



Auch im Winter versieht der Henschel-Diesel seinen Dienst

DER HENSCHELSTERN

MARCYAN

**Wir haben so viel Glück in diesem Jahre
erfahren, daß wir alle die Pflicht haben,
diesem Glück freiwillig unser Opfer zu
bringen.**

Adolf Hitler

9. November



Die Ehrung der Gefallenen des 9. November 1923 am Mahnmal auf dem Erinnerungsmarsch

Aufn. Presse-Hoffmann

Meine Arbeitskameraden!

Die Friedenstat unseres Führers sicherte der Welt und uns den Frieden!

So feiern wir das diesjährige Weihnachtsfest mit ganz besonderer Freude.

Wir werden daran denken, daß uns der Führer das Großdeutsche Reich gab!

Die Sehnsucht zehn Millionen Deutscher in der Ostmark und im Sudetenland ist erfüllt worden; sie sind zum Reiche heimgekehrt!

Die Tat unseres Führers wollen wir als Verpflichtung für uns ansehen. Wir werden uns auch im neuen Jahre restlos mit verstärkter Schaffenskraft für das Werk Adolf Hitlers einsetzen!

Allen Henschelanern in Kassel, in Berlin und in Wiener Neustadt wünsche ich ein recht frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Neues Jahr!

Hm H. Henschel.

Ein neues Jahr: — neue Aufgaben, neue Probleme, neue Wünsche, neue Sorgen und neue Freuden — aber in alter Kameradschaft und Treue und mit frischem Mut im Gleichschritt des Wollens — der Starke hilft dem Schwachen, der Alte dem Neuen — ist nichts unmöglich.

Walter Dörmel

Weihnacht

In die arbeitslauten Hallen
heut der Lärm nicht drang —
Draußen wieder Klöckchen fallen,
Weihnachtsmärchen, Glockenklang —

Hände, die sich sorgend mühen,
Teilen liebe Gaben aus —
Und beim Tannenlichterglühn,
Wohnt das Glück in jedem Haus —

All die kleinen Kinderherzen,
Strahlen wie verklärt im Traum —
Vergessen sind nun Leid und Schmerzen,
Unterm lichten Weihnachtsbaum —

Friede — Friede — sei auf Erden! —
hat uns wieder froh gemacht —
Friede möge allen werden —
Stille Nacht — heil'ge Nacht —

Stig Friedrich



Aufn. Dittmar

fienschel auf der Straßenbaumaschinen-Ausstellung München



R. Walsdorf

Die im Zusammenhang mit dem internationalen Straßenbaukongreß im Jahre 1934 erstmalig veranstaltete und als programmatische Schau für den Bau der Reichsautobahnen ausgestaltete Straßenbauausstellung in München hat sich durch ihre zweimalige Wiederholung im Jahre 1936 und 1938 zu einer periodischen Veranstaltung von größter nationaler und auch internationaler

Bedeutung auf dem Gebiete des Straßenbaues entwickelt.

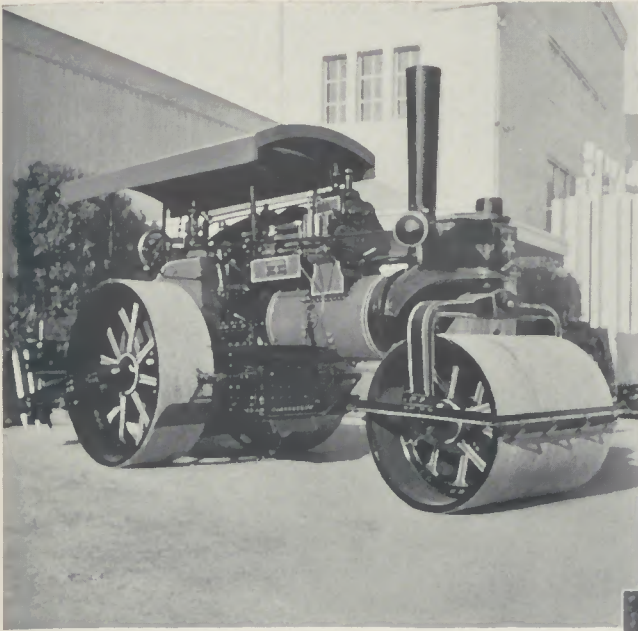
Alle zwei Jahre treffen sich in München die maßgebenden Ingenieure des größten Straßenbauvorhabens der Welt, der Reichsautobahnen, sowie die Fachleute der Straßenbauunternehmen und der Straßenbaumaschinen-Fabriken, um die Erfahrungen der letzten zwei Jahre auszutauschen, die in dieser Zeit geschaffenen neuen Baumethoden und Straßenbaumaschinen zu erläutern und eine Vorausschau für die kommende Bauperiode zu halten.

Obschon die diesjährige Straßenbaumaschinen-Ausstellung unter dem Eindruck schwerwiegender Entscheidungen stand, die über das Schicksal Europas getroffen werden mußten, wurde in München doch mit Zuversicht an den friedlichen Aufgaben des nationalen und internationalen Verkehrs weitergearbeitet in Anwesenheit zahlreicher Vertreter des Auslandes, besonders der Balkanstaaten.

Auch diesmal hielt der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Prof. Dr.-Ing. Fritz Todt, einen zusammenfassenden Vortrag über vollbrachte Leistungen und über die Aufgaben der nächsten fünf bis zehn Jahre. Diese Aufgaben haben sich besonders durch die Einfügung der Ostmark in das Altreich noch weiterhin vergrößert,



Bild links: Gauleiter Wagner und Prof. Dr.-Ing. Fritz Todt mit seinem Stabe



Oben: Dampfwalze Typ H 2 12,5 t

Mitte: Straßenaufreißer der Dampfwalze

Unten: Dieselmotor-Tandem-Walze Typ MT 3,5
mit Straßenfahrvorrichtung

Werkstattn. (8) H. & S.



so daß das Gesamtnetz der Reichsautobahnen mit Rücksicht auf die Ostmark auf etwa 12 000 km erweitert werden mußte. Nach den Ausführungen des Generalinspektors Dr. Todt wird das ganze Bauwesen und die damit zusammenhängende Industrie auch für die nächsten Jahre mit einer vollen Beschäftigung und höchsten Kraftanspannung zu rechnen haben.

Henschel war auch auf der diesjährigen Straßenbaumaschinen-Ausstellung mit einem wirkungsvollen großen Stand in der Nähe des Haupteinganges, am Rundhof, vertreten.

Wir zeigten insbesondere eine Anzahl unserer verschiedenen Straßenwalzenmodelle, und zwar eine Dampfwalze Typ H 2 12,5 t,

eine Motorwalze Typ MH 1 9 t,



betrieben mit Holzgas und ausgerüstet mit einem Holzgas-Generator,

eine Dieselmotor-Dreirad-Walze Typ MH 1 9 t

mit automatischem Walzprofil,

eine Dieselmotor-Tandem-Walze Typ MT 3,5

mit Straßenfahrvorrichtung.

Erstmalig zeigten wir auch ein offenes Antriebsaggregat für eine Dieselmotor-Walze, so, wie es auf den Automobilausstellungen für unsere Lastkraftwagen öfter gezeigt wurde. Der Dieselmotor wurde durch Elektromotor in Bewegung gesetzt, und das offene Getriebe gestattete einen Einblick in den Antriebsmechanismus, die Funktion der Kupplung, Gangschaltung usw.



Im übrigen waren sämtliche maßgebenden Hersteller von Straßenwalzen, Baulokomotiven, Zement- und Asphaltaufbereitungs- und Einbaumaschinen in München vertreten, zum Teil mit Neukonstruktionen, so daß die diesjährige Schau in ihrer Gesamtheit gegenüber den früheren Ausstellungen an Bedeutung noch weiter gewonnen hat und einen dementsprechenden Besuch aus den Fachkreisen Deutschlands, besonders auch der Ostmark und des Auslandes zu verzeichnen hatte. Etwa 50 000 Besucher, Straßenbauingenieure der Baubehörden, Straßenbauunternehmer — teils mit ihren Belegschaften —, Studenten in- und ausländischer

Diese Neuerung fand bei den Ausstellungsbesuchern große Aufmerksamkeit und Beifall.

Sodann waren auf unserem Stand die bewährten Dampfbaulokomotiven RIESA und FULDA ausgestellt, die bei den großen Unternehmungen der Reichsautobahnen bestens bekannt und geschätzt sind. Diese in einigen hundert Exemplaren gelieferten Dampfbaulokomotiven sind auf jeder Reichsautobahnbaustelle zu finden und haben einen Hauptanteil an der Ausführung der riesigen Erdbewegungen der Reichsautobahnen.

Dann zeigten wir unsere Diesellokomotiven DG 13 und DG 26, die bei größeren und kleineren deutschen Tiefbauunternehmungen in den letzten Jahren einen guten Absatz gefunden haben.

In Abt. Motorfahrzeuge hatten wir durch unsere Vertretung München einen Henschel-Lastkraftwagen Typ 6J1 für 6 bis 6,5 t Nutzlast ausgestellt.

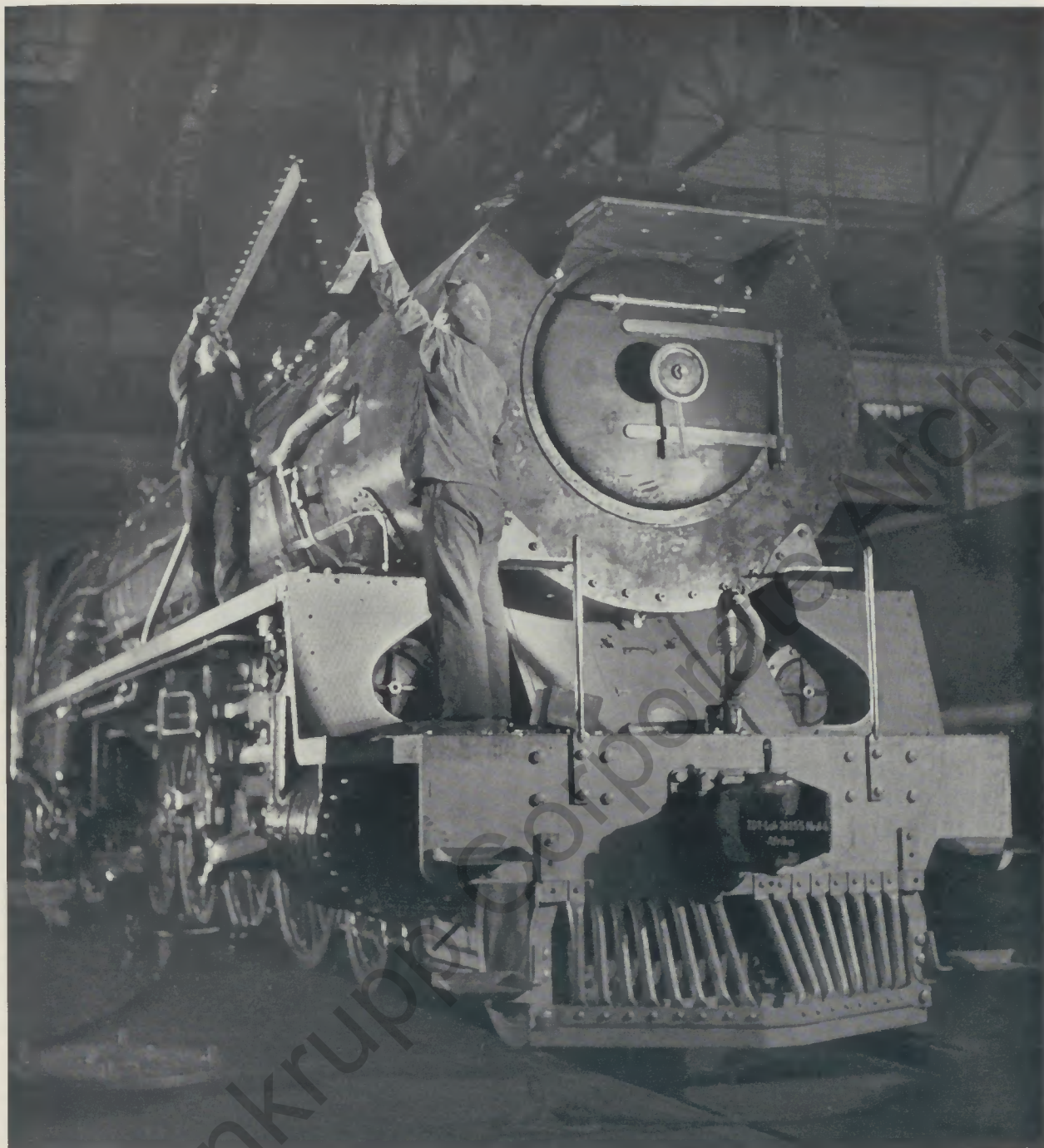


technischer Schulen und andere Interessenten besuchten die Ausstellung, orientierten sich über den heutigen Stand der Technik und tauschten ihre Meinungen und Erfahrungen aus. Die Straßenbaumaschinenausstellung München 1938 reihte sich würdig an ihre Vorgänger an und war eine imposante rückschauende und richtunggebende Gesamtschau über den hohen Stand des deutschen Straßenbaues.

Oben: Aufbauarbeiten

Mitte: Blick auf den Stand. Im Hintergrund eine Dampflokomotive Typ Fulda. Links Holzgas-Generator der Gasmotor-Walze

Unten: Henschelaner am Stand



Werkaufr. H. & S.

