



Henschel-Baulokomotiven verschiedener Bauart vor dem Verlassen des Werkes

DER HENSCHELSTERN

Allen gegnerischen Prophezeiungen können wir zusammenfassend heute die stolze Wahrheit entgegenhalten, daß das deutsche Volk in seiner Ordnung gesünder, in seiner Kultur reicher und in seinem Lebensstandard gehoben worden ist.

Aus dem Neujahrsaufruf des Führers 1938



DER HENSCHELSTERN

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe
und deren Tochtergesellschaften



Nummer 1

Kassel — Berlin

Januar 1938

Wir halten Rückschau!

M. A. Bengelstorff

Der Doppel-Jahrgang 1936/37 unserer Werkzeitschrift „Der Henschelstern“ ist abgeschlossen. Heute können wir feststellen, daß unsere Werkzeitschrift, um nur einiges herauszugreifen, die neuesten Erzeugnisse aus dem Lokomotiv-, Lastkraftwagen- und Flugzeugbau beschrieb und uns über das Schaffen unserer Arbeitskameraden und unserer Betriebe berichtete.

Wir haben durch die Werkzeitschrift Anteil nehmen können an dem großen innerpolitischen Zeitgeschehen des ständigen Wiederaufstiegs Deutschlands, das heute bereits nach fünf Jahren der Machtübernahme zu einer der geachtetsten Großmächte der Welt wieder zählt. Die großen Ereignisse der Maifeiern, der Reichsparteitage und des 9. November standen unmittelbar im Zusammenhang mit dem Betriebsleben.

Um die Werktradition zu pflegen, veröffentlichte der „Henschelstern“ Ausschnitte aus der Geschichte des kurhessischen Geschlechtes Henschel, um hier die persönlichkeitsgebundene Entwicklung der Henschel-Betriebe durch das Haus Henschel zu zeigen. Der Entwicklungsgeschichte des Hauses Henschel reihte sich der Beitrag „4 Jahre Henschel Flugzeugwerke“ an, der kurz und übersichtlich den Anteil der alten Lokomotivfabrik Henschel & Sohn am Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft und der Entwicklung der deutschen Luftfahrt-Industrie im Dritten Reich zeigt.

Wir können wohl sagen, daß keine Einrichtung sozialer Art, wie etwa die Haushaltungsschule, der Kinderhort Karlshorst, die Stammarbeiter-Eigenheimsiedlung Heckershausen, die ärztlichen Betriebsuntersuchungen, die Werkfürsorge, keine Einrichtung auf dem Gebiete des Werklufschutzes, der Feuerwehr, des Sanitätswesens und andere Schutzmaßnahmen in der Berichterstattung vernachlässigt wurden.

Ferner haben wir Ausstellungsberichte der großen Reichsausstellungen in Berlin und Düsseldorf, der Ausstellung in London und der Welt-Ausstellung Paris gebracht, die ein bleibendes Zeugnis für die Leistungen unserer Gefolgschaftsmitglieder und unserer Werke schufen.

Ein großer Raum wurde der Lehrlingsausbildung bei Henschel gewidmet, um die notwendige

Nachwuchsförderung des deutschen Facharbeiterstandes weitgehendst zu unterstützen. Der 4. Reichsberufswettkampf, die Verleihung des Leistungszeichens der DAF. und der Bau der neuen Lehrwerkstatt in Schönefeld sind beredte Beispiele für die Leistungen des Henschel-Ausbildungswesens. Mit der Schaffung der neuen Lehrwerkstatt hat Herr Oscar R. Henschel der alten Lehrwerkstätten-Tradition des Hauses Henschel, die vor 32 Jahren ihren Anfang nahm, eine außerordentliche Tat hinzugefügt.

Wenn wir weiter ausführliche Beiträge über unsere ehemaligen Kolonien brachten, so geschah dieses, um in unserer Gefolgschaft die Forderung nach Kolonien zu festigen und zu verankern.

Die ständige Artikelserie „Für die Frau“ läßt Ehefrauen und Töchter unserer Gefolgschaftsmitglieder Anteil nehmen an der hauswirtschaftlichen Durchführung des Vierjahresplanes und unterrichtet sie in der planmäßigen Verbrauchlenkung. Besonders lebendig gestaltet sich diese Beitragsecke dadurch, daß das veröffentlichte Material sich aus Leistungsergebnissen der Henschel-Haushaltungsschule zusammensetzt.

In unseren Familiennachrichten, der Ehrentafel für Jubilare und den Nachrufen heimgegangener Henschelaner konnte die gesamte Gefolgschaft das Schicksal ihrer Arbeitskameraden miterleben. Laufend wurden Mitteilungen der Betriebsführer, des Direktoriums Kassel und der Deutschen Arbeitsfront veröffentlicht, um auch späterhin einmal ein Nachschlagewerk wichtiger Anordnungen und Geschehnisse zu haben.

Schon diese Beispiele zeigen eindeutig, daß unsere Werkzeitschrift in der kurzen Zeit ihres Bestehens ein wahrer Mittler und ein unwegdenkbares Bindeglied unserer Henschelaner nach innen und außen geworden ist.

Zahlreiche Gefolgschaftsmitglieder waren uns tüchtige Mitarbeiter bei unserem Schaffen. Ihnen allen sei für ihre Tätigkeit an dieser Stelle herzlich gedankt. Das vor uns liegende Jahr soll von noch größeren Leistungen unserer Betriebsgemeinschaft erfahren. Was und wie dieses geschehen soll, darüber wird die nächste Ausgabe unseres „Henschelstern“ berichten.

Bergwerksdirektor i. R. Otto Brunne †

Direktor Otto Krahle

Am 4. Dezember 1937 verschied im Alter von nahezu 69 Jahren Herr Bergwerksdirektor i. R. Otto Brunne.

Aus einer alten Mansfelder Bergmannsfamilie stammend, widmete auch er sich dem Bergmannsberufe. Im November 1887 verfuhr er bei Riestedt im Kreise Sangerhausen die erste Schicht. Dann war er nach Absolvierung der Bergschule Eisleben auf verschiedenen Braunkohlentiefbauzechen als Betriebsführer und -leiter tätig, bis er am 1. April 1902 die technische Leitung der wenige Jahre zuvor gegründeten Aktiengesellschaft Braunkohlenwerke Möncheberg in Ihringshausen bei Kassel übernahm. Der damals noch verhältnismäßig kleine Betrieb wurde in zielbewußter und zäher Arbeit durch den Verblichenen zu der leistungsfähigsten Tiefbauzeche des Kasseler Braunkohlenreviers ausgebaut, der dann im Jahre 1915 die Zeche Heiligenberg angegliedert wurde. Neben seiner beruflichen Tätigkeit wirkte der Heimgegangene lange Jahre als Vorsitzender des Bergbaulichen Vereins Kassel und des Kasse-

ler Knappschaftsvereins (jetzt Hessisch-Thüringische Knappschaft für den Kasseler Braunkohlenbergbau), den er als Mitglied des Vorstandes im Deutschen Braunkohlen-Industrie-Verein vertrat.

Ende 1932 trat er in den Ruhestand, war aber noch weiterhin in seinem bisherigen Wirkungskreise beratend tätig. Sein erfahrener Rat und seine praktische Mitarbeit wurde vor mehr als Jahresfrist beim Wiederaufbau der Zeche Stellberg der Gewerkschaft Wattenbacher Kohlenwerke erneut in Anspruch genommen. Ein Herzleiden zwang ihn, sich Mitte 1937 von seinen Aufgaben zurückzuziehen.



Die Trauerfeier für den Verewigten, an der sich die gesamte Gefolgschaft von Möncheberg und Abordnungen der Zechen Heiligenberg, Stellberg und Herkules beteiligten, fand am Mittwoch, dem 8. Dezember 1937, auf dem

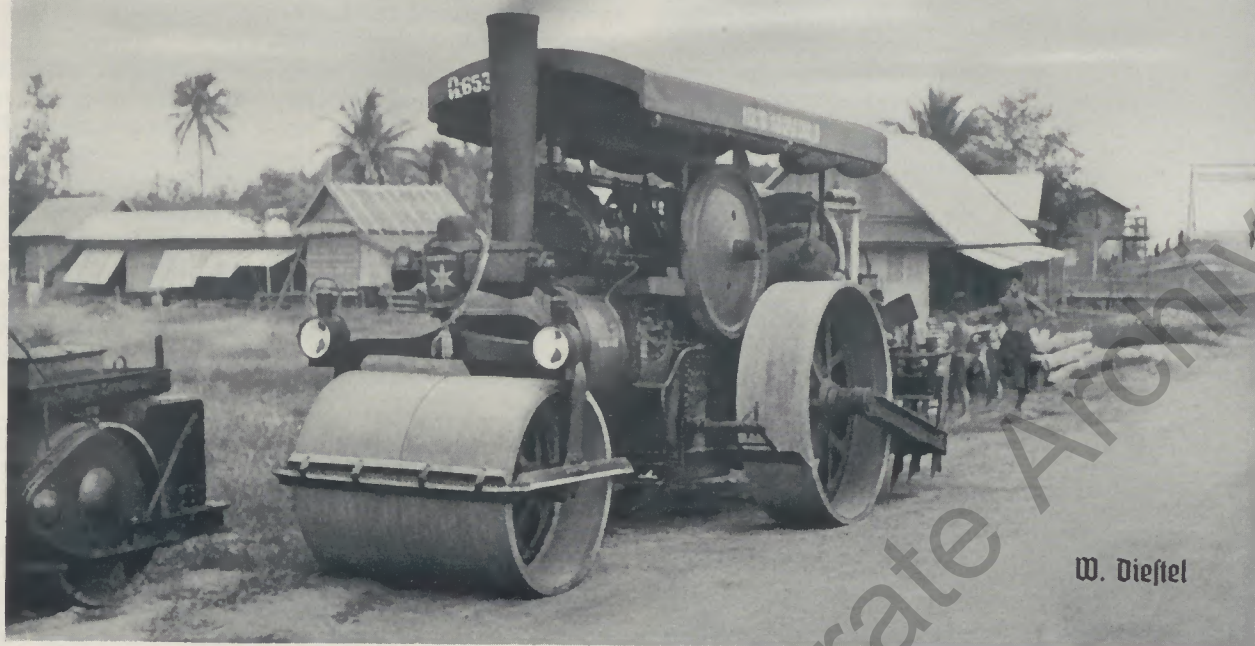
Werkshof der Zeche Möncheberg in Ihringshausen statt. Von der Stätte seiner Lebensarbeit wurde der Heimgegangene zum Friedhof Ihringshausen übergeführt. Das Andenken an den Heimgegangenen wird bei uns in Ehren fortleben.



Direktor Krahle hält die Ansprache bei der Trauerfeier

Werkaufn. (1) H. & S.

Achtung! Dampfwalze



W. Dieftel

Henschel-Dampfwalze H 1 mit doppelseitig angebautem Straßenaufreißer in Siam

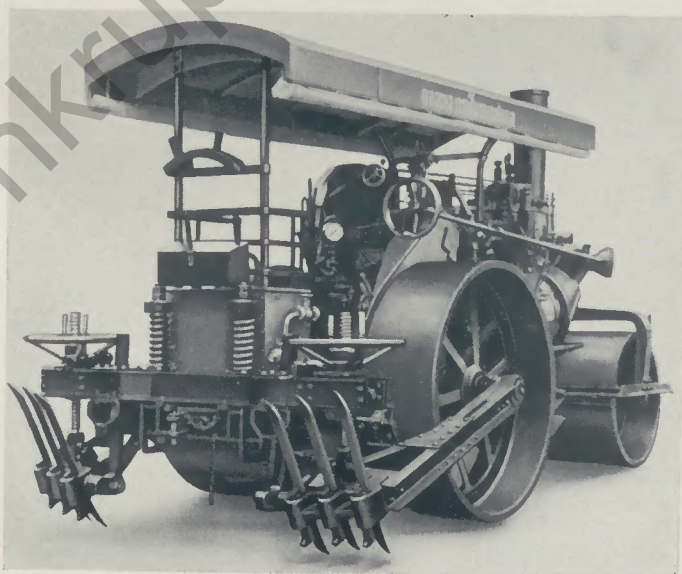
Wer kennt nicht dieses Warnungsschild! Wenig erfreut waren schon vor langen Jahren — als sich der Verkehr noch geruhsam auf unsern Straßen abwickelte — Fuhrleute und Radfahrer bei seinem Anblick. Für die Jugend aber war es ein „geflügeltes Wort“, das sie — ein wenig boshaft — auch gern korpulenten Personen in sinnvoller Übertragung anhing. Denn das fauchende, massige „Ungeheuer“ machte schon besonderen Eindruck auf uns, als wir, mit dem Schulranzen auf dem Buckel, neben den langsam sich wälzenden großen Rädern standen.

Im Vergleich zu den großen Erzeugungsgebieten der Henschelwerke ist wohl selbst vielen Arbeitskameraden nur wenig bekannt über einen der jüngeren Zweige, den Bau von Straßenwalzen, den die Firma vor etwa 1½ Jahrzehnten aufgenommen hat.

Nach der Art der Antriebsmaschine gliedern sich die Straßenwalzen in zwei Gruppen: Dampf- und Motorwalzen.

Wenn auch die Dampfwalze eine ähnliche Grundform beibehalten hat, wie sie von den Engländern schon vor 60 bis 70 Jahren entwickelt wurde, so weisen doch gerade die Henschelwalzen eine Anzahl wichtiger Neuerungen auf, die eine wesentliche Vervollkommnung für den neuzeitlichen Straßenbau bedeuten. Als wichtigste seien erwähnt: Die deckenankerlose, gewölbte Feuerbüchsen-Decke, der Getrieberahmen, die praktisch spielfreie Lenkung mittels Gewindespindel gegenüber der bisher fast ausschließlich verwendeten Kettenlenkung.

Auch der massiv geschmiedete Lenkbügel stellt eine Neuerung der Henschelwalzen dar. Reichliche Kesselabmessungen, die Verbundmaschine, eine zweckmäßige Dampfsteuerung, sowie große Walzrad-Durchmesser gewährleisten ein sparsames Arbeiten. Auch Sonder-Ausführungen werden zuweilen — besonders vom Ausland — verlangt, wie Kessel für Verwendung von minderwertiger Kohle, Dampftrockner, Differential-Getriebe und dergleichen.



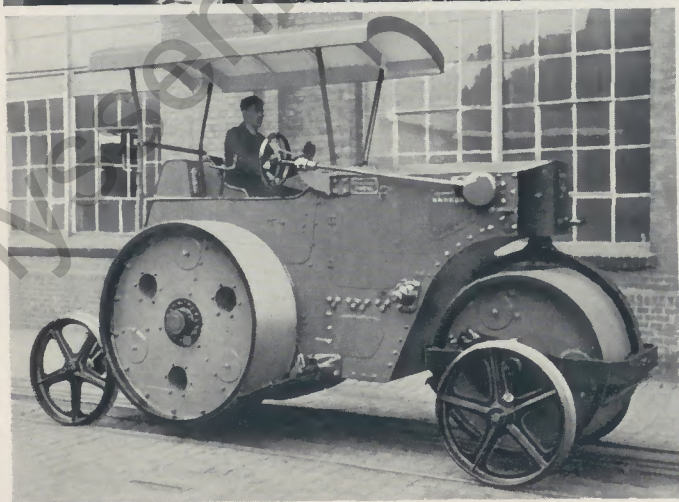
Rückansicht der Dampfwalze für Siam



Noch vielseitiger ist das Gebiet der Motorwalzen, die erst eine kurze Entwicklungszeit aufweisen und durch den neuzeitlichen Straßenbau einen mächtigen Aufschwung nahmen — in Deutschland ganz besonders durch das einzigartige Straßenbauprogramm Adolf Hitlers.

