigen Reisebericht haben möchte, dann gehe ich in die nächste öffentliche Bücherei oder in eine Leihbücherei und hole mir das Gewünschte. Das ist verständlich, und niemand soll sich davon abhalten lassen, es weiterhin so zu machen, denn wir wollen hier keinen Gegensatz beschwören zwischen Heimbücherei und öffentlicher Bücherei oder zwischen Heimbücherei und Leihbücherei, die wie die Volksbücherei wichtige Aufgaben zu erfüllen hat. Aber steigt uns beim Lesen eines guten, aus einer Bücherei entliehenen Buches nicht oft der Wunsch auf: das möchte ich besitzen, das möchte ich manchmal in der Hand haben, möchte darin blättern, es ein zweites Mal lesen? In diesem Gedanken liegt schon der Anfang der Heimbücherei. Es braucht nun nur noch der Schritt von der Leihbücherei in die Buchhandlung getan zu werden, um ein gänzlich neues Verhältnis zum Buch zu schaffen. Mit der Freude am Wachsen der eigenen Bücherei wächst aber auch die Liebe zum Buch. Ein neues Mittel seelischer Bereicherung ist damit in unser Heim eingezogen. Mit berechtigtem Besitzerstolz und einer tief im Innern wohnenden Freude wird der Mensch dann einmal vor die Reihen seiner Bücher im netten kleinen Schrank, im hübschen und praktisch im Zimmer angebrachten Regal treten, mit seiner Hand über die bunten Buchrücken streichen, wieder die geliebten Titel lesen, das eine oder andere herausgreifen und sich erneut darin vertiefen und sich verführen lassen in eine andere Welt, aus der ihm die Kräfte zuwachsen für die Erfüllung kommender Aufgaben.

Nun wird sich freilich für manchen Leser die Frage erheben: wie komme ich zu einer Heimbücherei? Wie kann ich mir neben all den vielen Ausgaben des täglichen Lebens her noch Bücher kaufen? Und wenn ich ab und zu ein paar Mark übrig habe, welche Bücher soll ich mir dann kaufen? Auf diese Frage sei hier mit einigen praktischen Hinweisen geantwortet — unser deutsches Schrifttum ist so reich, daß für jeden Geschmack etwas zu finden sein wird.

In die Bücherei des deutschen Menschen unserer Zeit gehören natürlich in erster Linie die grundlegenden Werke der nationalsozialistischen Weltanschauung, von denen hier die zwei wichtigsten genannt seien: das Werk unseres Führers „Mein Kampf“, das ja schon in über vier Millionen Exemplaren im deutschen Volk verbreitet ist, und das Werk Alfred Rosenbergs „Der Mythos des 20. Jahrhunderts“, das ebenfalls schon zu Hunderttausenden von Exemplaren den Weg zu deutschen Menschen gefunden hat. Beide Werke sind in gediegener Ausstattung verhältnismäßig billig zu haben.

Natürlich gäbe es nun noch eine Reihe von wichtigen politischen Büchern, die Anspruch auf einen Platz in der deutschen Heimbücherei erheben dürfen. Aber hier soll es sich zunächst ja nur einmal um einen Grundstock handeln. Zu diesem Grundstock gehören vor allem jene Werke der deutschen Dichtung, die seit Jahrzehnten, ja seit Jahrhunderten ihren bleibenden Wert dadurch erwiesen haben, daß sie heute noch wie einst lebendig

sind. Ein Buch, das so recht geeignet ist, für die deutsche Heimbücherei, da es seinem Besitzer ermöglicht, sich an Hand der wichtigsten Quellen selbst ein Bild von dem Weg der deutschen Dichtung seit ihren Anfängen zu machen, ist das von Gerhard Fricke herausgegebene „Volksbuch deutscher Dichtung“. Zu diesem Buche stellen wir drei weitere Sammelwerke: als Lyrik-Anthologie den neugestalteten Echtermeyer, als gute Prosa-Anthologie das von Max Mell herausgegebene „Haus- und Volksbuch deutscher Erzählungen“ und als ein Werk, das ein ausgezeichnetes Bild von der Dichtung der außerhalb der Reichsgrenzen lebenden deutschen Volksgruppen gibt, die von Heinz Kindermann herausgegebenen „Rufe über Grenzen“, ein Sammelwerk, von dem soeben eine billige Volksausgabe erschienen ist.

Wer diese Sammelwerke besitzt, der nennt, in wenigen Bänden vereinigt, schon eine kleine und sehr wertvolle Bücherei sein eigen. Zur Erweiterung dieses Grundbestandes gehören dann die Werke der wesentlichsten Dichter der deutschen Klassik und des 19. Jahrhunderts. Wir danken es einer Reihe von deutschen Verlagen, daß sie, was die Gestaltung neuer Klassikerausgaben anbetrifft, die Zeichen der Zeit verstanden und sich in den Dienst der neuen Bedürfnisse gestellt haben. Die Klassikerausgabe, die wir heute fordern, hat nicht die Aufgabe, unsere Wohnung zu zieren, sondern sie soll wirklich zum Lesen anregen und eine lebendige Verbindung zu den wesentlichsten geistigen Gütern unseres Volkes herstellen. Da sind z. B. die ausgezeichneten Ausgaben des Bibliographischen Institutes, von denen bisher erschienen sind eine neue Schiller-, Kleist-, Fritz-Reuter- und Theodor-Storm-Ausgabe. Der Vorteil dieser Ausgaben ist, daß die Bände auch einzeln gekauft werden können, so daß selbst der Mensch mit schmalem Geldbeutel die Möglichkeit besitzt, sich nach und nach das Gesamtwerk dieser Dichter anzuschaffen. Ebenfalls im Bibliographischen Institut erschien eine neue Goethe-Ausgabe, die an Preiswürdigkeit und an gediegener Ausstattung den vorgenannten Ausgaben in nichts nachsteht. Eine ausgezeichnete und billige Hebbel-Ausgabe hat Gerhard Fricke im Reclam-Verlag besorgt. Eine neue Möricke-Ausgabe in zwei Dünndruckbänden erschien vor kurzem im Insel-Verlag. Sie weist alle Vorzüge auf, die die Klassikerausgaben des Insel-Verlages von jeher ausgezeichnet haben. Eine neue Ausgabe der Werke des „Wandsbecker Boten“, des Dichters Matthias Claudius, der heute wieder sehr stark in den Vordergrund gerückt ist, erschien im Oskar-Günther-Verlag, Dresden.