Wir gehen durch die Betriebe

Nur wenige unserer Gefolgschaftsmitglieder haben Gelegenheit, die zahlreichen Werkhallen und sonstigen Arbeitsplätze ihrer Arbeitskameraden aus eigener Anschauung kennenzulernen. Wem von den täglich in den Kontoren Schaffenden sind die riesigen Hallen, in denen die Henschel-Lokomotiven ihrer Vollendung entgegengehen, bekannt? Auch der tagtäglich an der Werkbank Schaffende wird nur wenig mehr als seine Abteilung kennen und selten die Möglichkeit haben einen Blick in die anderen Betriebe sowie die Büros zu werfen.

Hier will der „Henschelstern“ helfend eingreifen und eine Brücke zwischen den einzelnen Arbeitsplätzen schlagen, um auf diese Weise jedem Gefolgschaftsmitglied ein Bild von der Vielfältigkeit der Arbeitsvorgänge und der hierzu erforderlichen Einrichtungen zu vermitteln. Mit obiger Ansicht aus der Lokomotivmontage beginnen wir eine Bildreihe, die diese Lücke schließen soll und wird.



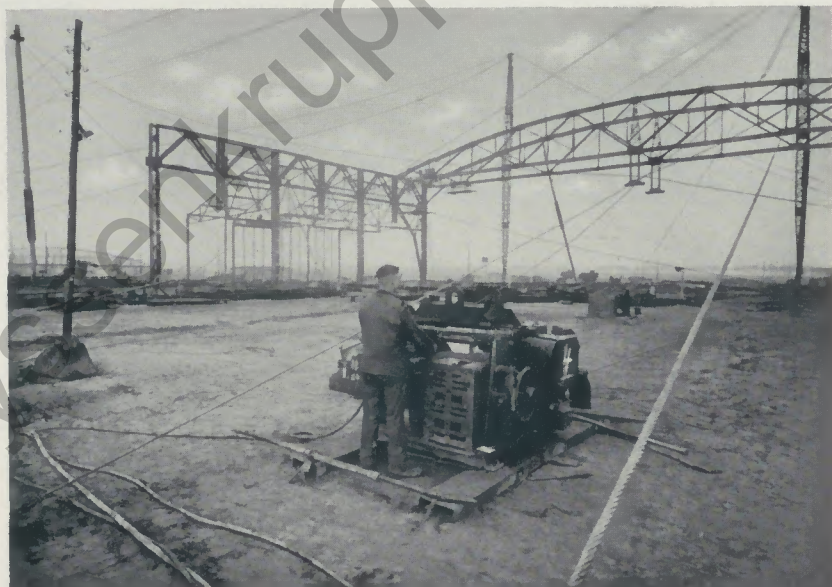
Der letzte Binder an Halle 2 ist eingezogen

Werkaufn. (2) HFW.

Kennzeichnend für die umfassende Inangriffnahme aller Bauarbeiten des geplanten Luftfahrtindustrie-Werkes war u. a. der frühzeitige Beginn der Arbeiten am späteren Privatflughafen. Am 3. Dezember 1934 veranlaßte das Baubüro das Einsammeln von Findlingen, um die Planierungs- und Befestigungsarbeiten des Flugplatzes vorzubereiten. Inzwischen spannten die Arbeiter die Drahtzäune um das spätere Werkgelände, und stellten am 8. Dezember die Umwehrung fertig. Trotz der wiederholt einfallenden Nachfröste gingen die Montage- und Bauarbeiten planmäßig vorwärts. Am 9. Dezember wurde

der erste Mittelbinder an Halle 5 gezogen, und drei Tage später wurde der letzte Stein in das Giebelfrontmauerwerk der Halle 2 eingefügt. Am 13. Dezember wurde der letzte Binder an Halle 2 aufgebracht, und schon fünf Tage später konnten die Dachdecker über dem fertigen Giebel der Halle 2 die Pappdeckung der Dachfläche aufbringen. Ein neuer Gleisstrang zum Verloren des Erdaushubs wurde verlegt, und am 14. Dezember füllten die Spaten die Loren mit dem Mutterboden des Verwaltungsgebäudes. An Halle 5 waren am 19. Dezember die Erd-, Maurer- und Betonarbeiten bis zum Planum ihrer Vollendung

entgegengegangen, und schon wurde der winterliche Ackerboden für die Halle 6 abgesteckt. Am 23. Dezember begann der Erdaushub an Halle 6, und vier Tage später waren die Erdarbeiten am Verwaltungsgebäude soweit vorge-schritten, daß mit den Maurerarbeiten am Kellermauerwerk begonnen werden konnte. Das Jahresende 1934 schloß in sich:



Der zweite Binder an Halle 5 wird eingefahren

Baubeginn der letzten Werkanlagen des ersten und zweiten Bauabschnittes des Werkes Schönefeld.

Die Hs 126 im Flugbetrieb



Luftbild König. Freigeg. RLM. Nr. 5114/38

Im Folgenden soll ein Einblick in die Tätigkeit der Flugabteilung gegeben werden, soweit sie sich auf das Einfliegen der Hs 126-Serie erstreckt.

Die Aufgabe des Einfliegers ist es, die Maschine in einen zellen- und motormäßig einwandfreien Zustand bringen zu lassen. Er prüft von sich aus vor dem Flug zunächst Flugzeug und Motor am Stand. Bei voll geöffneter Gasdrossel und bestimmter Propellereinstellung muß der Motor eine bestimmte Drehzahl erreichen. Die Räder sind in diesem Falle durch Bremsklötze verlegt, um ein Wegrollen zu verhindern. Öl- und Brennstoffdruck dürfen bestimmte, vorgeschriebene Grenzen weder über- noch unterschreiten. Die Zündung, die normalerweise durch zwei Magnete erfolgt, wird einzeln geprüft; beim Umschalten auf je einen Magneten darf weder die Drehzahl absinken, noch darf der Lauf des Motors unruhig werden. Alle Ruder werden auf Freigängigkeit geprüft, die hydraulisch betätigten Landeklappen, der Ölkühler und die Motorspreizklappe werden aus- und eingefahren, um das einwandfreie Arbeiten der Hydraulik zu prüfen.

Nun werden die Bremsklötze weggezogen, die Maschine rollt zum Start. Während des Rollens überzeugt sich der Einflieger vom einwandfreien Arbeiten der Bremsen, indem er mehrere Kurven rollt. Ist auch diese Prüfung zur Zufriedenheit ausgefallen, so startet die Maschine zu ihrem ersten Werkflug.

Der Flugzeugführer steigt bis zu einer Sicherheitshöhe von 800 bis 1000 m und kontrolliert zunächst, ob die Maschine lastigkeitsmäßig in Ordnung ist. Durch kleine Bauungenauigkeiten der Ruder kommt es vor, daß sie nach einer Seite hängt,

daß sie im ausgetrimmten Zustand steigt oder dreht. Um dies zu beseitigen, sind an allen Rudern kleine Biegekanten angebracht, die nach Angabe des Einfliegers nach dem Fluge gebogen werden und dem Ruder eine leichte Voreinstellung geben, womit die unerwünschte Lastigkeit des Flugzeugs beseitigt wird. Nach ein oder zwei Flügen ist dieser Zustand erreicht, d. h. die Maschine fliegt mit losgelassenen Rudern bei Höhen- und Seitentrimmung 0 im Horizontalreiseflug geradeaus ohne zu hängen. Die Höhen- und Seitentrimmung dient dazu, die Maschine auch bei anderen Flugzuständen, beispielsweise im Steigflug, ins Gleichgewicht zu bringen und so den Flugzeugführer zu entlasten.

Bei diesen Flügen überwacht der Einflieger gleichzeitig auch genauestens den Lauf des Motors. Bei manchen Maschinen kommt es vor, daß der Motor stark schüttelt und seine Vibrationen der ganzen Zelle mitteilt. Der Grund dafür liegt meist in einer geringen Unwucht der verstellbaren Luftschraube, teils auch in kleinen Abweichungen der Einstellung der Luftschraubenblätter. Diese Beanstandungen machen ein Nachstellen der Schraube, oftmals auch Schraubenwechsel notwendig. Auch durch Nachregulierung des Motorgemisches sind die Schüttelerscheinungen oftmals zu beseitigen.

Ist die Maschine jetzt lastigkeitsmäßig in Ordnung, so werden Flugeigenschaften, Steigvermögen und Horizontalgeschwindigkeit überprüft und festgestellt, ob Übereinstimmung mit dem Musterflugzeug herrscht. Zu dem Zwecke werden auch Kunstflüge mit der Hs 126 ausgeführt. Von der Hs 126 werden Überschlag nach hinten, Rolle, hochgezogene Kehrtkurve, seitliches Ab-

rutschen und Sturzflug bis zu einer Geschwindigkeit von 480 km pro Stunde gefordert. Das einwandfreie Herauskommen aus allen vorkommenden Trudelmotionen wird ebenfalls verlangt, um diesen grundsätzlich unerwünschten und oftmals gefährlichen Flugzustand schnellstens beenden zu können. In Deutschland ist das Trudeln im allgemeinen verboten und darf nur auf besonderen hierzu zugelassenen Flugzeugen ausgeführt werden. Von einer Maschine wie die Hs 126 wird gefordert, daß sie aus unbeabsichtigtem Trudeln, hervorgerufen etwa durch Versagen der Instrumente im Blindflug, einwandfrei herauskommt.

Deshalb wurde die Mustermaschine mit all den Steuerausschlägen, mit denen überhaupt das Trudeln eingeleitet werden kann, ins Trudeln zu bringen versucht. Es stellt einen besonderen Vorzug dieses Flugzeugmusters dar, daß es bei der Mehrzahl dieser Steuerbewegungen überhaupt nicht in diesen Flugzustand zu bringen ist, sondern nur bei einem ganz bestimmten Steuerausschlag überhaupt zu trudeln beginnt. Das Trudeln ist dabei völlig harmlos und vom Flugzeugführer mit einer Umdrehung zu beenden. Diese Eigenschaft stellt einen nicht zu unterschätzenden Vorzug dar und erhöht die Sicherheit der Hs 126 um einen wesentlichen Betrag.

Bei der Flugeigenschaftsprüfung ist es selbstverständlich, daß der Flugzeugführer auch die elektrische und Hydraulikanlage nochmals genauestens im Flug prüft, denn ein einwandfreies Arbeiten am Boden besagt besonders bei den im Luftstrom liegenden beweglichen Bauteilen noch nicht, daß sie auch im Fluge, wo eine wesentlich höhere Belastung durch die Luftkräfte auf ihnen liegt, noch zu bestätigen sind. Erst der Flug kann das einwandfreie Arbeiten aller Teile erweisen. Auftretende Störungen, die ja nie ganz zu vermeiden sind, werden nach dem Fluge meist schon gleich am Startplatz behoben. Die überaus gute Zugänglichkeit zu allen Hilfsgeräten und Leistungen erleichtert die Arbeiten sehr,



durch die scharfe Kontrolle bei Bau und Montage werden größere Beanstandungen überhaupt fast gänzlich vermieden.

Nach Ausführung dieser Flüge, in der Regel werden es nur zwei oder drei sein, ist das Flugzeug nunmehr fertig zur Abnahme. Es wird mit eingebauten Ballaststücken auf sein höchstzulässiges Fluggewicht im Einsatzfall beladen. Der Ballast wird verwendet, da die Maschinen vom Herstellerwerk nicht voll ausgerüstet mit Waffen und Munition zur Ablieferung gelangen. Die fehlenden Teile werden durch gleichschwere Ballaststücke ersetzt, die natürlich auch am gleichen Platz angebracht werden müssen, da sonst eine Verschiebung der Schwerpunktage eintreten würde, die sich auch auf die Flugeigenschaften auswirkt. In diesem Zustand wird die Maschine von einem Werkeinflieger geflogen, als Beobachter fliegt ein Prüfer mit, der während des



Bild oben:

Motorprüfung am Stand

Bild unten:

Vor dem Start zum Versuchsflug

Fluges eine genaue Überwachung der Zelle, des Motors und aller Instrumente ausübt. Der Abnahmeflug dauert eine halbe Stunde, hierbei führt die Maschine einen Steigflug aus, sowie Horizontalflüge bei Reiseleistung, erhöhter Dauerleistung und bei Vollgas. Die hierbei auftretenden Daten der Motoranzeigergeräte sowie des Fahrt- und Höhenmessers werden aufnotiert und geprüft. Auch jetzt werden wieder sämtliche hydraulischen und elektrischen Anlagen betätigt, ein kurzer Kunstflug schließt sich an.

Mit einigen Maschinen der Serie wird außerdem eine genaue Vermessung ihrer Flugleistungen durchgeführt, die Maschine fliegt zu diesem Zweck über die Geschwindigkeitsstrecke, zwei vorher bestimmte und genau vermessene Geraden, die durch eine Eisenbahnlinie und eine rechtwinklig dazu verlaufende Chaussee dargestellt werden. Zu Anfang und Ende der Meßstrecke wird eine Stoppuhr betätigt, aus der gemessenen Zeit und der bekannten Entfernung der Meßpunkte wird die genaue Geschwindigkeit bestimmt. Um den Einfluß des Windes auszuschalten, werden die Flüge auf beiden Meßstrecken in zwei Richtungen ausgeführt, der Mittelwert aus diesen vier Flügen ergibt dann die tatsächliche Horizontalgeschwindigkeit.