Ihrem Gesamtaufbau nach unterscheidet man hier wieder zwei Gruppen: Dreirad-Walzen und Tandem-Walzen nach der Anordnung der Walzenräder. — Die Vorteile der Motorwalze gegenüber der Dampfwalze sind: schnelle Betriebsbereitschaft, der Fortfall des Heranschaffens größerer Mengen von Brennstoff und Wasser, sowie die einfachere Bedienung (der Führer kann sein ganzes Augenmerk dauernd auf die Straße richten). Dagegen verlangt die Motorwalze gegenüber der robusten Dampfwalze eine etwas feinfühligere Handhabung, auch ist ihre Lebensdauer etwas geringer.

Die Grundbedingungen: Günstige Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterwalzen, kurzer Radstand, tiefe Schwerpunktslage, Unempfindlichkeit gegen starke Erschütterungen, reichliche Kraftreserve stellen an den Konstrukteur eine Fülle von Aufgaben, z. T. widerstrebender Art, die schon beim Entwurf sorgsam gegeneinander abzuwägen sind. — Neben einem kräftigen Motor — hier hat sich der vom Kraftwagenbau entwickelte Henschel-Industrie-Dieselmotor gut bewährt — muß vor allem das Getriebe plötzlich auftretenden Kraftstößen und dauernden harten Erschütterungen, die nicht wie beim Kraftwagen durch Luftreifen und Federn gemildert werden, gewachsen sein. Hier mußten Betriebserfahrungen gesammelt werden — mit den üblichen Festigkeitsberechnungen kommt man allein nicht durch. U. a. war die Verwendung hochwertiger Stähle, Wälzlager im öldichten Getriebekasten und nachgiebiger Kupplungen Bedingung. Da-

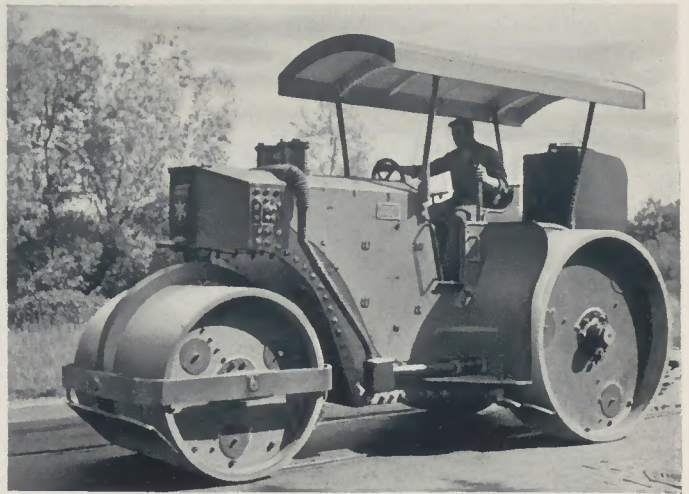


Henschel-Motorwalzen. Oben: Überführung über den Bosphorus am schwimmenden Kran. Mitte: Montage in Bulgarien. Unten links: Henschel-Dieselmotorwalze MH 6,5 bis 8 t für Gleisbettung mit Schienenfahrvorrichtung, selbstfahrend (beim Walzen werden die Schienenräder hochgeklappt). Unten rechts: Auf dem Wege zur Arbeitsstätte in China

bei muß, insbesondere bei den leichteren Walzen, sparsam mit den Gewichten von Triebwerksteilen und Rahmen gerechnet werden, da die Radmäntel der möglichst groß zu wählenden Walzenräder eine genügende Stärke mit Rücksicht auf Abnutzung aufweisen müssen. — Selbstverständlich wird auch auf einen zweckbetonenden, formensönen äußeren Aufbau geachtet, sowie auf den eine gute Übersicht gewährenden, bequemen Führersitz.

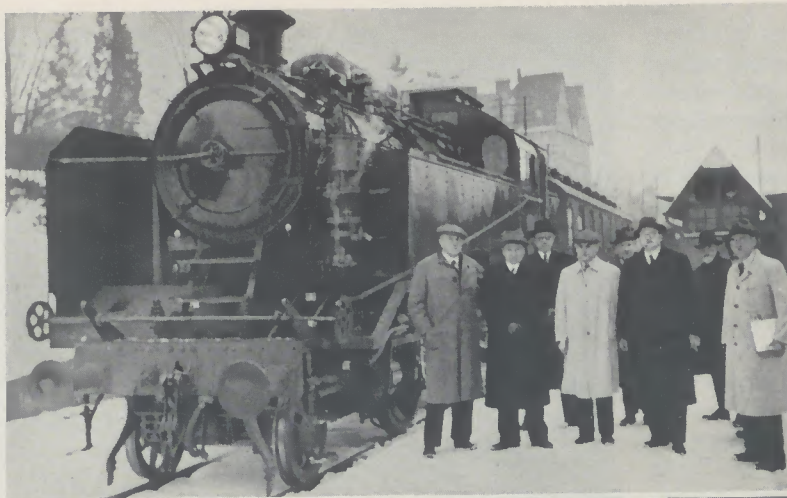
Von den vielen Sondereinrichtungen an Straßenwalzen seien nur einige erwähnt: Straßenaufrößer verschiedener Bauart, Fahrvorrichtungen mit Selbstantrieb für Gleisbettungswalzen, selbsttätig einstellbare Hinterwalzen usw. Für walddreiche Gegenden werden auch bereits mit gutem Erfolg Henschel-Straßenwalzen für Holzgasgenerator-Betrieb eingerichtet.

Die vielseitigen Aufgaben der Straßenwalzen bestehen nicht nur im Abwalzen eigentlicher Straßendecken, sondern auch in der Herstellung von Sport- und Flugplätzen, Park- und Radfahrwegen, Bodenbefestigung, Gleisbettung u. a. m. Weitgehende Gewichtsveränderung kann durch Füllen der Walzenräder mit Wasser oder Sand oder auch durch gußeiserne Belastungsgewichte erfolgen. Wenn der Absatz der Henschel-Straßenwalzen an Menge und räumlicher Ausdehnung auch noch nicht mit dem der beiden anderen Henschel-Erzeugnisse, den Lokomotiven und Kraftwagen, wetteifern kann, so hat er sich doch im Laufe der Jahre nicht nur über Deutschland, sondern auch im näheren und fernen Ausland beträchtlich gehoben. Umfangreiche Nachbestellungen zeugen davon, daß auch dieser Henschel-Fabrikationszweig Anerkennung findet. Diese Anerkennung, die aber nicht zuletzt der sorgfältigen Werkmannsarbeit zukommt, ist für die Henschel-Werke eine verpflichtende Überlieferung.



Aufn. (10) H. & S.

Oben: Eine Henschel-Motorwalze in der schönen Landschaft Jugoslawiens bei der Arbeit. Mitte: Transport über den Landungssteg in einem bulgarischen Hafen. Unten links: Nach langer Reise werden die Henschel-Dampfwalzen in Bangkok (Siam) betriebsfertig montiert. Unten rechts: Henschel-Motorwalze MH 19 t mit Holzgasgenerator



Links:

Auf der Probefahrt nach Eichenberg mit einer lettischen Lokomotive

Ing. A. Kilstrop, Riga, K. Apsits, Direktor der Maschinen- und Materialabteilung der Lettischen Staatsbahnen, Alfred A. Siefers, Riga, Betriebsleiter Lünemann (H. & S.), Obering. Böhmig (H. & S.), Ing. Kurth (H. & S.), Obering. Bangert (H. & S.)

Unten:

von links nach rechts: Reichsbahnpräsident Angerer, Oscar R. Henschel, rechts hinten: Direktor Dr. Hinz

Einige Gäste, die unsere Werke besuchten

Beinahe täglich können unsere Gefolgschaftsmitglieder in- und ausländische Gäste beobachten, die nach Kassel kommen, um unsere Werke zu besichtigen. Wie groß das Interesse an den Henschel-Werken ist, geht aus folgenden Zahlen hervor: Vom 1. Dezember 1936 bis zum 1. Dezember 1937 sind insgesamt 1689 Besucher, darunter 1331 Deutsche und 358 Ausländer aus 37 Ländern aller fünf Erdteile durch unsere Werkstätten gegangen. Ausnahmslos haben sie einen tiefen Eindruck von dem Geschehen mit in ihre Heimat genommen und sprachen sich stets in anerkennender Weise über die großzügige Organisation in den Betrieben aus. Ganz besonders hoben sie die überall herrschende Ordnung und Sauberkeit hervor.



Oben:

von links nach rechts: W. Schäfer (H. & S.), v. Waenker (H. & S.), Yasunaga (Sekretär), Dr. Jacob (H. & S., Berlin), Exz. Kato, Handelsattaché des Staates Mandschukuo, Wada (D. Bussan AG Berlin), Obering. Bangert (H. & S.)



Links:

von links nach rechts: Direktor Hofmann vom Verkehrsverein Kassel, Professor Dr. Armando Godoy, Rio de Janeiro, v. Waenker, W. Schäfer (beide H. & S.)

Rechts:

von links nach rechts: Direktor v. Gontard (H. & S.), Pinto Teixeira, Generaldirektor der Bahnen und Häfen von Portug.-Ostafrika, Mozambique, Pilot von Junkerswerken, Obering. Böhmgig (H. & S.)



Unten:

v. links n. rechts: Mr. Harle, v. Waenker (H. & S.), Direktor Dr. Rothe (H. & S.), Mr. Mackintosh, Ing. SAR, Obering. Bangerter (H. & S.), W.A. J. Day, Chef-Ing. SAR, Dir. v. Gontard (H. & S.), Direktor Dr. Hinz (H. & S.), Obering. Böhmgig (H. & S.)



Professoren, Ingenieure und Wirtschaftler aus Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Bulgarien, Jugoslawien, Griechenland, Rumänien, Ungarn und andern Staaten, sowie dem fernen Osten haben auf ihren Studienreisen durch Deutschland den Weg über Kassel genommen, um die Henschel-Fahrzeuge, die ihre heimischen Bahnstrecken und Straßen befahren, in ihrer Entstehung sehen zu können. Auch Jugendgruppen aus dem Ausland mit ihren Lehrern, u. a. aus Rhodesien in Südafrika, haben großes Interesse für die deutsche Technik gezeigt und uns besucht. Unsern ausländischen Gästen wird bei ihrem Besuch ein Eindruck vom heutigen Deutschland vermittelt, der zusammen mit dem Einblick in die deutsche Technik und der Gastfreundschaft, die wir unsern Besuchern erweisen, dazu beiträgt, die kulturellen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und den andern Ländern zu vertiefen.

D. v. Waenker

Oben:

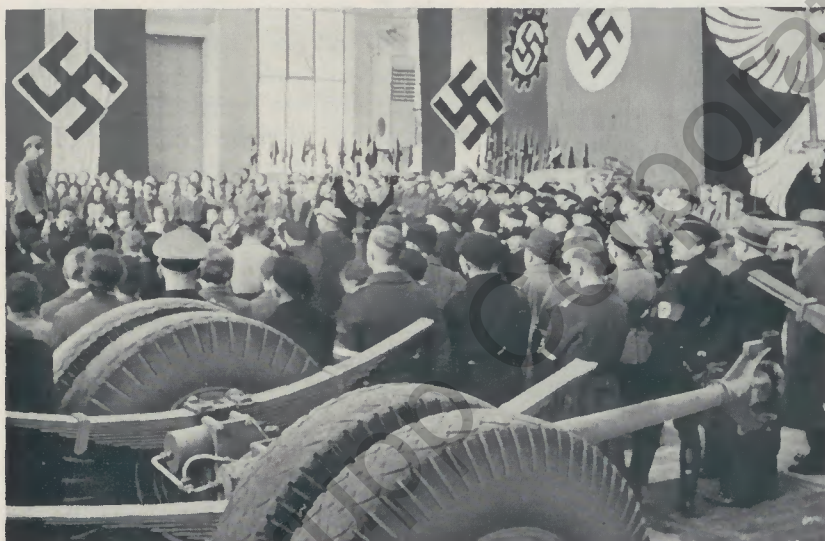
von links nach rechts: Obering. Böhmgig (H. & S.), Mr. Harle, Essen, Gregorowsky (SAR), Watermayer, Generaldirektor der Südafrikanischen Eisenbahnen und Häfen, Direktor v. Gontard (H. & S.)

Rechts:

von rechts nach links: v. Waenker (H. & S.), Prof. A. Veglia Maza, Stadtschulrat Dr. Heilig, Prof. Harnecker v. Kretschmann, Obering. Lesemann (H. & S.), Prof. Mebus Brezansky, Reg.-Baum. Riemen-schneider (H. & S.), (2, 4 und 6 von Santiago de Chile)



... der Glaube zwingt die Tat



Die Kultur- und Rundfunkabteilung des Gebiets Kurhessen veranstaltete anlässlich einer Tagung, die sie in Kassel durchführte, am Sonntag, dem 21. November 1937, eine Morgenfeier der HJ. Von dem Direktorium der Henschel & Sohn G. m. b. H. war für diesen Zweck eine der riesigen Fabrikhallen im Werk Mittelfeld zur Verfügung gestellt worden.



Mittelfeld, die Stätte rastlosen Schaffens, hatte an diesem Tage ein anderes Gesicht bekommen. Dort, wo werktags dröhnender Maschinenlärm ertönt, und Arbeiter der Stirn und der Faust ihrer harten Arbeit nachgehen, waren wohl etwa 2000 Hitlerjungen und -mädels sowie Jungvolk angetreten, um an dieser weihervollen Feierstunde teilzunehmen. Die Werksschar unseres Betriebes war unter Führung von Betriebsobmann Müller mit 100 Mann aufmarschiert. Verwaltungsdirektor Dr. Albrecht, Werkschullehrer Schamp mit einigen Lehrern der Werkschule, Lehrlinge der Lehrlings-Werkstätten, Angestellte und Arbeiter mit ihren Meistern aus Kassel und Mittelfeld ergänzten die Teilnehmerzahl.

„Fleiß und Wille, Kraft und Arbeit gehören zusammen“, war Leitsatz für diese Morgenandacht der kurhessischen Jungen und Mädels, die hier zusammengekommen waren, und der nun als Auftakt dieser



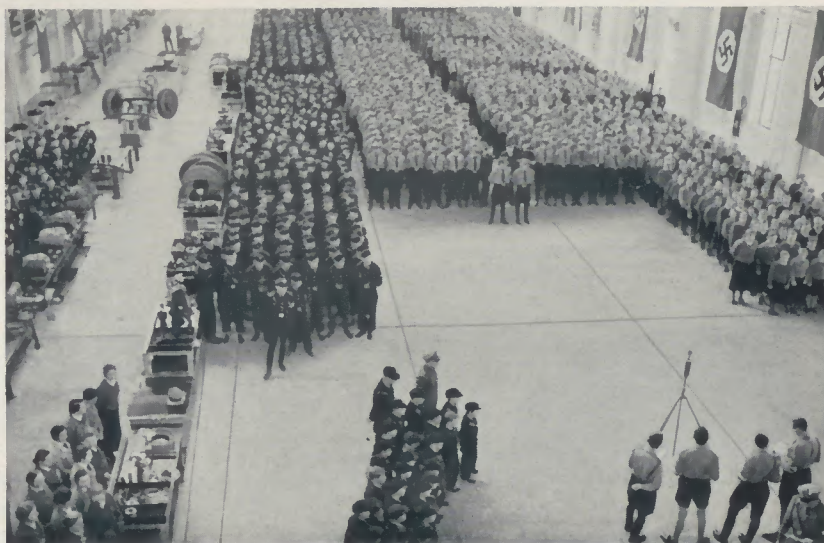
Verkaufn. (6) H. & S.