Es ist aber auch für diejenigen gesorgt, die nicht das Bedürfnis fühlen, sich Gesamtausgaben anzuschaffen, sondern die nur den Wunsch haben, die wesentlichsten Dichter der klassischen Zeiten des 19. Jahrhunderts durch charakteristische Proben ihres Schaffens kennenzulernen. Die Fülle der guten und billigen Einzelausgaben ist so groß, daß sie heute schon kaum noch zu übersehen ist. Da ist z. B. die gediegene „Bibliothek der Romane“ des Insel-Verlages, in deren Rahmen in den letzten Jahren erschienen sind die „Wahlverwandtschaften“ von Goethe, der „Ekkehard“ von Scheffel, „Effi Briest“ von Theodor Fontane, „Der grüne Heinrich“ von Gottfried Keller und

ein Standardwerk der Geschichte der deutschen Dichtung: „Der abenteuerliche Simplicissimus“ von Grimmelshausen. Sehr zu empfehlen sind die illustrierten Ausgaben des Reclam-Verlages, von denen Erzählungen- und Novellenbände vorliegen von Adalbert Stifter, Gottfried Keller, Conrad Ferdinand Meyer, Theodor Storm u. a. m. — Vor kurzem hat auch der Hausen-Verlag, Saarlautern, mit der Herausgabe wertvoller älterer Prosadichtungen in würdiger und festlicher Ausstattung begonnen. Es liegen z. B. vor in einem Band „Die Novelle“ und „Das Märchen“ von Goethe, dann die unvergleichliche Erzählung „Die schwarze Spinne“ von Jeremias Gotthelf, und, was wir besonders begrüßen, der Roman „Der Oberhof“ von Karl Immermann. — Der Verlag Bong, der als Klassikerverlag sich seit Jahrzehnten schon einen guten Ruf erworben hat, bringt ebenfalls eine neue, vielversprechende Sammlung unter dem Titel „Bongs neue Klassische Bücherei“ in Einzelausgaben heraus. Die Reihe setzt mit 25 Bänden zu dem billigen Preis von 1,90 bzw. 2,85 RM. ein. Unter den ersten 25 Bänden erscheinen Ernst Moritz Arndt mit drei Bänden, Joseph von Eichendorff mit seiner Erzählung „Aus dem Leben eines Taugenichts“, Goethe mit dem „Faust“ und mit „Gedichten“, Wilhelm Hauff mit dem „Lichtenstein“, Johann Peter Hebel mit seinem „Schatzkästlein“, Gottfried Keller und Conrad Ferdinand Meyer mit je vier Bänden, Nicolaus Lenau und Eduard Mörike mit „Gedichten“, Friedrich Nietzsche mit dem „Zarathustra“ und mit einem weiteren Auswahlband aus seinen Schriften, Scheffel mit dem „Ekkehard“ und mit dem „Trompeter von Säckingen“, Schiller mit „Gedichten“ und Adalbert Stifter mit dem Band „Bunte Steine“ und mit dem „Nachsommer“. Hier braucht man wirklich nur hineinzugreifen, denn es ist alles da, was das Herz begehrt, und alle diese Bücher sind in einer Ausstattung erschienen, die nicht nur das Lesen, sondern auch den dauernden Besitz zur Freude macht.

Ebenso vielfältig sind die Möglichkeiten der Auswahl für den Freund der deutschen Gegenwartsdichtung, der auch dann zu seinem Recht kommt, wenn er nicht in der Lage ist, sich die teuren neuen Romane anzuschaffen, abgesehen davon, daß auch die Preise der Neuerscheinungen in den letzten Jahren immer niedriger geworden sind. Die zahlreichen kleinen Buchreihen bieten in dieser Hinsicht ja so unerschöpfliche große Werte.

Wir nennen hier nur das Wesentlichste aus der Fülle des Vorhandenen und erheben damit keineswegs den Anspruch auf Vollständigkeit. Denn es hat ja keinen Zweck, den Menschen, der erst mit dem Aufbau einer Heimbücherei beginnen will, durch allzu viele Nennungen zu verwirren. Die hier gemachten Ausführungen und Hinweise sollen nur ganz allgemein anregen und einer vorläufigen Unterrichtung dienen. Die Leser werden von ihrem Buchhändler jederzeit auf das entgegenkommendste beraten werden.

Die Heimbücherei, die auf diese Weise aufgebaut und danach stetig erweitert wird, wird für jeden deutschen Menschen eine Quelle der Kraft und ein Mittel der Steigerung des seelischen Lebens sein. Außerdem wird er aber durch die Heimbücherei auch in einer dauernden engen Verbindung bleiben mit den wesentlichsten kulturellen Gütern seines Volkes.

Jahrelange Vorarbeiten schaffen das „Wunder“ des KdF.-Wagens. Die schönste Stadt, das schönste Werk der Welt entsteht. Und die Automobilindustrie?

Seit Dr. Ley das Sparsystem zum Erwerb eines KdF.-Wagens bekanntgab, ist in Hunderttausenden von Familien eine freudige Erregung eingezogen. Überall im großen Deutschen Reich wird diskutiert und gerechnet: Können wir uns einen KdF.-Wagen leisten? Werden wir auf Jahre hinaus die Raten aufbringen? — Aber was an Arbeit und Entwicklung notwendig war, daß diese Fragen überhaupt gestellt werden können, wissen die wenigsten!

Drei entscheidende Schritte wurden seit 1933 getan, um die als richtig und wichtig erkannte Motorisierung unseres Volkes zu ermöglichen. Erstens war das die Abschaffung der Automobilsteuer kurz nach der Machtübernahme. Dadurch allein erhielt die Produktion schon einen Auftrieb von noch nie dagewesenen Ausmaß. Neue Schichten unseres Volkes wurden dem Auto gewonnen, die Entwicklung war ins Rollen gebracht. Zweitens: Der synthetische Kautschuk „Buna“ wurde zu einer Qualität geführt, in der er dem importierten Kautschuk sogar überlegen ist, und mit allen Kräften auf die Großproduktion vorbereitet. Dasselbe gilt drittens für die Gewinnung von Treibstoff aus Kohle. Innerhalb des nationalsozialistischen Wirtschaftsprogramms wäre eine durchgreifende Motorisierung unseres Volkes bei einer entsprechend gesteigerten Einfuhr von Gummi und Benzin nicht möglich geworden, da die Belastung für die Außenhandelsbilanz fortschreitend zu hoch geworden wäre. Erst die Erfindungen des Buna und des Benzins aus Kohle, zu denen eine Reihe weiterer neuer Werkstoffe für Einzelteile kommen, setzten uns in den Stand, das Ziel der endgültigen Motorisierung unseres Volkes energisch in Angriff zu nehmen.

Und jetzt steht der KdF.-Wagen, wie ihn der Führer genannt hat, vor der Tür. Nur wenige Jahre werden vergehen, und auf den Straßen wird er in Tausenden und Hunderttausenden von Exemplaren zu sehen sein: nicht nur eine technische, sondern auch eine wirtschaftspolitische Großleistung des Nationalsozialismus.