Zur genauen Messung der Steigleistungen wird die Maschine zusätzlich mit einem Präzisionshöhenmesser sowie Außenluftthermometer ausgerüstet. Der Einflieger führt einen Steigflug aus mit genauem Einhalten der Geschwindigkeiten, die als günstigste für das Steigen in vorherigen Flügen ermittelt worden sind. Der Beobachter hat die Aufgabe, hierbei in Zeitabständen von anfänglich einer, später zwei und drei Minuten alle Instrumente abzulesen und auf dem Barographen Zeitmarkierungen anzubringen. Diese Arbeit wird ihm neuerdings wesentlich erleichtert durch den vorgesehenen Einbau von Fotoapparaten, die, mit einer Kontaktuhr gekuppelt und mit elektrischer Auslösevorrichtung versehen, selbst-

tätig in genauen Zeitabständen Aufnahmen von den Instrumenten machen. Zur Auswertung werden die Filme vergrößert und die Instrumentenanzeigen aufnotiert.

Mit jeder dritten Maschine wird noch ein FT-Flug ausgeführt. Dieser Flug dient dazu, die gesamte funkentelegrafische Anlage im Fluge zu überprüfen. Mit einer Bodenstation wird Funkverbindung aufgenommen, das einwandfreie Arbeiten der gesamten Apparatur sowie die Einhaltung der vorgeschriebenen Reichweite werden hierbei geprüft.

Eine Fülle von Arbeit steckt in einem Flugzeug, es ist ein weiter Weg von der ersten Projektzeichnung bis zum ersten Flug der Mustermaschine; nicht minder weit ist der Weg von hier bis zum Anlaufen der Serie. Die letzte Prüfung des Flugzeuges auf seine Güte und Einsatzfähigkeit liegt beim Flugzeugführer, damit hat er die letzte Entscheidung zu treffen: tauglich oder nicht. Genügt eine Maschine nicht den Anforderungen, so hat er sie in Zusammenarbeit mit Konstruktion und Betrieb in einwandfreien Zustand zu bringen, bis sie tatsächlich ablieferungsfähig ist. Bevor sie dann in die Hand des Abholers gegeben wird, durchläuft sie eine Reihe schwerer Prüfbedingungen auf Sicherheit und Zuverlässigkeit, denn der Flugzeugführer der Truppe soll sich in seine Maschine setzen können mit dem Bewußtsein, daß sie seiner Hand in jeder vorkommenden Fluglage gehorcht. Nur so ist es ihm möglich, sein ganzes Augenmerk und seine ganze Kraft der ihm gestellten Aufgabe zu widmen, und er kann es beruhigten Herzens tun im Bewußtsein, eine einwandfreie, zuverlässige und scharfe Waffe in Händen zu haben.



Werkb. (3) HFW.

Unter der Sonne Südafrikas (2. Teil)



Port Elizabeth. Erst im Jahre 1934 ist die Hafenanlage in Betrieb genommen worden

Wenige Tage später besuchten wir mit einem befreundeten Herrn die Autoschau, für die eine leerstehende Fabrikhalle hergerichtet war. In Reihen standen die schweren amerikanischen Modelle von Buik, Packard, Lincoln, Oldsmobile, Chrysler, und ganz am Ende in einer Nische befand sich der Stand einer deutschen Kleinwagenfirma. Wir erkundigten uns und hörten, daß recht gut verkauft wurde. Abseits von den funkelnden neuen Wagen war ein besonderer Stand mit Teppichen und Blumen für einen Autoveteran geschmückt: Ein alter Benz aus dem Jahre 1900.

Mein Freund hat auch einmal einen solchen Wagen besessen. „Kupferner Kühler — kupferner Benzintank — und ein Vergaser, der ein halbes Liter faßte und dann mit einem Tempo von gut 15 Meilen über den Belleville Road raste! Bedenken Sie das, junger Mann. Heute baut niemand mehr solche Wagen“, sagte er. „Wenn mein Benz einmal umkippte, weil beim Bergabfahren die Bremsen versagten, dann war nachher vielleicht eine Achse oder ein Rad gebrochen, aber niemals wurde einer der Insassen verletzt, und so was nenne ich einen idealen Wagen! Und dann massive Reifen — nicht euer Blasmich-auf-Pneumatik-Zeug!“ Das einzige, was er an diesem Wagen auszusetzen hatte, war der für afrikanische Entfernungen zu klein bemessene Tank. Wie er sagte, mußte er jedesmal, wenn er seine Braut in Caledon besuchen wollte, tags zuvor einige Kannen Brennstoff nach Houw Hoek, auf halbem Weg von Kapstadt nach Caledon, schaffen, damit die Treibstoffversorgung für die Rückfahrt gesichert war. Das kann er heute noch nicht vergessen.

Drei Wochen mit herrlichem Wetter verbrachten wir im Kap, besuchten die Orte in der Kaphalb-

insel und die Badeorte an der False Bay mit ihrem schönen Strand, sahen das berühmte Rhodes-Memorial und die anderen Sehenswürdigkeiten. Während dieser Zeit bot sich durch manche Partie, an der wir teilnahmen, Gelegenheit, persönliche Beziehungen anzuknüpfen. Auf diese Weise kamen wir in engere Fühlung mit den Kreisen der südafrikanischen Geschäftswelt und erhielten einen tieferen Einblick in die wirtschaftlichen Verhältnisse.

Zum Abschluß des Aufenthaltes in Afrika besuchten wir auf einem deutschen Dampfer die Häfen East London, Port Elizabeth und Durban an der Ostküste. East London ist der Umschlagplatz für Wolle und die aus dem Nordkapland kommenden landwirtschaftlichen Erzeugnisse.

Port Elizabeth ist schon bedeutender. Die Gründung verdankt diese Stadt den britischen Siedlern, die 1820 mit insgesamt 3000 Menschen auf 26 Schiffen hier an Land gingen, und deren Nachkommen noch heute den Kern der englischsprechenden Bevölkerung im nördlichen Kapland bilden. Zur Erinnerung an die denkwürdige Landung ist ein Campanile, ein hoher viereckiger Glockenturm, errichtet worden.

Sehenswert ist der Schlangenpark von Port Elizabeth, der in der Welt einzigartig ist und alle in Afrika vorkommenden Schlangenarten enthält. Von hier aus wird das gewonnene Schlangenserum in alle Teile des Landes verschickt. In industrieller Hinsicht gewinnt Port Elizabeth an Bedeutung, denn seit einigen Jahren hat die amerikanische Automobilindustrie beachtliche Werkanlagen errichtet, und auch andere Industriezweige haben hier auf Grund der günstigen Vorbedingungen Fuß fassen können.

Herbststimmung in Wilhelmshöhe 1938





Noch weitaus bedeutender ist Durban, die drittgrößte Stadt Südafrikas, deren Hafen den größten Güterumschlag hat. Für den Goldbergbaudistrikt Johannesburg und für das Kohlengebiet Newcastle und für Natal, das Wolle, Mais und Zucker ausführt, ist Durban der nächstgelegene Hafen. Der Verkehr in der Stadt ist fast ebenso stark wie in Johannesburg. Auch die Verkehrsmittel sind die gleichen, in erster Linie ein- und zweistöckige Trolleybusse, Straßenbahnen älteren Datums und eine erstaunliche Menge Rikschas, die von sonderlich aufgeputzten Zulunegern gezogen werden.

Hier in Durban traten wir die Rückreise an, die uns über Port Elizabeth, East London, von Kapstadt mit der „Windhuk“ nach Europa führte. In Walfischbay hatte unser Schiff eine größere Ladung Butter zu übernehmen. So bot sich eine günstige Gelegenheit, von Walfischbay aus eine Stippvisite in Swakopmund zu machen, dem Küstenstädtchen unseres alten Deutsch-Südwest. Eine Stunde lang schlängelt sich das Bähnchen zwischen Sanddünen hindurch — nichts zu sehen als Sand und Sand. Jemand meinte, die Voraussetzungen für eine Sanduhrenfabrik wären eigentlich hier besonders günstig. Alles, was wir in Swakopmund sahen, erinnerte uns an die frühere deutsche Herrschaft. Nach langer Zeit lasen wir wieder deutsche Namen und hörten aus irgendeinem Fenster deutsche Marschmusik aus einem Grammophon. Auch Hakenkreuzfahnen sahen wir an einigen Häusern! Herzlich lachen mußten wir, als wir Zeugen einer Auseinandersetzung von zwei Negern wurden, die sie in ihrer Muttersprache führten. Plötzlich, wir trauten unseren Ohren nicht, sagte der Wortgewandtere zu seinem Gegner laut und vernehmlich: „Halt die Schnauze!“ Das war dann der letzte Tag auf afrikanischem Boden.

Unsere Henschelaner werden nun gewiß interessiert sein, auch über die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Südafrikanischen Union etwas zu erfahren. Im folgenden gibt der Verfasser seine eigenen Eindrücke, die er im Laufe seines Aufenthaltes gewonnen hat, wieder.

Die eigentliche Grundlage für den märchenhaften Aufstieg Südafrikas waren die reichen Gold- und Diamantenfunde. Die moderne Entwicklung fußte auf den ungeheuren Mitteln, welche die Minen abwarfen. Die Entwicklung ging mit Riesenschritten vorwärts. Afrika erlebte eine Blütezeit. Es wurde gebaut, Eisenbahnlinien wurden angelegt und erweitert, Johannesburg wurde zur modernen Großstadt, der Handel nahm einen ungeahnten Aufschwung. Es schien immer so weiterzugehen, bis die verhängnisvolle Weltkrisenzeit von 1928 ab kam, die zur Be-

sinnung mahnte. Die Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse sanken so weit, daß der Transport nicht mehr lohnte, und nur der gewaltigen Golderzeugung verdankte die Union die Überwindung dieser Krise. Erst der Abgang Englands und Amerikas vom Goldstandard, dem die Union 1933 folgte, brachte in der Folgezeit eine rasche Wiederbelebung, die sich sehr bald zu dem vielerwähnten Boom auswuchs. Zum ersten Male seit der Vorkrisenzeit konnten die Eisenbahnen Überschüsse erzielen. Wenn bis zum Eintritt der Weltkrise der Goldbergbau allein im Vordergrund aller Interessen stand, so brachte die nachfolgende Ernüchterung klar und unmißverständlich die Erkenntnis, daß dieses Produkt allein ein Wirtschaftsgebilde nicht krisenfest macht. Diese Krise war nichts anderes, als eine zwangsläufige Folge des Vertrages von Versailles. Dieser von Rachsucht und Vernichtungswillen diktierte Vertrag sollte den Weltkrieg nicht beenden, nein, der Krieg sollte auf die Wirtschaft übertragen werden. Die Kanonen schwiegen — die Waffe im Wirtschaftskrieg wurde das Gold! In schwindelerregenden Mengen wurde es von unseren Gegnern gehortet und wurde damit dem Verkehr und seinem eigentlichen Zweck entzogen. Der Kreislauf war unterbrochen, obwohl die Nachfrage nach Gold weiter anhielt bis auf den heutigen Tag. Die Union zog ihre Lehren aus den Folgen der Krise und wendete seit einiger Zeit ihr Augenmerk auf die Landwirtschaft, die immerhin schon eine ansehnliche Bedeutung hat, aber in keinem Verhältnis zu der gewaltigen Größe des Landes steht. Man stand also vor der Aufgabe, ein zweites Stadium der Kolonisation einzuleiten, nachdem das erste Stadium der Burenzeit im Goldboom verlief.

Der Anfang ist heute bereits gemacht, indem der Landwirtschaft reiche Mittel zugewendet wurden. Kolonisieren heißt nun aber in erster Linie: Transportieren. Hand in Hand mit dem Aufbau der Landwirtschaft muß der Ausbau der Straßen und Verkehrsmittel gehen. Wir standen nach Überwindung der Krisenzeit in Deutschland vor den gleichen Aufgaben. Die Produktion sollte gesteigert werden in allen Wirtschaftszweigen, der



Rechts: Port Elizabeth, Marktplatz, Verkehrsknotenpunkt der aufstrebenden Stadt, die 1820 von englischen Auswanderern gegründet wurde



Gütertransport mußte schneller und billiger werden. Das hatte zur Folge, daß ein neues Verkehrsmittel an Bedeutung gewann und sich nach und nach durchsetzte und heute nicht mehr wegzudenken ist: der Kraftwagen. Der Kampf zwischen Eisenbahn und Kraftwagen zeigte, daß letzterem Aufgaben zufallen, die teils außerhalb der Interessensphäre der Eisenbahn liegen, teils für sie nutzbringend sind, und zwar im Zubringerdienst. Die in den letzten beiden Jahren begonnene Vermehrung der Lokomotiven und des rollenden Materials durch die südafrikanische Eisenbahn läßt die Absicht erkennen, eine größere Verkehrsdichte auf dem ausgedehnten Bahnnetz zu erreichen. Vor kurzer Zeit wurde das Nationale Straßenbauamt ins Leben gerufen, welches sofort mit einem neu beschafften Maschinen- und Kraftwagenpark an die Lösung der ihm zugedachten Aufgabe heranging. Wer das Land mit seiner Ausdehnung und seinen unendlichen Strecken kennt, kann ermessen, wie riesengroß dieses Projekt ist, das den Ausbau des Straßennetzes umfaßt. Für die Motorisierung und besonders den Güterverkehr auf Überlandstraßen eröffnen sich künftig günstige Aussichten, denn es kommt darauf an, ein dichtes Kraftverkehrsnetz aufzuziehen, welches auch die entlegeneren Erzeugungsstätten erfaßt. Es wäre zu wünschen, daß die deutsche Industrie aus diesem Aufbau Nutzen zieht in dem gleichen Maße, wie sie sich bisher einen guten Anteil an dem Aufbau der Industrie und der Verkehrsmittel sichern konnte. Die Eisenbahn der Südafrikanischen Union, ihre Leistungen und Schwierigkeiten lernte ich auf den ausgedehnten Fahrten zur Genüge kennen. Es