Feierstunde auch den vielen tausend Hörern am Rundfunk von den Reichssendern Frankfurt, Stuttgart, Leipzig und dem Landesender Danzig vermittelt wurde.

Feierliche Musik umrahmte das Ganze, und beschwingt gläubige Herzen schlugen höher, als nach dem Berliner Fahnenmarsch „Auf hebt unsere Fahnen“ der Sprecher das Wort ergriff.

„Nicht Kraft allein, der Glaube zwingt die Tat“, das waren Worte, die packend und überzeugend in den Seelen unserer Jugend widerklangen. Groß und gewaltig stand in der zum Dom der Arbeit gewordenen Fabrikhalle das unsterbliche Wort Friedrich des Großen: „Nicht daß ich lebe, ist notwendig, wohl aber, daß ich tätig bin“ über dem kommenden Geschlecht. Mit blanken Augen standen sie da, unsere Jungen und Mädels, und lauschten mit offenen Herzen den Worten, die Oberjungenbannführer Fritz Krum sprach, Worte, die aus dem Erleben kamen und zur Tat geworden sind.

Als dann das Schlußlied: „Lobet der Berge leuchtende Firnen“ vom Chor gesungen, ausklang, endete damit die andachtsvolle Morgenfeier der kurhessischen Jugend, die wohl allen Teilnehmern und Rundfunkhörern zu einem großen Erlebnis wurde.



Die Leistungsmöglichkeiten des Segelfluges prof. Dr. W. Georgii, Darmstadt

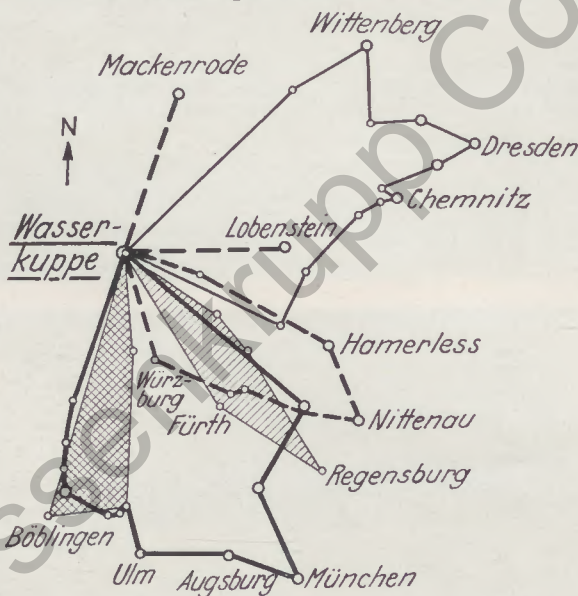
Der erste Vortragsabend des Winterprogramms der Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung fand am 3. Dezember 1937 im „Preußenhaus“ zu Berlin statt, an dem Professor Dr. Georgii von der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug in Darmstadt über „Leistungsmöglichkeiten des Segelfluges“ sprach. Im Anschluß an diesen Vortrag umriß cand. ing. Karch von der Flugtechnischen Fachgruppe an der Technischen Hochschule München die Leistungen im Segelflug 1937. Der geschäftsführende Präsident der Lilienthal-Gesellschaft dankte den Vortragenden und betonte, daß der Abend dazu beitragen sollte, die Leistungen des deutschen Segelfluges über die Fachwelt hinaus in die Öffentlichkeit hineinzutragen, da diese Leistungen durch die Erfolge des Motorfluges in diesem Jahre wenig in die Allgemeinheit eingedrungen seien. Die Jugend sei stets Träger des Segelflug-Gedankens gewesen, die auch heute die Leistungen im Segelflug mit dem technischen Nachwuchs ständig steigert, besonders sei es die Jugend an den Technischen Hochschulen, in den Flugtechnischen Fachgruppen und im großen Maße im Nationalsozialistischen Fliegerkorps.

Da der Segelflugsport in der Fluggefolgschaft Henschel der HJ. weitgehendst gepflegt und gefördert wird, ferner auch unser Facharbeiter-Nachwuchs auf dem Dörnberg bei Kassel den Segelflug übt, möchte die Schriftleitung nicht versäumen, unseren jungen Henschelanern die Ausführungen der Vortragenden zugänglich zu machen.

Unter Leistungsmöglichkeiten sind hier die Voraussetzungen zu verstehen, die den Fortschritt im Segelflug bedingen:

1. das fliegerische Können und die Einsatzbereitschaft des Piloten,
2. die technische Weiterentwicklung der Segelflugzeuge,
3. die Erschließung neuer atmosphärischer Segelflugmöglichkeiten.

In Deutschland werden die Leistungen im Segelflug allgemein nach den Ergebnissen der Rhön-Segelflugwettbewerbe bemessen. Diese Ergebnisse stellen jedoch keinen allgemeinen Maßstab dar. In den beiden letzten Rhön-Wettbewerben wurden die Leistungen des Wettbewerbes 1935



18. Rhön Segelflug Wettbewerb 1937			
Datum	Sektor	Mittl. Wind 2000m	Zahl der Flüge
25. 7. 37	—	W 8 km/h	41
29. 7. 37	—	WSW 25 km/h	24
3. 8. 37	—	N 25 km/h	23
4. 8. 37	—	WNW 18 km/h	36
6. 8. 37	—	NNW 13 km/h	41

Abb. 1. Streckenflüge während des Rhön-Segelflug-Wettbewerbes 1937

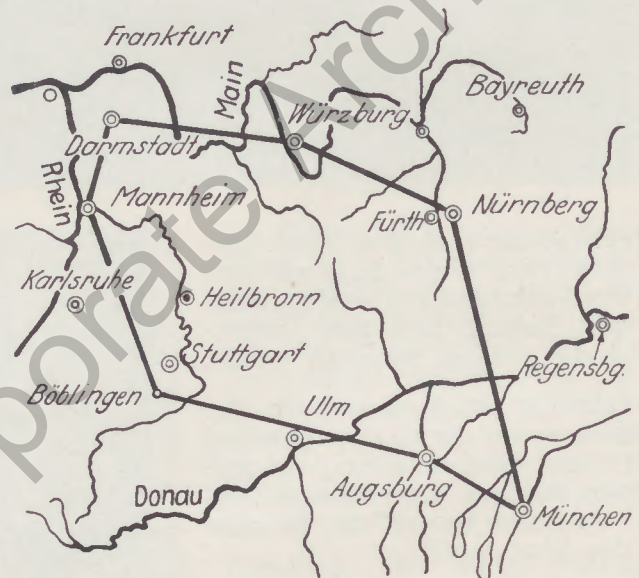


Abb. 2. Süddeutschlandflug (Wandersegelflug) der Flugtechnischen Fachgruppen und der DFS. im Sommer 1936

nicht erreicht. Das kann aber nicht heißen, daß nun der Segelflug an der äußersten Grenze seiner Leistungsmöglichkeiten angelangt ist, denn gerade in diesem Jahre konnten Grunauer Segelflieger in ihrem Heimatgelände eine Segelflughöhe erreichen, die gänzlich neue Wege für einen weiteren Leistungsaufstieg gewiesen haben. Das, was bisher nicht für möglich gehalten wurde, ist durch fliegerisches Können und Einsatzbereitschaft einzelner Piloten zur Tat geworden, die durch Zufall eine neue Segelflugmöglichkeit entdeckten, die danach planmäßig ausgenutzt werden muß, um eine allgemeine Leistungssteigerung herbeizuführen. Jetzt ist es Aufgabe der Forschung, ihrerseits neue Wege zu weisen. Der hierzu berufene Ausschuß für Segelflugwesen der Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung hat bereits in den vergangenen Jahren Grundlagen für die technische Weiterentwicklung der Segelflugzeuge und für die Erschließung neuer atmosphärischer Segelflugmöglichkeiten aufgestellt. Die Durchführung dieser Grundlagen ist inzwischen in den Arbeiten der deutschen Forschungsanstalt für Segelflug herangereift.

Das Kennzeichen des Rhön-Wettbewerbes 1937 ist die überragende Zahl der Fernzielflüge, von denen etwa 60 % über eine Flugstrecke von 100 km und nahezu noch 10 % über 200 km Entfernung führten (Abb. 1). Der zweite Rundflug dieser Art war der Rhön-Wandersegelflug Wasserkuppe—Erfurt—Halle—Berlin—Magdeburg—Kassel—Wasserkuppe über 730 km, der ebenfalls von 3 Flug-



Abb. 3. Zielstreckenflug beim Rhön-Wettbewerb 1937

zeugen erfolgreich durchgeführt werden konnte (Abb. 3). Während bisher dem Flugzeugführer die Wahl seines Zieles freigestellt war, das er sich naturgemäß nach den ihm günstigsten Bedingungen aussuchte, so dürfte es nunmehr durch die Entwicklung gerechtfertigt sein, das Ziel unabhängig von den herrschenden Flugbedingungen vorher festzulegen. Der Segelflieger soll also zeigen, daß er auch unter erschwerten Verhältnissen Wege zum Ziel findet. Durch solche Flüge werden die Erkenntnisse, die zu einem Allwettersegelflug führen können, am besten erschlossen. Solche Flüge sind damit gleichzeitig Vorübungen zu den in den letzten Jahren bereits zweimal durchgeführten Wandersegelflügen, die, ohne Rücksicht auf Windrichtung oder besonders günstige Wetterlage, Etappenflüge über eine bestimmte Rundflugstrecke fordern. Der Süddeutschlandflug der flugtechnischen Fachgruppe und der deutschen Forschungsanstalt für Segelflug hat die Möglichkeit solcher Flüge im Sommer 1936 bewiesen. Von zehn Segelflugzeugen konnten sechs die etwa 750 km lange Rundflugstrecke Darmstadt—Nürnberg—München—Stuttgart—Darmstadt in acht Tagen durchfliegen (Abb. 2). Diese Wandersegelflüge vermitteln dem Flugzeugführer am besten Erfahrungen über die Aufwindmöglichkeiten über der Ebene, im Gebirge, im Seengebiet und über Trockengebiete.

Die in diesem Jahre erfolgte Überwindung der Alpen mit dem Segelflugzeug erforderte höchstes fliegerisches Können und unerschrockenen Einsatz. Die systematischen Vorversuche, die im Jungfraujoch, im Zugspitzgebiet und in den Ostalpen vom Chiemsee aus durchgeführt wurden, gehen bis in das Jahr 1931 zurück. Bei der Tagung der internationalen Studienkommission für den motorlosen

Segelflug überquerten sechs Segelflugzeuge zum erstenmal die Ostalpen vollständig vom Nordrand bis zur italienischen Tiefebene. Dieser Flug unserer Segelflieger ohne motorische Kraft über die Firnfelder, Grate und Schroffen der Hochalpen zeigen das fliegerische Können unserer Segelflieger im hellsten Licht. Schmale Aufwindgebiete in steilsten Felsabbrüchen, Gebiete, die der Flieger sonst meidet, mußten vom Segelflieger aufgesucht werden. Hinter jedem Gipfelgrat mußte er damit rechnen, auf das Firnfeld herabgedrückt zu werden.

Diese Alpenüberquerungen werden Einzelleistungen bleiben, aber sie haben Segelflugmöglichkeiten erschlossen, die dem allgemeinen Segelflug nutzbar gemacht werden können. Der Rückblick auf die letzten Jahre läßt zwei allgemeine Gesichtspunkte hervortreten:

1. Der Zielflug muß sich ausgestalten zum Wandersegelflug und damit zum Allwettersegelflug.
2. Die Gebirgssegelflüge stellen den durch die Erschließung des thermischen Segelfluges zurückgedrängten Hangsegelflug wieder stärker in den Vordergrund und fordern die verstärkte Erschließung der dynamischen Aufwinde in Gebirgshindernissen (Abb. 4).

Beim normalen Reisesegelflug im thermischen Aufwind, in dem das Flugzeug von Aufwind- zu Aufwindfeld fliegt und in diesem durch Kreisen Höhen sucht, um weitere Strecken zurücklegen zu können, beträgt die durchschnittliche Geschwindigkeit 40 km/Std. Fernsegelflüge müssen Schnellflüge sein, da an einem Tage höchstens 8 Stunden mit ausreichenden thermischen Aufwinden zur Verfügung stehen. Das Segelflugzeug darf sich also möglichst wenig durch Kreisen in unregelmäßigen örtlichen Aufwindfeldern aufhalten. Damit erfordern solche Flüge ein über große Strecken verlaufendes kontinuierliches Aufwindfeld, das einen Segelflug in konstanter Höhe ermöglicht,

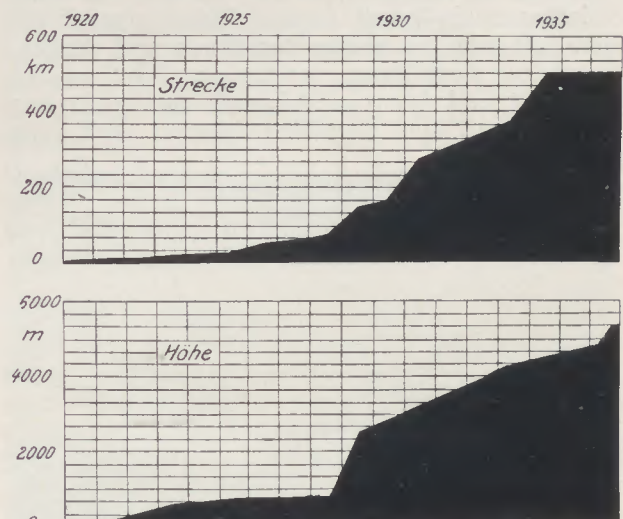


Abb. 4. Deutsche Segelflug-Bestleistungen in den Jahren 1920 bis 1937



Abb. 5. Wolkenstraße über dem Meer

wobei die Aufwindwirkung noch in Geschwindigkeit umgesetzt werden kann. Solche kontinuierlichen Aufwindgebiete liefern die Wolkenstraßen, welche sich im Sommer bei guter Thermik und gleichzeitiger größerer Windgeschwindigkeit über große Strecken häufig entwickeln (Abb. 5).

Die Erfolge des thermischen Segelfluges haben den Hangsegelflug, den dynamischen Segelflug in der Aufwindströmung eines Gebirges, in den letzten Jahren ganz zurückgedrängt. Erst Entdeckungen, die in der Segelflugschule Grunau bei bestimmter Richtung des Windes im Lee des Riesengebirges gemacht worden sind, und bei welchen Höhen bis zu 6000 m erreicht wurden, haben die Aufmerksamkeit wieder auf das Strömungsproblem der Luft in Gebirgshindernissen gelenkt und den Segelflug in Gebirgen vor ganz neue Aufgaben gestellt.