Der KdF.-Wagen stellt ein kleines Wunder dar. Ganz abgesehen von dem sensationellen Preis ist er in der Güte des Materials, in der Zuverlässigkeit der Konstruktion und in seiner bereits erprobten Dauerhaftigkeit ein Markstein in der Geschichte des Automobilbaus. Seit Jahren schon arbeitet der beste Konstrukteur, den Deutschland hat, Dr. Porsche, an der Vervollkommnung des KdF.-Wagens, 2 Millionen Kilometer haben die Versuchswagen inzwischen zurückgelegt, im Gebirge und im Flachland, dauernd genauestens kontrolliert und verbessert. Heute liegt als Ergebnis dieser Arbeit ein Wagen vor, der mit Recht die Aufmerksamkeit aller Automobilkreise der Welt auf sich zieht.

Diese beispiellose Großzügigkeit der Vorbereitung hat die Deutsche Arbeitsfront ermöglicht, der der Führer 1936 den Auftrag gab, die Verwirklichung des Volkswagens mit größter Energie zu betreiben. Die DAF. setzte alles daran, um auch auf diesem Gebiet das Beste für den deutschen Arbeiter zu schaffen. Das weiß unser Volk von den Leistungen der Deutschen Arbeitsfront in den letzten fünf Jahren ganz genau, und so ist wohl in der Hauptsache auch der Ansturm zu erklären, der gleich nach der Bekanntgabe, daß Anmeldungen entgegengenommen werden, auf die DAF.- und KdF.-Dienststellen einsetzte. Mehr oder weniger „unbesehen“, vielfach nur nach einer Klärung der eigenen finanziellen Leistungsfähigkeit, wurden die Anträge unterschrieben und abgegeben. Das Vertrauen zum Führer und zur Partei, in diesem Falle der Deutschen Arbeitsfront, war allein entscheidend.

Nicht weit von Fallersleben wächst das große Werk heran, in dem künftig der KdF.-Wagen in riesigen Mengen fabriziert werden soll. Schon weiß man, daß dort die modernste und schönste Stadt Deutschlands entstehen wird, angelegt nach den letzten Forderungen nationalsozialistischer Städtebau- und Wohnkultur.

Schon wurde das sogenannte „Vorwerk“ in Braunschweig in Betrieb genommen. Dort errichtet die Deutsche Arbeitsfront eine Berufsausbildungsstätte, die in der Welt nicht ihresgleichen findet. Systematisch werden technisch begabte Lehrlinge ausgebildet, Arbeiter umgeschult und Ingenieure auf ihre kommenden Aufgaben vorbereitet, so daß, wenn das eigentliche KdF.-Wagenwerk die Produktion beginnen wird, bereits ein fester Stamm von Fachkräften vorhanden ist, ohne daß diese der übrigen Automobilindustrie entzogen werden.

Die DAF. verwirklicht im Braunschweiger Vorwerk und im KdF.-Wagenwerk vorbildlich ihre Ideen und zeigt, daß die Durchführung dieser ureigenen Ideen sehr wohl im Bereich des Möglichen liegt. Nur so — das ist unabdingbare These — sind Höchstleistungen wie der KdF.-Wagen zu erzielen. All die Zehn- und Hunderttausende, die jetzt ihre Anträge stellen und mit dem Sparen beginnen, bauen das große Werk mit, von dem sie in wenigen Jahren ihren Nutzen — einen KdF.-Wagen — haben werden. Unser Volk schafft sich selbst seine schönere Zukunft, und wie die KdF.-Schiffe schon heute, so wird später das größte Automobilwerk der Welt unserem ganzen Volk gehören. Wir gehen Wege, die nur ein in seiner Kraft und in seinem Willen einiges Volk gehen kann. So wird der Schlußstein in der Motorisierung unseres Volkes aus der Summe von genialer Erfindungsgabe, zähem Fleiß und tatkräftiger Mitwirkung des ganzen deutschen Volkes gesetzt werden.

Schon heute kann man sich vorstellen, wie etwa manchem der KdF.-Wagen eine wertvolle Hilfe als Verkehrs- und Transportmittel sein wird und welche große Rolle er bei der Ausgestaltung der Freizeit spielen wird. Ja, man kann soweit gehen, dem KdF.-Wagen eine bestimmte volksgesundheitliche Bedeutung vorauszusagen: denn er wird viele dazu anreizen, nach der Tagesarbeit auf ein paar Stunden aus der Großstadt hinaus in die Wälder, an die Seen usw. zu fahren und sich an der frischen Luft zu erholen. In jedem Falle wird eine Bereicherung und Aktivierung des Lebens zu erwarten sein, die nur positiv bewertet werden kann.

Und die Automobilindustrie? Bei der Grundsteinlegung zum KdF.-Wagenwerk hat der Führer gesagt, ein Mensch, der das Geld hat, einen teuren und damit besseren Wagen zu kaufen, wird das auch in Zukunft tun. — Der billige Volksempfänger hat auch, wie die Erfahrung zeigt, den Absatz der teuren Empfangsgeräte nicht verhindert; im Gegenteil, durch die starke Popularisierung des Rundfunkhörens im allgemeinen ist auch der Bedarf an teuren Geräten gestiegen.

Freilich hat sich die Rundfunkindustrie sehr anstrengen müssen, um für das Mehrgeld auch entsprechend mehr zu bieten. Dasselbe wird in Zukunft für die Automobilindustrie gelten. Der KdF.-Wagen hat ein für seinen Preis ungewöhnlich hohes Maß an Bequemlichkeit, Leistungsfähigkeit und Dauerhaftigkeit. Wenn er damit zum Ansporn für noch größere Leistungen der Automobilindustrie wird, so kann das für die Entwicklung der deutschen Technik nur als erfreulich vorausgesehen werden.

Schwarzes Brett

Das Direktorium Kassel

Winterhilfswerk. Die im Winterhalbjahr 1938/39 wieder einzubehaltenden Beträge für das Winterhilfswerk sind — in Ermangelung einer freien Spalte in der Lohnliste — von der 21. Löhnung d. J. ab auf dem Lohnabrechnungstreifen in Spalte 18 (Miete) zu ersehen. Aus diesem Grunde müssen die Mietabzüge vorübergehend in Spalte 20 (Verschiedenes) aufgenommen werden.

Kassel, den 19. Oktober 1938.

Haushaltungsschule. Für den im April 1939 beginnenden Jahreskursus unserer Haushaltungsschule werden Anmeldungen von der Leiterin der Haushaltungsschule, Fräulein Behne, Ysenburgstraße 2a, ab Montag, den 31. Oktober d. J., jeweils Montags und Dienstags von 8 bis 10 Uhr entgegengenommen.

Kassel, den 21. Oktober 1938.

Ent- und Beladen von Reichsbahnwaggons. Wie bekannt, besteht infolge des erhöhten Güterverkehrs bei der Reichsbahn ein außerordentlich starker Mangel an Güterwagen. Diesem Mangel kann zum Teil dadurch abgeholfen werden, daß der Umlauf der einzelnen Waggons beschleunigt wird.