③ Frau Irene Henschel auf einer Henschel-Lokomotive in Südafrika ④ Der Glockenturm in Port Elizabeth, Erinnerungsmal an die Landung der 3000 englischen Siedler im Jahre 1820 ⑤ Das ist „Johannes“ der Schlangenfreund im Schlangenpark von Port Elizabeth. Aus den Körben und Büscheln holt er die Reptile bündelweise heraus – vor den Bissen fürchtet er sich nicht. Durch die vielen Giftbisse, die er in seinem Leben bekommen hat, ist er für das Schlangengift fast unempfindlich – immun – geworden. Dieser Schlangenpark hat eine wichtige Aufgabe: hier wird das Serum gegen Schlangenbisse gewonnen ⑥ Auto-Ausflugsort „Pont du Mar“, Mozambique. Unmittelbar am Indischen

war eine große Freude für mich, unter den Lokomotiven so außerordentlich viele Henschel-Maschinen zu sehen. Eine noch größere Freude aber war es, daß der Zug, den ich für die Reise durch die Karoo und das Betschuanaland benutzte, als Vorspann eine Maschine der neuen Henschel-Bauart hatte, den Giant. Auf dieser Strecke, die kolossale Höhenunterschiede überwindet und fast nur durch Wüstengebiet führt, müssen die Maschinen Außerordentliches leisten. Jeden Haltepunkt nahm ich wahr, um mit dem Lokomotivführer zu sprechen, der von dieser Maschine begeistert war. Ich unterhielt mich mit sehr vielen Lokomotivführern. Ausnahmslos drückten sie ihre vollste Anerkennung über die Henschel-Maschinen aus, und ich hörte nur lobende Worte. Sie schimpften aber alle über die schlechte Wankie-Kohle, die sie in den guten Maschinen verheizen müssen. Meistens war die Unterhaltung mit dem Lokomotivthema nicht beendet. Sobald der Kontakt hergestellt war, mußte ich von Deutschland erzählen und eine Unmenge Fragen beantworten. Ich fühlte heraus, daß der größte Teil der Bevölkerung lebhaften Anteil an den Geschehnissen in Deutschland nimmt. Das wunderte mich zuerst, da die Zeitungen durchweg nicht in günstigem Sinne berichten, bis ich dann hörte, daß die Sendungen des deutschen Richtstrahlers mit großem Interesse aufgenommen werden und man mit Bewunderung auf Deutschland sieht.

Es ist für uns alle erfreulich, daß Henschelarbeit, wie die Reise bestätigte, auch hier ihre Anerkennung findet und so den Ruf deutscher Wertarbeit weiter festigen hilft.

Ozean gelegen – im Eingeborenenstil gebaut – eine Oase für Autofahrer ⑦ Henschel-Lokomotive Typ 23 in Südafrika ⑧ Von links nach rechts: S. J. Walter Hardebeck, Mr. E. H. Wilson, Frau Irene Henschel, Mr. G. J. A. Lindenberg, Oscar R. Henschel ⑨ Happy valley – Das Glückliche Tal (Port Elizabeth). Üppiger und farbenfroher Pflanzenwuchs machen dieses enge Tal zu einem Paradies. Zur Wiedergabe der Farbenfülle reicht ein Farbfilm nicht aus ⑩ Swakopmund. Verwaltungsgebäude, Ehrenmal für die gefallenen Helden in den Herero-Kämpfen und Leuchtturm ⑪ Die „Windhuk“ vor Anker in der Bucht von Walfischbai. Auf dem Bild links unten Herr Henschel



Aufn. (3) Erbe, (8) Preis

Der Tüchtige soll an seinen Platz

Gauverwaltung Kurhessen

Der Berufswettkampf im Gau Kurhessen

Die Anmeldungen zum diesjährigen Berufswettkampf sind wiederum in vollem Gange. Die Jugendlichen, die bereits im vergangenen Jahre sich nahezu restlos beteiligt haben, werden auch jetzt wieder durch die Berufsschulen erfaßt, während die Erwachsenen sich in den Betrieben oder bei der zuständigen DAF.-Dienststelle zu melden Gelegenheit haben. An 50 Wettkampforten in unserem Gau Kurhessen werden die Ortswettkämpfe im Februar nächsten Jahres durchgeführt und außerdem noch in einigen Betrieben. 4000 ehrenamtliche Mitarbeiter, Gruppenwettkampfleiter, Bewerber und Prüfer werden sich auch in diesem Jahre wieder für das Gelingen der großen Aufgabe einsetzen, deren Wert in sozialpolitischer und berufserzieherischer Hinsicht zu einer solch überragenden Bedeutung für das Gesamtinteresse unseres Volkes wie auch für jeden einzelnen am Wettkampf teilnehmenden Volksgenossen gelangt ist, daß darüber nicht mehr viel gesagt zu werden braucht.

Nur einige Zahlen mögen dies verdeutlichen: Im vergangenen Jahre waren es 30 000 Teilnehmer in unserem Gau und im Reich 2,8 Millionen. Über das Beteiligungsverhältnis von Jugendlichen und Erwachsenen gibt die vorjährige Teilnahme in Kassel Aufschluß; hier waren es 10713 Teilnehmer insgesamt, davon 8193 Jugendliche. Das Ziel dieses Jahres ist, in bezug auf die Erwachsenen dieselbe Beteiligungsziffer zu erreichen wie für die Jugendlichen.

Das aber ist von besonderer Bedeutung, denn je mehr Wettkampfteilnehmer es sind, um so besser tritt das Gesamtleistungsniveau in Erscheinung und um so eher werden die Volksgenossen herausgefunden, deren besondere fachliche Leistungsfähigkeit die Volksgemeinschaft heute dringender als je braucht und die sie dementsprechend fördert. Der Tüchtige soll an seinen Platz und wir brauchen ihn dringend! Um aber dafür zu sorgen, daß kein wirkliches Talent verlorengeht und in der Masse wieder verschwindet, dafür wurde die Organisation des RBWK. weitgehend ausgebaut und zu einer ständigen Einrichtung gemacht, die sich durch das Büro des Gaubeauftragten für den Berufswettkampf bei der DAF. in Kassel nicht nur auf den Zeitabschnitt der Wettkämpfe selbst, sondern auf das ganze Jahr erstreckt. Hier wurde eine Förderungskartei angelegt, die gegenwärtig 400 Volksgenossen führt, die in den bisherigen Berufswettkämpfen ihre besondere Begabung unter Beweis gestellt haben und deren fachberufliche Weiterentwicklung planmäßig durch betriebliche und außerbetriebliche Maßnahmen überwacht wird. Unter ihnen befinden sich gegenwärtig 164 Gausieger, davon 52 noch in der Lehrlingsausbildung, 20 Volksgenossen, die zweimal Gausieger waren,

19 dreifache und ein vierfacher Gausieger. Hinzu kommen außerdem die Reichssieger und diejenigen, die in ihrer Berufssparte als Beste hervorgegangen sind, ohne Gausieger geworden zu sein.

Eine weitere Aufgabe dieses ständigen Büros des Gaubeauftragten ist die laufende Auswertung der Wettkampfergebnisse im Gau, die zu planmäßigen Verbesserungen in der Berufsausbildung auf Grund des durch die Wettkämpfe erwiesenen unbestreitbaren Tatsachenmaterials führt. Jedem Wettkampfteilnehmer werden seine Arbeiten persönlich wieder zurückgegeben, womit eine genaue fachberufliche Beratung eines jeden einzelnen verbunden ist; jeder erhält außerdem eine Beteiligungsurkunde am RBWK. und bei Erreichung von 75 v. H. der vorgesehenen Punktzahl außerdem eine Ehrenurkunde.

Über die Organisation des Wettkampfes selbst ist noch zu sagen, daß in etwa 1000 Berufssparten gekämpft wird, die zu 20 Wettkampfgruppen an jedem Wettkampfort zusammengefaßt sind. Ein geordnetes System von insgesamt 12 Leistungsklassen sorgt dafür, daß alle Berufe, Altersklassen und Beschäftigungsarten (ob gelernt, angelernt, ungelernt, ob selbständig oder nicht) erfaßt werden, so daß jeder sich meldende Volksgenosse auf dem Anmeldeformular diejenige Leistungsklasse findet, in die er nach seinen persönlichen Verhältnissen gehört. Für alle Leistungsklassen und Berufssparten sind für Jugendliche, Erwachsene, Gelernte und Ungelernte gesonderte, aber reichseinheitliche Aufgaben gestellt, deren sorgfältige Auswahl unter Berücksichtigung der bisherigen Wettkampfergebnisse erfolgt ist. Auch die Bewertung ist reichseinheitlich, wodurch die einwandfreie Ermittlung der tatsächlich Besten im ganzen Reich wie im Gau sichergestellt ist.

Im Zusammenhang mit der Begabtenförderung ist noch zu sagen, daß auch Verheiratete beruflich gefördert werden, wobei man gleichzeitig die Versorgung der Familie sicherstellt. Das Ziel aber ist außerdem, ab nächstes Jahr für jeden Sieger den genauen Berufsplan und damit eine planmäßige Berufsausbildung im Sinne der höchstmöglichen Nutzbarmachung der zutage getretenen Begabung sicherzustellen.

So wird es ermöglicht, daß nach den langen Erfahrungen aus den vergangenen Wettkämpfen der Berufswettkampf aller Schaffenden, der jetzt wieder beginnt, in der Zielsetzung, Durchführung und berufspolitischen Nutzenanwendung einem gerechten Wertmaßstab deutscher Arbeit zur praktischen Verwirklichung verhilft, wodurch den Nutzen jeder einzelne und außerdem unser Volk in einem früher nie gekannten Ausmaß haben wird.



2000 km durch China (2. Teil)

Otto Horstmann

Die modernsten deutschen Verkehrsmittel im innersten China

Unser nächstes Ziel nach der Abreise von Taiyuanfu war Sianfu, die aufstrebende Provinzhauptstadt von Shensi. Dort endet die Lunghai-Eisenbahn, und zahlreiche Lastwagen- und Omnibuslinien führen weiter in die entlegensten Winkel von China hinein. Es ist ein Paradies für europäische Lastwagenverkäufer, aber wir sollten auch bereits eine starke deutsche Konkurrenz vorfinden. Etwa 100 deutsche Dieselwagen laufen dort schon.

Tamberg und ich hofften, die 500 km bis Sianfu in ein paar Tagen zu schaffen, aber sehr bald wurden wir eines anderen belehrt. Mit Erstaunen sahen wir zunächst, wie sich die Schienen der uns in einiger Entfernung begleitenden Eisenbahn mehr und mehr unserer Straße näherten, die gerade auf einen engen Gebirgspass zuführte, und plötzlich lagen sie vor uns auf der Straße, um da friedlich durch das ganze Gebirge weiterzulaufen. Da hatte doch der Gouverneur die neue Eisenbahn einfach auf der alten Straße durch das Gebirge geführt, um erstens den südlichen Zugang in seiner Provinz strategisch in die Hand zu haben, und zweitens die Einnahmen der ihm gehörenden Eisenbahn zu vermehren! Rechts waren Berge, links eine steile Schlucht — es half nichts, wir mußten schimpfend umkehren und zur nächsten Eisenbahnstation zurück.

Dort nahmen die Verhandlungen um Lieferung einer Plattform für unseren Wagen wieder reichlich Zeit in Anspruch. Als diese da war, fingen die Schwierigkeiten erst an: Die Plattform war hoch und der Bahnsteig eng, etwa wie der eines kleinen deutschen Dorfbahnhofes. Der Gartenzaun um das Bahnhofsgebäude mußte umgelegt werden, die steilen Bohlen zum Auffahren krachten, die morsche Bretter der Plattform ebenfalls, und als wir schließlich oben waren, teilte man uns mit, daß der Zug, der uns abholen sollte, leider in den Bergen entgleist wäre. So schlugen wir unsere Feldbetten auf dem schmalen Bahnsteig auf und verschliefen eine sternenklare Nacht, während von Norden ankommende Züge um uns Scharen

stauender Chinesen entluden. Am anderen Tag wurden wir dann glücklich abgeholt und zu unserer Freude von einer Henschel-Lokomotive durch das Gebirge gezogen. Dahinter aber war unser Weg seit Jahren — seit Bestehen der Eisenbahn — nicht mehr benutzt worden. Überall hielten Einsturzstellen und eingefallene Brücken uns auf. Als wir dann noch zwei Regentage in einem kleinen Dörfchen festgesessen hatten, war es ganz aus. Der Weg war so aufgeweicht, daß wir nur noch mit Schneeketten und oft im 1. Gang vorwärtskamen, und schließlich landeten wir in einem Graben von 3 m Tiefe und 10 m Breite, den sich ein Bach quer durch den Weg gefressen hatte. Der Pfad, den sich die Eingeborenen zur Durchquerung gebaut hatten, war für unseren Wagen zu eng und zu steil. Wieder mußten wir eine Nacht unter freiem Himmel zubringen, ohne Schutz gegen die zahlreichen Räuberhorden, bis wir den Wagen am anderen Tag nach neunstündiger Arbeit mit Hilfe von 20 Kulis herausgeschafft hatten. Blasen an den Händen und ein gehörig trockener Hals waren glücklicherweise der einzige Schaden, den wir davongetragen hatten. Schritt für Schritt ging es jetzt weiter, auf dem Deich des Hoangho entlang. Nahezu unübersehbar dehnten sich rechts die schmutziggelben Wasserflächen des „Gelben Flusses“ aus, vom Regen aufgewühlt und weit über die Ufer getreten. Kein Verkehr zwischen hüben und drüben, der Fluß bildete eine machtvolle Grenze. Kilometerweit mußten wir auf dem Damm entlang bis zur nächsten Fährstelle, und oft ging es nur noch gerade mit Hilfe unserer mitgenommenen Planken über ausgewaschene und zerrissene Stellen hinweg. An der Fährstelle erwiesen sich alle unsere Hoffnungen auf ein glattes Übersetzen leider als trügerisch. Mißtrauisch betrachteten Tamberg und ich schon von ferne die klapprigen, alten Dschunken, die dort lagen; sie schienen auch sämtlich zu klein. Zunächst aber hieß es, erst einmal bis zu ihnen zu gelangen, denn sie lagen an einer Sandbank weit