Das Problem des sogenannten Wellensegelfluges ist an und für sich schon länger bekannt. Bei der Reise nach Südamerika hat die deutsche Segelflugexpedition bei seitlicher Windrichtung zum Schiff Möwen bis zu 200 m in einem seitlichen Abstand von 600 m zum Schiff segelnd über dem Ozean beobachtet (Abb. 6). Bei hinreichender Windgeschwindigkeit kommt hinter dem Schiff eine Luftwelle mit großer Amplitude und Wellenlänge zur Ausbildung, welche das Schiff seitlich begleitet, und deren aufsteigende Bewegung von den Möwen zum Segelflug benutzt wird. Die

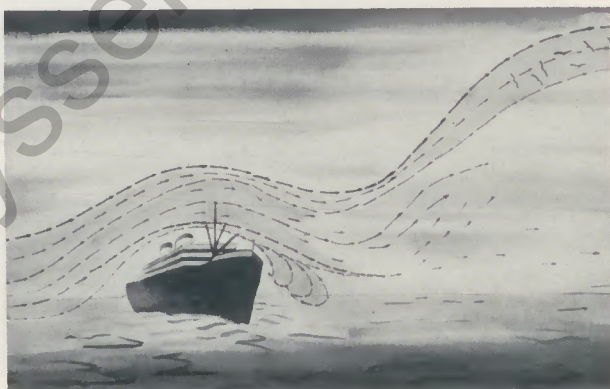


Abb. 6. Luftströmung hinter einem Schiff auf See

gleichen Wellen wurden im Lee der Dünen von Rossitten bei Westwind über dem Kurischen Haff schon im Jahre 1928 vermessen (Abb. 7). In diesem Herbst sind bei geeigneter Wetterlage Luftwellenuntersuchungen bei Südföhn in den Alpen in der Gegend von Murnau und am Chiemsee durchgeführt worden. Diese Beobachtungen lassen es durchaus als möglich erscheinen, daß diese Wellen sich bis an die Grenze der Troposphäre

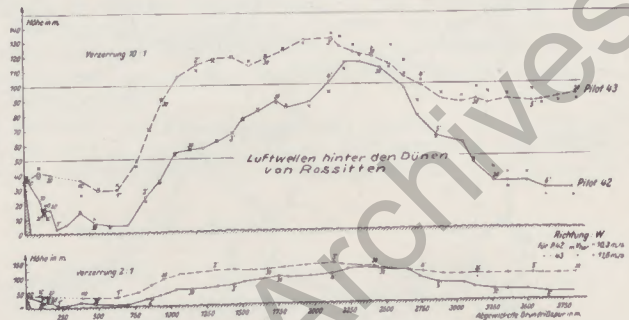


Abb. 7. Luftwellen hinter den Dünen von Rossitten

erstrecken, ja daß selbst die Luftmasse der Stratosphäre die Schwankungen noch mitmacht. Dadurch rückt die im Segelflugzeug zu erreichende Höhe beim Wellensegelflug im Gebirge gewaltig nach oben. Wenn es möglich ist, die außerordentlich physische Beanspruchung des Piloten durch Sauerstoffmangel und Kälte herabzumindern, dann ist es durchaus denkbar, eine Höhe von 10 000 m im Segelflug zu erreichen. Der Wellensegelflug ist ein Strömungsproblem der Luft und deshalb unabhängig von den Tages- und Jahreszeiten, die für thermische Segelflüge in Frage kommen. Dynamische Segelflüge sind also in der Nacht und im Winter möglich.

Die Kombination von thermischen und dynamischen Segelflügen läßt eine Strecke von 800 km theoretisch denkbar sein, wenn ein Segelflug am frühen Morgen, bevor die Tagethermik einsetzt, bei Alpenföhn große Höhen im Wellensegelflug erreicht, mit dieser Höhe nordwärts auf Strecke geht und bis auf etwa 10 Uhr vormittags 250 km

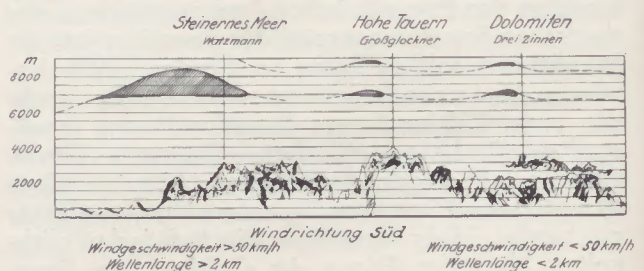
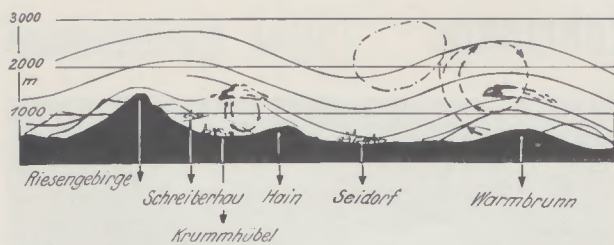
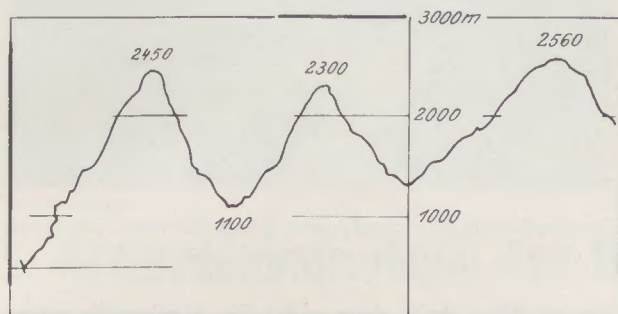


Abb. 8. Nord-Süd-Schnitt durch die Alpen. Föhnwellen im Alpengebiet

zurücklegt. Nunmehr setzen außerhalb des Alpengebietes die normalen thermischen Aufwinde ein, an welche das Segelflugzeug Anschluß finden muß, um den Rest des Tages im thermischen Streckenflug bis zum Abend nochmals 500 km zurückzulegen.



Luftströmung bei Föhn



Höhenkurve des Segelfluges von Hoffmann

Windverhältnisse um 8 ⁰⁰ 1. X. 1935						
	Prag		Breslau		Schneekoppe	
Höhe	Richtung	Geschwindigkeit	Richtung	Geschwindigkeit	Richtung	Geschwindigkeit
Boden	SW	3 m/s	S	1 m/s	SSW	17 m/s
1000m	SW	7 m/s	—	—		
2000m	S	10 m/s	—	—		
3000m	S	17 m/s	—	—		

Abb. 9. Wellensegelflug bei Föhn am Riesengebirge.
Nach einer Darstellung von P. Steinig

Prof. Georgii faßte seine Ausführungen dahingehend zusammen, daß eine Steigerung der Höhenleistung im Segelflugzeug durch planmäßige Erforschung des thermischen Segelfluges bei guter Ausrüstung mit Höhenatmungsgerät und Kälteschutz ohne weiteres möglich sei. Der Weg für die Steigerung der Streckenleistung ist zwar vorgezeichnet, doch hängt der Erfolg nicht so sehr vom fliegerischen Können des Piloten und der technischen Leistung des Flugzeuges, sondern vor allem von der besonderen Gunst einer ausgezeichneten Wetterlage ab. Bereitschaft führt hier am sichersten zum Erfolg. Neue Segelflugmöglichkeiten zu erschließen ist Atmosphärenforschung, Segelflugmöglichkeiten verwertbar zu machen durch Schaffung des geeigneten Flugzeuges ist eine flugtechnische Aufgabe; den gegebenen Segelflugmöglichkeiten im Segelflugzeug den Flugerfolg abzurufen ist Aufgabe des Fliegers. Forscher, Konstrukteur*) und Flieger haben in enger Zusammenarbeit dem deutschen Segelflug seine überragende Stellung geschaffen, sie werden auch in Zukunft den gemeinsamen Weg zur Leistungssteigerung im Segelflug finden.

*) Die Ausführungen Prof. Dr. Georgiis über die Aufgaben des Konstrukteurs zur Erzielung größerer Segelflugleistungen werden später veröffentlicht.

Anschließend an den Vortrag von Prof. Georgii sprach der bekannte Segelflieger cand. ing. Karch über die besonderen Leistungen im Segelflug im Jahre 1937. Karch erörterte zunächst, daß besondere Leistungen sich nicht allein in großen Zahlen ausdrücken, sondern daß in erster Linie die Schwierigkeiten der Ausführung berücksichtigt werden müssen. Als besondere Leistung hob Karch folgende Erfolge hervor:

Der Zielflug des Hitlerjungen Alexander Wolff vom Hornberg nach Braunau am 16. März mit 245 km Streckenleistung. Der Doppelsitzerrekord von Knies und Beck vom Hornberg nach Bingen mit 193 km. Dieser Rekord wurde überboten von Vergens und Wolf mit dem Flug Trebbin (Neumark) mit 262 km. Am 3. Mai stellt Spilger den Höhenrekord für Doppelsitzer mit 2276 m Höhe auf. Am 30. Mai überbietet ihn Karch auf „Milan“ mit 3980 m und wird überboten von Ziller mit 4900 m Höhe. Steinig holt sich Dittmars Höhenrekord durch eine Höhe von 5500 m. Zur gleichen Zeit segelt Jachtmann in Sylt 40 Stunden 40 Minuten. Am 30. und 31. Mai überqueren sechs deutsche Flugzeuge die gesamten Alpen. In der internationalen Rhön fliegen Hanna Reitsch, Heini Dittmar und Myrarsky nach Hamburg 351 km. Einige Tage später Dittmar nach Meuselwitz 177 km, ein Flug, der sich durch schwierige Umstände auszeichnet. Der 18. Rhön-Wettbewerb bringt gute Durchschnittsleistungen: Ein Drittel aller Flüge führt über Strecken von über 100 km. Ein Fünftel der gemeldeten Zielflüge wird ausgeführt. Die Gesamtflugstrecke von 60 Segelflugzeugen betrug 46 000 km. Besondere Leistungen sind Zielflüge von Beck und von Treuberg nach Dresden (276 km), von Schmidt und Ludwig nach München (280 km), Osann und Karch (226 km), von Ulm und Blech nach Augsburg (251 km). Blech gewinnt gleichzeitig den Höhenpreis von 4000 m. Der Zielstreckensegelflug Wasserkuppe—Halle—Berlin—Magdeburg—Kassel—Wasserkuppe ist durch die Schwierigkeit seiner Ausführungen eine Leistung für sich. Er wurde von 3 Flugzeugführern durchgeführt. Huth blieb Sieger, Wiesehöfer und Heidrich folgen als Zweiter und Dritter. Hervorzuheben ist auch Wiesehöfers Flug von Magdeburg zur Wasserkuppe an einem Tage (330 km in zehnstündiger Flugzeit).

Der Vortragende betonte, daß diese Leistungen durch gute Schulung, durch theoretische und praktische Vorbildung der Piloten, durch die Güte des Fluggerätes und nicht zuletzt durch die sachkundige Beratung der Segelflug-Meteorologen ermöglicht wurden. Näher ging Karch auf die Alpensegelflüge ein, die er mit eigenen Erlebnissen verflocht, aus denen die Schwierigkeiten und Anforderungen an den Piloten besonders klar hervorgingen.

Weihnachtsfeier unserer HfW.-Lehrjungs

H. Roehlike

Wie im vorigen Jahre, so rief auch in diesem Jahre der Betriebsführer, Direktor Walter Hormel, als Lehrherr seine Lehrjungs zu einer Weihnachtsfeier im Kasino Schönefeld am Donnerstag, dem 8. Dezember 1937, zusammen. Es ist wohl der einzige Tag im Jahre, an dem der Lehrherr einmal nur Lehrvater sein kann, während er sonst infolge seiner dienstlichen Verpflichtungen kaum Gelegenheit haben dürfte, seine persönliche Einstellung zu den Jungs zu zeigen. Und es mag als Zeichen der Verbundenheit zwischen Betriebsführung und Gefolgschaft zu werten sein, wenn gerade die Jugend als Mittler aufgerufen wird, denn sie ist es, die später den Geist der Kameradschaft und die Werkverbundenheit pflegen soll.

Es ist nun einmal in großen Werken nicht möglich, eine ständige persönliche Fühlungnahme des Betriebsführers mit seinen Gefolgschaftsmitgliedern aufrechtzuerhalten. Dazu ist der Tag zu kurz, die Arbeit zu umfangreich und das Werk zu groß. Diese Gedanken brachte der Betriebsführer zum Ausdruck, als er an seine Ansprache erinnerte, die bei der vor kurzem stattgefundenen Einweihung der neuen Lehrwerkstatt gehalten wurde: „Ihr wißt, wie ich zu Euch stehe und ich weiß, wie Ihr zu mir steht.“ Wieweit Herr Henschel die Werkverbundenheit über das Alltagserleben und die Lehrzeit hinaus pflegen will, geht am besten aus der vom Betriebsführer mitgeteilten Stiftung einer Erinnerungsnadel an die Lehrzeit bei den Henschel Flugzeug-Werken hervor. Die Jungs, die bei uns ihre Gesellenprüfung einmal bestehen, sollen diese Nadel mit hinaus in das Leben nehmen und sich später einmal daran erkennen. So bleibt der Henschel-Geist in den Jungs auch bestehen, wenn sie einmal an anderer Arbeitsstätte das zeigen können, was sie bei uns gelernt haben. Der Betriebsführer faßte seine kurzen Worte zusammen in dem Dank an den Führer, dem wir unser Werk verdanken, mit



Im großen Saal des Kasinos vereinigte die Feierstunde Lehrherr und Lehrjunge



Werkführ. (2) HfW.

Der Betriebsführer dankt den Jungs für ihre Tüchtigkeit im vergangenen Jahr

einem Sieg-Heil, dem sich die Nationalhymnen anschlossen.

Nach der Kaffeetafel, an der unsere Lehrlinge mit echtem Jungenappetit ihren Kaffee tranken und Kuchen aßen, schloß sich das Julklapp an, das so recht den Geist, der in unseren Jungs herrscht, zeigte: Ein frischer und froher Geist, der nicht diener, sondern die Jungs das sagen läßt, was sie denken, was sie im Laufe des Jahres beeindruckt hat. Und wenn hier mancherlei kleine Mißstimmigkeiten, von den Lehrjungs in Form von „humorvollen Geschenken“ ausgedrückt, vorgebracht wurden, so war die Art des Tadelns die offener, ehrlicher Kerls. So gab es nichts, was die Feier ungemütlich werden ließ, sondern es herrschte an allen Tischen Frohsinn und ungetrübte Heiterkeit.

Als Abschluß der Feier sprach der Leiter der Lehrwerkstatt, J. Roehlike, und ermahnte die Jungs, nach dieser fröhlichen Stunde am Weihnachtstage einmal darüber nachzudenken, wie gut es ihnen ginge. Sie sollten an die Jungs denken, die nicht das Glück hätten, in einer so großen und vorbildlich ausgestatteten Werkstatt zu lernen, sondern sich mit der kleinen Ausstattung eines kleinen Meisters begnügen müßten. Er erinnerte an die Erfolge des letzten Jahres, an die Auszeichnung der Henschel-Lehrwerkstatt mit dem Leistungszeichen der DAF., an die Einweihung der neuen Lehrwerkstatt und an unseren Reichssieger und unsere Ortssieger. Diese Jungs haben ihre Einsatzbereitschaft unter Beweis gestellt und so ist es auch für die übrigen eine Pflicht, zum 5. Reichsberufswettkampf als gute Schützen zur Übung zu gehen, die ins Schwarze treffen und nicht erst eine zwölf und dann nur eine zehn schießen. Er schloß den Abend mit dem Mahnwort aus der Bewegung, der Hitler-Jugend, der SA.: „Der Kampf geht weiter!“

Zum neuen Jahr!