Es muß deshalb auch bei uns im Betriebe darauf geachtet werden, daß die Ent- bzw. Beladung der in unseren Werken einlaufenden Reichsbahn-Güterwagen immer sofort vorgenommen wird. Dadurch wird einerseits der Waggonumlauf wesentlich beschleunigt, weil die Wagen dann unverzüglich wieder zurückgegeben werden können, und andererseits werden auch erhebliche Standgelder vermieden.

Zur Überwachung des beschleunigten Waggonumlaufs in unseren Werken werden hiermit die nachstehend aufgeführten Herren eingesetzt:

1. **Im Werk Kassel:** Werkmeister Schilke und Vorarbeiter Otto,

2. **Im Werk Rothenditmold:** Magazinverwalter Geisler (Lager 8) und Ing. Treiber,

3. **Im Werk Mittelfeld:** Werkmeister Mütze.

Diese Herren sind dafür verantwortlich, daß die erforderlichen Maßnahmen allerschnellstens durchgeführt werden. Gleichzeitig erwarten wir aber auch von den in Betracht kommenden Betriebsstellen, daß sie dem gegenwärtig herrschenden Wagenmangel in jeder Weise Rechnung tragen und auch von sich aus für beschleunigte Ent- bzw. Beladung der Reichsbahnwaggons besorgt sind.

Kassel, den 25. Oktober 1938.

Eigenheimsiedlung Heckershausen. Nachdem nunmehr auch der 2. Bauabschnitt der Eigenheimsiedlung in Heckershausen in Kürze seiner Vollendung entgegengeht, ist beabsichtigt, alsbald mit einem 3. Bauabschnitt, der wiederum eine größere Anzahl von Siedlerstellen umfassen wird, zu beginnen.

Gefolgschaftsmitglieder, vor allem kinderreiche, die Interesse an der Übernahme einer Siedlerstelle haben, und über entsprechende Ersparnisse verfügen, werden gebeten, sich möglichst umgehend in der Sozialabteilung bei Herrn Dr. Grüll (Bernhardstraße 12) zu melden.

Kassel, den 5. November 1938.

Der Betriebsführer Berlin

Werkärztliche Betreuung.

1. Der Werkarzt übt hinsichtlich der Betreuung unserer Gefolgschaft vornehmlich eine beratende Tätigkeit

aus. Es ist unserer aller Pflicht, ihm nach Möglichkeit diese Tätigkeit zu erleichtern. Insbesondere werden Meister und Abteilungsleiter gebeten, diejenigen Arbeitskameraden ihres Mitarbeiterkreises, bei denen Verdacht auf Erkrankung besteht, oder die nach Ansicht der Vorgesetzten einer ärztlichen Betreuung bedürfen, zu veranlassen, sich Rat und Hilfe bei Herrn Dr. Mewes zu holen.

2. Eine ärztliche Behandlung im Werk während der festgelegten Sprechstunden findet nicht statt. Ausnahmen nur in besonders dringlichen Fällen bei plötzlichen Erkrankungen.

3. Es steht jedem frei, sich gegen Vorlage eines Krankenscheines von Herrn Dr. Mewes in seiner privaten Sprechstunde:

Schönefeld, Mittelstraße, Parzelle 71,

Telefon: 63 65 33,

behandeln zu lassen.

4. Während der Behandlungsdauer durch einen fremden Arzt ist die Inanspruchnahme des Herrn Dr. Mewes ausgeschlossen.

5. Das vom zuständigen Vorgesetzten gegengezeichnete Meldeformular ist in allen Fällen — außer Betriebsunfällen und akuten Erkrankungen — mitzubringen und zuvor der diensttuenden Schwester der Sanitätsstation abzugeben.

Das vom Arzt abgezeichnete Formular ist nach Rückkehr an den Arbeitsplatz dem zuständigen Vorgesetzten zurückzugeben, der es nach Kenntnisnahme den Personalakten zuleitet.

Schönefeld, den 18. November 1938.

Vorschüsse. Die Zahl der uns täglich zugehenden Vorschußanträge hat einen derartigen Umfang angenommen, daß wir uns genötigt sehen, sie auf ein erträgliches Maß zurückzuführen.

Es bedarf keines Hinweises, daß wir selbstverständlich bereit sind, Arbeitskameraden, die durch Krankheits-, Geburts- oder Todesfälle in der Familie in eine Notlage geraten sind, zu helfen. Das gleiche gilt für Vorschußanträge bei Neueinstellungen, Rückkehr vom Militärdienst und ähnlichen Fällen, in denen eine einkommenlose Zeit zu überbrücken ist.

Abgelehnt werden Vorschußanträge, um vorübergehende Geldverlegenheit zu beseitigen, unvorhergesehene Ausgaben zu decken, Anschaffungen zu bezahlen, verpfändete Gegenstände einzulösen, zu erwartende Pfändungen abzuwenden, usw. usw.

Es werden daher nur noch in nachweisbar dringenden Notfällen Vorschüsse bewilligt, wobei den Anträgen stichhaltige Beweisunterlagen beizufügen sind.

Schönefeld, den 9. November 1938.

Reichsberufswettkampf aller schaffenden Deutschen 1939

Wieder beginnt die Werbung zur Teilnahme am Reichsberufswettkampf aller schaffenden Deutschen.

Ich bitte alle Abteilungsleiter und Meister, sich **persönlich für den Gedanken des Reichsberufswettkampfes einzusetzen**. Sie werden so ihre Arbeitskameraden am besten kennenlernen und vielleicht das eine oder andere ihnen noch unbekannte Talent entdecken.

Die Beteiligung muß der Größe unserer Gefolgschaft entsprechen und zeigen, daß wir um die Anerkennung als nationalsozialistischer Musterbetrieb kämpfen.

Einzelheiten sind bei den Betriebsobmännern Pg. Schmidt und Pg. Eichstädt zu erfahren.

Schönefeld, den 23. November 1938.

Familiennachrichten

H. & S., Kassel, Oktober 1938

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Althans, Karl, Werkstatt M 5, am 28. 10. 1938 — Becker, Wilhelm, Lehrlingsabteilung, am 14. 10. 1938 — Ditter, Adolf, Mittelfeld, am 25. 10. 1938 — Galle, Gustav, BB 16, am 21. 10. 1938 — Sälzer, Friedrich, Zahnradfabrik, am 3. 10. 1938 — Schirm, Walter, Werkstatt CS, am 24. 10. 1938.

Familienmitglieder:

Tochter Hilde des Brehm, Heinrich, am 2. 10. 1938 — Tochter Inge des Döring, Walter, Werkstatt JC, am 20. 10. 1938 — Tochter Karoline des Eberwein, Friedrich, am 19. 10. 1938 — Ehefrau Marie des Iske, Wilhelm, am 2. 10. 1938 — Sohn Heinz des Lind, Franz, am 10. 10. 1938 — Ehefrau Maria des Ring, Konrad, am 13. 10. 1938 — Ehefrau Therese des Ullrich, Heinrich, am 1. 10. 1938.