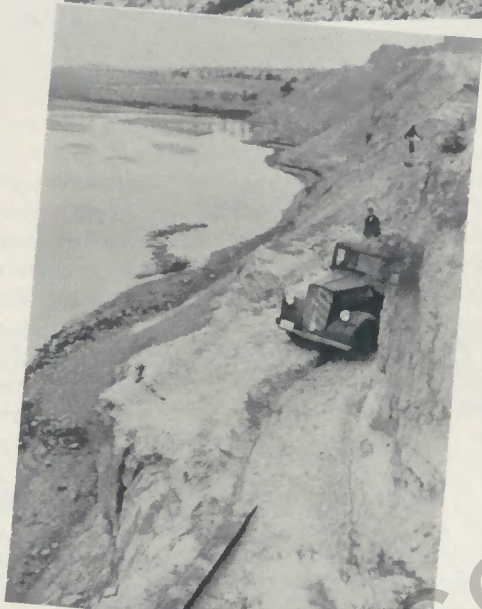
Von oben nach unten:

Links: Unser Weg war teilweise kaum noch befahrbar

Zweifelhafte Stellen sicherten wir durch unsere Planken

Ein Graben durchschnitt unseren Weg

Verladen mit Hindernissen



bis zu uns zu waten. Aber unser Wagen? Kein Überlegen half, er mußte hinein in das nasse Element. Zu beiden Seiten spritzte die gelbe Lehmbrühe hoch auf, aber wir kamen glücklich hindurch. Die größte Dschunke schien gerade für den Wagen zu reichen. Wieder ging das schwierige Aufladen los. Die morsche Planken der Chinesen — Holz ist ein kostbares Gut in China — brachen schon bei den ersten Versuchen, und als wir nach schwerer Arbeit schließlich doch fast oben waren, rutschte eine der Planken plötzlich ab, und wir saßen auf dem Trittbrett auf. Wir bekamen einen gehörigen Schreck, aber unserem braven Wagen hatte auch das nichts geschadet. Viele Chinesen packten mit an, und schließlich hatten wir ihn doch oben. Ein seltsames Gefühl, als unser moderner Diesel-Lastwagen auf der alten Dschunke über das riesige, weite Wasser segelte. Drüben mußten wir lange nach einer geeigneten Landestelle suchen. Über den Deich ging es, und in Ermangelung einer Straße quer durch ein schön bewachsenes Kohlfeld zwischen allerlei Misthaufen hindurch bis zur nächsten Straße. Wie strahlte der Besitzer des Feldes, als er für den von uns angerichteten Schaden zwei chinesische Dollar (= 1,50 RM.) bekam. Anscheinend hatte ihm sein Kohl noch nie so viel eingebracht. Auf der Straße kamen wir dann schnell und ohne weitere Hindernisse nach Sianfu. Etwa 30 km vor der Stadt durchfuhren wir den Ort, wo der Marschall Chiang-Kai-shek einige Monate vorher (Ende 1936) von aufrührerischen Truppen gefangen gesetzt worden war. Jetzt war politisch wieder alles ruhig. Die Gegend um Sianfu sah schon ganz anders aus als die Landschaften, durch die wir bisher gefahren waren. Statt der flachen Lößebenen und der terrassenförmig bebauten, vom Regen abgewaschenen Lehmhügel erhob sich hier neben den glatten Reisfeldern schroff das kahle, steile Granitgebirge, und kleine Flüsse brachen aus ihm hervor, Unmassen von Steinen und Geröll mit sich schleppend. Wir machten fleißig Vorführungsfahrten mit unserem Wagen und nahmen Führung mit den maßgebenden Stellen in Sianfu. Sehr erschwert wurde unser Aufenthalt durch die allmählich einsetzende Regenzeit, die uns oft an unser kleines chinesisches Hotel band und ein Ausgehen nur auf kurze Strecken und in hohen

Rechts: Verkehrsverbindung zwischen zwei Provinzen bei Hochwasser

Bis zur Straße an der Stadtmauer konnten wir nur durch ein Kohlfeld gelangen

Kahle Berge und im Vordergrund Reisfelder bei Sianfu

Tamberg probiert ein neues Verkehrsmittel aus

Aufn. 191 Horstmann

Gummistiefeln erlaubte. Um so mehr freuten wir uns auf unsere nächste Fahrt nach Chengtu und Chungking (Provinz Szechwan), da die Straße dorthin nach Aussagen der Leute und sämtlicher chinesischer Landkarten eine der besten ganz Chinas sein sollte. Leider stellte sich aber heraus, daß diese schöne Straße erst eine Tagesreise westlich von Sianfu jenseits eines Flusses begann. Vor diesem Flusse standen wir nun und warteten auf Schön-Wetter! Hier gab es keine Dschunke zum Übersetzen von Lastwagen. Der normale Weg durch den Fluß war eine Furt, vor der sich nun die Wagen stauten, die in den letzten vierzehn Regentagen hier angekommen waren. Drüben stand eine ebensolche schwarze Kolonne und wartete darauf, daß sich der Wasserspiegel senken sollte. Der Personenverkehr vollzog sich auch hier über kleine Dschunken, zu denen die Chinesen, ihr Hosenbündel in der Hand, hinüberwateten. Wir als „weiße Männer“ wurden von den Kulis auf dem Rücken hinübergetragen und konnten uns davon überzeugen, daß drüben tatsächlich die gute Straße begann. Aber jedesmal, wenn sich der Wasserspiegel gesenkt hatte, und wir hofften, am nächsten Tage hinüber zu können, fing es in der Nacht wieder zu regnen an. Nach fünf Tagen gaben wir das Warten auf und fuhren nach Sianfu zurück. Unsere Reise hatte sich durch die vielen unerwarteten Hindernisse so lange ausgedehnt, daß wir nun tatsächlich in den Ausbruch der Regenzeit hineingeraten waren, was wir vorher unbedingt hatten vermeiden wollen. Es hatte keinen Zweck weiterzufahren; unser Wagen hatte seine Feuerprobe auf den chinesischen Straßen bestanden, und auch wir waren um einige notwendige Erfahrungen reicher. So stellten wir den Wagen vorläufig bei einer Missionsgesellschaft unter und fuhren nach Hause. Tamberg, Mr. Chen und „Fritz“ fuhren mit der Eisenbahn nach Tientsin zurück und ich mit einem Junkersflugzeug der deutsch-chinesischen Fluggesellschaft nach Shanghai. In ungefähr sieben Stunden beendete dieser Rückflug unsere zweimonatige Vorführungsreise. — Drei Tage nach meiner Ankunft brach in Nordchina der Krieg aus. — — —





Die Feier in der Stadthalle

Werkaufn. (2) H. & S.

Mit großer Spannung sahen die Sänger des Henschelchores, das Henschelorchester und das als Gast mitwirkende Werkorchester der Henschel Flugzeug-Werke der Feier des 40jährigen Bestehens des Henschelchores entgegen. In monatelanger ernster und zielbewußter Arbeit waren alle Kräfte eingesetzt worden, denn dieses Fest sollte Zeugnis ablegen von der 40jährigen Mitarbeit des Henschelchores für die Verwurzelung des deutschen Liedes in der Volksgemeinschaft.

Der bis auf den letzten Platz gefüllte große Saal der Stadthalle zeigte am Freitag, dem 21. Oktober, ein festliches Bild. Vom blumengeschmückten Podium herab sah man in den ersten Reihen des Zuschauerraumes die gesamte Direktion der Firma, an ihrer Spitze den Betriebsführer und Ehrenvorsitzenden des Henschelchores, Oscar R. Henschel, neben führenden Persönlichkeiten der Partei, des Staates, der Wehrmacht und der Stadt Kassel, unter ihnen der Kommandierende General des IX. A.-K. General der Artillerie Dollmann und Oberbürgermeister Lahmeyer. Mit besonderer Freude konnten die Kasseler Henschelaner die Vertreter der Henschel Flugzeug-Werke begrüßen, Betriebsführer Walter Hormel und den Vertrauensrat mit seinem Betriebsobmann Schmidt. Nachdem das Henschelorchester unter der Leitung seines Dirigenten, Musikdirektor Heinrich Hiege, die „Freischütz“-Ouvertüre in eindrucksvoller Weise zu Gehör

gebracht hatte, begrüßte der Betriebsführer, Oscar R. Henschel, die Gäste und „seine Henschelaner“ und gab eine kurze Übersicht über die Geschichte, sowie Aufgaben und Ziele des Henschelchores. Besonders betonte er die enge Verbundenheit des Chores mit der Familie Henschel, bei der seit 40 Jahren keine Feier ohne die Beteiligung des Chores stattgefunden habe. Die gesanglichen Leistungen und das künstlerische Können des Henschelchores, dessen Darbietungen den Zuhörern einen wirklichen Kunstgenuß bereiteten, waren ein Beweis für den hohen Stand, den der 120 Sänger zählende Chor in fleißiger Arbeit und zäher Ausdauer unter der Leitung seines unermüdlichen Chormeisters Karl Hallwachs erreicht hat. Der Berichterstatter der „Kasseler Neuesten Nachrichten“ schrieb: „Ich habe den Henschelchor noch niemals so vollendet schön, so rhythmisch beschwingt, so dynamisch beherrscht und sprachlich gepflegt singen hören wie an seinem gestrigen Jubeltag. Mit seiner stimmlichen Kultur und seiner chortechnischen Pflege gehört er zu den leistungsfähigsten Vereinen unserer Stadt.“

Dankbare Zuhörer fand auch das Henschelorchester, das neben der „Freischütz“-Ouvertüre das „Geburtstagsmenuett“ von Beethoven und den „Festlichen Aufzug“ von Richard Strauß spielte. Eine freudige Überraschung war der Solist des Abends, Fritz Windgassen, der frische deutsche

Lieder von Schubert, Schumann, Richard Strauß und Trunk vortrug und reichen Beifall erntete. Mit den Zugaben vom „armen Wandergesell“ und dem „Schatz, der ja sagen soll“, eroberte sich Fritz Windgassen den Dank aller Zuhörer.

Aber auch der Henschelchor kam nicht ohne Zugaben davon. Nach den A-cappella-Chören: „Psalm der Arbeit“ von Lißmann, „Feldeinsamkeit“ von Wendel, „Für Deutschland“ von Grabner, sang er als Zugabe den „Maiengruß“ von Hoffmann, und nach dem jubelnd aufgenommenen „Wein, Weib und Gesang“ von Johann Strauß wiederholte er den stürmisch verlangten letzten Teil.

Die Jubiläumsfeier am Samstagabend im Henschelsaal wurde in engerem Kreise gehalten, doch hatten die Henschelaner auch hier die Freude, die Familie Henschel sowie die Direktion der Firma vollzählig in ihren Reihen zu wissen. Nachdem das Orchester der HFW. unter seinem Dirigenten Wilhelm Miekus den „Festmarsch“ von Fabig wirkungsvoll vorgetragen hatte, begrüßte der Vereinsführer des Henschelchores, Heinrich Heß, die anwesenden Gäste, die Herren der Kasseler und Berliner Direktion, die Vertreter der Behörden und Organisationen sowie seine Sangesbrüder. Der stellvertretende Betriebsführer, Dr. Hinz, würdigte die Tätigkeit des Henschelchores, dessen 40jährige Liedpflege im Dienste kultureller Aufgaben zu einem „Werkbekenntnis für die Henschelaner“ geworden sei. Den sechs ältesten aktiven Chormitgliedern Engel, Guthe, Hölzer, Reuße, Schulz und Westhof überreichte er für 40jährige treue Mitgliedschaft die goldene Nadel mit einem Geschenk. Dr. Hinz beschloß seine Ansprache mit einem dreifachen „Sieg Heil“ auf den Führer und Reichskanzler, den großen Schirmherrn der deutschen Kunst.

Die Grüße und Glückwünsche des Deutschen und Mitteldeutschen Sängerbundes und der Stadt Kassel überbrachte der Musikbeauftragte der

Stadt und Führer des Sängergaues Kurhessen, H. R. F. Wilke, der anschließend den Vereinsführern Heß und Jahn die Ehrennadel des MSB. ansteckte und drei verdienten Mitgliedern den Ehrenbrief des Bundes überreichte. Musikdirektor Hallwachs überreichte dem Ehrenvorsitzenden des Henschelchores, Oscar R. Henschel, eine Urkunde, in welcher der Chor seine Dankbarkeit für das stets bezeugte Verständnis und Wohlwollen seines Ehrenvorsitzenden zum Ausdruck brachte. Im Namen und im Auftrag des Henschelchores ernannte er dann den Betriebsführer der HFW., Walter Hormel, zum Ehrenmitglied, als Ausdruck der Dankbarkeit für die enge Verbundenheit, in der Direktor Hormel als gebürtiger Kasseler den Angehörigen des Chores und Orchesters stets herzliche Gastfreundschaft in Berlin erwies. Die gleiche Ehrung wurde dem Betriebsobmann Wilhelm Müller in dankbarer Anerkennung seiner großen Verdienste um die Förderung des Vereins zuteil.

Unter den Gratulanten des Henschelchores fehlten nicht das Henschelorchester, der Henschel-Turn- und Sportverein und die Henschel-Feuerwehr, die durch ihren Sprecher Kratzenberg eine Festgabe überreichen ließen.