Herybert Menzel

Wenn wir nur brannten!
Dann ward kleiner das Dunkel der Welt.
Wenn wir nur brannten!
Dann hat unsere Glut doch erhellt.

Wenn wir nur brennen!
Dann sind wir schon dem Ewigen gesellt.
Alles Lebendige leuchtet,
Und nur die Asche zerfällt.

Herybert Menzel, der Dichter des Schriftbandes an der Lehrlingswerkstätte der Henschel Flugzeug-Werke, sandte mir zum Jahreswechsel den vorstehenden Sinnspruch, den ich hiermit allen Gefolgschaftsmitgliedern übermittele.

Walter > Daniel

5. Kameradschaftsabend der Henschel Flugzeug-Werke

Der letzte Kameradschaftsabend, der am 11. Dezember zugleich ein Weihnachtsabend war, zeigte so ganz, daß der Begriff Kameradschaft bei den Henschel Flugzeug-Werken nicht nur auf dem Papier steht, sondern daß die Gefolgschaft zu einer wahren Gemeinschaft, zu einer Familie Berliner Henschelaner, zusammenfand.

Fast vollständig war die Gefolgschaft erschienen, und jeder einzelne war gebannt von dem gewaltigen Anblick, der sich ihm beim Eintreten in die „Deutschlandhalle“ bot. Die gewaltige Halle beherrschten die Symbole und Fahnen des Dritten Reiches und der mächtige Henschelstern, in deren Geiste dieser Abend veranstaltet wurde. Die älteren Gefolgschaftsmitglieder mußten zurückdenken an die Jahre 1933 und 1934, als nur wenige das Werk des Aufbaues in Angriff nahmen, das heute als beendet anzusehen ist und Tausenden Arbeit und Brot gibt. Diesen Gedanken brachte der älteste Berliner Henschelaner, Direktor Hormel, zu Beginn seiner Begrüßungsansprache zum Ausdruck:

„Gelegentlich der Eröffnung unseres Betriebes in Johannisthal am 2. September 1933 fand eine kleine Feier statt, die wohl als der erste Kameradschaftsabend der Henschel Flugzeug-Werke angesprochen werden kann. Wir waren damals einige 60 Firmenangehörige und einige wenige Gäste. Wenn mir damals jemand gesagt hätte, daß in wenigen Jahren nicht mehr der ‚Saalbau Friedrichshain‘ und dann nicht mehr die ‚Neue Welt‘ ausreichen würden, sondern die ‚Deutschlandhalle‘ genommen werden müßte, so hätte jeder von uns den Betreffenden für glatt verrückt erklärt. Nun haben wir hier in dieser schönen großen Halle gerade Platz gefunden und wollen unseren Kameradschaftsabend begehen.“

Mit diesen Eingangsworten wünschte der Betriebsführer als Hausherr allen Gefolgschaftsmitgliedern einen recht frohen Abend, der ganz der Kameradschaft dienen sollte. Der Standortobmann und Betriebsobmann Schmidt nannte diesen Abend den Vorabend zu einem Fest, das wohl das schönste aller Feste ist:

„Es sei so recht dazu angetan, uns zu einer großen Gemeinschaft zu verbinden, um für alle Zukunft eine einzige große Familie zu sein. Weihnachten heute! Welch ein Begriff, wenn ich zurückdenke an die Weihnachten, an denen der größte Teil unserer Arbeitskameraden ohne Erwerb war, und als dieses Fest nicht mehr als Fest der Freude und des gegenseitigen Verständnisses gefeiert werden konnte. Ich muß diese vergangenen Weihnachten mit dem jetzigen Weihnachtsfest vergleichen, an dem wir nicht nur alle wieder unseren Arbeitsplatz haben, aber

darüber hinaus uns allen von der Reichsregierung ein so wunderbares Weihnachtsgeschenk gemacht wurde. Ich danke hier an dieser Stelle unserem Reichsminister der Luftfahrt, Generaloberst Hermann Göring, im Namen aller Berliner Henschelaner für dieses Geschenk. Durch seine Verordnung über die Bezahlung der Feiertage hat er dem deutschen Arbeiter eine große Sorgenlast abgenommen.“

Der Standortobmann dankte dem Betriebsführer, Direktor Hormel, der es den Gefolgschaftsmitgliedern in so großzügiger Weise ermöglichte, einen solchen Abend zu veranstalten, und betonte, daß dieser „Kameradschaftsabend“ einzig und allein als Meilenstein auf dem Wege zu einer großen Kameradschaft gelte: „Wir alle wollen heute erneut unseren Dank gemeinsam dem Führer darbringen, der allein uns die Möglichkeit gegeben hat, uns wieder als deutsche Menschen in Deutschland wohlfühlen und deutsche Weihnachten zu feiern, indem wir sein Wort beherzigen: Der einzelne ist nichts, die Gemeinschaft alles!“

Als dann Hugo Fischer-Köppe uns zum letztenmal mit seinen Vorträgen erfreute, wenige Tage, bevor er von seinen dankbaren Zuhörern im ganzen Reich für immer schied, als dann Ingrid Larsen mit ihren Saxophonsoli Tagesmühen und Alltagsorgen auslöschten, da wurde dieser Abend zu Stunden ungetrübter Freude.

Dankbar waren wir unseren Arbeitskameraden, die die Vortragsfolge mit dem Konzert des Werkorchesters zu einem vollen Programm eines Kameradschaftsabends zusammenfügten. Bisher sprach man wenig von diesen Gefolgschaftsmitgliedern, die Woche für Woche ihre Übungsabende abhielten und durch Zeit- und Geldopfer ihren Arbeitskameraden diese schönen Stunden beschenkten. Zwei von Mitgliedern des Orchesters komponierte Henschel-Märsche wurden mit reichlichem Applaus uraufgeführt: der Geist dieser Kompositionen klang über den großen Festsaal zu aller Ohren und weckte in uns das frohe Gefühl der Zusammengehörigkeit, die Tat und das Erleben unseres großen Betriebes.

So ging dieser Abend über in den Teil ungezwungenen Frohsinns, der alt und jung zum Tanze führte, der Menschen versöhnte und uns alle zusammenbrachte. Bis in die frühen Morgenstunden wurde getanzt und gescherzt, und selbst die letzte Stadtbahn konnte nur wenige bewegen, die Stellung aufzugeben. So trafen sich morgens Hunderte auf der Stadtbahn wieder, äußerlich vielleicht etwas müde, im Innern aber froh und versöhnt: Wir waren ein gutes Stück vorwärtsgekommen und sahen dem neuen Arbeitsjahr mit Freude entgegen.

39 Jahre Henschelchor Kassel

Das Jahr 1937 war für den Henschelchor Kassel von besonderer Bedeutung, denn dieses Jahr wird durch das 12. Sängerbundesfest in Breslau unter der Teilnahme des Führers und Reichskanzlers allen Henschelchor-Angehörigen unvergeßlich bleiben.

Kaum wieder in Kassel, begannen die Vorbereitungen für weitere große Veranstaltungen, von denen das 39. Stiftungsfest, das am 4. Dezember mit einem großen Vokal- und Instrumentalkonzert gefeiert wurde, das Jahr 1937 abschließen sollte. Unter überaus großer Beteiligung und in Gegenwart des Direktorium-Mitgliedes Dr. Rothe, sowie zahlreicher Gäste mit dem Gauleiter, Staatsrat Weinrich, und dem Bürgermeister Schimmelpfeng nahm das Konzert einen ausgezeichneten Verlauf. Für den infolge einer Augenverletzung verhinderten staatl. Musikdirektor Hallwachs dirigierte der erste Kapellmeister am Staatstheater, Dr. Laugs, die von Musikdirektor Hallwachs vorbereiteten Chöre. Mitwirkende des Abends waren Konzertsängerin Elisabeth Pennrich und der Bariton Heinz Dietrich, sowie das Henschelorchester unter Leitung des staatl. Musikdirektors Hiege.

Nachdem der 1. Vorsitzende, Heinrich Heß die Gäste begrüßt hatte, ergriff Direktor Dr. Rothe das Wort. Im Mittelpunkt seiner Ansprache stand das Gedenken an den in diesem Jahr von uns gegangenen Direktor Dr. Fichtner, unter dessen Obhut der Henschelchor weitgehendste Förderung erfuhr. Kapellmeister Dr. Laugs erinnerte an das vielseitige Wirken des Henschelchors, der stets zum Dienst an der Gemeinschaft bereit war.



Zahlreiche Gäste hören die hervorragenden Darbietungen des Henschelchors

In humorvollen Worten gedachte Staatsrat Weinrich des gerade heute stattfindenden „Tages der Nationalen Solidarität“. Die seinen Worten angeschlossene Sammlung hatte ein glänzendes Ergebnis.

Außer dieser Veranstaltung trat der Henschelchor im Verlauf des Jahres verschiedentlich mit Gesangsvorträgen an die Öffentlichkeit. In letzter Zeit beim Erntedankfest auf dem Bückeberg in Anwesenheit des Führers am 2. und 3. Oktober, dann bei der Eröffnung der Reichskulturwoche in dem „Oratorium der Arbeit“, bei den Kameradschaftsabenden der Henschel Flugmotorenwerke Altenbauna und des Motorsturmes des NSKK. im Stadtpark, bei dem Schulungsabend der Gruppe Nordost der NSDAP. im Gildehaus und bei der Weihnachtsfeier im Festsaal der Henschel Warenversorgung. Viele „Ständchen“ wurden gebracht, so unter anderem zu Ehren der Herren des Direktoriums Dr. Hinz und Dr. Rothe, des Vereinsführers Heinrich Jahn, sowie der Sangesbrüder Wenning und Goebel.

Dieses vielseitige Schaffen unseres Henschelchors verdanken wir der großen Liebe und opferbereiten Hingabe unserer sangesfreudigen Henschelaner, die in ungezählten Stunden ihrem Ziele zustrebten und die mit ihren Leistungen einen wertvollen Beitrag deutscher Sangeskultur stifteten.



Links: Direktor Dr. Rothe gedenkt des großen Förderers Direktor Dr. Fichtner. Mitte: Die Mitglieder des Henschelchors. Rechts: Gauleiter Staatsrat Weinrich erinnert an den „Tag der Nationalen Solidarität“

Aufn. (4) Kreuzer

... und nun etwas Humor

Der moderne Betriebs-Direktor

Dem stets ebenso energischen wie neuzeitlich eingestellten Direktor einer großen Lokomotivfabrik waren die über die Fabrikhöfe im Schnecken tempo verkehrenden Schubkarren, Handwagen usw. verhaßt. Er ordnete die Abschaffung an, nachdem die nötigen Zahlen von Auto- karren, Rad- und Raupenschleppern in Dienst gestellt waren, die nach festem Fahrplan den Verkehr zwischen den einzelnen Werkstätten regelten.

Da sieht er eines Tages wieder einen Arbeiter mit einem noch dazu leeren hölzernen Schubkarren langsam über den Hof gondeln. „Halt!“ ruft er, „lassen Sie mal die Karre hier stehen und holen Sie hier drüben aus der Stellmacherei eine Axt.“

„Jawohl, Herr Direktor!“ Als der Mann mit der Axt wiederkommt, heißt es: „So, nun schlagen Sie mal die Karre kurz und klein.“ „Aber, Herr Direktor“

„Kein aber, kurz und klein, sage ich, aber schleunigst!“ Der Angeherrschte gehorcht, die Karre fällt in Trümmer. „So, nun bringen Sie die Axt zurück und gehen Sie in Ihre Werkstatt. In welche Werkstatt gehören Sie eigentlich?“ „Ich? In gar keine Ihrer Werkstätten. Ich bin doch beim Bauunternehmer Müller beschäftigt, der die neue Kesselschmiede baut.“ —

Ochs und Bär

Das Hannoversche Volksblatt berichtet unter dem 28. Februar 1844 wie folgt:

„Die Casseler wünschen gern eine Eisenbahn zu haben; allein die Deputirten Ochs und Bähr waren sehr dagegen. Bald darauf erschienen Caricaturen von Zuckerbäckern, kleine Lokomotiven, hinten ein Bär in die Räder greifend, um sie aufzuhalten, vorn sich ein Ochs dagegenstehend, in derselben Absicht. Darunter aber die Devise:

„Die Eisenbahn in ihrem Lauf
Hält weder Bär noch Ochse auf.“

Die „Leipziger Neueste Nachrichten“ vom 13. November 1925 geben hierzu folgende Erklärung:

Als die kurhessische Regierung im Jahre 1843 nach vorherigen Verhandlungen mit Preußen und Sachsen-Weimar endlich den Bau einer Bahn von Kassel nach Eisenach

beschloß und zu dessen Vorbereitung dem Landtage ein entsprechendes Expropriationsgesetz vorlegte, wurde diese Vorlage wider Erwarten von einem Teile der Landstände heftig bekämpft. Besonders eifrige Gegner des projektierten Bahnbaues unter den Abgeordneten waren der Oberst im kurhessischen Generalstabe Karl v. Ochs und der Lehrer an der Kadettenschule in Kassel Wilhelm Bähr. Sie erhoben gegen die Einführung dieses neuen Verkehrsmittels entschieden Widerspruch, und zwar Ochs aus militärischen, Bähr angeblich aus geographischen Gründen, in Wirklichkeit jedoch, weil er, wie Ochs, ein rasches Eindringen revolutionärer Tendenzen in die Bevölkerung des Kurstaates befürchtete. Dies bot nun der Bevölkerung eine günstige Gelegenheit, ihre Spottlust gegen die verhaßten Reaktionäre durch Gedichte und Bilder Luft zu machen. Das bekannteste Bild stellt einen Eisenbahnzug dar, gegen dessen Lokomotive ein wutschnaubender Ochse mit vorgestreckten Hörnern anrennt, während ein gewaltiger Bär durch Umklammern eines der Räder den Zug zum Stehen zu bringen sucht. Unter dem sorgfältig ausgeführten Bilde liest man den Vers:

Die Eisenbahn in ihrem Lauf
hält weder Ochse noch Bär mehr auf.

Saisonarbeit

Wie verlautet, will eine unserer großen Lokomotivfabriken eine den Witterungsverhältnissen Rechnung tragende Arbeitsteilung vornehmen, indem sie im Sommer möglichst nur feuerlose und Naßdampflokomotiven, im Winter dagegen nur Heißdampflokomotiven baut. Das wird auch von der Gefolgschaft sehr geschätzt werden.

Der Klügere gibt nach

Damit der Fahrgäste wachsende Zahl
Auch stets zum Ausflugsgenusse
Gelange, baut man aus härtestem Stahl
Jetzt Riesen-Autobusse.

Die Lokomotive am Schienenstrang
Steht mit gesträubten Haaren:
„Nun muß ich an jedem Bahnübergang
Weiß Gott, vorsichtiger fahren.“



Der Potsdamer Bahnhof im Jahre 1838

Die Lokomotive im Spiegel der Zeit

Im Jahre 1838

Vor 100 Jahren sagte Kronprinz Friedrich Wilhelm, der spätere Friedrich Wilhelm IV., bei der Eröffnung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn am 29. Oktober 1838: „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf.“

Im Jahre 1934

Reichsminister Dr. Dormmüller bei der Eröffnung der Automobilausstellung 1934:

„Trotz der fortschreitenden Motorisierung bleibt dennoch für die alte Dampflokomotive, die noch soviel Entwicklungsmöglichkeiten in sich birgt, genügend Raum für ihre weitere Betätigung.“

Preisausschreiben

Die Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung E. V. hat anlässlich ihrer Hauptversammlung 1937 in München Preisaufgaben ausgeschrieben. Es ist für den Flugzeugbau, für das Gebiet der Flugmotoren, für das Flugfunkwesen und das Waffenwesen der Luftfahrt je eine Arbeit vorgesehen.