Vermählungen:

Bähr, Karl, Werkstatt L, mit Hildegard geb. Vogt, am 19. 10. 1938 — Bankel, Robert, Werkstatt M 6, mit Anna geb. Wethekann, am 1. 10. 1938 — Bartsch, Eduard, Werkstatt A, mit Herta geb. Pfeil, am 1. 10. 1938 — Berge, Adolf, Werkstatt L, mit Anna geb. Schäfer, am 1. 10. 1938 — Decker, Willi, Werkstatt M 1, mit Martha geb. Friedrich, am 1. 10. 1938 — Dietrich, Ernst, Werkstatt H, mit Gertrud geb. Kießler, am 8. 10. 1938 — Ebert, Karl, Hammerschmiede, mit Marie geb. Müller, am 29. 10. 1938 — Ebert jun., Karl, Hammerschmiede, mit Wilhelmine geb. Müller, am 29. 10. 1938 — Fahnert, Günther, Werkstatt M 5, mit Marianne geb. Marstatt, am 1. 10. 1938 — Fröhlich, Fritz, Werkstatt WZ, mit Lilli geb. Ries, am 1. 10. 1938 — Fück, Berthold, Stehbolzenabteilung, mit Hildegard geb. Braun, am 26. 10. 1938 — Gaubert, Heinrich, Lager 4, mit Anneliese geb. Mühlhausen, am 1. 10. 1938 — Genrich, Alfred, Werkstatt H, mit Elisabeth geb. Künzel, am 29. 10. 1938 — Gerlach, Karl, Lager 19, mit Frieda geb. Spohr, am 1. 10. 1938 — Germeroth, Hans, Gießerei, mit Thea geb. Mock, am 15. 10. 1938 — Hannibal, Otto, Laboratorium, mit Elisabeth geb. Reich, am 15. 10. 1938 — Hedderich, Heinrich, Werkstatt L, mit Elisabeth geb. Weingärtner, am 29. 10. 1938 — Hillmann, Oswald, Hauptbuchhaltung, mit Christine geb. Ring, am 5. 10. 1938 — Hörmann, Friedrich, Werkstatt M 5, mit Elfriede geb. Walter, am 15. 10. 1938 — Kalb, Heinrich, Werkstatt A, mit Hedwig geb. Nienstadt, am 19. 10. 1938 — Kleinhans, Wilhelm, Kundendienst, mit Irmgard geb. Schnurre, am 29. 10. 1938 — Kramer, Heinrich, Werkstatt M 10, mit Luise geb. Brandon, am 1. 10. 1938 — Kretzer, Heinrich, Werkstatt H, mit Louise geb. Tecke, am 8. 10. 1938 — Kühlbörn, Alfred, Betriebsbuchhaltung, mit Hermine geb. Feldmann, am 1. 10. 1938 — Lingelbach, Jakob, Einfahrabteilung, mit Martha geb. Kilian, am 26. 10. 1938 — Mootz, Otto, Autobau, mit Marie geb. Dieckmann, am 5. 10. 1938 — Müller, Willi, Zylinderbau, mit Gertrud geb. Wenzel, am 22. 10. 1938 — Nagel, Karl, Werkstatt M 1, mit Christine geb. Umbach, am 14. 10. 1938 — Otto, Karl, TB 1, mit Hermine geb. Gasch, am 19. 10. 1938 — Paar, August, Lager 3, mit Henni geb. Schake, am 12. 10. 1938 — Reinert, Karl, Werkstatt L, mit Elise geb. Hupfeld, am 1. 10. 1938 — Römer, Gerhard, Hofabteilung, mit Mathilde geb. Rapp, am 29. 10. 1938 — Rudloff, Albrecht, Werkstatt H, mit Hildegard geb. Schönewolf, am 15. 10. 1938 — Schildknecht, Heinrich, Lohnbüro, mit Lydia geb. Bössinger, am 8. 10. 1938 — Schmidt, Heinrich, Werkstatt JC, mit Elisabeth geb. Junghans, am 29. 10. 1938 — Siebold, Horst, Pausbüro, mit Ursula geb. Paeper, am 5. 10. 1938 — Siegl, Wilhelm, Hauptbuchhaltung, mit Martha geb. Leimbach, am 15. 10. 1938 — Siemon, Heinrich, Werkstatt L, mit Christine geb. Schmidt, am 5. 10. 1938 — Straßburger, Kurt, Modellkartei, mit Anny geb. Schwieder, am 5. 10. 1938 — Straub, Helmut, Einrichtungsbüro, mit Erna geb. Jeuther, am 13. 10. 1938 — Thiel, Heinrich, Werkstatt M 1, mit Maria geb. Schütze, am 8. 10. 1938 — Trottier, Karl, Werkstatt M 6, mit Veronika geb. Werner, am 29. 10. 1938 — Ullrich, Walter, Werkstatt M 1, mit Anna geb. Wolfram, am 29. 10. 1938 — Vogt, Georg, Werkstatt JR, mit Gertrud geb. Bodenhorn, am 22. 10. 1938 — Waldeck, Friedrich, Werkstatt JP, mit Elise geb. Koch, am 15. 10. 1938 — Wehling, Karl, Werkstatt H, mit Elisabeth geb. Heckmann, am 29. 10. 1938 — Wicke, Johannes, Werkstatt M 32, mit Anna geb. Gernaud, am 1. 10. 1938 — Wilhelm, August, Werkstatt L, mit Elisabeth geb. Haust, am 15. 10. 1938 — Zimmermann, Willi, Gießerei, mit Frieda geb. Schneider, am 22. 10. 1938.

(Nachtrag September 1938)

Gräbe, Karl, Autoreparaturabteilung, mit Alwine geb. Kruse, am 3. 9. 1938 — Pelzer, Paul, TB 12, mit Elsa geb. Scharrenbroich, am 29. 9. 1938.

Geburten:

Zwillinge:

Eberhardt, Fritz, Otto und Walter, am 1. 10. 1938 — Würzburg, Hermann, Werkstatt L 1, Rudolf und Hermann, am 9. 10. 1938.