Die Jubiläumsfeier wurde von Vorträgen des Henschelchores und Liedgaben Fritz Windgassens wirkungsvoll umrahmt. Den zweiten Teil der festlichen Veranstaltung füllte das dem Henschelchor und Henschelorchester nun schon herzlich befreundete Werkorchester der HFW. aus. Unter der straffen und temperamentvollen Stabführung seines Dirigenten Wilhelm Miekus ernteten unsere Berliner Musikfreunde mit ernsten und heiteren Darbietungen einen großen Erfolg.

Die Festabende sind verklungen, an denen Altes gefeiert und Neues zum Ziel des weiteren Strebens gesetzt wurde. Das soll der bleibende Nachklang sein, daß aus des Festes Freude der Ernst des Schaffens zu neuen Leistungen führen möge.



Direktor Dr. Hinz ehrt die sechs ältesten Chormitglieder

Schwarzes Brett

Das Direktorium Kassel

Unterricht in der Werkberufsschule. Vom 15. November d. J. ab wird der Unterricht in der Werkberufsschule für alle Jahrgänge in die Arbeitszeit verlegt.

Jeder Lehrling hat von diesem Zeitpunkt ab an einem Tage in der Woche nur Unterricht, und zwar von 7 bis 16 Uhr; er erscheint also nicht am Arbeitsplatz. Der Lohn ist für diesen Tag voll zu verrechnen.

Die bisher nebenamtlich beschäftigten Lehrkräfte scheiden mit diesem Tage aus der Werkberufsschule aus.

Die Herren Pörschke, TB 10, Uebrig, TA, und Meyer, TB 3, scheiden am 7. November 1938 aus dem Verbands der technischen Büros aus und werden als hauptamtlich beschäftigte Lehrkräfte eingesetzt. Die Leitung der Werkberufsschule übernimmt Herr Pörschke.

Für Spezialfächer werden nebenamtlich weiterbeschäftigt die Herren:

Rothermund, Metallgießerei; Land, BB 5;
Viehmann, BB 5; Weisheit, Lehrlingswerkstatt;
Holzmann, Lehrlingswerkstatt; Meinhardt, Lackiererei;
Bünecke, TB 1; Schneider, TB 12.

Die Leitung der gesamten Lehrlingsausbildung, d. h. sowohl der Werkberufsschule als auch der Lehrlingswerkstatt, wird Herrn Schamp übertragen. Herr Weisheit als Leiter der Lehrlingswerkstatt und Herr Pörschke als Werkshulleiter sind Herrn Schamp unterstellt.

Herr Schamp untersteht mit diesen Abteilungen Herrn Betriebsdirektor Cambeis.

Kassel, den 5. November 1938.

Werkärztliche Betreuung. Hierdurch geben wir unserer Gefolgschaft bekannt, daß seit dem 1. November Herr Dr. med. Köbrich als Werkarzt in unsere Dienste getreten ist.

Für die ärztliche Raterteilung steht Herr Dr. Köbrich unseren Gefolgschaftsmitgliedern bis auf weiteres zu folgenden Zeiten zur Verfügung:

Im Werk Kassel (Unfallwache):

Dienstag und Freitag von 9.15 bis 10 Uhr,

im Werk Rothenditmold (Unfallwache):

Montag und Donnerstag von 9.15 bis 10 Uhr,

im Werk Mittelfeld (Unfallwache):

Mittwoch und Sonnabend von 9.15 bis 10 Uhr.

Außerhalb dieser Stunden ist Herr Dr. Köbrich in dringenden Fällen auch werktätlich von 8 bis 9 Uhr und von 15 bis 16 Uhr in seinem Büro, Bernhardstraße 12, Erdgeschoß, zu sprechen.

Kassel, den 22. November 1938.

Vorstellungen im Staatstheater. Herr Henschel hat wieder eine Anzahl Vorstellungen im Staatstheater für unsere Gefolgschaft gestiftet.

Die Verteilung der Eintrittskarten erfolgt wie bisher durch die Betriebs- und Büroleiter; eine Weitergabe der Eintrittskarten an Arbeitskameraden, Familienangehörige (Ehefrau und Kinder) oder gar an werkfremde Personen ist nicht gestattet.

Bei Behinderung ist die Eintrittskarte sofort dem Betriebs- oder Büroleiter zurückzugeben, der dann anderweitig darüber verfügt.

Kassel, den 28. November 1938.

Ablieferung der Steuerkarten für 1939. Wir weisen hiermit ausdrücklich darauf hin, daß die in diesen Tagen von den Gemeindebehörden zugestellten Steuerkarten für 1939 zur Vermeidung von Nachteilen bis zum 17. Dezember d. J. bei uns abgeliefert werden müssen, und zwar:

Für Angestellte bei der Personalabteilung,

für Arbeiter durch die zuständigen Werkstättenbüros auf unserem Lohnbüro.

(Von den Werkstättenbüros ist vor Ablieferung die Fabriknummer des Steuerpflichtigen in die obere linke Ecke der Steuerkarte zu vermerken.)

Nach den gesetzlichen Bestimmungen hat sich jeder Arbeitnehmer (auch Jugendliche), dem die Steuerkarte von seiner Gemeindebehörde nicht zugestellt worden ist, unverzüglich um deren Ausfertigung zu bemühen. Es kommt dafür die Gemeinde in Betracht, in der der Steuerpflichtige am 10. Oktober d. J. gewohnt hat. Für Kassel einschließlich der neu eingemeindeten Vororte ist das Stadtsteueramt, Kassel, Frankfurter Straße 26—28, I. Stock, zuständig.

Der obengenannte Ablieferungstermin muß in allen Fällen bestimmt eingehalten werden.

Weitere Mahnungen erfolgen von uns nicht mehr.

Kassel, den 5. Dezember 1938.

Unsere Betriebskrankenkasse spricht!

Es ist einmal gesagt worden, daß es nicht der Stolz eines Staates sein darf, die meisten Krankenhäuser zu besitzen, sondern daß es besser sei, wenn der Gesundheitszustand des Volkes möglichst viele Krankenhäuser entbehrlich mache. Das ist richtig, setzt aber voraus, daß die Volksgesundheit im ganzen gehoben wird. Wir sind seit 1933 auf diesem Wege erheblich vorwärts gekommen. Es braucht nur daran erinnert zu werden, daß dem Heer der Arbeitslosen wieder Arbeit und Brot und damit bessere Lebensbedingungen gegeben worden sind. Aber dies genügt nicht. Es genügt allein auch nicht, daß jeder einzelne oft und eingehend ärztlich untersucht wird. Das wichtigste ist der Wille zur Gesundheit. „Erkenne Dich selbst“, heißt die Losung. Der einzelne muß lernen, sich selbst zu beobachten. Dann wird er sehen, wie er leben muß, damit er gesund und schaffensfroh bleibt.

Unstreitig ist eine vernünftige Lebensweise ausschlaggebend für die Gesundheit des einzelnen. Falsche Ernährung, übermäßiger Alkohol- und Nikotingenuß haben schon viele gesundheitliche Schäden verursacht. Wir müssen uns darüber klar sein, daß die meisten Krankheiten vermeidbar sind. Der deutsche Mensch soll und muß zu einer vernünftigen und gesunden Lebensweise geführt werden. Die Selbsterkenntnis ist der erste Schritt zur Besserung. Wer erkennt, was der Gesundheit schadet und was ihr nutzt, hat schon etwas erreicht, vorausgesetzt, daß er auch danach handelt.

Es muß das Streben jedes einzelnen sein, als gesunder Mensch an seinem Arbeitsplatz und in seiner Familie zu leben. Er dient damit nicht nur sich selbst, sondern auch dem Volke in seiner Gesamtheit.

familiennachrichten

H. & S., Kassel, November 1938

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Arend, Hugo, Werkstatt M 5 — Geiser, Heinrich, Kesselschmiede — Siebert, Wilhelm, BB — Warlich, Emil, Elektr. Zentrale.

Familienmitglieder:

Sohn Karl des Goldmann, Arnim, Werkstatt M 6 — Sohn Werner des Gute, Justus, HFM. — Sohn Gerhard des Heißner, Friedrich, Werkstatt M 32 — Ehefrau Marie des Isecke, Karl, Werkstatt M 9 — Ehefrau Sophie des Lambrecht, Friedrich, HFM. — Sohn Horst des Meyer, Albert, Werkstatt I R — Ehefrau Anna des Möser, Karl, Kesselschmiede — Tochter Renate des Vogt, Rudi, HFM.

Vermählungen:

Arbter, Paul, Werkstatt H, mit Elisabeth geb. Przybylla, am 26. 11. 1938 — Becker, Hermann, Werkstatt A, mit Lisi geb. Weber, am 26. 11. 1938 — Benzien, Ernst, Werkstatt M 31, mit Minna geb. Pagel, am 26. 11. 1938 — Boyens, Heinrich, Werkstatt M 1, mit Minna geb. Stenzel, am 30. 11. 1938 — Braun, Hans, Krankenkasse, mit Martha geb. Kleinschmidt, am 5. 11. 1938 — Brinck, Friedrich, TB 12, mit Thea geb. Boshold, am 5. 11. 1938 — Brühl, Wilhelm, Werkstatt M 10, mit Maria geb. Grüber, am 26. 11. 1938 — Büchling, Heinrich, Werkstatt CS, mit Marta geb. Schubert, am 5. 11. 1938 — Ehlers, Albert, Werkstatt AB, mit Anneliese geb. Mayer, am 19. 11. 1938 — Flach, Karl, Werkstatt CS, mit Irmgard geb. Klingier, am 15. 11. 1938 — Göbel, Georg, Werkstatt M 6, mit Maria geb. Kersch, am 22. 11. 1938 — Große, Albert, Werkstatt L, mit Margarete geb. Fisch, am 19. 11. 1938 — Heß, Friedrich, Werkstatt JC, mit Lina geb. Dikhaut, am 12. 11. 1938 — Hinse, Louis, Stangen-Fabrik, mit Louise geb. Esko, am 5. 11. 1938 — Jansen, Werner, Lokomotivmontage, mit Marta geb. Glißmann, am 12. 11. 1938 — Knöpfel, Georg, Werkstatt G, mit Luise geb. Kümmel, am 12. 11. 1938 — Koch, Konrad, Reparaturabteilung, mit Elisabeth geb. Griebel, am 26. 11. 1938 — Koch, Wilhelm, Lackiererei, mit Anna geb. Deichmann, am 26. 11. 1938 — Kölschitzky, Karl, Elektr. Reparaturwerkstatt, mit Maria geb. Pfeffer, am 30. 11. 1938 — Kröger, Konrad, Werkstatt M 1, mit Maria geb. Butterwegge, am 23. 11. 1938 — Kröger, Wilhelm, Werkstatt K, mit Gertrud geb. Herzog, am 15. 11. 1938 — Lange, Adam, OBM, mit Karoline geb. Lange, am 12. 11. 1938 — Muster, Gustav, TA, mit Toni geb. Lotz, am 11. 11. 1938 — Nasinski, Heinrich, Dipl.-Ing., mit Herma geb. Mader, am 19. 11. 1938 — Noll, Martin, Werkstatt H, mit Elisabeth geb. Schröder, am 5. 11. 1938 — Pabst, Karl, Werkstatt M 9, mit Lina geb. Speck, am 2. 11. 1938 — Persch, Christoph, Tenderbau, mit Elisabeth geb. Kehl, am 25. 11. 1938 — Schädel, Karl, Rohrschlosserei, mit Elisabeth geb. Denn, am 5. 11. 1938 — Schaper, Ernst, Werkstatt M 6, mit Elisabeth geb. Arand, am 12. 11. 1938 — Schmalhans, Wilhelm, Werkstatt M 5, mit Helene geb. Hahnewald, am 12. 11. 1938 — Schubert, Gustav, Autobau, mit Mary geb. Kaltwasser, am 23. 11. 1938 — Siebert, Heinrich, Lackiererei, mit Elisabeth geb. Günther, am 26. 11. 1938 — Sphahn, Erich, Rohrschlosserei, mit Anna geb. Möller, am 19. 11. 1938 — Spitzkeit, Heinrich, Pausbüro, mit Martha geb. Schilling, am 26. 11. 1938 — Srubel, Karl, Autobau, mit Eliese geb. Röth, am 5. 11. 1938 — Wagner, Karl, Werkstatt KS, mit Frieda geb. Rudolph, am 2. 11. 1938 — Wolf, Heinrich, Werkstatt HS, mit Sophie geb. Viehmann, am 9. 11. 1938.

Geburten:

Ein Sohn:

Brauer, Franz, Eisengießerei, Welter — Brill, Georg, Hammerschmiede, Herbert — Brothuhn, Wilhelm, Schulungskursus, Manfred — Burhenne, Heinrich, Werkstatt M 2, Horst — Dedert, Albert, Werkstatt CS, Erich — Fremder, Karl, Werkstatt M 9, Gerhard — Görmann, Franz, Kontrolle, Karl Heinz — Haarmann, Heinrich, Werkstatt M 9, Franz — Hansen, Karl, Wirtschaftsabteilung, Uwe, am 11. 11. 1938 — Hartung, Adolf, Hammerschmiede, Valentin — Hecker, Johannes, Werkstatt IC, Manfred — Hesse, Friedrich, Werkstatt M 11, Horst Fritz, am 2. 11. 1938 — Kaatsch, Gustav, Werkstatt M 10, Dieter — Kastle, Max, HFM., Norbert — Kraft, Heinrich, Werkstatt M 6, Dagobert — Müller, Georg, Werkstatt M 1, Bernhard — Otto, Heinrich, Werkstatt CS, Paul — Popiolek, Robert, Werkstatt M 10, Gerhard — Riepen, Heinrich, Werkstatt M 5, Friedrich — Ries, Hans, Hammerschmiede, Karl Heinz — Rindermann, Emil, Werkstatt M 9, Georg — Schläder, Hermann, Werkzeugbau, Horst — Seitz, Kurt, HFM., Helmut — Siebert, Konrad, Kundendienst, Erich Gerhard, am 25. 11. 1938 — Wacker, Karl, Werkstatt M 2, Heinz.