A. Flugzeugbau

Über die Strömungserscheinungen an einem Tragflügel bei symmetrischer Anströmung liegen zahlreiche experimentelle und theoretische Arbeiten vor. Ebenso ist die Frage der unsymmetrischen Strömung, soweit sie durch Querruderschlag hervorgerufen wird, bereits weitgehend untersucht. Zur Erforschung der Flugeigenschaften fehlen jedoch u. a. noch Erkenntnisse über die Strömungserscheinungen und die Luftkräfte sowie die hierdurch hervorgerufenen Momente an einem Tragflügel bei unsymmetrischer Anströmung, wie sie z. B. beim Schieben, bei Drehbewegungen des Flügels, bei unsymmetrischer ablösender Strömung oder dergleichen entstehen.

Aufgabe 1

Für die Bestimmung dieser Strömungserscheinungen, insbesondere der Luftkraftmomente, sind entweder an Hand von Rechnungen oder Messungen neue Unterlagen zu liefern, oder aber auf Grund der vorhandenen Unterlagen die bisher beobachteten Erfahrungstatsachen zu klären. Von Interesse sind sowohl Betrachtungen, die eine Potentialströmung voraussetzen, als auch Untersuchungen über die abgelöste Strömung. Das Ergebnis soll so herausgearbeitet sein, daß es möglichst unmittelbare Anwendung auf flugtechnische Fragen gestattet.

Preisgericht für Aufgabe 1

Seewald, Friedrich, Dr.-Ing., Berlin (Vorsitzender); v. Doepp, Philipp, Dipl.-Ing., Dessau; Prandtl, Ludwig, Prof., Göttingen; Wieselsberger, Karl, Prof., Aachen.

B. Flugmotorenbau

Die Weiterentwicklung der Flugmotoren zu höchster Leistung und ständig zunehmender Drehzahl rückt die Fragen der Beherrschung der Gaswechselvorgänge in den Vordergrund der Forschungsarbeit. Die Beschleunigungsverhältnisse, Schwingungsfragen, Werkstoffeigenschaften, Temperatureinfluß und Zeitquerschnittverhältnisse sind der Inhalt zahlreicher Veröffentlichungen der letzten Jahre.

Aufgabe 2

Es ist an Hand dieser Veröffentlichungen ein zusammenfassendes Bild der gegenwärtigen Erkenntnisse über die Gaswechselvorgänge bei Viertakt-Höchstleistungsflugmotoren zu geben. Durch eingehende Behandlung des einen oder anderen Faktors dieser Gesamtvorgänge sind sodann neue Unterlagen für die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten von Ventilsteuerungen und ihren Grenzwerten zu suchen.

Preisgericht für Aufgabe 2

Triebnigg, Heinrich, Prof., Berlin (Vorsitzender); Bollenrath, Franz, Dr.-Ing., Berlin; Holfelder, Otto, Prof., Berlin.

C. Funkwesen

Durch die in den letzten Jahren erzielten Fortschritte in der praktischen Durchführung von Schlechtwetterflügen und -landungen ist die Frage der Bestimmung von Hindernissen nach Abstand und Richtung beim Fluge, insbesondere aber die Bestimmung des Bodenabstandes bei der Landung vordringlich geworden. In Deutschland und im Auslande sind verschiedene Vorschläge und Verfahren zur Bestimmung des Bodenabstandes auf funkentechnischem Wege bekanntgeworden.

Aufgabe 3

Es ist eine Zusammenstellung dieser Vorschläge und Verfahren und eine kritische Betrachtung hinsichtlich der prak-

Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung

tischen Verwendbarkeit und der Entwicklungsmöglichkeit zu geben. Auch die Bestimmung von Richtung und Abstand zu festen und beweglichen Hindernissen während des Fluges wird bereits bearbeitet. Es ist erwünscht, die kritische Betrachtung auf dieses Gebiet auszudehnen.

Preisgericht für Aufgabe 3

Stüssel, Rudolf, Dr.-Ing., Berlin (Vorsitzender); Lange, Friedrich, Dr. phil., Berlin; Schwendke, Dietrich, Dipl.-Ing., Rechlin; Zenneck, Jonathan, Geh. Reg.-Rat, München.

D. Waffenwesen

Die heute erreichten und zu erwartenden Flugzeuggeschwindigkeiten stellen an die Bordschußwaffen hohe Anforderungen in der Berücksichtigung und richtigen Abstimmung der Geschosßflugeigenschaften beeinflussenden Größen.

Aufgabe 4

Die bisher bekannten Methoden zur Bestimmung des zweckmäßigen Enddralles sind zusammenzustellen. Diese Methoden sind neben einer allgemeinen Beurteilung auf ihre Verwendung bei Bordschußwaffen kritisch zu werten. Es ist nach weiterreichenden Methoden Ausschau zu halten unter Einbeziehung möglichst umfassender Bereiche der einzelnen Einflußgrößen. Es sind, falls erforderlich, klare Versuchswege zur Prüfung bestehender und neu vorgeschlagener Methoden anzugeben.

Preisgericht für Aufgabe 4

Thomé, Wilhelm, Dr.-Ing., Braunschweig (Vorsitzender); Kucharski, Walter, Prof., Berlin; Schardin, Hubert, Prof. Dr.-Ing., Berlin; Schmidt, Theodor, Wilhelm, Dr.-Ing., Berlin.

Allgemeines

Den Darlegungen ist für jede Aufgabe ein Verzeichnis der benutzten Originalarbeiten beizufügen.

Bewerber

Als Bewerber zum Preisausschreiben sind zugelassen: Reichsdeutsche Volksgenossen und Auslandsdeutsche arischer Abstammung.

Preise

An Preisen werden für die Bearbeitung dieser Aufgaben ausgesetzt:

für jede der Aufgaben A, B, C, D
je ein erster Preis von RM 1500
je zwei weitere Preise von je RM 500 = RM 1000
Insgesamt für jede Aufgabe RM 2500

Formale Anforderungen

Die Bewerbung ist für eine der vier Aufgaben oder auch für mehrere zulässig. Die Bewerbungen sind in deutscher Sprache und in Maschinenschrift einzureichen. Der Umfang jeder Arbeit ist knapp zu halten. Die Arbeit ist in geschlossenem Umschlag mit der Aufschrift „Preisausschreiben der Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung 1937/38“ bis zum 1. August 1938 an das Generalsekretariat der Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung e. V., Berlin SW 68, Wilhelmstraße 146, einzusenden. Die Arbeit ist mit einem Kennwort zu versehen. In einem geschlossenen Umschlag, dessen Aufschrift das gleiche Kennwort zeigt, ist der Name, Stand und Wohnort des Einsenders anzugeben. Es werden auch Arbeiten zugelassen, die von mehreren Bearbeitern unter gemeinsamem Kennwort eingereicht werden. In diesem Falle sind die Namen usw. sämtlicher Bearbeiter zu nennen. Der Preis wird an diese Bearbeiter zu gleichen Teilen gegeben. Das Verlagsrecht der preisgekrönten Arbeiten geht mit der Zuerkennung des Preises an die Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung über. Das Ergebnis des Ausschreibens wird vom Präsidium der Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung bekanntgegeben. Die Entscheidung des Preisgerichts ist endgültig unter Ausschluß des Rechtsweges.



Sammelmappe für unsere Werkzeugzeitung

Im Oktoberheft 1937 unserer Werkzeugzeitung teilte die Schriftleitung mit, daß sie eine Sammelmappe für den „Henschelstern“ herausgebracht hat. Wie sehr diese Mitteilung von der Gefolgschaft begrüßt wurde, geht aus zahlreichen Anfragen hervor. Dabei wird allgemein der Wunsch zum Ausdruck gebracht, Mustermappen in Umlauf zu setzen. Da ein Umlauf wegen der Größe der Gefolgschaftsanzahl neben verhältnismäßig hohen Unkosten zuviel Zeit in Anspruch nehmen würde, wird im obigen Bilde die Mappe veröffentlicht, die in naturhellem Ganzleinen und mit Patentheftung versehen ausgeführt ist.

Die Betriebszellen der Deutschen Arbeitsfront nehmen die Bestellungen der Gefolgschaft entgegen. Die Mappe kostet 1,25 RM und wird

umgehend geliefert. Um allen Wünschen gerecht zu werden, kann die Mappe mit dem Aufdruck „1936/37“ oder mit dem Aufdruck „1938“ bezogen werden. Ferner kann die Mappe ohne Jahrgangsaufdruck bezogen werden. Soweit die Betriebszellen noch über überzählige Hefte verfügen, werden diese an die Gefolgschaftsmitglieder zur Ergänzung fehlender Hefte ausgegeben. Mit der Sammelmappe hat jeder Henschelaner Gelegenheit bekommen, den Wunsch des Herrn Oscar R. Henschel, daß „Der Henschelstern“ Bindeglied aller Henschelaner sein und bleiben möge, zu erfüllen, indem er seine Werkzeugzeitung zu einem Buch der Erinnerungen aus seinem Arbeitsleben und seinem Henschelanertum zusammenschließt.

Für die Frau

Luisa Behne

Glückliche Frauen — die nie auslernen!

„Der Henschelstern“ berichtete in der Dezember-Ausgabe von Kursen im Kochen und Nähen für unsere weiblichen Gefolgschaftsmitglieder. In gleichem Sinne gestaltet sich auch die Arbeit in den Kursen der Ehefrauen, in denen den Frauen Gelegenheit gegeben wird, ihre hauswirtschaftlichen Kenntnisse zu überprüfen und zu erweitern.

Es gibt ja so viele Frauen, die meinen, für sie gäbe es kein Lernen mehr. Frauen, die nicht davon abkommen, „so hat es meine Großmutter gemacht, und so mache ich es auch“. Nun gut, alle Tradition in Ehren, wo es angebracht ist. Wir wollen uns auch nicht mit diesen „zehnmal Schlaun“ aufhalten. Sie werden den Lohn ihrer Gleichgültigkeit empfangen, wenn unsere Jugend erst einmal an verantwortlicher Stelle arbeitet und nichts mehr von dem „alten Zopf“ wissen will. Dann werden „jene“ wehleidig am Wege stehen und über undankbare Kinder klagen.

Wir halten es mit den Glücklichen, die nie auslernen! Denn sie sind die Träger des Fortschrittes in der Welt, die ewig Lernfreudigen und unermüdeten Wißbegierigen. Glückliche die Frau, die nicht bei Neuerungen und Umstellungen sagt: Wie ich koche ist meine Angelegenheit, sondern die weiß, daß man bei jeder Gelegenheit noch dazu lernen kann und ganz besonders in dieser Zeit, da wir nicht mehr „Privatmenschen“, sondern Glieder der Volksgemeinschaft sein sollen. Unsere Frauen, die bereits zu uns kommen, bestätigen es uns selbst: . . . ja das hab ich auch schon . . . aber daß man dies . . . habe ich noch nicht gewußt. Unser tägliches Handeln muß mit volkswirtschaftlichen Ideen durchdrungen sein, und darum brauchen wir heute die Arbeit der Gemeinschaft, um sich immer wieder und wieder neue Ausrichtung zu holen. Keine deutsche Frau kann sich dieser Notwendigkeit entziehen, sofern sie sich ihrer ersten Aufgabe und Pflicht dem deutschen Volke gegenüber bewußt ist.

In dieser Weise an den Bestrebungen einer hauswirtschaftlich volkswirtschaftlichen Erziehung unseres weiblichen Geschlechts mitzuhelfen, ist der Sinn der Arbeit in unseren Kursen. Manch gutes Kleidungsstück hing schon eine geraume Zeit unbenutzt im Schrank, weil es in seiner alten Form nicht mehr zu tragen oder weil man herausgewachsen war. Jetzt, in unseren Kursen, kommt das alte Stück wieder zu Ehren und das neue „Kunstwerk“ verrät nichts mehr von seinem jämmerlichen Zustand der Vergangenheit. So schaffen wir in froher Arbeitsgemeinschaft „Neues aus Altem“, bessern „Schadhaftes“ aus oder fertigen auch aus neuen Stoffen.

Im Kochen gilt die Parole den Nahrungsmitteln, die gerade auf dem Markt besonders preiswert zu haben sind, weil sie in großer Menge anfallen und daher bevorzugt von der deutschen Hausfrau verbraucht werden sollen. So schließt sich in unserer Arbeit der Interessenskreis zwischen Hausfrau und Volkswirtschaft zu einem harmonischen Ganzen.

Denen aber, die teilhaben wollen an der Freude dieser Gemeinschaftsarbeit, sei gesagt, daß diese Kurse nachmittags oder auch abends von den Ehefrauen und Töchtern unserer Werksangehörigen und den weiblichen Angestellten des Werkes besucht werden können.

Salzkartoffeln oder Pellkartoffeln?

Wenn heute die Forderung nach einer gesunden Lebensführung gestellt wird, so entspricht dieses zugleich der deutschen Ernährungspolitik, die durch die Verbrauchlenkung auf Obst, Gemüse, Kartoffeln und Roggenbrot den Ausgleich unserer Versorgungsbilanz vom Verbraucher her erstrebt.

Die deutsche Kartoffelernte ist über alles Erwarten gut ausgefallen, nicht nur in der Menge, sondern auch besonders in der Güte. Das ist ein regelrechtes Geschenk an die Hausfrau, denn wir haben kein zweites Nahrungsmittel, das so billig und dabei so hochwertig ist. Kartoffeln machen auch nicht dick, wenn wir sie nicht gerade mit schweren, fetten Soßen zusammen essen. Mittags und abends können wir aus Kartoffeln viele schmackhafte Gerichte herstellen.

Wenn wir die Kartoffel in der Hauptsache als Stärketräger werten, so wissen wir doch auch sehr ihr vollwertiges Eiweiß, die wichtigen Mineralsalze, den Reichtum an Vitaminen und nicht zuletzt den Bestand an Basenüberschuß zu schätzen. Diese Tatsachen sprechen für den hohen Wert der Kartoffel. Leider wird nun bei der Zubereitung der Kartoffel der Wert derselben durch unsachgemäße Behandlung stark herabgemindert, denn Vitamine, Eiweiß und Salze sind löslich und werden daher leicht ausgelaugt.

Diese Gefahr liegt besonders bei Salzkartoffeln nahe, wenn sie geschält, dann in kaltem oder heißem Wasser angesetzt und gargekocht werden. Zunächst bleibt hier von dem hochwertigen Eiweiß nur ein Teil erhalten, wenn die Kartoffeln sehr dünn geschält werden. Da durch das starke Auslaugen beim Kochen die Kartoffeln sehr fade schmecken würden, muß dem Kochwasser Salz zugesetzt werden. Durch diesen Zusatz bleibt ein kleiner Prozentsatz der in der Kartoffel enthaltenen Salze erhalten. Hieraus ergibt sich weiter, daß die Kartoffeln erst kurz vor dem Aufsetzen geschält werden dürfen, da durch zu langes Liegen im Wasser ein Teil der Nährsalze ausgelaugt wird. Eine Ausnahme muß hier gemacht werden, wenn im Frühjahr die Kartoffeln stark zusammenge schrumpft sind, und ein Aufsaugen von Wasser zum Prall- und Festwerden notwendig ist.