Ein Sohn:

Bragard, Hans, Werkstatt M 2, Michael Manfred, am 26. 10. 1938 — Buhr, August, Werkstatt CS, Karl-Heinz, am 21. 10. 1938 — Butzert, Eduard, Kraftwagenverkauf, Hartmut, am 12. 10. 1938 — Feustel, Heinrich, Werkstatt 9, Artur, am 29. 10. 1938 — Griesel, Georg, Werkstatt K, Hans Werner, am 2. 10. 1938 — Gutheil, Wilhelm, Gießerei, Karl Wilfried Heinz, am 5. 10. 1938 — Hartung, Georg, HFM., am 3. 10. 1938 — Hördemann, Jean, Autoreparatur, Heinrich Ferdinand Philipp, am 12. 10. 1938 — Kautz, Hermann, Werkstatt CS, Hermann, am 14. 10. 1938 — Keinling, August, Werkstatt M 5, Wolfgang, am 26. 10. 1938 — Köhler, Karl, Schweißerei, Walter Manfred, am 20. 10. 1938 — Lange, Jakob, Werkstatt A, Gerhard, am 17. 10. 1938 — Mantel, Friedrich, HFM., Erich Heinrich, am 15. 10. 1938 — Mertig, Ernst, Betriebsbuchhaltung, Hans-Jürgen, am 2. 10. 1938 — Pfeil, Kurt, Werkstatt M 5, Helmut, am 11. 10. 1938 — Predsels, Rudolf, Werkstatt M 5, Rudolf Edgar, am 23. 10. 1938 — Rehhein, Georg, Lehrhauer, Zech Heiligenberg, Wilhelm Friedrich, am 17. 10. 1938 — Richter, Karl, Rothenditmol, Horst, am 6. 10. 1938 — Schaub, Heinrich, Kesselschmiede, Erich, am 9. 10. 1938 — Schirmer, Wilhelm, Mittelfeld, Robert Hans Georg, am 11. 10. 1938 — Schmidt, Heinrich, Bauabteilung, Gerhard Johannes, am 9. 10. 1938 — Stapel, Willy, Reinhold, am 17. 10. 1938 — Stahl, Konrad, Werkstatt M 6, Heinz, am 18. 10. 1938 — Vogt, Fritz, Werkstatt M 5, Kurt, am 24. 10. 1938 — Wollrath, Jchs, Werkstatt M 9, Hans, am 14. 10. 1938.

(Nachtrag September 1938)

Jünemann, Josef, Lackiererei, Herbert, am 24. 9. 1938 — Marquard, Adam, HFM., Berthold, am 25. 9. 1938 — Meschke, Oskar, Werkstatt L, Kurt, am 28. 9. 1938 — Siebert, Heinrich, Werkstatt JC, Friedrich, am 20. 9. 1938 — Thiele, Julius, Ortwin, am 12. 9. 1938.

Eine Tochter:

Arend, Heinrich, Werkstatt M 9, Ingeborg, am 8. 10. 1938 — Bartzick, Helmut, Einfahrabteilung, Margot, am 24. 10. 1938 — Bauer, Theodor, HFM., Emma, am 8. 10. 1938 — Biermann, Jakob, Werkstatt M 9, Paula, am 25. 10. 1938 — Claar, Heinrich, Werkstatt M 3, Helene Katharine, am 8. 10. 1938 — Federbusch, Otto, Lagerkontrolle, Ingeborg, am 14. 10. 1938 — Fries, Wilhelm, HFM., Ursula, Selma, am 18. 10. 1938 — Gerke, Wilhelm, Ersatzteillager, Edda, am 20. 10. 1938 — Hermann, Günther, Margarete, am 8. 10. 1938 — Hund, Johannes, HFM., Anna, am 25. 10. 1938 — Jacob, Wilhelm, Werkstatt M 32, Rosemarie, am 5. 10. 1938 — Knoth, Heinrich, Werkstatt JC, Anna Margarete, am 31. 10. 1938 — Kock, Claus-Werner, Werkstatt JC, Marlies Margarete, am 18. 10. 1938 — Krug, Ernst, BB 5, Christa, am 20. 10. 1938 — Mazek, Wilhelm, Rothenditmol, Marie-Luise, am 24. 10. 1938 — Muster, Ludwig, Werkstatt M 5, Leni, am 1. 10. 1938 — Pächer, Otto, Lokomotivmontage, Helene, am 30. 10. 1938 — Pötter, Heinrich, HFM., Marie Wilhelmine, am 24. 10. 1938 — Regenbrecht, Bruno, Lager 4, Ingrid Christel, am 27. 10. 1938 — Rommeis, Hermann, Werkstatt M 6, Waltraud, am 6. 10. 1938 — Rugelius, Heinrich, Werkstatt M 11, Ellen, am 18. 10. 1938 — Schubert, Franz, HFM., Maria Elisabeth, am 17. 10. 1938 — Semm, Willy, Kesselschmiede, Lieselotte, am 3. 10. 1938 — Werner, Emil, Werkstatt G 1, Hedwig Marianne, am 16. 10. 1938.

(Nachtrag September 1938)

Mengel, Erich, Registratur, Irene, am 26. 9. 1938 — Müller, Kurt, Werkstatt P 1, Hannelore, am 25. 9. 1938 — Wittig, Karl, Hammerschmiede, Erika, am 27. 9. 1938.

HFW., Berlin, Oktober 1938

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Peterburs, Heinrich, Abt. 4/12, am 10. 10. 1938.

Vermählungen:

Achenbach, Grete, KRL, mit Minnhow, Erich, am 14. 10. 1938 — Außer, Bernd, Abt. Bau, mit Ruth geb. Stader, am 1. 10. 1938 — Bartsch, Otto, Abt. 7/24, mit Dora geb. Zernecke, am 25. 10. 1938 — Bastir, Heinrich, Abt. 5/25, mit Antonia geb. Bláhovei, am 4. 10. 1938 — Baumann, Johann, Abt. 55/14, mit Margarete geb. Bauer, am 15. 10. 1938 — Blockwitz, Richard, Abt. Gr. 47, mit Edith geb. Chrupala, am 1. 10. 1938 — Bugs, Karl, TKM, mit Gerda geb. Eichner,