(Nachtrag Oktober 1938)

Bieker, Wilhelm, Elektr. Reparaturabteilung, Hans.

Eine Tochter:

Aker, Gerhard, Werkstatt CS, Alice — Becker, Georg, Modellschlosserei, Elsbeth — Bischoff, Christoph, Werkstatt M 6, Elfriede — Bischoff, Walter, TAM, Gretel, am 16. 11. 1938 — Dietrich, Heinrich, Werkstatt M 6, Erika — Geiser, Georg, Werkstatt M 10, Margarete — Gernand, Heinrich, Werkstatt M 31, Adeline — Guthof, Heinrich, Werkstatt M 6, Elisabeth — Henschel, Oscar R., Betriebsführer, Karla, am 23. 11. 1938 — Herzog, Andreas, Werkstatt L., Margarete — Hesse, Erich, Werkstatt CS, Anni — Hohnstein, Konrad, Werkstatt M 9, Hildegard — John, Paul, Werkstatt A, Frieda — Kempel, Hermann, Elektr. Abteilung, Helga, am 29. 11. 1938 — Koch, Heinrich, Werkstatt M 1, Ingeborg — Koopmann, Eilert, Werkstatt M 6, Griseldis — Kruppa, Roman, Werkstatt A, Ellen — Lus, Heinrich, Werkabnahme, Gertrud Theresia, am 1. 11. 1938 — Marx, Karl, Werkstatt L, Giesela — Reitze, Paul, Elektr. Reparaturabteilung, Helga — Schneegelsberg, Heinrich, Werkstatt M 10, Auguste — Scholl, Martin, Kesselschmiede, Renate — Sommer, Ludwig, Kesselschmiede, Ellen — Spohr, Karl, Turbomontage, Käte — Steinhäuser, Christian, Werkstatt A, Else — Zimmermann, Willy, Eisengießerei, Luise.

(Nachtrag Oktober 1938)

Thelen, Heinrich, Werkstatt M 2, Anneliese.

HFW., Berlin, November 1938

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Koltermann, Georg, SW, am 16. 11. 1938.

Familienmitglieder:

Sohn Eckhard des Botzki, Walter, am 6. 11. 1938 — Ehefrau Emma des Brumer, Paul, am 23. 11. 1938 — Tochter Waltraud des Huth, Willi, am 12. 11. 1938 — Ehefrau Gertrud des Warney, Emil, am 4. 11. 1938.

Vermählungen:

Bastert, Alfred, Abt. 61/14, mit Frieda geb. Schmidt, am 19. 11. 1938 — Danneberg, Richard, Abt. 48, mit Berta geb. Below, am 5. 11. 1938 — Frömming, Ida, Abt. 52/54, mit Albert Sikorski, am 28. 11. 1938 — Gajewski, Heinz, Abt. 3/08, mit Lieselotte geb. Amelung, am 19. 11. 1938 — Hellmuth, Max, TFV, mit Margarete geb. Melchert, am 12. 11. 1938 — Hummel, Alfred, Abt. 59/34, mit Luise geb. Scherpe, am 5. 11. 1938 — Kertke, Frieda, Abt. 51/07, mit Georg Weier, am 17. 9. 1938 — Kittler, Paul, TKS, mit Gertrud geb. Piotrowicz, am 28. 11. 1938 — Kopietz, Rudolf, Abt. 55/20, mit Luzie geb. Lorenz, am 5. 11. 1938 — Krüger, Kurt, Abt. 2/24, mit Erna geb. Nitschke, am 19. 11. 1938 — Lembeck, Ludwig, Abt. 7/20, mit Else geb. Gold, am 12. 11. 1938 — Mattern, Werner, Abt. 6/48, mit Erna geb. Goldelius, WBA, am 19. 11. 1938 — Neumann, Harold, Abt. 55/19, mit Charlotte geb. Hejduczek, am 26. 11. 1938 — Ploch, Ludwig, TSB, mit Edith geb. Medieus, am 5. 11. 1938 — Raasch, Richard, Abt. 1/55, mit Lisbeth geb. Dörsch, am 19. 11. 1938 — Stahl, Friedrich, TE, mit Thea geb. Nehls, am 1. 11. 1938 — Trillse, Fritz, WBK, mit Margott geb. Höhme, am 19. 11. 1938 — Voßberg, Elisabeth, WBA, mit Erich Janowitz, am 24. 11. 1938.

Geburten:

Ein Sohn:

Buller, Günter, WWI, Wolfgang, am 17. 11. 1938 — Degenhardt, Wolfgang, DAF, Heinz, am 28. 11. 1938 — Duch, Erwin, Abt. 7/20, Peter, am 28. 11. 1938 — Güll, Richard, Abt. 59/54, Wolfgang, am 8. 11. 1938 — Hannebohm, Johannes, Abt. 7/20, Horst, am 5. 11. 1938 — Johann, Franz, TKK, Dieter, am 15. 11. 1938 — Kernbaum, Walter, Abt. 9/46, Klaus, am 2. 11. 1938 — Nold, Friedrich, Abt. 63/38, Helmut, am 29. 11. 1938 — Palme, Walter, WBV, Dieter, am 13. 11. 1938 — Pärschke, Fritz, Abt. 61/34, Dieter, am 18. 11. 1938 — Stein, Ilse, Abt. WBII, Rolf, am 25. 11. 1938 — Vieck, Alfred, Abt. 5/37, Reinhold, am 22. 11. 1938 — Vogt, Fritz, Abt. 2/20, Kurt, am 10. 11. 1938 — Wycisk, Walter, Abt. 59/34, Werner, am 20. 11. 1938.

Eine Tochter:

Dabbert, Otto, Abt. Gr. 56, Marie, am 9. 11. 1938 — Finger, Adolf, WBK, Karin, am 6. 11. 1938 — Just, Ernst, WBK II, Ingrid Hertha, am 24. 11. 1938 — Klobschinsky, Walter, Abt. 56/55, Ingeborg, am 30. 10. 1938 — Knobel, Hans, Abt. 55/14, Doris, am 23. 11. 1938 — Kutzki, Walter, WBA, Helga, am 8. 11. 1938 — Lehmann, Arthur, Abt. 7/20, Brigitta, am 6. 11. 1938 — Rusag, Fritz, Abt. 59/34, Brigitta, am 26. 11. 1938 — Schröder, Gerhard, Abt. 55/14, Elvira, am 9. 11. 1938 — Vollert, Hans-Friedrich, WBK, Ingeborg, am 2. 11. 1938 — Walther, Hermann, Abt. 7/20, Charlotte, am 13. 11. 1938.

100 000 Aufgaben erwarten die Schaffenden

Im Sitzungssaal des Kasseler Rathauses trat zum ersten Male der Gauausschuß des Berufswettkampfes aller schaffenden Deutschen zusammen. Die DAF-Gauverwaltung und die Gebietsführung der HJ. hatten zu dieser Veranstaltung eingeladen. Im Mittelpunkt stand das Referat des Gaubeauftragten für den Reichsberufswettkampf, Pg. Dau. Der Gaubeauftragte für den RBWK. gab bekannt, auf welche Weise die Deutsche Arbeitsfront als Beauftragte der Partei die Probleme des gesamten Arbeitslebens anzupacken gewillt ist.

Durch Berufserziehung und Betriebsführung wird das Können der Schaffenden und damit ihre Leistung erhöht. Durch den Gedanken des Wettkampfes endlich werden die Kräfte angespornt und dann aufschlußreiches Material erworben, das Aufklärung gibt über arbeitstechnische, soziale, ethische und kulturelle Fragen.

Die Aufgabenstellung im RBWK. erstreckt sich auf Berufspraxis und Berufstheorie, auf Weltanschauung und Sport. Im kommenden Wettkampf werden tausend Berufe antreten. Es mußten hierzu innerhalb zwölf großer Leistungsklassen hunderttausend Wettkampfaufgaben ausgearbeitet werden.

Der Gaubeauftragte Dau nannte ferner die Zahlen der Teilnehmer am Wettkampf, wie sie sich in den letzten Jahren darboten. Im Jahre 1934 waren es 500 000 Teilnehmer, 1935 = 750 000, 1936 = 1,2 Millionen und 1937 = 1,8 Millionen. Der RBWK. des Jahres 1938, der alle schaffenden Deutschen in die Wettkampfstätten gerufen hatte, brachte 2,8 Millionen Teilnehmer. Selbstver-

ständlich wird die Teilnahme immer auf Freiwilligkeit beruhen. Es ist ein nicht vorzustellendes Maß von Einsatzbereitschaft und Arbeitsleistung, was die ja ehrenamtlich tätigen Mitarbeiter im RBWK. zu bewältigen haben. Doch der Einsatz lohnt sich, denn nur auf diese Weise ist es möglich, ein genaues Spiegelbild der gesamten Arbeits- und Sozialpolitik des Dritten Reiches zu erhalten.

Wir wollen noch kurz auf die Begabtenförderung eingehen. Die tüchtigsten Männer und Frauen, Jungen und Mädchen werden auf dem Gebiete ihrer hervorragenden Leistung durch die DAF. gefördert. War diese Förderung zunächst auf die Reichssieger beschränkt, so konnte sie in diesem Jahr auch auf die Gausieger ausgedehnt werden und in Zukunft wird man auch die Förderung der Kreissieger berücksichtigen können. Die Förderung besteht in der Teilnahme an Fachlehrgängen, in Lehrzeitverkürzungen, in Betriebsaustausch, in Ausbildung auf Fach- und Hochschulen. In welchem Umfange die Förderung der Reichssieger und Gausieger in diesem Jahr gedieh, geht aus der Feststellung des Gaubeauftragten Dau hervor, der bekanntgab, daß 25 Prozent aller Sieger gefördert werden konnten.

Auf den Handwerkerwettkampf, den Wettkampf aller deutschen Studenten und den Wettkampf des Reichsnährstandes sei hier nur kurz hingewiesen. Pg. Dau stellte zum Schluß fest, daß die Schaffenden der Ostmark in diesem Jahre zum ersten Male am RBWK. teilnehmen, und daß der Sudetengau im kommenden Jahr ebenfalls den Berufswettkampf aller schaffenden Deutschen mitmachen wird.

Keine Verlegenheit mehr!

Gute Tips für Geschenke — Kleb' ihm eine oder zwei ...!

Die Bedingungen für den Erwerb eines KdF.-Wagens sind zu bekannt, als daß sie noch einmal in allen Einzelheiten dargelegt werden müßten. Jeder Volksgenosse, der sich ernsthaft für einen KdF.-Wagen interessiert, hat sich über den Preis und das Sparsystem unterrichtet. Er weiß, daß wöchentlich mindestens eine Sparmarke im Werte von 5 RM. erworben werden muß; ihm ist bekannt, daß jede Sparkarte 50 Felder vorsieht, und daß er nach Ablieferung der dritten vollgeklebten Karte eine Bestellnummer erhält. Diese Nummer regelt die Reihenfolge der Auslieferung der KdF.-Wagen der Jahreskontingente seines Gaues. Wer also in dem ihm zugeteilten Produktionsjahr möglichst früh zu seinem Wagen kommen will, der muß versuchen, als einer der ersten seine drei vollgeklebten Karten abzuliefern.

Um zu diesem Ziel zu kommen, gibt es eine Reihe von Hilfsmitteln, die von vielen Volksgenossen noch nicht erkannt wurden. Bei den meisten Sparern wird es ja so sein, daß sie den Wagen nicht für sich allein, sondern für die Familie anschaffen. Also kann man auch „in Familie“ sparen! Wenn zum Beispiel ein Vater, ein erwachsener Sohn und eine Tochter, die ebenfalls verdienen, das Sparproblem mit vereinten Kräften anpacken, dann verringert sich für den einzelnen der zu leistende Beitrag schon um zwei Drittel. Wenn andererseits jeder von den dreien pro Woche fünf Mark lockermachen kann, um so besser — dann gibt es eine niedrige Bestellnummer!

Eine bemerkenswerte Methode, das Spartempo zu beschleunigen, ist die richtige Ausnutzung der Geburts-, Verlobungs- und Hochzeitstage, der Weihnachtsfeste und Jubiläen, der Skatkassen, und was es sonst noch an ähnlichen löblichen Einrichtungen gibt. Jeder kennt wohl die leidige Frage: „Was schenke ich nur meinem Freund

zum Geburtstag? Ich weiß es nicht!“ Gegenüber dem Sparer für einen KdF.-Wagen ist dieses Problem nunmehr endgültig gelöst: man schenkt ihm eine Sparmarke oder zwei — je nach dem Grade der Freundschaft oder des Einkommens. Die Gefahr, daß dieses Geschenk nicht gewürdigt oder etwa zurückgewiesen wird, ist ausgeschlossen. Wer sich geniert, fünf kalte Mark auf den Geburtstagstisch zu knallen, kann sich die Sache erleichtern, indem er die Marke in einen Umschlag steckt und darauf schreibt: „Meinem lieben Freunde Fritz als Anwartschaft auf einen Winker!“ Oder auf einen halben Kofflügen. Oder auf den Gashebel. Oder auf etwas anderes, was zu dem KdF.-Wagen gehört.