Weit geringer ist der Verlust an Nährsalzen, wenn die geschälte Kartoffel im Kartoffeldämpfer gekocht wird. Ein Zusatz von Kochsalz ist bei gedämpften Kartoffeln nicht notwendig. Man gewöhnt sich schnell an den Geschmack der Dämpfkartoffeln, der keineswegs fade ist. Will man aber nicht auf die gesalzene Kartoffel verzichten, so werden die geschälten Kartoffeln in Salzwasser gewaschen. Eine Zugabe von Salz zum Dämpfwasser ist zwecklos, da das Salz nicht in den gasförmigen Zustand übergeht. Salz aber, das über die Kartoffeln gestreut wird, verteilt sich ungleichmäßig.

Am besten ist, die Kartoffeln in der Schale zu kochen, weil dann alle Nährstoffe am besten erhalten bleiben. Dazu kann man alle kleinen und mittelgroßen Kartoffeln nehmen, während die großen weniger als Pellkartoffeln für den Tisch, wohl aber zu anderen Kartoffelgerichten gut zu verwerten sind. Hier sei ganz besonders des Kartoffelbreies gedacht, der auch nicht aus Salzkartoffeln, sondern aus frisch gekochten Pellkartoffeln zu bereiten ist, wenn die Hausfrau einen vollwertigen und gehaltvollen Brei haben will und nicht einen Brei, bei dem das Wertvollste in den Ausgüß wanderte. Die in der Schale gekochten Kartoffeln bringt man entweder mit der Schale auf den Tisch oder zieht die Kartoffeln vorher ab und überstreut sie dann mit etwas gewiegter Petersilie oder Dill. Man kann diese Kräuter auch erst in etwas Butter dünsten und dann über die Kartoffeln geben. In dieser Zubereitung schmecken die Kartoffeln besonders gut zu gekochtem Fisch.

Daß man die Pellkartoffeln auch auf dem Rost im Backofen garmacht, soll hier noch mit erwähnt sein, weil dergartig garmachte Kartoffeln besonders gut schmecken. Wenn wir nun aber aus der Statistik lesen, daß durch unsachgemäßes Schälen der Volksernährung jährlich 1 bis 2 Millionen Tonnen Kartoffeln verlorengehen, dann muß unsere Parole heißen: Pellkartoffeln!

Schwarzes Brett

Das Direktorium Kassel

Neujahrsglückwunsch. Herr Oscar R. Henschel telegraphierte wie folgt:

„Lokomotive Kassel

Der Gefolgschaft beste Wünsche für 1938!“

Henschel

Vorstehendes bringen wir hiermit der Gefolgschaft zur Kenntnis.

Kassel, den 3. Januar 1938.

gez. Dr. Rothe ppa. Dr. Albrecht.

Schweigepflicht. Wir weisen erneut ausdrücklich darauf hin, daß lt. Betriebsordnung alle unsere Gefolgschaftsmitglieder verpflichtet sind, über alle Werksvorgänge Stillschweigen zu bewahren (siehe § 9, Absatz 4 der Betriebsordnung).

Kassel, den 15. Dezember 1937.

gez. Dr. Rothe ppa. Cambeis.

Haushaltungskursus. Für den im April 1938 beginnenden Jahreskursus unserer Haushaltungsschule werden Anmeldungen von der Leiterin der Haushaltungsschule, Fräulein Behne, Ysenburgstraße 2 a, ab Donnerstag, den 6. Januar 1938, vormittags von 8 bis 10 Uhr, entgegengenommen.

Kassel, den 22. Dezember 1937.

gez. Dr. Rothe ppa. Cambeis.

Familiennachrichten

H. & S., Kassel, Dezember 1937

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Diening, Hilde, Beiköchin, Henschel-Warenversorgung, Küche Mittelfeld — **Miklis,** Waldemar, kaufm. Angest., Lohnbüro am 17.12.1937 — **Schmidt,** Karl, Schlosser, HFM.

Familienmitglieder:

Sohn Heinz des **Siebert,** Jakob, Dreher, HFM. — Ehefrau Berta des **Wilhelm,** Ludwig, Schlosser, Werkst. A.

Vermählungen:

Börner, Walter, Kalkulation Mittelfeld, mit Margarete geb. Hernes, am 18.12.1937 — **Dittmar,** Georg, Dipl.-Ing., TB 2, mit Elisabeth geb. Heinemann, am 4.12.1937 — **Hansis,** Robert, TB CS, mit Gertraud geb. Burckhardt, am 13.11.1937 — **Iffland,** Kaspar, Ingenieur, Planung, mit Lina geb. Holzhauer, am 24.12.1937 — **Martin,** Reinhold, TB 4, am 2.12.1937 — **Schmidt,** Kurt, TB 1 R, mit Charlotte geb. Meißner, am 22.12.1937 — **Schmidt,** Martin, TB CS, mit Antonie geb. Arzberger, am 27.12.1937.

Geburten:

Ein Sohn:

Aschenbrenner, Christoph, Schmied, Hammerschmiede — **Baettge,** Waldemar, Schlosser, Werkst. M 10 — **Bernstein,** Friedrich, Schlosser, HFM. — **Bielefeld,** Albert, Dipl.-Ing., Rolf-Heinz am 24.12.1937 — **Brede,** Karl, Hilfsarbeiter, Gießerei — **Buda,** Friedrich, Former, Gießerei — **Eckhardt,** Hans, Schlosser, Autobau — **Ellerkamm,** Karl, Fräser, Werkst. M 6 — **Franz,** Theophil, Mittelfeld, Ulrich-Hagen am 23.12.1937 — **Geiser,** Wilhelm, Schlosser, HFM. — **Götz,** Karl, Dreher, HFM. — **Jäger,** August, Schlosser, Werkst. W — **Jäger,** Heinrich, El.-Schweißer, Werkst. L — **Lämmer,** Friedrich, Schlosser, Werkst. M 9 — **Möller,** Karl, Schlosser, Einf.-Abt. Autobau — **Noll,** Christian, Presser, Kesselschmiede — **Pöhl,** Ludwig, Hilfsarbeiter, Werkst. A — **Rehbein,** Heinrich, Dreher, Werkst. M 5 — **Rehbein,** Karl, Fräser, Rep.-Werkst. M 9 — **Reimann,** Alfred, Dreher, Kesselschmiede — **Schäfer,** Ernst, Dreher, Werkst. M 1 — **Schmidt,** Karl, Zeichner, Pausbüro, Alfred am 6.12.1937 — **Siebrecht,** Wilhelm, Masch.-Arb., Werkstatt CS — **Stange,** Georg, Gew.-Schneider, Werkstatt M 9 — **Wenzel,** Karl, Fräser, Werkst. M 6 — **Wicke,** Willi, Schlosser, Werkst. M 9.

Nachtrag November 1937. Höch, Hans, Hilfsarb., Kesselschmiede.

Eine Tochter:

Bechtel, Theodor, Schlosser, Werkst. L — **Bosold,** Daniel, El.-Monteur, El.-Abt. Kassel — **Bräutigam,** Hermann, Schleifer, Werkst. M 9 — **Brede,** Georg, Schlosser, Werkst. M 32 — **Franz,** Heinr., Schlosser, Werkst. L — **Gundlach,** Hubert, Masch.-Arb., Werkst. W — **Homburg,** Johannes, El.-Fahrer, Auto-Lackiererei — **Hose,** Wilhelm, Mechaniker, Autobau — **Hüther,** Artur, Schlosser, Werkst. L — **Macken-**

Der Betriebsführer Berlin

Militärverhältnis.

1. Unsere Gefolgschaftsmitglieder sind verpflichtet, von jeder Zusage militärischer Dienststellen sowie jeder Änderung ihres Militärverhältnisses der Firma sofort Kenntnis zu geben.

Hierzu gehört die Vorlage des Wehrpasses, die Vorlage des Wehrpasses nach Eintragung etwaiger Änderungen durch die Wehrersatzbehörden (z.B. bei Wohnungswechsel, Nachmusterung usw.), des ferner die Vorlage eines Gestellungsbefehls zur Ableistung einer kurzfristigen militärischen Ausbildung (auch Reserve-Offizier-Übungen), einer Wehrpaßnotiz und einer Beordnung auf Grund des Hilfsdienstgesetzes.

2. Gleichweise haben unsere weiblichen Gefolgschaftsmitglieder etwaige Beordnungen auf Grund des Hilfsdienstgesetzes vorzulegen.

3. Die Meldung hat zu erfolgen: Dienstags bis Donnerstags in der Zeit von 14 bis 16 Uhr

a) für Werk Schönefeld bei Herrn Hardwiger (Sicherheitsgebäude I. Stock),

b) für Werk Johannisthal bei Herrn Sauer (Verwaltungsgebäude Zimmer 211).

Die Meldung wird bescheinigt.

Schönefeld, den 9. Dezember 1937.

gez. Hormel

roth, Christian, Dreher, Werkst. M 9 — **Meißner,** Adolf, Bohrer HFM. — **Rhode,** Alfons, Schlosser, Werkst. M 31 — **Rohde,** August, Maurer, Bauabtlg. — **Schauwecker,** Georg, Former, Gießerei — **Schmidt,** Friedr., Hetzer, Hammerschmiede — **Theiß,** Georg, Schleifer, Werkst. M 6 — **Umbach,** Johannes, Kupferschmied, Werkst. L — **Vogt,** Rudi, Hilfsarbeiter, HFM. — **Waldeck,** Gustav, Schmied, Hammerschmiede — **Weldner,** Jean, Dreher, HFM. — **Willius,** Wilhelm, Fräser, Werkst. M 6.

Nachtrag November 1937. Becker, Martin, Schlosser, Werkst. M 31 — **Hornung,** Erich, Dipl.-Ing., Werkst. M 1, Susanne am 30.11.1937.

HFW., Berlin, Dezember 1937

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Peltz, Heinz, Leitwerkbau, am 2.12.1937 — **Vigoureux,** Wilhelm, Werkzeugbau, am 19.12.1937.

Familienmitglieder:

Ehefrau des **Drescher,** Martin, Schlosserei, am 16.12.1937.

Vermählungen:

Adam, Helmut, Klempnerei, am 18.12.1937 — **Friedrich,** Bruno, Lager, am 11.12.1937 — **Gunkel,** Alfred, Flächenbau, mit Senta, am 24.12.1937 — **Haack,** Emil, Lager, mit Ida, am 24.12.1937 — **Haeffner,** Eugen, Dreherei, am 4.12.1937 — **Hörder,** Fritz, Schlosserei, mit Martha, am 18.12.1937 — **Keiper,** Walter, TBG/VI, mit Else geb. Schnellhardt, am 11.12.1937 — **Klann,** Karl, Flächenbau, am 18.12.1937 — **Kranz,** Arthur, Reparaturwerkstatt, mit Else, am 18.12.1937 — **Kretschmer,** Arthur, Vorrichtungsbau, mit Anna, am 16.12.1937 — **Loreck,** Karl, Flächenbau, am 18.12.1937 — **Pechardschek,** Rudolf, Kontrolle, am 20.12.1937 — **Rehbein,** Karl, Teilklempnerei, am 4.12.1937 — **Rudolf,** Walter, Vorrichtungsbau, am 9.12.1937 — **Springer,** Gerhard, TBG/VI, mit Edith geb. Schnee, am 18.12.1937.

Geburten:

Ein Sohn:

Assig, Erwin, Materialprüfung, am 10.12.1937 — **Bugs,** Walter, TBM, am 4.12.1937 — **Gase,** Fritz, Blechverformung, am 22.12.1937 — **Glase,** Walter, Serienbau, am 13.12.1937 — **Heyden,** Rep.-Werkst., Claus, am 5.12.1937 — **Hoffmann,** Richard, TWV, Zwillinge, am 13.12.1937 — **Jammrath,** Karl, Malerei, am 12.12.1937 — **Manthey,** Fritz, Flächenbau, am 11.12.1937 — **Palm,** Fritz, Werkzeugbau, Dieter, am 31.12.1937 — **Schröder,** Artur, Diverse/II, Artur am 12.12.1937 — **Smuda,** Wilhelm, Flächenbau, am 4.12.1937.

Eine Tochter:

Felsner, Kurt, Flächenbau, Eva am 30.12.1937 — **Frommelt,** Erwin, KE, am 9.12.1937 — **Kühn,** Willi, Teilklempnerei, am 22.12.1937 — **Lehmann,** Fritz, Einflieger, am 14.12.1937 — **Maab,** Werner, TWB V, am 23.12.1937 — **Milbrandt,** Willy, Werkzeugbau, Karin am 12.12.1937 — **Preuß,** Heinrich, TBP, am 4.12.1937 — **Schneider,** Helmut, TBC, am 8.12.1937 — **Sukrow,** Willi, Bauabtlg., am 29.12.1937 — **Walle,** Gerhard, Serienbau, am 11.12.1937.

Wir rufen alle!

Meister und Gesellen, Facharbeiter und Lehrlinge, Un- und Angelernte!

Beweist Euren Willen zur Leistungssteigerung durch die Teilnahme am Berufswettkampf aller Schaffenden!

Nunmehr hat im ganzen Reich die Werbung für den Berufswettkampf aller schaffenden Deutschen eingesetzt. In allen Betrieben, in Stadt und Land sind Arbeiter, Meister und Gesellen, un- und angelernte Arbeiter aufgerufen, ihre Leistung im ersten Berufswettkampf aller Schaffenden 1938 unter Beweis zu stellen. Während in den vier vorangegangenen Jahren die Jugend sich zum Grundsatz der Leistung bekannte, werden nunmehr alle deutschen Volksgenossen am Wettkampf um die beste Leistung teilnehmen. Überall, vom Bauernhof bis zur Fabrik, geht der Ruf, das Beste für die Gemeinschaft einzusetzen.

Der Berufswettkampf aller Schaffenden ist — wie die vier Wettkämpfe der Jugend — auf dem Prinzip der Freiwilligkeit aufgebaut. Jeder schaffende Deutsche soll sich freiwillig zur Leistung bekennen. Welch ungeheure berufserzieherische Maßnahme stellt dieser Berufswettkampf dar. Jeder einzelne kann sich in seiner Leistung prüfen und vervollkommen. Jeder einzelne kann, ob Handwerker, un- oder angelernter Arbeiter, ob Meister oder Geselle, seine Leistung beweisen und kann durch seiner Hände Arbeit zum Reichssieger emporsteigen. Hier wird sich im friedlichen Wettstreit zeigen, welches Maß an Leistung im Volke ruht, welche Könnern im Volke ihre Arbeit verrichten.

In diesem Wettkampf, dessen genaue Richtlinien festliegen, wird sich der Tüchtige durchsetzen und allein die Leistung wird entscheiden. Derjenige, der als Reichssieger aus dem Wettkampf hervorgeht, wird zur Auslese der schaffenden deutschen Menschen zählen und wird durch eine planvolle Siegerförderung in seiner zukünftigen Berufsentwicklung überwacht. Er wird Stipendien erhalten, um Fachschulen besuchen zu können oder geldliche Mittel, die seine Berufsausbildung noch mehr verbessern helfen. Und er wird noch eine weit höhere Leistungssteigerung für die Gemeinschaft erreichen.