am 8. 10. 1938 — **Bungert**, Richard, Abt. 52/10, mit Emma geb. Zshocke, am 22. 10. 1938 — **Carstens**, Arnold, BB, mit Herma geb. Denkes, am 29. 10. 1938 — **Dahbert**, Otto, Abt. 2/20, mit Nera geb. Schmidt, am 15. 10. 1938 — **Dittmar**, Margarete, KLB, mit Stahlberg, Walter, am 22. 10. 1938 — **Fiebig**, Willi, Abt. 63/26 Start, mit Gerda geb. Sawatzki, am 11. 10. 1938 — **Gerhardy**, Werner, WBK, mit Elli geb. Lindner, am 22. 10. 1938 — **Grom**, Karl, Abt. 59/34, mit Ludmilla geb. Richter, am 22. 10. 1938 — **Henke**, Rudolf, Abt. 7/14, mit Gertrud geb. Grau, am 1. 10. 1938 — **Hirtum**, Walter, Abt. 54/13, mit Leopoldine geb. Paulmayer, am 14. 10. 1938 — **Jowelies**, Erich, KRL, mit Elisabeth geb. Hildenmann, am 15. 10. 1938 — **Knitter**, Richard, Abt. 55/14, mit Emilie geb. Smiatek, am 1. 10. 1938 — **Kulscha**, Ilse, KEH, geb. Keil, am 29. 10. 1938 — **Lindenblatt**, Hermann, Abt. 59/34, mit Hildegard geb. Paul, am 15. 10. 1938 — **Littschwager**, Erich, Abt. 56/21, mit Hildegard geb. Tillack, am 15. 10. 1938 — **Mayerhuber**, Ferd., Abt. 4/27, mit Elisabeth geb. Genslin, am 1. 10. 1938 — **Niethe**, Hans-Werner, KRn, mit Liesbeth geb. Lorenz, am 1. 10. 1938 — **Przibilla**, Willi, Abt. 4/48, mit Elfriede geb. Weiß, am 1. 10. 1938 — **Salomon**, Paul, Abt. 63/26, mit Karoline geb. Hillebrand, am 15. 10. 1938 — **Sternagel**, Erwin, TFS, mit Liselotte geb. Eidwede, KBL, am 8. 10. 1938 — **Wegener**, Paul, Abt. 56/21, mit Antonia geb. Müller, am 31. 10. 1938 — **Weidig**, Wilhelm, TSW, mit Erika geb. Kügge, am 11. 10. 1938 — **Winskowski**, Erna, Abt. 55/19, mit Gerhard, am 12. 10. 1938 — **Wülfig**, Willy, TFS, mit Margarete geb. Pattberg, am 4. 10. 1938.

Geburten:

Ein Sohn:

Appelt, Erhard, Abt. 4/24, Bernd, am 30. 10. 1938 — **Felber**, Herbert, TKA, Frank, am 18. 10. 1938 — **Gerwers**, Wilhelm, Abt. 5/37, Manfred, am 12. 10. 1938 — **Häbling**, Hugo, Abt. 55/14, Winfried, am 1. 10. 1938 — **Niesel**, Herbert, Abt. 5/37, Bodo, am 15. 10. 1938 — **Schlede**, Paul, Abt. 55/22, Joachim, am 3. 10. 1938 — **Schmugge**, Bernhard, Abt. 7/20, Helmut, am 14. 10. 1938 — **Tree**, Otto, Abt. 30/16, Horst, am 8. 10. 1938 — **Vogt**, Fritz, Abt. 2/20, Kurt, am 10. 10. 1938 — **Wudtke**, Willi, Abt. 8/43, Gerhard, am 8. 10. 1938.

Eine Tochter:

Butzk, Fritz, WBM, Renate, am 18. 10. 1938 — **Dibbert**, Karl, Abt. 59/55, Marianne, am 5. 10. 1938 — **Erykeln**, Anton, Abt. 2/14, Wilhelmine, am 18. 10. 1938 — **Kallenschnee**, Walter, Abt. 7/23, Ursel, am 17. 10. 1938 — **Lange**, Willi, Abt. 42, Gisela, am 10. 10. 1938 — **Maaß**, Otto, Abt. 5/25, Doris, am 7. 10. 1938 — **Schoeler**, Heinz, Abt. 30/16, Karin, am 7. 10. 1938 — **Scholler**, Artur, Abt. 7/20, Helga, am 25. 10. 1938 — **Stenzel**, Emil, Abt. 1/10, Marianne, am 2. 10. 1938 — **Sturm**, Günther, TKF, Ursula, am 10. 10. 1938 — **Wohlei**, Alexander, Abt. 55/14, Brigitte, am 4. 10. 1938.

MITTEILUNGEN DER DEUTSCHEN ARBEITSFRONT

BETRIEBSZELLE H. & S.

Betriebssportgemeinschaft. Mit der Durchführung des großen Sportappells, an dem sich unsere Kasseler Werke mit 1600 Mann beteiligten, hat die Sommerarbeit ihren Abschluß gefunden.

In der Zwischenzeit wurden uns einige Turnhallen zur Verfügung gestellt. Am 15. November konnte in einer Betriebssportversammlung der Winterstundenplan bekanntgegeben und die Durchführung der einzelnen Stunden erläutert werden. In dieser Versammlung sprach Herr Dr. Köbrich über seine Tätigkeit als Werkarzt und betonte, daß sein Hauptgebiet die Gesundheitsfürsorge sei. Das Krankwerden müsse nach Möglichkeit verhindert werden, und deshalb sei als vorbeugende Maßnahme in erster Linie der Betriebssport zu pflegen, denn dadurch würde gegen die einseitige Berufstätigkeit der notwendige Ausgleich geschaffen. Er sprach den Wunsch aus, daß der Wert der körperlichen Ertüchtigung von der Gefolgschaft noch mehr erkannt würde, und forderte die Anwesenden auf, sich selbst für die Werbung bei ihren Arbeitskameraden tatkräftig einzusetzen. Der Betriebssport sprach dann über „Zweck und Ziele des Betriebssportes“ und gab folgenden Stundenplan bekannt:

Montag:	20 bis 20.45 Uhr Schwimmen für Männer und Frauen im Hallenbad.
Dienstag:	17.30 bis 19 Uhr allgemeine Übungsstunde für Männer, Turnhalle Bürgerschule 27, Holländische Straße.
Dienstag:	20 bis 21.30 Uhr Übungsstunde der Werkscharen im Henschelsaal, Wolfhager Straße.
Mittwoch:	17.30 bis 19 Uhr allgemeine Übungsstunde für Männer, ACT-Turnhalle, Wimmelstraße.
Mittwoch:	19 bis 20 Uhr Sportabzeichenübungsstunde für Männer und Frauen, ACT-Turnhalle, Wimmelstraße.
Donnerstag:	17.30 bis 19.30 Uhr Gymnastik- und Turnstunde für Frauen im Henschelsaal, Wolfhager Straße.
Freitag:	18.15 bis 19.45 Uhr allgemeine Übungsstunde für Männer und Frauen, Turnhalle Bürgerschule 23, in Rothendelmold, Wolfhager Straße.
Freitag:	20.30 bis 22 Uhr allgemeine Übungsstunde für Männer, Turnhalle Bürgerschule 5, Am Wall (Eingang Bernhardstraße).

Schon aus dem Stundenplan ist die Vielseitigkeit des Übungsbetriebes zu ersehen. Die Arbeitskameraden und -kameradinnen haben Gelegenheit, sich auf folgenden Gebieten zu betätigen: Gymnastik, allgemeine Grundschule, Leichtathletik, Geräteturnen, Schwimmen und Spielen. Andere Sportarten kommen später hinzu.

Als Beitrag für die Beteiligung an sämtlichen Übungsarten ist lediglich die Jahressportkarte für 1,20 RM. zu lösen. Auch für das Schwimmbad wird kein weiteres

Eintrittsgeld erhoben. Die Beteiligung am Schwimmen nimmt ständig zu; Anfänger lernen das Schwimmen, vorgeschrittene Schwimmer werden durch geübte Übungsleiter weitergebildet.