Anstatt des obligaten Blumentopfes, den man zur Verlobung einem Brautpaar mit schmückenden Beiworten in die Hände drückt, kann man unbesorgt eine Sparmarke schenken. Als passende Redewendung beim Überreichen empfiehlt sich, daß man etwa sagt: „Liebe Lisa und lieber Kurt, seid mir nicht böse, wenn ich es in bar abmache! Bei der nächsten Verlobung kriegst ihr wieder euer Geranium!“ Man kann auch sagen: „Zum Dank dafür nehmt ihr mich mit, wenn ihr zum erstenmal mit eurem KdF.-Wagen ins Grüne fahren wollt, um allein zu sein!“

Väter, die ihren autosparenden Söhnen eine besondere Freude machen wollen, können ebenfalls auf eine Sparmarke hinweisen; zum Beispiel so: „Lieber Junge, wenn du dein Examen gut bestehst, dann bekommst du von mir eine geklebt, vielleicht auch zwei — nämlich auf die Sparkarte für den KdF.-Wagen!“

Wie gesagt, es gibt viele Möglichkeiten, einem Sparer zu helfen, und ebenso viele Gelegenheiten, sich von Freunden, Bekannten und Verwandten zum erleichterten Kauf eines KdF.-Wagens verhelpen zu lassen. Man muß sie nur erkennen und ausnützen!

MITTEILUNGEN DER DEUTSCHEN ARBEITSFRONT

BETRIEBSZELLE H. & S.

Was bietet das Volksbildungswerk?

Das Volksbildungswerk will im Gegensatz zu den früheren Volkshochschulen kein leeres Wissen vermitteln, sondern es will durch seine Veranstaltungen jedem schaffenden Deutschen die Möglichkeit geben, sich auf allen Gebieten des geistigen und kulturellen Lebens fortzubilden. Die geistigen und schöpferischen Anlagen finden hier ein weites Tätigkeitsfeld, das im gesunden Ausgleich zu der täglichen Berufstätigkeit steht. Möge daher kein Erwachsener an diesem so wichtigen Feierabendwerk achtlos vorübergehen, das gerade dem Werk-tätigen im Gegensatz zu früher die geistigen und kulturellen Besitztümer unseres Volkes erschließt und sie zum Gemeinbesitz aller Deutschen macht.

Das Volksbildungswerk ist in den letzten Jahren mehr und mehr in den Vordergrund getreten und hat auch in den Henschel-Betrieben eine wirksame Stätte gefunden.

Zum Beginn unserer Volksbildungsarbeit hatten wir einen unserer besten Erzähler verpflichtet. Am 11. November d. J. sprach im Henschel-Saal Karl Holtzmann, der, wie er uns berichtete, während seiner Studienzeit auch einmal im Henschel-Betrieb praktisch arbeiten durfte und vor einiger Zeit als Lehrer in das Haus der Erzieher nach Bayreuth verpflichtet wurde, über „Deutsches Schicksal jenseits der Grenzen“. Es ist unbeschreiblich, wie Karl Holtzmann die Arbeitskameraden zu fesseln wußte, so daß sie atemlos vom ersten bis zum letzten Wort folgten.

Es ist schwer, mit Worten die tiefen Eindrücke zu schildern. Karl Holtzmann hält keine theoretischen Vorträge. Er gestaltet in freier Rede bestes deutsches Schrifttum. Seine Erzählabende wollen also nicht belehren, sondern am lebendigen Beispiel deutsches Wesen und deutsche Haltung zeigen.

Von schwerer Musik getragen, verkörperte er Gestalten aus Meisterwerken. Man glaubte sich in eine andere Welt versetzt und sah lebendige Bilder vor sich. Der Erzähler schien dem Zuhörer unsichtbar, und man sah Menschen verzweifelt um Blut und Heimatboden ringen. Tiefergreifend war das Schicksal des kleinen Peter, der ein Opfer eines grausamen tschechischen Grenzpostens wurde. Unübertrefflich schilderte Holtzmann die Not der Friesen in Sowjet-Rußland. Die Gestalten dieses Werkes verstand er meisterhaft wiederzugeben. Es war ein Erlebnis!

Es ist uns gelungen, Holtzmann trotz der Abberufung nach Bayreuth noch einmal für den 5. Januar 1939 zu verpflichten. Er wird aus dem deutschen Schrifttum der Kriens- und Nachkriegszeit über deutsches Heldentum erzählen. Ich bin überzeugt davon, daß alle die Kameraden und Kameradinnen, denen es vergönnt war, Holtzmann zu hören, wieder freudigen Herzens zu ihm finden werden.

Volksbildungswart H. Reif.

BETRIEBSZELLE HFW.

Unterstützungen. Im Monat November 1938 wurden durch die Werkunterstützungskasse 1395 RM. und im Monat Oktober 1938 1790 RM. ausgezahlt. Durch die Deutsche Arbeitsfront wurden im Monat Oktober 1938 1651,83 RM. und im Monat September 1938 2302,65 RM. ausgezahlt.

„Kraft durch Freude“. Im Monat November 1938 wurden 1965 Theater- und Veranstaltungskarten im Betrage von 1856,15 RM. und im Monat Oktober 2711 Karten im Betrage von 2581,60 RM. abgesetzt.

Insgesamt betrug im Monate November der Umsatz für Reise- und Sonntagsfahrten, Karten, Reise- und Autosparmarken und Programme 8693,15 RM. und im Monat Oktober 1938 10 403,60 RM.

Betriebssportgemeinschaft. Am Freitag, dem 6., 13., 20. und 27. Januar 1939, und am Freitag, dem 3. und 10. Februar 1939, in der Turnhalle, Oberschöneweide, Frischenstraße 8 (Eingang Luisenstraße), Beginn 17.30 Uhr,

veranstaltet die Betriebssportgemeinschaft volkstümliche Spiele und Wettkämpfe zu folgenden Bedingungen:

An den Spielen und Wettkämpfen können alle Gefolgs-männer teilnehmen. Der Wettbewerb besteht aus einem Mannschaftskampf in folgenden Übungen:

1. Medizinballspiel (Ball über die Schnur)

In der Mitte und über die Breite des Spielfeldes ist eine Schnur in 2,10 m Höhe gespannt.

Die beiden Parteien versuchen, den Ball über die Schnur in das Feld des Gegners zu werfen. Das Berühren der Schnur mit Ball und Körper ist verboten und kostet einen Fehlpunkt. Der Gegner muß, um seinerseits einen Fehlpunkt zu vermeiden, den Ball fangen, ohne daß dieser vorher den Boden berührt hat.

Der Ball ist aus, wenn er außerhalb der Grenzlinien des Spielfeldes den Boden berührt; der Gegner gibt dann den Ball wieder ins Spiel.

Es wird zweimal 5 Minuten mit Wechsel der Seiten gespielt.

2. Pendelstaffel

Jeder Mann läuft eine Bahnlänge und übergibt dann den Medizinball. Der Ball muß hinter dem Abtaufposten an den nächsten Läufer weitergegeben werden. Entgegenlaufen ohne Ball und Werfen des Balles wird als Niederlage gewertet. Einen verlorenen Ball darf nur der Verlierer wieder aufnehmen.

3. Tauziehen

Die am Boden und am Tau markierte Zugentfernung beträgt 4 m, über welche der Gegner gezogen werden muß. Nach jedem Ziehen müssen die Seiten gewechselt werden. Wer zuerst zweimal gewinnt ist Sieger.

Jede Mannschaft ist 12 Mann stark

Werk I stellt 7, Werk II 2 Mannschaften;

Sicherheitsdienst und Feuerwehr stellen zusammen

1 Mannschaft;

die Werkschar stellt 2 Mannschaften.

Mannschaftsführer

Mannschaft 1	Kam. Walden,
Mannschaft 2	„ Nickel,
Mannschaft 3	„ Johow,
Mannschaft 4	„ Wuske,
Mannschaft 5	„ Labrenz,
Mannschaft 6	„ Meißner (Verwaltungsgebäude),
Mannschaft 7	„ Hallmann,
Mannschaft 8	„ Wormsbächer (Werk II),
Mannschaft 9	„ Walter Eichstädt (Werk II),
Mannschaft 10	„ Hindenburg (Werkschar),
Mannschaft 11	„ Altenhof (Werkschar),
Mannschaft 12	„ Sicherheitsdienst, Feuerwehr.

Die 12 Mannschaften werden in 4 Gruppen eingeteilt. Jede Gruppe ist 3 Mannschaften stark.

Gruppe I: Mannschaft 1, Mannschaft 4, Mannschaft 7.

Gruppe II: Mannschaft 2, Mannschaft 8, Mannschaft 12.

Gruppe III: Mannschaft 3, Mannschaft 5, Mannschaft 11.

Gruppe IV: Mannschaft 6, Mannschaft 9, Mannschaft 10.

Es kämpfen innerhalb jeder Gruppe die Mannschaften gegeneinander. Im Januar 1939 wird an jedem Kampftag ein Gruppensieger ermittelt. Die Gruppensieger kämpfen am 3. und 10. Februar 1939 um den Endsieg.

Gewertet wird nach Punkten:

Sieg: 3 Punkte, Unentschieden: 2 Punkte,
Niederlage: 1 Punkt, Nichtangetreten: 0 Punkte.

Sieger ist die Mannschaft, die in den einzelnen Übungen des Dreikampfes die meisten Punkte erzielt. Bei gleicher Punktzahl entscheidet die größere Anzahl der Siege in den einzelnen Übungen.

Eine Mannschaft braucht nicht zu jedem Kampf mit den gleichen Teilnehmern anzutreten. Es kommt darauf an, daß 12 Kameraden zum Dreikampf antreten.

Schiedsgericht

Betriebsobmann Schmidt, Betriebssportwart Gerbaulet.

Gerbaulet, Betriebssportwart.

Unsere Jubilare im Monat Dezember 1938

Mit dem Glückwunsch zum 25 jährigen Jubiläum verbinden Gefolgschaft und Betriebsführer ihren Dank an unsere alten Henschelaner, deren Treue und Pflichterfüllung Mahnmal für alle sind. Zum Jahreswechsel wollen wir dieser treuen Henschelaner gedenken mit dem Willen, es ihnen gleich zu tun und mit ihnen das Band echter Betriebsgemeinschaft fester und fester zu knüpfen.



5. Dezember 1938
Georg Reumschlüssel
Härter, Werkstatt M 8
Kassel



7. Dezember 1938
Adam Beckmann
Fräser, Werkstatt M 1
Sandershausen



8. Dezember 1938
Heinrich Köberich
Dreher, Werkstatt 5
Frommershausen



10. Dezember 1938
Valentin Bettenhausen
Werkzeugschleifer, Werkstatt A
Grifte



10. Dezember 1938
Reinhold Richter
Schlosser, Werkstatt M 1
Ihringshausen



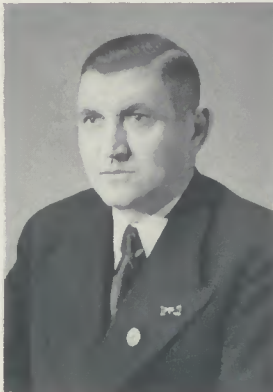
10. Dezember 1938
Christoph Zaun
Schlosser, Kesselschmiede
Kassel



14. Dezember 1938
Wilhelm Gerland
Schlosser, Kesselschmiede
Kassel-Niederzwehren



15. Dezember 1938
Heinrich Eichel
Former, Gießerei
Kassel-Waldau



15. Dezember 1938
Hermann Mohr
 Kalkulator, Betriebsbuchhaltung
 Kassel-Wolfsanger



15. Dezember 1938
Paul Pöhlmann
 Dreher, Werkstatt W
 Kassel



16. Dezember 1938
Erich Bruns
 Gewindeschneider, Lok.-Montage
 Kassel



16. Dezember 1938
Justus Rudolph
 Werkmeister, Kesselschmiede
 Niedervellmar



20. Dezember 1938
Robert Haftmann
 Werkmeister, Hammerschmiede
 Kassel



24. Dezember 1938
Wilhelm Kaatsch
 Schlosser, Kontrolle M 10
 Kassel



30. Dezember 1938
Martin Rübsam
 Schlosser, Lehrlingswerkstatt
 Kassel-Wolfsanger



31. Dezember 1938
Theodor Engel
 Schlosser, Kesselschmiede
 Kassel-K.



31. Dezember 1938
Wilhelm Pothast
 Kalkulator, Betriebsbuchhaltung
 Kassel



Mit Volldampf ins neue Jahr!

DER HENSCHELSTERN

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe und deren Tochtergesellschaften

Nr. 12 / Dezember 1938

Inhalt

9. November

Weihnachts- und Neujahrswünsche der Betriebsführer

Weihnacht

Henschel auf der Straßenbaumaschinen-Ausstellung
in München R. Walsdorf

Wir gehen durch die Betriebe

Schönefeld vor 4 Jahren

Die Hs 126 im Flugbetrieb König

Unter der Sonne Südafrikas (2. Teil) J. A. Preis

Der Tüchtige soll an seinen Platz Gauwaltung Kurhessen

2000 km durch China (2. Teil) Otto Horstmann

40 Jahre Henschelchor

Schwarzes Brett

Das Direktorium Kassel

Unterricht in der Werkberufsschule

Werkztlliche Betreuung

Vorstellungen im Staatstheater

Ablieferung der Steuerkarten für 1939

Unsere Betriebskrankenkasse spricht

Familiennachrichten

100 000 Aufgaben erwarten die Schaffenden

Keine Verlegenheit mehr!

Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront

Betriebszelle H. & S.

Betriebszelle HFW.

Unsere Jubilare

Mit Volldampf ins neue Jahr