Jugend und Alter, Arbeiter der Stirn und der Faust, werden zusammentreten, um dieses große, einzigartige Leistungsbekenntnis abzulegen. Kein Zwang führt sie zu ihrer Wettkampfstätte, sondern ihr freier Wille und das Bewußtsein, Bestes zu leisten für die Nation. Alle Schaffenden aus den Maschinensälen, Kontoren, Geschäften und den unzähligen Betrieben, aus allen Berufen sind aufgerufen, an dem Berufswettkampf teilzunehmen, der für das gesamte Volk zu einer großen Arbeitsfeier werden wird. Vom 13. bis 27. Februar 1938 finden die Ortswettkämpfe statt, die Gauwettkämpfe werden vom 20. bis 23. März 1938 durchgeführt, während dann die Auslese zum Reichskampf vom 22. bis 30. April 1938 in Hamburg zusammentritt.

Schon heute haben sich unzählige Betriebe im Reich geschlossen zur Teilnahme am Berufswettkampf aller schaffenden Deutschen gemeldet. Unser Ruf geht an alle schaffenden Volksgenossen!

KASSEL

Der Berufswettkampf im Gau Kurf Hessen

Dr. Appuhn

Erstmalig in diesem Jahre wird der RBWK. 1938 auf alle schaffenden Deutschen ausgedehnt, die in zehn verschiedenen Leistungsklassen (Jugendliche, Gelernte, an- und ungelernete Arbeiter, Männer und Frauen, Gesellen und Gehilfen) erfaßt werden. Der Handwerkerwettkampf, derjenige des Nährstandes sowie der Hochschulen wird gesondert, jedoch in dem gleichen organisatorischen und ideellen Rahmen durchgeführt. Der RBWK. der Jugend bleibt nach wie vor unter maßgeblicher Beteiligung der Hitler-Jugend das Kernstück des Berufswettkampfes. Die Gesamtleitung liegt in den Händen der Deutschen Arbeitsfront, wofür eine selbständige Dienststelle „Berufswettkampf aller Schaffenden“ vom Reichsorganisationsleiter Dr. Ley geschaffen worden ist. Obergerietsführer Axmann wurde zum Leiter der „Führungsstelle 10 für den Berufswettkampf aller Schaffenden“ bestellt, während im Gau der Gauobmann der DAF. für die Durchführung verantwortlich ist. Dieser hat den Pg. Max Christoph bei der DAF.-Gauverwaltung, Kassel, zum Gaubeauftragten für den Berufswettkampf ernannt. Die Ortswettkämpfe kommen an 50 Wettkampforten des Gauces zum Austrag, sie beginnen am 13. Februar 1938. Im Monat Dezember wurden in allen Betrieben des Gauces Betriebsappelle, die der Aufklärung und der Werbung für den Berufswettkampf dienen, durchgeführt. Die Jugendlichen werden

durch die Berufsschulen erfaßt. Es haben sich bereits — außer sonstigen zahlreichen Anmeldungen — einige Betriebe unseres Gauces geschlossen zum Berufswettkampf gemeldet.

Da nunmehr alle schaffenden Volksgenossen die Möglichkeit erhalten, sich (freiwillig) an dem Berufswettkampf zu beteiligen, wobei für alle Berufsgruppen und Kategorien der Berufstätigen spezielle Durchführungsvorschriften (Leistungsklassen, verschiedene Aufgabenstellung usw.) gelten, kommt dieser neuen Aktion im deutschen Wirtschaftsleben eine universale Bedeutung zu. Es gilt besonders im Zusammenhang mit dem Vierjahresplan einen Leistungsquerschnitt deutscher Arbeit festzustellen, für eine Leistungssteigerung psychologisch, organisatorisch und technisch bessere Voraussetzungen zu schaffen (Berufsausbildung, Berufsschulen, Arbeitslenkung) und nicht zuletzt die Basis für eine neue und gerechte Aufstiegsmöglichkeit deutschen Schaffensfleißes nach dem Grundsatz des Leistungsprinzips zu finden. Wirkliche Könnern werden bei entsprechender charakterlicher Haltung in jedem einzelnen Falle eine spezielle Förderung in beruflicher und damit in sozialer Hinsicht (Begabtenförderung) erfahren. Somit dient der Berufswettkampf in entscheidender Weise der deutschen Wirtschaft dem deutschen Arbeiter selbst und damit dem deutschen Volke.

Preisauschreiben zur Pflege des Gedankens „Schönheit der Arbeit“

Bei unseren Besichtigungen in Werkstätten und Fabriken hören wir immer wieder, daß die Arbeitskameraden selbst mitgeholfen haben, den Gedanken „Schönheit der Arbeit“ Wirklichkeit werden zu lassen. Ist das schon nicht immer leicht gewesen, so scheint es, als ob es noch viel schwerer ist, die „Schönheit der Arbeit“ zu erhalten. Es darf nichts wieder verkommen, was durch den Betriebsführer und durch euch an den Arbeitsstätten schön gestaltet wurde. Erhaltung und Pflege der „Schönheit der Arbeit“ ist eine Erziehungsfrage. Jeder Arbeitskamerad, der etwas auf sich hält, hat darüber schon nachgedacht. Oft ist es nur Gedankenlosigkeit, die den Arbeitskameraden das mißachten läßt, was ihr mit Liebe und Freude aufgebaut habt. Nun gibt es unendlich viele verschiedene Wege, um 1. Schönheit der Arbeit gemeinsam Wirklichkeit werden zu lassen, 2. sie zu erhalten und zu pflegen, 3. die unachtsamen und gedankenlosen, nachlässigen und gleichgültigen Kameraden innerhalb der Betriebsgemeinschaft zu erziehen. Soviel Betriebe, soviel Wege hierfür. Aber jeder kann und soll darin vom anderen lernen. Darum erzählt uns einmal, wie ihr „Schönheit der Arbeit“ durchgeführt, wie ihr sie erhalten und gepflegt und wie ihr eure Kameraden im Sinne der „Schönheit der Arbeit“ erzogen habt.

Wir wollen keine gedrechselten Worte. Schreibt uns bis zum 30. März einen Brief, so, wie ihr ihn sonst gelegentlich einmal zu schreiben pflegt. Auf die Länge des Briefes kommt es nicht an, sondern auf den Inhalt und auf den Wert der Anregungen und Vorschläge, die ihr macht. Je kürzer, desto besser. Es bleibt auch jedem überlassen, besondere vom Amt „Schönheit der Arbeit“ in Angriff genommene Aktionen in demselben Sinne, wie oben beschrieben, zu behandeln. Beispielsweise „Saubere Menschen im sauberen Betrieb“, „Gutes Licht — Gute Arbeit“ oder „Gesunde Luft im Arbeitsraum“. Wir wollen also nicht nur die Grünplatzpflege und die Pflege der Kame-

radtschaftshäuser, sondern Schönheit der Arbeit im ganzen Betrieb behandelt wissen.

Von den Briefen werden die veröffentlicht, die die besten Anregungen enthalten. Mancher wird dazu einige Stunden seiner Freizeit opfern. Wir setzen daher für die besten Arbeiten Preise aus.

Die besten Einsendungen aus jedem Werk werden in den Zeitschriften abgedruckt.

Die Reichsbetriebsgemeinschaft wird die Einsendungen, die die wertvollsten Anregungen enthalten, in ihrer Zeitung veröffentlichen und euch dafür ein angemessenes Honorar auszahlen.

Für die beste Einsendung hat die Zeitschrift „Schönheit der Arbeit“ einen Preis von RM 100,— ausgesetzt. Die Zeitschrift behält sich aber auch vor, weitere Einsendungen gegen das übliche Honorar zu erwerben.

Wer so schreibt, wie es ihm ums Herz ist, der wird am besten verstanden werden.

1. Die Einsendungen sind bis zum 30. März einschließlich zu richten an das Presseamt der Deutschen Arbeitsfront, Abt. Sonderdienst, Preisausschreiben (RBG. Nr.), Berlin W. 62, Budapester Straße 28. Spätere Einsendungen werden nicht mehr berücksichtigt.

2. Auf der ersten Seite oben links ist die Nummer der zugehörigen Reichsbetriebsgemeinschaft und die Zeitschrift anzugeben.

3. Die Einsendungen werden vor Veröffentlichung geprüft von einem Schriftleiter-Ausschuß. Das Urteil dieses Ausschusses bei der Preisverteilung ist rechtskräftig und unanfechtbar. Diesem Ausschuß gehören an: ein Schriftleiter vom Presseamt der DAF., Abt. Sonderdienst, zwei Schriftleiter vom Amt „Schönheit der Arbeit“, ein Schriftleiter der zuständigen Reichsbetriebsgemeinschaft.

MITTEILUNGEN DER ORTSWALTUNG HFW. DER DAF

A. Brandt

Werks-Unterstützungskasse: An Unterstützungen wurden im Monat Dezember 1937 RM 1278,— gezahlt. Außerdem wurden als Weihnachtsgabe an kinderreiche Familien unserer Gefolgschaftsangehörigen RM 5315,— ausgegeben.

DAF.-Unterstützungen: Im Monat November 1937 wurden von der DAF., Abteilung Luftfahrt, Betriebszelle Henschel Flugzeug-Werke, an Kranken- und Sterbegeldunterstützungen RM 2057,75 ausgezahlt.

Treuewerk: Auch im Monat Dezember 1937 wurden durch das Treuewerk für gesundende Gefolgschaftsmitglieder Kurbeihilfen gewährt.

„Kraft durch Freude“: Im Dezember 1937 konnten 2030 Karten im Werte von RM 1827,50 umgesetzt werden.

Betriebssportgemeinschaft: In der Betriebssportgemeinschaft sind die Leibesübungen in jeder Form, ob Körperschulung und lustige Spiele, ob Schwimmen und Kegeln oder der Wettkampf Mann gegen Mann in den harten Kampfspielen, ein wichtiges Glied zum Auf- und Ausbau der Gemeinschaft auf Gedeih und Verderb.

Im Januar 1938 setzt eine umfangreiche Werbung für die Betriebssportgemeinschaft ein, die auch den letzten Arbeitskameraden für den Gedanken der Leibeserziehung in seiner Werksgemeinschaft begeistern soll.

In der Übungs- und Wettkampfgemeinschaft Schwimmen wurden im Dezember 7 Riegen gebildet. Jede Riege wird von einem Riegenführer betreut, so daß auch die Nichtschwimmer ständig unter Aufsicht lernen und bald in den Genuß kommen, das Wasser zu beherrschen. — Geschwommen wurde an jedem Montag im Stadtbad „Horst-Wessel“ an der Schillingsbrücke.

Am Sonnabend, dem 18. Dezember, stellten sich die „Deutschen Telefon-Werke“ zum Rückkampf gegen „Henschel“. 3:2 hieß es, als die siegreichen Henschelschwimmer aus dem Wasser stiegen.

Die Handballer setzten mit allen sechs Mannschaften ihre Meisterschaftsspiele fort. Fast alle, besonders die erste Männermannschaft, machen sich berechtigte Hoffnungen auf die Erringung des Meistertitels.

Die vier Fußballmannschaften stehen in ihrer Abteilung an der Spitze der Tabelle. Die 1. Mannschaft ist ungeschlagen. Kameradschaft und Einsatzbereitschaft eines jeden werden es gelingen lassen, die nächste Meisterschaft in der 1. Kreisklasse zu machen.

Die Abteilung Kegeln übte an jedem Freitag.

Die Leichtathleten — auch die Handballer und die Fußballer — holten sich neue Kraft beim Waldlauf.

Am 20. Dezember feierten die Wettkampfgemeinschaft Fußball und am 21. Dezember die Wettkampfgemeinschaft Handball Weihnachten. Jedesmal war der Betriebsobmann erschienen.

Besonderes: Der Kameradschaftsabend am 11. Dezember 1937 in der Deutschlandhalle, über den an anderer Stelle berichtet wird, war ein großer Erfolg. Er hat zweifellos seinem Zweck, jedem einige schöne Stunden außerhalb des Dienstes in der Gemeinschaft zu schaffen, voll entsprochen.

Der Dezember war ausgefüllt mit der Werbung für den „Berufswettkampf aller schaffenden Deutschen“. Für alle Berufsparten sind zahlreiche Meldungen eingelaufen.

Unsere Jubilare im Monat Januar 1938

Jubiläumsgruß

Friz Friedreich

Parole — Arbeit ist ein Segen!
Ging mit Euch manches Jahr dahin —
Hier, wo sich Hände fleißig regen —
Des Lebens schöner, stolzer Sinn.

In fünfundzwanzig Arbeitsjahren,
Dem Namen treu — gewerkt, geschafft —
In guten und an schlechten Tagen,
Mit neuem Mut und neuer Kraft.

Und dann an einem schönen Morgen
Dein Werkplatz war da bunt geschmückt.
Und zwischen Stolz, vergeß'nen Sorgen,
Ward Dir gar oft die Hand gedrückt.

In einem Kranz stand es geschrieben:
Hier steht ein Henschel-Jubilar —
Der seiner Firma treu geblieben
Und uns ein Kamerad stets war.

Wie Ihr, woll'n wir in Ehren halten,
Die Arbeit, unser höchstes Gut —
Und niemals wird in uns erkalten
Das treue Henschelanerblut.

Wie Ihr — im Rhythmus der Maschinen,
Ob Jahr und Zeit mit uns verrinnt —
So woll'n wir Werk und Führer dienen,
Damit wir echte Henschelaner sind —!



1. Januar 1938
Ernst Land
Ingenieur, Elektr. Abtlg.
Kassel-Harleshausen



4. Januar 1938
Robert Ludolph
Metalldreher, Werkstatt P
Kassel-Waldau



7. Januar 1938
Wilhelm Schmidt
Schlosser, Werkstatt JP
Kassel



15. Januar 1938
Erich Schohr
Schlosser, Lokomotivmontage
Kassel-W.



16. Januar 1938
Heinrich Sauermann
Kupferschmied, Lok.-Montage
Kassel-Harleshausen



26. Januar 1938
Wilhelm Hofmann
Schmied, Hammerschmiede
Körle, Kreis Melsungen



27. Januar 1938
Leonhard Freude
Schlosser, Werkstatt M1
Sandershausen bei Kassel

Inhalt

Wir halten Rückschau!	M. A. Bengelstorff
Bergwerksdirektor i. R. Otto Brunne †	Direktor Otto Krah
Achtung! Dampfwalze	W. Diestel
Einige Gäste, die unsere Werke besuchten	V. v. Waenker
. . . der Glaube zwingt die Tat	
Die Leistungsmöglichkeiten des Segelfluges	Prof. Dr. W. Georgii
Weihnachtsfeier unserer HFW.-Lehrjungs	H. Roehlike
Zum neuen Jahr!	Herybert Menzel
5. Kameradschaftsabend der Henschel Flugzeug-Werke	
39 Jahre Henschelchor Kassel	
. . . und nun etwas Humor	
Die Lokomotive im Spiegel der Zeit	
Preisausschreiben	Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung
Sammelmappe für unsere Werkzeugzeitung	
Für die Frau	
Glückliche Frauen — die nie auslernen! Salzkartoffeln oder Pellkartoffeln?	Luise Behne
Schwarzes Brett	
Das Direktorium Kassel	
Neujahrsglückwunsch	
Schweigepflicht	
Haushaltungskursus	
Der Betriebsführer Berlin	
Militärverhältnis	
Familiennachrichten	
Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront	
Wir rufen alle!	
Der Berufswettkampf im Gau Kurhessen	Dr. Appuhn
Preisausschreiben zur Pflege des Gedankens „Schönheit der Arbeit“	
Mitteilungen der Ortsverwaltung HFW. der DAF.	A. Brandt
Unsere Jubilare	



Meister und Gesellen,
Facharbeiter u. Lehrlinge
nehmen teil am
Berufswettkampf aller
Schaffenden Deutschen

1 9 3 8