In den allgemeinen Übungsstunden baut sich der ganze Übungsbetrieb auf der Grundschule auf. Körperschule, Bodenübungen, Spiele mit und ohne Ball, Hindernisübungen und freudebetonte Gerätübungen sind Medizin für jedermann. Besonders hervorzuheben ist, daß in diesen Übungsstunden auch Gerätturner, die sich leistungsmäßig weiterbilden wollen, voll auf ihre Kosten kommen.

Großer Wert wird auf die Erringung des Sportabzeichens gelegt. Deshalb wurde eine Sonderstunde am Mittwoch eingelegt, in der Männer und Frauen gemeinsam üben. Die Prüfungen für die einzelnen Gruppen finden gleichfalls an diesen Abenden statt.

Auch unsere Leichtathleten, die in den Sommermonaten auf der Aschenbahn ihre Leistungen erzielten, müssen die Wintermonate benutzen, um durch ausgleichende Tätigkeit ihren Körper auf der Höhe zu halten. Beweglichkeit, allgemeine Körperkraft, Sprungkraft, Schnelligkeit und Organkraft sind die Leistungsmerkmale des guten Athleten. In einfacher, zweckmäßiger Arbeit muß ein planvoller Aufbau einsetzen bzw. die Leistungsfähigkeit erhalten bleiben.

Auf die Lage der Werke und deren Arbeitszeit wurde bei der Aufstellung des Stundenplanes weitestgehend Rücksicht genommen. Da die Übungsstunden der Erholung und Entspannung dienen und damit keine körperliche Anstrengung bringen sollen, können die Arbeitskameraden gleich nach der Arbeit in die Turnhalle kommen. Die Werkscharen haben die Sportstunde in ihren Dienstplan aufgenommen. Jede Schar übt monatlich einmal Dienstags pflichtmäßig im Henschelsaal. Auch die Hand- und Fußballspieler, die bisher noch kein Betätigungsfeld gefunden haben, werden hiermit aufgefordert, sich in einer der angegebenen Übungsstunden beim Betriebssportwart zu melden, damit spielfähige Mannschaften zusammengestellt werden können.

Das Hauptziel des KdF-Sportes ist die allgemeine körperliche Ertüchtigung der schaffenden deutschen Menschen. Die jüngeren, leistungsfähigen Arbeitskameraden sollen aber auch Gelegenheit haben, ihre Leistungen zu steigern und diese im Wettkampf unter Beweis zu stellen. In den Wettkampfgemeinschaften der verschiedenen Sportarten hat jeder befähigte Arbeitskamerad hierzu die beste Gelegenheit.

Habicht, Betriebssportwart.

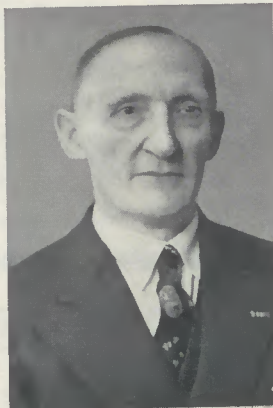
Unsere Jubilare im Monat November 1938

Zu ihrem 25jährigen Arbeitsjubiläum sprechen Betriebsführer und Gefolgschaft zehn Arbeitskameraden ihren Dank aus für ihre selbstlose Arbeitskameradschaft, die durch keine Unbilligkeit des alltäglichen Werklebens erschüttert

werden konnte. Ihnen voran schreibt die Betriebszelle auf die Ehrentafel des Hauses Henschel Wilhelm Goßmann, der sich einreichte in die Front unserer 40jährigen Jubilare, in die Front der Träger vorbildlicher Treue und Pflichterfüllung.



1. November 1938
Albert König
Ingenieur, Betriebsbuchhaltung
Kassel-Niederzwehren



15. November 1938
Wilhelm Goßmann
Lackierer, Lokomotivmontage
Kassel



3. November 1938
Oskar Eberhardt
Kranführer, Kesselschmiede
Kassel



9. November 1938
Paul Kohnert
Gewindeschneider, Werkstatt M5
Kassel



10. November 1938
Paul Stief
Dreher, Werkstatt A
Kassel



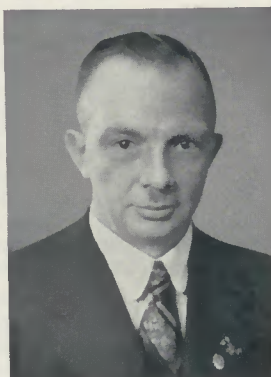
22. November 1938
Wilhelm Wachenfeld
Schlosser, Kesselschmiede
Kassel



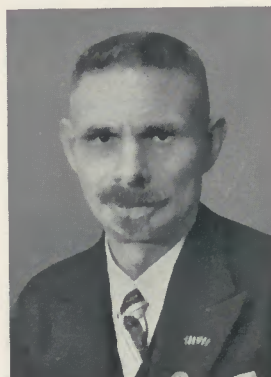
23. November 1938
Heinrich Jungklaus
Fräser, Hammerschmiede
Kassel



25. November 1938
Ferdinand Ebel
Schleifer, Werkstatt M 11
Oberkaufungen



26. November 1938
Wilhelm Rohrbach
Betriebs-Angestellter, Lager 8
Kassel



26. November 1938
Heinrich Schützenmeister
Werkmeister, Lok.-Kontrolle
Kassel-W.



30. November 1938
Friedrich Macke
Schlosser, Kesselschmiede
Kassel

DER HENSCHELSTERN

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe und deren Tochtergesellschaften

Nr. 11 / November 1938

Inhalt

„Hs 1“, Baujahr 1911, und sein Erbauer Oscar R. Henschel

Unter der Sonne Südafrikas J. A. Preis

2000 km durch China Otto Horstmann

Schönefeld vor 4 Jahren

Besuch in Heckershausen Dr. F. Grüll

Kinderlachen in Bad Pyrmont Lies Has-Killmer

Preisausschreiben 1938/39 der Lilienthal-Gesellschaft

HFW.-Lehrlinge beim Leichtathletiksportfest . . Gerbaulet

Die Heimbücherei Dr. Hellmuth Langenbacher

Motorisierung für alle Dr. Eberhard Moes

Schwarzes Brett

Das Direktorium Kassel

Winterhilfswerk

Haushaltungsschule

Ent- und Beladen von Reichsbahnwaggons

Eigenheimsiedlung Heckershausen

Der Betriebsführer Berlin

Werkärztliche Betreuung

Vorschüsse

Reichsberufswettkampf aller schaffenden Deutschen 1939

Familiennachrichten

Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront

Betriebszelle H. & S.

Unsere Jubilare

Früh übt sich, was
ein KdF.-Wagenfahrer werden will!



Zeichnung: Walter Schröder
„Stellt euch mal vor, wie wir dann
absausen werden!“